

**BEK nr 1293 af 23/11/2010 Gældende**

Offentliggørelsesdato: 27-11-2010

Transportministeriet

**Oversigt (indholdsfortegnelse)**

Bilag 1  
Bilag I  
Bilag II  
Bilag III  
Bilag IV  
Bilag V  
Bilag 2  
Bilag 3  
Bilag 4  
Bilag I  
Bilag 5  
Bilag 6

**Den fulde tekst****Bekendtgørelse om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet<sup>1)</sup>**

I medfør af § 26, stk. 1, i lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010, fastsættes:

**§ 1.** Bekendtgørelsen gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 (jernbanesikkerhedsdirektivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/110/EF af 16. december 2008 og Kommissionens direktiv 2009/149/EF af 27. november 2009.  
*Stk. 2.* Direktiverne 2004/49/EF, 2008/110/EF, 2009/149/EF, art. 40 i 2008/57/EF samt berigtigelser er optaget som bilag til denne bekendtgørelse.

*Undtagelser fra anvendelsesområde*

**§ 2.** Følgende områder er undtaget fra direktivets anvendelsesområde jf. artikel 2, stk. 2:

- 1) privatejet jernbaneinfrastruktur og køretøjer, der udelukkende er anlagt til brug for infrastrukturejeren til dennes egne godsoperationer,
- 2) veteran køretøjer, der kører på nationale net, hvis de overholder de nationale sikkerhedsforskrifter og -bestemmelser om sikker anvendelse af sådanne køretøjer og
- 3) veteran- og museumsjernbaner og jernbaner til turistfart, der anvender deres egne net, herunder værksteder, køretøjer og personale.

*Medlemsstaternes kompetencer*

**§ 3.** Medmindre andet er anført i §§ 4 og 5 udøves kompetencerne i direktivet af transportministeren.

**§ 4.** Trafikstyrelsen udøver kompetencerne for så vidt angår direktivets

- 1) artikel 4, stk. 1, 2. pkt., stk. 2, og stk. 3, 1. pkt., om udvikling og forbedring af jernbanesikkerheden,
- 2) artikel 5, stk. 1, om fælles sikkerhedsindikatorer,
- 3) artikel 6, stk. 5, om fælles sikkerhedsmetoder,
- 4) artikel 7, stk. 6, om fælles sikkerhedsmål,
- 5) artikel 8, stk. 1-2, stk. 4, og stk. 6-7, om nationale sikkerhedsforskrifter,
- 6) artikel 9, stk. 4, om sikkerhedsledelsessystemer,
- 7) artikel 10, stk. 2-6, om sikkerhedscertifikater,
- 8) artikel 11, om sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere,
- 9) artikel 12, om ansøgningskrav i forbindelse med sikkerhedscertifikater og godkendelser,
- 10) artikel 13, stk. 1, 2. pkt. og 4.-5. pkt., om adgang til efteruddannelsesfaciliteter,
- 11) artikel 14 a, om vedligeholdelse af køretøjer,
- 12) artikel 16, stk. 2, om sikkerhedsmyndighedens opgaver,
- 13) artikel 17, stk. 1-2 og stk. 4, om principperne for sikkerhedsmyndighedens beslutningstagen og klageadgang,
- 14) artikel 18, om sikkerhedsmyndighedens årsrapporter og
- 15) artikel 25, stk. 2, 2. pkt., om hensyntagen til undersøgelsesorganets anbefalinger på sikkerhedsområdet.

§ 5. Havarikommissionen for civil luftfart og jernbane udøver kompetencerne for så vidt angår direktivets

- 1) artikel 19, stk. 2-4, om undersøgelsespligt af jernbaneulykker og -hændelser,
- 2) artikel 20, stk. 2-3 om undersøgelsens status,
- 3) artikel 21, stk. 4-5 og stk. 7, om undersøgelsesorganet,
- 4) artikel 22, om undersøgelsesprocedurer,
- 5) artikel 23, om undersøgelsesorganets rapporter,
- 6) artikel 24, om oplysninger vedrørende undersøgelser, der skal fremsendes til Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) og
- 7) artikel 25, stk. 2, 1. pkt. og stk. 3, om anbefalinger på jernbanesikkerhedsområdet.

§ 6. Bekendtgørelsen træder i kraft den 14. december 2010.

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 38 af 23. januar 2006 om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet ophæves.

*Transportministeriet, den 23. november 2010*

Hans Christian Schmidt

/ Mikkel Sune Smith

## Bilag 1

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

*EU-Tidende nr. L 220 af 21/06/2004 s. 0016 - 0039*

Berigtigelse til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering («jernbanesikkerhedsdirektivet») (Den Europæiske Unions Tidende L 164 af 30. april 2004)

Direktiv 2004/49/EF læses således:

Europa-parlamentets og rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering («jernbanesikkerhedsdirektivet»)

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 Kommissionen<sup>1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>2)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>3)</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251<sup>4)</sup>, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 23. marts 2004, og ud fra følgende betragtninger:

(1) For at fortsætte den indsats for at etablere et indre marked for jernbanetransporttjenester, som blev indledt med Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner<sup>5)</sup>, 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 jernbanevirksomheder<sup>6)</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering<sup>7)</sup> repræsenterer de første skridt i retning af en regulering af det europæiske marked for jernbanetransport ved at åbne markedet for internationale godstransporttjenester. Bestemmelserne om sikkerheden har imidlertid vist sig at være utilstrækkelige, og der består fortsat forskelle med hensyn til sikkerhedskrav, som berører jernbanetransporten i Fællesskabet for så vidt angår dens optimale funktionsmåde. Det er særligt vigtigt at harmonisere indholdet af sikkerhedsforskrifter, sikkerhedscertificeringen af jernbanevirksomheder, sikkerhedsmyndighedernes opgaver og funktioner og undersøgelsen af ulykker.

(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 Fællesskabet og bestemmelserne om licenser. Sporvogne er desuden i mange tilfælde undergivet lovgivning om vejtrafikikkerhed 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 Fællesskabets jernbanesystem er generelt højt, navnlig sammenholdt med vejtransport. Det er vigtigt, at

sikkerheden som et minimum opretholdes i den igangværende omstrukturingsfase, som indebærer adskillelse af funktioner, der tidligere var samlet hos integrerede jernbanevirksomheder, og i stigende grad vil afskaffe selvregulering i jernbanesektoren og erstatte den med offentlig regulering. Sikkerheden bør forbedres yderligere i overensstemmelse med den tekniske og videnskabelige udvikling, hvor det er praktisk muligt og under hensyntagen til jernbanetransportens konkurrenceevne.

(5) Alle, der opererer på jernbanesystemet, dvs. infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, bør bære det fulde ansvar for sikkerheden på deres respektive del af systemet. Når det er hensigtsmæssigt, bør de samarbejde om iværksættelse af risikostyringsforanstaltninger. Medlemsstaterne bør sondre klart mellem dette umiddelbare ansvar for sikkerheden og sikkerhedsmyndighedernes opgave med at opstille nationale rammer for reguleringen af sikkerheden og føre tilsyn med operatørernes indsats på det sikkerhedsmæssige område.

(6) Infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes ansvar for driften af jernbanesystemet er ikke til hinder for, at andre aktører såsom fabrikanter, vedligeholdelsesvirksomheder, vognindehavere, tjenesteudbydere og indkøbscentraler påtager sig ansvaret for deres produkter og tjenester i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog<sup>8)</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog<sup>9)</sup> eller anden relevant fællesskabslovgivning.

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

(8) Der bør gradvist indføres fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder for at sikre, at der opretholdes et højt sikkerhedsniveau, og at niveauet forbedres, når det er nødvendigt og praktisk muligt. De bør give mulighed for en vurdering af sikkerhedsniveauet og operatørernes indsats på sikkerhedsområdet både på fællesskabsplan og i medlemsstaterne.

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

(10) Nationale sikkerhedsforskrifter, som ofte er baseret på nationale tekniske standarder, bør gradvis erstattes med forskrifter baseret på fælles standarder, som er fastlagt i TSI'er. Indførelsen af nye specifikke nationale forskrifter, som ikke er baseret på sådanne fælles standarder, bør begrænses mest muligt. Nye nationale forskrifter bør være i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen og lette overgangen til en fælles strategi for jernbanesikkerheden. Alle berørte parter bør derfor høres, inden en medlemsstat vedtager en national sikkerhedsforskrift, som kræver et højere sikkerhedsniveau end fælles sikkerhedsmål. Kommissionen bør i dette tilfælde gennemgå udkastet til den nye forskrift, og den bør vedtage en beslutning, hvis udkastet til forskrift viser sig ikke at være i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen eller udgør et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller skjult begrænsning af jernbanetransportoperationer mellem medlemsstaterne.

(11) Den nuværende situation, hvor nationale sikkerhedsforskrifter stadig spiller en rolle, bør betragtes som en overgangsfasen indtil det tidspunkt, hvor der gælder europæiske forskrifter.

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

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

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

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

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

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

(18) 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

(27) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>14</sup>.

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

(29) 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*

#### *Formål*

Formålet med dette direktiv er at sikre, at jernbanesikkerheden i Fællesskabet udvikles og forbedres, og at adgangen til markedet for jernbanetransportydelse forbedres gennem

a) harmonisering af reguleringsstrukturen i medlemsstaterne

- b) fastlæggelse af aktørernes respektive ansvar
- c) udvikling af fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder med henblik på større harmonisering af nationale regler
- d) krav om, at der i alle medlemsstater oprettes en sikkerhedsmyndighed og et organ til at undersøge ulykker og hændelser
- e) fastsættelse af fælles principper for forvaltningen og reguleringen af og tilsynet med jernbanesikkerheden.

## Artikel 2

### Anvendelsesområde

1. Dette direktiv gælder for jernbanesystemet i medlemsstaterne, som kan opdeles i strukturelt og funktionelt definerede delsystemer. Det dækker sikkerhedskrav til systemet som helhed, herunder sikker forvaltning af infrastruktur og togdrift og samspillet mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere.
2. Medlemsstaterne kan fra de foranstaltninger, de vedtager til gennemførelsen af direktivet, udelukke:

- a) metro-, sporvogns- og andre light rail-systemer
- b) net, der i funktionsmæssig henseende er adskilt fra resten af jernbanesystemet, og som kun anvendes til persontrafik i lokalområder, byområder og forstadsområder, samt jernbanevirksomheder, der udelukkende opererer på disse net
- 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, 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 jernbaneinfrastrukturen eller en del deraf, som defineret i artikel 3 i direktiv 91/440/EØF, hvilket også kan omfatte forvaltningen af infrastrukturkontrol- og sikkerhedssystemer. Infrastrukturforvalterens funktioner på et net eller en del af et net kan varetages af forskellige organer eller virksomheder
- c) «jernbanevirksomhed»: en jernbanevirksomhed, som defineret i direktiv 2001/14/EF, og enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis aktivitet består i godstransport og/eller personbefordring med jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften; dette 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 direktiv 2001/16/EF
- e) «fælles sikkerhedsmål»: de sikkerhedsniveauer, som forskellige dele af jernbanesystemet (såsom systemet for konventionelle tog, systemet for højhastighedstog, lange jernbanetunneler eller linjer, der udelukkende anvendes til godstransport) og systemet som helhed mindst skal opfylde, udtrykt i risikoacceptkriterier
- f) «fælles sikkerhedsmetoder»: de metoder, der skal udvikles til at beskrive, hvordan sikkerhedsniveauerne og opnåelsen af sikkerhedsmålene samt opfyldelsen af andre sikkerhedskrav vurderes
- g) «sikkerhedsmyndighed»: det nationale organ, der varetager opgaver i forbindelse med jernbanesikkerheden i henhold til dette direktiv, eller et binationalt organ, som af medlemsstater har fået pålagt disse opgaver for at gennemføre en ensartet sikkerhedsordning for specialiseret grænseoverskridende infrastruktur
- 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) «ulykke»: en uønsket eller utilsigtet pludselig hændelse eller en specifik kæde af sådanne hændelser, der har skadelige følger; ulykker opdeles i følgende kategorier: sammenstød, afspringer, ulykker på jernbaneoverskæringer, personskader som følge af rullende materiel i bevægelse, brand mv.
- l) «alvorlig ulykke»: alle togsammenstød eller -afspringer, som resulterer i mindst én dræbt eller mindst fem alvorligt tilskadede eller omfattende skade på rullende materiel, infrastruktur eller miljø, og enhver anden lignende ulykke med indlysende konsekvenser for reguleringen af jernbanesikkerheden eller sikkerhedsledelsen; ved «omfattende skade» forstås en skade, der af undersøgelsesorganet umiddelbart kan vurderes til mindst 2 mio. EUR i alt
- m) «hændelse»: enhver anden tildragelse end en ulykke eller en alvorlig ulykke, der er forbundet med togdrift, og som berører sikkerheden ved togdriften
- n) «undersøgelse»: en proces, der gennemføres for at forebygge ulykker og hændelser, og som omfatter indsamling og analyse af oplysninger, dragnings af konklusioner, herunder fastlæggelse af årsager, og i givet fald fremsættelse af sikkerhedsrelaterede anbefalinger
- o) «årsager»: handlinger, undladelser, begivenheder eller vilkår eller en kombination heraf, som resulterede i ulykken eller hændelsen
- p) «agenturet»: Det Europæiske Jernbaneagentur, som er Fællesskabets agentur for jernbanesikkerhed og interoperabilitet
- q) «bemyndigede organer»: de organer, som har til opgave at vurdere interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed eller at gennemføre proceduren for EF-verifikation af delsystemerne, som defineret i direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF
- r) «interoperabilitetskomponenter»: hver enkelt del, gruppe af dele, underenhed eller komplet enhed af materiel, som indgår i eller er bestemt til at indgå i et delsystem, som er direkte eller indirekte afgørende for interoperabiliteten i jernbanesystemerne for

højhastighedstog og konventionelle tog, som defineret i direktiv 96/48/EF og direktiv 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 fællesskabslovgivningen og den tekniske og videnskabelige udvikling og med hovedvægten lagt på forebyggelse af alvorlige ulykker.

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

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

3. Medlemsstaterne sørger for, at ansvaret for en 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, om nødvendigt i gensidigt samarbejde, til at opfylde nationale sikkerhedsforskrifter og -standarder og til at etablere sikkerhedsledelsessystemer i overensstemmelse med dette direktiv.

Med forbehold af medlemsstaternes retsforskrifter vedrørende civilt erstatningsansvar er hver infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed ansvarlig for sin del af systemet og for sikker drift af denne del, herunder levering af materiel og indgåelse af kontrakter om tjenesteydelser, i forhold til brugere, kunder, berørte arbejdstagere og tredjeparter.

4. Dette berører ikke de enkelte producenters, vedligeholdelsesvirksomheders, vognindehaveres eller tjenesteyderes eller ordregiveres ansvar for, at det rullende materiel, de anlæg og det øvrige udstyr og materiel eller de tjenesteydelser, de leverer, opfylder de anførte krav og betingelser, således at det er sikkert for jernbanevirksomheden og/eller infrastrukturforvalteren at anvende det i driften.

#### Artikel 5

##### *Fælles sikkerhedsindikatorer*

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

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

De fælles sikkerhedsindikatorer fastlægges som beskrevet i bilag I.

2. Senest den 30. april 2009 revideres bilag I efter proceduren i artikel 27, 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 6

##### *Fælles sikkerhedsmetoder*

1. Første serie af fælles sikkerhedsmetoder, som omhandlet i artikel 3, litra a), vedtages af Kommissionen senest den 30. april 2008 efter proceduren i artikel 27, stk. 2. De offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende .

Anden serie af fælles sikkerhedsmetoder, der dækker de øvrige metoder, som omhandlet i stk. 3, vedtages af Kommissionen senest den 30. april 2010 efter proceduren i artikel 27, stk. 2. De offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende .

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

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

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

a) risikoevaluerings- og -vurderingsmetoder

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

og

c) metoder - for så vidt de ikke allerede er omfattet af TSI'er - 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.

4. De fælles sikkerhedsmetoder revideres regelmæssigt efter proceduren i artikel 27, stk. 2, under hensyntagen til erfaringen med deres anvendelse, den generelle udvikling i jernbanesikkerheden og medlemsstaternes forpligtelser, jf. artikel 4, stk. 1.

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

#### Artikel 7

##### Fælles sikkerhedsmål

1. De fælles sikkerhedsmål udarbejdes, vedtages og revideres efter procedurerne i denne artikel.
2. Udkastet til fælles sikkerhedsmål og udkastet til reviderede fælles sikkerhedsmål udarbejdes af agenturet i henhold til mandater, som vedtages efter proceduren i artikel 27, stk. 2.
3. Den første serie af udkast til fælles sikkerhedsmål baseres på en gennemgang af eksisterende mål og sikkerhedsniveauer i medlemsstaterne og sikrer, at jernbanesystemets nuværende sikkerhedsniveau ikke sænkes i nogen medlemsstat. De vedtages af Kommissionen senest den 30. april 2009 efter proceduren i artikel 27, stk. 2, og offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende .  
Den anden serie af udkast til fælles sikkerhedsmål baseres på erfaringerne fra den første serie af fælles sikkerhedsmål og implementeringen heraf. De afspejler eventuelle prioriterede områder, hvor sikkerheden skal forbedres yderligere. De vedtages af Kommissionen senest den 30. april 2011 efter proceduren i artikel 27, stk. 2, og offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende .  
Alle forslag til udkast til og reviderede fælles sikkerhedsmål skal afspejle medlemsstaternes forpligtelser, jf. artikel 4, stk. 1. Disse forslag ledsages af en vurdering af de anslåede omkostninger og fordele med angivelse af de sandsynlige virkninger for alle berørte operatører og økonomiske aktører samt virkningerne for den samfundsmæssige risikoaccept. De indeholder om nødvendigt en frist for deres gradvise indførelse, navnlig for at tage hensyn til arten og omfanget af de investeringer, der er nødvendige for deres gennemførelse. 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.
4. De fælles sikkerhedsmål fastsætter de sikkerhedsniveauer, som mindst skal opfyldes af de forskellige dele af jernbanesystemet og af systemet som helhed i hver enkelt medlemsstat, udtrykt i risikoacceptkriterier for:
  - a) individuelle risici relateret til passagerer, personale, herunder personale hos kontrahenter, brugere af jernbaneoverskæringer og andre samt, med forbehold af gældende nationale og internationale ansvarsregler, individuelle risici relateret til personer, der uberettiget befinder sig på jernbaneearealer
  - b) samfundsmæssige risici.
5. De fælles sikkerhedsmål revideres regelmæssigt efter proceduren i artikel 27, stk. 2, under hensyntagen til den generelle udvikling i jernbanesikkerheden.
6. Medlemsstaterne foretager de nødvendige ændringer af deres nationale sikkerhedsforskrifter for i det mindste at nå det fælles, eventuelt reviderede sikkerhedsmål i overensstemmelse med den gennemførelsesfrist, der er fastsat herfor. De meddeler Kommissionen disse forskrifter i overensstemmelse med artikel 8, stk. 3.

#### Artikel 8

##### Nationale sikkerhedsforskrifter

1. I medfør af dette direktiv udarbejder medlemsstaterne bindende nationale sikkerhedsforskrifter og sørger for, at de offentliggøres og er tilgængelige for alle infrastrukturforvaltere, jernbaneverksomheder, ansøgere om sikkerhedscertifikater og ansøgere om sikkerhedsgodkendelser i et klart sprog, der kan forstås af alle berørte parter.
2. Senest den 30. april 2005 underretter medlemsstaterne Kommissionen om alle relevante gældende nationale sikkerhedsforskrifter, som foreskrevet i bilag II, med angivelse af deres anvendelsesområde.  
Ved denne underretning oplyses der desuden om hovedindholdet af forskrifterne med henvisninger til retsakter, lovgivningens form og det eller den for offentliggørelsen ansvarlige organ eller organisation.
3. Senest fire år efter dette direktivs ikrafttræden foretager agenturet en evaluering af den måde, hvorpå de nationale sikkerhedsforskrifter offentliggøres og gøres tilgængelige i overensstemmelse med stk. 1, og anbefaler Kommissionen de foranstaltninger, der skal træffes til udvikling af en enkelt standardformular for offentliggørelse af disse forskrifter og fastlæggelse af en sprogordning, således at disse oplysninger bliver lettere tilgængelige for brugerne.
4. Medlemsstaterne underretter omgående Kommissionen om ændringer af de meddelte nationale sikkerhedsforskrifter og enhver ny forskrift, der vedtages, medmindre forskrifterne udelukkende vedrører implementeringen af TSI'erne.
5. For at begrænse indførelsen af nye, specifikke nationale forskrifter til et minimum og således forebygge yderligere hindringer og af hensyn til den gradvise harmonisering af sikkerhedsforskrifterne fører Kommissionen tilsyn med medlemsstaternes indførelse af nye nationale forskrifter.
6. Såfremt en medlemsstat efter vedtagelsen af fælles sikkerhedsmål har til hensigt at indføre en ny national sikkerhedsforskrift, der kræver et højere sikkerhedsniveau end de fælles sikkerhedsmål, og/eller såfremt en medlemsstat har til hensigt at indføre en ny national sikkerhedsforskrift, der kan berøre driften af jernbaneverksomheder fra andre medlemsstater på den pågældende medlemsstats område, hører medlemsstaten i god tid samtlige interesserede parter, og proceduren i stk. 7 finder anvendelse.
7. Medlemsstaten forelægger udkastet for Kommissionen til behandling med en begrundelse for indførelsen.  
Hvis Kommissionen finder, at udkastet er uforeneligt med de fælles sikkerhedsmetoder eller med opfyldelsen i det mindste af de fælles sikkerhedsmål eller udgør et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller skjult begrænsning af jernbanetransportoperationer mellem medlemsstaterne, vedtager den en beslutning rettet til den pågældende medlemsstat i overensstemmelse med proceduren i artikel 27, stk. 2.  
Hvis Kommissionen har alvorlige betænkeligheder med hensyn til, om udkastet er foreneligt med de fælles sikkerhedsmetoder, eller om det opfylder i det mindste de fælles sikkerhedsmål, eller hvis den mener, at udkastet udgør et middel til vilkårlig

forskelsbehandling eller skjult begrænsning af jernbanetransportoperationer mellem medlemsstaterne, orienterer den straks den pågældende medlemsstat, som udsætter vedtagelsen, ikrafttrædelsen eller gennemførelsen af forskriften, indtil en beslutning er vedtaget efter proceduren i artikel 27, stk. 2, inden for en frist på seks måneder.

#### Artikel 9

##### *Sikkerhedsledelsessystemer*

1. Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder sikrer, at jernbanesystemet mindst kan opfylde de fælles sikkerhedsmål og er i overensstemmelse med de nationale sikkerhedsforskrifter, som omhandlet i artikel 8 og bilag II, og med de sikkerhedskrav, der er fastsat i TSI'erne, samt at de relevante dele af de fælles sikkerhedsmetoder finder anvendelse.
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. Uden at det berører de eksisterende nationale og internationale ansvarsregler, skal sikkerhedsledelsessystemet, når det er relevant og rimeligt, også tage hensyn til risici, der opstår som følge af andre parter 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 kalenderår. Sikkerhedsrapporten indeholder:

- a) oplysninger om, i hvilket omfang organisationens samlede sikkerhedsmål er nået, og om resultaterne af sikkerhedsplaner
- b) nationale sikkerhedsindikatorer og de fælles sikkerhedsindikatorer, der er fastsat i bilag I, i det omfang, det er relevant for den pågældende organisation
- c) resultaterne af intern sikkerhedsrevision
- d) bemærkninger om fejl og mangler ved jernbanedrift og infrastrukturforvaltning, som kan være relevante for sikkerhedsmyndigheden.

### KAPITEL III

#### SIKKERHEDSCERTIFICERING OG SIKKERHEDSGODKENDELSE

#### Artikel 10

##### *Sikkerhedscertifikater*

1. For at få adgang til jernbaneinfrastrukturen skal en jernbanevirksomhed have et sikkerhedscertifikat som omhandlet i dette kapitel. Sikkerhedscertifikatet kan dække hele jernbanenettet i en medlemsstat eller kun en nærmere defineret del af det. Formålet med sikkerhedscertifikatet er at bevise, at jernbanevirksomheden har etableret sit sikkerhedsledelsessystem og kan opfylde krav i TSI'er og anden relevant fællesskabslovgivning 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. Kravene kan omfatte overholdelse af TSI'er og nationale sikkerhedsforskrifter, godkendelse af personalets certifikater og tilladelse til ibrugtagning af det rullende materiel, som jernbanevirksomheden anvender. Certificeringen baseres 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. Certificeringen foretaget i henhold til stk. 2 skal specificere karakteren og omfanget af de dækkede jernbaneoperationer. Certificeringen foretaget i henhold til stk. 2, litra a), gælder i hele Fællesskabet for tilsvarende jernbanetransportoperationer.
4. Sikkerhedsmyndigheden i den medlemsstat, hvori jernbanevirksomheden har til hensigt at udføre yderligere jernbanetransporttjenester, foretager den yderligere nationale certificering, der kræves i henhold til stk. 2, litra b).
5. Sikkerhedscertifikatet fornyes efter ansøgning fra jernbanevirksomheden mindst hvert femte år. Det ajourføres helt eller delvis, når som helst karakteren eller omfanget af de pågældende aktiviteter ændres væsentligt. Indehaveren af sikkerhedscertifikatet underretter omgående den kompetente sikkerhedsmyndighed om alle væsentlige ændringer i forudsætningerne for den relevante del af 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 den relevante del af sikkerhedscertifikatet ajourføres efter væsentlige ændringer i de overordnede sikkerhedsforskrifter.

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

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

6. Sikkerhedsmyndigheden underretter inden en måned agenturet om de i stk. 2, litra a), omhandlede sikkerhedscertifikater, der er udstedt, fornyet, ajourført eller tilbagekaldt. Der oplyses om navn og adresse på jernbanevirksomheden, udstedelsesdato, sikkerhedscertifikatets anvendelsesområde og gyldighed og, i tilfælde af tilbagekaldelse, begrundelsen for afgørelsen.

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

## Artikel 11

### *Sikkerhedsgodkendelse af infrastrukturforvaltere*

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

Sikkerhedsgodkendelsen omfatter:

a) en godkendelse af infrastrukturforvalterens sikkerhedsledelsessystem, jf. artikel 9 og bilag III,

og

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

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

Sikkerhedsmyndigheden kan forlange, at sikkerhedsgodkendelsen ajourføres efter væsentlige ændringer i de overordnede sikkerhedsforskrifter.

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

3. Sikkerhedsmyndigheden underretter inden en måned agenturet om de sikkerhedsgodkendelser, der er udstedt, fornyet, ajourført eller trukket tilbage. Oplysningerne indeholder infrastrukturforvalterens navn og adresse, godkendelsesdato, omfanget af og gyldighedsperioden for sikkerhedsgodkendelsen samt, i tilfælde af tilbagetrækning, begrundelsen for afgørelsen.

## Artikel 12

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

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

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

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

3. En trykt ansøgningsvejledning med en beskrivelse af og redegørelse for betingelserne for udstedelse af sikkerhedscertifikater og angivelse af, hvilke dokumenter der skal forelægges, stilles gratis til rådighed for ansøgerne. Alle ansøgninger om sikkerhedscertifikater indgives på det sprog, som kræves af sikkerhedsmyndigheden.

## Artikel 13

### *Adgang til efteruddannelsesfaciliteter*

1. Medlemsstaterne sørger for, at jernbanevirksomheder, der ansøger om et sikkerhedscertifikat, på retfærdige og ikke-diskriminerende vilkår har adgang til efteruddannelsesfaciliteter for lokomotivførere og togpersonale, såfremt sådan efteruddannelse er nødvendig for at opfylde sikkerhedscertifikatets krav.

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

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

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

Sikkerhedsmyndigheden sørger for, at efteruddannelsesstilbud eller i givet fald udstedelsen af certifikater opfylder de sikkerhedskrav, der er fastsat i TSI'er eller nationale sikkerhedsforskrifter, som er beskrevet i artikel 8 og bilag II.

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

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

4. Under alle omstændigheder er hver jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter ansvarlig for uddannelses- og kvalifikationsniveauet hos personale, der varetager sikkerhedsopgaver, jf. artikel 9 og bilag III.

#### *Artikel 14*

##### *Ibrugtagning af rullende materiel*

1. For så vidt angår rullende materiel, for hvilket der er givet tilladelse til ibrugtagning i en medlemsstat i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2, litra b), men som ikke fuldt ud er omfattet af relevante TSI'er, gives der tilladelse til ibrugtagning i andre medlemsstater i overensstemmelse med denne artikel, hvis den pågældende medlemsstat kræver en tilladelse.

2. Den jernbanevirksomhed, der ansøger om ibrugtagningstilladelse i en anden medlemsstat, 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 der er givet ibrugtagningstilladelse for det rullende materiel i en anden medlemsstat, og en redegørelse for dets hidtidige funktion og drift, vedligeholdelse og eventuelle tekniske ændringer foretaget, efter at tilladelsen er givet
- b) relevante tekniske data, vedligeholdelsesprogram og driftsmæssige karakteristika, hvorom sikkerhedsmyndigheden anmoder, og som kræves til den supplerende tilladelse for 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 give tilladelse, og attestation for en risikovurdering, hvoraf det fremgår, at godkendelse af det rullende materiel ikke vil skabe unødige risici på nettet.

3. Sikkerhedsmyndigheden kan forlange, at der foretages prøvekørsler 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 prøvekørsler.

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 prøvekørslerne. Der kan i tilladelsescertifikatet være fastsat betingelser for materiellets brug samt andre restriktioner.

#### *Artikel 15*

##### *Harmonisering af sikkerhedscertifikater*

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

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

### KAPITEL IV

#### SIKKERHEDSMYNDIGHED

#### *Artikel 16*

##### *Opgaver*

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

2. Sikkerhedsmyndigheden varetager som et minimum følgende opgaver:

- a) den udsteder i overensstemmelse med artikel 14 i direktiv 96/48/EF ibrugtagningstilladelser for de strukturelt definerede delsystemer, der indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, og kontrollerer, at de drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de relevante væsentlige krav

- b) den udsteder i overensstemmelse med artikel 14 i direktiv 2001/16/EF ibrugtagningstilladelser for de strukturelt definerede delsystemer, der indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, og kontrollerer, at de drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de relevante væsentlige krav
- c) den fører tilsyn med, at interoperabilitetskomponenterne er i overensstemmelse med de væsentlige krav, jf. artikel 12 i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF
- d) den udsteder ibrugtagningstilladelser for nyt og væsentligt ændret rullende materiel, for hvilket der endnu ikke er vedtaget en TSI
- e) den udsteder, fornyer, ajourfører og tilbagekalder relevante dele af sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser, der er udstedt i overensstemmelse med artikel 10 og artikel 11, og kontrollerer, at betingelserne og kravene deri overholdes, og at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder opererer i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i EF-forskrifter eller national lovgivning
- f) den overvåger, fremmer, styrker og udvikler om nødvendigt de overordnede sikkerhedsforskrifter, herunder systemet med nationale sikkerhedsforskrifter
- g) den fører tilsyn med, at rullende materiel er behørigt registreret, og at sikkerhedsmæssige oplysninger i det nationale register, der er oprettet i henhold til artikel 14 i direktiv 96/48/EF og i direktiv 2001/16/EF, er korrekte og ajourførte.

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

#### *Artikel 17*

##### *Principper for beslutningstagning*

1. Sikkerhedsmyndigheden udfører sine opgaver på en åben og ikke-diskriminerende 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 vedtager alle sine afgørelser inden fire måneder efter modtagelse af alle efterspurgte oplysninger. Den kan på et hvilket som helst tidspunkt anmode om teknisk bistand fra infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder til udførelsen af de i artikel 16 omhandlede opgaver.

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

2. Sikkerhedsmyndigheden kan frit gennemføre alle inspektioner og undersøgelser, der er nødvendige for varetagelsen af dens opgaver, og har adgang til alle relevante dokumenter og lokaler, anlæg og materiel hos infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder.

3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at sikkerhedsmyndighedens afgørelser kan prøves ved en domstol.

4. Sikkerhedsmyndighederne udveksler synspunkter og erfaringer med henblik på at harmonisere kriterierne for deres beslutningstagning i Fællesskabet. Samarbejdet tager navnlig sigte på at lette og koordinere sikkerhedscertificeringen af jernbanevirksomheder, der har fået tildelt internationale kanaler efter proceduren i artikel 15 i direktiv 2001/14/EF.

Agenturet bistår sikkerhedsmyndighederne i disse opgaver.

#### *Artikel 18*

##### *Årlig rapport*

Sikkerhedsmyndigheden offentliggør hvert år en rapport om sine aktiviteter det foregående år, som fremsendes til agenturet senest den 30. september. Rapporten indeholder oplysninger om:

- a) udviklingen i jernbanesikkerheden, herunder en samlet redegørelse for situationen i medlemsstaten hvad angår de fælles sikkerhedsindikatorer i bilag I
- b) vigtige ændringer i lovgivning og forskrifter om jernbanesikkerhed
- c) udviklingen vedrørende sikkerhedscertificering og sikkerhedsgodkendelse
- d) resultater og erfaringer fra tilsynet med infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder.

### KAPITEL V

#### UNDERSØGELSE AF ULYKKER OG HÆNDELSER

#### *Artikel 19*

##### *Undersøgelsespligt*

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

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

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

- a) ulykkens eller hændelsens alvor
- b) hvorvidt den er led i en række ulykker eller hændelser af relevans for systemet som helhed
- c) hændelsens indvirkning på jernbanesikkerheden på fællesskabsplan

og

d) henvendelser fra infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, sikkerhedsmyndigheden eller medlemsstaterne.

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

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

#### *Artikel 20*

##### *Undersøgelsens status*

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

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

- a) adgang til ulykkes- eller hændelsesstedet samt til det involverede rullende materiel, den relevante infrastruktur og trafikstyrings- og signalanlæg
- b) ret til umiddelbart at registrere bevismateriale og foretage kontrolleret fjernelse af vragdele, infrastrukturanlæg eller komponenter til undersøgelses- eller analyseformål
- c) adgang og ret til i undersøgelsen at gøre brug af indholdet af registreringsinstrumenter om bord og udstyr til optagelse af verbal kommunikation og registrering af signal- og trafikstyringssystemets drift
- d) adgang til resultaterne af undersøgelsen eller obduktionen af dødsopre
- e) adgang til resultaterne af undersøgelserne af togpersonale og andet jernbanepersonale, der var involveret i ulykken eller hændelsen
- f) mulighed for selv at afhøre involveret jernbanepersonale og andre vidner
- g) adgang til al relevant information eller dokumentation, der forefindes hos infrastrukturforvalteren, de involverede jernbanevirksomheder og sikkerhedsmyndigheden.

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

#### *Artikel 21*

##### *Undersøgelsesorgan*

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

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

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

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

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

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

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

Agenturet bistår undersøgelsesorganerne i denne opgave.

#### *Artikel 22*

##### *Undersøgelsesprocedurer*

1. En ulykke eller hændelse, der er nævnt i artikel 19, undersøges af undersøgelsesorganet i den medlemsstat, hvori den indtraf. Hvis det ikke er muligt at fastslå, i hvilken medlemsstat den indtraf, eller hvis den indtraf på eller tæt ved grænsen mellem to

medlemsstater, aftaler de relevante organer, hvilket af dem der skal gennemføre undersøgelsen, eller de aftaler at gennemføre den i fællesskab. I første tilfælde får det andet organ mulighed for at deltage i undersøgelsen og modtager alle oplysninger om resultaterne.

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

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

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

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

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

#### *Artikel 23*

##### *Rapporter*

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

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

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

#### *Artikel 24*

##### *Oplysninger, der skal fremsendes til agenturet*

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

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

#### *Artikel 25*

##### *Anbefalinger på sikkerhedsområdet*

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

2. Anbefalinger stiles til 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 af korrigerende foranstaltninger.

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

## KAPITEL VI

### GENNEMFØRELSESBEFØJELSER

#### *Artikel 26*

##### *Tilpasning af bilag*

Bilagene tilpasses den tekniske og videnskabelige udvikling efter proceduren i artikel 27, stk. 2.

#### *Artikel 27*

##### *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 artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8. Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.
3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.
4. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

#### Artikel 28

##### Gennemførelsesforanstaltninger

1. Medlemsstaterne kan rette ethvert spørgsmål vedrørende gennemførelsen af dette direktiv til Kommissionen. De nødvendige afgørelser træffes efter proceduren i artikel 27, stk. 2.
2. I specifikke tilfælde undersøger Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ anvendelsen og håndhævelsen af bestemmelserne om sikkerhedscertificering og sikkerhedsgodkendelse og afgør inden to måneder efter modtagelse af en sådan anmodning efter proceduren i artikel 27, stk. 2, hvorvidt den pågældende foranstaltning fortsat kan finde anvendelse. Kommissionen underretter Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne om sin afgørelse.

### KAPITEL VII

#### ALMINDELIGE OG AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

#### Artikel 29

##### Ændringer til direktiv 95/18/EF

I direktiv 95/18/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 8 affattes således:

##### «Artikel 8

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

- 2) I bilaget udgår afsnit II.

#### Artikel 30

##### Ændringer til direktiv 2001/14/EF

I direktiv 2001/14/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Titlen affattes således:

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

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

«f) ordninger vedrørende adgang i overensstemmelse med artikel 10 i Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner

<sup>15)</sup>, ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/51/EF af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner<sup>16)</sup>

- 3) Artikel 32 udgår.

- 4) Artikel 34, stk. 2, affattes således:

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

#### Artikel 31

##### Rapport og yderligere indsats på fællesskabsplan

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

Rapporten ledsages om nødvendigt af forslag til yderligere fællesskabsforanstaltninger.

#### *Artikel 32*

##### *Sanktioner*

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i henhold til dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at disse bestemmelser gennemføres. Sanktionerne må ikke være diskriminerende og skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

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

#### *Artikel 33*

##### *Gennemførelse*

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 30. april 2006 . 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 34*

##### *Ikrafttræden*

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende .

#### *Artikel 35*

##### *Adressater*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

*Udfærdiget i Strasbourg, den 29. april 2004 .*

På Europa-Parlamentets vegne

*P. Cox*

Formand

På Rådets vegne

*M. Mc Dowell*

Formand

## **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 de korrigeres af sikkerhedsmyndigheden ved først givne lejlighed og senest i rapporten det følgende år.

For så vidt angår indikatorer vedrørende ulykker i kategori 1 nedenfor anvendes Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 91/2003 af 16. december 2002 om statistikker for jernbanetransport<sup>1)</sup>, 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
- togafspringer
- ulykker i jernbaneoverskæringer, herunder ulykker, der involverer fodgængere på jernbaneoverskæringer
- personulykker forårsaget af rullende materiel i bevægelse, bortset fra selvmord
- selvmord
- brande i rullende materiel
- andre.

Hver ulykke indberettes under typen af 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 jernbaneoverskæringer
- personer, der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer
- andre.

#### 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 fremtidige indtægter.

Fra ovennævnte omkostninger fratrækkes erstatning eller godtgørelse, der er dækket eller anslås at være 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 og gennemførelse heraf

1. Procentandel strækninger, hvor automatisk driftssikringssystem (ATP), er taget i brug, procentandel togkilometer med brug af ATP-systemer.
2. Antal overskæringer i niveau (i alt og per banekilometer). Antal overskæringer i niveau med automatisk eller manuel sikring, udtrykt i procent.

#### 5. Indikatorer vedrørende sikkerhedsledelsen

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

#### 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 18 omhandlede årlige rapport redegøres der for alle anvendte definitioner og beregningsmetoder.

---

## Bilag II

### ANMELDELSE AF NATIONALE SIKKERHEDSFORSKRIFTER

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

- 1) forskrifter vedrørende eksisterende nationale sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder
- 2) forskrifter vedrørende krav til sikkerhedsledelsessystemer og sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder
- 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 jernbanenettet, som endnu ikke er omfattet af TSI'er, herunder regulativer vedrørende signal- og trafikstyringssystemet
- 5) forskrifter indeholdende krav om yderligere interne driftsregulativer (virksomhedsregulativer), som skal fastsættes af

- infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder
- 6) forskrifter vedrørende krav til personale, der udfører sikkerhedskritiske opgaver, herunder udvælgelseskriterier, helbredstilstand, faglig uddannelse og certificering, såfremt de endnu ikke er omfattet af en TSI
  - 7) forskrifter vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser.

---

## Bilag III

### SIKKERHEDSLEDELSESSYSTEMER

#### 1. Krav til sikkerhedsledelsessystemet

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

#### 2. Grundelementer i sikkerhedsledelsessystemet

Grundelementerne i sikkerhedsledelsessystemet er:

- a) en sikkerhedspolitik godkendt af organisationens øverste ledelse og formidlet til hele personalet
- b) organisationens kvalitative og kvantitative mål for fastholdelse og forbedring af sikkerheden samt planer og fremgangsmåde for opfyldelsen af disse mål
- c) procedurer for overholdelse af eksisterende, nye og ændrede tekniske og driftsmæssige standarder eller andre normative krav, som er fastsat i

TSI'er

eller

– de i artikel 8 og bilag II omhandlede nationale sikkerhedsforskrifter

eller

– andre relevante forskrifter

eller

– myndighedsafgørelser,

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

- d) procedurer og metoder for risikovurderinger og implementering af risikostyringsforanstaltninger, såfremt en ændring i driftsvilkårene eller nyt materiel indebærer nye risici i relation til infrastrukturen eller driften
- e) udarbejdelse af programmer for efteruddannelse af personale samt systemer til at sikre, at personalets kompetence opretholdes, og opgaverne udføres i overensstemmelse hermed
- f) procedurer for formidling af tilstrækkelig information inden for organisationen og i givet fald mellem organisationer, der opererer på samme infrastruktur
- g) procedurer og formater for, hvordan sikkerhedsinformation dokumenteres, og fastlæggelse af procedurer for kontrol med udformningen af afgørende sikkerhedsinformation
- h) procedurer, der sikrer, at ulykker, hændelser, farlige situationer og andre farlige tildragelser indberettes, undersøges og analyseres, og at der træffes de nødvendige forebyggende forholdsregler
- i) udarbejdelse med de relevante offentlige myndigheders godkendelse af handlings-, beredskabs- og informationsplaner i tilfælde af katastrofesituationer
- j) foranstaltninger til sikring af forskriftsmæssig intern revision af sikkerhedsledelsessystemet.

---

## Bilag IV

### ERKLÆRINGER I TILKNYTNING TIL SIKKERHEDSCERTIFIKATER, DER VEDRØRER

## SPECIFIKKE DELE AF NETTET

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

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

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

---

## Bilag V

### HOVEDINDHOLDET AF UNDERSØGELSESRAPPORTEN OM ULYKKER OG HÆNDELSER

#### 1. Resumé

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

#### 2. Umiddelbare kendsgerninger vedrørende tildragelsen

##### 1. Tildragelsen:

- dato, nøjagtigt tidspunkt og sted for tildragelsen
- beskrivelse af begivenhederne og ulykkesstedet, herunder indsatsen fra redningsmandskab og beredskabstjenester
- afgørelsen om at iværksætte en undersøgelse, undersøgelsesholdets sammensætning og undersøgelsens forløb.

##### 2. Omgivende forhold:

- involveret personale og kontrahenter og andre parter og vidner
- togene og deres sammensætning, herunder registreringsnummer på involveret rullende materiel
- beskrivelse af infrastrukturen og signalsystemet - sportyper, sporskiftere, aflåsning, signaler og driftssikring
- kommunikationsmidler
- arbejder udført på eller i nærheden af ulykkesstedet
- den udløsende faktor for jernbaneberedskabsplanen og dennes forløb
- den udløsende faktor for de offentlige redningstjenesters, politiets og hospitalsvæsenets beredskabsplaner og deres forløb.

##### 3. Dræbte, tilskadekomne og materielle skader:

- passagerer, tredjeparter og personale, herunder kontrahenter
- gods, bagage og andre genstande
- rullende materiel, infrastruktur og miljø.

##### 4. Eksterne omstændigheder:

- vejrlig og geografiske forhold.

#### 3. Undersøgelser- og afhøringsrapporter

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

- personale, herunder kontrahenter
- andre vidner.

##### 2. Sikkerhedsledelsessystemet:

- den overordnede organisation og hvordan ordrer afgives og udføres
- krav til personalet og hvordan opfyldelsen af disse krav sikres
- rutiner vedrørende intern kontrol og revision samt resultaterne heraf
- grænseflade mellem forskellige aktører på infrastrukturen.

### 3. Love og administrative forskrifter:

- relevant fællesskabslovgivning og nationale love og administrative forskrifter
- andre forskrifter såsom driftsregulativer, lokale instrukser, personalevedtægter, vedligeholdelsesforskrifter og gældende standarder.

### 4. Det rullende materiel og de tekniske anlægs funktionsdygtighed:

- signal- og styringskontrollsystem, herunder redegørelse for automatisk dataregistrering
- infrastruktur
- kommunikationsudstyr
- rullende materiel, herunder redegørelse for automatisk dataregistrering.

### 5. Dokumentation for driftssystemet:

- foranstaltninger truffet af personalet vedrørende trafikstyring og signaler
- mundtlig kommunikation i tilknytning til tildragelsen, herunder lydoptagelser
- foranstaltninger, der er truffet for at beskytte og sikre stedet for tildragelsen.

### 6. Grænsefladen menneske-maskine-organisation:

- det involverede personales faktiske arbejdstid
- helbredsmæssige og personlige forhold af betydning for tildragelsen, herunder fysisk eller psykisk stress
- udformningen af udstyr af betydning for grænsefladen menneske-maskine.

### 7. Tidligere tildragelser af tilsvarende karakter.

#### 4. Analyser og konklusioner

##### 1. Afsluttende redegørelse for hændelsesforløbet:

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

##### 2. Diskussion:

- analyse af de i punkt 3) fastslåede kendsgerninger med henblik på dragning af konklusioner om årsagerne til tildragelsen og 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 forskriftværk og anvendelsen af sikkerhedsledelsessystemet.

##### 4. Yderligere bemærkninger:

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

##### 5. Trufne forholdsregler

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

##### 6. Anbefalinger

---

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2008/57/EF**  
**af 17. juni 2008**  
**om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet**  
**(omarbejdning)**  
**(EØS-relevant tekst)**

*Artikel 40*

*Ophævelse*

Direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF ophæves med virkning fra den 19. juli 2010, dog uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristerne for gennemførelse og anvendelse af de nævnte direktiver.

Henvisninger til de ophævede direktiver gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag XI.

Artikel 14 i direktiv 2004/49/EF ophæves med virkning fra den 19. juli 2008.

### Bilag 3

**Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/110/EF af 16. december 2008 om ændring af Rådets direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU (jernbanesikkerhedsdirektivet) EØS-relevant tekst**

*EU-Tidende nr. L 345 af 23/12/2008 s. 0062 - 0067*

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/110/EF af 16. december 2008 om ændring af Rådets direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU (jernbanesikkerhedsdirektivet)

(EØS-relevant tekst)

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 Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>1)</sup>,  
efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251<sup>2)</sup>, og  
ud fra følgende betragtninger:

(1) Med henblik på at fortsætte bestræbelserne på at etablere et indre marked for jernbanetransport har Europa-Parlamentet og Rådet vedtaget direktiv 2004/49/EF<sup>3)</sup>, som fastsætter fælles rammer for reguleringen af jernbanesikkerheden.

(2) Oprindelig var procedurerne for tilladelse til ibrugtagning af jernbanekøretøjer omhandlet i Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog<sup>4)</sup> og i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i jernbanesystemet for konventionelle tog<sup>5)</sup> for så vidt angår nye eller omlagte dele af Fællesskabets jernbanesystem og i direktiv 2004/49/EF for så vidt angår køretøjer, der allerede er i brug. I overensstemmelse med bestemmelserne om bedre regulering og for at forenkle og modernisere fællesskabslovgivningen bør alle bestemmelser vedrørende tilladelse til ibrugtagning af jernbanekøretøjer indarbejdes i én retsakt. Derfor bør den nuværende artikel 14 i direktiv 2004/49/EF udgå, og en ny bestemmelse om tilladelse til ibrugtagning af jernbanekøretøjer, der allerede er i brug, bør indsættes i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (omarbejdning)<sup>6)</sup>, i det følgende benævnt "direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet", som har erstattet direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF.

(3) Med ikrafttrædelsen af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) fra 1999 den 1. juli 2006 blev der indført nye regler for kontrakter om brug af køretøjer. I overensstemmelse med konventionens tillæg om CUV-kontrakter (fælles regler for kontrakter om anvendelse af vogne i international jernbanedrift) har ihændehaverne ikke længere pligt til at registrere deres godsvogne hos en jernbanevirksomhed. Den tidligere RIV-aftale (Regolamento Internazionale Veicoli) mellem jernbanevirksomheder er ophørt og delvist erstattet med en ny privat og frivillig aftale (GCU - General Contract of Use for Wagons) mellem jernbanevirksomheder og ihændehavere af godsvogne, hvorefter sidstnævnte er ansvarlige for vedligeholdelsen af deres godsvogne. For at afspejle disse ændringer og gøre det lettere at gennemføre direktiv 2004/49/EF for så vidt angår sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder bør begrebet "ihændehaver" og begrebet "enhed med ansvar for vedligeholdelse" defineres, sammen med en specifikation af forholdet mellem disse enheder og jernbanevirksomheder.

(4) Definitionen af "ihændehaver" bør ligge tættest mulig på den definition, der anvendes i COTIF-konventionen fra 1999. Mange enheder kan identificeres som ihændehaver af et køretøj, f.eks. ejeren, et selskab, der driver forretning på grundlag af en række godsvogne, et selskab, der leaser køretøjer til en jernbanevirksomhed, en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter, der benytter køretøjer til vedligeholdelse af sin infrastruktur. Disse enheder har kontrol over køretøjet med det formål, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere kan anvende det som transportmiddel. For at undgå enhver tvivl bør ihændehaveren klart identificeres i det nationale køretøjsregister, der er omhandlet i artikel 33 i direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet.

(5) For at sikre, at der er overensstemmelse med den eksisterende jernbanelovgivning, og for at undgå urimelige byrder, bør det

tillades medlemsstaterne at undtage veteran- og museumsjernbaner og jernbaner til turistfart fra dette direktivs anvendelsesområde.

(6) Inden et køretøj tages i brug eller benyttes på nettet, bør en enhed, der har ansvaret for dets vedligeholdelse, registreres i det nationale køretøjsregister. Den enhed, der har ansvaret for vedligeholdelsen, kan være en jernbanevirksomhed, en infrastrukturforvalter eller en ihændeher.

(7) Det bør tillades medlemsstaterne at anvende alternative foranstaltninger for at opfylde forpligtelserne til at udpege og certificere den enhed, der har ansvaret for vedligeholdelsen, når køretøjerne er registreret i et tredjeland og vedligeholdes i overensstemmelse med dette tredjelands forskrifter, når køretøjerne anvendes på net eller strækninger, hvis sporbredde adskiller sig fra sporvidden på hovedskinnenettet i Fællesskabet, og for hvilke kravet om at udpege en enhed, der har ansvaret for vedligeholdelsen, alternativt garanteres af internationale aftaler med tredjelande, og når køretøjerne anvendes af veteran-, museums- og turistjernbaner eller til transport af militært udstyr eller til særtransporter, der kræver en ad hoc-tilladelse fra den nationale sikkerhedsmyndighed, som udstedes inden udførelsen af tjenesten. I sådanne situationer bør det tillades de berørte medlemsstater at godkende køretøjer på det net, de har ansvaret for, uden at der er udpeget en enhed med ansvar for køretøjernes vedligeholdelse, og uden at en sådan enhed certificeres. Sådanne undtagelser bør imidlertid være genstand for formelle afgørelser i de berørte medlemsstater og bør analyseres af Det Europæiske Jernbaneagentur (herefter benævnt "agenturet") i forbindelse med dets rapport om sikkerheden.

(8) Anvender en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter et køretøj, for hvilket der ikke er udpeget eller certificeret nogen enhed med ansvar for vedligeholdelsen, bør denne kunne kontrollere alle de risici, der er forbundet med anvendelsen af køretøjet. Evnen til at have sådanne risici under kontrol bør af jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren dokumenteres gennem certificering af deres sikkerhedsledelsessystem og, om nødvendigt, gennem deres sikkerhedscertificering eller -godkendelse.

(9) For så vidt angår godsvogne, bør en enhed med ansvar for vedligeholdelsen certificeres efter et system, som udvikles af agenturet og vedtages af Kommissionen. Er denne enhed med ansvar for vedligeholdelsen en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter, bør denne certificering indgå i proceduren for sikkerhedscertificering eller -godkendelse. Det certifikat, der udstedes til en sådan enhed, sikrer, at sikkerhedskravene i dette direktiv overholdes for alle godsvogne, som den har ansvaret for. Dette certifikat bør være gyldigt i hele Fællesskabet og bør udstedes af et organ, der kan kontrollere det vedligeholdelsessystem, sådanne enheder indfører. Da godsvogne ofte anvendes i international trafik, og da en enhed med ansvar for vedligeholdelsen eventuelt kan ønske at anvende værksteder i mere end én medlemsstat, bør certificeringsorganet kunne gennemføre sine kontroller i hele Fællesskabet.

(10) Der er ved at blive udarbejdet vedligeholdelseskra v i forbindelse med direktiv om interoperabilitet i jernbanesystemet, især som del af de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) for det "rullende materiel". Som følge af dette direktivs ikrafttrædelse er det nødvendigt at sikre sammenhæng mellem disse TSI'er og de certificeringskrav for enheden med ansvar for vedligeholdelse, der skal vedtages af Kommissionen. Kommissionen vil opnå dette ved, hvor det er nødvendigt, at ændre de relevante TSI'er under anvendelse af proceduren i direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet.

(11) Målet for dette direktiv, nemlig en yderligere udvikling og forbedring af jernbanesikkerheden i EU, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre nås på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

(12) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af direktiv 2004/49/EF bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>7)</sup>.

(13) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelse til at ændre og tilpasse bilagene til direktiv 2004/49/EF, at vedtage og ændre fælles sikkerhedsmetoder og fælles sikkerhedsmål og at indføre et vedligeholdelsescertificeringssystem. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i direktiv 2004/49/EF, herunder ved at supplere det med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

(14) Medlemsstater, der ikke har noget jernbanesystem og ikke påtænker at få det i nær fremtid, ville være underlagt en uforholdsmæssig og overflødig forpligtelse til at gennemføre dette direktiv i national lovgivning. Så længe sådanne medlemsstater ikke har noget jernbanesystem, bør de derfor fritages fra forpligtelsen til at omsætte dette direktiv til national lovgivning og gennemføre det.

(15) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning<sup>8)</sup> tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.

(16) Direktiv 2004/49/EF bør ændres i overensstemmelse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

#### *Artikel 1*

#### *Ændringer*

Direktiv 2004/49/EF ændres således:

1) I artikel 2, stk. 2, tilføjes følgende litraer:

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

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

2) I artikel 3 tilføjes følgende definitioner:

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

<sup>9)</sup>, i det følgende benævnt "direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet"

- t) "enhed med ansvar for vedligeholdelse": den enhed, der har ansvaret for vedligeholdelsen af et køretøj og som er registreret som sådan i det nationale køretøjsregister
  - u) "køretøj": et jernbanekøretøj med eller uden trækraft, der på egne hjul kører på en jernbanestrækning. Et køretøj består af et eller flere strukturelt og funktionelt definerede delsystemer eller dele af sådanne delsystemer.
- 3) I artikel 4, stk. 4, ændres udtrykket "ihændeleder af en godsvogn" til "ihændeleder".
- 4) Artikel 5, stk. 2, affattes således:

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

- 5) I artikel 6 foretages følgende ændringer:
- a) Stk. 1 affattes således:

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

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

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

- b) Stk. 3, litra c) affattes således:

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

- c) Stk. 4 affattes således:

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

- 6) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

- a) I stk. 3 affattes første og andet afsnit således:

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

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

- b) Stk. 5 affattes således:

"5. De fælles sikkerhedsmål revideres regelmæssigt under hensyntagen til den generelle udvikling i jernbanesikkerheden. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a."

- 7) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

- a) Stk. 1, andet afsnit, affattes således:

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

- b) Stk. 2, litra b), affattes således:

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

- 8) Følgende artikel indsættes:

*"Artikel 14a**Vedligeholdelse af køretøjer*

1. Inden et køretøj tages i brug eller benyttes på nettet, skal der være udpeget en enhed, der har ansvaret for dets vedligeholdelse, og denne enhed skal være registreret i det nationale køretøjsregister i overensstemmelse med artikel 33 i direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet.
2. Den enhed, der har ansvaret for vedligeholdelsen, kan være en jernbanevirksomhed, en infrastrukturforvalter eller en ihændeher.
3. Uden at det berører jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens ansvar for sikker drift af toget som omhandlet i artikel 4, sikrer enheden, ved hjælp af et vedligeholdelsessystem, at de køretøjer, for hvilke den har ansvaret for vedligeholdelsen, er i en sikker driftstilstand. Med henblik herpå sikrer enheden med ansvar for vedligeholdelsen, at køretøjerne vedligeholdes i overensstemmelse med:

- a) vedligeholdelseslogbogen for de enkelte køretøjer
- b) de gældende bestemmelser, inklusive vedligeholdelsesbestemmelser og TSI-bestemmelser.

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

4. Er der tale om godsvogne, certificeres hver enhed med ansvar for vedligeholdelsen af et organ, der godkendes eller anerkendes i overensstemmelse med stk. 5 eller af en national sikkerhedsmyndighed. Godkendelsesproceduren bygger på kriterier som uafhængighed, ekspertise og upartiskhed, som f.eks. de europæiske standarder i EN 45 000-serien. Anerkendelsesproceduren skal ligeledes bygges på kriterier som uafhængighed, ekspertise og upartiskhed.

Er enheden med ansvar for vedligeholdelse, en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter, skal overensstemmelsen med de krav, der vedtages efter stk. 5, kontrolleres af den relevante nationale sikkerhedsmyndighed efter procedurene i artikel 10 og 11 og bekræftes på de certifikater, som specificeres i disse procedurer.

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

Foranstaltningen skal omfatte krav om:

- a) det vedligeholdelsessystem, enheden har indført
- b) format og gyldighed af det certifikat, der udstedes til enheden
- c) kriterierne for godkendelse eller anerkendelse af det organ eller de organer, der står for udstedelse af certifikater og for at sikre den kontrol, der er nødvendig for at certificeringssystemet kan fungere
- d) datoen for indførelsen af certificeringssystemet, inklusive en overgangsperiode på et år for eksisterende enheder med ansvar for vedligeholdelse.

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

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

6. De certifikater, der er udstedt i overensstemmelse med stk. 5, er gyldige i hele Fællesskabet.
7. Agenturet evaluerer den certificeringsproces, der er gennemført i overensstemmelse med stk. 5 ved at forelægge Kommissionen en rapport senest tre år efter den relevante foranstaltnings ikrafttræden.
8. Medlemsstaterne kan beslutte at anvende alternative foranstaltninger for at opfylde kravene om at udpege og certificere enheden med ansvar for vedligeholdelse, når der er tale om:

- a) køretøjer, der er registreret i et tredjeland og vedligeholdt i overensstemmelse med dette tredjelands forskrifter
- b) køretøjer, der anvendes på net eller strækninger, hvis sporbredde adskiller sig fra sporvidden på hovedskinnenettet i Fællesskabet, og for hvilke opfyldelse af kravene i stk. 3 garanteres af internationale aftaler med tredjelande
- c) køretøjer som omhandlet i artikel 2, stk. 2, og militært udstyr eller særtransporter, der kræver en ad hoc-tilladelse fra den nationale sikkerhedsmyndighed, som udstedes inden udførelsen af tjenesten. I disse tilfælde indrømmes der ikke undtagelser ud over fem år.

Sådanne alternative foranstaltninger skal gennemføres gennem undtagelser, som de kompetente nationale sikkerhedsmyndigheder indrømmer:

- a) når køretøjer registreres i overensstemmelse med artikel 33 i direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet, for så vidt angår udpegelse af enheden med ansvar for vedligeholdelse
- b) når der udstedes sikkerhedscertifikater og godkendelser til jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere i overensstemmelse med artikel 10 og 11 i dette direktiv, for så vidt angår udpegelse og certificering af enheden med ansvar for vedligeholdelse.

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

9) I artikel 16, stk. 2, foretages følgende ændringer:

a) Litra a) affattes således:

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

b) Litra b) udgår.

c) Litra g) affattes således:

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

10) I artikel 18 tilføjes følgende litra:

"e) undtagelser, som der er truffet beslutning om i overensstemmelse med artikel 14a, stk. 8"

11) Artikel 26 affattes således:

#### *"Artikel 26*

##### *Tilpasning af bilagene*

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

12) Artikel 27 ændres således:

a) Der indsættes følgende stykke:

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

b) Stykke 4 udgår

13) Bilag II, punkt 3, udgår.

#### *Artikel 2*

##### *Gennemførelse*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest 24. december 2010. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser.

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.

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

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

#### *Artikel 3*

##### *Ikrafttræden*

Dette direktiv træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

#### *Artikel 4*

##### *Adressater*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

*Udfærdiget i Strasbourg, den 16. december 2008.*

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

*H.-G. Pöttering*

På Rådets vegne

Formand

*B. Le Maire*

## **Bilag 4**

**Kommissionens direktiv 2009/149/EF af 27. november 2009 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets**

**direktiv 2004/49/EF for så vidt angår fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker EØS-relevant tekst***EU-Tidende nr. L 313 af 28/11/2009 s. 0065 - 0074*

Kommissionens direktiv 2009/149/EF

af 27. november 2009

om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF for så vidt angår fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet)<sup>1)</sup>, særlig artikel 5, stk. 2,

under henvisning til henstilling fra Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA/REC/SAF/02-2008) af 29. september 2008, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Artikel 5, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF, som berigtiget, fastsætter, at direktivets bilag I skal revideres, så det kommer til at indeholde fælles definitioner af de fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker.

(2) I henhold til artikel 5, stk. 1, i direktiv 2004/49/EF indsamles oplysninger om de fælles sikkerhedsindikatorer for at lette vurderingen af opfyldelsen af de fælles sikkerhedsmål. I overensstemmelse med direktivets artikel 7, stk. 3, bør de fælles sikkerhedsmål ledsages af en vurdering af deres økonomiske virkninger på baggrund af den samfundsmæssige risikoaccept. Hovedformålet med de fælles sikkerhedsindikatorer bør være at måle sikkerhedsniveauet og at lette vurderingen af de fælles sikkerhedsmåls økonomiske virkninger. Det er derfor nødvendigt at bevæge sig væk fra indikatorer for omkostningerne ved alle ulykker, der afholdes af jernbanerne, og gå over til indikatorer for ulykkernes samfundsøkonomiske virkninger.

(3) Når bedre sikkerhed tilskrives pengeværdi, bør det ses i sammenhæng med de begrænsede budgetmidler til offentlige politiske initiativer. Denne knaphed gør det nødvendigt at prioritere mellem de forskellige tiltag for at kunne udvælge de initiativer, der sikrer en effektiv ressourceallokering.

(4) Artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (agenturforordningen)<sup>2)</sup> giver agenturet til opgave at etablere et netværk med deltagelse af de nationale sikkerhedsmyndigheder og de nationale myndigheder, der står for undersøgelserne, med henblik på at fastlægge de fælles sikkerhedsindikatorer, der er anført i bilag I til direktiv 2004/49/EF. For at løse denne opgave forelagde agenturet den 29. september 2008 en henstilling om revision af bilag I til direktiv 2004/49/EF: Fælles definitioner af de fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af de samfundsøkonomiske omkostninger ved ulykker (ERA/REC/SAF/02-2008).

(5) Bilag I til direktiv 2004/49/EF bør derfor ændres.

(6) Foranstaltningerne i dette direktiv er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 21 i direktiv 96/48/EF —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

*Artikel 1*

Bilag I til direktiv 2004/49/EF affattes som angivet i bilaget til nærværende direktiv.

*Artikel 2*

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den 18. juni 2010 de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

Disse 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.

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

*Artikel 3*

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

*Artikel 4*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. november 2009.

På Kommissionens vegne

*Antonio Tajani*

Næstformand

**Bilag I**

"

**"BILAG I****FÆLLES SIKKERHEDSINDIKATORER**

De fælles sikkerhedsindikatorer indberettes årligt af sikkerhedsmyndighederne: Første rapporteringsperiode er 2010.

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

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

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

**1. Indikatorer for ulykker**

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

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

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

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

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

**2. Indikatorer vedrørende farligt gods**

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

- ulykker, som involverer mindst et jernbanekøretøj, der transporterer farligt gods, jf. definitionen i tillægget
- antallet af sådanne ulykker, hvor der forekommer udslip af farligt gods.

**3. Indikatorer for selvmord**

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

**4. Indikatorer for forløbere til ulykker**

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

- skinnebrud
- solkurver
- signalfejl
- forbikørsler af stopsignal
- defekte hjul og aksler på rullende materiel i drift.

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

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

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

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

- omkostningerne ved miljøskader
- omkostningerne ved materialeskader på rullende materiel eller infrastruktur
- omkostningerne ved forsinkelser, der skyldes ulykker.

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

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

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

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

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

a) sikrede jernbaneoverkørsler med:

- i) automatisk advarselsanlæg på brugersiden
- ii) automatisk beskyttelse på brugersiden
- iii) automatisk beskyttelse og advarselsanlæg på brugersiden
- iv) automatisk beskyttelse og advarselsanlæg på brugersiden og beskyttelse på banesiden
- v) manuelt betjent advarselsanlæg på brugersiden
- vi) manuelt betjent beskyttelse på brugersiden
- vii) manuelt betjent beskyttelse og advarselsanlæg på brugersiden

b) usikrede jernbaneoverkørsler.

7. Indikatorer for sikkerhedsledelse

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

8. Definitioner

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

## Tillæg

Fælles definitioner til brug for de fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af de samfundsøkonomiske omkostninger ved ulykker

### 1. Indikatorer vedrørende ulykker

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

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

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

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

1.5. "togsammenstød, herunder sammenstød med forhindringer inden for fritrumsprofilen": Frontalt sammenstød mellem to tog eller sammenstød mellem front og bagende af to tog eller et sideværts sammenstød mellem en del af et tog og en del af et andet tog, eller et tog i sammenstød med:

i) rangerende rullende materiel

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

1.6. "afsporing": Enhver hændelse, hvor mindst ét af et togs hjul løber af sporet.

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

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

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

1.10. "andre typer ulykker": Alle andre ulykker end de nævnte (togsammenstød, afsporing, ulykker i jernbaneoverkørsler, personskader forårsaget af rullende materiel i bevægelse samt brand i rullende materiel).

- 1.11. "passager": Enhver, der foretager en rejse med jernbane, eksklusive togpersonale. I ulykkesstatistikker omfatter dette også personer, der prøver at stige på eller af et tog i bevægelse.
- 1.12. "ansatte (herunder kontrahenters personale og selvstændige kontrahenter)": Enhver person, der er beskæftiget i tilknytning til en jernbane, og som er på arbejde på ulykkestidspunktet. Definitionen omfatter togpersonalet og personer, der betjener rullende materiel og infrastrukturanlæg.
- 1.13. "brugere af jernbaneoverkørsler": Enhver, der bruger en jernbaneoverkørsel til at krydse jernbanen ved hjælp af et transportmiddel eller til fods.
- 1.14. "personer, der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer": Alle, der opholder sig på en jernbanes område, hvor det er forbudt, undtagen brugere af jernbaneoverkørsler.
- 1.15. "andre personer (tredjeparter)": Alle, der ikke er omfattet af definitionerne på "passager", "ansatte, herunder kontrahenters personale", "brugere af jernbaneoverkørsler" eller "personer, der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer".
- 1.16. "dræbt": Person, der dræbes på stedet eller dør inden for 30 dage som følge af en ulykke. Selvmord medregnes ikke.
- 1.17. "alvorligt tilskadekommet person": Person, som har været indlagt på sygehus i mere end 24 timer som følge af en ulykke. Selvmordsforsøg medregnes ikke.

## 2. Indikatorer vedrørende farligt gods

- 2.1. "ulykke i forbindelse med transport af farligt gods": Enhver ulykke eller hændelse, der skal indberettes i henhold til kapitel 1.8.5 i RID<sup>2)</sup> /ADR.
- 2.2. "farligt gods": Stoffer og genstande, som ikke må transporteres i henhold til RID, eller kun må transporteres i henhold til betingelser, der er fastsat i RID.

## 3. Indikatorer for selvmord

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

## 4. Indikatorer for forløbere til ulykker

- 4.1. "skinnibrud": Enhver skinne, som er gået i to eller flere stykker, eller enhver skinne, hvorfra der løsriver sig et stykke metal, der efterlader et hul på mere end 50 mm længde og mere end 10 mm dybde på kørefladeren.
- 4.2. "solkurver": Fejl i sporkontinuum eller- geometri, som af sikkerhedshensyn kræver omgående lukning af sporet eller nedsættelse af den tilladte hastighed.
- 4.3. "signalfejl": Enhver fejl i signalsystemet (enten på infrastrukturen eller på det rullende materiel), som medfører et mindre restriktivt signal end krævet.
- 4.4. "forbikørsel af stopsignal": Enhver situation, hvor en hvilken som helst del af toget kører længere frem end tilladt. At køre længere frem end tilladt vil sige at køre forbi:

- et lys- eller armsignal ved sporet, der ved sin lysfarve eller stilling signalerer stop, en stopordre, på strækninger, hvor der ikke er et ATCS- eller ATP-system i drift
- slutpunktet i en sikkerhedsrelateret kørselstilladelse, der er givet over et ATCS- eller ATP-system
- et punkt, der er meddelt i en forskriftsmæssig mundtlig eller skriftlig tilladelse
- stopskilte (herunder ikke sporstopper) eller håndsignaler.

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

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

- 4.5. "defekte hjul og aksler": Brud, der påvirker hjulets eller akslens væsentlige dele, og dermed skaber risiko for ulykker (afsporing eller sammenstød).

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

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

- 1) Værdien af sikkerhed i sig selv: Værdier for betalingsvilje (WTP: Willingness to Pay), der bygger på "stated preference"-undersøgelser udført i den medlemsstat, hvor de anvendes.
- 2) Direkte og indirekte samfundsøkonomiske omkostninger: Omkostningsværdier, der ansættes i medlemsstaten og består af:
  - omkostninger til lægebehandling og revalidering
  - procesomkostninger, politiomkostninger, omkostninger til privat efterforskning af ulykken, omkostninger til redningsberedskab og administrative omkostninger for forsikringerne
  - produktionstab: værdien for samfundet af de varer og tjenesteydelser, som den pågældende kunne have præsteret, hvis ulykken ikke var sket.

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

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

- Skønnene skal tage udgangspunkt i et system for værdiansættelse af mortalitetsrisikoreduktion i transportsektoren, der bygger på undersøgelse af betalingsviljen efter "stated preference"-metoder.
- De adspurgte respondenter skal udgøre et repræsentativt udsnit af den pågældende befolkning. De skal navnlig afspejle befolkningens alders- og indkomststruktur og andre relevante socioøkonomiske/demografiske kendetegn.
- Metode til at finde frem til betalingsviljeværdier: Undersøgelsen skal tilrettelægges sådan, at spørgsmålene er klare og meningsfulde for respondenterne.

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

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

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

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

VT = pengeværdien af rejsetidsbesparelser

*Værdien af tid for en togpasager (en time)*

VTP = [VT for arbejdsrejsende]\*[de arbejdsrejsendes årsgennemsnitlige andel i procent af alle rejsende] + [VT for andre end arbejdsrejsende]\*[andre end arbejdsrejsendes årsgennemsnitlige andel i procent af alle rejsende]

VT måles i EURO per passager per time.

*Værdien af tid for et godstog (en time)*

VTF = [VT for godstog]\*[(ton-km)/(tog-km)]

VT måles i euro per ton gods per time.

Årsgennemsnitlig godsmængde i tons per godstog = (ton-km)/(tog-km).

CM = omkostninger ved 1 minuts forsinkelse af et tog.

*Persontog*

CMP = K1\*(VTP/60)\*[(passager-km)/(tog-km)]

Årsgennemsnitligt antal passagerer per tog = (passager-km)/(tog-km).

*Godstog*

CMF = K2\* (VTF/60)

Faktorerne K1 og K2 ligger mellem værdien af tid og værdien af forsinkelse i henhold til skøn, der bygger på "stated preference"-undersøgelser. De indføres for at tage hensyn til, at tidstab, der skyldes forsinkelser, opleves betydeligt mere negativt end normal rejsetid.

Omkostninger ved ulykkesbetingede forsinkelser = CMP\*(minutters forsinkelse af persontog) + CMF\*(minutters forsinkelse af godstog)

*Modellens anvendelsesområde*

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

Forsinkelserne beregnes således:

- faktiske forsinkelser på de banestrækninger, hvor der har fundet ulykker sted
- faktiske forsinkelser eller, hvis disse ikke kan måles, anslåede forsinkelser på andre berørte strækninger.

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

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

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

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

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

- Beskyttelse i form af fysiske hindringer:
- halv- eller helbomme

- porte.
- Advarsel ved hjælp af fast monteret udstyr ved jernbaneoverkørsler:
- synlige anordninger: lyssignaler
- hørbare anordninger: klokker, horn osv.
- fysiske anordninger, f.eks. vibrationer på grund af pukler på vejen.

Sikrede jernbaneoverkørsler klassificeres som:

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

Sådanne jernbaneoverkørsler klassificeres efter, om de har:

- i) automatisk advarselsanlæg på brugersiden
- ii) automatisk beskyttelse på brugersiden
- iii) automatisk beskyttelse og advarselsanlæg på brugersiden
- iv) automatisk beskyttelse og advarselsanlæg på brugersiden og beskyttelse på banesiden.

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

- 2) "jernbaneoverkørsel med manuelt betjent beskyttelse og/eller advarselsanlæg": En jernbaneoverkørsel, hvor beskyttelsen og/eller advarselsanlægget aktiveres manuelt og ikke er koblet til et jernbanesignal, som kun giver toget lov til at køre frem, hvis beskyttelsen og/eller advarselssignalet er aktiveret.

Sådanne jernbaneoverkørsler klassificeres efter, om de har:

- v) manuelt betjent advarselsanlæg på brugersiden
- vi) manuelt betjent beskyttelse på brugersiden
- vii) manuelt betjent beskyttelse og advarselsanlæg på brugersiden.

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

#### 7. Indikatorer for sikkerhedsledelse

7.1. "revision": En systematisk, uafhængig og dokumenteret proces, hvis formål er at fremskaffe revisionsdata og bedømme dem objektivt for at afgøre, i hvilket omfang revisionskriterierne er opfyldt.

#### 8. Definitioner af måleenheder

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

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

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

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

"

"

## Bilag 5

DA L 211/48 Den Europæiske Unions Tidende 12.8.2010

### BERIGTIGELSER

**Berigtigelse til Kommissionens direktiv 2009/149/EF af 27. november 2009 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF for så vidt angår fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker**

(Den Europæiske Unions Tidende L 313 af 28. november 2009)

*Side 67, bilag I, punkt 1.1, første afsnit, indledningen:*

I stedet for: »Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal alvorlige ulykker samt en specificering efter følgende ulykkestyper:«

læses: »Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal væsentlige ulykker samt en specificering efter følgende ulykkestyper:«

*Side 67, bilag I, punkt 1.1, andet afsnit:*

I stedet for: »Hver alvorlig ulykke indberettes under typen for den primære ulykke, også selv om følgerne af en sekundær ulykke er alvorligere, f.eks. udbrud af brand efter en afsporing.«

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

*Side 68, bilag I, punkt 4, andet afsnit:*

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

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

*Side 68, bilag I, punkt 5, andet afsnit, første punktum:*

I stedet for: »Sikkerhedsmyndighederne indberetter enten de samfundsøkonomiske omkostninger ved alle ulykker eller alene ved alvorlige ulykker.«

læses: »Sikkerhedsmyndighederne indberetter enten de samfundsøkonomiske omkostninger ved alle ulykker eller alene ved væsentlige ulykker.«

*Side 70, tillæg, punkt 1.1, indledningen:*

I stedet for: »»alvorlig ulykke«:«

læses: »»væsentlig ulykke«:«

## Bilag 6

L 217/14 Den Europæiske Unions Tidende 18.8.2010

### BERIGTIGELSER

#### Berigtigelse til Kommissionens direktiv 2009/149/EF af 27. november 2009 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF for så vidt angår fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker

(Den Europæiske Unions Tidende L 313 af 28. november 2009)

*Side 70, bilag I, tillægget, punkt 1.4:*

I stedet for: »Et lokomotiv, der kører alene, betragtes ikke som et tog.«

Læses: »Et lokomotiv, der kører alene, betragtes som et tog.«

#### Officielle noter

<sup>1)</sup> Bekendtgørelsen gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet), (EU Tidende 2004, L nr. 164 af 30. april 2004, side 44 ff.) som berigtiget ved EU Tidende 2004, L nr. 220 af 21. juni 2004, side 16 ff. og EU Tidende 2007, L nr. 204 af 4. august 2007, s. 29 ff., dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet, (EU-Tidende 2008, L nr. 191 af 18. juli 2008, s. 1 ff.), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/110/EF af 16. december 2008 om ændring af Rådets direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU (jernbanesikkerhedsdirektivet), (EU Tidende 2008, L nr. 345 af 23. december 2008, side 62 ff.) og Kommissionens direktiv 2009/149/EF af 27. november 2009 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF for så vidt angår fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker, (EU Tidende 2009, L nr. 313 af 28. november 2009, side 65 ff.) som berigtiget ved EU Tidende 2010, L nr. 211 af 12. august 2010, side 48 og EU Tidende 2010, L nr. 217 af 18. august 2010, side 14 ff.

<sup>1)</sup> EFT C 126 E af 28.5.2002, s. 332.

<sup>2)</sup> EFT C 61 af 14.3.2003, s. 131.

<sup>3)</sup> EFT C 66 af 19.3.2003, s. 5.

- <sup>4)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 14.1.2003 (EUT C 38 E af 12.2.2004, s. 92), Rådets fælles holdning af 26.6.2003 (EUT C 270 E af 11.11.2003, s. 25), Europa-Parlamentets holdning af 23.10.2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 22.4.2004 og Rådets afgørelse af 26.4.2004 .
- <sup>5)</sup> EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1).
- <sup>6)</sup> 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).
- <sup>7)</sup> EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29. Ændret ved Kommissionens beslutning 2002/844/EF (EFT L 289 af 26.10.2002, s. 30).
- <sup>8)</sup> EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6.
- <sup>9)</sup> EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1.
- <sup>10)</sup> Se side 1 i denne EUT.
- <sup>11)</sup> EFT L 183 af 29.6.1989, s. 1.
- <sup>12)</sup> EFT L 235 af 17.9.1996, s. 25. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2003/29/EF (EUT L 90 af 8.4.2003, s. 47).
- <sup>13)</sup> Kommissionens afgørelse 98/500/EF af 20. maj 1998 om oprettelse af sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan (EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27).
- <sup>14)</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.
- <sup>15)</sup> EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25.
- <sup>16)</sup> EUT L 164 af 30.4.2004, s. 164.
- <sup>1)</sup> EFT L 14 af 21.1.2003, s. 1.
- <sup>1)</sup> EUT C 256 af 27.10.2007, s. 39.
- <sup>2)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 29.11.2007 (EUT C 297 E af 20.11.2008, s. 133), Rådets fælles holdning af 3.3.2008 (EUT C 122 E af 20.5.2008, s. 10) og Europa-Parlamentets holdning af 9.7.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Rådets afgørelse af 1.12.2008.
- <sup>3)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29.4.2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet) (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44). Berigtiget i EUT L 220 af 21.6.2004, s. 16.
- <sup>4)</sup> EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6.
- <sup>5)</sup> EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1.
- <sup>6)</sup> EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.
- <sup>7)</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.
- <sup>8)</sup> EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.
- <sup>9)</sup> EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.
- <sup>1)</sup> EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44.
- <sup>2)</sup> EUT L 164 af 30.4.2004, s. 1.
- <sup>1)</sup> EFT L 14 af 21.1.2003, s. 1.
- <sup>2)</sup> RID: forskrifter vedrørende international jernbanetransport af farligt gods som vedtaget i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24.9.2008 om indlandstransport af farligt gods (EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13).

