

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDirektiv 2004/49/EF

2007/EØS/31/32

av 29. april 2004

om sikkerhet på Fellesskapets jernbaner og om endring av rådsdirektiv 95/18/EF om lisenser til jernbaneforetak og direktiv 2001/14/EF om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetsertifisering(*)**(jernbanesikkerhetsdirektivet)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 71 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽²⁾,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽³⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽⁴⁾, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 23. mars 2004, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) For å videreføre arbeidet med å opprette et indre marked for jernbanetransporttjenester, som ble igangsatt ved

rådsdirektiv 91/440/EØF av 29. juli 1991 om utvikling av Fellesskapets jernbaner⁽⁵⁾, er det nødvendig å opprette felles rammeregler for jernbanesikkerhet. Medlemsstatene har hittil hovedsakelig utarbeidet sine sikkerhetsregler og -standarder på nasjonalt plan på grunnlag av nasjonale tekniske og driftsmessige konsepter. I tillegg har ulike prinsipper, metoder og kulturer gjort det vanskelig å overvinne tekniske hindringer og opprette internasjonale jernbanetransporttjenester.

- 2) Direktiv 91/440/EØF, rådsdirektiv 95/18/EF av 19. juni 1995 om lisenser til jernbaneforetak⁽⁶⁾ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/14/EF av 26. februar 2001 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetsertifisering⁽⁷⁾ utgjør de første skrittene mot en regulering av det europeiske marked for jernbanetransport ved at de åpner markedet for internasjonale godstransporttjenester med jernbane. Bestemmelsene om sikkerhet har imidlertid vist seg å være utilstrekkelige, og det finnes fortsatt ulikheter med hensyn til sikkerhetskrav som hindrer jernbanetransporten i Fellesskapet i å virke optimalt. Det er særlig viktig å harmonisere innholdet i sikkerhetsreglene, sikkerhetsertifiseringen av jernbaneforetak, sikkerhetsmyndighetenes oppgaver og rolle samt undersøkelser av ulykker.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 164 av 30.4.2004, s. 114, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 151/2004 av 29. oktober 2004 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 20 av 21.4.2005, s. 17.

⁽¹⁾ EFT C 126 E av 28.5.2002, s. 332.

⁽²⁾ EUT C 61 av 14.3.2003, s. 131.

⁽³⁾ EUT C 66 av 19.3.2003, s. 5.

⁽⁴⁾ Europaparlamentsuttalelse av 14. januar 2003 (EUT C 38 E av 12.2.2004, s. 92), Rådets felles holdning av 26. juni 2003 (EUT C 270 E av 11.11.2003, s. 25) og Europaparlamentets holdning av 23. oktober 2003) (ennå ikke offentliggjort i EUT). Europaparlamentets lovgivende resolusjon av 22. april 2004 og rådsbeslutning av 26. april 2004.

⁽⁵⁾ EFT L 237 av 24.8.1991, s. 25. Direktivet endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/12/EF (EFT L 75 av 15.3.2001, s. 1).

⁽⁶⁾ EFT L 143 av 27.6.1995, s. 70. Direktivet endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/13/EF (EFT L 75 av 15.3.2001, s. 26).

⁽⁷⁾ EFT L 75 av 15.3.2001, s. 29. Direktivet endret ved kommisjonsvedtak 2002/844/EF (EFT L 289 av 26.10.2002, s. 30).

- 3) I en rekke medlemsstater er tunnelbaner, sporveier og andre forstadsbanesystemer underlagt lokale eller regionale sikkerhetsregler, de står ofte under tilsyn av lokale eller regionale myndigheter, og omfattes ikke av fellesskapsbestemmelsene om samtrafikkvegne og lisenser. I tillegg kan sporveier, siden de ofte omfattes av trafikksikkerhetslovgivningen, ikke fullt ut omfattes av jernbanesikkerhetsreglene. Av disse grunner bør medlemsstatene, i samsvar med nærhetsprinsippet fastsatt i traktatens artikkel 5, kunne unnta slike lokale jernbanesystemer fra dette direktivs virkeområde.
- 4) Sikkerhetsnivået i Fellesskapets jernbanesystem er i alminnelighet høyt, særlig sammenlignet med sikkerhetsnivået innen veitransport. Det er viktig at sikkerheten minst opprettholdes på det nåværende nivå i den pågående omstrukturingsfasen, som består i å skille ut funksjoner som tidligere var integrert i jernbaneforetakene, og i økende grad erstatte selvreguleringen i jernbanesektoren med offentlig regulering. På bakgrunn av den tekniske og vitenskapelige utvikling bør sikkerheten forbedres ytterligere så langt det er rimelig og praktisk mulig, samtidig som det tas hensyn til jernbanetransportens konkurransevne.
- 5) Alle som deltar i driften av jernbanesystemet, dvs. infrastrukturforvaltere og jernbaneforetak, bør bære det fulle ansvar for sikkerheten i sin del av systemet. Når det er hensiktsmessig, bør de samarbeide om iverksetting av tiltak for risikohåndtering. Medlemsstatene bør skille klart mellom dette umiddelbare ansvaret for sikkerheten og sikkerhetsmyndighetenes oppgave med å sørge for nasjonale rammeregler og føre tilsyn med operatørens innsats på det sikkerhetsmessige område.
- 6) Infrastrukturforvaltningens og jernbaneforetakenes ansvar for driften av jernbanesystemet er ikke til hinder for at andre aktører som produsenter, leverandører av vedlikeholdstjenester, vogneiere, tjenesteytere og oppdragsgivere har ansvar for sine produkter eller tjenester i samsvar med bestemmelsene i rådsdirektiv 96/48/EF av 23. juli 1996 om samtrafikkvegnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog⁽¹⁾, i europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/16/EF av 19. mars 2001 om samtrafikkvegnen til det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog⁽²⁾ og i alle andre relevante deler av Fellesskapets regelverk.
- 7) Direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF fastsetter sikkerhetskrav til delsystemene i de transeuropeiske jernbanenettene. Disse direktivene fastsetter likevel ikke felles krav på systemnivå, og inneholder ikke nærmere bestemmelser om regulering, styring og tilsyn med sikkerheten. Siden det er fastsatt minstenivåer for sikkerhet for delsystemene i tekniske spesifikasjoner for samtrafikkvegne (TSI-er), blir det stadig viktigere å fastsette sikkerhetsmål også på systemnivå.
- 8) Det bør gradvis innføres felles sikkerhetsmål og felles sikkerhetsmetoder for å sikre at det opprettholdes et høyt sikkerhetsnivå og, når det er nødvendig og praktisk mulig, at dette nivået forbedres. Disse målene og metodene bør utgjøre redskaper for vurdering av sikkerhetsnivåene og operatørens innsats på fellesskapsplan og i medlemsstatene.
- 9) Det finnes få opplysninger om sikkerheten i jernbanesystemet, og de er normalt ikke offentlig tilgjengelige. Det er derfor nødvendig å fastsette felles sikkerhetsindikatorer med sikte på å vurdere om systemet er i samsvar med de felles sikkerhetsmålene og for å lette tilsynet med jernbanesikkerheten. Nasjonale definisjoner med hensyn til de felles sikkerhetsindikatorene kan likevel anvendes i en overgangsperiode, og det skal derfor tas behørig hensyn til hvor langt utviklingen av felles definisjoner av de felles sikkerhetsindikatorene er kommet når den første serien med felles sikkerhetsmål utarbeides.
- 10) Nasjonale sikkerhetsregler, som ofte er basert på nasjonale tekniske standarder, bør gradvis erstattes av regler basert på felles standarder utarbeidet på grunnlag av TSI-er. Innføringen av spesifikke nye nasjonale regler som ikke bygger på slike felles standarder, bør begrenses mest mulig. Nye nasjonale regler bør være i samsvar med Fellesskapets regelverk og lette overgangen til en felles strategi for jernbanesikkerhet. Alle berørte parter bør derfor rådspørres før en medlemsstat vedtar en nasjonal sikkerhetsregel som krever et høyere sikkerhetsnivå enn det nivået som er lagt til grunn i de felles sikkerhetsmålene. I slike tilfeller bør utkastet til ny regel gjennomgå av Kommisjonen, som bør treffe en beslutning dersom det viser seg at utkastet til regel ikke er i samsvar med Fellesskapets regelverk, eller utgjør et middel til vilkårlig forskjellsbehandling eller en skjult begrensning for jernbanetransport mellom medlemsstatene.
- 11) Den nåværende situasjon, der nasjonale sikkerhetsregler fortsetter å spille en rolle, bør anses som en overgangsfase på veien mot en situasjon der europeiske regler skal gjelde.
- 12) Utarbeidningen av felles sikkerhetsmål, felles sikkerhetsmetoder og felles sikkerhetsindikatorer, samt behovet for å lette utviklingen mot en felles strategi for jernbane-

(¹) EFT L 235 av 17.9.1996, s. 6.

(²) EFT L 110 av 20.4.2001, s. 1.

- sikkerhet, krever teknisk støtte på fellesskapsplan. Det europeiske jernbanebyrå, opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004⁽¹⁾, skal komme med anbefalinger til de felles sikkerhetsmålene, sikkerhetsmetodene og sikkerhetsindeksene og andre harmoniseringstiltak, samt overvåke utviklingen av jernbanesikkerheten i Fellesskapet.
- 13) For å utføre sine oppgaver og oppfylle sine forpliktelser bør infrastrukturforvaltningene og jernbaneforetakene innføre et sikkerhetsstyringssystem som oppfyller fellesskapskravene og inneholder felles elementer. Opplysninger om sikkerheten og innføringen av sikkerhetsstyringssystemet bør framlegges for sikkerhetsmyndighetene i vedkommende medlemsstat.
- 14) Sikkerhetsstyringssystemet bør ta hensyn til at rådsdirektiv 89/391/EØF av 12. juni 1989 om iverksetting av tiltak som forbedrer arbeidstakernes sikkerhet og helse på arbeidsplassen⁽²⁾ og de tilhørende særdirektiver kommer til full anvendelse på vernet av helsen og sikkerheten til arbeidstakere innen jernbanetransport. Sikkerhetsstyringssystemet bør også ta hensyn til rådsdirektiv 96/49/EF av 23. juli 1996 om tilnærming av lovgjevinga i medlemsstatene om jernbanetransport av farleg gods⁽³⁾.
- 15) For å sikre et høyt nivå av jernbanesikkerhet og like vilkår for alle jernbaneforetak bør de være underlagt samme sikkerhetskrav. Det bør framgå av sikkerhets sertifikatet at jernbaneforetaket har innført et sikkerhetsstyringssystem og er i stand til å overholde de relevante sikkerhetsstandarder og -regler. Når det gjelder internasjonale transporttjenester, bør det være tilstrekkelig at sikkerhetsstyringssystemet er godkjent i én medlemsstat og at godkjenningen gis gyldighet i hele Fellesskapet. Oppfylles bare nasjonale regler, bør det derimot kreves tilleggssertifisering i hver enkelt medlemsstat. Den endelige målet bør være å opprette et felles sikkerhets sertifikat som gjelder i hele Fellesskapet.
- 16) I tillegg til sikkerhetskravene fastsatt i sikkerhets sertifikatet må jernbaneforetak som tildeles lisens, oppfylle nasjonale krav, som skal være forenlige med Fellesskapets regelverk og anvendes uten forskjellsbehandling, med hensyn til helse, sikkerhet og sosiale vilkår, herunder bestemmelser om kjøretid og om arbeidstakernes og forbrukernes rettigheter, som fastsatt i artikkel 6 og 12 i direktiv 95/18/EF.
- 17) Hver enkelt infrastrukturforvaltning har hovedansvaret for sikkerheten i sitt jernbanenett med hensyn til utforming, vedlikehold og drift. Parallelt med sikkerhets sertifiseringen av jernbaneforetak bør infrastrukturforvaltningen sikkerhetsgodkjennes av sikkerhetsmyndigheten når det gjelder dens sikkerhetsstyringssystem og andre bestemmelser for å oppfylle sikkerhetskravene.
- 18) Medlemsstatene bør bestrebe seg på å bistå jernbaneforetak som ønsker å komme inn på markedet, særlig ved å gi dem opplysninger og behandle søknader om sikkerhets sertifisering raskt. For jernbaneforetak som driver internasjonale transporttjenester, er det viktig at framgangsmåtene er like i de forskjellige medlemsstatene. Selv om sikkerhets sertifikatet i overskuelig framtid vil inneholde nasjonale elementer, bør det likevel være mulig å harmonisere de felles delene av sertifikatet og lette utarbeidingen av en felles modell.
- 19) Sertifisering av togpersonale og tillatelse til ibruk taking på de ulike nasjonale nettene av rullende materiell som allerede er i bruk, utgjør ofte uoverstigelige hindringer for nyinntredere. Medlemsstatene bør sørge for at jernbaneforetak som søker om sikkerhets sertifikat, får tilgang til den nødvendige opplæring og sertifisering av togpersonale for å oppfylle krav fastsatt i nasjonale regler. Det bør opprettes en felles framgangsmåte for å gi tillatelse til ibruk taking av rullende materiell som allerede er i bruk.
- 20) Kjøre- og hviletiden for lokomotivførere og togpersonale som utfører sikkerhets oppgaver, har stor innvirkning på sikkerheten i jernbanesystemet. Disse aspektene omfattes av traktatens artikkel 137 og 139, og er allerede gjenstand for forhandlinger mellom partene i arbeidslivet innenfor rammen av sektordialogkomiteen nedsatt ved kommisjonsbeslutning 98/500/EF⁽⁴⁾.
- 21) Utviklingen av et sikkert jernbanesystem i Fellesskapet krever at det fastsettes harmoniserte vilkår for utstedelse av egnede sertifikater for lokomotivførere og togpersonale som utfører sikkerhets oppgaver. Kommisjonen har i den forbindelse opplyst at den i nærmeste framtid vil komme med forslag til nye bestemmelser. Når det gjelder annet personale med ansvar for viktige sikkerhets oppgaver, er deres kvalifikasjoner allerede i ferd med å spesifiseres i henhold til direktiv 96/48/EF og 2001/16 /EF.

⁽¹⁾ EUT L 220 av 21.6.2004, s. 3.

⁽²⁾ EFT L 183 av 29.6.1989, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 235 av 17.9.1996, s. 25. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 2003/29/EF (EUT L 90 av 8.4.2003, s. 47).

⁽⁴⁾ Kommisjonsavgjerd 98/500/EF av 20. mai 1998 om oppnemning av sektordialogutval for å fremme dialogen mellom partene i arbeidslivet på europeisk plan (EFT L 225 av 12.8.1998, s. 27).

- 22) I forbindelse med de nye felles rammereglene for jernbanesikkerhet bør det i alle medlemsstater opprettes nasjonale myndigheter med ansvar for å regulere og føre tilsyn med jernbanesikkerheten. For å lette samarbeidet mellom disse myndighetene på fellesskapsplan bør de gis et felles minimum av oppgaver og ansvar. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene bør ha en høy grad av uavhengighet. De bør utføre sine oppgaver på en åpen måte og uten forskjellsbehandling for å bidra til opprettelsen av et enhetlig jernbanesystem i Fellesskapet, og samarbeide for å samordne sine beslutningskriterier, særlig med hensyn til sikkerhetsertifisering av jernbaneforetak som driver internasjonale transporttjenester.
- 23) Alvorlige jernbaneulykker forekommer sjelden. De kan imidlertid ha katastrofale følger og skape bekymring blant offentligheten når det gjelder sikkerheten i jernbanesystemet. Alle slike ulykker bør derfor undersøkes fra et sikkerhetsperspektiv for å hindre gjentakelse, og resultatene av undersøkelsene bør offentliggjøres. Andre ulykker og hendelser kan være viktige forløpere for alvorlige ulykker, og bør om nødvendig også gjøres til gjenstand for sikkerhetsundersøkelser.
- 24) En sikkerhetsundersøkelse bør holdes atskilt fra den rettslige etterforskningen av samme hendelse, og undersøkelsespersonalet bør ha tilgang til bevismateriale og vitner. Sikkerhetsundersøkelsen bør gjennomføres av et fast organ som er uavhengig av aktørene i jernbanesektoren. Organet bør fungere på en måte som hindrer interessekonflikter og enhver tilknytning til årsakene til tildragelsene som undersøkes. Særlig bør organets evne til å opptre uavhengig ikke bringes i fare dersom det som følge av sin organisasjon og rettslige form har en nær tilknytning til nasjonale sikkerhetsmyndigheter eller til det organ som regulerer jernbanevirksomheten. Organets undersøkelser bør gjennomføres på en så åpen måte som mulig. Undersøkelsesorganet bør for hver enkelt hendelse opprette en undersøkelsesgruppe med den sakkunnskap som trengs for å avdekke umiddelbare og underliggende årsaker.
- 25) Undersøkelserapportene og alle funn og anbefalinger utgjør viktige opplysninger med tanke på ytterligere forbedring av jernbanesikkerheten, og bør gjøres offentlig tilgjengelige på fellesskapsplan. Sikkerhetsanbefalinger bør følges opp av dem de er rettet til, og undersøkelsesorganet bør få tilbakemeldinger om de tiltak som blir truffet.
- 26) Siden målene med det foreslåtte tiltaket, nemlig å samordne virksomheten i medlemsstatene når det gjelder å regulere og føre tilsyn med sikkerheten, undersøke ulykker og utarbeide felles sikkerhetsmål, felles sikkerhetsmetoder, felles sikkerhetsindikatorer og felles krav til sikkerhetsattestifikater på fellesskapsplan, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, og derfor på grunn av tiltakets omfang bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet

fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.

- 27) De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁽¹⁾.
- 28) Dette direktiv har som mål å omorganisere og samle Fellesskapets regelverk om jernbanesikkerhet. Bestemmelsene om sikkerhetsertifisering av jernbaneforetak, som tidligere sto i direktiv 2001/14/EF, bør derfor oppheves sammen med alle henvisninger til sikkerhetsertifisering. Kravene til sikkerhetskvalifikasjoner hos driftspersonalet og sikkerhetskravene til rullende materiell i direktiv 95/18/EF omfattes av kravene til sikkerhetsertifisering i dette direktiv, og bør derfor ikke lenger inngå i lisenskravene. Et jernbaneforetak som har fått tildelt lisens, må ha et sikkerhetsattestifikat for å få tilgang til jernbaneinfrastrukturen.
- 29) Medlemsstatene bør fastsette regler om sanksjoner ved overtredelse av bestemmelsene i dette direktiv og påse at de håndheves. Disse sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

KAPITTEL I

INNLEDENDE BESTEMMELSER

Artikkel 1

Formål

Dette direktiv har som formål å sikre at sikkerheten på Fellesskapets jernbaner utvikles og forbedres samt at markedsadgangen for jernbanetransporttjenester bedres gjennom følgende tiltak:

- harmonisering av reguleringsstrukturen i medlemsstatene,
- fastsettelse av ansvarsfordelingen mellom aktørene,

⁽¹⁾ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

- c) utvikling av felles sikkerhetsmål og felles sikkerhetsmetoder med sikte på ytterligere harmonisering av de nasjonale regler,
- d) obligatorisk opprettelse i alle medlemsstater av en sikkerhetsmyndighet og et organ med ansvar for å undersøke ulykker og hendelser,
- e) fastsettelse av felles prinsipper for styring og regulering av samt tilsyn med jernbanesikkerheten.

Artikkel 2

Virkeområde

1. Dette direktiv får anvendelse på jernbanesystemet i medlemsstatene, som kan være oppdelt i strukturelle og funksjonelle delsystemer. Direktivet omfatter sikkerhetskrav for systemet som helhet, herunder sikker forvaltning av infrastruktur og togdrift, og samspillet mellom jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger.
2. Medlemsstatene kan unnta følgende fra tiltakene de trefør for å gjennomføre dette direktiv:
 - a) tunnelbaner, sporveier og andre forstadsbanesystemer,
 - b) nett som er funksjonsmessig atskilt fra resten av jernbanesystemet og er beregnet bare på lokal persontransport eller persontransport i byer eller forstæder, samt jernbaneforetak som driver utelukkende på slike nett,
 - c) privateid jernbaneinfrastruktur som bare brukes av eierne til egen godstransport.

Artikkel 3

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- a) «jernbanesystem», samtlige strukturelle og funksjonelle delsystemer som definert i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF, samt forvaltningen og driften av systemet som helhet,
- b) «infrastrukturforvaltning», ethvert organ eller foretak som er ansvarlig særlig for å opprette og vedlikeholde jernbaneinfrastrukturen eller deler av denne, som definert i direktiv 91/440/EØF artikkel 3; dette kan også omfatte forvaltning av kontroll- og sikkerhetssystemer for infrastrukturen. Infrastrukturforvaltningens oppgaver på et nett eller en del av et nett kan tildeles forskjellige organer eller foretak,
- c) «jernbaneforetak», jernbaneforetak som definert i direktiv 2001/14/EF og ethvert annet offentlig eller privat foretak hvis virksomhet er å besørge transport av gods og/eller passasjerer med jernbane og som forplikter seg til å sørge for trekraft; dette omfatter også foretak som besørger bare trekraft,
- d) «tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne (TSI-er)», spesifikasjoner som hvert delsystem eller hver del av et delsystem skal være omfattet av med sikte på å oppfylle de grunnleggende krav og sikre samtrafikkevnen i de transeuropeiske jernbanesystemene for høyhastighetstog og konvensjonelle tog som definert i direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF,
- e) «felles sikkerhetsmål», de sikkerhetsnivåer som de forskjellige delene av jernbanesystemet (f.eks. jernbanesystemet for konvensjonelle tog, jernbanesystemet for høyhastighetstog, lange jernbanetunneler eller linjer som brukes bare til godstransport) og systemet som helhet minst må oppnå, uttrykt som risikoakseptkriterier,
- f) «felles sikkerhetsmetoder», metoder som skal utarbeides for å beskrive hvordan sikkerhetsnivåene og oppfyllelsen av sikkerhetsmålene og andre sikkerhetskrav skal vurderes,
- g) «sikkerhetsmyndighet», nasjonalt organ som er tillagt oppgaver knyttet til jernbanesikkerhet i samsvar med dette direktiv, eller ethvert binasjonalt organ som av medlemsstatene er tillagt slike oppgaver for å sikre en enhetlig sikkerhetsordning for spesialisert grensekryssende infrastruktur,
- h) «nasjonale sikkerhetsregler», alle bestemmelser om jernbanesikkerhet som håndheves på medlemsstatsplan og som får anvendelse på mer enn ett jernbaneforetak, uansett hvilket organ som fastsetter dem,
- i) «sikkerhetsstyringssystem», den organisasjon og de tiltak som en infrastrukturforvaltning eller et jernbaneforetak har opprettet med sikte på en sikker drift av sin virksomhet,
- j) «undersøkelsesleder», en person med ansvar for organisering, gjennomføring og kontroll av en undersøkelse,
- k) «ulykke», en uønsket eller utilsiktet plutselig tildragelse eller en bestemt kjede av slike tildragelser som har skadelige følger; ulykker inndeles i følgende kategorier: sammenstøt, avsporinger, ulykker ved planoverganger, personulykker forårsaket av rullende materiell i bevegelse, branner og annet,

- l) «alvorlig ulykke», ethvert togsammenstøt eller enhver togavsporing som fører til at minst én person omkommer eller at minst fem personer skades alvorlig, eller som fører til omfattende skade på rullende materiell, infrastruktur eller miljøet, samt enhver annen tilsvarende ulykke med åpenbare følger for reguleringen av jernbanesikkerheten eller sikkerhetsstyringen; med «omfattende skade» menes skade som undersøkelsesorganet umiddelbart anslår at vil koste til sammen minst 2 millioner euro,
- m) «hendelse», enhver tildragelse, unntatt ulykker eller alvorlige ulykker, som har sammenheng med togdriften og innvirker på driftssikkerheten,
- n) «undersøkelse», tiltak for å forebygge ulykker eller hendelser som består i å samle inn og analysere opplysninger og trekke konklusjoner, herunder fastslå årsaker, samt eventuelt utarbeide sikkerhetsanbefalinger,
- o) «årsaker», handlinger, unnlater, tildragelser eller omstendigheter, eller en kombinasjon av disse, som førte til ulykken eller hendelsen,
- p) «byrået», Det europeiske jernbanebyrå, dvs. Fellesskapets byrå for jernbanesikkerhet og samtrafikk,
- q) «meldte organer», de organer som har ansvar for å vurdere samtrafikkomponentenes samsvar eller bruksegnethet, eller for å gjennomføre framgangsmåten for EF-verifisering av delsystemene som definert i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF,
- r) «samtrafikkomponenter», enhver enkeltstående komponent, gruppe av komponenter, underenhet eller fullstendig enhet i materiell som inngår i eller er beregnet på å inngå i et delsystem, og som samtrafikkevnen til de transeuropeiske jernbanesystemene for høyhastighetstog og konvensjonelle tog som definert i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF er direkte eller indirekte avhengige av. Begrepet «komponent» omfatter både materielle produkter og immaterielle produkter, som programvare.

KAPITTEL II

UTVIKLING OG STYRING AV SIKKERHETEN

Artikkel 4

Utvikling og forbedring av jernbanesikkerheten

1. Medlemsstatene skal sørge for at jernbanesikkerheten opprettholdes i sin alminnelighet og, så langt det er praktisk mulig, stadig forbedres, idet det tas hensyn til utviklingen av Fellesskapets regelverk og den tekniske og vitenskapelige utvikling, med hovedvekt på forebygging av alvorlige ulykker.

Medlemsstatene skal sørge for at sikkerhetsregler fastsettes, anvendes og håndheves på en åpen måte uten forskjellsbehandling, slik at de fremmer utviklingen av et felles europeisk jernbanetransportsystem.

2. Medlemsstatene skal sørge for at tiltak med sikte på å utvikle og forbedre jernbanesikkerheten tar hensyn til behovet for en systembasert tilnærming.

3. Medlemsstatene skal sørge for at ansvaret for sikker drift av jernbanesystemet og risikohåndteringen knyttet til den ligger hos infrastrukturforvaltningene og jernbaneforetakene ved å forplikte dem til å gjennomføre de nødvendige tiltak for risikohåndtering, eventuelt i samarbeid med hverandre, til å anvende de nasjonale sikkerhetsreglene og -standardene, og til å opprette sikkerhetsstyringssystemer i samsvar med dette direktiv.

Uten at det berører erstatningsansvaret i henhold til lovbestemmelsene i medlemsstatene, skal enhver infrastrukturforvaltning og ethvert jernbaneforetak være ansvarlig for sin del av systemet og for en sikker drift av denne, herunder levering av materiell og inngåelse av kontrakter om tjenesteyting, overfor brukere, kunder, berørte arbeidstakere og tredjemann.

4. Dette skal ikke berøre det ansvar enhver produsent, yter av vedlikeholdstjenester, vogneier, tjenesteyter og oppdragsgiver har for at rullende materiell, anlegg, tilbehør og utstyr og tjenester som de leverer eller yter, oppfyller de fastsatte krav og bruksvilkår, slik at jernbaneforetaket og/eller infrastrukturforvaltningen kan bruke dem i driften med full sikkerhet.

Artikkel 5

Felles sikkerhetsindikatorer

1. For å gjøre det lettere å vurdere oppfyllelsen av de felles sikkerhetsmålene og mulig å overvåke den generelle utviklingen av jernbanesikkerheten, skal medlemsstatene innhente opplysninger om felles sikkerhetsindikatorer gjennom sikkerhetsmyndighetenes årsrapporter nevnt i artikkel 18.

Det første referanseåret for de felles sikkerhetsindikatorene skal være 2006, og de skal inngå i årsrapporten som framlegges det påfølgende året.

De felles sikkerhetsindikatorene skal fastsettes som angitt i vedlegg I.

2. Vedlegg I skal revideres innen 30. april 2009 etter framgangsmåten nevnt i artikkel 27 nr. 2, særlig med sikte på å ta med felles definisjoner av de felles sikkerhetsindikatorene og felles metoder for beregning av kostnadene ved ulykker.

*Artikkel 6***Felles sikkerhetsmetoder**

1. Første serie med felles sikkerhetsmetoder, som minst skal omfatte metodene angitt i nr. 3 bokstav a), skal vedtas av Kommisjonen innen 30. april 2008 etter framgangsmåten nevnt i artikkel 27 nr. 2. De skal offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende*.

Annen serie med felles sikkerhetsmetoder, som skal omfatte de øvrige metodene angitt i nr. 3, skal vedtas av Kommisjonen innen 30. april 2010 etter framgangsmåten nevnt i artikkel 27 nr. 2. De skal offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende*.

2. Utkast til felles sikkerhetsmetoder og utkast til reviderte felles sikkerhetsmetoder skal utarbeides av byrået i henhold til mandater som skal vedtas etter framgangsmåten nevnt i artikkel 27 nr. 2.

Utkastene til felles sikkerhetsmetoder skal bygge på en gjennomgåelse av eksisterende metoder i medlemsstatene.

3. De felles sikkerhetsmetodene skal angi hvordan sikkerhetsnivå, oppfyllelse av sikkerhetsmål og samsvar med andre sikkerhetskrav skal vurderes, ved utarbeiding og fastsettelse av:

a) risikovurderingsmetoder,

b) metoder for vurdering av samsvar med kravene i sikkerhetsattestater og sikkerhetsgodkjenninger utstedt i henhold til artikkel 10 og 11,

og

c) i den grad de ennå ikke er omfattet av TSI-er, metoder for å kontrollere at de strukturelle delsystemene i de trans-europeiske jernbanesystemene for høyhastighetstog og konvensjonelle tog drives og vedlikeholdes i samsvar med de relevante grunnleggende krav.

4. De felles sikkerhetsmetodene skal revideres med jevne mellomrom etter framgangsmåten nevnt i artikkel 27 nr. 2, samtidig som det tas hensyn til erfaringen fra anvendelsen av metodene og den generelle utvikling av jernbanesikkerheten, samt medlemsstatenes forpliktelser i henhold til artikkel 4 nr. 1.

5. Medlemsstatene skal foreta de nødvendige endringer i sine nasjonale sikkerhetsregler i lys av vedtakelsen av felles sikkerhetsmetoder og revisjonen av disse.

*Artikkel 7***Felles sikkerhetsmål**

1. De felles sikkerhetsmålene skal utarbeides, vedtas og revideres etter framgangsmåten fastsatt i denne artikkel.

2. Utkast til felles sikkerhetsmål og til reviderte felles sikkerhetsmål skal utarbeides av byrået i henhold til mandater som skal vedtas etter framgangsmåten nevnt i artikkel 27 nr. 2.

3. Første serie med utkast til felles sikkerhetsmål skal bygge på en gjennomgåelse av eksisterende mål og sikkerhetsnivå i medlemsstatene, og sørge for at det nåværende sikkerhetsnivå i jernbanesystemet ikke reduseres i noen medlemsstat. De skal vedtas av Kommisjonen innen 30. april 2009 etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 27 nr. 2 og offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende*.

Annen serie med utkast til felles sikkerhetsmål skal bygge på erfaringene med den første serien med sikkerhetsmål og gjennomføringen av disse. De skal gjenspeile alle prioriterte områder der det er nødvendig å øke sikkerheten ytterligere. De skal vedtas av Kommisjonen innen 30. april 2011 etter framgangsmåten nevnt i artikkel 27 nr. 2 og offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende*.

Alle forslag til utkast til felles sikkerhetsmål eller reviderte sikkerhetsmål skal gjenspeile medlemsstatenes forpliktelser i henhold til artikkel 4 nr. 1. Slike forslag skal være vedlagt en vurdering av antatte kostnader og antatt nytte og angi de sannsynlige konsekvenser for alle berørte operatører og markedsdeltakere samt innvirkningen på den samfunnsmessige risikoaksept. De skal inneholde en tidsplan for gradvis innføring av målene og om nødvendig særlig ta hensyn til arten og omfanget av de investeringer som er nødvendige i forbindelse med gjennomføringen. De skal analysere den mulige innvirkningen på TSI-ene som er fastsatt for delsystemene, og om nødvendig inneholde forslag til eventuelle endringer i TSI-ene.

4. De felles sikkerhetsmålene skal angi de sikkerhetsnivåer som minst skal oppnås for de forskjellige delene av jernbanesystemet og for systemet som helhet i hver enkelt medlemsstat, uttrykt som akseptkriterier for følgende risikoer:

a) individrisikoer for passasjerer, personale, herunder underleverandørers personale, brukere av planoverganger og andre, samt, med forbehold for gjeldende nasjonale og internasjonale regler om ansvar, individrisikoer for personer som befinner seg ulovlig på jernbaneanlegg,

b) samfunnsrisikoer.

5. De felles sikkerhetsmålene skal revideres med jevne mellomrom etter framgangsmåten nevnt i artikkel 27 nr. 2, samtidig som det tas hensyn til den generelle utviklingen av jernbanesikkerheten.

6. Medlemsstatene skal foreta de nødvendige endringer i sine nasjonale sikkerhetsregler for å oppfylle minst de felles sikkerhetsmålene og eventuelle reviderte felles sikkerhetsmål i henhold til vedlagte tidsplaner for gjennomføringen. De skal underrette Kommisjonen om disse reglene i samsvar med artikkel 8 nr. 3.

*Artikkel 8***Nasjonale sikkerhetsregler**

1. I henhold til dette direktiv skal medlemsstatene fastsette bindende nasjonale sikkerhetsregler og sørge for at disse kunngjøres og gjøres tilgjengelige for alle infrastrukturforvaltninger, jernbaneforetak, søkere om sikkerhets sertifikat og søkere om sikkerhetsgodkjenning i et klart språk som er forståelig for alle berørte parter.

2. Medlemsstatene skal innen 30. april 2005 underrette Kommisjonen om alle relevante gjeldende sikkerhetsregler i samsvar med vedlegg II, med angivelse av virkeområde.

Underretningen skal i tillegg inneholde opplysninger om hovedinnholdet i reglene med henvisning til lover, om regelverkets form og om hvilket organ eller hvilken organisasjon som har ansvar for kunngjøringen.

3. Senest fire år etter at dette direktiv har trådt i kraft, skal byrået vurdere hvordan de nasjonale sikkerhetsreglene kunngjøres og gjøres tilgjengelige som fastsatt i nr. 1. Det skal også komme med egnede anbefalinger til Kommisjonen med hensyn til offentliggjøringen av reglene for å gjøre de relevante opplysningene lettere tilgjengelige.

4. Medlemsstatene skal umiddelbart underrette Kommisjonen om enhver endring i de nasjonale sikkerhetsreglene og om enhver ny slik regel som vedtas, med mindre den aktuelle regelen utelukkende berører gjennomføringen av TSI-er.

5. For å begrense innføringen av nye spesifikke nasjonale regler mest mulig og dermed hindre at det skapes nye hindringer, samt muliggjøre en gradvis harmonisering av sikkerhetsreglene, skal Kommisjonen overvåke medlemsstatenes innføring av nye nasjonale regler.

6. Dersom en medlemsstat, etter at de felles sikkerhetsmålene er vedtatt, har til hensikt å innføre en ny nasjonal sikkerhetsregel som fastsetter et høyere sikkerhetsnivå enn de felles sikkerhetsmålene, eller dersom en medlemsstat har til hensikt å innføre en ny nasjonal sikkerhetsregel som kan berøre virksomheten til jernbaneforetak fra andre medlemsstater på vedkommende medlemsstats territorium, skal medlemsstaten i god tid rådspørre alle berørte parter og framgangsmåten fastsatt i nr. 7 få anvendelse.

7. Medlemsstaten skal forelegge utkastet til sikkerhetsregel, med begrunnelse for innføringen, for Kommisjonen til behandling.

Dersom Kommisjonen anser at utkastet til sikkerhetsregel er uforenlig med de felles sikkerhetsmetodene eller hindrer oppfyllelsen av minst de felles sikkerhetsmålene eller utgjør et middel til vilkårlig forskjellsbehandling eller en skjult begrensning for jernbanetransport mellom medlemsstatene, skal den gjøre et vedtak rettet til den berørte medlemsstat etter framgangsmåten nevnt i artikkel 27 nr. 2.

Dersom Kommisjonen er i alvorlig tvil om utkastet til sikkerhetsregel er forenlig med de felles sikkerhetsmetodene eller med målet om oppfyllelse av minst de felles sikkerhetsmålene, eller anser at det utgjør et middel til vilkårlig forskjellsbehandling eller en skjult begrensning for jernbanetransport mellom medlemsstatene, skal den straks underrette den berørte medlemsstat, som skal utsette vedtakelsen, ikraftsettelsen eller gjennomføringen av regelen til det er gjort et vedtak etter framgangsmåten nevnt i artikkel 27 nr. 2 innen en frist på seks måneder.

*Artikkel 9***Sikkerhetsstyringssystemer**

1. Infrastrukturforvaltninger og jernbaneforetak skal opprette sikkerhetsstyringssystemer for å sikre at jernbanesystemet minst kan oppfylle de felles sikkerhetsmålene og de nasjonale sikkerhetsreglene omhandlet i artikkel 8 og i vedlegg II samt sikkerhetskravene fastsatt i TSI-ene, og for å sikre at de relevante delene av de felles sikkerhetsmetodene anvendes.

2. Sikkerhetsstyringssystemet skal oppfylle kravene og inneholde elementene fastsatt i vedlegg III, tilpasset arten og omfanget av den aktuelle virksomheten og andre forhold ved denne. Det skal sikre kontroll av alle risikoer knyttet til infrastrukturforvaltningens eller jernbaneforetakets virksomhet, herunder levering av vedlikeholdsmateriell og bruk av underleverandører. Med forbehold for gjeldende nasjonale eller internasjonale regler om erstatningsansvar skal sikkerhetsstyringssystemet, i den grad det er relevant og rimelig, også ta hensyn til risikoer som oppstår som følge av andre parters virksomhet.

3. Infrastrukturforvaltningene skal sørge for at deres sikkerhetsstyringssystem tar hensyn til virkningene av de forskjellige jernbaneforetakenes virksomhet på nettet og gjør det mulig for alle jernbaneforetakene å drive i samsvar med TSI-ene, nasjonale sikkerhetsregler og vilkårene fastsatt i deres sikkerhets sertifikat. Sikkerhetsstyringssystemet skal dessuten utformes med sikte på at infrastrukturforvaltningens framgangsmåte ved nødsituasjoner skal samordnes med alle jernbaneforetak som benytter dens infrastruktur.

4. Senest 30. juni hvert år skal alle infrastrukturforvaltninger og alle jernbaneforetak framlegge en årlig sikkerhetsrapport for foregående kalenderår for sikkerhetsmyndigheten. Sikkerhetsrapporten skal inneholde følgende:

- a) opplysninger om hvordan forvaltningen eller foretaket har oppfylt egne sikkerhetsmål samt resultatene av sikkerhetsplanene,
- b) utarbeiding av nasjonale sikkerhetsindikatorer og av de felles sikkerhetsindikatorer fastsatt i vedlegg I, i den grad det er relevant for den rapporterende organisasjonen,
- c) resultatene av interne sikkerhetsrevisjoner,

- d) merknader om mangler og funksjonssvikt ved jernbane-driften og infrastrukturforvaltningen som kan være av betydning for sikkerhetsmyndigheten.

KAPITTEL III

SIKKERHETSSERTIFISERING OG SIKKERHETS-GODKJENNING

Artikkel 10

Sikkerhetsattest

1. For å få tilgang til jernbaneinfrastrukturen må et jernbaneforetak inneha et sikkerhetsattest som fastsatt i dette kapittel. Sikkerhetsattest kan gjelde for hele jernbanenettet i en medlemsstat, eller bare for en bestemt del av det.

Formålet med sikkerhetsattest er å dokumentere at jernbaneforetaket har utarbeidet et sikkerhetsstyringssystem og er i stand til å oppfylle kravene fastsatt i TSI-er og i andre relevante bestemmelser i Fellesskapets regelverk samt i nasjonale sikkerhetsregler når det gjelder risikohåndtering og sikker bruk av nettet.

2. Sikkerhetsattest skal omfatte:

- a) en attestering som bekrefter godkjenning av jernbaneforetakets sikkerhetsstyringssystem som beskrevet i artikkel 9 og vedlegg III,

og

- b) en attestering som bekrefter godkjenning av tiltakene jernbaneforetaket har truffet for å oppfylle de særskilte kravene til sikker togdrift på det aktuelle nettet. Kravene kan omfatte anvendelsen av TSI-er og nasjonale sikkerhetsregler, godkjenning av personalets attestering og tillatelse til ibruktagning av det rullende materiell som jernbaneforetaket benytter. Attereringen skal være basert på dokumenter framlagt av jernbaneforetaket i samsvar med vedlegg IV.

3. Sikkerhetsmyndigheten i medlemsstaten der jernbaneforetaket først etablerer sin virksomhet, skal foreta attesteringen i samsvar med nr. 2.

Ved attestering i samsvar med nr. 2 må arten og omfanget av den aktuelle jernbanevirksomheten angis. Atterering i samsvar med nr. 2 bokstav a) skal gjelde for tilsvarende jernbanetransport i hele Fellesskapet.

4. Sikkerhetsmyndigheten i medlemsstaten der jernbaneforetaket planlegger å drive ytterligere jernbanetransporttjenester, skal foreta den nødvendige nasjonale tilleggssertifisering som kreves etter nr. 2 bokstav b).

5. Sikkerhetsattest fornyes etter søknad fra jernbaneforetaket minst hvert femte år. Det skal ajourføres helt eller delvis ved enhver vesentlig endring av virksomhetens art eller omfang.

Innehaveren av sikkerhetsattest skal omgående underrette vedkommende sikkerhetsmyndighet om alle vesentlige endringer i vilkårene for den relevante delen av sikkerhetsattest. Innehaveren skal i tillegg underrette vedkommende sikkerhetsmyndighet hver gang en ny kategori personale eller nye typer rullende materiell innføres.

Sikkerhetsmyndigheten kan kreve at den relevante delen av sikkerhetsattest revideres ved vesentlige endringer i ramme-reglene for sikkerhet.

Dersom sikkerhetsmyndigheten fastslår at innehaveren av sikkerhetsattest ikke lenger oppfyller vilkårene for et attest den har utstedt, skal den tilbakekalle del a og/eller b av attestet og angi grunnene for sin beslutning. En sikkerhetsmyndighet som har tilbakekalt et nasjonalt tilleggssertifikat utstedt i henhold til nr. 4, skal straks underrette den nasjonale sikkerhetsmyndigheten som utstedte attestet i samsvar med nr. 2 bokstav a) om sin beslutning.

På samme måte skal en sikkerhetsmyndighet tilbakekalle et sikkerhetsattest dersom det viser seg at innehaveren av attestet ikke har anvendt det i løpet av året som fulgte etter utstedelsen.

6. Sikkerhetsmyndigheten skal innen en måned underrette byrået om sikkerhetsattest som nevnt i nr. 2 bokstav a) som er utstedt, fornyet, endret eller tilbakekalt. I underretningen skal jernbaneforetakets navn og adresse, sikkerhetsattestets utstedelsesdato, virkeområde og gyldighet og, ved en eventuell tilbakekalling, grunnene til beslutningen, angis.

7. Innen 30. april 2009 skal byrået vurdere utviklingen av sikkerhetsattesteringen og framlegge for Kommisjonen en rapport med anbefalinger til en strategi for overgangen til ett sikkerhetsattest for hele Fellesskapet. Kommisjonen skal treffe egnede tiltak på grunnlag av disse anbefalingene.

Artikkel 11

Sikkerhetsgodkjenning av infrastrukturforvaltere

1. For å få tillatelse til å forvalte og drive jernbaneinfrastruktur må infrastrukturforvaltningen oppnå sikkerhetsgodkjenning fra sikkerhetsmyndigheten i medlemsstaten der den er etablert.

Sikkerhetsgodkjenningen skal omfatte:

- a) en godkjenning av infrastrukturforvaltningens sikkerhetsstyringssystem som beskrevet i artikkel 9 og vedlegg III, og

b) en godkjenning av tiltakene infrastrukturforvaltningen har truffet for å oppfylle de særskilte kravene til sikker utforming, sikkert vedlikehold og sikker drift av jernbaneinfrastrukturen, herunder eventuelt vedlikehold og drift av trafikkstyrings- og signalsystemet.

2. Sikkerhetsgodkjenningen fornyes etter søknad fra infrastrukturforvaltningen minst hvert femte år. Den skal ajourføres helt eller delvis ved alle vesentlige endringer av infrastrukturen, signaleringen eller energiforsyningen, eller av prinsippene for drift og vedlikehold av disse. Innehaveren av sikkerhetsgodkjenningen skal omgående underrette sikkerhetsmyndigheten om enhver slik endring.

Sikkerhetsmyndigheten kan kreve revisjon av sikkerhetsgodkjenningen ved vesentlige endringer i rammereglene for sikkerhet.

Dersom sikkerhetsmyndigheten fastslår at en godkjent infrastrukturforvaltning ikke lenger oppfyller vilkårene for sikkerhetsgodkjenning, skal den tilbakekalle godkjenningen og angi grunnene for sin beslutning.

3. Sikkerhetsmyndigheten skal innen en måned underrette byrået om sikkerhetsgodkjenninger som er utstedt, fornyet, endret eller tilbakekalt. I underrettelsen skal infrastrukturforvaltningens navn og adresse, sikkerhetsgodkjenningens utstedelsesdato, virkeområde og gyldighetstid og, ved en eventuell tilbakekalling, grunnene til beslutningen angis.

Artikkel 12

Krav ved søknad om sikkerhets sertifikat og sikkerhetsgodkjenning

1. Sikkerhetsmyndigheten skal behandle søknader om sikkerhetssertifisering eller sikkerhetsgodkjenning omgående og senest fire måneder etter framleggelsen av alle nødvendige opplysninger og eventuelle tilleggsopplysninger som kreves av sikkerhetsmyndigheten. Dersom søkeren anmodes om tilleggsopplysninger, skal disse framlegges umiddelbart.

2. For å lette opprettelsen av nye jernbaneforetak og gjøre det lettere for jernbaneforetak fra andre medlemsstater å inngi søknader om sertifisering, skal sikkerhetsmyndigheten gi utførlig orientering om hvordan sikkerhets sertifikat oppnås. Den skal opplyse om alle krav som er fastsatt i forbindelse med artikkel 10 nr. 2, og gjøre alle relevante dokumenter tilgjengelige for søkeren.

Det skal gis særskilt veiledning til jernbaneforetak som søker om sikkerhets sertifikat for tjenester på en begrenset del av en infrastruktur, med særlig angivelse av hvilke regler som gjelder for den aktuelle delen.

3. En søknadsveiledning med opplysninger om og forklaringer til kravene i forbindelse med sikkerhets sertifikater og en liste over dokumenter som må framlegges, skal gjøres gratis tilgjengelig for alle søkere. Alle søknader om sikkerhets sertifikat skal inngis på det språk sikkerhetsmyndigheten krever.

Artikkel 13

Tilgang til opplæring

1. Medlemsstatene skal sørge for at jernbaneforetak som søker om sikkerhets sertifikat, har tilgang, på like vilkår og uten forskjellsbehandling, til opplæring av lokomotivførere og togpersonale når slik opplæring er nødvendig for å oppfylle vilkårene for sikkerhets sertifikat.

Opplæringen som tilbys, må omfatte nødvendig linjekunnskap, driftsregler og -metoder, systemet for styring, kontroll og signalering samt gjeldende framgangsmåter ved nødssituasjoner på de aktuelle linjene.

Medlemsstatene skal også sikre at infrastrukturforvaltningene og deres personale som utfører viktige sikkerhetsoppgaver, har tilgang til opplæring på like vilkår og uten forskjellsbehandling.

Dersom opplæringen ikke omfatter eksamener og utstedelse av et eksamensbevis, skal medlemsstatene sørge for at jernbaneforetakene kan få utstedt slike beviser dersom dette er nødvendig for å oppfylle kravene til sikkerhets sertifikat.

Sikkerhetsmyndigheten skal sørge for at opplæringen og eventuelt utstedelsen av eksamensbeviser oppfyller sikkerhetskravene fastsatt i TSI-er eller nasjonale sikkerhetsregler i samsvar med artikkel 8 og vedlegg II.

2. Dersom opplæringen tilbys av bare ett jernbaneforetak eller av infrastrukturforvaltningen, skal medlemsstatene sørge for at den gjøres tilgjengelig for andre jernbaneforetak til en rimelig pris som ikke innebærer forskjellsbehandling, som står i forhold til kostnaden og som kan inkludere en fortjenestemargin.

3. Når jernbaneforetakene ansetter nye lokomotivførere, nytt togpersonale og nytt personale som skal utføre vesentlige sikkerhetsoppgaver, skal de kunne ta hensyn til eventuell opplæring, kvalifikasjoner og erfaring fra andre jernbaneforetak. Med henblikk på dette skal slikt personale ha rett til å få tilgang til og kopier av samt til å framlegge alle dokumenter som attesterer deres opplæring, kvalifikasjoner og erfaring.

4. I alle tilfeller er ethvert jernbaneforetak og enhver infrastrukturforvaltning ansvarlig for nivået på opplæringen og kvalifikasjonene til personale som utfører sikkerhetsoppgaver som nevnt i artikkel 9 og vedlegg III.

Artikkel 14

Ibruktaking av rullende materiell som allerede er i bruk

1. For rullende materiell som det er gitt tillatelse til ibruktaking for i en medlemsstat i samsvar med artikkel 10 nr. 2 bokstav b), men som ikke fullt ut er omfattet av de relevante TSI-ene, skal det gis tillatelse til ibruktaking i en annen medlemsstat eller i andre medlemsstater etter denne artikkel dersom sistnevnte medlemsstat eller medlemsstater krever slik tillatelse.

2. Jernbaneforetaket som søker om tillatelse til ibruktaking av rullende materiell i en annen medlemsstat, skal framlegge for vedkommende sikkerhetsmyndighet teknisk dokumentasjon om det rullende materiellet eller om typen av rullende materiell, med angivelse av materiellets tiltenkte bruk i nettet. Dokumentasjonen skal inneholde følgende opplysninger:

- a) bevis for at det er gitt tillatelse til ibruktaking av det rullende materiellet i en annen medlemsstat, og dokumenter som viser tidligere bruk og vedlikehold samt eventuelle tekniske endringer foretatt etter at tillatelsen er gitt,
- b) relevante tekniske data, vedlikeholdsplan og driftsegenskaper som kreves av sikkerhetsmyndigheten og som er nødvendige for at det skal kunne gis tilleggstillatelse for materiellet,
- c) bevis for tekniske og driftsmessige egenskaper som viser at det rullende materiellet er forenlig med energiforsynings-systemet, systemet for styring, kontroll og signalering, sporvidden og infrastrukturens lasteprofiler, største tillatte aksellast og andre begrensninger på nettet,
- d) opplysninger om unntak fra nasjonale sikkerhetsregler som er nødvendige for å kunne gi tillatelse, og belegg for at godkjenningen av det rullende materiellet ikke medfører unødvendige risikoer på nettet.

3. Sikkerhetsmyndigheten kan kreve at det gjennomføres prøveturer på nettet for å kontrollere samsvar med de begrensende parametrene i nr. 2 bokstav c), og skal i så fall fastsette disse prøveturenes omfang og innhold.

4. Sikkerhetsmyndigheten skal behandle enhver søknad inngitt i samsvar med denne artikkel omgående og senest fire måneder etter framleggelsen av den fullstendige tekniske dokumentasjonen, herunder dokumentasjon om prøveturene. Tillatelsessertifikatet kan inneholde bruksvilkår og andre begrensninger.

Artikkel 15

Harmonisering av sikkerhets sertifikater

1. Senest 30. april 2009 skal det vedtas felles harmoniserte krav i samsvar med artikkel 10 nr. 2 bokstav b) og vedlegg IV samt et felles format for søknadsveiledninger etter framgangsmåten nevnt i artikkel 27 nr. 2.

2. Byrået skal komme med anbefalinger til felles harmoniserte krav og felles format for søknadsveiledninger i henhold til et mandat som skal vedtas etter framgangsmåten nevnt i artikkel 27 nr. 2.

KAPITTEL IV

NASJONAL SIKKERHETSMYNDIGHET

Artikkel 16

Oppgaver

1. Hver medlemsstat skal opprette en sikkerhetsmyndighet. Myndigheten kan være det departementet som har ansvar for transportsaker, og skal med hensyn til organisasjon, rettslig form og beslutningstaking være uavhengig av jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger, søkere og oppdragsgivere.

2. Sikkerhetsmyndigheten skal minst ha ansvaret for følgende oppgaver:

- a) gi tillatelse til ibruktaking av de strukturelle delsystemene som utgjør det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog i samsvar med artikkel 14 i direktiv 96/48/EF, og kontrollere at de drives og vedlikeholdes i samsvar med de relevante grunnleggende krav,
- b) gi tillatelse til ibruktaking av de strukturelle delsystemene som utgjør det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog i samsvar med artikkel 14 i direktiv 2001/16/EF, og kontrollere at de drives og vedlikeholdes i samsvar med de relevante grunnleggende krav,
- c) føre tilsyn med at samtrafikkomponentene oppfyller de grunnleggende krav i samsvar med artikkel 12 i direktiv 96/48/EF og i direktiv 2001/16/EF,
- d) gi tillatelse til ibruktaking av nytt og vesentlig endret rullende materiell som ikke allerede er omfattet av en TSI,
- e) utstede, fornye, endre og tilbakekalle relevante deler av sikkerhets sertifikater og sikkerhetsgodkjenninger som er utstedt i samsvar med artikkel 10 og 11, samt kontrollere at vilkårene og kravene fastsatt i disse er oppfylt og at infrastrukturforvaltningene og jernbaneforetakene driver sin virksomhet i samsvar med kravene fastsatt i Fellesskapets regelverk og i nasjonal lovgivning,

- f) overvåke, fremme og eventuelt håndheve og videreutvikle rammereglene for sikkerhet, herunder systemet med nasjonale sikkerhetsregler,
- g) føre tilsyn med at rullende materiell er behørig registrert og at sikkerhetsopplysningene i det nasjonale registeret opprettet i henhold til artikkel 14 i direktiv 96/48/EF og i direktiv 2001/16/EF, er korrekte og ajourførte.
3. Oppgavene nevnt i nr. 2 kan ikke overføres til infrastrukturforvaltninger, jernbaneforetak eller oppdragsgivere eller utføres av disse som kontraktoppdrag.

Artikkel 17

Beslutningsprinsipper

1. Sikkerhetsmyndigheten skal utføre sine oppgaver på en åpen måte og uten forskjellsbehandling. Den skal særlig gi alle parter anledning til å bli hørt, og skal begrunne sine beslutninger.

Den skal besvare anmodninger og søknader raskt, oversende sine anmodninger om opplysninger omgående, og treffe alle sine beslutninger senest fire måneder etter at alle de opplysninger den har anmodet om, er framlagt. I forbindelse med utførelsen av oppgavene nevnt i artikkel 16 kan den til enhver tid anmode om teknisk bistand fra infrastrukturforvaltningene eller jernbaneforetakene, eller fra andre kvalifiserte organer.

I forbindelse med utarbeidingen av nasjonale rammeregler skal sikkerhetsmyndigheten rådspørre alle innblandede og berørte personer og parter, herunder infrastrukturforvaltninger, jernbaneforetak, produsenter og ytere av vedlikeholdstjenester, brukere og representanter for personalet.

2. Sikkerhetsmyndigheten skal gjennomføre de inspeksjoner og undersøkelser som er nødvendige i forbindelse med utførelsen av dens oppgaver, og skal ha tilgang til alle relevante dokumenter samt til infrastrukturforvaltningenes og jernbaneforetakenes lokaler, anlegg og utstyr.

3. Medlemsstaten skal treffe de tiltak som er nødvendige for å sikre at beslutninger som treffes av sikkerhetsmyndigheten, er underlagt domstolskontroll.

4. Sikkerhetsmyndighetene skal aktivt utveksle synspunkter og erfaringer med sikte på å harmonisere sine beslutningskriterier på fellesskapsplan. Samarbeidet skal særlig ha som siktemål å lette og samordne sikkerhetssertifiseringen av jernbaneforetak som har fått tildelt ruteleier for internasjonal trafikk etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 15 i direktiv 2001/14/EF.

Byrået skal bistå sikkerhetsmyndighetene i utførelsen av ovennevnte oppgaver.

Artikkel 18

Årsrapport

Hvert år skal sikkerhetsmyndigheten offentliggjøre en rapport om sin virksomhet i det foregående år og oversende den til byrået innen 30. september. Rapporten skal inneholde opplysninger om:

- utviklingen av jernbanesikkerheten, herunder en oversikt over situasjonen på medlemsstatsplan med hensyn til de felles sikkerhetsindikatorerne fastsatt i vedlegg I,
- viktige endringer i lover og forskrifter med hensyn til jernbanesikkerhet,
- utviklingen med hensyn til sikkerhetssertifisering og sikkerhetsgodkjenning,
- resultater og erfaringer fra tilsynet med infrastrukturforvaltningene og jernbaneforetakene.

KAPITTEL V

UNDERSØKELSER AV ULYKKER OG HENDELSER

Artikkel 19

Undersøkelsesplikt

1. Medlemsstatene skal sørge for at undersøkelsesorganet nevnt i artikkel 21 etter alvorlige ulykker på jernbanesystemet gjennomfører en undersøkelse med forbedring av jernbanesikkerheten og forebygging av ulykker som siktemål.

2. I tillegg til alvorlige ulykker kan undersøkelsesorganet nevnt i artikkel 21 undersøke ulykker og hendelser som under litt andre omstendigheter kunne ha ført til alvorlige ulykker, herunder teknisk svikt i de strukturelle delsystemene eller i samtrafikkkomponenter i de transeuropeiske jernbanesystemene for høyhastighetstog eller konvensjonelle tog.

Undersøkelsesorganet skal etter eget skjønn beslutte om det skal gjennomføres en undersøkelse av slike ulykker eller hendelser eller ikke. I forbindelse med denne beslutningen skal organet ta hensyn til:

- hvor alvorlig ulykken eller hendelsen er,
 - om ulykken eller hendelsen inngår i en serie av ulykker eller hendelser av betydning for systemet som helhet,
 - ulykkens eller hendelsens innvirkning på jernbanesikkerheten på fellesskapsplan,
- og

d) anmodninger fra infrastrukturforvaltninger, jernbaneforetak, sikkerhetsmyndigheter eller medlemsstater.

3. Undersøkelsesorganet skal fastsette omfanget av undersøkelser og framgangsmåten som skal følges ved gjennomføringen av slike undersøkelser, samtidig som det tar hensyn til prinsippene og målene i artikkel 20 og 22, etter den lærdom det regner med å trekke av ulykken eller hendelsen for å forbedre sikkerheten.

4. Undersøkelsen skal under ingen omstendighet ha som siktemål å fastslå skyld eller ansvar.

Artikkel 20

Undersøkelses status

1. Innenfor rammene av sine respektive rettsordener skal medlemsstatene gi undersøkelsen en rettslig status som gjør det mulig for undersøkelseslederne å utføre sin oppgave mest mulig effektivt og på kortest mulig tid.

2. I samsvar med gjeldende lovgivning i medlemsstatene og om nødvendig i samarbeid med de myndigheter som har ansvar for den rettslige etterforskningen, skal undersøkelsespersonalet så raskt som mulig gis:

- a) adgang til ulykkes- eller hendelsesstedet samt til det relevante materiellet som er innblandet, til den berørte infrastrukturen og til trafikkstyrings- og signalanlegg,
- b) rett til straks å registrere beviser og til å foreta en kontrollert fjerning av vrakrester og infrastrukturen eller -deler for å undersøke eller analysere dem,
- c) tilgang til og mulighet til å bruke innholdet i opptakere og annet utstyr om bord for registrering av tale og av driften av trafikkstyrings- og signalsystemet,
- d) tilgang til resultatene av undersøkelser av likene av ofre,
- e) tilgang til resultatene av undersøkelser av togpersonalet og av annet jernbanepersonale som er innblandet i ulykken eller hendelsen,
- f) mulighet til å avhøre innblandet jernbanepersonale og andre vitner,
- g) tilgang til alle relevante opplysninger eller dokumenter som befinner seg hos infrastrukturforvaltningen, hos de innblandede jernbaneforetakene og hos sikkerhetsmyndigheten.

3. Undersøkelsen skal gjennomføres uavhengig av enhver form for rettslig etterforskning.

Artikkel 21

Undersøkelsesorgan

1. Hver medlemsstat skal sørge for at undersøkelser av ulykker og hendelser som omhandlet i artikkel 19 gjennomføres av et fast organ som minst skal omfatte én sakkyndig person som kan ivareta funksjonen som undersøkelsesleder i forbindelse med en ulykke eller hendelse. Organet skal med hensyn til organisering, rettslig form og beslutningstaking være uavhengig av infrastrukturforvaltninger, jernbaneforetak, avgiftsorganer, tildelingsorganer og meldte organer samt alle parter hvis interesser kan komme i konflikt med oppgavene som er tillagt undersøkelsesorganet. Videre skal det i sin virksomhet være uavhengig av sikkerhetsmyndigheten og alle andre reguleringsorganer i jernbanesektoren.

2. Undersøkelsesorganet skal utføre sine oppgaver uavhengig av organisasjonene nevnt i nr. 1 og motta tilstrekkelige ressurser til dette. Undersøkelsespersonalet skal ha en status som gir den nødvendige garanti for dets uavhengighet.

3. Medlemsstatene skal sørge for at jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere og eventuelt sikkerhetsmyndigheten er forpliktet til omgående å melde fra til undersøkelsesorganet om ulykker og hendelser som omhandlet i artikkel 19. Undersøkelsesorganet skal kunne reagere på slike meldinger og treffe de tiltak som er nødvendige for å iverksette undersøkelsen senest én uke etter at det har mottatt meldingen om ulykken eller hendelsen.

4. Undersøkelsesorganet kan kombinere sine oppgaver i henhold til dette direktiv med undersøkelser av andre tilfeller enn jernbaneulykker og -hendelser i den grad disse undersøkelsene ikke setter dets uavhengighet i fare.

5. Ved behov kan undersøkelsesorganet anmode undersøkelsesorganer fra andre medlemsstater eller byrået om sakkyndig bistand eller om bistand ved gjennomføringen av tekniske inspeksjoner, analyser eller vurderinger.

6. Medlemsstatene kan gi undersøkelsesorganet i oppgave å gjennomføre undersøkelser av andre jernbaneulykker og -hendelser enn de som er nevnt i artikkel 19.

7. Undersøkelsesorganene skal aktivt utveksle synspunkter og erfaringer med sikte på å utarbeide felles undersøkelsesmetoder og felles prinsipper for oppfølging av sikkerhetsanbefalinger og å tilpasse seg til den tekniske og vitenskapelige utvikling.

Byrået skal bistå undersøkelsesorganene i ovennevnte oppgave.

*Artikkel 22***Gjennomføring av undersøkelser**

1. En ulykke eller hendelse som omhandlet i artikkel 19 skal undersøkes av undersøkelsesorganet i medlemsstaten der den inntreffer. Dersom det ikke er mulig å fastslå i hvilken medlemsstat ulykken eller hendelsen inntraff, eller dersom den inntraff på eller nær en grense mellom to medlemsstater, skal de relevante organer bli enige om hvilket av dem som skal gjennomføre undersøkelsen, eller om å gjennomføre den i fellesskap. I det første tilfellet skal det andre organet ha mulighet til å delta i og få tilgang til alle resultater av undersøkelsen.

Undersøkelsesorganer fra en annen medlemsstat skal inviteres til å delta i en undersøkelse dersom et jernbaneforetak som er etablert i eller har lisens fra vedkommende medlemsstat, er innblandet i ulykken eller hendelsen.

Dette nummer skal ikke være til hinder for at medlemsstatene blir enige om at de relevante organene bør gjennomføre undersøkelser i fellesskap under andre omstendigheter.

2. For hver ulykke eller hendelse skal organet som er ansvarlig for undersøkelsen, sørge for at de nødvendige midler stilles til rådighet, herunder den driftsmessige og tekniske sakkunnskap som er nødvendig for gjennomføringen av undersøkelsen. Sakkunnskapen kan innhentes i eller utenfor organet, alt etter hva slags ulykke eller hendelse som skal undersøkes.

3. Undersøkelsen skal gjennomføres med størst mulig åpenhet, slik at alle parter kan bli hørt og få tilgang til resultatene. Den berørte infrastrukturforvaltningen og de berørte jernbaneforetakene samt sikkerhetsmyndigheten, ofrene og deres pårørende, eiere av skadet eiendom, produsenter, de involverte beredskapstjenestene, representanter for personalet og for brukerne skal jevnlig underrettes om undersøkelsen og framdriften i denne, og i størst mulig grad gis anledning til å komme med sine synspunkter på undersøkelsen og kommentere opplysningene i utkastene til rapporter.

4. Undersøkelsesorganet skal avslutte sine undersøkelser på ulykkesstedet så raskt som mulig, slik at infrastrukturforvaltningen snarest mulig kan bringe infrastrukturen tilbake til driftsklar stand og åpne den for jernbanetransport.

*Artikkel 23***Rapporter**

1. For hver undersøkelse av en ulykke eller hendelse i henhold til artikkel 19 skal det utarbeides en rapport i en form tilpasset ulykkens eller hendelsens art og alvorlighetsgrad og betydningen av resultatene av undersøkelsen. Rapporten skal angi undersøkelsens formål som nevnt i artikkel 19 nr. 1, og eventuelt inneholde sikkerhetsanbefalinger.

2. Undersøkelsesorganet skal offentliggjøre sluttrapporten så raskt som mulig og normalt senest 12 måneder etter at ulykken eller hendelsen fant sted. Rapporten skal i størst mulig grad følge strukturen fastsatt i vedlegg V. Rapporten, herunder sikkerhetsanbefalingene, skal sendes til de berørte parter nevnt i artikkel 22 nr. 3 og til berørte parter og organer i andre medlemsstater.

3. Undersøkelsesorganet skal innen 30. september hvert år offentliggjøre en årsrapport om undersøkelsene som ble gjennomført i løpet av det foregående år, sikkerhetsanbefalingene som er utarbeidet og tiltakene som er truffet i samsvar med tidligere utarbeidede anbefalinger.

*Artikkel 24***Opplysninger som skal oversendes byrået**

1. Senest en uke etter at undersøkelsesorganet har truffet beslutning om å iverksette en undersøkelse, skal det underrette byrået om dette. Underretningen skal angi dag, tidspunkt og sted for ulykken eller hendelsen samt dens art og konsekvenser med hensyn til antall omkomne, personskader og materielle skader.

2. Undersøkelsesorganet skal oversende byrået en kopi av sluttrapporten nevnt i artikkel 23 nr. 2 og av årsrapporten nevnt i artikkel 23 nr. 3.

*Artikkel 25***Sikkerhetsanbefalinger**

1. En sikkerhetsanbefaling utarbeidet av et undersøkelsesorgan skal ikke under noen omstendighet skape en formodning om skyld eller ansvar for en ulykke eller hendelse.

2. Anbefalingene skal rettes til sikkerhetsmyndigheten og, dersom det er nødvendig på grunn av anbefalingens karakter, til andre organer eller myndigheter i medlemsstaten eller til andre medlemsstater. Medlemsstatene og deres sikkerhetsmyndigheter skal treffe de tiltak som er nødvendige for å sikre at det tas behørig hensyn til de sikkerhetsanbefalingene undersøkelsesorganene har utarbeidet og at det om nødvendig treffes egnede tiltak i samsvar med disse.

3. Sikkerhetsmyndigheten og andre myndigheter eller organer eller eventuelt andre medlemsstater som anbefalingene er rettet til, skal minst to ganger i året gi tilbakemelding til undersøkelsesorganet om tiltak som er vedtatt eller planlagt som følge av anbefalingene.

KAPITTEL VI

GJENNOMFØRINGSMYNDIGHET*Artikkel 26***Tilpasning av vedlegg**

Vedleggene skal tilpasses den tekniske og vitenskapelige utvikling etter framgangsmåten nevnt i artikkel 27 nr. 2.

*Artikkel 27***Komitéframgangsmåte**

1. Kommisjonen skal bistås av en komité nedsatt ved artikkel 21 i direktiv 96/48/EF.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.
3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 3 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.
4. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

*Artikkel 28***Gjennomføringstiltak**

1. Medlemsstatene kan forelegge for Kommisjonen ethvert tiltak i forbindelse med gjennomføringen av dette direktiv. De relevante beslutninger skal treffes etter framgangsmåten nevnt i artikkel 27. nr. 2.
2. På anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ skal Kommisjonen i særskilte tilfeller undersøke anvendelsen og håndhevingen av bestemmelsene om sikkerhetsertifisering og sikkerhetsgodkjenning og, innen to måneder etter å ha mottatt en slik anmodning, treffe beslutning etter framgangsmåten nevnt i artikkel 27 nr. 2 om hvorvidt det aktuelle tiltaket fortsatt kan anvendes. Kommisjonen skal underrette Europaparlamentet, Rådet og medlemsstatene om sin beslutning.

KAPITTEL VII

**ALMINNELIGE BESTEMMELSER OG
SLUTTBESTEMMELSER***Artikkel 29***Endringer i direktiv 95/18/EF**

I direktiv 95/18/EF gjøres følgende endringer:

1. Artikkel 8 skal lyde:

«*Artikkel 8*

Kravene til faglig dyktighet er oppfylt når jernbaneforetaket som søker om lisens, har eller vil ha en ledelsesorganisasjon som har den kunnskap og/eller erfaring som er nødvendig for å utøve sikker og effektiv driftskontroll og overvåking av driftsformene angitt i lisensen.»

2. I vedlegget oppheves avdeling II.

*Artikkel 30***Endringer i direktiv 2001/14/EF**

I direktiv 2001/14/EF gjøres følgende endringer:

1. Tittelen skal lyde:

«Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/14/EF av 26. februar 2001 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur».

2. I artikkel 30 nr. 2 skal bokstav f) lyde:

«f) ordninger med hensyn til adgang i samsvar med artikkel 10 i rådsdirektiv 91/440/EØF av 29. juli 1991 om utvikling av Fellesskapets jernbaner(*), endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/51/EF av 30. april 2004 om endring av rådsdirektiv 91/440/EØF om utvikling av Fellesskapets jernbaner(**).

(*) EFT L 237 av 24.8.1991, s. 25.

(**) EUT L 164 av 30.4.2004, s. 164.»

3. Artikkel 32 oppheves.

4. I artikkel 34 skal nr. 2 lyde:

«2. På anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ skal Kommisjonen i særskilte tilfeller undersøke anvendelsen og håndhevingen av bestemmelser om avgifter og kapasitetsfordeling og, innen to måneder etter å ha mottatt en slik anmodning, treffe beslutning etter framgangsmåten nevnt i artikkel 35 nr. 2 om hvorvidt det aktuelle tiltaket fortsatt kan anvendes. Kommisjonen skal underrette Europaparlamentet, Rådet og medlemsstatene om sin beslutning.»

*Artikkel 31***Rapport og ytterligere fellesskapstiltak**

Innen 30. april 2007 og deretter hvert femte år skal Kommisjonen framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om gjennomføringen av dette direktiv.

Rapporten skal om nødvendig være vedlagt forslag til ytterligere fellesskapstiltak.

*Artikkel 32***Sanksjoner**

Medlemsstatene skal fastsette bestemmelser om hvilke sanksjoner som skal anvendes ved overtredelse av nasjonale bestemmelser vedtatt i henhold til dette direktiv, og skal treffe alle tiltak som er nødvendige for å sikre at de håndheves. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

Medlemsstatene skal underrette Kommissjonen om disse bestemmelsene innen datoen angitt i artikkel 33, og umiddelbart underrette om eventuelle senere endringer som berører dem.

*Artikkel 33***Gjennomføring**

Medlemsstatene skal innen 30. april 2006 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommissjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

*Artikkel 34***Ikrafttredelse**

Dette direktiv trer i kraft den dag det kunngjøres i *Den europeiske unions tidende*.

*Artikkel 35***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 29. april 2004.

For Europaparlamentet

P. COX

President

For Rådet

M. McDOWELL

Formann

*VEDLEGG I***FELLES SIKKERHETSINDIKATORER**

Felles sikkerhetsindikatorer som sikkerhetsmyndighetene skal gi underretning om.

Eventuell underretning om indikatorer knyttet til virksomhetene nevnt i artikkel 2 nr. 2 bokstav a) og b) skal gis separat.

Dersom det oppdages nye fakta eller feil etter at rapporten er framlagt, skal indikatorene for et bestemt år endres eller korrigeres av sikkerhetsmyndigheten ved første egnede anledning, og senest i den nærmest påfølgende årsrapport.

Når det gjelder indikatorene knyttet til ulykker under punkt 1 nedenfor, får europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 91/2003 av 16. desember 2002 om statistikk over jernbanetraffikk⁽¹⁾ anvendelse i den grad opplysningene er tilgjengelige.

1. *Indikatorer knyttet til ulykker*

1. Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall ulykker og fordeling på følgende ulykkestyper:

- togsammenstøt, herunder sammenstøt med hindringer innenfor den frie profilen,
- togavsporinger,
- ulykker ved planoverganger, herunder ulykker der fotgjengere er innblandet,
- personulykker forårsaket av rullende materiell i bevegelse, unntatt selvmord,
- selvmord,
- branner i rullende materiell,
- annet.

Enhver ulykke skal rapporteres under den primære ulykkestypen, også selv om følgene av den sekundære ulykken er mer alvorlige, f.eks. brann som følge av en avsporing.

2. Samlet og relativt (per togkilometer) antall alvorlig skadede eller omkomne personer etter ulykkestype, inndelt i følgende kategorier av personer:

- passasjerer (også i forhold til samlet antall passasjerkilometer),
- personale, herunder underleverandørers personale,
- brukere av planoverganger,
- uvedkommende personer som befant seg ulovlig på jernbaneanlegg,
- andre.

2. *Indikatorer knyttet til hendelser og nestenulykker*

1. Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall skinnebrudd, slynger og signalfeil.

⁽¹⁾ EFT L 14 av 21.1.2003, s. 1.

2. Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall farlige signalpasseringer.
 3. Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall hjulbrudd og akselbrudd på rullende materiell under drift.
 3. *Indikatorer knyttet til følgene av ulykker*
 1. Samlede og relative (i forhold til togkilometer) kostnader i euro av alle ulykker, der om mulig følgende kostnader skal inngå og beregnes:
 - omkomne og personskader,
 - erstatning for tap eller skade på passasjerers, personales eller tredjemanns eiendom, herunder miljøskader,
 - erstatning eller reparasjon av skadet rullende materiell og skadede jernbaneanlegg,
 - forsinkelser, forstyrrelser og omlegging av trafikk, herunder ekstrakostnader for personale og tap av framtidige inntekter.

Fra ovennevnte kostnader trekkes erstatning eller kompensasjon som dekkes eller påregnes dekket av tredjemann, for eksempel eiere av motorvogner som er innblandet i ulykker på planoverganger. Erstatning i henhold til forsikringsavtaler inngått av jernbaneforetak eller infrastrukturforvaltere skal ikke trekkes fra.
 2. Samlet og relativt (i forhold til arbeidstimer) antall tapte arbeidstimer for personale og underleverandører som følge av ulykker.
 4. *Indikatorer knyttet til infrastrukturens tekniske sikkerhet og gjennomføringen av denne*
 1. Prosentandel spor med automatisk hastighetsovervåking (ATP) som er i drift, prosentandel togkilometer der operative ATP-systemer er tatt i bruk.
 2. Antall planoverganger (samlet og per linjekilometer). Prosentandel planoverganger med automatisk eller manuell sikring.
 5. *Indikatorer knyttet til sikkerhetsstyringen*

Interne revisjoner som er gjennomført av infrastrukturforvaltninger og jernbaneforetak i henhold til dokumentasjonen av sikkerhetsstyringssystemet. Det samlede antall gjennomførte revisjoner og prosentandelen i forhold til det antall revisjoner som kreves (og/eller er planlagt).
 6. *Definisjoner*

De rapporterende myndigheter kan benytte nasjonale definisjoner av indikatorene og nasjonale metoder for beregning av kostnader når de framlegger data i henhold til dette vedlegg. Alle definisjoner og beregningsmetoder som er benyttet, skal forklares i et vedlegg til årsrapporten nevnt i artikkel 18.
-

*VEDLEGG II***UNDERRETNING OM NASJONALE SIKKERHETSREGLER**

De nasjonale sikkerhetsreglene som Kommisjonen skal ha underretning om etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 8, omfatter:

1. regler om eksisterende nasjonale sikkerhetsmål og sikkerhetsmetoder,
 2. regler om krav til sikkerhetsstyringssystemer og sikkerhetsertifisering av jernbaneforetak,
 3. regler om krav i forbindelse med tillatelse til ibruktaking og vedlikehold av nytt og vesentlig endret rullende materiell som ikke allerede er omfattet av en TSI. Det skal også gis underretning om regler om utveksling av rullende materiell mellom jernbaneforetak, registreringssystemer og krav til prøvingsmetoder,
 4. felles driftsregler for jernbanenettet som ikke allerede er omfattet av TSI-er, herunder regler om trafikkstyrings- og signalsystemet,
 5. regler om fastsettelse av krav til interne tilleggsregler for driften (selskapsregler) som må fastsettes av infrastrukturforvaltninger og jernbaneforetak,
 6. regler om krav til personale som utfører vesentlige sikkerhetsoppgaver, herunder utvelgingskriterier, helsekrav, yrkesopplæring og sertifisering, i den grad de ikke allerede er omfattet av en TSI,
 7. regler om undersøkelser av ulykker og hendelser.
-

VEDLEGG III

SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEMER1. *Krav til sikkerhetsstyringssystemet*

Alle vesentlige deler av sikkerhetsstyringssystemet må dokumenteres, og særlig må ansvarsfordelingen innenfor infrastrukturforvaltningens eller jernbaneforetakets organisasjon beskrives. Systemet skal vise hvordan kontrollen er sikret fra ledelsens side på ulike nivåer, hvordan personalet og dets representanter på alle nivåer er involvert, og hvordan den kontinuerlige forbedringen av sikkerhetsstyringssystemet sikres.

2. *Grunnleggende elementer i sikkerhetsstyringssystemet*

De grunnleggende elementene i sikkerhetsstyringssystemet er:

- a) en sikkerhetspolitikk som er godkjent av organisasjonens øverste leder og formidlet til hele personalet,
- b) organisasjonens kvalitative og kvantitative mål for vedlikehold og forbedring av sikkerheten og planer og framgangsmåter for å nå disse målene,
- c) framgangsmåter for å oppfylle eksisterende, nye og endrede tekniske og driftsmessige standarder og andre bestemmelser som er fastsatt i
 - TSI-er,
eller
 - nasjonale sikkerhetsregler nevnt i artikkel 8 og vedlegg II,
eller
 - andre relevante regler,
eller
 - beslutninger truffet av myndigheten,
og framgangsmåter for å sikre samsvar med standarder og andre bestemmelser i hele utstyrets og virksomhetens levetid,
- d) framgangsmåter og metoder for risikovurdering og gjennomføring av tiltak for risikohåndtering hver gang en endring i driftsvilkårene eller innføring av nytt materiell fører til nye risikoer for infrastrukturen eller driften,
- e) programmer for opplæring av personalet og systemer for å sikre at personalets kompetanse vedlikeholdes og oppgavene utføres i samsvar med dette,
- f) tiltak for å sikre tilstrekkelig informasjonsflyt i organisasjonen og om nødvendig mellom organisasjoner som benytter samme infrastruktur,
- g) framgangsmåter og formater for hvordan sikkerhetsopplysninger skal dokumenteres og fastsettelse av framgangsmåter for kontroll med utformingen av vesentlige sikkerhetsopplysninger,
- h) framgangsmåter som sikrer at ulykker, hendelser, nestenulykker og andre farlige episoder rapporteres, undersøkes og analyseres, og at de nødvendige forebyggende tiltak treffes,
- i) planer for tiltak, varsling og informasjon i nødssituasjoner, vedtatt etter samtykke fra vedkommende offentlige myndigheter,
- j) bestemmelser om regelmessig intern revisjon av sikkerhetsstyringssystemet.

*VEDLEGG IV***ERKLÆRINGER I FORBINDELSE MED NETTDELEN AV SIKKERHETSSERTIFIKATER**

Følgende dokumenter må framlegges for at sikkerhetsmyndigheten skal kunne utstede nettdelen av sikkerhetssertifikatet:

- dokumentasjon fra jernbaneforetaket om de TSI-ene eller de delene av TSI-er og eventuelt nasjonale sikkerhetsregler og andre regler som får anvendelse på foretakets virksomhet, personale og rullende materiell, samt om hvordan sikkerhetsstyringssystemet sikrer samsvar med disse,
- dokumentasjon fra jernbaneforetaket om de forskjellige kategoriene av personale hos foretaket eller hos underleverandører, herunder bevis på at dette personalet oppfyller kravene i TSI-ene eller i de nasjonale reglene og er behørig sertifisert,
- dokumentasjon fra jernbaneforetaket om de forskjellige typer rullende materiell som brukes i virksomheten, herunder bevis på at materiellet oppfyller kravene i TSI-ene eller de nasjonale reglene og er behørig sertifisert.

For å unngå dobbeltarbeid og redusere mengden av opplysninger, skal det bare framlegges sammenfattende dokumentasjon angående elementene som oppfyller TSI-er og andre krav i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF.

VEDLEGG V

HOVEDINNHODET I UNDERSØKELSESRAPPORTER OM ULYKKER OG HENDELSER1. *Sammendrag*

Sammendraget skal inneholde en kort beskrivelse av ulykken eller hendelsen, med opplysning om tid og sted og om følgene av ulykken eller hendelsen. Det skal opplyses om direkte årsaker samt om medvirkende faktorer og underliggende årsaker som er fastslått gjennom undersøkelsen. Hovedanbefalingene skal oppgis, og det skal angis hvem de er rettet til.

2. *Direkte fakta om ulykken eller hendelsen*

1. Ulykken eller hendelsen:

- dato, nøyaktig klokkeslett og sted for ulykken eller hendelsen,
- beskrivelse av omstendighetene og ulykkesstedet, herunder redningstjenestens og beredskapstjenestens innsats,
- beslutningen om å iverksette en undersøkelse, sammensetningen av undersøkelsesgruppen og gjennomføringen av undersøkelsen,

2. Bakgrunnen for ulykken eller hendelsen:

- innblandet personale og innblandede underleverandører samt andre parter og vitner,
- togene og deres sammensetning, herunder registreringsnummeret på det rullende materiell som er innblandet,
- beskrivelse av infrastrukturen og signalsystemet – sportyper, sporskiftene, tilkoplere, signaler, driftssikring,
- kommunikasjonsmidler,
- arbeider utført på eller i nærheten av ulykkesstedet,
- iverksettingen av jernbaneberedskapsplanen og etappene i gjennomføringen av den,
- iverksettingen av beredskapsplanen til den offentlige redningstjenesten, politiet og helsevesenet, og etappene i gjennomføringen av den.

3. Omkomne, personskader og materielle skader:

- passasjerer og tredjemenn, personale, herunder underleverandører,
- gods, reisegods og andre eiendeler,
- rullende materiell, infrastruktur og miljøet.

4. Ytre omstendigheter:

- værforhold og geografiske opplysninger.

3. *Referater fra undersøkelser og avhør*

1. Sammendrag av vitneutsagn (med forbehold om vern av personenes identitet):

- jernbanepersonale, herunder underleverandører,
- andre vitner.

2. Sikkerhetsstyringssystemet:
 - organisasjonsmessig ramme og hvordan ordrer gis og utføres,
 - krav til personalet og hvordan oppfyllelsen av disse sikres,
 - rutiner for intern kontroll og intern revisjon og resultatene av disse,
 - samspill mellom de forskjellige aktørene i infrastrukturen.
 3. Regler og forskrifter:
 - relevante regler og forskrifter på fellesskapsplan og på nasjonalt plan,
 - andre regler, f.eks. driftsregler, lokale instruksjoner, krav til personalet, vedlikeholdsbestemmelser og relevante standarder,
 4. Virkemåten til rullende materiell og tekniske anlegg:
 - trafikkstyrings- og signalsystemet, herunder registreringer fra ferdskrivere,
 - infrastruktur,
 - kommunikasjonsutstyr,
 - rullende materiell, herunder registreringer fra ferdskrivere,
 5. Dokumentasjon av driftssystemet:
 - tiltak truffet av personalet med hensyn til trafikkstyring og signalering,
 - utveksling av talemeldinger i forbindelse med ulykken eller hendelsen, herunder dokumentasjon fra opp-tak,
 - tiltak truffet for å beskytte og sikre ulykkesstedet.
 6. Samspillet menneske-maskin-organisasjon:
 - arbeidstid for det berørte personale,
 - medisinske og personlige forhold av betydning for ulykken eller hendelsen, herunder fysisk eller psykisk stress,
 - utformingen av utstyr som innvirker på samspillet menneske-maskin.
 7. Tidligere ulykker og hendelser av tilsvarende art.
4. *Analysen og konklusjoner*
1. Avsluttende redegjørelse for hendelsesforløpet:
 - utarbeiding av konklusjoner om ulykken eller hendelsen på grunnlag av de faktaene som er fastslått under punkt 3.
 2. Drøfting:
 - analyse av faktaene fastslått under punkt 3, med sikte på å trekke konklusjoner om årsakene til ulykken eller hendelsen, og redningstjenestens innsats.

3. Konklusjoner:

- direkte og umiddelbare årsaker til ulykken eller hendelsen, herunder medvirkende faktorer som har sammenheng med tiltak truffet av innblandede personer eller med det rullende materiells eller de tekniske anleggs tilstand,
- underliggende årsaker som har sammenheng med kvalifikasjoner, framgangsmåter og vedlikehold,
- grunnleggende årsaker som har sammenheng med vilkår i rammeregler og gjennomføringen av sikkerhetssystemet.

4. Tilleggsmerknader:

- feil og mangler som er avdekket under undersøkelsen, men som ikke har relevans for konklusjonene eller årsakene.

5. *Tiltak som er truffet:*

Oppsummering av tiltak som allerede er truffet eller vedtatt som følge av ulykken eller hendelsen.

6. *Anbefalinger*
