EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 13.12.2006
KOM(2006) 784 slutlig

2006/0272 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar

(framlagt av kommissionen)

{SEK(2006) 1640
SEK(2006) 1641
SEK(2006) 1642}

MOTIVERING

1) BAKGRUND

- **Motiv och syfte**

De nationella förfarandena för typgodkännande av lok anses i dagsläget vara ett av de viktigaste hindren för att starta nya järnvägsföretag inom godstrafiken och ett stort problem för driftskompatibiliteten i det europeiska järnvägssystemet. Eftersom ingen medlemsstat ensam kan besluta om att ett tillstånd för ibruktagande som har utfärdats i den medlemsstaten skall vara giltigt på andra medlemsstaters territorier, krävs det ett gemenskapsinitiativ för att harmonisera och förenkla de nationella förfarandena och mer systematiskt tillämpa principen om ömsesidigt erkännande.

För att en sådan utvidgning skall kunna göras krävs en ändring av direktiven om driftskompatibilitet för järnvägar (96/48/EG, 2001/16/EG, 2004/50/EG), förordning (EG) nr 881/2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (nedan kallad ”järnvägsbyrån”), samt järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG). Detta förslag gäller den sista ändringen.

- **Allmän bakgrund**

Detta förslag ingår i ett större initiativ som syftar till att förbättra de tekniska delarna i de föreskrifter som gäller för järnvägssektorn, dvs. direktiven om driftskompatibilitet för järnvägar, järnvägssäkerhetsdirektivet och förordningen om inrättande av järnvägsbyrån.

För det första är förfarandet för att typgodkänna lok ett av de viktigaste problem som återstår att åtgärda för att underlätta den fria rörligheten för tåg. Enligt tillverkarna och järnvägsföretagen är dessa förfaranden fortfarande ofta mycket långdragna och kostsamma, och de hävdar att vissa krav som ställs av de behöriga myndigheterna knappast är befogade av rent tekniska skäl.

För det andra föreslår kommissionen att direktiven om driftskompatibilitet för järnvägar skall konsolideras och slås samman inom ramen för programmet för enklare lagstiftning.

För det tredje har kommissionen mot bakgrund av erfarenheterna av tio års tillämpning av direktiven om driftskompatibilitet en skyldighet att föreslå flera förbättringar i regelverkets tekniska delar.

Detta förslag gäller en ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG). Det bör läsas tillsammans med de tillhörande förslagen om sammanslagning/omarbetning av direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG om driftskompatibilitet för järnvägar, samt om ändring av förordning (EG) nr 881/2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå.

- **Gällande bestämmelser**

Förfarandet för ibruktagande av rullande järnvägsmateriel omfattas av artikel 14 i direktiven om driftskompatibilitet och av artikel 14 i järnvägssäkerhetsdirektivet. De nationella föreskrifterna skall anmälas i enlighet med artikel 16 i direktiven om

driftskompatibilitet och artikel 8 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

- **Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden**

Detta initiativ kommer att bidra till att stärka järnvägstransporternas konkurrenskraft. Genom att kostnaderna för transportledet minskas bidrar initiativet till att förbättra konkurrenskraften i hela industrin inom EU. En dynamisk järnvägssektor konsoliderar också den europeiska järnvägsindustrins världsledande ställning och tryggar arbetstillfällena inom sektorn. En konkurrenskraftigare järnvägstransport bidrar också till EU:s grundläggande åtaganden i fråga om hållbar utveckling och kampen mot klimatförändring.

Följaktligen är detta initiativ i linje med den reviderade strategin för tillväxt och sysselsättning. Dessutom bidrar det till att minska de administrativa kostnaderna för de nationella säkerhetsmyndigheternas åtgärder.

2) SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

- **Samråd med berörda parter**

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

Detta initiativ inleddes som ett svar på en stark efterfrågan från de berörda parterna själva. De första tecknen på de aktuella problemen visade sig i en studie om säkerhetsintyg som genomfördes 2004. Efter denna studie inrättade kommissionen en arbetsgrupp som överlämnade sina rekommendationer i slutet av 2005. Kommissionen utarbetade i april 2006 ett samrådsdokument där ett flertal alternativ identifierades och överlämnade vid en workshop detta dokument till alla berörda parter (nationella behöriga myndigheter för järnvägssäkerhet, järnvägsindustrin, användare, infrastrukturförvaltare, europeiska standardiseringsorgan osv.). De skriftliga ståndpunkterna från alla dessa parter inhämtades och granskades inom ramen för en konsekvensanalys som utfördes enligt gällande normer.

Sammanfattning av svaren och av hur de har beaktats

Eftersom detta var ett initiativ som hade efterfrågats av alla aktörer inom sektorn var samtliga svar positiva till ett initiativ från kommissionen. Svaren skilde sig i fråga om inställningen till de olika alternativen. I konsekvensanalysen ges en närmare beskrivning av de olika alternativen och de olika aktörernas ståndpunkter i fråga om dessa alternativ. Kommissionen har tagit hänsyn till de olika åsikterna när den har utarbetat sitt förslag, vilket omfattar två delar: dels att vidta åtgärder som kan genomföras omedelbart utan att invänta ikraftträdandet av ny lagstiftning, dels att ändra lagstiftningen för att införa en trygg rättslig ram för fördelning av rättigheter och skyldigheter mellan de parter som berörs av tillståndsförfarandet för ibruktagande av rullande järnvägsmateriel.

- **Extern experthjälp**

Berörda fackområden/sakkunskaper

Nationella förfaranden för godkännande av rullande järnvägsmateriel, nationella

tekniska föreskrifter och säkerhetsföreskrifter, kostnader och förseningar i samband med dessa förfaranden osv.

Metoder

Kommissionens riktlinjer SEK(2005) 791 av den 15 juni 2005, uppdaterade 2006, har följts.

De viktigaste organisationer och experter som rådfrågats

Europeiska järnvägsbyråns sakkunskap har utnyttjats för att utvärdera de berörda parternas ståndpunkter och för att analysera konsekvenserna av olika alternativ.

Sammanfattning av avgivna och utnyttjade rekommendationer

Inga potentiellt allvarliga risker med oåterkalleliga konsekvenser har nämnts.

Se konsekvensanalysen.

Offentliggörande av experternas synpunkter och förslag

Konsekvensanalysen har offentliggjorts på Internet.

- **Konsekvensanalys**

Referensscenario: begränsas till tillämpningen av befintlig lagstiftning och ingripanden endast vid klagomål.

Självregleringsalternativ: offentliggöra arbetsgruppens rekommendationer om korsacceptans av befintlig rullande materiel och uppmana medlemsstaterna att tillämpa dem, ge järnvägsbyrån i uppdrag att klassificera nationella föreskrifter och identifiera vilka som är likvärdiga, låta järnvägsbyrån fungera som rådgivande organ eller överklagandeinstans för nationella förfaranden för ibruktagande, skynda på utvecklingen och översynen av EU-standarder, kontrollera att principen om ömsesidigt erkännande tillämpas korrekt och vid behov inleda överträdandeförfaranden.

Lagstiftningsalternativ: ändring av lagstiftningen i syfte att avskaffa kravet på att tillstånd måste erhållas i varje medlemsstat, klargöra det förfarande som skall tillämpas för befintlig rullande materiel, ge järnvägsbyrån tillstånd att utfärda tillstånd för ibruktagande, låta järnvägsbyrån fungera som samordnande och rådgivande organ, och/eller som överklagandeinstans, låta behöriga organ för kontroll av överensstämmelse utfärda tillstånd för ibruktagande, tillåta infrastrukturförvaltare att utfärda tillstånd för ibruktagande.

Kommissionen har utarbetat en konsekvensanalys i enlighet med kommissionens lagstiftnings- och arbetsprogram och rapporten finns tillgänglig på http://ec.europa.eu/transport/rail/index_fr.html.

3) RÄTTSLIGA ASPEKTER

- **Sammanfattning av den föreslagna åtgärden**

Den lösning som föreslås är att ett förfarande i två steg inrättas på gemenskapsnivå.

Först och främst skall järnvägsbyrån få i uppdrag att identifiera de olika nationella förfarandena och gällande tekniska föreskrifterna samt upprätta och uppdatera en förteckning över krav som endast behöver kontrolleras en gång. Samtidigt skall medlemsstaterna uppmanas, i avvaktan på att lagstiftningen ändras, att på frivillig basis tillämpa de rekommendationer från arbetsgruppen som redan har offentliggjorts av kommissionen.

Därefter skall det bli obligatoriskt att tillämpa principen om ömsesidigt erkännande på tillstånd för ibruktagande som redan har utfärdats av en medlemsstat. Enligt denna princip skall rullande materiel som redan har fått tillstånd för ibruktagande i en medlemsstat därefter endast behöva genomgå kompletterande certifiering i en annan medlemsstat om det finns ytterligare nationella föreskrifter vars efterlevnad behöver kontrolleras, t.ex. beroende på egenskaper i det lokala nätet.

- **Rättslig grund**

Artikel 71.

- **Subsidiaritetsprincipen**

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig i den mån förslaget inte omfattas av gemenskapens exklusiva behörighet.

Medlemsstaterna kan av följande skäl inte i tillräcklig utsträckning själva uppnå målen med förslaget:

Syftet med detta initiativ är att lösa problemet med rullande materiel som har fått tillstånd för ibruktagande i en medlemsstat men som inte automatiskt accepteras i en annan medlemsstat. Detta problem har en gränsöverskridande aspekt som inte går att reglera genom ett nationellt initiativ eftersom ingen medlemsstat har rätt att ge tillstånd för ibruktagande av rullande materiel på någon annan medlemsstats territorium.

Genom att gemenskapen vidtar åtgärder kommer det av följande skäl att bli lättare att uppnå målen med förslaget:

Territorialitetsprincipen för tillstånd för ibruktagande införs genom direktiven om driftskompatibilitet för järnvägar och järnvägssäkerhetsdirektivet och inga åtgärder som vidtas på nationell nivå kan förverkliga målet med detta förslag. En ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet är den lämpligaste åtgärden för att förverkliga målet med detta förslag.

Ett upprättande av en jämförelsetabell för nationella föreskrifter som sedan antas av kommissionen, kommissionens kommande beslut om vissa nationella föreskrifters likvärdighet, samt varaktigheten av och kostnaderna för tillståndsförfaranden för rullande materiel är de främsta indikatorerna för att mäta i vilken utsträckning målen med detta förslag har uppnåtts.

En ändring av artikel 14 i järnvägssäkerhetsdirektivet skulle göra det möjligt att förtydliga vilken del av ett tillstånd som skall omfattas av ömsesidigt erkännande och vilken som är strikt kopplad till det berörda fordonets överensstämmelse med den avsedda infrastrukturen. Alternativet att centralisera besluten om tillstånd för ibruktagande, och att järnvägsbyrån skulle fatta dessa beslut, ingår inte längre i förslaget, vilket visar att förslaget begränsas till det som medlemsstaterna inte kan åstadkomma genom nationella initiativ.

Förslaget är alltså förenligt med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

Detta förslag ingår i ett paket som inbegriper

– ett meddelande,

– ett förslag om ändring av förordningen om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (förordning (EG) nr 881/2004),

– ett förslag till sammanslagning/omarbetning av direktiven om driftskompatibilitet för järnvägar (96/48/EG och 2001/16/EG),

– ett förslag till ändring av direktivet om järnvägssäkerhet (2004/49/EG).

Förslagen har utarbetats i syfte att minimera antalet nödvändiga ändringar.

Detta förslag har så gott som ingen inverkan på kommissionens driftsbudget. För järnvägsbyråns del handlar det om mindre än 2,2 miljoner euro för de första fem åren och sedan minskar beloppet till under 0,5 miljoner euro. För de behöriga myndigheterna och industrin väntas endast fördelar eftersom det främsta målet är att förenkla förfarandet för tillstånd för ibruktagande genom att undanröja onödiga kontroller och minska regleringar.

- **Val av regleringsform**

Föreslagen regleringsform: direktiv.

Övriga regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:

Det gäller en ändring av ett direktiv.

4) BUDGETKONSEKVENSER

För järnvägsbyråns del handlar det om mindre än 2,2 miljoner euro för de första fem åren och sedan minskar beloppet till under 0,5 miljoner euro (se den

finansieringsöversikt som åtföljer förslaget till förordning om ändring av förordning (EG) nr 881/2004[1]).

5) ÖVRIGA UPPLYSNINGAR

- **Förenklingar**

Förslaget innebär en förenkling av administrativa förfaranden för organisationer och privatpersoner.

Rullande materiel som redan har fått tillstånd för ibruktagande i en medlemsstat behöver därefter endast genomgå kompletterande certifiering i en annan medlemsstat om det finns ytterligare nationella föreskrifter vars efterlevnad behöver kontrolleras, t.ex. beroende på egenskaper i det lokala nätet.

Förslaget ingår i kommissionens lagstiftnings- och arbetsprogram under beteckningen 2006/TREN/005.

- **Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)**

Förslaget till rättsakt gäller en fråga som omfattas av EES-avtalet, och bör därför gälla även för EES.

- **Närmare redogörelse för förslaget, per kapitel eller per artikel**

1. Certifiering av befintlig rullande materiel (artikel 14[2] och ny bilaga VI)

– Den dokumentation som skall lämnas in är uppdelad i fyra delar: de båda första delarna gäller information som redan har kontrollerats vid det första ibruktagandet, del tre gäller fordonets användning efter det första ibruktagandet (och kan alltså omfattas av kontroller) och den fjärde delen gäller fordonets tekniska kompatibilitet med infrastrukturen (och skall alltså omfattas av kontroller).

– Om en myndighet i en annan medlemsstat redan har utfärdat ett tillstånd för ibruktagande skall principen om ömsesidigt erkännande tillämpas. Följaktligen får myndigheten i princip inte ställa ytterligare krav i förhållande till den dokumentation som redan har överlämnats.

– För att minska möjligheterna för en myndighet att ställa ytterligare krav skall järnvägsbyrån få i uppdrag att utarbeta ett referensverktyg med utgångspunkt i de gällande nationella föreskrifterna och att jämföra dessa föreskrifter för varje parameter för att avgöra om de kan omfattas av ömsesidigt erkännande. Förteckningen över parametrar och referensverktygets innehåll skall ingå i en ny bilaga VI. Järnvägsbyrån skall utarbeta rekommendationer som kommissionen skall omarbeta till beslut efter att ha rådfrågat kommittén.

2. Förhållande mellan järnvägsföretag och fordonsinnehavare (ny artikel 14a)

---

[1] KOM(2006) 785, 13.12.2006.

[2] Numreringen av artiklarna avser direktiv 2004/49/EG.

I och med ikraftträdandet av det nya fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF 1999) införs nya regler i fråga om avtal för användning av fordon och därmed upphör det gamla RIV-avtalet att gälla mellan järnvägsföretag. Enligt den nya ordningen, som kompletteras med den nya överenskommelsen beträffande *General Contract of Use for Wagons* (GCU), som både järnvägsföretag och fordonsinnehavare kan delta i, är innehavarna inte längre skyldiga att registrera sina fordon hos ett järnvägsföretag. Järnvägssäkerhetsdirektivet bör ändras så att begreppet innehavare kan definieras och förhållandet mellan innehavare och järnvägsföretag förtydligas, särskilt i fråga om underhåll.

Därför föreslås att en ny artikel 14a skall införas enligt följande principer:

– Varje gång ett fordon tas i drift skall en underhållsansvarig tydligt anges: detta föreskrivs i TSD för vagnar, som antogs av kommissionen den 28 juli 2006.

– Den ansvariga kan vara fordonens innehavare. Begreppet *innehavare* har inte definierats i gemenskapslagstiftningen och för att undvika nya oförenligheter med COTIF 1999 föreslås att den befintliga definitionen införs.

– När ett järnvägsföretag begär ett säkerhetsintyg måste det visa att de vagnar som företaget använder utnyttjas och underhålls i enlighet med gällande föreskrifter, oavsett om dessa är gemenskapsregler (främst TSD för vagnar) eller nationella regler.

– I detta syfte skall järnvägsföretagen inom ramen för sitt säkerhetsförvaltningssystem förtydliga vilket system och vilka förfaranden de tillämpar för att se till att ett blandat utnyttjande av vagnar från olika innehavare inte utgör någon risk för järnvägssäkerheten.

– Järnvägsbyrån skall utvärdera de förfaranden som järnvägsföretagen inför för att administrera sina förbindelser med innehavarna, och får vid behov utfärda en rekommendation om införande av ett system för certifiering av innehavare.

2006/0272 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1,

med beaktande av kommissionens förslag[3],

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[4],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[5],

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget[6], och

av följande skäl:

(1) För att fortsätta arbetet med att skapa en inre marknad för järnvägstransporttjänster antog Europaparlamentet och rådet direktiv 2004/49/EG[7], som inrättar ett gemensamt regelverk för säkerheten på järnvägar.

(2) Genom artikel 14 i direktiv 2004/49/EG inrättas ett gemensamt förfarande för att ge tillstånd till ibruktagande av rullande materiel. Erfarenheterna har emellertid visat att genomförandet av detta förfarande på nationell nivå ofta är komplicerat och underkastat skiljaktiga nationella villkor som brister i öppenhet eller till och med är repetitiva. Detta förfarande utgör således ett betydande hinder för inrättandet av nya järnvägsföretag, särskilt inom godstrafiken. Åtgärder bör därför vidtas för att klargöra förfarandet för att certifiera befintlig rullande materiel och fastställa relevanta begränsningar och tillämpningsföreskrifter. Med tanke på principen om ömsesidigt erkännande är det i synnerhet nödvändigt att göra det lättare att få ett tillstånd till ibruktagande i en annan medlemsstat än den som utfärdat det ursprungliga tillståndet, genom att begränsa det antal uppgifter som den behöriga myndigheten får undersöka.

---

3 EUT C […], […], s. […].
4 EUT C […], […], s. […].
5 EUT C […], […], s. […].
6 EUT C […], […], s. […].
7 EUT L 164, 30.4.2004, s. 44. Rättad version i EUT L 220, 21.6.2004, s. 3.

(3) I detta syfte bör samtliga gällande tekniska föreskrifter och säkerhetsföreskrifter i varje medlemsstat delas in i tre grupper och resultatet av denna klassificering presenteras i ett referensdokument. Den första gruppen bör omfatta internationella föreskrifter samt de nationella föreskrifter som förklarats likvärdiga och för vilka en kontroll utförd i en enda medlemsstat är tillräcklig för att garantera järnvägssäkerheten. Den andra gruppen bör omfatta alla andra nationella föreskrifter samt de föreskrifter som ännu inte klassificerats. Den tredje gruppen bör omfatta de föreskrifter som är nödvändiga för att säkerställa den tekniska kompatibiliteten mellan den rullande materiel som är föremål för en ansökan om tillstånd och den avsedda infrastrukturen.

(4) Europeiska järnvägsbyrån, som inrättas genom förordning (EG) nr 881/2004[8], har ett mandat att utveckla tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) och måste alltså i ett första steg granska de befintliga nationella tekniska föreskrifterna. Dessutom måste järnvägsbyrån i enlighet med direktiv 2004/49/EG offentliggöra de nationella säkerhetsföreskrifterna. Slutligen måste järnvägsbyrån harmonisera villkoren för säkerhetsintyg för järnvägsföretag, vilket omfattar föreskrifter i fråga om acceptans av rullande materiel som utnyttjas av dessa företag. Järnvägsbyrån är alltså det organ som är mest lämpligt att utarbeta det ovannämnda referensdokumentet.

(5) Till följd av den internationella utvecklingen, särskilt ikraftträdandet av det nya fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF 1999), bör begreppet fordonsinnehavare definieras på gemenskapsnivå och förhållandet mellan järnvägsföretag och innehavare förtydligas, särskilt i fråga om underhåll.

(6) Eftersom det viktigaste målet för den föreslagna åtgärden, det vill säga en förenkling av gemenskapsförfarandet för certifiering av rullande järnvägsmateriel, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och därför, på grund av åtgärdens omfattning, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går det här direktivet inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

(7) I direktiv 2004/49/EG föreskrivs att vissa åtgärder skall antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter[9].

(8) Beslut 1999/468/EG har ändrats genom beslut 2006/512/EG, som inför ett föreskrivande förfarande med kontroll för åtgärder med allmän räckvidd vilka är avsedda att ändra icke-väsentliga delar av en grundläggande rättsakt som antagits i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, inbegripet genom strykning av vissa av dessa delar eller komplettering genom tillägg av nya icke-väsentliga delar.

(9) I synnerhet bör kommissionen ges befogenhet att ändra och anpassa bilagorna, att anta och ändra gemensamma säkerhetsbestämmelser och gemensamma säkerhetsmål och att införa ett system för certifiering av innehavare när det gäller underhåll. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke-väsentliga delar av direktiv 2004/49/EG eller att komplettera direktivet genom tillägg av nya icke-

---

8 EUT L 164, 30.4.2004, s. 1.

9 EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

väsentliga delar, bör de antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som anges i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.

(10) Direktiv 2004/49/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 2004/49/EG skall ändras på följande sätt.

1) Följande definition skall läggas till i artikel 3:

”s) *innehavare*: den person eller enhet som, i egenskap av ägare av eller med nyttjanderätt till ett fordon, varaktigt använder fordonet i ekonomisk verksamhet som transportmedel.”

2) I artikel 4.4 skall uttrycket ”tillhandahållare av vagnar” ersättas med uttrycket ”fordonsinnehavare”.

3) Artikel 5.2 skall ersättas med följande:

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

4) Artikel 6 skall ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 skall ersättas med följande:

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

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

Dessa åtgärder, som syftar till att ändra icke-väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, skall antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.”

b) Punkt 4 skall ersättas med följande:

”4. De gemensamma säkerhetsmetoderna skall regelbundet ses över med beaktande av erfarenheterna av deras tillämpning, järnvägssäkerhetens övergripande utveckling och medlemsstaternas skyldigheter enligt artikel 4.1. Denna åtgärd, som syftar till att ändra icke-väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det,

skall antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.”

5) Artikel 7 skall ändras på följande sätt:

a) I punkt 3 skall första och andra styckena ersättas med följande:

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

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

b) Punkt 5 skall ersättas med följande:

”5. De gemensamma säkerhetsmålen skall regelbundet ses över med beaktande av järnvägssäkerhetens övergripande utveckling. Denna åtgärd, som syftar till att ändra icke-väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, skall antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.”

6) Artikel 10 skall ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 skall andra stycket ersättas med följande:

”Säkerhetsintyget skall styrka att järnvägsföretaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem och är i stånd att uppfylla kraven i TSD och annan tillämplig gemenskapslagstiftning samt i nationella säkerhetsbestämmelser, med målet att ha riskerna under kontroll och tillhandahålla transporttjänster på nätet på ett säkert sätt.”

b) Punkt 2 b skall ersättas med följande:

”b) Ett intyg om godkännande av de åtgärder som vidtagits av järnvägsföretaget i syfte att uppfylla de särskilda krav som är nödvändiga för att tillhandahålla tjänster på nätet i fråga på ett säkert sätt. Kraven får omfatta tillämpning av TSD och nationella säkerhetsbestämmelser, däribland föreskrifter för utnyttjande av nätet, godkännande av personalintyg och tillstånd att ta i bruk den rullande materiel som järnvägsföretaget använder. Intyget skall baseras på den dokumentation som järnvägsföretaget överlämnat i enlighet med bilaga IV.”

7) Artikel 14 skall ersättas med följande:

”*Artikel 14*

Ibruktagande av befintlig materiel

1. Rullande materiel som erhållit tillstånd att tas i bruk i en medlemsstat inom ramen för artikel 10 skall ges tillstånd att tas i bruk i en eller flera andra medlemsstater i enlighet med denna artikel, om ett sådant tillstånd krävs i respektive medlemsstat.

   I de fall rullande materiel har erhållit en EG-kontrollförklaring skall dock artikel 14.8 i direktiv …/…/EG* [*direktivet om driftskompatibilitet för järnvägssystem*] tillämpas.

2. Den sökande skall lämna in en fullständig teknisk dokumentation om den rullande materielen eller typen av rullande materiel till den behöriga säkerhetsmyndigheten med uppgift om hur den avses att användas på nätet. Dokumentationen skall innehålla följande information:

   a) Styrkande av att den rullande materielen har fått tillstånd för ibruktagande i en annan medlemsstat och dokument som visar vilket förfarande som har använts för att visa att den rullande materielen uppfyller gällande säkerhetskrav.

   b) Tekniska uppgifter, program för underhåll och driftegenskaper.

   c) Dokument som visar hur den rullande materielen tidigare har använts och underhållits och, i tillämpliga fall, de tekniska ändringar som gjorts efter tillståndsgivningen.

   d) Styrkande av tekniska och funktionella kännetecken som visar att den rullande materielen är kompatibel med infrastrukturen och de fasta installationerna (systemet för kraftförsörjning, signalering och trafikledning, spårvidd och infrastrukturens fria rumsprofil, högsta tillåtna axellast och andra begränsningar av nätet).

3. De uppgifter som avses i punkt 2 a och b får inte ifrågasättas av säkerhetsmyndigheten, såvida denna inte kan påvisa att det finns en säkerhetsrisk. Efter antagandet av det referensdokument som avses i artikel 14a får säkerhetsmyndigheten inte i detta hänseende åberopa någon regel som ingår i grupp A i detta dokument.

4. Säkerhetsmyndigheten kan begära att kompletterande uppgifter lämnas, att riskanalyser utförs eller att provkörningar på nätet genomförs, i syfte att kontrollera att de uppgifter som avses i punkt 2 c och d överensstämmer med de gällande nationella föreskrifter som anmälts till kommissionen i enlighet med artikel 8 i det här direktivet eller artikel 16 i direktiv …/…/EG [*direktivet om driftskompatibilitet för järnvägssystem*]. Efter antagandet av det referensdokument som avses i artikel 14a i det här direktivet får sådana kontroller dock endast utföras på grundval av de nationella föreskrifter som ingår i grupp B eller C i detta dokument.

Säkerhetsmyndigheten skall i samförstånd med den sökande föreskriva omfattningen av och innehållet i den kompletterande informationen, riskanalyserna eller de begärda provkörningarna. När det gäller provkörningar skall säkerhetsmyndigheten vända sig till infrastrukturförvaltaren för att se till att provkörningarna kan genomföras inom tre månader från ansökan.

5. Säkerhetsmyndigheten skall besluta om alla ansökningar om tillstånd för ibruktagande som har lämnats in i enlighet med denna artikel så snart som möjligt och senast

   a) fyra månader efter det att den tekniska dokumentation som avses i punkt 2 har lämnats in,

   b) i tillämpliga fall, två månader efter det att kompletterande uppgifter har lämnats in eller de riskanalyser som myndigheten har krävt har genomförts i enlighet med punkt 4,

   c) i tillämpliga fall, två månader efter det att resultaten av de provkörningar som myndigheten har krävt i enlighet med punkt 4 har lämnats in.

   Om ett beslut inte har fattats inom de angivna tidsfristerna skall ibruktagandet av den berörda rullande materielen betraktas som tillåtet.

   I tillståndet till ibruktagande får villkor för användning och andra begränsningar anges.

6. Varje beslut om avslag som den behöriga säkerhetsmyndigheten fattar skall vara motiverat och den sökande skall ha rätt att begära en förnyad prövning inom en månad efter underrättelse om beslutet. Säkerhetsmyndigheten skall då bekräfta eller upphäva sitt beslut inom ytterligare en månad. Om beslutet om avslag kvarstår kan frågan hänskjutas till kontrollorganet i enlighet med artikel 30 i direktiv 2001/14/EG.

7. När rullande materiel skall tas i bruk i enlighet med denna artikel får byrån tillfrågas om tekniska expertutlåtanden i enlighet med artikel 8a i förordning (EG) nr 881/2004.

8. Medlemsstaterna får utfärda tillstånd för ibruktagande av befintlig rullande materiel som omfattar en serie rullande materiel. I detta syfte skall säkerhetsmyndigheterna informera den sökande om det förfarande som skall följas.”

8) Följande artiklar 14a och 14b skall införas:

”Artikel 14a

Klassificering av nationella föreskrifter

1. För att underlätta förfarandet för tillstånd till ibruktagande av befintlig materiel enligt artikel 14 skall de nationella föreskrifterna delas in i tre grupper i enlighet med bilaga VI.

2. Byrån skall underlätta den indelning av de nationella föreskrifterna som behövs för att ett referensdokument skall kunna antas i enlighet med artikel 8a i förordning (EG) nr 881/2004. De nationella myndigheterna skall för detta uppdrag samarbeta med byrån.

3. Kommissionen skall på grundval av byråns rekommendationer och i enlighet med förfarandet i artikel 27.2 anta referensdokumentet och alla beslut om uppdatering.

Artikel 14b

Underhåll av rullande materiel

1. Varje gång rullande materiel tas i bruk skall en juridisk enhet med ansvar för underhåll utses för varje fordon. Denna enhet kan vara järnvägsföretaget, en underleverantör till järnvägsföretaget eller innehavaren av fordonet.

2. Järnvägsföretag skall ange vilka juridiska enheter som har ansvar för underhållet och tillhandahålla dokumentation av vilka förfaranden dessa enheter tillämpar för att utföra underhållet, för att inom ramen för utfärdandet av säkerhetsintyg i enlighet med artikel 10 visa att den rullande materielen underhålls enligt gällande krav.

3. När ett järnvägsföretag utnyttjar vagnar från flera innehavare och dessa innehavare ansvarar för underhållet, skall järnvägsföretaget införa de förfaranden som krävs för att kontrollera att gällande krav uppfylls. Vid behov skall kommissionen besluta om ett system för certifiering av innehavare när det gäller underhåll, med utgångspunkt i en rekommendation från byrån. Denna åtgärd, som syftar till att ändra icke-väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, skall antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.”

9) Artikel 26 skall ersättas med följande:

”*Artikel 26*

Anpassning av bilagor

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

10) I artikel 27 skall följande punkt 2a införas:

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

11) Bilaga VI, vars text återfinns i bilagan till det här direktivet, skall läggas till.

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den [*24 månader efter ikraftträdandet av det här direktivet*]. De skall genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen tillsammans med en jämförelsetabell för dessa bestämmelser och bestämmelserna i detta direktiv.

   När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

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

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft den […] dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*

BILAGA

Kontrollparametrar för ibruktagande av befintlig rullande materiel och klassificering av nationella föreskrifter

1. FÖRTECKNING ÖVER PARAMETRAR

1) Allmän information

- information om det gällande nationella regelverket
- särskilda nationella villkor
- underhållshandbok
- utnyttjandehandbok

2) Egenskaper hos infrastrukturen

- strömavtagare
- fordonsbaserad apparatur för strömförsörjning och inverkan på den elektromagnetiska kompatibiliteten
- lastprofil
- diverse säkerhetsutrustning, t.ex. trafikledning, system för kommunikation spår-till-fordon

3) Egenskaper hos den rullande materielen

- fordonets dynamik
- fordonets överbyggnad
- buffertar och draginrättningar
- boggi och dess löpverk
- hjulpar och deras hjulhus
- bromssystem
- tekniska system som kräver övervakning, t.ex. tryckluftssystem
- frontrutor och sidorutor
- dörrar
- passersystem mellan vagnar
- kontrollsystem (programvara)

– dricksvatten- och avloppsvattensystem

– miljöskydd

– brandskydd

– anställdas hälsa och säkerhet

– tankar och tankvagnar

– container med trycktömning

– säkring av last

– märkning

– svetsteknik

2. KLASSIFICERING AV FÖRESKRIFTER

De nationella föreskrifterna i fråga om de ovannämnda parametrarna delas in i de tre grupper som beskrivs nedan. Föreskrifter och begränsningar av rent lokal karaktär berörs inte; kontrollen av sådana föreskrifter och begränsningar ingår i de kontroller som skall göras inom ramen för överenskommelser mellan järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna.

Grupp A:

Grupp A omfattar

– internationella normer,

– nationella föreskrifter som i fråga om järnvägssäkerhet anses likvärdiga med andra medlemsstaters nationella föreskrifter.

Grupp B:

Grupp B omfattar alla föreskrifter som inte innefattas i grupp A eller C eller som ännu inte har kunnat klassificeras i någon av de grupperna.

Grupp C:

Grupp C omfattar föreskrifter som gäller de tekniska egenskaperna hos infrastrukturen och som är strikt nödvändiga för att garantera en säker och driftskompatibel användning av det berörda nätet (till exempel lastprofil).