



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 13.12.2006  
KOM(2006) 784 endelig

2006/0272 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU**

(forelagt af Kommissionen)

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

## BEGRUNDELSE

### 1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og formål**

Medlemsstaternes procedurer for typegodkendelse af lokomotiver anses i øjeblikket for en af de største hindringer for dannelsen af nye banegodsvirksomheder og en væsentlig bremse på interoperabiliteten i det europæiske jernbanesystem. Da ingen medlemsstat alene kan beslutte, at de ibrugtagningstilladelser, den udsteder, har gyldighed på andre medlemsstats område, må der tages initiativ på fællesskabsplan til at harmonisere de nationale procedurer, forenkle dem og benytte sig mere systematisk af gensidig anerkendelse.

Denne udvidelse indebærer, at der må foretages ændringer i direktiverne om interoperabilitet i jernbanesystemet (96/48/EF, 2001/16/EF, 2004/50/EF), forordning (EF) nr. 881/2004 om Det Europæiske Jernbaneagentur ("agenturet") og jernbanesikkerhedsdirektivet (2004/49/EF). Det er sidstnævnte ændring, dette forslag vedrører.

- **Generel baggrund**

Forslaget indgår i et bredere initiativ, hvis formål er at forbedre den tekniske side af jernbaneregelsættet, dvs. interoperabilitetsdirektiverne, jernbanesikkerhedsdirektivet og agenturforordningen.

For det første er typegodkendelsen af lokomotiver noget af det vigtigste at forbedre for at gøre det lettere for togene at cirkulere frit. Ifølge både fabrikanterne og jernbanevirksomhederne er disse procedurer stadig ofte langsommelige og meget dyre; de hævder endda, at de kompetente myndigheder sommetider stiller krav, der ingen reel berettigelse har, rent teknisk set.

For det andet ønsker Kommissionen som led i lovforenklingsprogrammet at konsolidere og fusionere interoperabilitetsdirektiverne.

For det tredje mener Kommissionen på baggrund af ti års erfaring med at gennemføre interoperabilitetsdirektiverne, at det er nødvendigt at foreslå flere forbedringer i den tekniske del af regelsættet.

Det her foreliggende forslag går ud på at ændre direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed. Det skal ses i sammenhæng med de medfølgende forslag om at fusionere og omarbejde direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet og om at ændre forordning (EF) nr. 881/2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur ("agenturet").

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Proceduren for ibrugtagning af rullende jernbanemateriel reguleres af artikel 14 i både interoperabilitetsdirektiverne og jernbanesikkerhedsdirektivet. Underretningen om nationale forskrifter reguleres af artikel 16 i interoperabilitetsdirektiverne og artikel 8 i jernbanesikkerhedsdirektivet.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Dette initiativ vil gøre det muligt at øge banetransportens konkurrenceevne. Ved at nedbringe transportomkostningerne medvirker det til at øge konkurrenceevnen i erhvervslivet som helhed i EU. En dynamisk jernbanesektor vil også styrke den europæiske jernbaneindustri førerskab på verdensplan og sikre arbejdspladser i sektoren. En mere konkurrencedygtig banetransport vil også bidrage til EU's grundlæggende engagement i bæredygtig udvikling og bekæmpelse af klimaændringer.

På den måde indgår dette initiativ i den reviderede strategi for vækst og beskæftigelse. Oven i købet muliggør det nedsatte administrationsomkostninger ved de nationale sikkerhedsmyndigheders arbejde.

## 2) PARTSHØRING OG KONSEKVENSANALYSE

- **Partshøring**

### Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Initiativet er taget som reaktion på stærke ønsker hos parterne selv. De første tegn på vanskeligheder på området dukkede frem i forbindelse med en undersøgelse, som i 2004 blev foretaget af sikkerhedscertificeringen. Undersøgelsen foranledigede Kommissionen til at nedsætte en arbejdsgruppe, som fremsatte anbefalinger i slutningen af 2005. Kommissionen udarbejdede i april 2006 et høringsdokument, hvor en række handlemuligheder blev udpeget, og forelagde det under en workshop for alle berørte parter (jernbanesikkerhedsmyndigheder i medlemsstaterne, industri, jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, europæiske standardiseringsorganer osv.). Der er indhentet skriftlige indlæg fra alle disse parter, og de er blevet gennemgået som led i en konsekvensanalyse, der er udarbejdet efter gældende normer.

### Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

Initiativet er altså taget efter henvendelser fra sektoren selv, og svarene var da også alle positive over for den mulighed, at Kommissionen skulle tage et initiativ. Forskelle var der på respondenternes stillingtagen til de forskellige muligheder. Konsekvensanalysen redegøre nærmere for de forskellige muligheder og aktørernes stillingtagen til dem. Kommissionen har taget hensyn til de forskellige opfattelser under udarbejdelsen af sit forslag, som falder i to led: for det første skal der igangsættes arbejde, som kan starte med det samme uden at vente på, at nye lovregler træder i kraft, og for det andet skal der ændres i lovreglerne for at stabilisere den juridiske ramme, der giver rettigheder og pligter til de parter, der er berørt af proceduren for udstedelse af ibrugtagningstilladelse til rullende jernbanemateriel.

- **Ekspertbistand**

### Relevante videnskabelige områder/ekspertiseområder

Nationale typegodkendelsesprocedurer for rullende jernbanemateriel, nationale tekniske forskrifter og/eller sikkerhedsforskrifter, omkostninger og frister ved disse procedurer mv.

### Anvendt metode

Kommissionen vejledning, SEC(2005)791 af 15. juni 2005, ajourført i 2006, har været fulgt.

### Væsentligste organisationer/eksperter, der er blevet hørt

Det Europæiske Jernbaneagents sagkundskab har været udnyttet ved vurderingen af de forskellige stillingtagender fra parterne i sektoren og ved analysen af konsekvenserne af de forskellige handlemuligheder.

### Sammendrag af rådgivning, der er modtaget og anvendt

Det har ikke været nævnt, at der skulle eksistere potentielt alvorlige risici med uoprettelige konsekvenser.

Se konsekvensanalysen.

### Midler til at gøre eksperternes resultater offentligt tilgængelige

Konsekvensanalysen lægges ud på internettet.

#### • **Konsekvensanalyse**

Referencescenario: Nøjes med at anvende gældende lovregler og kun gribe ind ved klage.

Handlemuligheder uden lovindgreb: Offentliggøre anbefalingerne fra arbejdsgruppen om gensidig accept af eksisterende rullende materiel og henstille til medlemsstaterne, at de følger dem; anmode agenturet om at klassificere de nationale forskrifter og udpege dem, der er ækvivalente; anmode agenturet om at påtage sig rådgivende opgaver eller opgaver som appelinstans i nationale procedurer om ibrugtagning; fremskynde udviklingen og revisionen af europæiske standarder, kontrollere at princippet om gensidig anerkendelse anvendes, som det skal, og om nødvendigt indlede overtrædelsesprocedurer.

Handlemuligheder med lovindgreb: Lovændringer for at: afskaffe pligten til at indhente tilladelse i hver medlemsstat, tydeliggøre proceduren for eksisterende rullende materiel, give agenturet mulighed for at udstede ibrugtagningstilladelser, give agenturet mulighed for at optræde som koordineringsorgan, rådgivende organ og/eller appelinstans, give de organer, der har kompetencen til at kontrollere overensstemmelsen, mulighed for at udstede ibrugtagningstilladelser, give infrastrukturforvalterne mulighed for at udstede ibrugtagningstilladelser.

Kommissionen har gennemført en konsekvensanalyse, som fastlagt i lovgivnings- og arbejdsprogrammet. Rapporten findes på Kommissionens transportwebsted: [http://ec.europa.eu/transport/rail/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/transport/rail/index_en.html).

### 3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

#### • **Resumé af forslaget**

Den løsning, der foreslås, går ud på at indføre en procedure i to trin på fællesskabsplan.

Først anmodes agenturet om at registrere alle gældende nationale procedurer og tekniske forskrifter og om at opstille og ajourføre en liste over de krav, der kun må kontrolleres én gang. Samtidig anmodes medlemsstaterne om, indtil lovgivningen ændres, frivilligt at følge arbejdsgruppens anbefalinger, som Kommissionen allerede har offentliggjort.

Dernæst gøres gensidig anerkendelse af ibrugtagningstilladelser, som en medlemsstat har udstedt, obligatorisk. Efter dette princip skal rullende materiel, som én gang er godkendt til ibrugtagning i en medlemsstat, i givet fald kun certificeres specielt i en anden medlemsstat, for så vidt angår supplerende nationale krav, der f.eks. følger af særlige egenskaber ved det lokale banenet.

- **Retsgrundlag**

Artikel 71

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, eftersom forslaget ikke falder ind under Fællesskabets enekompetence.

Af følgende årsager kan forslagets formål ikke opfyldes i tilstrækkelig grad af medlemsstaterne selv:

Det foreliggende initiativ sigter mod at løse det problem, at rullende materiel, der er godkendt til ibrugtagning i én medlemsstat, ikke automatisk accepteres i en anden. Problemet går således på tværs af medlemsstaterne, og det kan ikke løses ved et nationalt initiativ, for ingen medlemsstat kan give tilladelse til at tage rullende materiel i brug på en anden medlemsstats område.

Målene i forslaget kan således bedre virkeliggøres ved hjælp af en EF-indsats, og det af følgende årsager:

Territorialitetsprincippet's gyldighed for ibrugtagningstilladelser er indskrevet i direktiverne om interoperabilitet på jernbaneområdet og om jernbanesikkerhed, og på rent nationalt plan kan der intet gøres for at nå det, der er målet for dette forslag. Den mest hensigtsmæssige måde at nå dette mål på er at ændre jernbanesikkerhedsdirektivet.

Opbygningen af en oversigt over de nationale regler, Kommissionens vedtagelse af den, Kommissionens fremtidige afgørelser om ækvivalens mellem visse nationale regler samt varigheden af og omkostningerne ved godkendelse af rullende materiel er de mest oplysende indikatorer for realiseringen af målene for dette forslag.

Med en ændring af artikel 14 i jernbanesikkerhedsdirektivet kan det præciseres, hvilken del af en tilladelse, der skal anerkendes gensidigt, og hvilken der er strengt betinget af det pågældende køretøjs forenelighed med den relevante infrastruktur. Den mulighed at centralisere udstedelsen af ibrugtagningstilladelser, som agenturet i så fald skulle træffe afgørelse om, er kasseret; det viser, at forslaget begrænser sig til, hvad med-

lemsstaterne ikke kan gennemføre ved nationale initiativer.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager:

Det indgår i en pakke med:

- en meddelelse
- et forslag om ændring af forordningen om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (EF nr. 881/2004)
- et forslag om omarbejdelse og sammenskrivning af interoperabilitetsdirektiverne (96/48/EF og 2001/16/EF)
- et forslag om ændring direktivet om jernbanesikkerhed (2004/49/EF).

Forslagene er udformet, så de kun ændrer det højst nødvendige.

Det foreliggende forslag har næsten ingen virkninger for Kommissionens driftsbudget. For agenturet ligger virkningerne under 2,2 mio. EUR de første fem år og falder derefter til under 0,5 mio. EUR. For de kompetente myndigheder og for erhvervslivet forventes der kun positive virkninger, eftersom hovedmålet er at forenkle proceduren for udstedelse af ibrugtagningstilladelser ved at afskaffe overflødig kontrol og slanke reglerne.

- **Valg af instrument**

Foreslået instrument: direktiv.

Andre midler ville ikke være hensigtsmæssige af følgende grunde:

Det er et direktiv, der skal ændres.

#### **4) BUDGETVIRKNINGER**

For agenturet ligger virkningerne under 2,2 mio. EUR de første fem år og falder derefter til under 0,5 mio. EUR (se finansieringsoversigten til forslaget til ændring af forordning (EF) nr. 881/2004<sup>1</sup>).

#### **5) YDERLIGERE OPLYSNINGER**

- **Forenkling**

Forslaget medfører forenklinger af de administrative procedurer for både organisatio-

---

<sup>1</sup> KOM(2006) 785 du 13.12.2006.

ner og enkeltpersoner.

Rullende materiel, som én gang er godkendt til ibrugtagning i en medlemsstat, skal i givet fald kun certificeres specielt i en anden medlemsstat, for så vidt angår supplerende nationale krav, der f.eks. følger af særtræk ved det lokale banenet.

Forslaget indgår i Kommissionens lovgivningsprogram som nr. 2006/TREN/005.

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt omhandler et emne, der er omfattet af EØS-aftalen, og den bør derfor udstrækkes til at gælde i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

- **Nærmere redegørelse for forslagens enkelte kapitler og/eller artikler**

1. Certificering af eksisterende rullende materiel (artikel 14<sup>2</sup> og nyt bilag VI)

– Den dokumentation, der skal forelægges, deles i fire dele: De to første vedrører oplysninger, der allerede er kontrolleret ved den første ibrugtagning; den tredje vedrører køretøjet efter første ibrugtagning (og kan kontrolleres); den fjerde vedrører teknisk kompatibilitet mellem køretøjet og infrastrukturen (og skal kontrolleres).

– Hvis en anden medlemsstat i forvejen har udstedt ibrugtagningstilladelse gælder princippet om gensidig anerkendelse. Derfor kan myndigheden principielt ikke forlange flere oplysninger end den indleverede dokumentation.

– For at mindske myndighedens mulighed for at forlange supplerende oplysninger anmodes agenturet om at stille et referencedokument til rådighed, udfylde det med gældende nationale forskrifter og for hvert parameter sammenligne dem for at afgøre, hvilke af dem der kan være omfattet af et krav om gensidig anerkendelse. Listen over parametre og måden, hvorpå referencedokumentet fyldes ud, fastsættes i et nyt bilag VI. Agenturet vil fremsætte henstillinger, som Kommissionen transformerer til beslutninger efter udtalelse fra udvalget.

2. Forhold mellem jernbanevirksomheder og ihændehavere af godsvogne (ny artikel 14a)

Med ikrafttrædelsen af den nye COTIF-konvention fra 1999 er kontrakter om brug af køretøjer blevet underlagt nye regler, som afløser den gamle RIV-aftale mellem jernbanevirksomheder. Med den nye ordning, der suppleres af den nye GCU-aftale, som både jernbanevirksomheder og ihændehavere af godsvogne kan tilslutte sig, har ihændehaverne ikke længere pligt til at indregistrere deres godsvogne hos en jernbanevirksomhed. Jernbanesikkerhedsdirektivet skal ændres, så det definerer begrebet ihændehaver og præciserer forholdet mellem ihændehavere og jernbanevirksomheder, navnlig hvad angår vedligeholdelse.

Der stilles forslag om en ny artikel 14a efter følgende principper:

---

<sup>2</sup> Artikelnumrene henviser til direktiv 2004/49/EF.

- Hver gang et køretøj tages i brug, skal der udpeges en part som ansvarlig for vedligeholdelsen: det er fastsat i TSI'en for godsvogne, som Kommissionen vedtog den 28. juli 2006.
- Den vedligeholdelsesansvarlige kan være køretøjernes ihænde-haver. Udtrykket 'ihænde-haver' er ikke defineret i EF-forskrifterne, og for at undgå nye uoverensstemmelser foreslås det, at definitionen i COTIF 1999 reproduceres.
- En jernbanevirksomhed, der ansøger om et sikkerhedscertifikat, skal bevise, at de godsvogne, den bruger, drives og vedligeholdes efter gældende forskrifter, både EF's (i hovedsagen TSI'en for godsvogne) og medlemsstatens.
- Med henblik herpå anmodes jernbanevirksomhederne om i deres sikkerhedsledelsessystem at tydeliggøre, hvilket system og hvilke procedurer de følger for at sikre, at blandet brug af godsvogne fra forskellige ihænde-havere ikke sætter jernbanesikkerheden på spil.
- Det foreslås, at agenturet skal vurdere jernbanevirksomhedernes procedurer for styring af deres forbindelser med ihænde-haverne, og at det i givet fald kan henstille, at der tilrettelægges et system for certificering af ihænde-havere.



Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU**

**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>3</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>4</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>5</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251<sup>6</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Som fortsættelse af bestræbelserne på at etablere et indre marked for jernbanetransport har Rådet og Europa-Parlamentet vedtaget direktiv 2004/49/EF<sup>7</sup>, som fastsætter fælles rammer for reguleringen af jernbanesikkerheden.
- (2) I direktiv 2004/49/EF, artikel 14, fastsættes en fælles procedure for udstedelse af ibrugtagningstilladelse til rullende materiel. Erfaringen har dog vist, at gennemførelsen af denne procedure på nationalt plan tit er kompliceret og undergivet nationale forskrifter, der er anderledes og lidet gennemskuelige eller endda repetitive. Dermed udgør den en væsentlig hindring for oprettelse af nye jernbanevirksomheder, navnlig på godstransportområdet. Proceduren for certificering af eksisterende rullende materiel bør derfor præciseres med fastlæggelse af grænser og nærmere gennemførelsesbestemmelser for den. I overensstemmelse med princippet om gensidig anerkendelse er det nødvendigt at gøre det lettere at få en ibrugtagningstilladelse i en anden medlemsstat end den, hvor den første tilladelse er udstedt, ved at sætte grænser for, hvad den kompetente myndighed kan undersøge.

---

<sup>3</sup> EUT C af, s..

<sup>4</sup> EUT C af, s..

<sup>5</sup> EUT C af, s..

<sup>6</sup> EUT C af, s..

<sup>7</sup> EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44. Berigtiget udgave i EUT L 220 af 21.6.2004, s. 3.

- (3) Med dette formål bør alle gældende tekniske og sikkerhedsmæssige forskrifter i hver medlemsstat klassificeres i tre grupper, og resultaterne af denne klassificering fremlægges i et referencedokument. Den første gruppe bør omfatte dels internationale forskrifter, dels nationale forskrifter, der er erklæret ækvivalente med de internationale; hvad disse forskrifter angår, må jernbanesikkerheden være tilstrækkeligt varetaget ved én verifikation foretaget i én medlemsstat. Den anden gruppe må omfatte alle andre nationale forskrifter og de endnu ikke klassificerede forskrifter. Den tredje gruppe må omfatte regler, som er nødvendige for at sikre, at det rullende materiel, som der søges om ibrugtagningstilladelse til, er foreneligt med den infrastruktur, det skal køre på.
- (4) Det Europæiske Jernbaneagentur, som er oprettet ved forordning (EF) nr. 881/2004<sup>8</sup>, har mandat til at udarbejde tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) og dermed, i første fase, gennemgå medlemsstaternes eksisterende tekniske forskrifter. Det skal desuden offentliggøre de nationale sikkerhedsforskrifter i medfør af direktiv 2004/49/EF. Endelig skal det harmonisere kriterierne for sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder, hvad der indebærer forskrifter med hensyn til accept af disse virksomheders rullende materiel. Agenturet er dermed det organ, der bedst kan udarbejde ovennævnte referencedokument.
- (5) Den internationale udvikling, særlig ikrafttrædelsen af den nye COTIF-konvention fra 1999, gør det nødvendigt at definere begrebet 'ihændebarer' af godsvogne i fællesskabssammenhæng og at præcisere forholdet mellem jernbanevirksomheder og ihændebarere, ikke mindst hvad angår vedligeholdelse.
- (6) Hovedmålet for den påtænkte handling, nemlig at forenkle fællesskabsproceduren for certificering af rullende jernbanemateriel, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (7) I henhold til 2004/49/EF vedtages visse foranstaltninger efter reglerne i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>9</sup>.
- (8) Afgørelse 1999/468/EF er blevet ændret ved afgørelse 2006/512/EF, hvorved der er blevet indført en forskriftsprocedure med kontrol for vedtagelse af generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre "ikke-væsentlige" bestemmelser i en basisretsakt, der er vedtaget efter proceduren i traktatens artikel 251, herunder ved at lade visse sådanne bestemmelser udgå eller ved at supplere med nye "ikke-væsentlige" bestemmelser.
- (9) Kommissionen bør navnlig have beføjelser til at ændre og tilpasse bilag, at vedtage og ændre fælles sikkerhedsforanstaltninger og fælles sikkerhedsmål og at vedtage et system for certificering af ihændebarere med henblik på vedligeholdelse. Da der her er tale om generelle foranstaltninger, hvis formål er at ændre underordnede ("ikke-

---

<sup>8</sup> EUT L 164 af 30.4.2004, s. 1.

<sup>9</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved Kommissionens beslutning 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

væsentlige") bestemmelser i direktiv 2004/49/EF eller at tilføje det nye underordnede bestemmelser, bør de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

(10) Direktiv 2004/49/EF bør ændres i overensstemmelse med ovenstående -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

### *Artikel 1*

Direktiv 2004/49/EF ændres således:

1) I artikel 3 tilføjes følgende definition:

"s) "ihænder": den, der varigt står for den økonomiske drift af et køretøj til befordring, hvad enten denne person er ejer af køretøjet eller har brugsret over det."

2) I artikel 4, stk. 4, ændres udtrykket "de enkelte producenters, vedligeholdelsesvirksomheders, vognindehaveres eller tjenesteyderes eller ordregiveres ansvar for" til: "det ansvar, der påhviler de enkelte producenter, vedligeholdelsesvirksomheder, ihænder af godsvogne, tjenesteydere eller ordregivere, for".

3) Artikel 5, stk. 2, affattes således:

Senest den 30. april 2009 revideres bilag I, så det bl.a. kommer til at indeholde fælles definitioner af de fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker. Denne foranstaltning, der går ud på at ændre underordnede bestemmelser i direktivet, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 27, stk. 2a."

4) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

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

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

Disse foranstaltninger, der går ud på at ændre og supplere underordnede bestemmelser i direktivet, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 27, stk. 2a."

- b) Stk. 4 affattes således:

"4. De fælles sikkerhedsmetoder revideres regelmæssigt under hensyntagen til erfaringen med deres anvendelse, den generelle udvikling i jernbanesikkerheden og medlemsstaternes forpligtelser, jf. artikel 4, stk. 1. Denne foranstaltning, der går ud på at ændre og supplere underordnede bestemmelser i direktivet, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 27, stk. 2a."

- 5) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

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

"Den første serie af udkast til fælles sikkerhedsmål baseres på en gennemgang af eksisterende mål og sikkerhedsniveauer i medlemsstaterne og sikrer, at jernbanesystemets nuværende sikkerhedsniveau ikke sænkes i nogen medlemsstat. De vedtages af Kommissionen inden den 30. april 2009 og offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*. Denne foranstaltning, der går ud på at ændre og supplere underordnede bestemmelser i direktivet, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 27, stk. 2a.

Den anden serie af udkast til fælles sikkerhedsmål baseres på erfaringerne fra den første serie af fælles sikkerhedsmål og implementeringen heraf. De afspejler eventuelle prioriterede områder, hvor sikkerheden skal forbedres yderligere. De vedtages af Kommissionen inden den 30. april 2011 og offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*. Denne foranstaltning, der går ud på at ændre og supplere underordnede bestemmelser i direktivet, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 27, stk. 2a."

- b) Stk. 5 affattes således:

"5. De fælles sikkerhedsmål revideres regelmæssigt under hensyntagen til den generelle udvikling i jernbanesikkerheden. Denne foranstaltning, der går ud på at ændre og supplere underordnede bestemmelser i direktivet, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 27, stk. 2a."

- 6) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

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

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

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

"b) certificering, der bekræfter godkendelsen af de forholdsregler, jernbanevirksomheden har truffet for at opfylde de specifikke krav, den skal opfylde for at kunne levere sine transportydelser på det pågældende net på fuldt betryggende vis. Kravene kan omfatte overholdelse af TSI'er og nationale sikkerhedsforskrifter, herunder driftsregulativer for nettet, godkendelse af personalets

certifikater og tilladelse til ibrugtagning af det rullende materiel, som jernbanevirksomheden anvender. Certificeringen baseres på dokumentation forelagt af jernbanevirksomheden, som beskrevet i bilag IV."

(7) Artikel 14 affattes således:

*"Artikel 14*

**Ibrugtagning af eksisterende rullende materiel**

1. Rullende materiel, som har fået tilladelse til ibrugtagning efter artikel 10, får ibrugtagningstilladelse i en eller flere andre medlemsstater efter reglerne i denne artikel, hvis den eller de pågældende medlemsstater forlanger, at det skal have en sådan tilladelse.

For rullende materiel med EF-verifikationerklæring gælder dog artikel 14, stk. 8, i direktiv .../EF (\*) [*direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet*].

2. Ansøgeren forelægger den kompetente sikkerhedsmyndighed et fuldstændigt teknisk dossier for det rullende materiel eller den type rullende materiel, ansøgningen gælder, med oplysning om dets påtænkte anvendelse på banenettet. Dossier'et skal indeholde oplysning om følgende forhold:
  - a) dokumentation for, at det rullende materiel har fået tilladelse i en anden medlemsstat, og for den procedure, der ved den lejlighed blev fulgt for at påvise, at materiellet opfyldte gældende sikkerhedskrav
  - b) de tekniske data, vedligeholdelsesprogrammet og driftsegenskaberne
  - c) de registre, der viser materiellets driftshistorie, vedligeholdelse og i givet fald tekniske forandringer, der udført siden tilladelsen blev givet
  - d) materiellets tekniske og driftsmæssige egenskaber, hvoraf det fremgår, at det er foreneligt med infrastrukturen og de faste anlæg (energiforsynings-system, togkontrol og signaler, sporvidde, infrastrukturel fritrumsprofil, maksimalt tilladt akseltryk og andre tekniske bindinger på banenettet).
3. Sikkerhedsmyndigheden må ikke drage oplysningerne i stk. 1, litra a) og b), i tvivl, medmindre den kan påvise en sikkerhedsrisiko. Når det i artikel 14a omhandlede referencedokument er vedtaget, må sikkerhedsmyndigheden ikke med dette formål henvise til en forskrift, der tilhører gruppe A som defineret i dette dokument.
4. Sikkerhedsmyndigheden kan forlange, at der fremlægges supplerende oplysninger, udføres risikoanalyser eller foretages prøve kørsler på nettet for at verificere overensstemmelsen mellem de forhold, der er anført i stk. 2, litra c) og d), og de gældende nationale forskrifter, som medlemsstaten har underrettet Kommissionen om efter dette direktivs artikel 8 eller direktiv .../EF [*direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet*], artikel 16. Når det i artikel 14a omhandlede referencedokument er vedtaget, må denne verifikation dog kun finde sted for de nationale forskrifter, der tilhører gruppe B eller C som defineret i referencedokumentet.

Sikkerhedsmyndigheden fastlægger i forståelse med ansøgeren omfanget og indholdet af de supplerende oplysninger, risikoanalyserne eller prøvekørslerne. Når der skal foretages prøvekørsler, sørger sikkerhedsmyndigheden ved henvendelse til infrastrukturforvalteren for, at de kan finde sted senest tre måneder efter myndighedens anmodning.

5. Sikkerhedsmyndigheden behandler ansøgninger om ibrugtagningstilladelse, der er indgivet efter reglerne i denne artikel, hurtigst muligt og træffer afgørelse senest:
  - a) fire måneder efter at det i stk. 2 omhandlede tekniske dossier foreligger
  - b) i givet fald to måneder efter at de supplerende oplysninger eller risikoanalyser, som sikkerhedsmyndigheden har udbedt sig i medfør af stk. 4, foreligger
  - c) i givet fald to måneder efter at resultaterne af de prøvninger, som sikkerhedsmyndigheden har udbedt sig i medfør af stk. 4, foreligger.

Er der ikke truffet afgørelse inden for de fastsatte frister, anses ibrugtagning af det pågældende rullende materiel for tilladt.

Ibrugtagningstilladelsen kan omfatte betingelser for materiellets brug og andre indskrænkninger.

6. Afslag fra den kompetente sikkerhedsmyndighed skal begrundes, og efter afslaget har ansøgeren en måned til at anmode om fornyet behandling. Derpå har sikkerhedsmyndigheden en måned til at bekræfte eller ændre sin afgørelse. Fastholder den afslaget, kan det indbringes for tilsynsorganet, jf. direktiv 2001/14/EF, artikel 30.
  7. Når rullende materiel skal tages i brug efter denne artikel, kan der indhentes teknisk udtalelse i sagen fra agenturet, jf. forordning (EF) nr. 881/2004, artikel 8a.
  8. Medlemsstaterne kan udstede tilladelser til at tage rullende materiel i brug, som gælder for en serie rullende materiel. Sikkerhedsmyndighederne orienterer ansøgeren om, hvilken procedure der skal følges i sådanne tilfælde."
- (8) Der indsættes følgende som artikel 14a og artikel 14b:

#### *"Artikel 14a*

#### **Klassifikation af nationale forskrifter**

1. De nationale forskrifter klassificeres i tre grupper, jf. bilag VI, så det bliver lettere at udstede ibrugtagningstilladelser til eksisterende materiel efter artikel 14.
2. Denne klassificering af de nationale forskrifter, som er en forudsætning for vedtagelsen af det referencedokument, der er omhandlet i forordning (EF) nr.

881/2004, foretages med Det Europæiske Jernbaneagenturs medvirken. De nationale myndigheder samarbejder med agenturet om denne opgave.

3. Kommissionen vedtager referencedokumentet og ajourføringer af det på grundlag af agenturets henstillinger og efter proceduren i artikel 27, stk. 2.

*"Artikel 14b*

**Vedligeholdelse af rullende materiel**

1. Ved ibrugtagning af rullende materiel udpeges der for hvert køretøj en juridisk enhed som ansvarlig for vedligeholdelsen. Det kan være en jernbanevirksomhed, en underleverandør til jernbanevirksomheden eller ihændeleveren af køretøjet.
2. Når en jernbanevirksomhed som led i sikkerhedscertificeringen, jf. artikel 10, skal påvise, at det rullende materiel vedligeholdes i overensstemmelse med de gældende krav, udpeger den de juridiske enheder, til hvilke den har overdraget vedligeholdelsesansvaret, og fremlægger dokumentation, der redegør for, hvilke procedurer disse juridiske enheder gennemfører vedligeholdelsen efter.
3. Når en jernbanevirksomhed bruger godsvogne fra flere ihændeleverere, og har overdraget dem ansvaret for at holde disse vogne ved lige, tilrettelægger den de procedurer, der er nødvendige for at kontrollere, at gældende krav overholdes. Om nødvendigt vedtager Kommissionen efter henstilling fra agenturet et system for vedligeholdelsescertificering af ihændeleverere. Denne foranstaltning, der går ud på at ændre og supplere underordnede bestemmelser i direktivet, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 27, stk. 2a."

(9) Artikel 26 affattes således:

*"Artikel 26*

**Tilpasning af bilagene**

Bilagene tilpasses til den videnskabelige og tekniske udvikling. Denne foranstaltning, der går ud på at ændre underordnede bestemmelser i direktivet, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 27, stk. 2a."

(10) Der indsættes følgende som artikel 27, stk. 2a:

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

(11) Som bilag VI tilføjes den tekst, der er anført i bilaget til dette direktiv.

*Artikel 2*

**Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den *[24 måneder efter dette direktivs ikrafttræden]*. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

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

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

*Artikel 3*

Dette direktiv træder i kraft på [...]dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 4*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den.

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*



## BILAG

### Parametre der skal kontrolleres ved ibrugtagning af eksisterende rullende materiel og klassificering af nationale forskrifter

#### 1. LISTE OVER PARAMETRE

##### (1) Generelle oplysninger

- Oplysninger om gældende nationale retsfor skrifter
- Særlige nationale vilkår
- Vedligeholdelsesjournal
- Driftsjournal

##### (2) Infrastrukturens egenskaber

- Strømaftagere
- Strømforsyningsudstyr på toget og virkninger med hensyn til elektromagnetisk kompatibilitet
- Fritrumsprofil
- Forskelligt sikkerhedsudstyr, f.eks. togkontrol og systemer til kommunikation mellem spor og tog

##### (3) Egenskaber ved det rullende materiel

- Køretøjsdynamik
- Køretøjsoverbygning
- Puffere og trækapparater
- Bogier og løbeværk
- Monterede aksler og aksellejer
- Bremsedstyr
- Tekniske systemer, der kræver tilsyn, f.eks. trykluftsystemer
- Front- og sideruder
- Døre
- Systemer til passage mellem vogne
- Kontrolsystemer (software)

- Drikkevands- og spildevandsinstallationer
- Miljøbeskyttelse
- Brandbeskyttelse
- Sikkerhed og sundhed for personalet
- Tank og tankvogne
- Beholdere til tryklufttømning
- Fastgøring af gods
- Mærkning
- Svejseteknikker

## **2. KLASSIFIKATION AF FORSKRIFTER**

Nationale forskrifter for ovenstående parametre henføres under en af nedenstående tre grupper. Forskrifter og restriktioner af rent lokal karakter medtages ikke; de verificeres som led i kontrolforanstaltninger, der skal tilrettelægges efter aftale mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere.

### Gruppe A:

Gruppe A omfatter:

- internationale standarder
- nationale forskrifter, der anses for jernbanesikkerhedsmæssigt ækvivalente med andre medlemsstaters nationale forskrifter.

### Gruppe B:

Gruppe B omfatter forskrifter, der hverken hører under gruppe A eller C, og forskrifter, som endnu ikke har kunnet henføres til en af disse grupper.

### Gruppe C:

Gruppe C omfatter de forskrifter, der er bundet til tekniske egenskaber ved infrastrukturen og strengt nødvendige for en sikker og interoperabel drift på det pågældende banenet (f.eks. fritrumsprofilen).