

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2016/798**  
**af 11. maj 2016**  
**om jernbanesikkerhed**  
**(omarbejdning)**  
**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af forslaget til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget <sup>(2)</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF <sup>(4)</sup> er blevet ændret væsentligt. Da der skal foretages yderligere ændringer, bør direktivet af klarhedshensyn omarbejdes.
- (2) Direktiv 2004/49/EF opstillede fælles rammer for reguleringen af jernbanesikkerheden ved at harmonisere indholdet af sikkerhedsforskrifter, sikkerhedscertificeringen af jernbanevirksomheder, sikkerhedsmyndighedernes opgaver og funktioner og undersøgelsen af ulykker. Det er dog nødvendigt at revidere direktiv 2004/49/EF grundigt som led i bestræbelserne på at videreudvikle et fælles europæisk jernbaneområde.
- (3) Metro-, sporvogns- og andre letbanesystemer er i mange medlemsstater undergivet lokale tekniske krav og er ikke omfattet af anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 <sup>(5)</sup>. For at lette gennemførelsen af dette direktiv og direktiv (EU) 2016/797 bør begge direktiver have samme anvendelsesområde. Sådanne lokale systemer bør derfor udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde.
- (4) Såfremt visse begreber i dette direktiv kan være nyttige for metrosystemer og andre lokale systemer, bør medlemsstaterne have lov til at beslutte, uden at dette berører direktivets anvendelsesområde, at anvende visse af direktivets bestemmelser, som de anser for at være hensigtsmæssige. I sådanne tilfælde bør medlemsstaterne kunne undlade at anvende forpligtelser såsom meddelelsen af nationale forskrifter og rapportering.
- (5) Sikkerhedsniveauerne i Unionens jernbanesystem er generelt høje, navnlig sammenholdt med vejtransport. Jernbanesikkerheden bør generelt opretholdes og, hvor det er praktisk muligt, løbende forbedres under hensyntagen til den tekniske og videnskabelige udvikling og udviklingen af EU-retten og international lovgivning. Forebyggelse af ulykker bør prioriteres. Der bør også tages hensyn til betydningen af menneskelige faktorer.

<sup>(1)</sup> EUT C 327 af 12.11.2013, s. 122.

<sup>(2)</sup> EUT C 356 af 5.12.2013, s. 92.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 26.2.2014 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets førstebehandlingsholdning af 10.12.2015 (EUT C 57 af 12.2.2016, s. 64). Europa-Parlamentets holdning af 28.4.2016 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

<sup>(4)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44).

<sup>(5)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (se side 44 i denne EUT).

- (6) Hvis en medlemsstat indfører et højere sikkerhedsniveau, bør den sikre, at den vedtagne forskrift ikke skaber hindringer for interoperabiliteten eller resulterer i forskelsbehandling.
- (7) De vigtigste aktører i Unionens jernbanesystem, dvs. infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, bør være fuldt ansvarlige for sikkerheden på deres respektive del af systemet. Når det er hensigtsmæssigt, bør de samarbejde om iværksættelse af risikostyringsforanstaltninger.
- (8) Uden at foregribe infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes ansvar for udvikling og forbedring af jernbanesikkerheden bør de andre aktører, herunder enheder med ansvar for vedligeholdelse, fabrikker, transportvirksomheder, afsendere, modtagere, påfyldningsvirksomheder, tømningsvirksomheder, lastevirksomheder, lossevirksomheder, vedligeholdelsesvirksomheder, ihændehavere, tjenesteydere og ordregivere, ikke udelukkes fra at påtage sig ansvaret for deres produkter, tjenester og processer. Hver aktør i Unionens jernbanesystem bør være ansvarlig over for de andre aktører for en fuldstændig og sandfærdig videreformidling af alle relevante oplysninger til brug ved kontrollen af køretøjers køredygtighed. Dette gælder navnlig oplysninger om et givent køretøjs status og historie, vedligeholdelsesdata, sporbarhed af læsoperationer og fragtbreve.
- (9) Alle jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og enheder med ansvar for vedligeholdelse bør sikre, at deres kontrahenter og andre parter iværksætter risikostyringsforanstaltninger. Med henblik herpå anvender alle jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og enheder med ansvar for vedligeholdelse de fælles sikkerhedsmetoder. Deres kontrahenter bør være kontraktligt forpligtet til at anvende denne proces. I betragtning af at sådanne metoder er en væsentlig del af jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes sikkerhedsledelsessystem, bør jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere fremlægge deres kontraktlige arrangementer, hvis Den Europæiske Unions Jernbaneagentur («agenturet»), oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796<sup>(1)</sup>, eller den nationale sikkerhedsmyndighed anmoder herom i forbindelse med tilsynsaktiviteter.
- (10) Medlemsstaterne bør fremme en kultur med gensidig tillid, sikkerhed og uddannelse, hvor jernbanevirksomheders personale og infrastrukturforvaltere opfordres til at bidrage til udviklingen af sikkerhed med samtidig sikring af fortrolighed.
- (11) Der er gradvis indført fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder for at sikre, at der opretholdes et højt sikkerhedsniveau, og at niveauet forbedres, når det er nødvendigt og praktisk muligt. De bør give mulighed for en vurdering af sikkerhedsniveauet og operatørernes indsats på sikkerhedsområdet både på EU-plan og i medlemsstaterne. Der er fastsat fælles sikkerhedsindikatorer for at kunne vurdere, om systemerne overholder sikkerhedsmålene og for at lette overvågningen af sikkerhedsresultaterne på jernbaneområdet.
- (12) Nationale forskrifter, som ofte er baseret på nationale tekniske standarder, erstattes gradvis af forskrifter baseret på fælles standarder, som er fastlagt i fælles sikkerhedsmål, fælles sikkerhedsmetoder og tekniske specifikationer for interoperabilitet («TSI'er»). Med henblik på at fjerne hindringerne for interoperabilitet bør omfanget af nationale forskrifter, herunder driftsregler, mindskes som følge af, at TSI'ernes anvendelsesområde udbredes til hele Unionens jernbanesystem, og i takt med, at der findes løsninger på udestående punkter i TSI'erne. Medlemsstaterne bør derfor holde deres system af nationale forskrifter opdateret, afskaffe forældede forskrifter og straks underrette Kommissionen og agenturet herom.
- (13) Nationale forskrifter bør udformes og offentliggøres på en sådan måde, at enhver potentiel bruger af et nationalt jernbanenet kan forstå dem. Sådanne forskrifter henviser imidlertid ofte til andre dokumenter, f.eks. nationale standarder, europæiske standarder, internationale standarder eller andre tekniske specifikationer, som helt eller delvis kan være beskyttet af intellektuelle ejendomsrettigheder. Det er derfor hensigtsmæssigt, at pligten til offentliggørelse ikke finder anvendelse på nogen dokumenter, som den nationale forskrift direkte eller indirekte henviser til.
- (14) Nationale forskrifter omfatter ofte krav, der er delvis relevante for både interoperabilitets- og sikkerhedsformål. Da sikkerhed er et vigtigt krav i direktiv (EU) 2016/797, kan en national forskrift være relevant for direktiv (EU) 2016/797 og for dette direktiv. Forskellen mellem udtrykkene »nationale sikkerhedsforskrifter« og »nationale tekniske forskrifter« som defineret i henholdsvis direktiv 2004/49/EF og Europa-Parlamentets og Rådets

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004 (se side 1 i denne EUT).

2008/57/EF<sup>(1)</sup> bør derfor udgå og erstattes af begrebet »nationale forskrifter«, der skal meddeles i henhold til direktiv (EU) 2016/797 og/eller i henhold til dette direktiv. Nationale forskrifter skal meddeles i henhold til direktiv (EU) 2016/797 primært, når de vedrører omsætning eller ibrugtagning af strukturelt definerede delsystemer. De bør meddeles i henhold til dette direktiv, når de vedrører driften af Unionens jernbanesystem eller dette direktivs specifikke genstande, herunder aktørernes rolle, sikkerhedscertificering, sikkerhedsgodkendelse og undersøgelse af ulykker.

- (15) Da man har valgt en gradvis fremgangsmåde for at fjerne hindringerne for interoperabilitet i Unionens jernbanesystem, og der skal afses den nødvendige tid til vedtagelsen af TSI'er, bør det undgås, at medlemsstaterne vedtager nye nationale forskrifter eller iværksætter projekter, som gør det bestående system mere uensartet undtagen i de specifikke situationer fastsat i dette direktiv. Sikkerhedsledelsessystemet er det anerkendte værktøj til risikostyring, hvor infrastrukturforvaltere såvel som jernbanevirksomheder derimod er ansvarlige for at iværksætte umiddelbare afhjælpende foranstaltninger for at forhindre gentagelse af ulykker. Medlemsstaterne bør undgå at indføre nye nationale forskrifter lige efter en ulykke, medmindre sådanne nye forskrifter er nødvendige som en hastende forebyggende foranstaltning.
- (16) Togkontrol- og signalsystemer spiller en afgørende rolle med hensyn til at garantere jernbanesikkerheden. Anvendelsen af European Rail Traffic Management System (ERTMS) på Unionens jernbanenet udgør i den henseende et vigtigt bidrag til at forbedre sikkerhedsniveauerne.
- (17) Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder bør i forbindelse med udførelsen af deres opgaver og opfyldelsen af deres ansvar indføre et sikkerhedsledelsessystem, der lever op til EU-kravene og indeholder fælles elementer. Oplysninger om sikkerheden og om gennemførelsen af sikkerhedsledelsessystemet bør fremsendes til agenturet og sikkerhedsmyndigheden i den berørte medlemsstat.
- (18) Sikkerhedsledelsessystemet bør via dets processer sikre, at der tages hensyn til de menneskelige evner og begrænsninger og påvirkningen af den menneskelige ydeevne ved at anvende viden om menneskelige faktorer og bruge anerkendte metoder.
- (19) Godstransporttjenester bør også omfatte transport af farligt gods. Der bør imidlertid sondres mellem målet for dette direktiv, som er at opretholde og, hvor det er muligt, forbedre sikkerheden i Unionens jernbanesystem, og målet for Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF<sup>(2)</sup>, som hovedsagelig er at regulere klassificeringen af stoffer og specifikationen af disses opbevaringsbeholdere, herunder en sikker lastning, losning og brug af opbevaringsbeholdere inden for det eksisterende jernbanesystem. Uden at dette berører direktiv 2008/68/EF, bør jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes sikkerhedsledelsessystem derfor tage behørigt hensyn til de potentielle ekstra risici, der opstår ved fragt af farligt gods i opbevaringsbeholdere.
- (20) Alle jernbanevirksomheder bør være underlagt de samme sikkerhedskrav med henblik på at sikre et højt jernbanesikkerhedsniveau og lige vilkår. En jernbanevirksomhed bør være i besiddelse af et sikkerhedscertifikat som betingelse for at kunne få adgang til jernbaneinfrastrukturen. Det bør fremgå af sikkerhedscertifikatet, at jernbanevirksomheden har indført sit sikkerhedsledelsessystem, og at den er i stand til at opfylde de relevante sikkerhedsstandarder og forskrifter for det relevante driftsområde. Når agenturet udsteder et EU-sikkerhedscertifikat til en jernbanevirksomhed, som har et driftsområde i en eller flere medlemsstater, bør det være den eneste myndighed, der vurderer, hvorvidt jernbanevirksomheden har indført sit sikkerhedsledelsessystem på korrekt måde. De nationale sikkerhedsmyndigheder, der er berørt af det planlagte driftsområde, bør inddrages med henblik på vurdering af kravene i de relevante nationale forskrifter.
- (21) Der er fastlagt harmoniserede metoder på grundlag af direktiv 2004/49/EF, som skal finde anvendelse på aktørerne i Unionens jernbanesystem og de nationale sikkerhedsmyndigheder inden for områderne overvågning, overensstemmelsesvurdering, tilsyn samt risikoevaluering og risikovurdering. Denne forskriftsramme er tilstrækkelig moden til, at man kan bevæge sig i retning af et »EU-sikkerhedscertifikat«, som gælder i den pågældende jernbanevirksomheds driftsområde.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods (EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13).

- (22) Med henblik på at gøre procedurerne for udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder mere effektive og sammenhængende er det nødvendigt at tildele agenturet en central rolle i forbindelse med udstedelsen af sådanne certifikater. Hvis driftsområdet kun omfatter én medlemsstat, bør ansøgeren have mulighed for at vælge, om vedkommende vil indgive sin ansøgning om et EU-sikkerhedscertifikat via den i forordning (EU) 2016/796 omhandlede one-stop-shop til den nationale sikkerhedsmyndighed i den pågældende medlemsstat eller til agenturet. Det valg, som ansøgeren træffer, bør være bindende, indtil ansøgningen er fuldført eller afsluttet. Denne nye ordning bør gøre Unionens jernbanesystem mere effektivt og virksomt ved at mindske jernbanevirksomheders administrative byrde.
- (23) Agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder bør i nødvendigt omfang samarbejde og dele kompetencer i forbindelse med udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater. Klare bestemmelser om procedurer og voldgift bør fastlægges med henblik på situationer, hvor agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder er uenige om vurderinger foretaget i forbindelse med udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater.
- (24) Den nye fordeling af funktioner og opgaver mellem de nationale sikkerhedsmyndigheder og agenturet vedrørende udstedelse af sikkerhedscertifikater bør ske på en effektiv måde. Med henblik herpå bør der indgås samarbejdsaftaler mellem agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder.
- (25) Det er især nødvendigt med samarbejdsaftaler af hensyn til visse medlemsstaters særlige geografiske og historiske situation, idet det samtidig sikres, at det indre marked fungerer tilfredsstillende. Hvis driften er begrænset til net, som kræver særlig ekspertise af geografiske eller historiske årsager, og hvis de pågældende net er uden forbindelse med resten af Unionens jernbanesystem, bør ansøgeren kunne opfylde de nødvendige formaliteter lokalt ved at tage kontakt til de relevante nationale sikkerhedsmyndigheder. Med henblik på, og for at mindske de administrative byrder og omkostninger, bør der derfor i de samarbejdsaftaler, der skal indgås mellem agenturet og de relevante nationale sikkerhedsmyndigheder, kunne fastlægges en hensigtsmæssig opgavefordeling, uden at dette berører agenturets endelige ansvar for udstedelse af EU-sikkerhedscertifikatet.
- (26) Det jernbaneanet, der er beliggende i de baltiske lande (Estland, Letland og Litauen) har en sporvidde på 1 520 mm, hvilket er det samme som i tilgrænsende tredjelande, men forskelligt fra sporvidden på hovedjernbaneanettet i Unionen. Disse baltiske net har arvet fælles tekniske og driftsmæssige krav, der giver dem de facto indbyrdes interoperabilitet, og i denne henseende kan sikkerhedscertifikatet, der er udstedt i en af disse medlemsstater, udvides til resten af disse net. For at lette en effektiv og forholdsmæssig tildeling af ressourcer til sikkerhedscertificering og begrænse den finansielle og administrative byrde for ansøgeren i sådanne tilfælde bør de specifikke samarbejdsaftaler mellem agenturet og de relevante nationale sikkerhedsmyndigheder om nødvendigt omfatte muligheden for at overdrage opgaver til disse nationale sikkerhedsmyndigheder.
- (27) Dette direktiv bør ikke føre til et nedsat sikkerhedsniveau og bør ikke øge omkostninger i Unionens jernbanesystem. Agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder bør derfor påtage sig det fulde ansvar for de EU-sikkerhedscertifikater, som de udsteder, navnlig ved med hensyn hertil at påtage sig ansvaret i og uden for kontraktforhold. I tilfælde af en retslig efterforskning, hvor agenturet eller dets ansatte er involveret, bør agenturet samarbejde fuldt ud med de kompetente myndigheder i den eller de pågældende medlemsstater.
- (28) Der bør sondres klart mellem på den ene side agenturets og de nationale myndigheders umiddelbare ansvar for sikkerhed, som hidrører fra udstedelsen af sikkerhedscertifikaterne og sikkerhedsgodkendelserne, og på den anden side de nationale sikkerhedsmyndigheders opgave med at opstille nationale rammer for reguleringen af sikkerheden og føre tilsyn med alle berørte parter indsats på et kontinuerligt grundlag. Hver national sikkerhedsmyndighed bør føre tilsyn med, om en jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter fortsat overholder sin retlige forpligtelse til at indføre et sikkerhedsledelsessystem. Dokumentation for en sådan overholdelse baseres ikke nødvendigvis kun på inspektioner på stedet hos den pågældende jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, men også på tilsynsopgaver, der skal udføres af de nationale sikkerhedsmyndigheder for at vurdere, om jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren, når de har fået udstedt et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse, fortsætter med at anvende deres sikkerhedsledelsessystem på behørig vis. De nationale sikkerhedsmyndigheder bør koordinere deres tilsyn med jernbanevirksomheder, der er etableret i forskellige medlemsstater, og bør dele oplysninger med hinanden og i nødvendigt omfang med agenturet. Agenturet bør bistå de nationale sikkerhedsmyndigheder i deres samarbejde. I den forbindelse bør agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder træffe de fornødne foranstaltninger for at lette den indbyrdes udveksling af oplysninger.

- (29) Agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder bør arbejde tæt sammen i tilfælde, hvor en national sikkerhedsmyndighed konkluderer, at indehaveren af et EU-sikkerhedscertifikat udstedt af agenturet ikke længere opfylder betingelserne for certificering. I sådanne tilfælde bør den anmode agenturet om at begrænse eller tilbagekalde det pågældende certifikat. Der bør etableres en voldgiftsprocedure for at håndtere tilfælde af uenighed mellem agenturet og den nationale sikkerhedsmyndighed. Hvis en national sikkerhedsmyndighed under et tilsyn konstaterer en alvorlig sikkerhedsrisiko, bør den underrette agenturet og en enhver anden berørt national sikkerhedsmyndighed, hvor jernbanevirksomheden driver virksomhed. Det bør være tilladt de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder at anvende midlertidige sikkerhedsforanstaltninger, herunder omgående begrænse eller suspendere de relevante operationer. En alvorlig sikkerhedsrisiko i denne forbindelse bør forstås som et alvorligt tilfælde af misligholdelse af retlige forpligtelser eller sikkerhedskrav, som enten i sig selv eller som led i en række af på hinanden følgende hændelser kan forårsage en ulykke eller en alvorlig ulykke.
- (30) Agenturet bør kunne udarbejde et værktøj, der letter udvekslingen af oplysninger mellem de relevante aktører, der konstaterer eller underrettes om en sikkerhedsrisiko i forbindelse med mangler og konstruktionsmæssige fejl eller funktionsfejl ved teknisk udstyr.
- (31) EU-sikkerhedscertifikatet bør udstedes på grundlag af dokumentation for, at en jernbanevirksomhed har indført sit sikkerhedsledelsessystem.
- (32) Infrastrukturforvalterne bør være hovedansvarlige for sikker udformning, vedligeholdelse og drift af deres eget jernbanenet. Infrastrukturforvalterne bør være underlagt en sikkerhedsgodkendelse, som foretages af den nationale sikkerhedsmyndighed for så vidt angår deres sikkerhedsledelsessystem, og andre bestemmelser med henblik på opfyldelse af sikkerhedskrav.
- (33) Certificeringen af togpersonale kan volde problemer for nye aktører på markedet. Medlemsstaterne bør sikre, at faciliteter til efteruddannelse og certificering af togpersonale, der er nødvendige for at opfylde kravene i nationale forskrifter, er til rådighed for jernbanevirksomheder, der agter at drive virksomhed på det pågældende net.
- (34) Enheder med ansvar for vedligeholdelse bør være certificeret til vedligeholdelse af godsvogne. Er enheden med ansvar for vedligeholdelse en infrastrukturforvalter, bør denne certificering indgå i proceduren for sikkerhedsgodkendelse. Det certifikat, der udstedes til en sådan enhed, bør garantere, at vedligeholdelseskravene i dette direktiv overholdes for alle godsvogne, som den er ansvarlig for. Certifikatet bør være gyldigt i hele Unionen og bør udstedes af et organ, der kan auditere det vedligeholdelsessystem, som etableres af enheden. Da godsvogne ofte anvendes i international trafik, og da enheden med ansvar for vedligeholdelse kan ønske at anvende værksteder i mere end én medlemsstat, bør certificeringsorganet kunne gennemføre sine kontrolopgaver i hele Unionen. Agenturet bør evaluere ordningen for certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne og bør om nødvendigt anbefale en udvidelse af denne ordning til at omfatte alle jernbanekøretøjer.
- (35) De nationale sikkerhedsmyndigheder bør med hensyn til organisation, retlig struktur og beslutningstagning være fuldstændig uafhængig af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter, ansøger, ordregiver eller enhed, der indgår offentlige tjenesteydelseskontrakter. De bør udføre deres opgaver på en åben og ikkediskriminerende måde og bør samarbejde med agenturet om at indføre et fælles europæisk jernbaneområde og om at samordne deres kriterier for beslutningstagning. Hvor det er nødvendigt, bør medlemsstaterne kunne beslutte at indlemme deres nationale sikkerhedsmyndighed i det nationale ministerium, der er ansvarligt for transportspørgsmål, forudsat at den nationale sikkerhedsmyndigheds uafhængighed overholdes. For at løse deres opgaver bør de nationale sikkerhedsmyndigheder råde over den nødvendige interne og eksterne organisatoriske kapacitet med hensyn til menneskelige og materielle ressourcer.
- (36) De nationale undersøgelsesorganer spiller en central rolle i den sikkerhedsmæssige undersøgelsesproces. Deres arbejde er yderst vigtigt for at kunne fastslå årsagerne til en ulykke eller hændelse. Det er derfor afgørende, at de råder over tilstrækkelige midler og menneskelige ressourcer til at gennemføre effektive undersøgelser. De nationale undersøgelsesorganer bør samarbejde med henblik på at udveksle oplysninger og bedste praksis. De bør udarbejde et peerevalueringsprogram for at overvåge effektiviteten af deres undersøgelser. Peerevalueringsrapporterne bør fremsendes til agenturet, så det kan overvåge det overordnede sikkerhedsniveau i Unionens jernbanesystem.

- (37) Alvorlige ulykker på jernbanerne er sjældne. De kan imidlertid have katastrofale konsekvenser og give anledning til bekymring hos offentligheden over Unionens jernbanesystems sikkerhedsniveau. Alle sådanne ulykker bør derfor undersøges ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt for at undgå gentagelser, og resultaterne af undersøgelserne bør gøres offentligt tilgængelige. Andre ulykker og hændelser bør ligeledes gøres til genstand for sikkerhedsmæssige undersøgelser, når de omhandler tydelige tegn på, at der er risiko for en alvorlig ulykke.
- (38) En sikkerhedsmæssig undersøgelse bør holdes adskilt fra enhver retslig efterforskning af samme hændelse, og dem, der foretager den, bør gives adgang til bevismateriale og vidneudsagn. Undersøgelsen bør gennemføres af et permanent organ, som er uafhængigt af aktørerne i Unionens jernbanesystem. Organet bør fungere på en sådan måde, at man undgår enhver interessekonflikt og enhver mulig forbindelse til årsagerne til de tildragelser, der undersøges. Dets funktionelle uafhængighed bør navnlig ikke blive berørt, hvis det for så vidt angår de organisatoriske og retlige strukturer er nært knyttet til den nationale sikkerhedsmyndighed, agenturet eller det organ, der har ansvaret for regulering af jernbanesektoren. Dets undersøgelser foretages med størst mulig åbenhed. For hver enkelt tildragelse bør undersøgelsesorganet nedsætte en relevant undersøgelsesgruppe, der har den fornødne ekspertise til at afdække de umiddelbare og underliggende årsager.
- (39) En undersøgelse efter en alvorlig ulykke bør gennemføres på en sådan måde, at alle parter får mulighed for at blive hørt og for at udveksle resultaterne. Undersøgelsesorganet bør under undersøgelsen navnlig holde de parter, som efter dets bedømmelse har et sikkerhedsrelateret ansvar, ajour om fremskridtene med undersøgelsen og bør tage hensyn til deres synspunkter og holdninger. Undersøgelsesorganet kan derved modtage eventuelle yderligere relevante oplysninger og være orienteret om forskellige holdninger til sit arbejde, så det kan fuldføre sin undersøgelse på den mest hensigtsmæssige måde. En sådan høring bør under ingen omstændigheder føre til placering af skyld eller erstatningsansvar, men bør derimod bestå i at indsamle faktiske beviser og drage erfaringer til gavn for fremtidige sikkerhedsforbedringer. Det bør imidlertid stå undersøgelsesorganet frit at vælge, hvilke oplysninger det påtænker at dele med de pågældende parter, så unødigt pres undgås, undtagen når der anmodes herom af dem, der fører den retslige procedure. Undersøgelsesorganet bør også tage hensyn til eventuelle ofres og deres pårørendes rimelige oplysningsbehov.
- (40) Med henblik på at øge undersøgelsesorganernes effektivitet og hjælpe dem med at varetage deres opgaver bør de have rettidig adgang til ulykkesstedet, i givet fald i et godt samarbejde med enhver retsmyndighed, der er involveret i sagen. Undersøgelsesrapporterne og alle resultater og henstillinger i forbindelse hermed indeholder afgørende information til brug for en yderligere forbedring af jernbanesikkerheden og bør gøres tilgængelige for offentligheden i hele Unionen. Sikkerhedsmæssige henstillinger bør følges op af de parter, som de er rettet til, og undersøgelsesorganet bør have tilbagemeldinger om foranstaltninger i forbindelse hermed.
- (41) Hvis den direkte årsag til en ulykke eller hændelse lader til at være forbundet med menneskelige aktiviteter, bør der lægges vægt på de særlige omstændigheder og den måde, hvorpå rutinemæssige aktiviteter udføres af personalet under normal drift, herunder udformningen af grænsefladen menneske-maskine, egnetheden af procedurer, modsatrettede mål, arbejdsbyrde samt alle andre omstændigheder, der kan have betydning for tildragelsen, herunder fysisk og arbejdsrelateret stress, træthed eller psykisk egnethed.
- (42) Der bør gøres en indsats for at sikre, at et højt uddannelsesniveau og videregående kvalifikationer er tilgængelige i hele Unionen.
- (43) For at supplere eller ændre visse ikkevæsentlige bestemmelser i nærværende direktiv bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår de fælles sikkerhedsmetoder og fælles sikkerhedsmål og deres revision. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af de relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (44) Kommissionen bør tillægges gennemførelsesbeføjelser for at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv for så vidt angår agenturets mandat til at udarbejde fælles sikkerhedsmetoder og fælles sikkerhedsmål og ændringer heraf og fremsætte relevante henstillinger til Kommissionen; praktiske bestemmelser med henblik på sikkerhedscertificering; detaljerede bestemmelser, som fastsætter, hvilke af kravene i bilag III der skal finde anvendelse på vedligeholdelsesfunktioner, som er udført af vedligeholdelsesværksteder, herunder

detaljerede bestemmelser for at sikre en ensartet gennemførelse af certificeringen af vedligeholdelsesværkstederne, i overensstemmelse med den relevante fælles sikkerhedsmetode og de relevante TSI'er; detaljerede bestemmelser, som fastsætter, hvilke af kravene i bilag III der skal finde anvendelse med henblik på certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af andre køretøjer end godsvogne, på grundlag af køretøjernes tekniske egenskaber, herunder detaljerede bestemmelser for at sikre en ensartet gennemførelse af certificeringsbetingelserne for enheden med ansvar for vedligeholdelse af andre køretøjer end godsvogne, i overensstemmelse med den relevante fælles sikkerhedsmetode og de relevante TSI'er og rapporteringsstrukturen for undersøgelsesrapporten om ulykker og hændelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011<sup>(1)</sup>.

- (45) Medlemsstaterne bør fastsætte bestemmelser om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i henhold til dette direktiv, og sikre, at de håndhæves. Sanktionerne bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.
- (46) Målene for dette direktiv, nemlig at samordne aktiviteter i medlemsstaterne vedrørende regulering af og tilsyn med sikkerheden og undersøgelse af ulykker samt fastsættelse på EU-plan af fælles sikkerhedsmål, fælles sikkerhedsmetoder, fælles sikkerhedsindikatorer og fælles krav til EU-sikkerhedscertifikater, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af deres omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (47) Forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv i national ret bør kun omfatte de bestemmelser, hvori der er foretaget indholdsmæssige ændringer i forhold til direktiv 2004/49/EF. Forpligtelsen til at gennemføre de bestemmelser, hvori der ikke er foretaget ændringer, følger af nævnte direktiv.
- (48) Dette direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes forpligtelse med hensyn til de i del B i bilag IV angivne frister for gennemførelse i national ret og anvendelse af direktiverne —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

## KAPITEL I

### GENERELLE BESTEMMELSER

#### Artikel 1

#### Genstand

Dette direktiv fastsætter bestemmelser, som skal sikre, at sikkerheden i Unionens jernbanesystem udvikles og forbedres, og at adgangen til markedet for jernbanetransportydelse forbedres gennem:

- a) harmonisering af reguleringsstrukturen i medlemsstaterne
- b) fastlæggelse af det respektive ansvar for aktørerne i Unionens jernbanesystem
- c) udvikling af fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder med henblik på gradvis at fjerne behovet for nationale forskrifter
- d) fastlæggelse af principperne for at udstede, forny, ændre og begrænse eller tilbagekalde sikkerhedscertifikater og godkendelser
- e) krav om, at der i hver medlemsstat oprettes en national sikkerhedsmyndighed og et organ til at undersøge ulykker og hændelser, og
- f) fastsættelse af fælles principper for forvaltningen og reguleringen af og tilsynet med jernbanesikkerheden.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

## Artikel 2

### Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på jernbanesystemet i medlemsstaterne, som kan opdeles i strukturelt og funktionelt definerede delsystemer. Det dækker sikkerhedskrav til systemet som helhed, herunder sikker forvaltning af infrastruktur og togdrift og samspillet mellem jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre aktører i Unionens jernbanesystem.
2. Direktivet omfatter ikke:
  - a) metroer
  - b) sporvogns- og letbanekøretøjer samt infrastruktur, der udelukkende anvendes af disse køretøjer, eller
  - c) net, der i funktionsmæssig henseende er adskilt fra resten af Unionens jernbanesystem, og som kun er tænkt anvendt til persontrafik i lokal-, by- og oplandsområder, samt jernbanevirksomheder, der udelukkende driver virksomhed på disse net.
3. Medlemsstaterne kan fra anvendelsesområdet for de foranstaltninger, som de vedtager til gennemførelse af dette direktiv, undtage:
  - a) privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikkekommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende anvendes på sådan infrastruktur
  - b) infrastruktur og køretøjer, der udelukkende anvendes til lokale, historiske eller turistmæssige formål
  - c) letbaneinfrastruktur, der lejlighedsvis anvendes af tunge jernbanekøretøjer under de driftsbetingelser, der gælder for letbanesystemer, når det udelukkende er nødvendigt for at opnå forbindelse med anden infrastruktur for disse køretøjer, og
  - d) køretøjer, der primært anvendes på letbaneinfrastruktur, men som er udstyret med visse tunge jernbanekomponenter, der er nødvendige for at muliggøre transit i en afgrænset og begrænset del af den tunge jernbaneinfrastruktur udelukkende for at opnå forbindelse med anden infrastruktur.
4. Uanset stk. 2 kan medlemsstaterne, hvor det er relevant, beslutte at anvende dette direktivs bestemmelser på metrosystemer og andre lokale systemer, i overensstemmelse med national lovgivning.

## Artikel 3

### Definitioner

I dette direktiv forstås ved

- 1) »Unionens jernbanesystem«: Unionens jernbanesystem som defineret i artikel 2, nr. 1), i direktiv (EU) 2016/797
- 2) »infrastrukturforvalter«: en infrastrukturforvalter som defineret i artikel 3, nr. 2), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU <sup>(1)</sup>
- 3) »jernbanevirksomhed«: en jernbanevirksomhed som defineret i artikel 3, nr. 1), i direktiv 2012/34/EU og enhver anden offentlig eller privat virksomhed, hvis aktivitet består i at levere gods- og/eller persontransportydelser med jernbane, idet den pågældende virksomhed skal stille trækraft til rådighed; dette omfatter også virksomheder, der kun stiller trækraft til rådighed
- 4) »teknisk specifikation for interoperabilitet« (TSI): en specifikation, der er vedtaget i henhold til direktiv (EU) 2016/797, og som gælder for hvert delsystem eller hver del af et delsystem med sigte på at opfylde de væsentlige krav og sikre interoperabiliteten i Unionens jernbanesystem
- 5) »fælles sikkerhedsmål«: de minimumssikkerhedsniveauer, der skal nås af systemet som helhed og om muligt af de forskellige dele af Unionens jernbanesystem (såsom systemet for konventionelle tog, systemet for højhastighedstog, lange jernbanetunneler eller linjer, der udelukkende anvendes til godstransport)

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32).



- 6) »fælles sikkerhedsmetoder«: de metoder, der beskriver, hvordan sikkerhedsniveauerne og opnåelsen af sikkerhedsmålene samt opfyldelsen af andre sikkerhedskrav vurderes
- 7) »national sikkerhedsmyndighed«: det nationale organ, der varetager opgaver i forbindelse med jernbanesikkerheden i henhold til dette direktiv, eller ethvert organ, som af flere medlemsstater har fået pålagt disse opgaver for at gennemføre en ensartet sikkerhedsordning
- 8) »nationale forskrifter«: alle bindende forskrifter, der vedtages i en medlemsstat, uanset hvilket organ der udsteder dem, og som indeholder sikkerhedsmæssige eller tekniske krav, bortset fra krav, der er fastsat af Unionen, eller internationale forskrifter, og som finder anvendelse i den pågældende medlemsstat for jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere eller tredjeparter
- 9) »sikkerhedsledelsessystem«: den organisation og de systemer og procedurer, en infrastrukturforvalter eller en jernbanevirksomhed etablerer for at opnå en sikker ledelse af sine operationer
- 10) »undersøgelsesleder«: en person, der er ansvarlig for en undersøgelses tilrettelæggelse og gennemførelse og kontrollen med undersøgelsen
- 11) »ulykke«: en uønsket eller utilsigtet pludselig begivenhed eller en specifik kæde af sådanne begivenheder, der har skadelige følger; ulykker inddeles i følgende kategorier: togsammenstød, afsporinger, ulykker i jernbaneoverkørsler, personulykker forårsaget af rullende materiel i bevægelse, brand og andre ulykker.
- 12) »alvorlig ulykke«: alle togsammenstød eller afsporinger, som resulterer i mindst én dræbt eller mindst fem alvorligt tilskadedekomne eller omfattende skade på rullende materiel, infrastruktur eller miljø, og enhver anden ulykke med de samme konsekvenser, som har en indlysende indvirkning på reguleringen af jernbanesikkerheden eller sikkerhedsledelsen; ved »omfattende skade« forstås en skade, der af undersøgelsesorganet umiddelbart kan vurderes til mindst 2 mio. EUR i alt
- 13) »hændelse«: enhver anden tildragelse end en ulykke eller en alvorlig ulykke, som berører eller kan berøre jernbane-driftens sikkerhed
- 14) »undersøgelse«: en proces, der gennemføres for at forebygge ulykker og hændelser, og som omfatter indsamling og analyse af oplysninger, dragning af konklusioner, herunder fastlæggelse af årsager, og i givet fald fremsættelse af sikkerhedsrelaterede anbefalinger
- 15) »årsager«: handlinger, undladelser, begivenheder eller vilkår eller en kombination heraf, som resulterede i en ulykke eller hændelse
- 16) »letbane«: skinnebåret transportsystem i by- og/eller oplandsområder med kollisionssikkerhed CIII eller C-IV (i henhold til EN 15227:2011) og en maksimal styrke af køretøjets konstruktion på 800 kN (længdestrykkraft i koblingsområdet); letbanetog kan køre i eget tracé eller på vej i blandet trafik og udveksler normalt ikke køretøjer med passager- eller godstogsfernetrafikken
- 17) »overensstemmelsesvurderingsorgan«: et organ, der er blevet bemyndiget eller udpeget til at være ansvarligt for overensstemmelsesvurderingsopgaver, herunder kalibrering, afprøvning, certificering og inspektion; et overensstemmelsesvurderingsorgan klassificeres som et »bemyndiget organ«, når det bemyndiges af en medlemsstat; et overensstemmelsesvurderingsorgan klassificeres som et »udpeget organ«, når det udpeges af en medlemsstat
- 18) »interoperabilitetskomponenter«: interoperabilitetskomponenter som defineret i artikel 2, nr. 7), i direktiv (EU) 2016/797
- 19) »ihændeher«: den juridiske eller fysiske person, der ejer eller har brugsret over et køretøj, og som forestår driften af køretøjet som transportmiddel og er registreret som sådan i et køretøjsregister som nævnt i artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797
- 20) »enhed med ansvar for vedligeholdelse«: den enhed, der har ansvaret for vedligeholdelsen af et køretøj, og som er registreret som sådan i et nationalt køretøjsregister, jf. artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797
- 21) »køretøj«: et jernbanekøretøj med eller uden trækraft, der kører på hjul på en jernbanestrækning; et køretøj er sammensat af et eller flere strukturelt og funktionelt definerede delsystemer

- 22) »fabrikant«: fabrikanten som defineret i artikel 2, nr. 36), i direktiv (EU) 2016/797
- 23) »afsender«: en virksomhed, som afsender gods, enten på egne vegne eller på vegne af en tredjepart
- 24) »modtager«: enhver fysisk eller juridisk person, som modtager varer i henhold til en transportkontrakt; hvis transportoperationen finder sted uden en transportkontrakt, anses den fysiske eller juridiske person, som overtager varerne ved ankomsten, for at være modtageren
- 25) »lastevirksomhed«: en virksomhed, som laster stykgods, små containere eller flytbare tanke på en godsvogn eller en rullecontainer, eller som laster containere, bulkcontainere, MEGC'er, tankcontainere eller flytbare tanke på en godsvogn
- 26) »lossevirksomhed«: en virksomhed, som lossere containere, bulkcontainere, MEGC'er, tankcontainere eller flytbare tanke fra godsvogne, eller enhver virksomhed, som lossere stykgods, små containere eller flytbare tanke fra godsvogne eller containere, eller enhver virksomhed som læsere varer af tanke (tankgodsvogn, godsvogn med aftagelig tank, flytbar tank eller tankcontainer) eller fra batterivogne eller MEGC'er eller fra godsvogne, store rullecontainere eller små rullecontainere til bulktransport eller bulkcontainere
- 27) »påfyldningsvirksomhed«: en virksomhed, som fylder gods på tanke (herunder på en tankgodsvogn, godsvogn med aftagelig tank, flytbar tank eller tankcontainer), godsvogne, store rullecontainere eller små rullecontainere til bulktransport, batterivogne eller MEGC'er
- 28) »tømningsvirksomhed«: en virksomhed, som tømmer gods fra tanke (herunder fra en tankgodsvogn, godsvogn med aftagelig tank, flytbar tank eller tankcontainer), godsvogne, store rullecontainere eller små rullecontainere til bulktransport, batterivogne eller MEGC'er
- 29) »transportvirksomhed«: en virksomhed, som udfører en transportoperation i henhold til en transportkontrakt
- 30) »ordregiver«: en offentlig eller privat enhed, der afgiver ordre på projektering og/eller opbygning eller fornyelse eller opgradering af et delsystem
- 31) »driftstype«: den type, der defineres som persontrafik med eller uden højhastighedstrafik, godstrafik med eller uden transport af farligt gods og rangerydelser alene
- 32) »driftens omfang«: det omfang, der defineres ved antallet af passagerer og/eller omfanget af gods og ved en jernbanevirksomheds anslåede størrelse målt i antal ansatte, der arbejder i jernbanesektoren (dvs. som en mikrovirksomhed eller en lille, mellemstor eller stor virksomhed)
- 33) »driftsområde«: et eller flere net i en eller flere medlemsstater, hvor en jernbanevirksomhed har til hensigt at drive virksomhed.

## KAPITEL II

### UDVIKLING OG LEDELSE AF JERNBANESIKKERHEDEN

#### Artikel 4

#### **Rolle for aktørerne i Unionens jernbanesystem ved udvikling og forbedring af jernbanesikkerheden**

1. Med henblik på at udvikle og forbedre jernbanesikkerheden skal medlemsstaterne inden for deres kompetenceområder:
  - a) sørge for, at jernbanesikkerheden opretholdes og, hvor det er praktisk muligt, løbende forbedres under hensyntagen til udviklingen i EU-retten og internationale regler og den tekniske og videnskabelige udvikling og med hovedvægten lagt på forebyggelse af ulykker
  - b) sikre, at al gældende lovgivning håndhæves på en åben og ikkediskriminerende måde, så de bidrager til udviklingen af et integreret europæisk jernbanetransportsystem
  - c) sikre, at foranstaltninger til udvikling og forbedring af jernbanesikkerheden tager hensyn til behovet for en systembaseret tilgang

- d) sørge for, at ansvaret for en sikker drift af Unionens jernbanesystem og kontrollen med de risici, der opstår i dette system, ligger hos infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, hver for sin del af systemet, med pligt for disse til at:
- i) iværksætte nødvendige risikostyringsforanstaltninger, jf. artikel 6, stk. 1, litra a), om nødvendigt i gensidigt samarbejde
  - ii) opfylde EU-forskrifter og nationale forskrifter
  - iii) etablere sikkerhedsledelsessystemer i overensstemmelse med dette direktiv
- e) med forbehold af medlemsstaternes retsfor skrifter vedrørende civilt erstatningsansvar sørge for, at hver infrastrukturforvalter og hver jernbanevirksomhed er ansvarlig for sin del af systemet og for sikker drift af denne del, herunder levering af materialer og indgåelse af kontrakter om tjenesteydelser, i forhold til brugere, kunder, berørte arbejdstagere og andre aktører, jf. stk. 4
- f) udvikle og offentliggøre årlige sikkerhedsplaner, som fastsætter de foranstaltninger, der er nødvendige for at nå de fælles sikkerhedsmål, og
- g) eventuelt støtte agenturets arbejde med at overvåge udviklingen af jernbanesikkerheden på EU-plan.

2. Agenturet sørger inden for sit kompetenceområde for, at jernbanesikkerheden opretholdes og, hvor det er praktisk muligt, løbende forbedres under hensyntagen til udviklingen i EU-retten og den tekniske og videnskabelige udvikling og med hovedvægten lagt på forebyggelse af alvorlige ulykker.

3. Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal:

- a) iværksætte de nødvendige risikostyringsforanstaltninger, jf. artikel 6, stk. 1, litra a), om nødvendigt i gensidigt samarbejde og i samarbejde med andre aktører
- b) i deres sikkerhedsledelsessystemer tage højde for risiciene i forbindelse med andre aktørers og tredjeparters aktiviteter
- c) når det er hensigtsmæssigt, forpligte de andre aktører nævnt i stk. 4, som har potentiel indflydelse på sikker drift af Unionens jernbanesystem, kontraktligt til at gennemføre risikokontrolforanstaltninger, og
- d) sikre, at deres kontrahenter iværksætter risikostyringsforanstaltninger ved anvendelse af de fælles sikkerhedsmetoder for overvågningsprocesser, der er fastlagt i de fælles sikkerhedsmetoder for overvågning i artikel 6, stk. 1, litra c), og at dette fastsættes i aftalemæssige ordninger, der forelægges på anmodning af agenturet eller den nationale sikkerhedsmyndighed.

4. Uden at dette berører jernbanevirksomheders og infrastrukturforvalteres ansvar som nævnt i stk. 3 skal enheder med ansvar for vedligeholdelse og alle andre aktører, der har potentiel indflydelse på sikker drift af Unionens jernbanesystem, herunder fabrikanter, vedligeholdelsesvirksomheder, ihændehavere, tjenesteydere, ordregivere, transportvirksomheder, afsendere, modtagere, lastevirksomheder, lossevirksomheder, påfyldningsvirksomheder og tømningvirksomheder:

- a) iværksætte de nødvendige risikostyringsforanstaltninger, om nødvendigt i samarbejde med andre aktører
- b) sørge for, at delsystemer, øvrigt udstyr, materiel eller tjenesteydelser, som de leverer, opfylder de anførte krav og betingelser, således at det er sikkert for den pågældende jernbanevirksomhed og/eller infrastrukturforvalter at anvende det i driften.

5. Jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og enhver i stk. 4 omhandlet aktør, der konstaterer eller underrettes om en sikkerhedsrisiko i forbindelse med mangler og konstruktionsmæssige fejl eller funktionsfejl ved teknisk udstyr, herunder også i strukturelt definerede delsystemer, skal inden for deres respektive kompetenceområder:

- a) træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger for at udbedre den konstaterede sikkerhedsrisiko

b) underrette de relevante involverede parter om risikoen for at sætte dem i stand til at træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, som sikrer, at Unionens jernbanesystem til enhver tid opfylder sikkerhedskravene. Agenturet kan oprette et værktøj, der letter denne udveksling af oplysninger mellem de relevante aktører under hensyntagen til privatlivets fred for de involverede brugere, resultaterne af en cost-benefit-analyse samt de IT-applikationer og registre, som agenturet allerede har oprettet.

6. Når der udveksles køretøjer mellem jernbanevirksomheder, sørger alle involverede aktører for at udveksle alle oplysninger, der er relevante for en sikker drift, herunder, men ikke begrænset til, det pågældende køretøjs status og historie, dele af vedligeholdelsesdataene af hensyn til sporbarheden, sporbarhed af lasteoperationer og fragtbreve.

#### Artikel 5

##### Fælles sikkerhedsindikatorer

1. For at lette vurderingen af opfyldelsen af de fælles sikkerhedsmål og give mulighed for at overvåge den generelle udvikling i jernbanesikkerheden indsamler medlemsstaterne informationer om fælles sikkerhedsindikatorer via de nationale sikkerhedsmyndigheders årlige rapporter, som er omhandlet i artikel 19.

2. De fælles sikkerhedsindikatorer er fastsat i bilag I.

#### Artikel 6

##### Fælles sikkerhedsmetoder

1. De fælles sikkerhedsmetoder beskriver, hvordan sikkerhedsniveauerne, opnåelse af sikkerhedsmålene og opfyldelse af andre sikkerhedskrav, herunder i givet fald gennem et uafhængigt vurderingsorgan, vurderes, gennem udarbejdelse og fastsættelse af:

- a) risikoevaluerings- og risikovurderingsmetoderne
- b) metoderne til vurdering af overholdelsen af kravene i de sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser, der er udstedt i henhold til artikel 10 og 12
- c) de tilsynsmetoder, som skal anvendes af de nationale sikkerhedsmyndigheder, og de overvågningsmetoder, som skal anvendes af jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og enheder med ansvar for vedligeholdelse
- d) metoderne til vurdering af sikkerhedsniveauet og jernbaneoperatørernes sikkerhedsresultater på nationalt plan og på EU-plan
- e) metoderne til vurdering af opnåelsen af sikkerhedsmålene på nationalt plan og på EU-plan, og
- f) andre metoder, der dækker en proces i sikkerhedsledelsessystemet, som det er nødvendigt at harmonisere på EU-plan.

2. Kommissionen giver ved hjælp af gennemførelsesretsakter et mandat til agenturet vedrørende udarbejdelsen af fælles sikkerhedsmetoder og ændringer heraf og fremsættelsen af de relevante henstillinger til Kommissionen på basis af en klar begrundelse for behovet for en ny eller ændret fælles sikkerhedsmetode og dens indvirkning på eksisterende forskrifter og på sikkerhedsniveauet i Unionens jernbanesystem. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 28, stk. 3. Afgiver det i artikel 28 omhandlede udvalg (»udvalget«) ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendes.

Ved udarbejdelse, vedtagelse og revision af de fælles sikkerhedsmetoder tages der hensyn til brugeres, nationale sikkerhedsmyndigheders og interessenters, herunder arbejdsmarkedsparternes, holdninger, hvis det er relevant. Henstillingerne skal ledsages af en rapport om resultaterne af høringsprocessen og en rapport om vurderingen af virkningerne af den nye eller ændrede sikkerhedsmetode, der skal vedtages.

3. I forbindelse med udøvelsen af mandatet omhandlet i stk. 2 orienteres udvalget systematisk og regelmæssigt af agenturet eller Kommissionen om, hvordan udarbejdelsen af de fælles sikkerhedsmetoder skrider frem. I forbindelse med dette arbejde kan Kommissionen rette nyttige henstillinger til agenturet om de fælles sikkerhedsmetoder og en cost-benefit-analyse. Kommissionen kan navnlig forlange, at agenturet foretager en undersøgelse af alternative løsninger, og at vurderingen af omkostningerne og fordelene ved disse alternative løsninger medtages i den rapport, der vedlægges som bilag til udkastet til de fælles sikkerhedsmetoder.

Kommissionen bistås af udvalget med henblik på de opgaver, der er nævnt i første afsnit.

4. Kommissionen behandler henstillingerne fra agenturet med henblik på at kontrollere, at mandatet, jf. stk. 2, er opfyldt. Hvis mandatet ikke er opfyldt, anmoder Kommissionen agenturet om at revidere sin henstilling med angivelse af de punkter i mandatet, der ikke er opfyldt. Kommissionen kan af begrundede årsager beslutte at ændre det mandat, som agenturet har modtaget, i overensstemmelse med proceduren i stk. 2.

Kommissionen bistås af udvalget med henblik på de opgaver, der er nævnt i første afsnit.

5. De fælles sikkerhedsmetoder revideres regelmæssigt under hensyntagen til erfaringen med deres anvendelse, den generelle udvikling i jernbanesikkerheden og med det formål at opnå en generel fastholdelse og, hvor det med rimelighed er praktisk muligt, en løbende forbedring af sikkerhedsniveauet.

6. På grundlag af henstillingen fra agenturet og efter behandlingen, jf. nærværende artikels stk. 4, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 27 om indholdet af de fælles sikkerhedsmetoder og eventuelle ændringer heraf.

7. Medlemsstaterne foretager straks de nødvendige ændringer af deres nationale forskrifter på baggrund af vedtagelsen af fælles sikkerhedsmetoder og ændringer heraf.

#### Artikel 7

#### Fælles sikkerhedsmål

1. De fælles sikkerhedsmål fastsætter de minimumssikkerhedsniveauer, som skal nås af systemet som helhed og om muligt af de forskellige dele af jernbanesystemet i hver enkelt medlemsstat og i Unionen. De fælles sikkerhedsmål kan udtrykkes i form af risikoacceptkriterier eller målsikkerhedsniveauer og tager navnlig hensyn til:

- a) individuelle risici relateret til passagerer, personale, herunder ansatte eller kontrahenter, brugere af jernbaneoverskæringer og andre samt, med forbehold af gældende nationale og internationale ansvarsregler, individuelle risici relateret til uvedkommende
- b) samfundsmæssige risici.

2. Kommissionen giver ved hjælp af gennemførelsesretsakter et mandat til agenturet vedrørende udarbejdelsen af fælles sikkerhedsmål og ændringer heraf og fremsættelsen af de relevante henstillinger til Kommissionen byggende på en klar begrundelse for behovet for et nyt eller ændret fælles sikkerhedsmål og dets indvirkning på eksisterende forskrifter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 28, stk. 3. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendes.

3. I forbindelse med udførelsen af mandatet, jf. stk. 2, orienteres udvalget systematisk og regelmæssigt af agenturet eller Kommissionen om, hvordan udarbejdelsen af de fælles sikkerhedsmål skrider frem. I forbindelse med dette arbejde kan Kommissionen rette nyttige henstillinger til agenturet om de fælles sikkerhedsmål og en cost-benefit-analyse. Kommissionen kan navnlig forlange, at agenturet foretager en undersøgelse af alternative løsninger, og at vurderingen af omkostningerne og fordelene ved disse alternative løsninger medtages i den rapport, der vedlægges som bilag til udkastet til de fælles sikkerhedsmål.

Kommissionen bistås af udvalget med henblik på de opgaver, der er nævnt i første afsnit.

4. Kommissionen behandler henstillingerne fra agenturet med henblik på at kontrollere, at mandatet, jf. stk. 2, er opfyldt. Hvis mandatet ikke er opfyldt, anmoder Kommissionen agenturet om at revidere sin henstilling med angivelse af de punkter i mandatet, der ikke er opfyldt. Kommissionen kan af begrundede årsager beslutte at ændre det mandat, som agenturet har modtaget, i overensstemmelse med proceduren i stk. 2.

Kommissionen bistås af udvalget med henblik på de opgaver, der er nævnt i første afsnit.

5. De fælles sikkerhedsmål revideres regelmæssigt under hensyntagen til den generelle udvikling i jernbanesikkerheden. De reviderede fælles sikkerhedsmål afspejler eventuelle prioriterede områder, hvor sikkerheden skal forbedres yderligere.

6. På grundlag af henstillingen fra agenturet og efter behandlingen, jf. denne artikels stk. 4, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 27 om indholdet af de fælles sikkerhedsmål og eventuelle ændringer heraf.

7. Medlemsstaterne foretager de nødvendige ændringer af deres nationale forskrifter for i det mindste at nå de fælles, eventuelt reviderede, sikkerhedsmål i overensstemmelse med den gennemførelsesfrist, der er fastsat herfor. Der tages hensyn til disse ændringer i de årlige sikkerhedsplaner, jf. artikel 4, stk. 1, litra f). Medlemsstaterne meddeler Kommissionen disse forskrifter i overensstemmelse med artikel 8.

#### Artikel 8

##### Nationale sikkerhedsforskrifter

1. Nationale forskrifter, som i henhold til direktiv 2004/49/EF er meddelt senest den 15. juni 2016, finder anvendelse, hvis de:

- falder ind under en af de typer, som er identificeret i bilag II, og
- er i overensstemmelse med EU-retten, herunder især tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er), fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder, og
- ikke udgør et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller skjult begrænsning af jernbanetransportoperationer mellem medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne reviderer senest den 16. juni 2018 de i stk. 1 omhandlede nationale forskrifter og ophæver:

- enhver national forskrift, som ikke er meddelt, eller som ikke opfylder alle kriterierne anført i stk. 1
- enhver national forskrift, som er blevet indholdsløs som følge af EU-retten, herunder navnlig TSI'er, fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder.

Med henblik herpå kan medlemsstaterne anvende værktøjet til forvaltning af forskrifter, jf. artikel 27, stk. 4, i forordning (EU) 2016/796, og anmode agenturet om at undersøge specifikke forskrifter på grundlag af kriterierne anført i dette stykke.

3. Medlemsstaterne må kun fastsætte nye nationale forskrifter i henhold til dette direktiv i følgende tilfælde:

- hvis forskrifterne vedrørende de eksisterende sikkerhedsmetoder ikke er omfattet af en fælles sikkerhedsmetode
- hvis driftsreglerne for jernbanenettet endnu ikke er omfattet af TSI'er
- hvis der er tale om en hastende forebyggende foranstaltning, navnlig efter en ulykke eller en hændelse
- hvis det er nødvendigt at revidere en allerede meddelt forskrift
- hvis forskrifterne vedrørende krav med hensyn til personale, der udfører sikkerhedskritiske opgaver, herunder udvælgelseskriterier, fysisk og psykisk egnethed og faglig uddannelse, endnu ikke er omfattet af en TSI eller af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF <sup>(1)</sup>.

4. Medlemsstaterne sender agenturet og Kommissionen udkastet til en ny national forskrift med henblik på behandling rettidigt og indenfor de frister, der er fastsat i artikel 25, stk. 1, i forordning (EU) 2016/796, inden den forventede indførelse af den foreslåede nye forskrift i den nationale retsorden, idet begrundelsen for indførelsen heraf angives via det dertil beregnede IT-system som foreskrevet i artikel 27 i forordning (EU) 2016/796. Medlemsstaterne sikrer, at udkastet er tilstrækkeligt udviklet til, at agenturet kan foretage sin undersøgelse i overensstemmelse med artikel 25, stk. 2, i forordning (EU) 2016/796.

5. I tilfælde af hastende forebyggende foranstaltninger kan medlemsstaterne vedtage og anvende en ny forskrift umiddelbart. Den pågældende forskrift meddeles i overensstemmelse med artikel 27, stk. 2, i forordning (EU) 2016/796 og underlægges agenturets vurdering i overensstemmelse med artikel 26, stk. 1, 2 og 5, i forordning (EU) 2016/796.

6. Hvis agenturet bliver opmærksom på en national forskrift, uanset om den er meddelt eller ej, som er blevet overflødig eller er i modstrid med de fælles sikkerhedsmetoder eller anden EU-ret vedtaget efter anvendelsen af den berørte nationale forskrift, finder proceduren i artikel 26 i forordning (EU) 2016/796 anvendelse.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF af 23. oktober 2007 om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 51).

7. Medlemsstaterne meddeler vedtagne nationale forskrifter til agenturet og Kommissionen. De skal anvende det dertil beregnede IT-system i overensstemmelse med artikel 27 i forordning (EU) 2016/796. Medlemsstaterne sørger for, at gældende nationale forskrifter er let tilgængelige og til fri, offentlig anvendelse samt formuleret ved anvendelse af en terminologi, som alle interesserede parter kan forstå. Medlemsstaterne kan blive anmodet om at forelægge yderligere oplysninger om deres nationale forskrifter.
8. Medlemsstaterne kan beslutte ikke at meddele forskrifter og restriktioner af rent lokal karakter. I så tilfælde nævner medlemsstaterne disse forskrifter og restriktioner i de infrastrukturregistre, der er omhandlet i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797, eller angiver i den netvejledning, der er nævnt i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, hvor disse forskrifter og restriktioner er offentliggjort.
9. Nationale forskrifter, som meddeles i henhold til denne artikel, er ikke omfattet af meddelelsesproceduren i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 <sup>(1)</sup>.
10. Agenturet undersøger udkast til nationale forskrifter og eksisterende nationale forskrifter som foreskrevet i artikel 25 og 26 i forordning (EU) 2016/796.
11. Nationale forskrifter, der ikke meddeles i overensstemmelse med denne artikel, jf. dog stk. 8, finder ikke anvendelse inden for rammerne af dette direktiv.

#### Artikel 9

### Sikkerhedsledelsessystemer

1. Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder etablerer deres respektive sikkerhedsledelsessystem for at sikre, at Unionens jernbanesystem mindst kan opfylde de fælles sikkerhedsmål, at det er i overensstemmelse med de sikkerhedskrav, der er fastsat i TSI'erne, og at de relevante dele af de fælles sikkerhedsmetoder og nationale forskrifter meddelt i overensstemmelse med artikel 8 finder anvendelse.
2. Alle relevante dele af sikkerhedsledelsessystemet dokumenteres og skal navnlig beskrive ansvarsfordelingen inden for infrastrukturforvalterens eller jernbanevirksomhedens organisation. Systemet skal vise, hvordan kontrollen er sikret fra ledelsens side på forskellige niveauer, hvordan personalet og deres repræsentanter på alle niveauer er inddraget, og hvordan der sikres en løbende forbedring af sikkerhedsledelsessystemet. Der skal være en klar vilje til konsekvent at anvende viden om menneskelige faktorer og metoder forbundet hermed. Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder skal gennem sikkerhedsledelsessystemet fremme en kultur med gensidig tillid, sikkerhed og uddannelse, hvor personalet opfordres til at bidrage til udviklingen af sikkerhed med samtidig sikring af fortrolighed.
3. Sikkerhedsledelsessystemet skal indeholde følgende grundelementer:
  - a) en sikkerhedspolitik godkendt af organisationens øverste ledelse og formidlet til hele personalet
  - b) organisationens kvalitative og kvantitative mål for at fastholde og forbedre sikkerheden samt planer og fremgangsmåder for opfyldelsen af disse mål
  - c) procedurer for overholdelse af eksisterende, nye og ændrede tekniske og driftsmæssige standarder eller andre normative krav, som er fastsat i TSI'er, de i artikel 8 og bilag II omhandlede nationale forskrifter, andre relevante forskrifter eller myndighedsafgørelser
  - d) procedurer, der skal sikre overholdelse af standarderne og andre normative krav i hele materiellets og operationernes livscyklus
  - e) procedurer og metoder for identifikation af risici, risikovurderinger og implementering af risikostyringsforanstaltninger, såfremt en ændring i driftsvilkår eller introduktion af nyt materiel indebærer nye risici i relation til infrastrukturen eller grænsefladen menneske-maskine-organisation
  - f) udarbejdelsen af programmer for efteruddannelsen af personale samt systemer til at sikre, at personalets kompetence opretholdes, og at opgaverne udføres i overensstemmelse hermed, herunder arrangementer vedrørende den fysiske og psykiske egnethed

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (EUT L 241 af 17.9.2015, s. 1).

- g) procedurer for formidling af tilstrækkelig information inden for organisationen og i givet fald mellem jernbanesystemets organisationer
- h) procedurer og formater for dokumentationen af sikkerhedsoplysninger og fastlæggelse af proceduren for kontrol med udformningen af afgørende sikkerhedsoplysninger
- i) procedurer, der sikrer, at ulykker, hændelser, farlige situationer og andre farlige tildragelser indberettes, undersøges og analyseres, og at der træffes de nødvendige forebyggende forholdsregler
- j) udarbejdelsen med de relevante offentlige myndigheders godkendelse af handlingsplaner, indberetninger og oplysninger i tilfælde af nødsituationer, og
- k) foranstaltninger til sikring af forskriftsmæssig intern revision af sikkerhedsledelsessystemet.

Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder skal medtage ethvert andet element, der er nødvendigt for at dække sikkerhedsrisiciene, i overensstemmelse med vurderingen af risici, der er forbundet med deres egne aktiviteter.

4. Sikkerhedsledelsessystemet skal være tilpasset typen, omfanget, driftsområdet samt andre omstændigheder ved den pågældende aktivitet. Systemet sikrer kontrollen med alle risici, der hidrører fra infrastrukturforvalterens eller jernbanevirksomhedens aktivitet, herunder levering af vedligeholdelse, jf. dog artikel 14, og levering af materiel og brug af kontrahenter. Uden at det berører de eksisterende nationale og internationale ansvarsregler, skal sikkerhedsledelsessystemet, når det er relevant og rimeligt, også tage hensyn til risici, der opstår som følge af andre aktørers aktiviteter, jf. artikel 4.

5. Enhver infrastrukturforvalters sikkerhedsledelsessystem skal tage hensyn til virkningerne af forskellige jernbanevirksomheders drift på nettet og skal sikre, at alle jernbanevirksomheder kan drive virksomhed i overensstemmelse med TSI'er, nationale forskrifter og de vilkår, som er fastsat i deres sikkerhedscertifikat.

Sikkerhedsledelsessystemerne skal udformes med henblik på, at infrastrukturforvalterens nød- og beredskabsprocedurer kan koordineres med alle jernbanevirksomheder, som driver virksomhed på den pågældende infrastruktur, og med beredskabstjenesterne for at lette en hurtig indsættelse af redningstjenester, og med enhver anden part, der kan være involveret i en nødsituation. I forbindelse med grænseoverskridende infrastruktur skal samarbejdet mellem de relevante infrastrukturforvaltere lette den nødvendige koordinering og det nødvendige beredskab hos de kompetente beredskabstjenester på begge sider af grænsen.

Efter en alvorlig ulykke skal jernbanevirksomheden yde ofrene bistand for at hjælpe dem i klageprocedurer i henhold til EU-retten, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007<sup>(1)</sup>, uden at dette berører de forpligtelser, der gælder for andre parter. En sådan bistand skal ske via fastlagte kanaler til kommunikation med ofrenes familier og omfatte psykologhjælp til ulykkesofrene og deres familie.

6. Inden den 31. maj hvert år forelægger alle infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder den nationale sikkerhedsmyndighed en sikkerhedsrapport omhandlende det foregående kalenderår. Sikkerhedsrapporten indeholder:

- a) oplysninger om, i hvilket omfang organisationens samlede sikkerhedsmål er nået, og om resultaterne af sikkerhedsplanerne
- b) en beskrivelse af udviklingen af nationale sikkerhedsindikatorer og de fælles sikkerhedsindikatorer, der er omhandlet i artikel 5, i det omfang det er relevant for den pågældende organisation
- c) resultaterne af den interne sikkerhedsauditering
- d) bemærkninger om de fejl og mangler ved jernbanedriften og infrastrukturforvaltningen, som kan være relevante for den nationale sikkerhedsmyndighed, herunder et resumé af oplysningerne fra de relevante aktører i overensstemmelse med artikel 4, stk. 5, litra b), og
- e) en rapport om anvendelsen af de relevante fælles sikkerhedsmetoder.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 14).



7. På grundlag af oplysningerne fra de nationale sikkerhedsmyndigheder i overensstemmelse med artikel 17 og 19 kan agenturet rette en henstilling til Kommissionen vedrørende en fælles sikkerhedsmetode, som omfatter de elementer i sikkerhedsledelsessystemet, som det er nødvendigt at harmonisere på EU-plan, herunder gennem harmoniserede standarder, jf. artikel 6, stk. 1, litra f). I dette tilfælde finder artikel 6, stk. 2, anvendelse.

### KAPITEL III

#### SIKKERHEDSCERTIFICERING OG SIKKERHEDSGODKENDELSE

#### Artikel 10

#### EU-sikkerhedscertifikat

1. For at få adgang til jernbaneinfrastrukturen skal en jernbanevirksomhed have et EU-sikkerhedscertifikat, der er udstedt af agenturet i overensstemmelse med stk. 5-7 eller af en national sikkerhedsmyndighed i overensstemmelse med stk. 8, jf. dog stk. 9.

Formålet med EU-sikkerhedscertifikatet er at bevise, at den pågældende jernbanevirksomhed har etableret sit sikkerhedsledelsessystem, og at den kan drives sikkert i det planlagte driftsområde.

2. I sin ansøgning om et EU-sikkerhedscertifikat skal jernbanevirksomheden præcisere typen og omfanget af de omfattede jernbaneaktiviteter og det planlagte driftsområde.

3. Ansøgningen om et EU-sikkerhedscertifikat ledsages af et dossier, der indeholder dokumentation for, at:

- a) jernbanevirksomheden har etableret sit sikkerhedsledelsessystem i henhold til artikel 9, og at den opfylder kravene i TSI'erne, de fælles sikkerhedsmetoder og fælles sikkerhedsmål og anden relevant lovgivning med henblik på risikostyring og levering af sikre transportydelser på nettet, og
- b) jernbanevirksomheden om relevant opfylder kravene i de relevante nationale forskrifter, der er meddelt i overensstemmelse med artikel 8.

Denne ansøgning og oplysninger om alle ansøgninger, de relevante procedurers trin og disses resultat samt, når det er relevant, klagenævnets anmodninger og afgørelser indgives gennem den i artikel 12 i forordning (EU) 2016/796 omhandlede one-stop-shop.

4. Agenturet eller, i de i stk. 8 omhandlede tilfælde, den nationale sikkerhedsmyndighed udsteder EU-sikkerhedscertifikatet eller underretter ansøgeren om sit afslag inden for en forud fastsat og rimelig frist og under alle omstændigheder senest fire måneder efter at have modtaget alle de krævede oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger fra ansøgeren. Agenturet eller, i de i stk. 8 omhandlede tilfælde, den nationale sikkerhedsmyndighed anvender de praktiske bestemmelser vedrørende den certificeringsprocedure, der skal fastsættes i en gennemførelsesretsakt, jf. stk. 10.

5. Agenturet udsteder et EU-sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder, som har et driftsområde i en eller flere medlemsstater. Med henblik på udstedelsen af et sådant certifikat skal agenturet:

- a) vurdere elementerne i stk. 3, litra a), og
- b) omgående fremsende det fuldstændige dossier fra jernbanevirksomheden til de nationale sikkerhedsmyndigheder, der er berørt af det planlagte driftsområde, med henblik på en vurdering af elementerne i stk. 3, litra b).

Som led i ovenstående vurderinger bemyndiges agenturet eller de nationale sikkerhedsmyndigheder til at gennemføre besøg og inspektioner på jernbanevirksomhedens driftssteder samt foretage audit og kan anmode om relevante supplerende oplysninger. Agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder samordner tilrettelæggelsen af sådanne besøg, audit og inspektioner.

6. Senest én måned efter modtagelse af en ansøgning om et EU-sikkerhedscertifikat underretter agenturet jernbanevirksomheden om, at dossieret er fuldstændigt, eller beder om relevante supplerende oplysninger og angiver samtidig en rimelig frist for indgivelse heraf. Med henblik på dossierets fuldstændighed, relevans og konsistens kan agenturet også vurdere elementerne i stk. 3, litra b).

Agenturet tager fuldt hensyn til vurderingerne i henhold til stk. 5, inden det træffer sin afgørelse om udstedelse af EU-sikkerhedscertifikatet.

Agenturet påtager sig det fulde ansvar for de EU-sikkerhedscertifikater, det udsteder.

7. Hvis agenturet er uenigt i en negativ vurdering, der er udført af en eller flere nationale sikkerhedsmyndigheder i henhold til stk. 5, litra b), underretter det den eller de pågældende myndigheder og angiver grundene til, at det er uenigt. Agenturet og den eller de nationale sikkerhedsmyndigheder samarbejder med henblik på at nå til enighed om en gensidigt acceptabel vurdering. Når der er behov for det, kan agenturet og den eller de nationale sikkerhedsmyndigheder beslutte også at involvere jernbanevirksomheden. Hvis det ikke er muligt at nå til enighed om en gensidigt acceptabel vurdering inden for én måned, efter at agenturet har underrettet den eller de nationale sikkerhedsmyndigheder om sin uenighed, træffer agenturet sin endelige afgørelse, medmindre den eller de nationale sikkerhedsmyndigheder har henvist sagen til voldgift i klagenævnet som etableret i henhold til artikel 55 i forordning (EU) 2016/796. Klagenævnet beslutter, om det vil bekræfte agenturets udkast til afgørelse, senest én måned efter at den eller de nationale sikkerhedsmyndigheder har anmodet herom.

Hvis klagenævnet er enig med agenturet, skal agenturet straks træffe en afgørelse.

Hvis klagenævnet er enig i den nationale sikkerhedsmyndigheds negative vurdering, udsteder agenturet et EU-sikkerhedscertifikat med et driftsområde, der udelukker de dele af nettet, der fik en negativ vurdering.

Hvis agenturet er uenigt i en eller flere nationale sikkerhedsmyndigheders positive vurdering i henhold til stk. 5, litra b), underretter det den eller de pågældende myndigheder og angiver grundene til, at det er uenigt. Agenturet og den eller de nationale sikkerhedsmyndigheder samarbejder med henblik på at nå til enighed om en gensidigt acceptabel vurdering. Når der er behov for det, kan agenturet og den eller de nationale sikkerhedsmyndigheder beslutte også at involvere ansøgeren. Hvis det ikke er muligt at nå til enighed om en gensidigt acceptabel vurdering inden for én måned, efter at agenturet har underrettet den eller de nationale sikkerhedsmyndigheder om sin uenighed, træffer agenturet sin endelige afgørelse.

8. Hvis et driftsområde er begrænset til en enkelt medlemsstat, kan den nationale sikkerhedsmyndighed i den pågældende medlemsstat på eget ansvar og efter ansøgerens anmodning udstede et EU-sikkerhedscertifikat. For at kunne udstede sådanne certifikater skal den nationale sikkerhedsmyndighed vurdere dossieret for så vidt angår alle de i stk. 3 anførte elementer og skal anvende de praktiske bestemmelser, der skal fastlægges i de i stk. 10 omhandlede gennemførelsesretsakter. Som led i ovenstående vurderinger bemyndiges den nationale sikkerhedsmyndighed til at gennemføre besøg og inspektioner på jernbanevirksomhedens driftssteder samt foretage audit. Senest én måned efter modtagelse af ansøgerens anmodning underretter den nationale sikkerhedsmyndighed ansøgeren om, at dossieret er fuldstændigt, eller beder om relevante supplerende oplysninger. EU-sikkerhedscertifikatet er også gyldigt uden en udvidelse af anvendelsesområdet for jernbanevirksomheder, der kører til stationer i tilgrænsende medlemsstater, som har tilsvarende netegenskaber og tilsvarende driftsregler, når disse stationer ligger tæt på grænsen, efter samråd med de kompetente nationale sikkerhedsmyndigheder. Dette samråd kan finde sted fra sag til sag eller fastlægges i en grænseoverskridende aftale mellem medlemsstaterne eller de nationale sikkerhedsmyndigheder.

Den nationale sikkerhedsmyndighed påtager sig det fulde ansvar for de EU-sikkerhedscertifikater, den udsteder.

9. En medlemsstat kan tillade operatører fra tredjelande at køre ind på en station på sit område, der er udpeget med henblik på grænseoverskridende operationer, og som ligger tæt på den pågældende medlemsstats grænse, uden at kræve et EU-sikkerhedscertifikat, forudsat at der sikres et passende sikkerhedsniveau gennem:

- a) en grænseoverskridende aftale mellem den berørte medlemsstat og det berørte tilgrænsende tredjeland eller
- b) aftalemæssige ordninger mellem operatøren fra det berørte tredjeland og den jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, der har et EU-sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse til at drive virksomhed på det pågældende net, forudsat at deres sikkerhedsledelsessystem tager behørigt højde for de sikkerhedsrelaterede aspekter af disse arrangementer.

10. Kommissionen vedtager senest den 16. juni 2018 ved hjælp af gennemførelsesretsakter praktiske bestemmelser, der fastsætter:

- a) hvordan ansøgeren skal opfylde betingelserne for udstedelse af EU-sikkerhedscertifikatet, der er fastsat i denne artikel, og angiver, hvilke dokumenter der skal forelægges
- b) de nærmere oplysninger om certificeringsprocessen såsom de proceduremæssige trin og fristerne for hvert trin i processen
- c) hvordan agenturet og den nationale sikkerhedsmyndighed skal overholde kravene i denne artikel gennem de forskellige trin i ansøgnings- og certificeringsprocessen, herunder ved vurderingen af ansøgernes dossierer, og
- d) gyldighedsperioden for EU-sikkerhedscertifikater, der er udstedt af agenturet eller af de nationale sikkerhedsmyndigheder, navnlig i tilfælde af ajourføringer af et ethvert EU-sikkerhedscertifikat som følge af ændringer af driftens type, omfang og område.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 28, stk. 3. De tager højde for erfaringerne fra gennemførelsen af Kommissionens forordning (EF) nr. 653/2007 <sup>(1)</sup> og Kommissionens forordning (EU) nr. 1158/2010 <sup>(2)</sup> og erfaringerne fra forberedelsen af samarbejdsaftalerne som omhandlet i artikel 11, stk. 1.

11. EU-sikkerhedscertifikaterne præciserer den omfattede jernbanedrifts type og omfang samt driftsområdet. Et EU-sikkerhedscertifikat kan også omfatte sidespor, der ejes af jernbanevirksomheden, hvis disse indgår i dennes sikkerhedsløsløssystem.

12. Enhver afgørelse om afslag af udstedelse af et EU-sikkerhedscertifikat eller om udelukkelse fra en del af nettet i overensstemmelse med en i stk. 7 omhandlet negativ vurdering skal være behørigt begrundet. Efter modtagelse af afgørelsen har ansøgeren en måned til at anmode agenturet eller i givet fald den nationale sikkerhedsmyndighed om at tage afgørelsen op til fornyet overvejelse. Agenturet eller den nationale sikkerhedsmyndighed har derefter to måneder fra datoen for modtagelse af anmodningen om fornyet overvejelse til at bekræfte eller ændre sin afgørelse.

Hvis agenturet bekræfter sit afslag, kan ansøgeren indbringe en klage for det klagenævn, der udpeges i henhold til artikel 55 i forordning (EU) 2016/796.

Hvis en national sikkerhedsmyndighed bekræfter sit afslag, kan ansøgeren indbringe en klage for en klageinstans i overensstemmelse med national ret. Medlemsstaterne kan udpege det tilsynsorgan, der er omhandlet i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU, med henblik på denne klageprocedure. I tilfælde heraf finder dette direktivs artikel 18, stk. 3, anvendelse.

13. Et EU-sikkerhedscertifikat, der er udstedt af enten agenturet eller en national sikkerhedsmyndighed i henhold til denne artikel, fornyes efter ansøgning fra jernbanevirksomheden mindst hvert femte år. Det ajourføres helt eller delvis, når som helst driftens type eller omfang ændres væsentligt.

14. Hvis en ansøger allerede har fået udstedt et EU-sikkerhedscertifikat i henhold til stk. 5, 6 og 7 og ønsker at udvide dets driftsområde, eller hvis ansøgeren allerede har fået udstedt et EU-sikkerhedscertifikat i henhold til stk. 8 og ønsker at udvide dets driftsområde til en anden medlemsstat, skal ansøgeren supplere dossieret med de relevante dokumenter i stk. 3 vedrørende det udvidede driftsområde. Jernbanevirksomheden skal indsende dossieret til agenturet, som efter at have fulgt procedurene i stk. 4-7 udsteder et ajourført EU-sikkerhedscertifikat, der omfatter det udvidede driftsområde. I dette tilfælde skal kun de nationale sikkerhedsmyndigheder, der er berørt af udvidelsen af driften, konsulteres med henblik på en vurdering af dossieret, jf. stk. 3, litra b).

<sup>(1)</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 653/2007 af 13. juni 2007 om anvendelse af et fælles europæisk format for sikkerhedscertifikater og ansøgningsdokumenter i henhold til artikel 10 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF og om gyldigheden af sikkerhedscertifikater udstedt efter Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF (EUT L 153 af 14.6.2007, s. 9).

<sup>(2)</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 1158/2010 af 9. december 2010 om en fælles sikkerhedsmetode til vurdering af overholdelsen af kravene til opnåelse af jernbanesikkerhedscertifikater (EUT L 326 af 10.12.2010, s. 11).

Hvis jernbanevirksomheden har et EU-sikkerhedscertifikat i overensstemmelse med stk. 8 og ønsker at udvide driftsområdet i den pågældende medlemsstat, skal dossieret suppleres med de relevante dokumenter, der er omhandlet i stk. 3, vedrørende det nye anvendelsesområde. Jernbanevirksomheden skal indsende dossieret gennem den i artikel 12 i forordning (EU) 2016/796 omhandlede one-stop-shop til den nationale sikkerhedsmyndighed, som efter at have fulgt procedurerne i stk. 8 udsteder et ajourført EU-sikkerhedscertifikat, der omfatter det udvidede driftsområde.

15. Agenturet og de kompetente nationale sikkerhedsmyndigheder kan forlange, at EU-sikkerhedscertifikater, som de har udstedt, revideres efter væsentlige ændringer i de overordnede sikkerhedsforskrifter.

16. Agenturet underretter hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest to uger efter udstedelsen af et EU-sikkerhedscertifikat de kompetente nationale sikkerhedsmyndigheder. Agenturet underretter omgående de kompetente nationale sikkerhedsmyndigheder om EU-sikkerhedscertifikater, der er blevet fornyet, ændret eller tilbagekaldt. Der oplyses om navn og adresse på jernbanevirksomheden, udstedelsesdato, EU-sikkerhedscertifikatets type, omfang, gyldighedsperiode og driftsområde og, i tilfælde af tilbagekaldelse, begrundelsen for afgørelsen. I tilfælde af EU-sikkerhedscertifikater, der er udstedt af nationale sikkerhedsmyndigheder, fremlægger den eller de kompetente nationale sikkerhedsmyndigheder samme oplysninger for agenturet inden for samme tidsfrist.

#### Artikel 11

### Samarbejde mellem agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder om udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater

1. Med henblik på dette direktivs artikel 10, stk. 5 og 6, indgår agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder samarbejdsaftaler i overensstemmelse med artikel 76 i forordning (EU) 2016/796. Samarbejdsaftalerne skal være specifikke aftaler eller rammeaftaler og skal omfatte en eller flere nationale sikkerhedsmyndigheder. Samarbejdsaftalerne skal indeholde en detaljeret beskrivelse af opgaverne og vilkårene for de varer og tjenester, der skal leveres, fristerne for leveringen og en beregning af det gebyr, som ansøgeren skal betale.

2. Samarbejdsaftalerne kan også indeholde specifikke samarbejdsordninger i tilfælde af net, der kræver særlig ekspertise af geografiske eller historiske årsager, med henblik på at reducere de administrative byrder og ansøgerens omkostninger. Hvor de pågældende net er uden forbindelse med resten af Unionens jernbanesystem, kan sådanne specifikke samarbejdsordninger omfatte muligheden for at indgå kontrakter med de relevante nationale sikkerhedsmyndigheder om opgaver, når dette er nødvendigt for at sikre effektiv og forholdsmæssig tildeling af certificeringsressourcer. Disse samarbejdsaftaler skal ligge fast, før agenturet udfører de certificeringsrelaterede opgaver i overensstemmelse med artikel 31, stk. 3.

3. For de medlemsstater, hvor jernbanenettets sporvidde er forskellig fra sporvidden i hovedjernbanenettet i Unionen, og de tekniske og driftsmæssige krav for disse net er identiske med kravene i tilgrænsende tredjelande, skal alle de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder i disse medlemsstater, ud over de i stk. 2 omhandlede samarbejdsaftaler, indgå en multilateral aftale med agenturet, som skal omfatte betingelser med henblik på at lette udvidelsen af operationsområdet for sikkerhedscertifikater i de berørte medlemsstater, når det er relevant.

#### Artikel 12

### Sikkerhedsgodkendelse af infrastrukturforvaltere

1. For at få tilladelse til at forvalte og drive en jernbaneinfrastruktur skal infrastrukturforvalteren indhente en sikkerhedsgodkendelse fra den nationale sikkerhedsmyndighed i den medlemsstat, hvor jernbaneinfrastrukturen er placeret.

Sikkerhedsgodkendelsen omfatter en godkendelse, der bekræfter accepten af infrastrukturforvalterens sikkerhedsledelsessystem i henhold til artikel 9 og omfatter procedurerne og bestemmelserne til opfyldelse af de specifikke krav til sikker udførelse, vedligeholdelse og drift af jernbaneinfrastrukturen, herunder i relevant omfang vedligeholdelse og drift af trafikkontrol- og signalsystemet.

Den nationale sikkerhedsmyndighed skal redegøre for betingelserne for sikkerhedsgodkendelser og de dokumenter, der skal forelægges, hvor det er relevant i form af en ansøgningsvejledning.

2. Sikkerhedsgodkendelsen er gyldig i fem år og kan fornyes efter ansøgning fra infrastrukturforvalteren. Den revideres helt eller delvis, hvis delsystemerne for infrastruktur, signaludstyr eller energi eller principperne for deres drift og vedligeholdelse ændres væsentligt. Infrastrukturforvalteren underretter hurtigst muligt den nationale sikkerhedsmyndighed om alle sådanne ændringer.

Den nationale sikkerhedsmyndighed kan forlange, at sikkerhedsgodkendelsen revideres efter væsentlige ændringer i de overordnede sikkerhedsforskrifter.

3. Den nationale sikkerhedsmyndighed træffer afgørelse om en ansøgning om en sikkerhedsgodkendelse hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest fire måneder efter at have modtaget alle de krævede oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger fra ansøgeren.

4. Den nationale sikkerhedsmyndighed underretter hurtigst muligt og under alle omstændigheder inden to uger agenturet om de sikkerhedsgodkendelser, der er blevet udstedt, fornyet, ændret eller tilbagekaldt. Oplysningerne omfatter infrastrukturforvalterens navn og adresse, godkendelsesdato, anvendelsesområdet og gyldighedsperioden for sikkerhedsgodkendelsen og, i tilfælde af tilbagekaldelse, begrundelsen for afgørelsen.

5. I tilfælde af grænseoverskridende infrastruktur skal de kompetente nationale sikkerhedsmyndigheder samarbejde om at udstede sikkerhedsgodkendelserne.

#### Artikel 13

### Adgang til uddannelsesfaciliteter

1. Medlemsstaterne sørger for, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere og deres personale, som varetager sikkerhedskritiske opgaver, på retfærdige og ikkediskriminerende vilkår har adgang til uddannelsesfaciliteter for lokomotivførere og andet ombordpersonale, såfremt sådan efteruddannelse er nødvendig for driften på deres net.

Uddannelsen skal omfatte undervisning i nødvendigt strækningskendskab, driftsregler og procedurer, systemet for signal- og togkontroludstyr og gældende nød- og beredskabsprocedurer for de strækninger, hvorpå der drives togtrafik.

Hvis uddannelsen ikke omfatter eksamener og udstedelse af certifikater, sørger medlemsstaterne for, at jernbanevirksomheders og infrastrukturforvalteres personale har adgang til sådanne certifikater.

Den nationale sikkerhedsmyndighed sørger for, at uddannelsen opfylder de krav, der er fastsat i henholdsvis direktiv 2007/59/EF, TSI'er eller de i dette direktivs artikel 8, stk. 3, litra e), omhandlede nationale forskrifter.

2. Hvis det kun er en enkelt jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalteren, der kan tilbyde uddannelsesfaciliteterne, sørger medlemsstaterne for, at disse gøres tilgængelige for andre jernbanevirksomheder til en rimelig og ikkediskriminerende pris, der er omkostningsrelateret, og som kan omfatte en fortjenstmargen.

3. Når jernbanevirksomhederne ansætter nye lokomotivførere, andet ombordpersonale og øvrigt personale, som varetager sikkerhedskritiske opgaver, kan de tage hensyn til uddannelse, kvalifikationer og tidligere opnået erfaring fra andre jernbanevirksomheder. Med henblik herpå skal dette personale have adgang til al dokumentation for deres efteruddannelse, kvalifikationer og erfaring; de kan få kopier heraf og kan videregive sådan dokumentation.

4. Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere er ansvarlige for uddannelses- og kvalifikationsniveauet hos deres personale, der varetager sikkerhedskritiske opgaver.

#### Artikel 14

### Vedligeholdelse af køretøjer

1. Hvert køretøj skal, inden det anvendes på nettet, have fået udpeget en enhed, der har ansvaret for dets vedligeholdelse, og denne enhed skal registreres i køretøjsregisteret i overensstemmelse med artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797.

2. Uden at dette berører jernbanevirksomheders og infrastrukturforvalteres ansvar for sikker drift af et tog som omhandlet i artikel 4, sikrer enheden med ansvar for vedligeholdelse, at de køretøjer, for hvilke den har ansvaret for vedligeholdelse, er i en sikker driftstilstand. Med henblik herpå indfører enheden med ansvar for vedligeholdelse et vedligeholdelsessystem for disse køretøjer og skal ved hjælp af dette system:

- a) sikre, at køretøjerne vedligeholdes i overensstemmelse med vedligeholdelseslogbogen for de enkelte køretøjer og de gældende krav, inklusive vedligeholdelsesbestemmelser og relevante TSI-bestemmelser
- b) iværksætte de nødvendige risikoevaluerings- og risikovurderingsmetoder, der er fastlagt i de fælles sikkerhedsmetoder, jf. artikel 6, stk. 1, litra a), om nødvendigt i samarbejde med andre aktører
- c) sikre, at dens kontrahenter iværksætter risikostyringsforanstaltninger ved anvendelse af den fælles sikkerhedsmetode for overvågning i artikel 6, stk. 1, litra c), og at dette fastsættes i aftalemæssige ordninger, der forelægges på anmodning af agenturet eller den nationale sikkerhedsmyndighed, og
- d) sikre vedligeholdelsesaktiviteternes sporbarhed.

3. Vedligeholdelsessystemet skal bestå af følgende funktioner:

- a) en ledelsesfunktion med henblik på at overvåge og koordinere de vedligeholdelsesopgaver, der er nævnt i litra b)-d), og sikre, at køretøjet er i en sikker driftstilstand i jernbanesystemet
- b) en vedligeholdelsesudviklingsfunktion med ansvar for styringen af vedligeholdelsesdokumentationen, herunder konfigurationsstyringen, på grundlag af oplysninger om konstruktion og drift samt ydelse og udbyttet af erfaring
- c) en funktion til styring af flådevedligeholdelsen med henblik på at forvalte fjernelsen af et køretøj, når det skal vedligeholdes, og dets genindsættelse i drift efter vedligeholdelsen
- d) en vedligeholdelsesleveringsfunktion med henblik på at yde den nødvendige tekniske vedligeholdelse af et køretøj eller dele af det, herunder dokumentation for frigivelsen til tjeneste.

Enheden med ansvar for vedligeholdelse gennemfører selv ledelsesopgaven, men den kan outsource de vedligeholdelsesfunktioner, der er nævnt i litra b)-d), eller dele deraf til andre aftaleparter, som f.eks. vedligeholdelsesværksteder.

Enheden med ansvar for vedligeholdelse sørger for, at alle funktionerne i litra a)-d) er i overensstemmelse med kravene og vurderingskriterierne i bilag III.

Vedligeholdelsesværkstederne anvender de relevante afsnit i bilag III, som er fastlagt i de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold til stk. 8, litra a), og som svarer til de funktioner og aktiviteter, der skal certificeres.

4. Er der tale om godsvogne, og efter vedtagelsen af de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i stk. 8, litra b), for så vidt angår andre køretøjer, skal hver enhed med ansvar for vedligeholdelse certificeres og tildeles et certifikat til en enhed med ansvar for vedligeholdelse (ECM-certifikat) af et akkrediteret eller anerkendt organ eller af en national sikkerhedsmyndighed i overensstemmelse med følgende betingelser:

- a) akkrediterings- og anerkendelsesprocedurerne i forbindelse med certificeringsprocesserne skal bygge på kriterier som uafhængighed, ekspertise og upartiskhed
- b) ordningen for certificering skal dokumentere, at en enhed med ansvar for vedligeholdelse har etableret vedligeholdelsessystemet for at sikre, at de køretøjer, for hvilke den har ansvaret for vedligeholdelse, er i en sikker driftstilstand
- c) ECM-certificeringen baseres på en vurdering af evnen hos enheden med ansvar for vedligeholdelse til at opfylde de relevante krav og vurderingskriterier, der er fastsat i bilag III og til at anvende dem konsekvent. Den skal omfatte et overvågningssystem for at sikre en fortsat opfyldelse af disse krav og vurderingskriterier efter tildeling af ECM-certifikatet
- d) certificeringen af vedligeholdelsesværkstederne skal være i overensstemmelse med de relevante afsnit i bilag III, der anvendes for så vidt angår de tilsvarende funktioner og aktiviteter, der skal certificeres.

Er enheden med ansvar for vedligeholdelse en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter, kan overensstemmelsen med betingelserne fastsat i første afsnit kontrolleres af den nationale sikkerhedsmyndighed efter procedurerne i artikel 10 eller 12 og kan bekræftes på de certifikater, som udstedes i overensstemmelse med disse procedurer.

5. De certifikater, der er udstedt i overensstemmelse med stk. 4, er gyldige i hele Unionen.

6. På grundlag af agenturets henstilling vedtager Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede bestemmelser om de certificeringsbetingelser for enheden med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne, der er omhandlet i stk. 4, første afsnit, herunder de krav, der er fastsat i bilag III, i overensstemmelse med den relevante fælles sikkerhedsmetode og de relevante TSI'er og ændrer, når det er nødvendigt, disse bestemmelser.

Gennemførelsesretsakterne vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 28, stk. 3.

Den certificeringsordning, der gælder for godsvogne, og som er vedtaget ved Kommissionens forordning (EU) nr. 445/2011 <sup>(1)</sup>, anvendes fortsat, indtil de i dette stykke nævnte gennemførelsesretsakter finder anvendelse.

7. Senest den 16. juni 2018 evaluerer agenturet ordningen for certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne, overvejer det hensigtsmæssige i at udvide denne ordning til at omfatte alle køretøjer og den obligatoriske certificering af vedligeholdelsesværksteder og forelægger sin rapport for Kommissionen.

8. På grundlag af agenturets evaluering i henhold til stk. 7 vedtager Kommissionen om relevant ved hjælp af gennemførelsesretsakter og ændrer om nødvendigt senere detaljerede bestemmelser, der fastsætter, hvilke af kravene i bilag III der finder anvendelse med henblik på:

- a) vedligeholdelsesfunktioner, der er udført af vedligeholdelsesværksteder, herunder detaljerede bestemmelser for at sikre en ensartet gennemførelse af certificeringen af vedligeholdelsesværksteder, i overensstemmelse med den relevante fælles sikkerhedsmetode og de relevante TSI'er
- b) certificeringen af enheder med ansvar for vedligeholdelse af andre køretøjer end godsvogne på grundlag af køretøjernes tekniske egenskaber, herunder detaljerede bestemmelser for at sikre en ensartet gennemførelse af certificeringsbetingelserne for enheden med ansvar for vedligeholdelse af andre køretøjer end godsvogne, i overensstemmelse med den relevante fælles sikkerhedsmetode og de relevante TSI'er.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 28, stk. 3.

#### Artikel 15

#### Undtagelser fra ordningen for certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse

1. Medlemsstaterne kan anvende alternative foranstaltninger for at opfylde kravet om at udpege en enhed med ansvar for vedligeholdelse for så vidt angår den i artikel 14 fastsatte vedligeholdelsesordning, når der er tale om:

- a) køretøjer, der er registreret i et tredjeland og vedligeholdes i overensstemmelse med dette lands lovgivning
- b) køretøjer, der anvendes på net eller strækninger, hvis sporvidde adskiller sig fra sporvidden på hovedskinnenettet i Unionen, og for hvilke opfyldelse af kravene i artikel 14, stk. 2, garanteres af internationale aftaler med tredjelande
- c) godsvogne og passagervogne, som anvendes i fællesskab med tredjelande, hvis sporvidde adskiller sig fra sporvidden på hovedskinnenettet i Unionen
- d) køretøjer, der anvendes på dei artikel 2, stk. 3, omhandlede net, og militært udstyr eller særtransporter, der kræver en ad hoc-tilladelse fra den nationale sikkerhedsmyndighed, som udstedes inden deres ibrugtagning. I disse tilfælde indrømmes der ikke undtagelser ud over fem år.

<sup>(1)</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 445/2011 af 10. maj 2011 om en ordning for certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne og om ændring af forordning (EF) nr. 653/2007 (EUT L 122 af 11.5.2011, s. 22).

2. De i stk. 1 omhandlede alternative foranstaltninger skal gennemføres gennem undtagelser, som den relevante nationale sikkerhedsmyndighed eller agenturet indrømmer, når:
  - a) køretøjer registreres i overensstemmelse med artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797, for så vidt angår udpegelse af enheden med ansvar for vedligeholdelse
  - b) der udstedes EU-sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser til jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere i overensstemmelse med artikel 10 og 12 i dette direktiv, for så vidt angår udpegelse og certificering af enheden med ansvar for vedligeholdelse.
3. Undtagelser skal anføres og begrundes i den årlige rapport, der er omhandlet i artikel 19. Forekommer det, at der på Unionens jernbanesystem tages urimelige risici, orienterer agenturet omgående Kommissionen herom. Kommissionen tager kontakt til de berørte parter og anmoder, om fornødent, den berørte medlemsstat om at tilbagekalde sin afgørelse om undtagelse.

#### KAPITEL IV

#### NATIONALE SIKKERHEDSMYNDIGHEDER

#### Artikel 16

#### Opgaver

1. Hver medlemsstat opretter en national sikkerhedsmyndighed. Medlemsstaterne sikrer, at den nationale sikkerhedsmyndighed har den nødvendige interne og eksterne organisatoriske kapacitet med hensyn til menneskelige og materielle ressourcer. Denne myndighed er med hensyn til organisation, retlig struktur og beslutningstagning uafhængig af alle jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, ansøgere eller ordregivere og af enhver enhed, der indgår offentlige tjenesteydelseskontrakter. Såfremt en sådan uafhængighed garanteres, kan den pågældende myndighed være en afdeling i det nationale ministerium, der er ansvarligt for transportspørgsmål.
2. Den nationale sikkerhedsmyndighed varetager mindst følgende opgaver:
  - a) den udsteder tilladelser til ibrugtagning for de delsystemer for fast togkontrol- og signaludstyr samt energi og infrastruktur, der indgår i Unionens jernbanesystem i henhold til artikel 18, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/797
  - b) den udsteder, fornyer, ændrer og tilbagekalder køretøjsomsætningstilladelsen i henhold til artikel 21, stk. 8, i direktiv (EU) 2016/797
  - c) den støtter agenturet ved udstedelse, fornyelse, ændring og tilbagekaldelse af køretøjsomsætningstilladelsen i henhold til artikel 21, stk. 5, i direktiv (EU) 2016/797 og typegodkendelserne af køretøjer i henhold til artikel 24 i direktiv (EU) 2016/797
  - d) den fører på sit område tilsyn med, at interoperabilitetskomponenterne er i overensstemmelse med de væsentlige krav i artikel 8 i direktiv (EU) 2016/797
  - e) den sikrer, at der er blevet tildelt et køretøjsnummer i henhold til artikel 46 i direktiv (EU) 2016/797, jf. dog artikel 47, stk. 4, i nævnte direktiv
  - f) den støtter agenturet i forbindelse med udstedelse, fornyelse, ændring og tilbagekaldelse af EU-sikkerhedscertifikater, der er udstedt i henhold til artikel 10, stk. 5
  - g) den udsteder, fornyer, ændrer og tilbagekalder EU-sikkerhedscertifikater, der er udstedt i henhold til artikel 10, stk. 8
  - h) den udsteder, fornyer, ændrer og tilbagekalder sikkerhedsgodkendelser, der er udstedt i henhold til artikel 12
  - i) den overvåger, fremmer, styrker og ændrer om nødvendigt de overordnede sikkerhedsforskrifter, herunder systemet af nationale forskrifter
  - j) den fører tilsyn med jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere i henhold til artikel 17
  - k) om relevant og i henhold til national ret udsteder, fornyer, ændrer og tilbagekalder den lokomotivførerlicenser i henhold til direktiv 2007/59/EF
  - l) om relevant og i henhold til national ret udsteder, fornyer, ændrer og tilbagekalder den certifikater, der er udstedt til enheder med ansvar for vedligeholdelse.



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

#### Artikel 17

#### Tilsyn

1. De nationale sikkerhedsmyndigheder fører tilsyn med, om jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere fortsat overholder deres retlige forpligtelse til at anvende et sikkerhedsledelsessystem, jf. artikel 9.

Med henblik herpå anvender de nationale sikkerhedsmyndigheder principperne i den relevante fælles sikkerhedsmetode for tilsyn, jf. artikel 6, stk. 1, litra c), som sikrer, at tilsynsaktiviteterne især omfatter kontrol af jernbanevirksomheders og infrastrukturforvalteres anvendelse af:

- a) sikkerhedsledelsessystemet til at overvåge dets effektivitet
- b) individuelle elementer eller delelementer af sikkerhedsledelsessystemet, herunder driftsaktiviteter, levering af vedligeholdelse og materiel samt brug af kontrahenter til at overvåge deres effektivitet, og
- c) de relevante fælles sikkerhedsmetoder, jf. artikel 6. Tilsynsaktiviteterne vedrørende dette litra anvendes også, hvor relevant, på enheder med ansvar for vedligeholdelse.

2. Jernbanevirksomheder underretter de relevante nationale sikkerhedsmyndigheder senest to måneder før starten af ny jernbanedrift, så sidstnævnte kan planlægge tilsynsaktiviteterne. Jernbanevirksomheder fremlægger også en oversigt over personalekategorier og køretøjstyper.

3. Indehaveren af et EU-sikkerhedscertifikat underretter omgående de kompetente nationale sikkerhedsmyndigheder om enhver væsentlig ændring i oplysningerne i stk. 2.

4. Overvågningen af, om gældende arbejds-, køre- og hviletider for lokomotivførere overholdes, sikres af de kompetente myndigheder, der er udpeget af medlemsstaterne. Når overvågningen af overholdelsen ikke er sikret af de nationale sikkerhedsmyndigheder, samarbejder de kompetente myndigheder med de nationale sikkerhedsmyndigheder med henblik på at give de nationale sikkerhedsmyndigheder mulighed for at opfylde deres rolle i forbindelse med tilsynet med jernbanesikkerheden.

5. Finder en national sikkerhedsmyndighed, at indehaveren af et EU-sikkerhedscertifikat ikke længere opfylder betingelserne for certificering, anmoder den agenturet om at begrænse eller tilbagekalde dette certifikat. Agenturet underretter omgående alle de kompetente nationale sikkerhedsmyndigheder. Hvis agenturet beslutter at begrænse eller tilbagekalde EU-sikkerhedscertifikatet, anfører det grundene til sin afgørelse.

I tilfælde af uenighed mellem agenturet og den nationale sikkerhedsmyndighed finder voldgiftsproceduren i artikel 10, stk. 7, anvendelse. Hvis udfaldet af denne voldgiftsprocedure er, at EU-sikkerhedscertifikatet hverken skal begrænses eller tilbagekalde, suspenderes de midlertidige sikkerhedsforanstaltninger i denne artikels stk. 6.

Har den nationale sikkerhedsmyndighed selv udstedt EU-sikkerhedscertifikatet i overensstemmelse med artikel 10, stk. 8, kan den begrænse eller tilbagekalde certifikatet, idet den anfører grundene til afgørelsen og underretter agenturet.

Indehaveren af et EU-sikkerhedscertifikat, hvis certifikat er blevet begrænset eller tilbagekaldt af enten agenturet eller den nationale sikkerhedsmyndighed, har ret til at indbringe en klage i overensstemmelse med artikel 10, stk. 12.

6. Identificerer en national sikkerhedsmyndighed en alvorlig sikkerhedsrisiko under tilsynet, kan den til enhver tid anvende midlertidige sikkerhedsforanstaltninger, herunder omgående begrænse eller suspendere den relevante drift. Såfremt EU-sikkerhedscertifikatet blev udstedt af agenturet, underretter den nationale sikkerhedsmyndighed omgående agenturet herom og fremlægger dokumentation til støtte for sin afgørelse.

Finder agenturet, at indehaveren af et EU-sikkerhedscertifikat ikke længere opfylder betingelserne for certificering, begrænser eller tilbagekalder det omgående det pågældende certifikat.

Finder agenturet, at de foranstaltninger, som anvendes af den nationale sikkerhedsmyndighed, ikke står i rimeligt forhold til overtrædelserne, kan det anmode den nationale sikkerhedsmyndighed om at trække disse foranstaltninger tilbage eller tilpasse dem. Agenturet og den nationale sikkerhedsmyndighed samarbejder med henblik på at finde en gensidigt tilfredsstillende løsning. Om nødvendigt skal denne proces også omfatte jernbanevirksomheden. Såfremt sidstnævnte procedure ender uden resultat, forbliver den nationale sikkerhedsmyndigheds afgørelse om at anvende midlertidige foranstaltninger i kraft.

Den nationale sikkerhedsmyndigheds afgørelse vedrørende midlertidige sikkerhedsforanstaltninger kan prøves ved en national domstol som omhandlet i artikel 18, stk. 3. I dette tilfælde kan de midlertidige sikkerhedsforanstaltninger anvendes indtil domstolskontrollens ophør, jf. dog stk. 5.

Overstiger en midlertidig foranstaltnings varighed tre måneder, anmoder den nationale sikkerhedsmyndighed agenturet om at begrænse eller tilbagekalde EU-sikkerhedscertifikatet, og proceduren i stk. 5 anvendes.

7. Den nationale sikkerhedsmyndighed fører tilsyn med delsystemer for fast togkontrol- og signaludstyr samt energi og infrastruktur og sikrer, at de er i overensstemmelse med de væsentlige krav. I forbindelse med grænseoverskridende infrastruktur udfører den sine tilsynsaktiviteter i samarbejde med andre relevante nationale sikkerhedsmyndigheder. Finder den nationale sikkerhedsmyndighed, at en infrastrukturforvalter ikke længere opfylder betingelserne for dennes sikkerhedsgodkendelse, begrænser eller tilbagekalder den pågældende godkendelse, idet den anfører grundene til afgørelsen.

8. Når de nationale sikkerhedsmyndigheder fører tilsyn med effektiviteten i infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders sikkerhedsledelsessystemer, kan de tage hensyn til aktørernes håndtering af sikkerheden, jf. nærværende direktivs artikel 4, stk. 4, og i givet fald uddannelsescentrenes sikkerhedsresultater, jf. direktiv 2007/59/EF, så længe deres aktiviteter har en indvirkning på jernbanesikkerheden. Dette stykke anvendes, uden at dette berører de i artikel 4, stk. 3, i dette direktiv omhandlede jernbanevirksomheders og infrastrukturforvalteres ansvar.

9. De nationale sikkerhedsmyndigheder i medlemsstater, hvor en jernbanevirksomhed driver virksomhed, samarbejder om samordningen af deres tilsynsaktiviteter vedrørende denne jernbanevirksomhed, så det sikres, at enhver afgørende oplysning om den specifikke jernbanevirksomhed deles, især hvad angår kendte risici og virksomhedens sikkerhedsresultater. Den nationale sikkerhedsmyndighed deler også oplysninger med andre relevante nationale sikkerhedsmyndigheder og agenturet, hvis den finder, at jernbanevirksomheden ikke træffer de nødvendige risikostyringsforanstaltninger.

Dette samarbejde skal sikre, at tilsynet er tilstrækkelig omfattende, og at dobbeltarbejde i forbindelse med inspektioner og audit undgås. De nationale sikkerhedsmyndigheder kan udvikle en fælles tilsynsplan for at sikre, at der med jævne mellemrum gennemføres audit og andre inspektioner, idet der tages hensyn til transportoperationernes type og omfang i hver af de berørte medlemsstater.

Agenturet bistår sådanne samordningsaktiviteter ved at udarbejde retningslinjer.

10. De nationale sikkerhedsmyndigheder kan rette advarsler til infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, hvis de misligholder deres forpligtelser fastsat i stk. 1.

11. De nationale sikkerhedsmyndigheder anvender oplysninger indsamlet af agenturet i forbindelse med vurderingen af dossieret, jf. artikel 10, stk. 5, litra a), med henblik på at føre tilsyn med en jernbanevirksomhed efter udstedelse af dens EU-sikkerhedscertifikat. De anvender de oplysninger, der er indsamlet i forbindelse med sikkerhedsgodkendelsesprocessen i overensstemmelse med artikel 12 med henblik på at føre tilsyn med infrastrukturforvalteren.

12. Med henblik på fornyelse af EU-sikkerhedscertifikater anvender agenturet eller de kompetente nationale sikkerhedsmyndigheder, såfremt et sikkerhedscertifikat er udstedt i overensstemmelse med artikel 10, stk. 8, oplysninger indsamlet i forbindelse med tilsynsaktiviteterne. Med henblik på fornyelse af sikkerhedsgodkendelser anvender den nationale sikkerhedsmyndighed også oplysninger indsamlet i forbindelse med dens tilsynsaktiviteter.

13. Agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder træffer de fornødne foranstaltninger for at samordne og sikre fuld udveksling af de i stk. 10, 11 og 12 omhandlede oplysninger.

*Artikel 18***Principper for beslutningstagning**

1. Agenturet, når det behandler ansøgninger om et EU-sikkerhedscertifikat i overensstemmelse med artikel 10, stk. 1, og de nationale sikkerhedsmyndigheder udfører deres opgaver på en åben og ikkediskriminerende måde. De giver navnlig alle interesserede parter mulighed for at blive hørt og begrundet deres afgørelser.

De reagerer omgående på anmodninger og ansøgninger, fremsætter selv hurtigst muligt anmodninger om oplysninger og vedtager alle deres afgørelser inden fire måneder efter modtagelse af alle relevante oplysninger fra ansøgeren. De kan på et hvilket som helst tidspunkt anmode om teknisk bistand fra infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder eller andre kompetente organer til udførelsen af de i artikel 16 omhandlede opgaver.

Under udviklingen af de nationale rammer for sikkerhedsreguleringen hører de nationale sikkerhedsmyndigheder alle aktører og interesserede parter, herunder infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, fabrikanter, virksomheder, der udfører vedligeholdelsesarbejde, samt brugere og personalerepræsentanter.

2. De nationale sikkerhedsmyndigheder kan frit gennemføre alle inspektioner, audit og undersøgelser, der er nødvendige for varetagelsen af deres opgaver, og har adgang til alle relevante dokumenter og lokaler, anlæg og materiel hos infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder og om nødvendigt alle aktører omhandlet i artikel 4. Agenturet har samme rettigheder i forbindelse med jernbanevirksomheder, når det udfører sine sikkerhedscertificeringsopgaver i overensstemmelse med artikel 10, stk. 5.

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

4. De nationale sikkerhedsmyndigheder udveksler synspunkter og erfaringer, navnlig inden for det netværk, der er oprettet af agenturet, med henblik på at harmonisere kriterierne for deres beslutningstagning i Unionen.

*Artikel 19***Årlige rapporter**

De nationale sikkerhedsmyndigheder offentliggør en årlig rapport om deres aktiviteter det foregående år, som fremsendes til agenturet senest den 30. september. Rapporten indeholder oplysninger om:

- a) udviklingen i jernbanesikkerheden, herunder de på medlemsstatsniveau aggregerede fælles sikkerhedsindikatorer i overensstemmelse med artikel 5, stk. 1
- b) vigtige ændringer i lovgivning og forskrifter om jernbanesikkerhed
- c) udviklingen vedrørende sikkerhedscertificering og sikkerhedsgodkendelse
- d) resultaterne og erfaringerne fra tilsynet med infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, herunder antallet og resultatet af inspektioner og audit
- e) undtagelserne vedtaget i overensstemmelse med artikel 15, og
- f) jernbanevirksomheders og infrastrukturforvalteres erfaringer med anvendelsen af de relevante fælles sikkerhedsmetoder.

## KAPITEL V

## UNDERSØGELSE AF ULYKKER OG HÆNDELSER

*Artikel 20***Undersøglespligt**

1. Medlemsstaterne sørger for, at det i artikel 22 omhandlede undersøgelsesorgan gennemfører en undersøgelse efter enhver alvorlig ulykke på Unionens jernbanesystem. Formålet med undersøgelsen skal være, hvor det er muligt, at forbedre jernbanesikkerheden og forebygge ulykker.

2. Det i artikel 22 omhandlede undersøgelsesorgan kan også undersøge ulykker og hændelser, som under lidt anderledes omstændigheder kunne have resulteret i alvorlige ulykker, herunder tekniske fejl ved de strukturelt definerede delsystemer eller ved interoperabilitetskomponenterne i Unionens jernbanesystem.

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

- a) ulykkens eller hændelsens alvor
  - b) hvorvidt den er led i en række ulykker eller hændelser af relevans for systemet som helhed
  - c) dens indvirkning på jernbanesikkerheden, og
  - d) henvendelser fra infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, den nationale sikkerhedsmyndighed eller medlemsstaterne.
3. Omfanget af og proceduren for undersøgelserne fastlægges af undersøgelsesorganet under hensyntagen til artikel 21 og 23 og afhængigt af, hvilke erfaringer man forventer at kunne drage af ulykken eller hændelsen med henblik på forbedring af sikkerheden.
4. Undersøgelsen vedrører under ingen omstændigheder spørgsmålet om placering af skyld eller erstatningsansvar.

#### Artikel 21

#### Undersøgelsens status

1. Medlemsstaterne fastsætter inden for rammerne af deres respektive retssystemer en retlig status for den undersøgelse af ulykker og hændelser, som sætter undersøgelseslederne i stand til at udføre deres opgave så effektivt og hurtigt som muligt.
2. I overensstemmelse med deres nationale lovgivning sørger medlemsstaterne for, at de myndigheder, der er ansvarlige for en eventuel retslig efterforskning, samarbejder fuldt ud, og sikrer, at undersøgelsespersonalet hurtigst muligt har adgang til oplysninger og bevismateriale, der er relevant for undersøgelsen. De skal navnlig have:
  - a) omgående adgang til ulykkes- eller hændelsesstedet samt til det involverede rullende materiel, den relevante infrastruktur og trafikstyrings- og signalanlæg
  - b) ret til straks at registrere bevismateriale og foretage kontrolleret fjernelse af vragele, infrastrukturanlæg eller komponenter til undersøgelses- eller analyseformål
  - c) ubegrænset adgang og ret til i undersøgelsen at gøre brug af indholdet af registreringsinstrumenter om bord og udstyr til optagelse af verbal kommunikation og registrering af signal- og trafikstyringssystemets drift
  - d) adgang til resultaterne af undersøgelsen eller obduktionen af dødsofre
  - e) adgang til resultaterne af undersøgelserne af togpersonale og andet jernbanepersonale, der var involveret i ulykken eller hændelsen
  - f) mulighed for selv at afhøre jernbanepersonale, der var involveret i ulykken eller hændelsen, og andre vidner, og
  - g) adgang til alle relevante oplysninger eller al relevant dokumentation, der forefindes hos infrastrukturforvalteren, jernbanevirksomhederne, enhederne med ansvar for vedligeholdelse og den nationale sikkerhedsmyndighed.
3. Agenturet samarbejder med undersøgelsesorganet, når undersøgelsen omfatter køretøjer, der er godkendt af agenturet, eller jernbanevirksomheder, der er certificeret af agenturet. Det fremlægger hurtigst muligt alle ønskede oplysninger eller al ønsket dokumentation for undersøgelsesorganet, efter anmodning med en redegørelse.
4. Undersøgelsen udføres uafhængigt af alle former for retslig efterforskning.

## Artikel 22

### Undersøgelsesorgan

1. Hver medlemsstat sørger for, at den i artikel 20 omhandlede undersøgelse af ulykker og hændelser varetages af et permanent organ, som omfatter mindst én person, der kan varetage funktionen som undersøgelsesleder i tilfælde af en ulykke eller hændelse. Dette organ er med hensyn til organisation, retlig struktur og beslutningstagning uafhængigt af alle infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, afgiftsorganer, infrastrukturtildelingsorganer og overensstemmelsesvurderingsorganer og alle andre parter, hvis interesser kan komme i et modsætningsforhold til de opgaver, der pålægges undersøgelsesorganet. Det fungerer desuden uafhængigt af den nationale sikkerhedsmyndighed, agenturet og alle organer med ansvar for regulering af jernbanesektoren.

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

3. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om, at jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og i givet fald den nationale sikkerhedsmyndighed er forpligtet til omgående at meddele de i artikel 20 omhandlede ulykker og hændelser til undersøgelsesorganet og til at viderebringe alle tilgængelige oplysninger. Hvor det er relevant, ajourføres denne meddelelse, så snart eventuelle manglende oplysninger foreligger.

Undersøgelsesorganet træffer hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest to måneder efter modtagelse af meddelelsen om ulykken eller hændelsen afgørelse om at indlede undersøgelsen.

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

5. Om nødvendigt, og forudsat at det ikke undergraver undersøgelsesorganets uafhængighed, jf. stk. 1, kan undersøgelsesorganet anmode undersøgelsesorganer fra andre medlemsstater eller agenturet om at bistå med ekspertise eller foretage tekniske inspektioner, analyser eller evalueringer.

6. Medlemsstaterne kan give undersøgelsesorganet til opgave at undersøge andre jernbaneulykker og -hændelser end de i artikel 20 nævnte.

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

Agenturet bistår undersøgelsesorganerne i varetagelsen af denne opgave i overensstemmelse med artikel 38, stk. 2, i forordning (EU) 2016/796, jf. dog stk. 1.

Undersøgelsesorganerne udarbejder med støtte fra agenturet i overensstemmelse med artikel 38, stk. 2, i forordning (EU) 2016/796 et peerevalueringsprogram, hvor alle undersøgelsesorganer opfordres til at deltage med henblik på at overvåge deres effektivitet og uafhængighed. Undersøgelsesorganerne offentliggør med støtte fra det sekretariat, der er omhandlet i artikel 38, stk. 2, i forordning (EU) 2016/796:

- a) det fælles peerevalueringsprogram og evalueringskriterierne, og
- b) en årlig rapport om programmet, der fremhæver de identificerede stærke sider og forslag til forbedringer.

Peerevalueringsrapporterne fremsendes til alle undersøgelsesorganer og til agenturet. Rapporterne offentliggøres på frivillig basis.

## Artikel 23

### Undersøgelsesprocedurer

1. En ulykke eller hændelse, der er nævnt i artikel 20, undersøges af undersøgelsesorganet i den medlemsstat, hvori den indtraf. Hvis det ikke er muligt at fastslå, i hvilken medlemsstat den indtraf, eller hvis den indtraf på eller tæt ved grænsen mellem to medlemsstater, aftaler de relevante undersøgelsesorganer, hvilket af dem der skal gennemføre undersøgelsen, eller de aftaler at gennemføre den i gensidigt samarbejde. I første tilfælde får det andet undersøgelsesorgan mulighed for at deltage i undersøgelsen og modtager alle oplysninger om resultaterne.

Undersøgelser fra andre medlemsstater indbydes i givet fald til at deltage i en undersøgelse, såfremt:

- a) en jernbanevirksomhed, som er etableret og godkendt i én af disse medlemsstater, er impliceret i ulykken eller hændelsen, eller
- b) et køretøj, der er registreret eller vedligeholdes i en af disse medlemsstater, er impliceret i ulykken eller hændelsen.

Undersøgelser fra indbudte medlemsstater tillægges de fornødne beføjelser, så de efter anmodning kan være med til at indsamle bevismateriale til en anden medlemsstats undersøgelsesorgan.

Undersøgelser fra indbudte medlemsstater skal have adgang til de fornødne oplysninger og det fornødne bevismateriale, så de kan deltage reelt i undersøgelsen under overholdelse af de nationale love vedrørende retslige procedurer.

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

2. For hver ulykke eller hændelse sørger det organ, der er ansvarligt for undersøgelsen, for, at de nødvendige ressourcer er til rådighed, herunder den nødvendige driftsmæssige og tekniske ekspertise til at udføre undersøgelsen. Ekspertisen kan hentes i eller uden for organet alt efter karakteren af den ulykke eller hændelse, der skal undersøges.
3. Undersøgelsen gennemføres under størst mulig åbenhed, så alle parter får mulighed for at blive hørt og underrettet om resultaterne. Den relevante infrastrukturforvalter og de relevante jernbanevirksomheder, den nationale sikkerhedsmyndighed, agenturet, ofrene og deres familie, ejere af beskadigede genstande, fabrikanten, de involverede beredskabs-tjenester og repræsentanter for personale og brugere skal gives mulighed for at fremlægge relevante tekniske oplysninger med henblik på at forbedre undersøgelsesrapportens kvalitet. Undersøgelsesorganet tager også hensyn til ofrenes og deres families rimelige behov og holder dem underrettet om de fremskridt, der er gjort i undersøgelsen.
4. Undersøgelsesorganet afslutter sine undersøgelser på ulykkesstedet i løbet af så kort tid som muligt for at give infrastrukturforvalteren mulighed for at genoprette infrastrukturen og åbne den for jernbanetransporttjenester så hurtigt som muligt.

#### Artikel 24

#### Rapporter

1. Der skal for en undersøgelse af en ulykke eller hændelse som omhandlet i artikel 20 udarbejdes rapporter i en passende form i forhold til ulykkens eller hændelsens karakter og alvor og undersøgelsesresultaternes relevans. I rapporterne oplyses om formålet med undersøgelsen som omhandlet i artikel 20, stk. 1, og de indeholder i givet fald anbefalinger på sikkerhedsområdet.
2. Undersøgelsesorganet offentliggør den endelige rapport hurtigst muligt og normalt senest 12 måneder efter datoen for tildragelsen. Hvis den endelige rapport ikke kan offentliggøres inden for 12 måneder, udsender undersøgelsesorganet en foreløbig erklæring som minimum på hver årsdag for ulykken med nærmere oplysninger om fremskridt i relation til undersøgelsen og eventuelle sikkerhedsspørgsmål, der er blevet rejst. Rapporten, herunder anbefalinger på sikkerhedsområdet, fremsendes til de i artikel 23, stk. 3, nævnte relevante parter og til berørte organer og parter i andre medlemsstater.

Under hensyntagen til undersøgelsesorganernes erfaringer fastlægger Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter rapporteringsstrukturen, der skal følges så nøje som muligt i forbindelse med undersøgelsesrapporter om ulykker og hændelser. Rapporteringsstrukturen skal omfatte følgende elementer:

- a) en beskrivelse af tildragelsen og baggrunden herfor
- b) en undersøgelses- og afhøringsrapport, herunder om sikkerhedsledelsessystemet, forskrifterne og bestemmelserne, som finder anvendelse, det rullende materiel og de tekniske anlægs funktionsdygtighed, organiseringen af arbejdskraft, dokumentationen for driftssystemet og tidligere tildragelser af tilsvarende karakter

- c) analyser og konklusioner for så vidt angår årsagerne til tildragelsen, herunder medvirkende faktorer i forbindelse med:
- i) de involverede personers handlinger
  - ii) det rullende materiels eller de tekniske anlægs tilstand
  - iii) personalets færdigheder, procedurer og vedligeholdelse
  - iv) det overordnede forskriftværk, og
  - v) anvendelsen af sikkerhedsledelsessystemet.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 28, stk. 3.

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

#### Artikel 25

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

1. Inden syv dage efter, at der er truffet afgørelse om at indlede en undersøgelse, underretter undersøgelsesorganet agenturet herom. Der oplyses om dato og tidspunkt for tildragelsen samt stedet og tildragelsens karakter og konsekvenser med hensyn til dræbte, tilskadekomne og materielle skader.
2. Undersøgelsesorganet fremsender en kopi til agenturet af de endelige rapporter i artikel 24, stk. 2, og den årlige rapport i artikel 24, stk. 3.

#### Artikel 26

##### **Anbefalinger på sikkerhedsområdet**

1. En anbefaling på sikkerhedsområdet udstedt af et undersøgelsesorgan giver under ingen omstændigheder formodning om skyld eller erstatningsansvar for en ulykke eller hændelse.
2. Anbefalinger stiles til den nationale sikkerhedsmyndighed, og, hvis det er nødvendigt på grund af anbefalingens karakter, til agenturet, til andre organer eller myndigheder i den berørte medlemsstat eller til andre medlemsstater. Medlemsstaterne, deres nationale sikkerhedsmyndigheder og agenturet træffer inden for deres kompetenceområder de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der tages behørigt hensyn til undersøgelsesorganernes anbefalinger på sikkerhedsområdet, og at de i givet fald følges op af korrigerende foranstaltninger.
3. Agenturet, den nationale sikkerhedsmyndighed og andre myndigheder eller organer eller i givet fald andre medlemsstater, til hvem der er stilet anbefalinger, giver med jævne mellemrum undersøgelsesorganet tilbagemelding om, hvilke foranstaltninger der er truffet eller planlagt som resultat af en given anbefaling.

#### KAPITEL VI

##### OVERGANGSBESTEMMELSER OG AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

#### Artikel 27

##### **Udøvelse af de delegerede beføjelser**

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 6, stk. 6, og artikel 7, stk. 6, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 15. juni 2016. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlament eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen følger sin sædvanlige praksis og gennemfører høringer med eksperter, herunder eksperter fra medlemsstaterne, før den vedtager disse delegerede retsakter.

4. Den i artikel 6, stk. 6, og artikel 7, stk. 6, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 6, stk. 6, og artikel 7, stk. 6, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

#### Artikel 28

##### Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er omhandlet i artikel 51 i direktiv (EU) 2016/797. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011.
3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendes.

#### Artikel 29

##### Rapport og yderligere indsats på EU-plan

1. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemførelsen af dette direktiv senest den 16. juni 2021 og derefter hvert femte år, navnlig for at overvåge effektiviteten af foranstaltningerne i forbindelse med udstedelsen af EU-sikkerhedscertifikater.

Rapporten ledsages om nødvendigt af forslag til yderligere EU-tiltag.

2. Agenturet evaluerer udviklingen af en sikkerhedskultur, herunder indberetning af tildragelser. Det forelægger senest den 16. juni 2024 Kommissionen en rapport, i givet fald ledsaget af anbefalinger om forbedringer af systemet. Kommissionen træffer passende foranstaltninger på grundlag af disse anbefalinger og fremsætter i givet fald forslag til ændringer af dette direktiv.

3. Senest den 16. december 2017 aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om de foranstaltninger, der er truffet med henblik på følgende mål:

- a) fabrikanternes ansvar for at mærke de sikkerhedskritiske dele, der kører på de europæiske jernbanenet, med en identifikationskode, idet de sikrer, at identifikationskoden klart identificerer delen, fabrikantens navn og de vigtigste produktionsoplysninger
- b) de sikkerhedskritiske deles fuldstændige sporbarhed, sporbarheden af deres vedligeholdelsesaktiviteter og angivelse af deres driftstid og
- c) angivelse af fælles obligatoriske principper for vedligeholdelsen af disse dele.

#### Artikel 30

##### Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i henhold til dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at disse bestemmelser gennemføres. Sanktionerne må ikke være diskriminerende og skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om disse bestemmelser inden den i artikel 33, stk. 1, anførte dato og giver den omgående meddelelse om alle efterfølgende ændringer, der berører de pågældende bestemmelser.



*Artikel 31***Overgangsbestemmelser**

1. Bilag V til direktiv 2004/49/EF finder fortsat anvendelse indtil anvendelsesdatoen for de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 24, stk. 2, i nærværende direktiv.
2. Uden at dette berører denne artikels stk. 3, er jernbanevirksomheder, som skal certificeres mellem den 15. juni 2016 og den 16. juni 2019 omfattet af direktiv 2004/49/EF. Sådanne sikkerhedscertifikater er gyldige frem til deres udløbsdato.
3. Fra senest den 16. juni 2019 udfører agenturet de certificeringsrelaterede opgaver i henhold til artikel 10 for så vidt angår operationsområder i de medlemsstater, der ikke har underrettet agenturet og Kommissionen i overensstemmelse med artikel 33, stk. 2. Uanset artikel 10 kan de nationale sikkerhedsmyndigheder i de medlemsstater, der har underrettet agenturet og Kommissionen i henhold til artikel 33, stk. 2, fortsat udstede certifikater i overensstemmelse med direktiv 2004/49/EF indtil den 16. juni 2020.

*Artikel 32***Agenturets henstillinger og udtalelser**

Agenturet fremsætter henstillinger og udtalelser i henhold til artikel 13 i forordning (EU) 2016/796 med henblik på anvendelsen af dette direktiv. Der kan tages hensyn til disse henstillinger og udtalelser, når Unionen vedtager retsakter i medfør af dette direktiv.

*Artikel 33***Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme artikel 2, 3, 4, artikel 8-11, artikel 12, stk. 5, artikel 15, stk. 3, artikel 16-19, artikel 21, stk. 2, artikel 23, stk. 3 og 7, artikel 24, stk. 2, artikel 26, stk. 3, og bilag II og III senest den 16. juni 2019. De tilsender straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.
2. Medlemsstaterne kan forlænge den i stk. 1 omhandlede gennemførelsesperiode i med yderligere et år. Med henblik herpå underretter medlemsstater, som ikke indfører de nødvendige love og administrative bestemmelser inden for den overgangsperiode, der er nævnt i stk. 1, senest den 16. december 2018 agenturet og Kommissionen herom og giver begrundelsen for en sådan forlængelse.
3. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De skal også indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til det direktiv, der ophæves ved nærværende direktiv, læses som henvisninger til nærværende direktiv. De nærmere regler for henvisningen og affattelsen af den nævnte oplysning fastsættes af medlemsstaterne.
4. Forpligtelsen til at gennemføre nærværende direktiv i national ret og implementere det gælder ikke for Cypern og Malta, så længe der ikke er etableret noget jernbanesystem på deres områder.

Når et offentligt eller privat organ indgiver en officiel anmodning om at bygge en jernbanelinje med henblik på drift udført af en eller flere jernbanevirksomheder, vedtager de pågældende medlemsstater foranstaltninger med henblik på at gennemføre bestemmelserne i nærværende direktiv senest to år efter, at anmodningen er modtaget.

*Artikel 34***Ophævelse**

Direktiv 2004/49/EF som ændret ved de direktiver, der er angivet i del A i bilag IV, ophæves med virkning fra den 16. juni 2020, uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristerne for de i del B i bilag IV angivne direktivers gennemførelse i national ret og anvendelse.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag V.

*Artikel 35*

### **Ikrafttræden**

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

*Artikel 36*

### **Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 11. maj 2016.

*På Europa-Parlamentets vegne*

M. SCHULZ

*Formand*

*På Rådets vegne*

J.A.HENNIS-PLASSCHAERT

*Formand*

---

## BILAG I

**FÆLLES SIKKERHEDSINDIKATORER**

Fælles sikkerhedsindikatorer indberettes til de nationale sikkerhedsmyndigheder:

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

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

**1. Indikatorer vedrørende ulykker**

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

- sammenstød mellem tog og jernbanekøretøjer
- togsammenstød med forhindringer inden for fritrumsprofilen
- afsporinger
- ulykker i jernbaneoverkørsler, herunder ulykker, der involverer fodgængere på jernbaneoverkørsler, jf. yderligere specificering af de fem typer ulykker i jernbaneoverkørsler i punkt 6.2
- personulykker, der involverer rullende materiel i bevægelse, bortset fra selvmord og selvmordsforsøg
- brande i rullende materiel
- andre.

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

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

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

**2. Indikatorer vedrørende farligt gods**

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

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

**3. Indikatorer for selvmord**

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

**4. Indikatorer for forløbere til ulykker**

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

- skinnebrud
- solkurver og andre fejl i den relative sporbeliggenhed
- signalfejl

- forbikørsel af stopsignal ved passering af et farepunkt
- forbikørsel af stopsignal uden passering af et farepunkt
- defekte hjul på rullende materiel i drift
- defekte aksler på rullende materiel i drift.

Alle forløbere skal indberettes, både dem, der fører til ulykker, og dem, der ikke gør. (Forløbere, som forårsager en væsentlig ulykke, indberettes også under indikatorer for forløbere, mens forløbere, som ikke forårsager en væsentlig ulykke, kun indberettes under indikatorer for forløbere).

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

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

- antal dræbte og alvorligt tilskadede omkomne ganget med værdien af at forebygge, at én person bliver offer for en ulykke (værdien af ét forebygget ulykkesoffer, VPC: Value of Preventing a Casualty)
- omkostningerne ved miljøskader
- omkostningerne ved materialeskader på rullende materiel eller infrastruktur
- omkostningerne ved forsinkelser, der skyldes ulykker.

Nationale sikkerhedsmyndigheder indberetter de samfundsøkonomiske omkostninger ved væsentlige ulykker.

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

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

##### 6.1. Procentandel strækninger, hvor et driftssikringssystem (TPS) er taget i brug, og procentandel togkilometer med brug af mobile driftssikringssystemer, hvor disse systemer omfatter:

- advarsler
- advarsler og automatisk stop
- advarsler, automatisk stop og punktvis overvågning af hastighed
- advarsler, automatisk stop og løbende overvågning af hastighed.

##### 6.2. Antal jernbaneoverkørsler (i alt, pr. strækningkilometer og pr. sporkilometer) fordelt på følgende fem typer:

- a) usikrede jernbaneoverkørsler
- b) sikrede jernbaneoverkørsler
  - i) manuelle
  - ii) automatiske med advarselsanlæg på brugersiden
  - iii) automatiske med beskyttelse på brugersiden
  - iv) beskyttelse på banesiden.

—

## Tillæg

**Fælles definitioner til brug for de fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af de samfundsøkonomiske omkostninger ved ulykker****1. Indikatorer vedrørende ulykker**

- 1.1. »væsentlig ulykke«: Enhver ulykke, hvori der er involveret mindst ét jernbanekøretøj i bevægelse, og som resulterer i mindst én dræbt eller alvorligt tilskadekommen person, eller i omfattende ødelæggelse af materiel, spor eller andre anlæg eller miljøet eller i omfattende forstyrrelse af trafikken. Ulykker i værksteder, lagre og depoter medregnes ikke.
- 1.2. »omfattende ødelæggelse af materiel, spor eller andre anlæg eller miljøet«: Ødelæggelser for mindst 150 000 EUR.
- 1.3. »omfattende forstyrrelse af trafikken«: Togtrafikken er indstillet i 6 timer eller mere på en hovedbanestrækning.
- 1.4. »tog«: Et eller flere jernbanekøretøjer, der trækkes af et eller flere lokomotiver eller motorvogne, eller en motorvogn, der kører alene under et bestemt nummer eller en specifik betegnelse fra et fast startpunkt til et fast slutpunkt. Et lokomotiv, der kører alene, betragtes som et tog.
- 1.5. »sammenstød mellem tog og jernbanekøretøjer«: Frontalt sammenstød mellem to tog eller sammenstød mellem front og bagende af to tog eller et sideværts sammenstød mellem en del af et tog og en del af et andet tog eller et jernbanekøretøj eller rangerende rullende materiel.
- 1.6. »togsammenstød med forhindringer inden for fritrumsprofilen«: Et sammenstød mellem en del af et tog og genstande, som er fast anbragt eller midlertidigt befinder sig på eller nær sporet (undtagen ved jernbaneoverkørsler, hvis genstandene er tabt af krydsende køretøjer eller brugere). Definitionen omfatter også sammenstød med køreledninger.
- 1.7. »afsporing«: Enhver hændelse, hvor mindst ét af et togs hjul løber af sporet.
- 1.8. »ulykke i jernbaneoverkørsler«: Enhver ulykke i jernbaneoverkørsler, der involverer mindst ét jernbanekøretøj og et eller flere krydsende køretøjer, andre krydsende brugere, f.eks. fodgængere, eller genstande, der midlertidigt befinder sig på eller nær sporet, hvis de er tabt af krydsende køretøjer eller brugere.
- 1.9. »personulykke, der involverer rullende materiel i bevægelse«: Skader på en eller flere personer, som enten rammes af et jernbanekøretøj eller en del af et jernbanekøretøj eller af en genstand, der er fastgjort til eller har løsrevet sig fra køretøjet. Definitionen omfatter også personer, som falder ud af jernbanekøretøjer, og personer, som falder eller rammes af løse genstande under befordring i jernbanekøretøjer.
- 1.10. »brand i rullende materiel«: Brande eller eksplosioner i jernbanekøretøjer (inklusive deres last) undervejs mellem afgangsstation og bestemmelsessted, herunder når de holder på afgangsstationen, bestemmelsesstedet eller ved mellemstop samt under omrangering.
- 1.11. »andre typer ulykker«: Enhver anden ulykke end sammenstød mellem tog og jernbanekøretøjer, togsammenstød med forhindringer inden for fritrumsprofilen, afsporinger, ulykker i jernbaneoverkørsler, personulykker, der involverer rullende materiel i bevægelse eller brande i rullende materiel.
- 1.12. »passager«: Enhver, der foretager en rejse med jernbane, eksklusiv togpersonele. I ulykkesstatistikker omfatter dette også personer, der prøver at stige på eller af et tog i bevægelse.
- 1.13. »personale eller kontrahent«: Enhver person, der er beskæftiget i tilknytning til en jernbane, og som er på arbejde på ulykkestidspunktet. Definitionen omfatter kontrahenters personale og selvstændige kontrahenter samt togpersonelet og personer, der betjener rullende materiel og infrastrukturanlæg.
- 1.14. »brugere af jernbaneoverkørsler«: Enhver, der bruger en jernbaneoverkørsel til at krydse jernbanen ved hjælp af et transportmiddel eller til fods.
- 1.15. »person, der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer«: Alle, der opholder sig på en jernbanes område, hvor det er forbudt, undtagen brugere af jernbaneoverkørsler.
- 1.16. »andre personer, der befinder sig på en perron«: Enhver person, der befinder sig på en perron, og som ikke kan defineres som »passager«, »personale eller kontrahent«, »brugere af jernbaneoverkørsler«, »andre personer, der ikke befinder sig på en perron« eller »personer, der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer«.

- 1.17. »andre personer, der ikke befinder sig på en perron«: Enhver person, der ikke befinder sig på en perron, og som ikke kan defineres som »passager«, »personale eller kontrahent«, »brugere af jernbaneoverkørsler«, »andre personer, der befinder sig på en perron« eller »personer, der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer«.
- 1.18. »dræbt«: Person, der dræbes på stedet eller dør inden for 30 dage som følge af en ulykke. Selvmord medregnes ikke.
- 1.19. »alvorligt tilskadekommet (person)«: Person, som har været indlagt på sygehus i mere end 24 timer som følge af en ulykke. Selvmordsforsøg medregnes ikke.

## 2. Indikatorer vedrørende farligt gods

- 2.1. »ulykke i forbindelse med transport af farligt gods«: Enhver ulykke eller hændelse, der skal indberettes i henhold til kapitel 1.8.5 i RID <sup>(1)</sup>/ADR.
- 2.2. »farligt gods«: Stoffer og genstande, som ikke må transporteres i henhold til RID, eller kun må transporteres i henhold til betingelser, der er fastsat i RID.

## 3. Indikatorer for selvmord

- 3.1. »selvmord«: Handling, hvormed en person forsætligt påfører sig skade med døden til følge, og som registreres som sådan af de kompetente nationale myndigheder.
- 3.2. »selvmordsforsøg«: Handling, hvormed en person forsætligt påfører sig selv skade med alvorlig personskade til følge.

## 4. Indikatorer for forløbere til ulykker

- 4.1. »skinnebrud«: Enhver skinne, som er gået i to eller flere stykker, eller enhver skinne, hvorfra der løsriver sig et stykke metal, der efterlader et hul på mere end 50 mm længde og mere end 10 mm dybde på kørefladeren.
- 4.2. »solkurver og andre fejl i den relative sporbeliggenhed«: Fejl i sporkontinuum eller- geometri, som af sikkerhedshensyn kræver lukning af sporet eller omgående nedsættelse af den tilladte hastighed.
- 4.3. »signalfejl«: Enhver teknisk fejl i signalsystemet (enten på infrastrukturen eller på det rullende materiel), som medfører et mindre restriktivt signal end krævet.
- 4.4. »forbikørsel af stopsignal ved passering af et farepunkt«: Enhver situation, hvor en hvilken som helst del af toget kører længere frem end tilladt og passerer farepunktet.
- 4.5. »forbikørsel af stopsignal uden passering af et farepunkt«: Enhver situation, hvor en hvilken som helst del af toget kører længere frem end tilladt, men ikke passerer farepunktet.

At køre længere frem end tilladt som omhandlet i punkt 4.4. og 4.5. ovenfor vil sige at køre forbi:

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

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

Nationale sikkerhedsmyndigheder kan indberette om de fire led under dette punkt hver for sig, men de skal mindst indberette en samlet indikator med data for alle fire punkter.

- 4.6. »defekt hjul på rullende materiel i drift«: Brud, der påvirker hjulet, og dermed skaber risiko for ulykker (afsporing eller sammenstød).

<sup>(1)</sup> Forskrifter vedrørende international jernbanetransport af farligt gods som vedtaget i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om inlandstransport af farligt gods (EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13).

4.7. »defekt aksel på rullende materiel i drift«: Brud, der påvirker akslen, og dermed skaber risiko for ulykker (afsporing eller sammenstød).

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

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

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

Ved beregningen af omkostningerne ved ulykker behandles dræbte og alvorligt tilskadede hver for sig (forskellig VPC for dræbte og alvorligt tilskadede).

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

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

- skønnene skal tage udgangspunkt i et system for værdiansættelse af mortalitetsrisikoreduktion i transportsektoren, der bygger på undersøgelse af WTP efter »stated preference«-metoder
- de adspurgte respondenter skal udgøre et repræsentativt udsnit af den pågældende befolkning. De skal navnlig afspejle befolkningens alders-/indkomststruktur samme med andre relevante socioøkonomiske og/eller demografiske kendetegn
- metode til at finde frem til WTP-værdier: Undersøgelsen skal tilrettelægges sådan, at spørgsmålene er klare og meningsfulde for respondenterne.

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

5.3. Definitioner

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

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

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

VT = pengeværdien af rejsetidsbesparelser

Værdien af tid for en togpassager (en time)

$$VT_p = [VT \text{ for arbejdsrejsende}] * [\text{de arbejdsrejsendes årgennemsnitlige andel i procent af alle rejsende}] + [VT \text{ for andre end arbejdsrejsende}] * [\text{andre end arbejdsrejsendes årgennemsnitlige andel i procent af alle rejsende}]$$

VT<sub>p</sub> måles i euro pr. passager pr. time.

»arbejdsrejsende«: En passager, der rejser i forbindelse med erhvervmæssig virksomhed, dog ikke pendlere.

Værdien af tid for et godstog (en time)

$$VT_f = [VT \text{ for godstog}] * [(\text{ton-km}) / (\text{tog-km})]$$

VT<sub>f</sub> måles i euro pr. ton gods pr. time.

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

CM = omkostninger ved 1 minuts forsinkelse af et tog

Persontog

$$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(passager-km)/(tog-km)]$$

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

Godstog

$$CM_f = K2 * (VT_f/60)$$

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

Omkostninger ved ulykkesbetingede forsinkelser =  $CM_p$  \*(minutters forsinkelse af persontog) +  $CM_f$  \*(minutters forsinkelse af godstog)

Modellens anvendelsesområde

Omkostninger ved forsinkelser i forbindelse med væsentlige ulykker beregnes således:

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

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

- 6.1. »driftssikringssystem (TSP)«: Et system, som hjælper med at gennemtvinge overholdelse af signaler og hastighedsbegrænsninger.
- 6.2. »mobile systemer«: systemer, der hjælper lokomotivføreren med at respektere signaler langs strækningen og førerrumssignaler og dermed yder beskyttelse mod farepunkter og håndhæver hastighedsbegrænsninger. Mobile driftssikringssystemer kan beskrives således:
- a) advarsler: advarer automatisk advarer lokomotivføreren
  - b) advarsler og automatisk stop: advarer automatisk lokomotivføreren og stopper automatisk toget, når et stopsignal passerer
  - c) advarsler, automatisk stop og punktvis overvågning af hastighed: yder beskyttelse ved farepunkter. »Punktvis overvågning af hastighed« betyder, at hastigheden overvåges på visse steder (fartfælder), når toget nærmer sig et signal
  - d) advarsler, automatisk stop og løbende overvågning af hastighed: yder beskyttelse ved farepunkter og overvåger løbende strækningens hastighedsbegrænsninger. »Løbende overvågning af hastighed« betyder, at den maksimalt tilladte målhastighed løbende indikeres og håndhæves på alle strækningsafsnit.
- Type d) betragtes som et automatisk driftssikringssystem (ATP).
- 6.3. »jernbaneoverkørsel«: Enhver niveauskæring mellem en vej eller en passage og en jernbane som godkendt af infrastrukturforvalteren og åben for brugere af offentlige eller private veje. Passager mellem perroner på stationer og passager over spor, som kun må anvendes af ansatte, er ikke omfattet af denne definition.
- 6.4. »vej«: Med henblik på ulykkesstatistik, enhver offentlig eller privat vej, gade eller landevej, herunder også gangstier og cykelstier.
- 6.5. »passage«: Enhver rute, der ikke er en vej, som personer, dyr, køretøjer og maskiner kan benytte.
- 6.6. »usikret jernbaneoverkørsel«: En jernbaneoverkørsel, hvor der ikke aktiveres nogen form for advarselssystem eller beskyttelse, når brugerne ikke kan benytte overkørslen i sikkerhed.
- 6.7. »sikret jernbaneoverkørsel«: En jernbaneoverkørsel, hvor brugerne beskyttes mod eller advares om tog, der nærmer sig, af anordninger, der aktiveres, når brugerne ikke kan benytte overkørslen i sikkerhed.
- Beskyttelse i form af fysiske hindringer omfatter:
    - halv- eller helbomme
    - porte.



- Advarsel ved hjælp af fast monteret udstyr ved jernbaneoverkørsler:
  - synlige anordninger: lyssignaler
  - hørbare anordninger: klokker, horn osv.

Sikrede jernbaneoverkørsler klassificeres som:

- a) manuelle: en jernbaneoverkørsel, hvor beskyttelsen eller advarselsanlægget på brugersiden aktiveres manuelt af en baneansat
- b) automatiske med advarselsanlæg på brugersiden: en jernbaneoverkørsel, hvor advarselsanlægget på brugersiden aktiveres af et tog, der nærmer sig
- c) automatiske med beskyttelse på brugersiden: en jernbaneoverkørsel, hvor beskyttelsen på brugersiden aktiveres af et tog, der nærmer sig. Dette omfatter også jernbaneoverkørsler med både beskyttelse og advarselsanlæg på brugersiden
- d) beskyttede på banesiden: en jernbaneoverkørsel, hvor et signal eller andet driftsikringssystem kun tillader et tog at køre frem, hvis jernbaneoverkørslen er fuldt beskyttet på brugersiden, og der ikke er nogen i færd med at passere den.

## 7. Definitioner af måleenheder

- 7.1. »tog-km«: Måleenhed svarende til et togs bevægelse over en strækning på én kilometer. Den afstand, der anvendes, er så vidt muligt den afstand, der faktisk er tilbagelagt, ellers anvendes jernbanenettets standardafstand mellem start- og slutpunkt. Kun strækningen på det indberettende lands område skal tages i betragtning.
  - 7.2. »passager-km«: Måleenhed svarende til befordringen af én passager med jernbane over en strækning på én kilometer. Kun strækningen på det indberettende lands område skal tages i betragtning.
  - 7.3. »stræknings-km«: Længden i kilometer af jernbanenettet i medlemsstaterne, hvis omfang er fastlagt i artikel 2. For flersporede banestrækninger medregnes kun afstanden mellem start- og slutpunkt.
  - 7.4. »spor-km«: Længden i kilometer af jernbanenettet i medlemsstaterne, hvis omfang er fastlagt i artikel 2. På en flersporet banestrækning medregnes hvert spor for sig.
-

## BILAG II

**MEDDELELSE AF NATIONALE SIKKERHEDSFORSKRIFTER**

Nationale sikkerhedsforskrifter meddelt i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra a), omfatter:

1. forskrifter vedrørende eksisterende nationale sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder
  2. forskrifter vedrørende krav til sikkerhedsledelsessystemer og sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder
  3. fælles driftsregulativer for jernbanenettet, som endnu ikke er omfattet af TSI'er, herunder regulativer vedrørende signal- og trafikstyringssystemet
  4. forskrifter indeholdende krav om yderligere interne driftsregler (virksomhedsregler), som skal fastsættes af infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder
  5. forskrifter vedrørende krav til personale, der udfører sikkerhedskritiske opgaver, herunder udvælgelseskriterier, helbredstilstand, faglig uddannelse og certificering, såfremt de endnu ikke er omfattet af en TSI
  6. forskrifter vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser.
-

## BILAG III

**Krav og vurderingskriterier for organisationer, der ansøger om et ECM-certifikat eller om et certifikat til vedligeholdelsesopgaver, som outsources af en enhed med ansvar for vedligeholdelse**

Alle relevante dele af organisationens ledelse skal dokumenteres, bl.a. med en beskrivelse af ansvarsfordelingen inden for organisationen og i forhold til underentreprenører. Dokumentationen skal vise, hvordan kontrollen er sikret fra ledelsens side på forskellige niveauer, hvordan personalet og deres repræsentanter på alle niveauer er inddraget, og hvordan der sikres en løbende forbedring.

Følgende grundlæggende krav anvendes for de fire funktioner i en enhed med ansvar for vedligeholdelse, der skal dækkes af organisationen selv eller ved hjælp af kontraktlige arrangementer:

1. Ledelse — forpligtelse til udvikling og gennemførelse af organisationens vedligeholdelsessystem og til kontinuerlig forbedring af dets effektivitet.
2. Risikovurdering — en struktureret strategi for vurdering af risici forbundet med vedligeholdelsen af køretøjer, herunder risici, som er en direkte følge af driftsprocesser og andre organisationers eller personers aktiviteter, og for identifikation af passende risikostyringsforanstaltninger.
3. Overvågning — en struktureret strategi, som sikrer, at der er indført risikostyringsforanstaltninger, at de fungerer korrekt og medvirker til at opnå organisationens mål.
4. Løbende forbedring — en struktureret strategi for analyse af oplysninger indsamlet gennem regelmæssig overvågning, revision eller andre relevante kilder og for anvendelse af resultaterne til at drage erfaringer og indføre forebyggende eller korrigerende foranstaltninger med henblik på at bibeholde eller forbedre sikkerhedsniveauet.
5. Struktur og ansvar — en struktureret strategi for definition af enkeltpersoners og holds ansvarsområder med henblik på en sikker gennemførelse af organisationens sikkerhedsmål.
6. Kompetencestyring — en struktureret strategi, der sikrer, at de ansatte har de nødvendige kompetencer til at gennemføre organisationens mål på en sikker og effektiv måde under alle omstændigheder.
7. Oplysninger — en struktureret strategi, der sikrer, at personer, som foretager skøn og træffer beslutninger på alle organisationens niveauer, har adgang til vigtige oplysninger, og som sikrer, at oplysningerne er fuldstændige og passende.
8. Dokumentation — en struktureret strategi, der sikrer alle relevante oplysningers sporbarhed.
9. Kontraktaktiviteter — en struktureret strategi, der sikrer, at aktiviteter, der er givet i underentreprise, forvaltes hensigtsmæssigt, således at organisationens mål kan gennemføres, og at alle kompetencer og krav er dækket.
10. Vedligeholdelsesaktiviteter — en struktureret strategi, der sikrer:
  - at alle vedligeholdelsesaktiviteter, der berører sikkerheden og sikkerhedskritiske komponenter, fastlægges og styres korrekt, og at alle de nødvendige ændringer af de vedligeholdelsesaktiviteter, der berører sikkerheden, fastlægges, styres korrekt på grundlag af erfaringerne og anvendelsen af fælles sikkerhedsmetoder for risikovurdering i overensstemmelse med artikel 6, stk. 1, litra a), og dokumenteres behørigt
  - overensstemmelse med de væsentlige krav til interoperabilitet
  - gennemførelsen og kontrollen af vedligeholdelsesfaciliteter, materiel og værktøj, som er specielt udviklet og påkrævet for at levere vedligeholdelse
  - analysen af den indledende dokumentation vedrørende køretøjet med henblik på at udarbejde den første vedligeholdelsesdokumentation, og som sikrer, at den gennemføres korrekt gennem udviklingen af vedligeholdelsesordrer
  - at komponenter (herunder reservedele) og materialer anvendes som angivet i vedligeholdelsesordrerne og leverandørdokumentationen, at de opbevares, håndteres og transporteres på en passende måde som angivet i vedligeholdelsesordrerne og leverandørdokumentationen, og at de er i overensstemmelse med relevante nationale og internationale regler samt med kravene i de relevante vedligeholdelsesordrer

- at passende og tilstrækkelige faciliteter og passende og tilstrækkeligt materiel og værktøj fastsættes, identificeres, tilvejebringes, registreres og stilles til rådighed, så det er muligt at levere vedligeholdelsesydelse i overensstemmelse med vedligeholdelsesordrerne og andre gældende specifikationer, idet der garanteres sikker levering af vedligeholdelse, ergonomi og sundhedsbeskyttelse
- at organisationen har processer, der sikrer, at dets måleudstyr, alle faciliteter samt alt materiel og værktøj anvendes, kalibreres og vedligeholdes korrekt i henhold til dokumenterede processer.

11. Kontrolaktiviteter — en struktureret strategi, der sikrer:

- at køretøjer tages ud af drift til planlagt, betinget eller korrigerende vedligeholdelse rettidigt, eller når mangler eller andre behov er identificeret
  - de nødvendige foranstaltninger til kvalitetskontrol
  - at vedligeholdelsesopgaver udføres i overensstemmelse med vedligeholdelsesordrerne, og at meddelelsen om genindsættelse i drift, der indeholder eventuelle anvendelsesmæssige begrænsninger, bekendtgøres.
  - at mulige overtrædelser i forbindelse med anvendelsen af ledelsessystemet, som kan resultere i ulykker, hændelser, farlige situationer og andre farlige tildragelser, indberettes, undersøges og analyseres, og at de nødvendige forebyggende forholdsregler træffes i overensstemmelse med den fælles sikkerhedsmetode for overvågning, jf. artikel 6, stk. 1, litra c)
  - en forskriftsmæssig intern revisions- og overvågningsproces i overensstemmelse med den fælles sikkerhedsmetode for overvågning, jf. artikel 6, stk. 1, litra c).
-

## BILAG IV

## DEL A

**Ophævede direktiver og senere ændringer af dem**

(jf. artikel 34)

Direktiv 2004/49/EF	(EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44)
Direktiv 2008/57/EF	(EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1)
Direktiv 2008/110/EF	(EUT L 345 af 23.12.2008, s. 62)
Kommissionens direktiv 2009/149/EF	(EUT L 313 af 28.11.2009, s. 65)
Berigtigelse, 2004/49/EF	(EUT L 220 af 21.6.2004, s. 16)
Kommissions direktiv 2014/88/EU	(EUT L 201 af 10.7.2014, s. 9)

## DEL B

**Frister for gennemførelse i national ret**

(jf. artikel 34)

Direktiv	Gennemførelsesfrist
2004/49/EF	30. april 2006
2008/57/EF	19. juli 2010
2008/110/EF	24. december 2010
Kommissionens direktiv 2009/149/EF	18. juni 2010
Kommissionens direktiv 2014/88/EU	30. juli 2015

## BILAG V

**Sammenligningstabel**

Direktiv 2004/49/EF	Nærværende direktiv
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4	Artikel 4
Artikel 5	Artikel 5
Artikel 6	Artikel 6
Artikel 7	Artikel 7
Artikel 8	Artikel 8
Artikel 9	Artikel 9
Artikel 10	Artikel 10
—	Artikel 11
Artikel 11	Artikel 12
Artikel 12	—
Artikel 13	Artikel 13
Artikel 14a, stk. 1-7	Artikel 14
Artikel 14a, stk. 8	Artikel 15
Artikel 15	—
Artikel 16	Artikel 16
—	Artikel 17
Artikel 17	Artikel 18
Artikel 18	Artikel 19
Artikel 19	Artikel 20
Artikel 20	Artikel 21
Artikel 21	Artikel 22
Artikel 22	Artikel 23
Artikel 23	Artikel 24
Artikel 24	Artikel 25
Artikel 25	Artikel 26
Artikel 26	—
—	Artikel 27
Artikel 27	Artikel 28
Artikel 28	—
Artikel 29	—
Artikel 30	—
Artikel 31	Artikel 29
Artikel 32	Artikel 30
—	Artikel 31
—	Artikel 32
Artikel 33	Artikel 33

Direktiv 2004/49/EF	Nærværende direktiv
—	Artikel 34
Artikel 34	Artikel 35
Artikel 35	Artikel 36
Bilag I	Bilag I
Bilag II	Bilag II
Bilag III	—
Bilag IV	—
Bilag V	—
—	Bilag III

**Erklæring fra Kommissionen om forklarende dokumenter**

Kommissionen minder om, at Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen i deres fælles politiske erklæring af 27. oktober 2011 om forklarende dokumenter anerkendte, at de oplysninger, medlemsstaterne giver Kommissionen med hensyn til gennemførelsen af direktiver i national ret »skal være klare og præcise« for at lette Kommissionens hverv med at føre tilsyn med gennemførelsen af EU-retten. I forbindelse hermed kunne forklarende dokumenter have været nyttige i det foreliggende tilfælde. Kommissionen beklager, at den endelige tekst ikke indeholder bestemmelser herom.

---