ISSN 1725-2520

Den Europæiske Unions Tidende

L 220

47. årgang

Dansk udgave

Retsforskrifter

21. juni 2004

Indhold

I *Retsakter, hvis offentliggørelse er obligatorisk*

. . . . . .

II *Retsakter, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk*

. . . . . .

Meddelelse til læserne 1

Berigtigelser

★ **Berigtigelse til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (»agenturforordningen«) (EUT L 220 af 30.4.2004)** .. 3

★ **Berigtigelse til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (»jernbanesikkerhedsdirektivet«) (EUT L 220 af 30.4.2004)** 16

★ **Berigtigelse til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/50/EF af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog (EUT L 220 af 30.4.2004)** 40

★ **Berigtigelse til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/51/EF af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EUT L 220 af 30.4.2004)**. 58

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gydighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

MEDDELELSE TIL LÆSERNE

ES: El presente Diario Oficial se publica en español, danés, alemán, griego, inglés, francés, italiano, neerlandés, portugués, finés y sueco.
Las correcciones de errores que contiene se refieren a los actos publicados con anterioridad a la ampliación de la Unión Europea del 1 de mayo de 2004.

CS: Tento Úřední věstník se vydává ve španělštině, dánštině, němčině, řečtině, angličtině, francouzštině, italštině, holandštině, portugalštině, finštině a švédštině.
Tisková oprava zde uvedená se vztahuje na akty uveřejněné před rozšířením Evropské unie dne 1. května 2004.

DA: Denne EU-Tidende offentliggøres på dansk, engelsk, finsk, fransk, græsk, italiensk, nederlandsk, portugisisk, spansk, svensk og tysk.
Berigtigelserne heri henviser til retsakter, som blev offentliggjort før udvidelsen af Den Europæiske Union den 1. maj 2004.

DE: Dieses Amtsblatt wird in Spanisch, Dänisch, Deutsch, Griechisch, Englisch, Französisch, Italienisch, Niederländisch, Portugiesisch, Finnisch und Schwedisch veröffentlicht.
Die darin enthaltenen Berichtigungen beziehen sich auf Rechtsakte, die vor der Erweiterung der Europäischen Union am 1. Mai 2004 veröffentlicht wurden.

ET: Käesolev Euroopa Liidu Teataja ilmub hispaania, taani, saksa, kreeka, inglise, prantsuse, itaalia, hollandi, portugali, soome ja rootsi keeles.
Selle parandused viitavad aktidele, mis on avaldatud enne Euroopa Liidu laienemist 1. mail 2004.

EL: Η παρούσα Επίσημη Εφημερίδα δημοσιεύεται στην ισπανική, δανική, γερμανική, ελληνική, αγγλική, γαλλική, ιταλική, ολλανδική, πορτογαλική, φινλανδική και σουηδική γλώσσα.
Τα διορθωτικά που περιλαμβάνει αναφέρονται σε πράξεις που δημοσιεύθηκαν πριν από τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης την 1η Μαΐου 2004.

EN: This Official Journal is published in Spanish, Danish, German, Greek, English, French, Italian, Dutch, Portuguese, Finnish and Swedish.
The corrigenda contained herein refer to acts published prior to enlargement of the European Union on 1 May 2004.

FR: Le présent Journal officiel est publié dans les langues espagnole, danoise, allemande, grecque, anglaise, française, italienne, néerlandaise, portugaise, finnoise et suédoise.
Les rectificatifs qu'il contient se rapportent à des actes publiés antérieurement à l'élargissement de l'Union européenne du 1er mai 2004.

IT: La presente Gazzetta ufficiale è pubblicata nelle lingue spagnola, danese, tedesca, greca, inglese, francese, italiana, olandese, portoghese, finlandese e svedese.
Le rettifiche che essa contiene si riferiscono ad atti pubblicati anteriormente all'allargamento dell'Unione europea del 1° maggio 2004.

LV: Šis Oficiālais Vēstnesis publicēts spāņu, dāņu, vācu, grieķu, angļu, franču, itāļu, holandiešu, portugāļu, somu un zviedru valodā.
Šeit minētie labojumi attiecas uz tiesību aktiem, kas publicēti pirms Eiropas Savienības paplašināšanās 2004. gada 1. maijā.

LT: Šis Oficialusis leidinys išleistas ispanų, danų, vokiečių, graikų, anglų, prancūzų, italų, olandų, portugalų, suomių ir švedų kalbomis.
Čia išspausdintas teisės aktų, paskelbtų iki Europos Sąjungos plėtros gegužės 1 d., klaidų ištaisymas.

HU: Ez a Hivatalos Lap spanyol, dán, német, görög, angol, francia, olasz, holland, portugál, finn és svéd nyelven jelenik meg.
Az itt megjelent helyesbítések elsősorban a 2004. május 1-jei európai uniós bővítéssel kapcsolatos jogszabályokra vonatkoznak.

MT: Dan il-Ġurnal Uffiċjali hu ppubblikat fil-ligwa Spanjola, Daniża, Ġermaniża, Griega, Ingliża, Franċiża, Taljana, Olandiża, Portugiża, Finlandiża u Svediża.
Il-corrigenda li tinstab hawnhekk tirreferi għal atti ppubblikati qabel it-tkabbir ta' l-Unjoni Ewropea fl-1 ta' Mejju 2004.

NL: Dit Publicatieblad wordt uitgegeven in de Spaanse, de Deens, de Duitse, de Griekse, de Engelse, de Franse, de Italiaanse, de Nederlandse, de Portugese, de Finse en de Zweedse taal.
De rectificaties in dit Publicatieblad hebben betrekking op besluiten die vóór de uitbreiding van de Europese Unie op 1 mei 2004 zijn gepubliceerd.

PL: Ten Dziennik Urzędowy jest wydawany w językach: hiszpańskim, duńskim, niemieckim, greckim, angielskim, francuskim, włoskim, niderlandzkim, portugalskim, fińskim i szwedzkim.
Sprostowania zawierają odniesienia do aktów opublikowanych przed rozszerzeniem Unii Europejskiej dnia 1 maja 2004 r.

PT: O presente Jornal Oficial é publicado nas línguas espanhola, dinamarquesa, alemã, grega, inglesa, francesa, italiana, neerlandesa, portuguesa, finlandesa e sueca.
As rectificações publicadas neste Jornal Oficial referem-se a actos publicados antes do alargamento da União Europeia de 1 de Maio de 2004.

SK: Tento úradný vestník vychádza v španielskom, dánskom, nemeckom, gréckom, anglickom, francúzskom, talianskom, holandskom, portugalskom, fínskom a švédskom jazyku.
Korigendá, ktoré obsahuje, odkazujú na akty uverejnené pred rozšírením Európskej únie 1. mája 2004.

SL: Ta Uradni list je objavljen v španskem, danskem, nemškem, grškem, angleškem, francoskem, italijanskem, nizozemskem, portugalskem, finskem in švedskem jeziku.
Vsebovani popravki se nanašajo na akte objavljene pred širitvijo Evropske unije 1. maja 2004.

FI: Tämä virallinen lehti on julkaistu espanjan, tanskan, saksan, kreikan, englannin, ranskan, italian, hollannin, portugalin, suomen ja ruotsin kielellä. Lehden sisältämät oikaisut liittyvät ennen Euroopan unionin laajentumista 1. toukokuuta 2004 julkaistuihin säädöksiin.

SV: Denna utgåva av Europeiska unionens officiella tidning publiceras på spanska, danska, tyska, grekiska, engelska, franska, italienska, nederländska, portugisiska, finska och svenska.
Rättelserna som den innehåller avser rättsakter som publicerades före utvidgningen av Europeiska unionen den 1 maj 2004.

BERIGTIGELSER

Berigtigelse til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (»agenturforordningen«)

(Den Europæiske Unions Tidende L 164 af 30. april 2004)

Forordning (EF) nr. 881/2004 læses således:

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur

(»agenturforordningen«)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([2]),

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ([3]),

efter proceduren i traktatens artikel 251 ([4]), på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 23. marts 2004, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) For at der gradvis kan oprettes et integreret europæisk jernbanesystem, er det nødvendigt, at Fællesskabet fastsætter regler for jernbanerne, som dækker såvel de tekniske som de sikkerhedsmæssige aspekter, da disse to aspekter er uadskillelige.

(2) I Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner ([5]) er det fastsat, at alle jernbanevirksomheder i Fællesskabet, som er i besiddelse af en licens og ønsker at udføre godstransporttjenesteydelser, gradvis skal have adgang til infrastrukturen.

(3) I Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder ([6]) er det fastsat, at alle jernbanevirksomheder skal være i besiddelse af en licens, og at en licens udstedt i én medlemsstat er gyldig i hele Fællesskabet.

(4) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering ([7]) fastsættes nye rammebestemmelser, som tager sigte på oprettelse af et integreret europæisk jernbanesystem.

(5) De tekniske og operationelle forskelle mellem medlemsstaternes jernbanesystemer har skabt barrierer mellem de nationale jernbanemarkeder og hindret en dynamisk udvikling af denne sektor på europæisk niveau. Ved Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog ([8]) og ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog ([9]) blev der opstillet en række væsentlige krav og indført en ordning med henblik på fastsættelse af obligatoriske tekniske specifikationer for interoperabilitet.

([1]) EUT C 126 E af 28.5.2002, s. 323.

([2]) EUT C 61 af 14.3.2003, s. 131.

([3]) EUT C 66 af 19.3.2003, s. 5.

([4]) Europa-Parlamentets udtalelse af 14.1.2003 (EUT C 38 E af 12.2.2004, s. 135), Rådets fælles holdning af 26.6.2003 (EUT C 270 E af 11.11.2003, s. 48) og Europa-Parlamentets holdning af 23.10.2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 22.4.2004 og Rådets afgørelse af 26.4.2004.

([5]) EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1).

([6]) EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26).

([7]) EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29. Ændret ved Kommissionens beslutning 2002/844/EF (EFT L 289 af 26.10.2002, s. 30).

([8]) EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

([9]) EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1.

(6) Virkeliggørelsen af målet om sikkerhed og målet om interoperabilitet på én gang kræver et betydeligt teknisk arbejde, som skal styres af et specialiseret organ. Det er derfor nødvendigt at oprette et europæisk jernbaneagentur for sikkerhed og interoperabilitet (i det følgende benævnt »agenturet«) inden for de nuværende institutionelle rammer og uden at ændre kompetencefordelingen inden for Fællesskabet. Oprettelsen af et sådant agentur åbner mulighed for at behandle spørgsmålene om sikkerhed og interoperabilitet i det europæiske jernbanenet samtidigt og på et højt fagligt niveau og bidrager således til at dynamisere jernbanesektoren og virkeliggøre de generelle mål for den fælles transportpolitik.

(7) For at fremme oprettelsen af et integreret europæisk jernbanesystem og bidrage til en modernisering af jernbanesektoren og samtidig udbygge sektorens indbyggede fordele på sikkerhedsområdet bør agenturet bidrage til at udvikle en egentlig europæisk jernbanekultur og udgøre et vigtigt redskab til øget dialog, samråd og meningsudveksling mellem alle aktører i jernbanesektoren under hensyntagen til den enkeltes beføjelser.

(8) I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 30. april 2004 om sikkerhed på jernbanerne i EU (»jernbanesikkerhedsdirektivet«) [1] skal der udarbejdes fælles sikkerhedsindikatorer, fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder. Udviklingen af disse redskaber kræver en uafhængig teknisk ekspertise.

(9) For at forenkle procedurerne for udstedelse af sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomhederne er det nødvendigt at udvikle et harmoniseret format for sikkerhedscertifikater og et harmoniseret format for ansøgninger om sikkerhedscertifikater.

(10) I jernbanesikkerhedsdirektivet er det fastsat, at de nationale sikkerhedsforskrifter skal vurderes i lyset af målet om sikkerhed og interoperabilitet. Det er derfor tvingende nødvendigt, at der kan indhentes en udtalelse baseret på en uafhængig og neutral ekspertise.

(11) Når det drejer sig om sikkerhed, er det vigtigt at sikre den størst mulige gennemsigtighed og en effektiv informationsspredning. Der er endnu ikke udviklet nogen metode til analyse af sikkerhedsniveauet baseret på fælles indikatorer, som gør det muligt at sætte alle jernbanesektorens aktører i relation til hinanden, og et sådant redskab bør udvikles. Med hensyn til statistik er det nødvendigt at etablere et snævert samarbejde med Eurostat.

(12) De nationale myndigheder, der er ansvarlige for jernbanesikkerheden, samt reguleringsorganerne og de øvrige nationale myndigheder bør have mulighed for at indhente en uafhængig teknisk ekspertudtalelse, når de undersøger sager, der vedrører flere medlemsstater.

(13) I direktiv 2001/16/EF er det fastsat, at det første sæt tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) skal udarbejdes inden den 20. april 2004. Kommissionen har overdraget dette hverv til den europæiske sammenslutning for jernbaneinteroperabilitet (AEIF), som omfatter producenterne af jernbanemateriel samt infrastrukturoperatørerne og -forvalterne. Den erfaring, som jernbanesektoren har opbygget i AEIF, bør bibeholdes. Kontinuiteten i arbejdet og den udvikling, TSI'er gennemgår i tidens løb, kræver en permanent faglig struktur.

(14) Det transeuropæiske nets interoperabilitet bør øges, og udvælgelsen af nye investeringsprojekter, som støttes af Fællesskabet, bør foretages under hensyntagen til målet om interoperabilitet, således som det er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet [2].

(15) Med henblik på at sikre kontinuiteten bør de arbejdsgrupper, som nedsættes af agenturet, støtte sig til sammenslutningen af AEIF, når det er relevant, suppleret med yderligere medlemmer.

(16) Vedligeholdelsen af det rullende materiel er et vigtigt element i sikkerhedssystemet. Der er ikke noget egentligt europæisk marked for vedligeholdelse af jernbanemateriel, da der ikke findes noget system til certificering af værkstederne. Dette medfører ekstraomkostninger for jernbanesektoren og giver anledning til tomkørsel. Der bør derfor gradvist udvikles et europæisk system til certificering af værkstederne.

(17) Kravene til togførernes faglige kvalifikationer er af væsentlig betydning både for sikkerheden og for interoperabiliteten i Europa. Sådanne krav er desuden en forudsætning for fri bevægelighed for arbejdstagerne i jernbanesektoren. Dette spørgsmål bør behandles inden for rammerne af den nuværende ordning, der gælder for den sociale dialog. Agenturet bør yde den tekniske bistand, der er nødvendig for at tilgodese dette aspekt på europæisk plan.

(18) Registreringen af det rullende materiel er først og fremmest en anerkendelse af dets egnethed til at køre på nærmere fastsatte vilkår. Registreringen henhører under de offentlige myndigheder og bør foretages efter gennemsigtige og ikke-diskriminerende kriterier. Agenturet bør yde teknisk bistand til oprettelsen af et registreringssystem.

[1] Se side 44 i denne EUT.

[2] EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Ændret ved beslutning nr. 1346/2001/EF (EFT L 185 af 6.7.2001, s. 1).

(19) For at sikre den størst mulige gennemsigtighed og lige adgang for alle parter til relevante oplysninger bør de dokumenter, som udfærdiges med henblik på interoperabilitet, være tilgængelige for offentligheden. Det samme gælder for licenserne og sikkerhedscertifikaterne. Agenturet bør skabe grundlaget for en effektiv udveksling af disse oplysninger.

(20) Det er vigtigt at fremme innovationen i forbindelse med sikkerhed og interoperabilitet i jernbanesektoren; agenturet bør støtte disse bestræbelser. Økonomisk støtte inden for rammerne af agenturets aktiviteter på dette område bør ikke medføre forvridninger på det pågældende marked.

(21) For at kunne udføre sine opgaver på tilfredsstillende måde bør agenturet have status som juridisk person og råde over et selvstændigt budget, hvis midler hovedsagelig består af et bidrag fra Fællesskabet. For at sikre agenturets uafhængighed i dets daglige virke og i de udtalelser og henstillinger, som det afgiver, bør den administrerende direktør kunne handle under eget ansvar, og at agenturets personale bør være uafhængigt.

(22) For effektivt at sikre, at agenturet løser sine opgaver, bør medlemsstaterne og Kommissionen være repræsenteret i en bestyrelse, som har beføjelse til at fastlægge budgettet, kontrollere dets gennemførelse, vedtage passende finansbestemmelser, indføre gennemsigtige arbejdsprocedurer for agenturets beslutningsproces, godkende agenturets arbejdsprogram, vedtage dets budget, fastlægge en politik for besøg i medlemsstaterne og udpege den administrerende direktør.

(23) For at sikre gennemsigtighed i bestyrelsens beslutninger bør repræsentanter for de berørte sektorer deltage i drøftelserne, men uden stemmeret, da stemmeretten er forbeholdt repræsentanterne for de offentlige myndigheder, som skal aflægge regnskab for de for den demokratiske kontrol ansvarlige myndigheder. Repræsentanterne for sektoren bør udnævnes af Kommissionen på grundlag af deres repræsentativitet på europæisk plan for så vidt angår jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, jernbanesektoren, fagforeninger, passagerer og godskunder.

(24) Agenturets arbejde bør være præget af gennemsigtighed. Europa-Parlamentet bør kunne føre en effektiv kontrol, og det bør derfor have mulighed for at høre agenturets administrerende direktør. Agenturet bør også anvende den relevante fællesskabslovgivning vedrørende aktindsigt.

(25) Efterhånden som der de seneste år er blevet oprettet flere decentrale agenturer, har budgetmyndigheden bestræbt sig på at forbedre gennemsigtigheden af og kontrollen med forvaltningen af de fællesskabsmidler, de har fået bevilget, navnlig opførelse af gebyrindtægter på budgettet, finanskontrol, beføjelser til at meddele decharge, bidrag til pensionsordninger og den interne budgetprocedure (adfærdskodeks). Tilsvarende bør Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999 af 25. maj 1999 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) [1], finde ubegrænset anvendelse på agenturet, som bør tiltræde den interinstitutionelle aftale af 25. maj 1999 mellem Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber om de interne undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig [2].

(26) Målene for denne forordning, nemlig oprettelsen af et specialiseret organ, der skal finde frem til fælles løsninger på problemer vedrørende jernbanesikkerhed og -interoperabilitet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af arbejdsopgavernes kollektive karakter bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL 1

PRINCIPPER

Artikel 1

Oprettelse af agenturet og dets mål

Ved denne forordning oprettes et europæisk jernbaneagentur, i det følgende benævnt »agenturet«.

Agenturets mål er at yde teknisk bistand til gennemførelsen af EF-retsforskrifter, der tager sigte på at forbedre jernbanesektorens konkurrenceevne og jernbanesystemernes interoperabilitet og at udvikle en fælles strategi for det europæiske jernbanesystems sikkerhed for dermed at bidrage til oprettelsen af et integreret europæisk jernbanesystem og sikre et højt sikkerhedsniveau.

[1] EFT L 136 af 31.5.1999, s. 1.
[2] EFT L 136 af 31.5.1999, s. 15.

Under forfølgelsen af disse mål tager agenturet fuldt ud hensyn til den forestående udvidelse af Den Europæiske Union og de specifikke problemer, der er knyttet til jernbaneforbindelserne med tredjelande.

Agenturet har enekompetence inden for rammerne af sine opgaver og beføjelser.

Artikel 2

Arten af agenturets dokumenter

Agenturet kan:

a) rette henstillinger til Kommissionen vedrørende anvendelsen af artikel 6, 7, 12, 14, 16, 17 og 18

b) afgive udtalelser til Kommissionen i henhold til artikel 8, 13 og 15 og til medlemsstaternes berørte myndigheder i henhold til artikel 10.

Artikel 3

Sammensætning af arbejdsgrupperne

1. Ved udarbejdelsen af de i artikel 6, 7, 12, 14, 16, 17 og 18 nævnte henstillinger nedsætter agenturet et begrænset antal arbejdsgrupper. Disse arbejdsgrupper støtter sig dels på den ekspertise, som jernbanesektoren har opbygget, og navnlig den erfaring, som er udviklet i Den Europæiske Sammenslutning for Jernbaners Interoperabilitet (AEIF), dels på de kompetente nationale myndigheders ekspertise. Agenturet sikrer sig, at arbejdsgrupperne er kompetente og repræsentative, og at de har passende repræsentation af de jernbanesektorer og de brugere, der vil blive berørt af de foranstaltninger, som Kommissionen måtte foreslå på grundlag af henstillinger fra agenturet. Gruppernes arbejde skal være præget af gennemsigtighed.

Når de i artikel 6, 12, 16 og 17 nævnte arbejdsopgaver har direkte indvirkning på arbejdsvilkår, sundhed og sikkerhed for arbejdstagerne i jernbanesektoren, deltager repræsentanter for arbejdstagerorganisationerne i de pågældende arbejdsgrupper.

2. Agenturet meddeler jernbanesektorens repræsentative organer på europæisk niveau arbejdsprogrammet. Listen over disse organer udarbejdes i det udvalg, der er omhandlet i artikel 21 i direktiv 96/48/EF. Det enkelte organ og/eller gruppe af organer sender agenturet en liste over de bedst kvalificerede eksperter, som har beføjelse til at repræsentere dem i de enkelte arbejdsgrupper.

3. De nationale sikkerhedsmyndigheder, som er defineret i artikel 16 i jernbanesikkerhedsdirektivet, udpeger deres repræsentanter til de arbejdsgrupper, som de ønsker at deltage i.

4. Agenturet kan om nødvendigt supplere arbejdsgrupperne med uafhængige eksperter, som er anerkendt for deres kompetence på det pågældende område.

5. Arbejdsgrupperne ledes af en repræsentant for agenturet.

Artikel 4

Høring af arbejdsmarkedets parter

Når de i artikel 6, 7, 12, 16 og 17 nævnte arbejdsopgaver har direkte indvirkning på det sociale miljø eller arbejdsvilkårene for arbejdere i industrien, hører agenturet arbejdsmarkedets parter i det sektordialogudvalg, som er nedsat i medfør af afgørelse 98/500/EF ([1]).

Høringen finder sted, inden agenturet forelægger sine henstillinger for Kommissionen. Agenturet tager behørigt hensyn til disse høringer og er til enhver tid rede til at komme med yderligere begrundelser for sine henstillinger. Agenturet sender udtalelserne fra sektordialogudvalget til Kommissionen, som videresender dem til det i artikel 21 i direktiv 96/48/EF omhandlede udvalg.

Artikel 5

Høring af jernbanekunderne- og passagererne

Når de i artikel 6 og 12 nævnte arbejdsopgaver har direkte virkninger for jernbanekunderne- og passagererne, hører agenturet de organisationer, der repræsenterer disse. Listen over de organisationer, der skal høres, udarbejdes af det i artikel 21 i direktiv 96/48/EF omhandlede udvalg.

Høringen finder sted, inden agenturet forelægger sine forslag for Kommissionen. Agenturet tager behørigt hensyn til disse høringer og skal til enhver tid være rede til at komme med yderligere begrundelser for sine forslag. Agenturet sender de berørte organisationers udtalelser til Kommissionen, som videresender dem til det i artikel 21 i direktiv 96/48/EF omhandlede udvalg.

KAPITEL 2

SIKKERHED

Artikel 6

Teknisk bistand

1. Agenturet retter henstilling til Kommissionen om de fælles sikkerhedsmetoder og de fælles sikkerhedsmål, som er fastsat i artikel 6 og 7 i jernbanesikkerhedsdirektivet.

([1]) Kommissionens afgørelse 98/500/EF af 20. maj 1998 om oprettelse af et sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan (EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27).

2. Agenturet retter på anmodning af Kommissionen eller det udvalg, der er nævnt i artikel 21 i direktiv 96/48/EF, eller på eget initiativ henstilling til Kommissionen om andre sikkerhedsforanstaltninger.

3. I overgangsperioden indtil vedtagelsen af de fælles sikkerhedsmål, de fælles sikkerhedsmetoder og de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI), og når det drejer sig om materiel og infrastrukturer, som ikke er omfattet af TSI'er, kan agenturet rette relevante henstillinger til Kommissionen. Agenturet drager omsorg for, at der er sammenhæng mellem disse henstillinger og de nuværende og planlagte TSI'er.

4. Agenturet forelægger en detaljeret cost-benefit-analyse til støtte for sine henstillinger i henhold til denne artikel.

5. Agenturet tilrettelægger og letter samarbejdet mellem de nationale sikkerhedsmyndigheder og de undersøgelsesorganer, som er defineret i artikel 16 og 21 i jernbanesikkerhedsdirektivet.

Artikel 7

Sikkerhedscertifikater

Med henblik på anvendelsen af artikel 10 og 15 i jernbanesikkerhedsdirektivet, som omhandler harmonisering af sikkerhedscertifikater, udarbejder agenturet et fælles format til sikkerhedscertifikatet, herunder en elektronisk version, og et fælles format til ansøgningen om sikkerhedscertifikat, herunder en liste over de relevante oplysninger, der skal leveres, og retter henstilling herom.

Artikel 8

Nationale sikkerhedsforskrifter

1. Agenturet gennemfører på Kommissionens anmodning en teknisk undersøgelse af de nye nationale sikkerhedsforskrifter, som forelægges Kommissionen i henhold til artikel 8 i jernbanesikkerhedsdirektivet.

2. Agenturet undersøger, om disse forskrifter er forenelige med jernbanesikkerhedsdirektivet, og med gældende TSI'er. Agenturet undersøger også, om disse forskrifter gør det muligt at nå de i det omtalte direktiv definerede fælles sikkerhedsmål.

3. Hvis agenturet, efter at have taget den af medlemsstaten fremførte begrundelse i betragtning, mener, at en af disse forskrifter er uforenelig enten med TSI'erne eller de fælles sikkerhedsmetoder eller ikke gør det muligt at nå de fælles sikkerhedsmål, forelægger det Kommissionen en udtalelse senest to måneder efter, at Kommissionen har sendt agenturet forskrifterne.

Artikel 9

Overvågning af sikkerhedsniveauet

1. Agenturet opretter en netværksforbindelse med de nationale myndigheder, der er ansvarlige for sikkerheden, og med de nationale myndigheder, som er ansvarlige for de undersøgelser, der er fastsat i jernbanesikkerhedsdirektivet, for at fastlægge indholdet af de fælles sikkerhedsindikatorer, der er anført i bilag I til dette direktiv og for at indsamle relevante oplysninger om jernbanesikkerhed.

2. På grundlag af de fælles sikkerhedsindikatorer, de nationale rapporter om sikkerhed og ulykker og sine egne oplysninger forelægger agenturet hvert andet år en rapport om sikkerhedsniveauet, som offentliggøres. Den første af disse rapporter offentliggøres i løbet af det tredje år efter, at agenturet har indledt sit virke.

3. Agenturet støtter sig på de af Eurostat indsamlede oplysninger og samarbejder med Eurostat for at undgå dobbeltarbejde og for at sikre, at der er metodisk sammenhæng mellem de fælles sikkerhedsindikatorer og de indikatorer, der anvendes i forbindelse med andre transportformer.

Artikel 10

Tekniske udtalelser

1. De nationale tilsynsorganer, som er nævnt i artikel 30 i direktiv 2001/14/EF, kan anmode agenturet om en teknisk udtalelse om sikkerhedsaspekter i relation til de sager, de skal tage stilling til.

2. De udvalg, der er nedsat i medfør af artikel 35 i direktiv 2001/14/EF og artikel 11a i direktiv 91/440/EØF, kan anmode agenturet om en teknisk udtalelse om sikkerhedsaspekter i relation til deres respektive kompetenceområder.

3. Agenturet afgiver udtalelse inden for to måneder. Udtalelsen offentliggøres af agenturet i en udgave, der er renset for enhver oplysning, som er forretningshemmeligheder.

Artikel 11

Offentlig dokumentdatabase

1. Agenturet fører en offentlig database over følgende dokumenter:

a) de licenser, der udstedes i henhold til direktiv 95/18/EF

b) de sikkerhedscertifikater, der udstedes i overensstemmelse med artikel 10 i jernbanesikkerhedsdirektivet

c) de undersøgelsesrapporter, som fremsendes til agenturet i henhold til artikel 24 i jernbanesikkerhedsdirektivet

d) de nationale sikkerhedsforskrifter, som meddeles Kommissionen i henhold til artikel 8 i jernbanesikkerhedsdirektivet.

2. De nationale myndigheder, som er ansvarlige for udstedelsen af de i stk. 1, litra a) og b), nævnte dokumenter, giver inden en måned agenturet meddelelse om enhver individuel beslutning om udstedelse, fornyelse, ændring eller tilbagetrækning af et dokument.

3. Agenturet kan supplere denne offentlige database med ethvert offentligt dokument eller link, som bidrager til virkeliggørelsen af denne forordnings mål.

KAPITEL 3

INTEROPERABILITET

Artikel 12

Teknisk bistand fra agenturet

Agenturet bidrager til udviklingen og gennemførelsen af jernbaneinteroperabiliteten i overensstemmelse med de principper og definitioner, der er fastsat i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF. Med henblik herpå skal agenturet:

a) efter bemyndigelse fra Kommissionen tilrettelægge og gennemføre arbejdet i de i artikel 3 nævnte arbejdsgrupper med udformning af TSI-udkast og videresende dem til Kommissionen

b) sikre, at TSI'erne er tilpasset de tekniske fremskridt, markedsudviklingen og de samfundsmæssige krav, og foreslå Kommissionen de ændringer i TSI'erne, som det finder nødvendige

c) sikre, at udviklingen og ajourføringen af TSI'erne samordnes med udviklingen af de for interoperabiliteten nødvendige europæiske standarder, og holde den nødvendige kontakt med de europæiske standardiseringsorganer

d) bistå Kommissionen med at tilrettelægge og lette samarbejdet mellem de bemyndigede organer som beskrevet i artikel 20, stk. 5, i direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF

e) rådgive og komme med henstillinger til Kommissionen vedrørende arbejdsbetingelserne for alt personale, som udfører sikkerhedskritiske opgaver.

Artikel 13

Overvågning af de bemyndigede organers arbejde

Uden at dette berører medlemsstaternes ansvar med hensyn til de bemyndigede organer, som de udpeger, kan agenturet på Kommissionens anmodning overvåge kvaliteten af de bemyndigede organers arbejde. Såfremt det er relevant, afgiver agenturet udtalelse til Kommissionen.

Artikel 14

Overvågning af interoperabiliteten

1. Agenturet retter på Kommissionens anmodning henstillinger om procedurer for at gennemføre interoperabiliteten ved at lette koordineringen af jernbanesystemernes interoperabilitet mellem operatørerne og mellem infrastrukturforvalterne, navnlig med henblik på omstillingen af systemerne.

2. Agenturet følger udviklingen i jernbanesystemernes interoperabilitet. Det forelægger og offentliggør hvert andet år en rapport om de fremskridt, der er sket på dette område. Den første rapport skal offentliggøres i løbet af det andet år efter, at agenturet har indledt sit virke.

Artikel 15

Interoperabilitet i det transeuropæiske net

På Kommissionens anmodning undersøger agenturet ethvert jernbaneinfrastrukturprojekt, hvortil der ansøges om økonomisk tilskud fra Fællesskabet, med hensyn til interoperabilitet. Agenturet afgiver udtalelse om projektets overensstemmelse med de relevante TSI'er inden for to måneder efter fremsættelsen af anmodningen. I denne udtalelse skal der fuldt ud tages hensyn til de undtagelser, der er fastsat i artikel 7 i direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF.

Artikel 16

Certificering af værkstederne

Senest tre år efter påbegyndelsen af sine aktiviteter, udvikler agenturet et europæisk system til certificering af værksteder til vedligeholdelse af det rullende materiel og retter henstillinger om oprettelsen af systemet.

Disse henstillinger skal navnlig omfatte følgende spørgsmål:

— strukturerede ledelsessystemer

— personale med de nødvendige kompetencer

— faciliteter og værktøjer

— teknisk dokumentation og vedligeholdelsesforskrifter.

Artikel 17

Faglige kompetencer

1. Agenturet udarbejder henstillinger med henblik på fastlæggelse af ensartede og fælles kriterier for faglige kompetencer og evaluering af det personale, der beskæftiger sig med drift og vedligeholdelse af jernbanesystemet. Indsatsen vedrører først og fremmest lokomotivførerne og de personer, der uddanner dem. Agenturet hører repræsentanter for arbejdsmarkedets parter i henhold til artikel 4.

2. Agenturet udarbejder henstillinger med henblik på indførelse af en ordning for godkendelse af uddannelsescentrene.

3. Agenturet fremmer og støtter udvekslingen af lokomotivførere og undervisere mellem jernbanevirksomheder i forskellige medlemsstater.

Artikel 18

Registrering af det rullende materiel

Agenturet udarbejder et fælles format til det nationale køretøjsregister, jf. artikel 14 i direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF, og retter henstilling til Kommissionen herom.

Artikel 19

Register over interoperabilitetsdokumenterne

1. Agenturet fører et offentligt register over følgende dokumenter, som er defineret i direktiv 2001/16/EF og 96/48/EF:

a) erklæringerne om EF-verifikation af delsystemerne

b) EF-erklæringerne om komponenternes overensstemmelse

c) ibrugtagningstilladelserne, herunder de registreringsnumre, der er knyttet til ibrugtagningen

d) registrene over infrastrukturer og rullende materiel.

2. De berørte organer sender disse dokumenter til agenturet, som i samråd med medlemsstaterne fastlægger de nærmere enkeltheder vedrørende fremsendelsen af dokumenterne.

3. Når de berørte organer fremsender de i stk. 1 omhandlede dokumenter, kan de angive, hvilke dokumenter der af hensyn til sikkerheden ikke må offentliggøres.

4. Agenturet opretter en elektronisk database for dokumenterne under fuld hensyntagen til stk. 3. Denne database er tilgængelig for offentligheden via et websted.

KAPITEL 4

UNDERSØGELSER OG FREMME AF INNOVATION

Artikel 20

Undersøgelser

Hvis udførelsen af de arbejdsopgaver, som pålægges i henhold til denne forordning, kræver det, iværksætter agenturet undersøgelser, som det finansierer over sit eget budget.

Artikel 21

Fremme af innovation

Kommissionen kan i henhold til agenturets arbejdsprogram og budget pålægge agenturet at fremme innovationer, som tager sigte på at forbedre interoperabiliteten og sikkerheden i jernbanesektoren, navnlig for så vidt angår brugen af nye informationsteknologier og af togdetekterings- og overvågningssystemer.

KAPITEL 5

INTERN STRUKTUR OG ARBEJDSGANG

Artikel 22

Retlig status

1. Agenturet er et fællesskabsorgan. Det har status som juridisk person.

2. Agenturet har i hver medlemsstat den mest vidtgående rets- og handleevne, som vedkommende stats lovgivning tillægger juridiske personer. Agenturet kan i særdeleshed erhverve og afhænde fast ejendom og løsøre og optræde som part i retssager.

3. Agenturet repræsenteres af sin administrerende direktør.

Artikel 23

Privilegier og immuniteter

Protokollen vedrørende De Europæiske Fællesskabers privilegier og immuniteter gælder for agenturet og dets personale.

Artikel 24

Personale

1. Vedtægten for tjenestemænd i De Europæiske Fællesskaber og ansættelsesvilkårene for de øvrige ansatte i De Europæiske Fællesskaber og de regler, som De Europæiske Fællesskabers institutioner i fællesskab har vedtaget for anvendelsen af denne vedtægt og disse ansættelsesvilkår, gælder for agenturets personale.

2. Uden at dette berører artikel 26, udøver agenturet over for sine ansatte de beføjelser, som den nævnte vedtægt og oversættelsesvilkår tillægger ansættelsesmyndigheden og den myndighed, der har kompetence til at indgå kontrakter.

3. Uden at dette berører artikel 26, stk. 1, består agenturets personale af:

— midlertidigt ansatte, som ansættes af agenturet i højst fem år og rekrutteres blandt fagfolk fra jernbanesektoren udvalgt på grundlag af deres kvalifikationer og erfaring med hensyn til jernbaneinteroperabilitet og -sikkerhed

— tjenestemænd, som Kommissionen eller medlemsstaterne har stillet til rådighed i højst fem år

og

— øvrige ansatte i henhold til ansættelsesvilkårene for de øvrige ansatte i Fællesskaberne, med henblik på udførelsen af ekspeditions- eller sekretariatsopgaver.

4. De eksperter, som deltager i de af agenturet nedsatte arbejdsgrupper, hører ikke til agenturets personale. Deres rejse- og opholdsudgifter afholdes af agenturet i overensstemmelse med de af bestyrelsen vedtagne forskrifter og tariffer.

Artikel 25

Nedsættelse af bestyrelsen og dens beføjelser

1. Der nedsættes en bestyrelse.

2. Bestyrelsen:

a) udnævner den administrerende direktør i henhold til artikel 31

b) vedtager senest den 30. april hvert år agenturets almindelige rapport om det foregående år og sender den til medlemsstaterne, Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen

c) vedtager senest den 31. oktober hvert år, idet den tager udtalelsen fra Kommissionen i betragtning, agenturets arbejdsprogram for det kommende år og sender det til medlemsstaterne, Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen. Dette arbejdsprogram vedtages med forbehold af Fællesskabets årlige budgetprocedure. Hvis Kommissionen inden 15 dage fra vedtagelsesdatoen erklærer sig uenig i arbejdsprogrammet, gennemgår bestyrelsen det på ny og vedtager det, eventuelt med ændringer, ved andenbehandlingen enten med to tredjedeles flertal, inklusive Kommissionens repræsentanter, eller med enstemmighed blandt medlemsstaternes repræsentanter

d) udfører sine opgaver i forbindelse med agenturets budget i henhold til kapitel 6

e) opstiller beslutningsprocedurer for den administrerende direktør

f) fastlægger en politik for det tilsyn, der foretages i henhold til artikel 33

g) udøver disciplinær myndighed over den administrerende direktør og de i artikel 30, stk. 3, omhandlede kontorchefer

h) fastsætter selv sin forretningsorden.

Artikel 26

Bestyrelsens sammensætning

1. Bestyrelsen består af en repræsentant for hver medlemsstat og fire repræsentanter for Kommissionen samt seks repræsentanter uden stemmeret, hvoraf sidstnævnte repræsenterer følgende grupper på europæisk plan:

— jernbanevirksomheder

— infrastrukturforvaltere

— jernbanesektoren

— arbejdstagerfagforeninger

— passagerer

— godskunder

og udpeges af Kommissionen på grundlag af en liste med tre navne, der forelægges af deres respektive europæiske organisationer.

Bestyrelsesmedlemmerne udpeges på grundlag af deres relevante erfaring og ekspertise.

2. Hver medlemsstat og Kommissionen udpeger deres egne medlemmer af bestyrelsen samt en suppleant.

3. Mandatperioden er fem år og kan fornyes én gang.

4. Når det er relevant, fastsættes der bestemmelser om deltagelse af repræsentanter for tredjelande og betingelserne herfor i de aftaler, der er omhandlet i artikel 36, stk. 2.

Artikel 27

Bestyrelsens formandskab

1. Bestyrelsen vælger en formand og en næstformand blandt sine medlemmer. Næstformanden træder i stedet for formanden, hvis denne er forhindret i at udføre sit hverv.

2. Formandens og næstformandens mandatperiode er tre år og kan fornyes én gang. Hvis en formands eller næstformands medlemskab af bestyrelsen ophører under mandatperioden, ophører mandatperioden dog automatisk samtidig.

Artikel 28

Møder

1. Det påhviler bestyrelsens formand at indkalde til bestyrelsesmøder. Agenturets administrerende direktør deltager i møderne.

2. Bestyrelsen mødes mindst to gange om året. Den mødes desuden på initiativ af formanden eller på anmodning af Kommissionen, af et flertal af bestyrelsesmedlemmerne eller af en tredjedel af medlemsstaternes repræsentanter i bestyrelsen.

Artikel 29

Afstemning

Medmindre andet er angivet, vedtager bestyrelsen sine beslutninger med et flertal på to tredjedele af de stemmeberettigede medlemmer. Hvert af de stemmeberettigede medlemmer har en stemme.

Artikel 30

Den administrerende direktørs opgaver og beføjelser

1. Agenturet ledes af den administrerende direktør, som udfører sit hverv i fuldkommen uafhængighed, med forbehold af Kommissionens og bestyrelsens respektive beføjelser.

2. Den administrerende direktør:

a) udarbejder arbejdsprogrammet og forelægger det for bestyrelsen efter høring af Kommissionen

b) træffer de nødvendige foranstaltninger for at iværksætte arbejdsprogrammet og efterkommer så vidt muligt alle anmodninger fra Kommissionen om bistand i forbindelse med agenturets opgaver i overensstemmelse med denne forordning

c) træffer de nødvendige foranstaltninger, herunder vedtagelsen af interne administrative instrukser og offentliggørelsen af meddelelser, for at sikre, at agenturet fungerer

d) indfører en effektiv overvågningsordning, således at agenturets resultater kan sammenlignes med dets operationelle mål. På dette grundlag udarbejder den administrerende direktør hvert år et udkast til en almindelig rapport og forelægger det for bestyrelsen; han indfører en rutine for regelmæssige vurderinger baseret på anerkendte faglige standarder

e) udøver de i artikel 24, stk. 2, nævnte beføjelser over for agenturpersonalet

f) udarbejder et udkast til overslag over agenturets indtægter og udgifter i henhold til artikel 38 og gennemfører budgettet i henhold til artikel 39.

3. Den administrerende direktør kan bistås af en eller flere kontorchefer. Hvis den administrerende direktør er fraværende eller forhindret i at udføre sit hverv, træder en af kontorcheferne i den pågældendes sted.

Artikel 31

Udnævnelser af agenturets personale

1. Den administrerende direktør udnævnes af bestyrelsen på grundlag af fortjeneste og dokumenterede administrative og ledelsesmæssige færdigheder samt kvalifikationer og erfaring, der er relevant for jernbanesektoren. Bestyrelsen træffer sin beslutning med et flertal på fire femtedele af de stemmeberettigede medlemmer. Kommissionen kan foreslå én eller flere kandidater.

Bestyrelsen har beføjelse til at afskedige den administrerende direktør efter samme procedure.

2. Den administrerende direktør udnævner de øvrige medlemmer af agenturets personale i overensstemmelse med artikel 24.

3. Den administrerende direktørs mandatperiode er fem år. Den kan fornyes én gang.

Artikel 32

Høring af den administrerende direktør

Den administrerende direktør forelægger hvert år en almindelig rapport om agenturets virksomhed for Europa-Parlamentet. Europa-Parlamentet eller Rådet kan desuden når som helst anmode om at høre den administrative direktør om ethvert spørgsmål, der har tilknytning til agenturets virksomhed.

Artikel 33

Tilsyn i medlemsstaterne

1. For at udføre de opgaver, der pålægges det i artikel 8, 9, 10, 13 og 15, kan agenturet føre tilsyn i medlemsstaterne i overensstemmelse med den politik, som bestyrelsen har fastlagt. Medlemsstaternes nationale myndigheder letter arbejdet for agenturets personale.

2. Agenturet oplyser den berørte medlemsstat om det planlagte tilsyn, de af agenturet udsendte tjenestemænds identitet og datoen for tilsynets begyndelse. De tjenestemænd ved agenturet, der har til opgave at føre tilsyn, udfører denne opgave efter forelæggelse af en afgørelse fra den administrerende direktør med en beskrivelse af formålet med tilsynet.

3. Ved afslutningen af hvert tilsyn udfærdiger agenturet en rapport, som den sender til Kommissionen og den pågældende medlemsstat.

Artikel 34

Ansvar

1. Agenturets ansvar i kontraktforhold bestemmes efter den for den pågældende kontrakt gældende lovgivning.

2. De Europæiske Fællesskabers Domstol har kompetence til at træffe afgørelse i henhold til enhver voldgiftsbestemmelse i en af agenturet indgået kontrakt.

3. For så vidt angår ansvar uden for kontraktforhold skal agenturet i overensstemmelse med de almindelige retsgrundsætninger, der er fælles for medlemsstaternes retssystemer, erstatte skader forvoldt af sine tjenestegrene eller af sine ansatte under udførelsen af deres hverv.

4. De Europæiske Fællesskabers Domstol har kompetence til at afgøre tvister vedrørende erstatning for de i stk. 3 omhandlede skader.

5. De ansattes personlige ansvar over for agenturet bestemmes efter den vedtægt eller de ansættelsesvilkår, der gælder for de ansatte.

Artikel 35

Sprog

1. Bestyrelsen træffer afgørelse om agenturets sprogordning. Efter anmodning fra et medlem af bestyrelsen træffes afgørelsen med enstemmighed. Medlemsstaterne kan henvende sig til agenturet på det fællesskabssprog, de ønsker.

2. Det for agenturets virksomhed nødvendige oversættelsesarbejde udføres af Oversættelsescentret for Den Europæiske Unions Organer.

Artikel 36

Tredjelandes deltagelse

1. Europæiske lande, som har indgået aftaler med Fællesskabet om at vedtage og anvende fællesskabsretten på denne forordnings gyldighedsområde, kan deltage i agenturets arbejde.

2. I overensstemmelse med de relevante bestemmelser i disse aftaler skal der fastlægges nærmere regler for disse landes deltagelse i agenturets arbejde, navnlig arten og omfanget heraf. Der skal bl.a. fastsættes bestemmelser om finansielle bidrag og personalespørgsmål. Der kan også fastsættes bestemmelser om repræsentation uden stemmeret i bestyrelsen.

Artikel 37

Gennemsigtighed

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 af 30. maj 2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter [1] gælder for de dokumenter, som beror hos agenturet.

Bestyrelsen vedtager senest den 1. oktober 2004 de nærmere enkeltheder vedrørende gennemførelsen af forordning (EF) nr. 1049/2001.

De beslutninger, som agenturet træffer efter artikel 8 i forordning (EF) nr. 1049/2001, kan påklages til Ombudsmanden eller indbringes for Domstolen efter bestemmelserne i henholdsvis artikel 195 og artikel 230 i traktaten.

KAPITEL 6

FINANSIELLE BESTEMMELSER

Artikel 38

Budget

1. Der udarbejdes overslag over alle agenturets indtægter og udgifter for hvert regnskabsår, der svarer til kalenderåret, og disse overslag fremgår af agenturets budget. Indtægter og udgifter skal balancere.

2. Agenturets indtægter udgøres af:

— et bidrag fra Fællesskabet

— bidrag fra de tredjelande, der deltager i agenturets arbejde i henhold til artikel 36

— gebyrer for publikationer, uddannelse og andre tjenester, som leveres af agenturet.

3. Agenturets udgifter omfatter udgifter til personale, administration, infrastruktur og drift.

4. Bestyrelsen udarbejder hvert år på grundlag af et udkast fra den administrerende direktør et overslag over agenturets indtægter og udgifter for det kommende regnskabsår. Bestyrelsen sender senest den 31. marts overslaget, der omfatter en foreløbig stillingsfortegnelse, til Kommissionen.

5. Kommissionen sender overslaget til Europa-Parlamentet og Rådet (i det følgende benævnt »budgetmyndigheden«) sammen med det foreløbige forslag til Den Europæiske Unions almindelige budget.

6. På grundlag af overslaget opfører Kommissionen i det foreløbige forslag til Den Europæiske Unions almindelige budget de bevillinger, som den finder nødvendige for så vidt angår stillingsfortegnelsen, og det tilskud, der skal ydes over det almindelige budget, og forelægger dette for budgetmyndigheden i overensstemmelse med traktatens artikel 272.

7. Budgetmyndigheden godkender de bevillinger, der er til rådighed i form af tilskud til agenturet. Budgetmyndigheden vedtager agenturets stillingsfortegnelse.

8. Budgettet vedtages af bestyrelsen. Det bliver endeligt efter den endelige vedtagelse af Den Europæiske Unions almindelige budget. Det justeres i givet fald i overensstemmelse hermed.

[1] EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.

9. Bestyrelsen underretter hurtigst muligt budgetmyndigheden om alle påtænkte projekter, som kan få betydelige finansielle følger for finansieringen af budgettet, navnlig projekter vedrørende fast ejendom, såsom leje eller erhvervelse af ejendomme. Den underretter Kommissionen herom. Når en af budgetmyndighedens parter har meddelt, at den agter at afgive udtalelse, sender den denne til bestyrelsen inden seks uger regnet fra underretningen om projektet.

Artikel 39

Gennemførelse af og kontrol med budgettet

1. Den administrerende direktør gennemfører agenturets budget.

2. Agenturets regnskabsfører sender senest den 1. marts efter det afsluttede regnskabsår det foreløbige årsregnskab ledsaget af beretningen om den budgetmæssige og økonomiske forvaltning i regnskabsåret til Kommissionens regnskabsfører. Kommissionens regnskabsfører konsoliderer de foreløbige årsregnskaber for institutionerne og de decentrale organer i overensstemmelse med artikel 128 i den almindelige finansforordning.

3. Senest den 31. marts efter det afsluttede regnskabsår sender Kommissionens regnskabsfører agenturets foreløbige regnskab ledsaget af beretningen om den budgetmæssige og økonomiske forvaltning i regnskabsåret til Revisionsretten. Beretningen om den budgetmæssige og økonomiske forvaltning i regnskabsåret sendes tillige til Europa-Parlamentet og Rådet.

Revisionsretten reviderer disse regnskaber i overensstemmelse med traktatens artikel 248. Den offentliggør hvert år en beretning om agenturets virksomhed.

4. Ved modtagelsen af Revisionsrettens bemærkninger om agenturets foreløbige årsregnskab, jf. artikel 129 i den almindelige finansforordning, opstiller den administrerende direktør på eget ansvar agenturets endelige årsregnskab og sender det til bestyrelsen med henblik på udtalelse.

5. Bestyrelsen afgiver udtalelse om agenturets endelige årsregnskab.

6. Den administrerende direktør sender senest den 1. juli efter det afsluttede regnskabsår det endelige årsregnskab ledsaget af bestyrelsens udtalelse til Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen og Revisionsretten.

7. Det endelige årsregnskab offentliggøres.

8. Den administrerende direktør sender senest den 30. september Revisionsretten et svar på dennes bemærkninger. Dette svar sendes ligeledes til bestyrelsen.

9. Hvis Europa-Parlamentet anmoder om det, forelægger den administrerende direktør det alle de oplysninger, der er nødvendige for, at dechargeproceduren vedrørende det pågældende regnskabsår kan forløbe tilfredsstillende, jf. finansforordningens artikel 146, stk. 3.

10. Efter henstilling fra Rådet, der træffer afgørelse med kvalificeret flertal, giver Europa-Parlamentet senest den 30. april i år n+2 den administrerende direktør decharge for gennemførelsen af budgettet for regnskabsår n.

Artikel 40

Finansforordning

Agenturets finansforordning vedtages af bestyrelsen efter høring af Kommissionen. Den kan kun afvige fra forordning (EF, Euratom) nr. 2343/2002 [1], hvis det er nødvendigt på grund af de særlige forhold, der karakteriser agenturets drift, og Kommissionen på forhånd giver sit samtykke.

Artikel 41

Bekæmpelse af svig

1. Med henblik på bekæmpelse af svig, bestikkelse og andre ulovlige handlinger finder forordning (EF) nr. 1073/1999 uindskrænket anvendelse.

2. Agenturet tiltræder den interinstitutionelle aftale af 25. maj 1999 om de interne undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) og vedtager straks de nødvendige bestemmelser, som gælder for alle agenturets medarbejdere.

3. Finansieringsafgørelserne og de deraf følgende gennemførelsesaftaler og -instrumenter fastsætter udtrykkeligt, at Revisionsretten og OLAF om nødvendigt kan foretage kontrol på stedet hos modtagerne af agenturets midler.

KAPITEL 7

ALMINDELIGE OG AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 42

Indledning af agenturets virksomhed

Agenturet indleder sin virksomhed senest 24 måneder efter denne forordnings ikrafttræden.

---

[1] Kommissionens forordning (EF, Euratom) nr. 2343/2002 af 23. december 2002 om rammefinansforordning for de organer, der er omhandlet i artikel 185 i Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 om finansforordningen vedrørende De Europæiske Fællesskabers almindelige budget (EFT L 357 af 31.12.2002, s. 72).

Artikel 43

Evaluering

Fem år efter, at agenturet er trådt i funktion, foretager Kommissionen en evaluering af gennemførelsen af denne forordning og af de af agenturet opnåede resultater og dets arbejdsmetoder. Ved evalueringen tages der hensyn til jernbanesektorens, arbejdsmarkedsparternes og kundeorganisationernes synspunkter. Resultaterne af evalueringen offentliggøres. Kommissionen foreslår om nødvendigt en ændring af denne forordning.

Som led heri forelægger Kommissionen efter proceduren i traktatens artikel 251 om nødvendigt et forslag om ændring af bestemmelserne i denne forordning i lyset af udviklingen for reguleringsagenturer. Europa-Parlamentet og Rådet behandler dette forslag og undersøger navnlig, om der er behov for at ændre bestyrelsens sammensætning i overensstemmelse med den generelle ramme, der skal fastlægges for reguleringsagenturer.

Artikel 44

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den 29. april 2004.

På Europa-Parlamentets vegne
P. COX
Formand

På Rådets vegne
M. McDOWELL
Formand

ERKLÆRING FRA KOMMISSIONEN

Kommissionen henleder opmærksomheden på sin meddelelse af december 2002 om rammer for europæiske reguleringsorganer og sit forslag til forordning om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur. Efter Kommissionens opfattelse, der er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets beslutning af 13. januar 2004 om ovennævnte meddelelse, vil en bestyrelse af begrænset størrelse med medlemmer, der udpeges af Fællesskabets udøvende instanser, sikre, at agenturet fungerer bedre i et udvidet EU. Kommissionen ser derfor frem til at modtage Rådets svar på sin meddelelse om rammer for europæiske reguleringsorganer. Kommissionen bekræfter, at den har til hensigt eventuelt at fremsætte forslag til rammer for europæiske reguleringsorganer, der også dækker bestyrelsens sammensætning.

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

(Den Europæiske Unions Tidende L 164 af 30. april 2004)

Direktiv 2004/49/EF læses således:

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

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([2]),

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ([3]),

efter proceduren i traktatens artikel 251 ([4]), på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 23. marts 2004, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) For at fortsætte den indsats for at etablere et indre marked for jernbanetransporttjenester, som blev indledt med Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner ([5]), er det nødvendigt at opstille fælles rammer for reguleringen af jernbanesikkerheden. Medlemsstaterne har hidtil primært udviklet deres sikkerhedsforskrifter og -standarder på et nationalt grundlag byggende på nationale tekniske og driftsmæssige koncepter. Samtidig har forskelle i principper og indfaldsvinkel samt kulturelt betingede forskelle gjort det vanskeligt at overvinde de tekniske hindringer og etablere internationale jernbanetransporttjenester.

(2) Direktiv 91/440/EØF, Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder ([6]) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering ([7]) repræsenterer de første skridt i retning af en regulering af det europæiske marked for jernbanetransport ved at åbne markedet for internationale godstransporttjenester. Bestemmelserne om sikkerheden har imidlertid vist sig at være utilstrækkelige, og der består fortsat forskelle med hensyn til sikkerhedskrav, som berører jernbanetransporten i Fællesskabet for så vidt angår dens optimale funktionsmåde. Det er særligt vigtigt at harmonisere indholdet af sikkerhedsforskrifter, sikkerhedscertificeringen af jernbanevirksomheder, sikkerhedsmyndighedernes opgaver og funktioner og undersøgelsen af ulykker.

([1]) EFT C 126 E af 28.5.2002, s. 332.

([2]) EFT C 61 af 14.3.2003, s. 131.

([3]) EFT C 66 af 19.3.2003, s. 5.

([4]) Europa-Parlamentets udtalelse af 14.1.2003 (EUT C 38 E af 12.2.2004, s. 92), Rådets fælles holdning af 26.6.2003 (EUT C 270 E af 11.11.2003, s. 25), Europa-Parlamentets holdning af 23.10.2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 22.4.2004 og Rådets afgørelse af 26.4.2004.

([5]) EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1).

([6]) EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26).

([7]) EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29. Ændret ved Kommissionens beslutning 2002/844/EF (EFT L 289 af 26.10.2002, s. 30).

(3) Metro-, sporvogns- og andre light rail-systemer er i mange medlemsstater undergivet lokale eller regionale sikkerhedsforskrifter, og tilsynet varetages ofte af lokale eller regionale myndigheder og er ikke omfattet af kravene om interoperabilitet i Fællesskabet og bestemmelserne om licenser. Sporvogne er desuden i mange tilfælde undergivet lovgivning om vejtrafiksikkerhed og kan derfor ikke i fuldt omfang være omfattet af sikkerhedsforskrifter for jernbaner. Af disse grunde og i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, således som dette er fastsat i traktatens artikel 5, bør medlemsstaterne kunne lade sådanne lokale sporsystemer være udelukket fra dette direktivs anvendelsesområde.

(4) Sikkerhedsniveauerne i Fællesskabets jernbanesystem er generelt højt, navnlig sammenholdt med vejtransport. Det er vigtigt, at sikkerheden som et minimum opretholdes i den igangværende omstruktureringsfase, som indebærer adskillelse af funktioner, der tidligere var samlet hos integrerede jernbanevirksomheder, og i stigende grad vil afskaffe selvregulering i jernbanesektoren og erstatte den med offentlig regulering. Sikkerheden bør forbedres yderligere i overensstemmelse med den tekniske og videnskabelige udvikling, hvor det er praktisk muligt og under hensyntagen til jernbanetransportens konkurrenceevne.

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

(6) Infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes ansvar for driften af jernbanesystemet er ikke til hinder for, at andre aktører såsom fabrikanter, vedligeholdelsesvirksomheder, vognindehavere, tjenesteudbydere og indkøbscentraler påtager sig ansvaret for deres produkter og tjenester i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog [1] og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog [2] eller anden relevant fællesskabslovgivning.

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

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

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

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

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

(12) Udarbejdelsen af fælles sikkerhedsmål, fælles sikkerhedsmetoder og fælles sikkerhedsindikatorer samt behovet for at lette overgangen til en fælles strategi for

[1] EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6.
[2] EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1.

jernbanesikkerheden kræver teknisk støtte på fællesskabsplan. Det Europæiske Jernbaneagentur, der er oprettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 ([1]), har til opgave at fremsætte anbefalinger til fælles sikkerhedsmål, fælles sikkerhedsmetoder og fælles sikkerhedsindikatorer samt yderligere harmoniseringsforanstaltninger og føre tilsyn med udviklingen i jernbanesikkerheden i Fællesskabet.

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

(14) Der bør i sikkerhedsledelsessystemet tages hensyn til, at bestemmelserne i Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sundhed og sikkerhed under arbejdet ([2]) og de dertil hørende relevante særdirektiver gælder i fuldt omfang for beskyttelsen af sundheden og sikkerheden for arbejdstagere i jernbanesektoren. Sikkerhedsledelsessystemet bør også tage hensyn til Rådets direktiv 96/49/EF af 23. juli 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om jernbanebefordring af farligt gods ([3]).

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

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

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

(18) Medlemsstaterne bør bestræbe sig på at bistå ansøgere, der ønsker at komme ind på markedet som jernbanevirksomheder. De bør navnlig give alle relevante oplysninger og behandle ansøgninger om sikkerhedscertificering hurtigt. For jernbanevirksomheder, der driver internationale transporttjenester, er det vigtigt, at procedurerne er ens i forskellige medlemsstater. Selv om dele af sikkerhedscertifikatet en tid endnu vil være udformet efter nationale principper, skulle det dog være muligt at harmonisere de fælles dele af certifikatet og arbejde for indførelse af en fælles skabelon.

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

(20) Køre- og hviletider for lokomotivførere og andet personale, der udfører sikkerhedsopgaver, har en betydelig indvirkning på jernbanesystemets sikkerhedsniveau. Disse aspekter henhører under traktatens artikel 137-139 og er allerede genstand for forhandlinger mellem arbejdsmarkedets parter i det sektordialogudvalg, der er oprettet i henhold til afgørelse 98/500/EF ([4]).

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

([1]) Se side 1 i denne EUT.

([2]) EFT L 183 af 29.6.1989, s. 1.

([3]) EFT L 235 af 17.9.1996, s. 25. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2003/29/EF (EUT L 90 af 8.4.2003, s. 47).

([4]) Kommissionens afgørelse 98/500/EF af 20. maj 1998 om oprettelse af sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan (EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27).

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

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

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

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

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

(27) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen [1].

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

(29) Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af direktivets bestemmelser, og sikrer, at de håndhæves. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

KAPITEL I

INDLEDENDE BESTEMMELSER

Artikel 1

Formål

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

a) harmonisering af reguleringsstrukturen i medlemsstaterne

b) fastlæggelse af aktørernes respektive ansvar

[1] EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

c) udvikling af fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder med henblik på større harmonisering af nationale regler

d) krav om, at der i alle medlemsstater oprettes en sikkerhedsmyndighed og et organ til at undersøge ulykker og hændelser

e) fastsættelse af fælles principper for forvaltningen og reguleringen af og tilsynet med jernbanesikkerheden.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv gælder for jernbanesystemet i medlemsstaterne, som kan opdeles i strukturelt og funktionelt definerede delsystemer. Det dækker sikkerhedskrav til systemet som helhed, herunder sikker forvaltning af infrastruktur og togdrift og samspillet mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere.

2. Medlemsstaterne kan fra de foranstaltninger, de vedtager til gennemførelsen af direktivet, udelukke:

a) metro-, sporvogns- og andre light rail-systemer

b) net, der i funktionsmæssig henseende er adskilt fra resten af jernbanesystemet, og som kun anvendes til persontrafik i lokalområder, byområder og forstadsområder, samt jernbanevirksomheder, der udelukkende opererer på disse net

c) privatejet jernbaneinfrastruktur, der udelukkende er anlagt til brug for infrastrukturejeren til dennes egne godsoperationer.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved

a) »jernbanesystem«: samtlige strukturelt eller funktionelt definerede delsystemer, som defineret i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF, samt forvaltningen og driften af systemet som helhed

b) »infrastrukturforvalter«: ethvert offentligt organ eller enhver virksomhed, der bl.a. anlægger og vedligeholder jernbaneinfrastrukturen eller en del deraf, som defineret i artikel 3 i direktiv 91/440/EØF, hvilket også kan omfatte forvaltningen af infrastrukturkontrol- og sikkerhedssystemer. Infrastrukturforvalterens funktioner på et net eller en del af et net kan varetages af forskellige organer eller virksomheder

c) »jernbanevirksomhed«: en jernbanevirksomhed, som defineret i direktiv 2001/14/EF, og enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis aktivitet består i godstransport og/eller personbefordring med jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækkraften; dette omfatter også virksomheder, som udelukkende leverer trækkraft

d) »tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI)«: de specifikationer, der gælder for hvert delsystem eller hver del af et delsystem med sigte på at opfylde de væsentlige krav og sikre interoperabiliteten i de transeuropæiske jernbanesystemer for højhastighedstog og konventionelle tog, som defineret i direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF

e) »fælles sikkerhedsmål«: de sikkerhedsniveauer, som forskellige dele af jernbanesystemet (såsom systemet for konventionelle tog, systemet for højhastighedstog, lange jernbanetunneler eller linjer, der udelukkende anvendes til godstransport) og systemet som helhed mindst skal opfylde, udtrykt i risikoacceptkriterier

f) »fælles sikkerhedsmetoder«: de metoder, der skal udvikles til at beskrive, hvordan sikkerhedsniveauerne og opnåelsen af sikkerhedsmålene samt opfyldelsen af andre sikkerhedskrav vurderes

g) »sikkerhedsmyndighed«: det nationale organ, der varetager opgaver i forbindelse med jernbanesikkerheden i henhold til dette direktiv, eller et binationalt organ, som af medlemsstater har fået pålagt disse opgaver for at gennemføre en ensartet sikkerhedsordning for specialiseret grænseoverskridende infrastruktur

h) »nationale sikkerhedsforskrifter«: alle forskrifter indeholdende sikkerhedsmæssige krav til jernbanetransport, der er udstedt i de enkelte medlemsstater og gælder for mere end én jernbanevirksomhed, uanset hvilket organ der udsteder dem

i) »sikkerhedsledelsessystem«: den organisation og de systemer, en infrastrukturforvalter eller en jernbanevirksomhed etablerer for at opnå en sikker ledelse af sine operationer

j) »undersøgelsesleder«: en person, der er ansvarlig for en undersøgelses tilrettelæggelse og gennemførelse og kontrollen med undersøgelsen

k) »ulykke«: en uønsket eller utilsigtet pludselig hændelse eller en specifik kæde af sådanne hændelser, der har skadelige følger; ulykker opdeles i følgende kategorier: sammenstød, afsporinger, ulykker på jernbaneoverskæringer, personskader som følge af rullende materiel i bevægelse, brand mv.

l) »alvorlig ulykke«: alle togsammenstød eller -afsporinger, som resulterer i mindst én dræbt eller mindst fem alvorligt tilskadekomne eller omfattende skade på rullende materiel, infrastruktur eller miljø, og enhver anden lignende ulykke med indlysende konsekvenser for reguleringen af jernbanesikkerheden eller sikkerhedsledelsen; ved »omfattende skade« forstås en skade, der af undersøgelsesorganet umiddelbart kan vurderes til mindst 2 mio. EUR i alt

m) »hændelse«: enhver anden tildragelse end en ulykke eller en alvorlig ulykke, der er forbundet med togdrift, og som berører sikkerheden ved togdriften

n) »undersøgelse«: en proces, der gennemføres for at forebygge ulykker og hændelser, og som omfatter indsamling og analyse af oplysninger, dragning af konklusioner, herunder fastlæggelse af årsager, og i givet fald fremsættelse af sikkerhedsrelaterede anbefalinger

o) »årsager«: handlinger, undladelser, begivenheder eller vilkår eller en kombination heraf, som resulterede i ulykken eller hændelsen

p) »agenturet«: Det Europæiske Jernbaneagentur, som er Fællesskabets agentur for jernbanesikkerhed og interoperabilitet

q) »bemyndigede organer«: de organer, som har til opgave at vurdere interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed eller at gennemføre proceduren for EF-verifikation af delsystemerne, som defineret i direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF

r) »interoperabilitetskomponenter«: hver enkelt del, gruppe af dele, underenhed eller komplet enhed af materiel, som indgår i eller er bestemt til at indgå i et delsystem, som er direkte eller indirekte afgørende for interoperabiliteten i jernbanesystemerne for højhastighedstog og konventionelle tog, som defineret i direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF. Begrebet »komponent« omfatter både materielle og immaterielle objekter, f.eks. programmel.

KAPITEL II

SIKKERHEDSUDVIKLING OG -LEDELSE

Artikel 4

Udvikling og forbedring af jernbanesikkerheden

1. Medlemsstaterne sørger for, at jernbanesikkerheden opretholdes og, hvor det er praktisk muligt, løbende forbedres under hensyntagen til udviklingen i fællesskabslovgivningen og den tekniske og videnskabelige udvikling og med hovedvægten lagt på forebyggelse af alvorlige ulykker.

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

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

3. Medlemsstaterne sørger for, at ansvaret for en sikker drift af jernbanesystemet og kontrollen med de risici, der opstår på dette system, ligger hos infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder med pligt for disse til at iværksætte nødvendige risikostyringsforanstaltninger, om nødvendigt i gensidigt samarbejde, til at opfylde nationale sikkerhedsforskrifter og -standarder og til at etablere sikkerhedsledelsessystemer i overensstemmelse med dette direktiv.

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

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

Artikel 5

Fælles sikkerhedsindikatorer

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

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

De fælles sikkerhedsindikatorer fastlægges som beskrevet i bilag I.

2. Senest den 30. april 2009 revideres bilag I efter proceduren i artikel 27, stk. 2, så det bl.a. kommer til at indeholde fælles definitioner af de fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker.

Artikel 6

Fælles sikkerhedsmetoder

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

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

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

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

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

a) risikoevaluerings- og -vurderingsmetoder

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

og

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

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

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

Artikel 7

Fælles sikkerhedsmål

1. De fælles sikkerhedsmål udarbejdes, vedtages og revideres efter procedurerne i denne artikel.

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

3. Den første serie af udkast til fælles sikkerhedsmål baseres på en gennemgang af eksisterende mål og sikkerhedsniveauer i medlemsstaterne og sikrer, at jernbanesystemets nuværende sikkerhedsniveau ikke sænkes i nogen medlemsstat. De vedtages af Kommissionen senest den 30. april 2009 efter proceduren i artikel 27, stk. 2, og offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anden serie af udkast til fælles sikkerhedsmål baseres på erfaringerne fra den første serie af fælles sikkerhedsmål og implementeringen heraf. De afspejler eventuelle prioriterede områder, hvor sikkerheden skal forbedres yderligere. De vedtages af Kommissionen senest den 30. april 2011 efter proceduren i artikel 27, stk. 2, og offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Alle forslag til udkast til og reviderede fælles sikkerhedsmål skal afspejle medlemsstaternes forpligtelser, jf. artikel 4, stk. 1. Disse forslag ledsages af en vurdering af de anslåede omkostninger og fordele med angivelse af de sandsynlige virkninger for alle berørte operatører og økonomiske aktører samt virkningerne for den samfundsmæssige risikoaccept. De indeholder om nødvendigt en frist for deres gradvise indførelse, navnlig for at tage hensyn til arten og omfanget af de investeringer, der er nødvendige for deres gennemførelse. De omfatter en analyse af de eventuelle konsekvenser for TSI'erne for delsystemerne og indeholder i givet fald de nødvendige forslag til ændringer af TSI'erne.

4. De fælles sikkerhedsmål fastsætter de sikkerhedsniveauer, som mindst skal opfyldes af de forskellige dele af jernbanesystemet og af systemet som helhed i hver enkelt medlemsstat, udtrykt i risikoacceptkriterier for:

a) individuelle risici relateret til passagerer, personale, herunder personale hos kontrahenter, brugere af jernbaneoverskæringer og andre samt, med forbehold af gældende nationale og internationale ansvarsregler, individuelle risici relateret til personer, der uberettiget befinder sig på jernbanearealer

b) samfundsmæssige risici.

5. De fælles sikkerhedsmål revideres regelmæssigt efter proceduren i artikel 27, stk. 2, under hensyntagen til den generelle udvikling i jernbanesikkerheden.

6. Medlemsstaterne foretager de nødvendige ændringer af deres nationale sikkerhedsforskrifter for i det mindste at nå det fælles, eventuelt reviderede sikkerhedsmål i overensstemmelse med den gennemførelsesfrist, der er fastsat herfor. De meddeler Kommissionen disse forskrifter i overensstemmelse med artikel 8, stk. 3.

Artikel 8

Nationale sikkerhedsforskrifter

1. I medfør af dette direktiv udarbejder medlemsstaterne bindende nationale sikkerhedsforskrifter og sørger for, at de offentliggøres og er tilgængelige for alle infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, ansøgere om sikkerhedscertifikater og ansøgere om sikkerhedsgodkendelser i et klart sprog, der kan forstås af alle berørte parter.

2. Senest den 30. april 2005 underretter medlemsstaterne Kommissionen om alle relevante gældende nationale sikkerhedsforskrifter, som foreskrevet i bilag II, med angivelse af deres anvendelsesområde.

Ved denne underretning oplyses der desuden om hovedindholdet af forskrifterne med henvisninger til retsakter, lovgivningens form og det eller den for offentliggørelsen ansvarlige organ eller organisation.

3. Senest fire år efter dette direktivs ikrafttræden foretager agenturet en evaluering af den måde, hvorpå de nationale sikkerhedsforskrifter offentliggøres og gøres tilgængelige i overensstemmelse med stk. 1, og anbefaler Kommissionen de foranstaltninger, der skal træffes til udvikling af en enkelt standardformular for offentliggørelse af disse forskrifter og fastlæggelse af en sprogordning, således at disse oplysninger bliver lettere tilgængelige for brugerne.

4. Medlemsstaterne underretter omgående Kommissionen om ændringer af de meddelte nationale sikkerhedsforskrifter og enhver ny forskrift, der vedtages, medmindre forskrifterne udelukkende vedrører implementeringen af TSI'er.

5. For at begrænse indførelsen af nye, specifikke nationale forskrifter til et minimum og således forebygge yderligere hindringer og af hensyn til den gradvise harmonisering af sikkerhedsforskrifterne fører Kommissionen tilsyn med medlemsstaternes indførelse af nye nationale forskrifter.

6. Såfremt en medlemsstat efter vedtagelsen af fælles sikkerhedsmål har til hensigt at indføre en ny national sikkerhedsforskrift, der kræver et højere sikkerhedsniveau end de fælles sikkerhedsmål, og/eller såfremt en medlemsstat har til hensigt at indføre en ny national sikkerhedsforskrift, der kan berøre driften af jernbanevirksomheder fra andre medlemsstater på den pågældende medlemsstats område, hører medlemsstaten i god tid samtlige interesserede parter, og proceduren i stk. 7 finder anvendelse.

7. Medlemsstaten forelægger udkastet for Kommissionen til behandling med en begrundelse for indførelsen.

Hvis Kommissionen finder, at udkastet er uforeneligt med de fælles sikkerhedsmetoder eller med opfyldelsen i det mindste af de fælles sikkerhedsmål eller udgør et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller skjult begrænsning af jernbanetransportoperationer mellem medlemsstaterne, vedtager den en beslutning rettet til den pågældende medlemsstat i overensstemmelse med proceduren i artikel 27, stk. 2.

Hvis Kommissionen har alvorlige betænkeligheder med hensyn til, om udkastet er foreneligt med de fælles sikkerhedsmetoder, eller om det opfylder i det mindste de fælles sikkerhedsmål, eller hvis den mener, at udkastet udgør et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller skjult begrænsning af jernbanetransportoperationer mellem medlemsstaterne, orienterer den straks den pågældende medlemsstat, som udsætter vedtagelsen, ikrafttrædelsen eller gennemførelsen af forskriften, indtil en beslutning er vedtaget efter proceduren i artikel 27, stk. 2, inden for en frist på seks måneder.

Artikel 9

Sikkerhedsledelsessystemer

1. Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder sikrer, at jernbanesystemet mindst kan opfylde de fælles sikkerhedsmål og er i overensstemmelse med de nationale sikkerhedsforskrifter, som omhandlet i artikel 8 og bilag II, og med de sikkerhedskrav, der er fastsat i TSI'erne, samt at de relevante dele af de fælles sikkerhedsmetoder finder anvendelse.

2. Sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde de krav og indeholde de elementer, der er fastsat i bilag III, tilpasset til karakteren og størrelsen af samt andre omstændigheder ved den pågældende aktivitet. Systemet sikrer kontrollen med alle risici, der hidrører fra infrastrukturforvalterens eller jernbanevirksomhedens aktivitet, herunder levering og vedligeholdelse af materiel samt brug af kontrahenter. Uden at det berører de eksisterende nationale og internationale ansvarsregler, skal sikkerhedsledelsessystemet, når det er relevant og rimeligt, også tage hensyn til risici, der opstår som følge af andre parters aktiviteter.

3. Enhver infrastrukturforvalters sikkerhedsledelsessystem skal tage hensyn til virkningerne af forskellige jernbanevirksomheders operationer på nettet og give mulighed for, at alle jernbanevirksomheder kan operere i overensstemmelse med TSI'er, nationale sikkerhedsforskrifter og de vilkår, som er fastsat i deres sikkerhedscertifikat. Sikkerhedsledelsessystemet skal desuden udformes med henblik på, at infrastrukturforvalterens katastrofe- og beredskabsprocedurer kan koordineres med alle jernbanevirksomheder, som opererer på den pågældende infrastruktur.

4. Hvert år senest den 30. juni forelægger alle infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder sikkerhedsmyndigheden en sikkerhedsrapport omhandlende det foregående kalenderår. Sikkerhedsrapporten indeholder:

a) oplysninger om, i hvilket omfang organisationens samlede sikkerhedsmål er nået, og om resultaterne af sikkerhedsplaner

b) nationale sikkerhedsindikatorer og de fælles sikkerhedsindikatorer, der er fastsat i bilag I, i det omfang, det er relevant for den pågældende organisation

c) resultaterne af intern sikkerhedsrevision

d) bemærkninger om fejl og mangler ved jernbanedrift og infrastrukturforvaltning, som kan være relevante for sikkerhedsmyndigheden.

KAPITEL III

SIKKERHEDSCERTIFICERING OG SIKKERHEDSGODKENDELSE

Artikel 10

Sikkerhedscertifikater

1. For at få adgang til jernbaneinfrastrukturen skal en jernbanevirksomhed have et sikkerhedscertifikat som omhandlet i dette kapitel. Sikkerhedscertifikatet kan dække hele jernbanenettet i en medlemsstat eller kun en nærmere defineret del af det.

Formålet med sikkerhedscertifikatet er at bevise, at jernbanevirksomheden har etableret sit sikkerhedsledelsessystem og kan opfylde krav i TSI'er og anden relevant fællesskabslovgivning og i nationale sikkerhedsforskrifter, så den er i stand til at kontrollere risici og operere sikkert på nettet.

2. Sikkerhedscertifikatet omfatter:

a) certificering, der bekræfter godkendelsen af jernbanevirksomhedens sikkerhedsledelsessystem, som beskrevet i artikel 9 og bilag III,

og

b) certificering, der bekræfter godkendelsen af de forholdsregler, jernbanevirksomheden har truffet for at opfylde specifikke krav, der er nødvendige for sikker togdrift på det relevante net. Kravene kan omfatte overholdelse af TSI'er og nationale sikkerhedsforskrifter, godkendelse af personalets certifikater og tilladelse til ibrugtagning af det rullende materiel, som jernbanevirksomheden anvender. Certificeringen baseres på dokumentation forelagt af jernbanevirksomheden, som beskrevet i bilag IV.

3. Sikkerhedsmyndigheden i den medlemsstat, hvor jernbanevirksomheden først etablerer togdrift, foretager certificeringen i overensstemmelse med stk. 2.

Certificeringen foretaget i henhold til stk. 2 skal specificere karakteren og omfanget af de dækkede jernbaneoperationer. Certificeringen foretaget i henhold til stk. 2, litra a), gælder i hele Fællesskabet for tilsvarende jernbanetransportoperationer.

4. Sikkerhedsmyndigheden i den medlemsstat, hvori jernbanevirksomheden har til hensigt at udføre yderligere jernbanetransporttjenester, foretager den yderligere nationale certificering, der kræves i henhold til stk. 2, litra b).

5. Sikkerhedscertifikatet fornyes efter ansøgning fra jernbanevirksomheden mindst hvert femte år. Det ajourføres helt eller delvis, når som helst karakteren eller omfanget af de pågældende aktiviteter ændres væsentligt.

Indehaveren af sikkerhedscertifikatet underretter omgående den kompetente sikkerhedsmyndighed om alle væsentlige ændringer i forudsætningerne for den relevante del af sikkerhedscertifikatet. Indehaveren underretter desuden den kompetente sikkerhedsmyndighed, såfremt nye kategorier af personale inddrages i togdriften, eller nye typer rullende materiel tages i brug.

Sikkerhedsmyndigheden kan forlange, at den relevante del af sikkerhedscertifikatet ajourføres efter væsentlige ændringer i de overordnede sikkerhedsforskrifter.

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

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

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

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

Artikel 11

Sikkerhedsgodkendelse af infrastrukturforvaltere

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

Sikkerhedsgodkendelsen omfatter:

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

og

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

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

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

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

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

Artikel 12

Ansøgningskrav i forbindelse med sikkerhedscertifikater og godkendelser

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

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

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

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

Artikel 13

Adgang til efteruddannelsesfaciliteter

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 14

Ibrugtagning af rullende materiel

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

2. Den jernbanevirksomhed, der ansøger om ibrugtagningstilladelse i en anden medlemsstat, indgiver teknisk dokumentation for det rullende materiel eller den pågældende type rullende materiel til den relevante sikkerhedsmyndighed med oplysninger om materiellets påtænkte anvendelse på nettet. Dokumentationen skal indeholde følgende oplysninger:

a) bevis for, at der er givet ibrugtagningstilladelse for det rullende materiel i en anden medlemsstat, og en redegørelse for dets hidtidige funktion og drift, vedligeholdelse og eventuelle tekniske ændringer foretaget, efter at tilladelsen er givet

b) relevante tekniske data, vedligeholdelsesprogram og driftsmæssige karakteristika, hvorom sikkerhedsmyndigheden anmoder, og som kræves til den supplerende tilladelse for materiellet

c) bevis for tekniske og driftsmæssige karakteristika, hvoraf det fremgår, at det rullende materiel er i overensstemmelse med energiforsynings-, signal- og styringskontrolsystemet, sporvidden, infrastrukturprofiler, det maksimale tilladte akseltryk og andre tekniske begrænsninger på nettet

d) oplysninger om dispensationer fra nationale sikkerhedsforskrifter, som er nødvendige for at give tilladelse, og attestation for en risikovurdering, hvoraf det fremgår, at godkendelse af det rullende materiel ikke vil skabe unødige risici på nettet.

3. Sikkerhedsmyndigheden kan forlange, at der foretages prøvekørsler på nettet for at kontrollere overensstemmelsen med de begrænsende parametre i stk. 2, litra c), og foreskriver i så fald omfanget og indholdet af sådanne prøvekørsler.

4. Sikkerhedsmyndigheden træffer i overensstemmelse med denne artikel afgørelse om en ansøgning hurtigst muligt og senest fire måneder efter at have fået forelagt den komplette tekniske dokumentation, herunder dokumentationen for prøvekørslerne. Der kan i tilladelsescertifikatet være fastsat betingelser for materiellets brug samt andre restriktioner.

Artikel 15

Harmonisering af sikkerhedscertifikater

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

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

KAPITEL IV

SIKKERHEDSMYNDIGHED

Artikel 16

Opgaver

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

2. Sikkerhedsmyndigheden varetager som et minimum følgende opgaver:

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

b) den udsteder i overensstemmelse med artikel 14 i direktiv 2001/16/EF ibrugtagningstilladelser for de strukturelt definerede delsystemer, der indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, og kontrollerer, at de drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de relevante væsentlige krav

c) den fører tilsyn med, at interoperabilitetskomponenterne er i overensstemmelse med de væsentlige krav, jf. artikel 12 i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF

d) den udsteder ibrugtagningstilladelser for nyt og væsentligt ændret rullende materiel, for hvilket der endnu ikke er vedtaget en TSI

e) den udsteder, fornyer, ajourfører og tilbagekalder relevante dele af sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser, der er udstedt i overensstemmelse med artikel 10 og artikel 11, og kontrollerer, at betingelserne og kravene deri overholdes, og at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder opererer i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i EF-forskrifter eller national lovgivning

f) den overvåger, fremmer, styrker og udvikler om nødvendigt de overordnede sikkerhedsforskrifter, herunder systemet med nationale sikkerhedsforskrifter

g) den fører tilsyn med, at rullende materiel er behørigt registreret, og at sikkerhedsmæssige oplysninger i det nationale register, der er oprettet i henhold til artikel 14 i direktiv 96/48/EF og i direktiv 2001/16/EF, er korrekte og ajourførte.

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

Artikel 17

Principper for beslutningstagning

1. Sikkerhedsmyndigheden udfører sine opgaver på en åben og ikke-diskriminerende måde. Den giver navnlig alle parter mulighed for at blive hørt og begrunder sine afgørelser.

Den reagerer omgående på anmodninger og ansøgninger, fremsætter selv hurtigst muligt anmodninger om oplysninger og vedtager alle sine afgørelser inden fire måneder efter modtagelse af alle efterspurgte oplysninger. Den kan på et hvilket som helst tidspunkt anmode om teknisk bistand fra infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder til udførelsen af de i artikel 16 omhandlede opgaver.

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

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

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

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

Agenturet bistår sikkerhedsmyndighederne i disse opgaver.

Artikel 18

Årlig rapport

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

a) udviklingen i jernbanesikkerheden, herunder en samlet redegørelse for situationen i medlemsstaten hvad angår de fælles sikkerhedsindikatorer i bilag I

b) vigtige ændringer i lovgivning og forskrifter om jernbanesikkerhed

c) udviklingen vedrørende sikkerhedscertificering og sikkerhedsgodkendelse

d) resultater og erfaringer fra tilsynet med infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder.

KAPITEL V

UNDERSØGELSE AF ULYKKER OG HÆNDELSER

Artikel 19

Undersøgelsespligt

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

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

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

a) ulykkens eller hændelsens alvor

b) hvorvidt den er led i en række ulykker eller hændelser af relevans for systemet som helhed

c) hændelsens indvirkning på jernbanesikkerheden på fællesskabsplan

og

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

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

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

Artikel 20

Undersøgelsens status

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

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

a) adgang til ulykkes- eller hændelsesstedet samt til det involverede rullende materiel, den relevante infrastruktur og trafikstyrings- og signalanlæg

b) ret til umiddelbart at registrere bevismateriale og foretage kontrolleret fjernelse af vragdele, infrastrukturanlæg eller komponenter til undersøgelses- eller analyseformål

c) adgang og ret til i undersøgelsen at gøre brug af indholdet af registreringsinstrumenter om bord og udstyr til optagelse af verbal kommunikation og registrering af signal- og trafikstyringssystemets drift

d) adgang til resultaterne af undersøgelsen eller obduktionen af 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 involveret jernbanepersonale og andre vidner

g) adgang til al relevant information eller dokumentation, der forefindes hos infrastrukturforvalteren, de involverede jernbanevirksomheder og sikkerhedsmyndigheden.

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

Artikel 21

Undersøgelsesorgan

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

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

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

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

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

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

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

Agenturet bistår undersøgelsesorganerne i denne opgave.

Artikel 22

Undersøgelsesprocedurer

1. En ulykke eller hændelse, der er nævnt i artikel 19, undersøges af undersøgelsesorganet i den medlemsstat, hvori den indtraf. Hvis det ikke er muligt at fastslå, i hvilken medlemsstat den indtraf, eller hvis den indtraf på eller tæt ved grænsen mellem to medlemsstater, aftaler de relevante organer, hvilket af dem der skal gennemføre undersøgelsen, eller de aftaler at gennemføre den i fællesskab. I første tilfælde får det andet organ mulighed for at deltage i undersøgelsen og modtager alle oplysninger om resultaterne.

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

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

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

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

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

Artikel 23

Rapporter

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

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

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

Artikel 24

Oplysninger, der skal fremsendes til agenturet

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

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

Artikel 25

Anbefalinger på sikkerhedsområdet

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

2. Anbefalinger stiles til sikkerhedsmyndigheden, og, hvis det er nødvendigt på grund af anbefalingens karakter, til andre organer eller myndigheder i medlemsstaterne eller til andre medlemsstater. Medlemsstaterne og deres sikkerhedsmyndigheder træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der tages behørigt hensyn til undersøgelsesorganernes anbefalinger på sikkerhedsområdet, og at de i givet fald følges op af korrigerende foranstaltninger.

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

KAPITEL VI

GENNEMFØRELSESBEFØJELSER

Artikel 26

Tilpasning af bilag

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

Artikel 27

Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 21 i direktiv 96/48/EF.

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

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

4. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 28

Gennemførelsesforanstaltninger

1. Medlemsstaterne kan rette ethvert spørgsmål vedrørende gennemførelsen af dette direktiv til Kommissionen. De nødvendige afgørelser træffes efter proceduren i artikel 27, stk. 2.

2. I specifikke tilfælde undersøger Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ anvendelsen og håndhævelsen af bestemmelserne om sikkerhedscertificering og sikkerhedsgodkendelse og afgør inden to måneder efter modtagelse af en sådan anmodning efter proceduren i artikel 27, stk. 2, hvorvidt den pågældende foranstaltning fortsat kan finde anvendelse. Kommissionen underretter Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne om sin afgørelse.

KAPITEL VII

ALMINDELIGE OG AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 29

Ændringer til direktiv 95/18/EF

I direktiv 95/18/EF foretages følgende ændringer:

1) Artikel 8 affattes således:

»*Artikel 8*

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

2) I bilaget udgår afsnit II.

Artikel 30

Ændringer til direktiv 2001/14/EF

I direktiv 2001/14/EF foretages følgende ændringer:

1) Titlen affattes således:

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

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

»f) ordninger vedrørende adgang i overensstemmelse med artikel 10 i Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner (*), ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/51/EF af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (**)

(*) EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25.
(**) EUT L 164 af 30.4.2004, s. 164.«

3) Artikel 32 udgår.

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

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

Artikel 31

Rapport og yderligere indsats på fællesskabsplan

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

Rapporten ledsages om nødvendigt af forslag til yderligere fællesskabsforanstaltninger.

Artikel 32

Sanktioner

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

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

Artikel 33

Gennemførelse

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 30. april 2006. De underretter straks Kommissionen herom.

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

Artikel 34

Ikrafttræden

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

Artikel 35

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 29. april 2004.

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
P. COX	M. McDOWELL
Formand	*Formand*

BILAG I

FÆLLES SIKKERHEDSINDIKATORER

Fælles sikkerhedsindikatorer, der skal indberettes til sikkerhedsmyndighederne:

Hvis der indberettes indikatorer vedrørende aktiviteter omhandlet i artikel 2, stk. 2, litra a) og b), redegøres der særskilt for dem.

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

For så vidt angår indikatorer vedrørende ulykker i kategori 1 nedenfor anvendes Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 91/2003 af 16. december 2002 om statistikker for jernbanetransport [1], i det omfang der foreligger sådanne oplysninger.

1. *Indikatorer vedrørende ulykker*

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

      — togsammenstød, herunder sammenstød med forhindringer inden for fritrumsprofilen

      — togafsporinger

      — ulykker i jernbaneoverskæringer, herunder ulykker, der involverer fodgængere på jernbaneoverskæringer

      — personulykker forårsaget af rullende materiel i bevægelse, bortset fra selvmord

      — selvmord

      — brande i rullende materiel

      — andre.

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

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

      — passagerer (også i forhold til det samlede antal passagerkilometer)

      — personale, herunder personale hos kontrahenter

      — brugere af jernbaneoverskæringer

      — personer, der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer

      — andre.

2. *Indikatorer vedrørende hændelser og farlige situationer*

   1. Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal skinnebrud, solbuer og signalfejl.

[1] EFT L 14 af 21.1.2003, s. 1.

2. Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal forbikørsler af stopsignaler.

3. Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal defekte hjul og aksler på rullende materiel i drift.

3. *Indikatorer vedrørende konsekvenser af ulykker*

1. De samlede og relative (i forhold til togkilometer) omkostninger i euro ved alle ulykker, hvor følgende omkostninger så vidt muligt bør beregnes og medtages:

— dødsfald og personskader

— godtgørelse for tab af eller skader på genstande tilhørende passagerer, personale eller tredjeparter, herunder skader på miljøet

— udskiftning eller reparation af beskadiget rullende materiel og jernbaneanlæg

— trafikforsinkelser, -forstyrrelser og -omlægninger, herunder ekstraudgifter til personale og tab af fremtidige indtægter.

Fra ovennævnte omkostninger fratrækkes erstatning eller godtgørelse, der er dækket eller anslås at være dækket af tredjeparter, f.eks. ejere af motorkøretøjer, som har været involveret i ulykker ved overkørsler i niveau. Erstatninger fra forsikringer tegnet af jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere fratrækkes ikke.

2. Det samlede og relative (i forhold til udførte arbejdstimer) antal mistede arbejdstimer for personale og kontrahenter som følge af ulykker.

4. *Indikatorer vedrørende infrastrukturens tekniske sikkerhed og gennemførelse heraf*

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

2. Antal overskæringer i niveau (i alt og per banekilometer). Antal overskæringer i niveau med automatisk eller manuel sikring, udtrykt i procent.

5. *Indikatorer vedrørende sikkerhedsledelsen*

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

6. *Definitioner*

De indberettende myndigheder kan til forelæggelsen af de i dette bilag omhandlede data anvende nationalt anerkendte definitioner af indikatorerne og metoderne til beregning af omkostninger. I et bilag til den i artikel 18 omhandlede årlige rapport redegøres der for alle anvendte definitioner og beregningsmetoder.

BILAG II

ANMELDELSE AF NATIONALE SIKKERHEDSFORSKRIFTER

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

1) forskrifter vedrørende eksisterende nationale sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder

2) forskrifter vedrørende krav til sikkerhedsledelsessystemer og sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder

3) forskrifter vedrørende krav for ibrugtagningstilladelse og vedligeholdelse af nyt og væsentligt ændret rullende materiel, som endnu ikke er omfattet af en TSI. Anmeldelsen skal omfatte forskrifter for udveksling af rullende materiel mellem jernbanevirksomheder, registreringssystemer og krav til afprøvningsprocedurer

4) fælles driftsregulativer for jernbanenettet, som endnu ikke er omfattet af TSI'er, herunder regulativer vedrørende signal- og trafikstyringssystemet

5) forskrifter indeholdende krav om yderligere interne driftsregulativer (virksomhedsregulativer), som skal fastsættes af infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder

6) forskrifter vedrørende krav til personale, der udfører sikkerhedskritiske opgaver, herunder udvælgelseskriterier, helbredstilstand, faglig uddannelse og certificering, såfremt de endnu ikke er omfattet af en TSI

7) forskrifter vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser.

BILAG III

SIKKERHEDSLEDELSESSYSTEMER

1. *Krav til sikkerhedsledelsessystemet*

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

2. *Grundelementer i sikkerhedsledelsessystemet*

Grundelementerne i sikkerhedsledelsessystemet er:

a) en sikkerhedspolitik godkendt af organisationens øverste ledelse og formidlet til hele personalet

b) organisationens kvalitative og kvantitative mål for fastholdelse og forbedring af sikkerheden samt planer og fremgangsmåde for opfyldelsen af disse mål

c) procedurer for overholdelse af eksisterende, nye og ændrede tekniske og driftsmæssige standarder eller andre normative krav, som er fastsat i

— TSI'er

eller

— de i artikel 8 og bilag II omhandlede nationale sikkerhedsforskrifter

eller

— andre relevante forskrifter

eller

— myndighedsafgørelser,

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

d) procedurer og metoder for risikovurderinger og implementering af risikostyringsforanstaltninger, såfremt en ændring i driftsvilkårene eller nyt materiel indebærer nye risici i relation til infrastrukturen eller driften

e) udarbejdelse af programmer for efteruddannelse af personale samt systemer til at sikre, at personalets kompetence opretholdes, og opgaverne udføres i overensstemmelse hermed

f) procedurer for formidling af tilstrækkelig information inden for organisationen og i givet fald mellem organisationer, der opererer på samme infrastruktur

g) procedurer og formater for, hvordan sikkerhedsinformation dokumenteres, og fastlæggelse af procedurer for kontrol med udformningen af afgørende sikkerhedsinformation

h) procedurer, der sikrer, at ulykker, hændelser, farlige situationer og andre farlige tildragelser indberettes, undersøges og analyseres, og at der træffes de nødvendige forebyggende forholdsregler

i) udarbejdelse med de relevante offentlige myndigheders godkendelse af handlings-, beredskabs- og informationsplaner i tilfælde af katastrofesituationer

j) foranstaltninger til sikring af forskriftsmæssig intern revision af sikkerhedsledelsessystemet.

BILAG IV

ERKLÆRINGER I TILKNYTNING TIL SIKKERHEDSCERTIFIKATER, DER VEDRØRER SPECIFIKKE DELE AF NETTET

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

— dokumentation fra jernbanevirksomheden for TSI'er eller dele af TSI'er og i givet fald nationale sikkerhedsforskrifter og andre forskrifter vedrørende virksomhedens drift, personale og rullende materiel, samt dokumentation for, hvordan sikkerhedsledelsessystemet sikrer overholdelsen af disse

— dokumentation fra jernbanevirksomheden for de forskellige kategorier af virksomhedens eget personale eller kontrahenters personale til driften, herunder dokumentation for, at de opfylder kravene i TSI'er eller nationale forskrifter og er behørigt certificeret

— dokumentation fra jernbanevirksomheden for de forskellige typer rullende materiel, der anvendes til driften, herunder dokumentation for, at de opfylder kravene i TSI'er eller nationale forskrifter og er behørigt certificeret.

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

BILAG V

HOVEDINDHOLDET AF UNDERSØGELSESRAPPORTEN OM ULYKKER OG HÆNDELSER

1. *Resumé*

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

2. *Umiddelbare kendsgerninger vedrørende tildragelsen*

1. Tildragelsen:

— dato, nøjagtigt tidspunkt og sted for tildragelsen

— beskrivelse af begivenhederne og ulykkesstedet, herunder indsatsen fra redningsmandskab og beredskabstjenester

— afgørelsen om at iværksætte en undersøgelse, undersøgelsesholdets sammensætning og undersøgelsens forløb.

2. Omgivende forhold:

— involveret personale og kontrahenter og andre parter og vidner

— togene og deres sammensætning, herunder registreringsnummer på involveret rullende materiel

— beskrivelse af infrastrukturen og signalsystemet — sportyper, sporskiftere, aflåsning, signaler og driftssikring

— kommunikationsmidler

— arbejder udført på eller i nærheden af ulykkesstedet

— den udløsende faktor for jernbaneberedskabsplanen og dennes forløb

— den udløsende faktor for de offentlige redningstjenesters, politiets og hospitalsvæsenets beredskabsplaner og deres forløb.

3. Dræbte, tilskadekomne og materielle skader:

— passagerer, tredjeparter og personale, herunder kontrahenter

— gods, bagage og andre genstande

— rullende materiel, infrastruktur og miljø.

4. Eksterne omstændigheder:

— vejrlig og geografiske forhold.

3. *Undersøgelses- og afhøringsrapporter*

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

— personale, herunder kontrahenter

— andre vidner.

2. Sikkerhedsledelsessystemet:

— den overordnede organisation og hvordan ordrer afgives og udføres

— krav til personalet og hvordan opfyldelsen af disse krav sikres

— rutiner vedrørende intern kontrol og revision samt resultaterne heraf

— grænseflade mellem forskellige aktører på infrastrukturen.

3. Love og administrative forskrifter:

— relevant fællesskabslovgivning og nationale love og administrative forskrifter

— andre forskrifter såsom driftsregulativer, lokale instrukser, personalevedtægter, vedligeholdelsesforskrifter og gældende standarder.

4. Det rullende materiels og de tekniske anlægs funktionsdygtighed:

— signal- og styringskontrolsystem, herunder redegørelse for automatisk dataregistrering

— infrastruktur

— kommunikationsudstyr

— rullende materiel, herunder redegørelse for automatisk dataregistrering.

5. Dokumentation for driftssystemet:

— foranstaltninger truffet af personalet vedrørende trafikstyring og signaler

— mundtlig kommunikation i tilknytning til tildragelsen, herunder lydoptagelser

— foranstaltninger, der er truffet for at beskytte og sikre stedet for tildragelsen.

6. Grænsefladen menneske-maskine-organisation:

— det involverede personales faktiske arbejdstid

— helbredsmæssige og personlige forhold af betydning for tildragelsen, herunder fysisk eller psykisk stress

— udformningen af udstyr af betydning for grænsefladen menneske-maskine.

7. Tidligere tildragelser af tilsvarende karakter.

4. *Analyser og konklusioner*

1. Afsluttende redegørelse for hændelsesforløbet:

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

2. Diskussion:

— analyse af de i punkt 3 fastslåede kendsgerninger med henblik på dragning af konklusioner om årsagerne til tildragelsen og redningstjenesternes indsats.

3. Konklusioner:

   — direkte og umiddelbare årsager til tildragelsen, herunder medvirkende faktorer i forbindelse med involverede personers handlinger og reaktioner eller rullende materiels eller tekniske anlægs tilstand

   — underliggende årsager vedrørende færdigheder, procedurer og vedligeholdelse

   — grundlæggende årsager i tilknytning til det overordnede forskriftværk og anvendelsen af sikkerhedsledelsessystemet.

4. Yderligere bemærkninger:

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

5. *Trufne forholdsregler*

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

6. *Anbefalinger*

Berigtigelse til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/50/EF af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog

(Den Europæiske Unions Tidende L 164 af 30. april 2004)

Direktiv 2004/50/EF læses således:

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2004/50/EF
af 29. april 2004
om ændring af Rådets direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71 og 156,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([2]),

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ([3]),

efter proceduren i traktatens artikel 251 ([4]), på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 23. marts 2004 og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til traktatens artikel 154 og 155 skal Fællesskabet bidrage til oprettelse og udvikling af transeuropæiske net på transportområdet. Med henblik på virkeliggørelsen af disse mål skal Fællesskabet iværksætte enhver form for aktion, som måtte være nødvendig for at sikre nettenes interoperabilitet, navnlig inden for harmonisering af tekniske standarder.

(2) For jernbanesektorens vedkommende blev den første foranstaltning truffet med vedtagelsen af direktiv 96/48/EF ([5]). For at virkeliggøre målene i nævnte direktiv udarbejdede Den Europæiske Sammenslutning for Interoperabilitet i Jernbanenettet (AEIF), der i samme direktiv blev udpeget som det fælles repræsentative organ, tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er), og Kommissionen vedtog disse den 30. maj 2002.

(3) Kommissionen vedtog den 10. september 1999 en beretning stilet til Europa-Parlamentet og Rådet med en første evaluering af de fremskridt, der er gjort med hensyn til gennemførelse af interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog. Europa-Parlamentet anmodede i sin beslutning af 17. maj 2000 ([6]) Kommissionen om at fremsætte forslag til revision af direktiv 96/48/EF på baggrund af modellen i direktiv 2001/16/EF ([7]).

(4) Med direktiv 2001/16/EF blev der, ligesom det var tilfældet med direktiv 96/48/EF, indført fællesskabsprocedurer for forberedelsen og vedtagelsen af TSI'er samt fælles regler for overensstemmelsesvurdering af disse TSI'er. AEIF, der ligeledes blev udpeget som fælles repræsentativt organ, fik mandat til at udvikle den første gruppe TSI'er.

(5) Arbejdet med udviklingen af TSI'er for højhastighedsnettet, anvendelsen af direktiv 96/48/EF på konkrete projekter og drøftelserne i det udvalg, der blev nedsat i henhold til nævnte direktiv, giver mulighed for at drage visse konklusioner og har foranlediget Kommissionen til at foreslå ændringer i de to direktiver om interoperabilitet i jernbanenettet.

([1]) EFT C 126 E af 28.5.2002, s. 312.

([2]) EUT C 61 af 14.3.2003, s. 131.

([3]) EUT C 66 af 19.3.2003, s. 5.

([4]) Europa-Parlamentets udtalelse af 14.1.2003 (EUT C 38 E af 12.2.2004, s. 119), Rådets fælles holdning af 26.6.2003 (EUT C 270 E af 11.11.2003, s. 7), Europa-Parlamentets holdning af 23.10.2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 22.4.2004 og Rådets afgørelse af 26.4.2004.

([5]) EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

([6]) EFT C 59 af 23.2.2001, s. 121.

([7]) EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1.

(6) Vedtagelsen af dels Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (»agenturforordningen«) [1], dels Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU (»jernbanesikkerhedsdirektivet«) [2] betyder, at visse bestemmelser i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF skal ændres. Navnlig vil agenturet efter oprettelsen af Kommissionen blive pålagt at udarbejde alle udkast til nye eller reviderede TSI'er.

(7) Ikrafttrædelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner [3], Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder [4] og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbanestruktur samt sikkerhedscertificering [5] har konsekvenser for gennemførelsen af interoperabilitet. Udvidelsen af adgangsrettighederne bør, ligesom for de øvrige transportformers vedkommende, foregå sideløbende med gennemførelsen af de dertil hørende nødvendige harmoniseringsforanstaltninger. Det er derfor nødvendigt at gennemføre interoperabilitet på hele nettet ved gradvis at udvide det geografiske anvendelsesområde for direktiv 2001/16/EF. Ligeledes bør retsgrundlaget for direktiv 2001/16/EF udvides til at omfatte traktatens artikel 71, som også udgør retsgrundlaget for direktiv 2001/12/EF.

(8) I hvidbogen om den europæiske transportpolitik bebudes dette direktiv som led i Kommissionens strategi for at modernisere jernbanerne og dermed skabe bedre balance i brugen af de forskellige transportformer med det endelige mål at afhjælpe den trafikale overbelastning af vejnettet i Europa.

(9) De TSI'er, der udvikles i medfør af direktiv 96/48/EF, vedrører ikke udtrykkeligt fornyelse af infrastruktur og rullende materiel eller udskiftninger foretaget i forbindelse med forebyggende vedligeholdelse. Dette område er imidlertid omfattet af direktiv 2001/16/EF om konventionelle tog, og de to direktiver bør harmoniseres på dette punkt.

(10) Udviklingen af TSI'er for højhastighedsnettet har vist, at det er nødvendigt at tydeliggøre sammenhængen mellem på den ene side de væsentlige krav i direktiv 96/48/EF og TSI'erne og på den anden side de europæiske standarder og andre normative dokumenter. Navnlig er det vigtigt at sondre mellem de standarder eller dele af standarder, der nødvendigvis må gøres obligatoriske for at virkeliggøre dette direktivs mål, og de »harmoniserede« standarder, der udvikles efter den nye metode for teknisk harmonisering.

(11) De europæiske specifikationer udvikles som hovedregel efter den nye metode for teknisk harmonisering og standardisering. Det bør derfor kunne forventes, at de er i overensstemmelse med visse væsentlige krav i direktiv 96/48/EF, navnlig for så vidt angår interoperabilitetskomponenterne og grænsefladerne. Disse europæiske specifikationer, eller de gældende dele af dem, er ikke obligatoriske, og TSI'erne bør ikke indeholde udtrykkelige referencer til disse specifikationer. Referencerne til disse europæiske specifikationer offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*, og medlemsstaterne offentliggør henvisningerne til de nationale standarder, der gennemfører de europæiske standarder.

(12) I visse tilfælde, når det er strengt nødvendigt for at virkeliggøre målene i dette direktiv, kan TSI'erne indeholde en udtrykkelig reference til europæiske standarder eller specifikationer. En sådan udtrykkelig reference har konsekvenser, der bør præciseres nærmere; navnlig bliver disse europæiske standarder og specifikationer obligatoriske, så snart den pågældende TSI finder anvendelse.

(13) Alle de betingelser, en interoperabilitetskomponent skal opfylde, er fastsat i den relevante TSI, og det samme gælder den procedure, der skal følges ved overensstemmelsesvurderingen. Desuden skal det præciseres, at alle komponenter skal undergives den i TSI'en angivne procedure for vurdering af overensstemmelse og anvendelsesegnethed og være ledsaget af det dertil hørende certifikat.

(14) Af sikkerhedsgrunde er det nødvendigt at forlange, at medlemsstaterne forsyner alt rullende materiel i brug med en identifikationskode. Det bør derefter registreres i et nationalt register. Registrene skal kunne konsulteres af alle medlemsstaterne og visse økonomiske aktører i Fællesskabet. De bør være baseret på ensartede dataformater. Der bør derfor fastsættes fælles funktionelle og tekniske specifikationer for registrene.

(15) Det bør præciseres, hvordan man skal forholde sig i de tilfælde, hvor der gælder væsentlige krav for et delsystem, men hvor der endnu ikke er fastsat detaljerede specifikationer i den tilsvarende TSI. I så fald vil det være en fordel, at de organer, der forestår procedurerne for overensstemmelsesvurdering og verifikation, er de bemyndigede organer, der er omhandlet i artikel 20 i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF.

[1] Se side 1 i denne EUT.
[2] Se side 44 i denne EUT.
[3] EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1.
[4] EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26.
[5] EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29. Ændret ved Kommissionens beslutning 2002/844/EF (EFT L 289 af 26.10.2002, s. 30).

(16) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen [1].

(17) Definitionen af det rullende materiel, der er nævnt i bilag I til direktiv 96/48/EF, bør præciseres nærmere. Dette direktiv bør også omfatte rullende materiel, der er konstrueret til udelukkende at køre på linjer, der er udbygget til høje hastigheder, dvs. hastigheder på omkring 200 km/h.

(18) Anvendelsen af dette direktiv bør så vidt muligt ikke gribe ind i det arbejde, der allerede er udført inden for rammerne af direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF, og medlemsstaterne skal fortsat kunne anvende de to nævnte direktiver i forbindelse med projekter, som er på et fremskredent udviklingsstadium, når dette direktiv træder i kraft.

(19) Målet for dette direktiv, nemlig tilvejebringelse af interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne hver for sig og kan derfor på grund af dets transeuropæiske karakter, som er anerkendt i traktaten, bedre opfyldes på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at opfylde dette mål.

(20) Kommissionen vedtog den 30. maj 2002 TSI'er for jernbanesystemet for højhastighedstog vedrørende infrastruktur, rullende materiel, energi, styringskontrol og signaler, drift og vedligeholdelse. De i artikel 1, nr. 5), og artikel 2, nr. 5), omhandlede TSI-udkast vedrører revision af disse TSI'er eller vedtagelse af nye TSI'er.

(21) Eftersom et udkast til referencesystem med de tekniske regler, som sikrer det nuværende interoperabilitetsniveau i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, er ved at blive udviklet som fastsat i artikel 25 i direktiv 2001/16/EF, er det nødvendigt at ajourføre disse tekniske regler med henblik på den påtænkte udvidelse af anvendelsesområdet i henhold til dette direktiv og under hensyn til den første gruppe af TSI'er, der skal vedtages senest i 2004.

(22) Uanset undtagelserne fra anvendelsesområdet for direktiv 2001/16/EF bør der tilskyndes til, at medlemsstaterne frivilligt anvender de relevante bestemmelser i dette direktiv på nationalt plan med henblik på at øge omkostningseffektivitet og stordriftsfordele i produktionssektoren.

(23) Direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF bør derfor ændres —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 96/48/EF foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1 affattes således:

»*Artikel 1*

1. Dette direktiv tager sigte på at fastsætte betingelserne for på Fællesskabets område at tilvejebringe interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog som beskrevet i bilag I.

Disse betingelser vedrører projektering, bygning, ibrugtagning, omlægning, fornyelse, drift og vedligeholdelse af de dele af dette system, som tages i brug, efter den 30. april 2004, samt driftspersonalets faglige kvalifikationer og sundheds- og sikkerhedsbetingelser.

2. Dette mål bør føre til fastsættelse af et optimalt niveau af teknisk harmonisering og gøre det muligt

a) at fremme, forbedre og udvikle de internationale jernbanetransporttjenester inden for Fællesskabets område og sammen med tredjelande

b) at bidrage til en gradvis gennemførelse af det indre marked for udstyr og tjenester til bygning, drift, fornyelse og omlægning af det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog

c) at bidrage til interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog.«

2) I artikel 2 tilføjes følgende nye litra:

»j) »grundparametre«: alle forskriftsmæssige, tekniske eller driftsmæssige forudsætninger, som er afgørende for interoperabiliteten, og hvorom der skal træffes afgørelse eller fremsættes henstilling efter proceduren i artikel 21, stk. 2, før der udarbejdes fuldstændige TSI-udkast

[1] EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

k) »særtilfælde«: hver del af det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, som kræver midlertidige eller permanente særbestemmelser i TSI'erne af hensyn til særlige geografiske, topografiske eller bymiljømæssige forhold eller af hensyn til sammenhængen med det eksisterende system. Dette kan omfatte især jernbanestrækninger og jernbanenet, der er uden forbindelse med det øvrige fællesskabsnet, fritrumsprofiler og sporvidde eller afstand mellem sporene

l) »omlægning«: større arbejder, som går ud på at ændre et delsystem eller en del af et delsystem, og som forbedrer delsystemets samlede ydeevne

m) »udskiftning i forbindelse med vedligeholdelse«: udskiftning af komponenter med andre med samme funktion og ydeevne i forbindelse med forebyggende eller korrigerende vedligeholdelse

n) »fornyelse«: større arbejder, som går ud på at udskifte et delsystem eller en del af et delsystem uden at ændre delsystemets samlede ydeevne

o) »bestående jernbanesystem«: den helhed, som består af jernbaneinfrastrukturen, herunder banestrækninger og faste anlæg, i det bestående jernbanenet, samt det rullende materiel af enhver kategori og oprindelse, der kører på denne infrastruktur

p) »ibrugtagning«: samtlige operationer, hvorved et delsystem bringes i nominel drift.«

3) Artikel 2, litra h), udgår.

4) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. For hvert delsystem udarbejdes en TSI. Der kan om nødvendigt udarbejdes flere TSI'er for et delsystem, og en TSI kan dække flere delsystemer. Afgørelsen om af udvikle og/eller revidere en TSI og valget af dens tekniske og geografiske anvendelsesområde kræver et mandat i henhold til artikel 6, stk. 1.«

b) Stk. 3 affattes således:

»3. Med henblik på at nå de mål, der er nævnt i artikel 1, fastlægger hver TSI følgende forhold i nødvendigt omfang:

a) den angiver anvendelsesområdet (en del af banenettet eller af det rullende materiel som nævnt i bilag I; et delsystem eller en del af et delsystem som nævnt i bilag II)

b) den præciserer de væsentlige krav for det berørte delsystem og dets grænseflader til de andre delsystemer

c) den fastlægger de funktionelle og tekniske specifikationer, som delsystemet og dets grænseflader til de andre delsystemer skal opfylde. Disse specifikationer kan, om nødvendigt, variere alt efter delsystemets anvendelse, f.eks. efter kategori af strækning og/eller rullende materiel, jf. bilag I

d) den fastlægger, for hvilke interoperabilitetskomponenter og for hvilke grænseflader der skal udarbejdes europæiske specifikationer, herunder europæiske standarder, som er nødvendige for at tilvejebringe interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog

e) den angiver i hvert enkelt tilfælde, hvilke procedurer der på den ene side skal anvendes ved vurderingen af interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og på den anden side EF-verifikationen af delsystemerne. Disse procedurer er baseret på de i afgørelse 93/465/EØF definerede moduler

f) den angiver strategien for anvendelsen af TSI'en. Det er navnlig nødvendigt at præcisere faserne i den gradvise overgang fra den bestående til den endelige situation, hvor TSI'en anvendes overalt

g) den angiver med hensyn til det berørte personale, hvilke betingelser for så vidt angår faglige kvalifikationer samt sundhed og sikkerhed under arbejdet der forudsættes for driften og vedligeholdelsen af det pågældende delsystem og for anvendelsen af TSI'en.«

c) Følgende stykke indsættes:

»6. TSI'erne kan indeholde en udtrykkelig og tydelig reference til europæiske standarder eller specifikationer, når det er strengt nødvendigt for at virkeliggøre målene i dette direktiv. I så fald betragtes disse europæiske standarder eller specifikationer (eller de relevante dele deraf) som værende knyttet til den pågældende TSI og bliver obligatoriske, så snart TSI'en bliver gældende. I mangel af europæiske standarder eller specifikationer, eller indtil de er udarbejdet, kan der henvises til andre tydeligt angivne normative dokumenter; det skal i så fald være let tilgængelige forvaltningsdokumenter.«

5) Artikel 6 affattes således:

»*Artikel 6*

1. TSI-udkast og senere ændringer af TSI'erne udarbejdes efter mandat fra Kommissionen udstedt efter proceduren i artikel 21, stk. 2. De udarbejdes på agenturets ansvar i overensstemmelse med artikel 3 og 12 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (agenturforordningen) (*) og i samarbejde med de i disse artikler nævnte arbejdsgrupper.

TSI'erne vedtages og revideres efter samme procedure. De offentliggøres af Kommissionen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

2. Agenturet har til opgave at forberede revisionen og ajourføringen af TSI'erne og at fremsætte alle relevante henstillinger til det i artikel 21 omhandlede udvalg, for at der kan tages hensyn til den tekniske udvikling eller udviklingen i de samfundsmæssige krav.

3. Hvert TSI-udkast udarbejdes i to trin.

Først fastlægger agenturet TSI'ens grundparametre samt grænsefladerne til de andre delsystemer og alle andre nødvendige særtilfælde. For hvert grundparameter og hver grænseflade gøres der rede for de mest fordelagtige alternative løsninger med angivelse af de tekniske og økonomiske begrundelser. Der træffes beslutning efter proceduren i artikel 21, stk. 2; om nødvendigt tages der hensyn til særtilfælde.

Dernæst udarbejder agenturet TSI-udkastet med udgangspunkt i disse grundparametre. I givet fald tager agenturet hensyn til tekniske fremskridt, foreliggende standardiseringsarbejde, eksisterende arbejdsgrupper og anerkendte forskningsresultater. En samlet vurdering af de forventede omkostninger og fordele ved anvendelsen af TSI'erne vedlægges TSI-udkastet; denne vurdering angiver de forventede virkninger for alle berørte økonomiske operatører og agenter.

4. Der skal ved udarbejdelsen, vedtagelsen og revisionen af hver TSI (herunder grundparametrene) tages hensyn til de forventede omkostninger og fordele ved alle de tekniske løsninger, der har været genstand for overvejelse, samt disses indbyrdes grænseflader med henblik på at fastlægge og iværksætte de mest fordelagtige løsninger. Medlemsstaterne medvirker ved denne vurdering ved at stille de nødvendige data til rådighed.

5. Det i artikel 21 omhandlede udvalg orienteres regelmæssigt om, hvordan udarbejdelsen af TSI'erne skrider frem. Under dette arbejde kan udvalget udstede mandater eller fremsætte relevante henstillinger om udformningen af TSI'erne og om vurderingen af omkostninger og fordele. Udvalget kan navnlig på anmodning fra en medlemsstat forlange, at alternative løsninger undersøges, og at vurderingen af omkostningerne og fordelene ved disse løsninger medtages i den rapport, der vedlægges som bilag til TSI-udkastet.

6. I forbindelse med vedtagelsen af hver TSI fastsættes ikrafttrædelsesdatoen for den pågældende TSI efter proceduren i artikel 21, stk. 2. Hvis forskellige delsystemer tages i brug samtidig af tekniske kompatibilitetshensyn, skal de dertil hørende TSI'er have samme ikrafttrædelsesdato.

7. I forbindelse med udarbejdelse, vedtagelse og revision af TSI'erne skal der tages hensyn til brugernes mening for så vidt angår forhold, der har direkte betydning for betingelserne for de pågældende brugeres anvendelse af delsystemerne. Med henblik herpå hører agenturet de repræsentative brugersammenslutninger og organisationer under udarbejdelsen og revisionen af TSI'erne. Agenturet vedlægger TSI-udkastet en rapport om høringsresultaterne.

Listen over sammenslutninger og organisationer, der skal høres, udarbejdes af det i artikel 21 omhandlede udvalg, inden det vedtager mandatet til revision af TSI'erne og kan gennemgås og opdateres på anmodning af en medlemsstat eller Kommissionen.

8. I forbindelse med udarbejdelse, vedtagelse og revision af TSI'erne skal der tages hensyn til arbejdsmarkedets parters mening for så vidt angår de i artikel 5, stk. 3, litra g), nævnte betingelser.

Til dette formål høres arbejdsmarkedets parter, før TSI-udkastet forelægges det i artikel 21 omhandlede udvalg med henblik på vedtagelse eller revision.

Arbejdsmarkedets parter høres inden for rammerne af det sektordialogudvalg, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF (**). Arbejdsmarkedets parter afgiver udtalelse inden for en frist på tre måneder.

(*) EUT L 164 af 30.4.2004, s. 1
(**) EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27.«

6) Artikel 7 affattes således:

»*Artikel 7*

En medlemsstat kan undlade at anvende en eller flere TSI'er, herunder for det rullende materiel, i følgende tilfælde og situationer:

a) for en foreslået ny banestrækning eller fornyelse eller omlægning af en eksisterende banestrækning eller for en del som omhandlet i artikel 1, stk. 1, der på tidspunktet for offentliggørelsen af de relevante TSI'er befinder sig på et avanceret udviklingstrin eller er omfattet af en kontrakt, der er under gennemførelse

b) for et projekt vedrørende fornyelse eller omlægning af en eksisterende banestrækning, når fritrumsprofil, sporvidde eller afstand mellem sporene eller elektriske spænding i henhold til disse TSI'er er uforenelige med dem, der gælder for den eksisterende strækning

c) for en foreslået ny banestrækning eller for et projekt vedrørende fornyelse eller omlægning af en eksisterende banestrækning, som gennemføres på denne medlemsstats område, såfremt dens jernbanenet er afsondret eller afskåret af havet fra den øvrige del af Fællesskabets jernbanenet

d) for ethvert projekt vedrørende fornyelse, udvidelse eller omlægning af en eksisterende banestrækning, såfremt anvendelsen af disse TSI'er skader projektets økonomiske levedygtighed og/eller sammenhængen i medlemsstatens jernbanesystem

e) når betingelserne for en hurtig genopretning af nettet som følge af en ulykke eller naturkatastrofe af økonomiske eller tekniske årsager forhindrer en delvis eller fuldstændig anvendelse af de relevante TSI'er.

I alle de nævnte tilfælde meddeler den pågældende medlemsstat på forhånd Kommissionen, at den har til hensigt at fravige reglerne og forelægger den et dossier over, hvilke TSI'er eller dele af TSI'er den ønsker at undlade at anvende, samt hvilke specifikationer den ønsker at anvende i stedet. Kommissionen analyserer de af medlemsstaten påtænkte foranstaltninger. I de tilfælde, der er nævnt i litra b) og d), træffer Kommissionen afgørelse efter proceduren i artikel 21, stk. 2; om nødvendigt udstedes der en henstilling om, hvilke specifikationer der bør anvendes. I de i litra b) nævnte tilfælde vedrører Kommissionens afgørelse dog ikke fritrumsprofiler og sporvidde.«

7) I artikel 9 tilføjes følgende stykke:

»De må navnlig ikke stille krav om kontrol, som allerede er udført som led i den procedure, der fører til udstedelsen af EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed.«

8) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

»2. Alle interoperabilitetskomponenter undergives den procedure for vurdering af overensstemmelse og anvendelsesegnethed, som er angivet i den pågældende TSI, og skal være ledsaget af det dertil hørende certifikat.«

b) Stk. 3 affattes således:

»3. Medlemsstaterne anser en interoperabilitetskomponent for at opfylde de væsentlige krav, hvis den er i overensstemmelse med de betingelser, der er fastlagt i de tilsvarende TSI'er eller de relevante europæiske specifikationer, der er udarbejdet for at opfylde disse betingelser.«

c) Stk. 4 og 5 udgår.

9) Artikel 11 affattes således:

»*Artikel 11*

Opdager en medlemsstat eller Kommissionen, at europæiske specifikationer, der anvendes direkte eller indirekte med henblik på dette direktiv, ikke opfylder de væsentlige krav, kan det efter proceduren i artikel 21, stk. 2, besluttes, at de pågældende specifikationer trækkes helt eller delvis tilbage fra de publikationer, hvori de er nævnt, eller ændres efter høring af det udvalg, der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (*).

(*) EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37. Ændret ved direktiv 98/48/EF (EFT L 217 af 5.8.1998, s. 18.«

10) Artikel 14 affattes således:

»*Artikel 14*

1. Det påhviler hver enkelt medlemsstat at give ibrugtagningstilladelse til strukturelt definerede delsystemer, der indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, når de er anlagt eller drives på medlemsstatens område.

Med henblik herpå træffer medlemsstaterne alle fornødne foranstaltninger for at sikre, at delsystemerne ikke kan tages i brug, medmindre de er projekteret, udført og installeret på en sådan måde, at det ikke hindrer opfyldelsen af de relevante væsentlige krav, når delsystemerne integreres i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog.

Hver medlemsstat kontrollerer navnlig sammenhængen mellem disse delsystemer og det system, hvori de integreres.

2. Hver medlemsstat kontrollerer ved ibrugtagningen og derefter regelmæssigt, at delsystemerne drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de væsentlige krav, der gælder for dem. Til dette formål følges de vurderings- og verifikationsprocedurer, der er fastsat i de relevante strukturelle og funktionelle TSI'er.

3. I tilfælde af fornyelse eller omlægning indsender infrastrukturforvalteren eller jernbanevirksomhederne en projektbeskrivelse til den berørte medlemsstat. Medlemsstaten behandler sagen og afgør under hensyntagen til den gennemførelsesstrategi, der er angivet i den gældende TSI, om arbejdets omfang kræver en ny ibrugtagningstilladelse i dette direktivs betydning.

En ny ibrugtagningstilladelse er nødvendig, hver gang de påtænkte arbejder kan have indflydelse på det samlede sikkerhedsniveau for det pågældende delsystem.

4. Når medlemsstaterne giver tilladelse til ibrugtagning af rullende materiel, har de ansvaret for, at hvert køretøj forsynes med en alfanumerisk identifikationskode. Denne kode anføres på hvert køretøj og i et nationalt register, der opfylder følgende kriterier:

a) registret opfylder de fælles specifikationer i stk. 5

b) registret føres og opdateres af et organ, der er uafhængigt af alle jernbanevirksomheder

c) det nationale register er tilgængeligt for de sikkerhedsmyndigheder og undersøgelsesorganer, der er udpeget i henhold til artikel 16 og 21 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU (»jernbanesikkerhedsdirektivet«) (*); også de tilsynsorganer, der er udpeget i henhold til artikel 30 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (**), agenturet, jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne har med legitime formål adgang til registeret.

Hvis rullende materiel ibrugtages for første gang i et tredjeland, kan medlemsstaterne godkende køretøjer, der er klart identificeret i henhold til en andet kodesystem. Når en medlemsstat har givet tilladelse til ibrugtagning af sådanne køretøjer på sit område, skal det imidlertid være muligt at finde oplysninger svarende til dem, der findes i stk. 5, litra c), d) og e), gennem køretøjsregistret.

5. De fælles specifikationer for registret vedtages efter proceduren i artikel 21, stk. 2, på grundlag af et udkast udarbejdet af agenturet. Udkastet til specifikationer omfatter: indhold, dataformat, funktionel og teknisk arkitektur, funktionsmåde og regler om indlæsning af data samt søgning. Registeret indeholder mindst følgende oplysninger:

a) referencer til erklæringen om EF-verifikation og den enhed, der har udstedt erklæringen

b) referencer til det register over rullende materiel, som er nævnt i artikel 22a

c) oplysning om køretøjets ejer eller lejer

d) eventuelle begrænsninger for benyttelsen af køretøjet

e) sikkerhedskritiske data vedrørende køretøjets vedligeholdelsesplan.

(*) EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44.
(**) EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29 Ændret ved Kommissionens beslutning 2002/844/EF (EFT L 289 af 26.10.2002, s. 30).«

11) I artikel 15 tilføjes følgende stykke:

»De må navnlig ikke stille krav om kontrol, som allerede er udført som led i den procedure, der fører til udstedelse af EF-verifikationserklæringen.«

12) Artikel 16, stk. 3, affattes således:

»3. I mangel af TSI'er, herunder hvis der er meddelt en undtagelse i henhold til artikel 7, tilsender medlemsstaterne de andre medlemsstater og Kommissionen for hvert delsystem en fortegnelse over de tekniske forskrifter, der benyttes som grundlag for at vurdere, om de væsentlige krav er opfyldt. Denne notifikation foretages senest den 30. april 2005, og herefter hver gang fortegnelsen over de tekniske forskrifter ændres. Ved denne lejlighed udpeger medlemsstaterne ligeledes de organer, der for disse tekniske forskrifters vedkommende skal foreslå den i artikel 18 omhandlede verifikationsprocedure.«

13) I artikel 17 tilføjes følgende stykke:

»I så fald revideres TSI'erne i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2. Såfremt visse tekniske aspekter vedrørende de væsentlige krav ikke udtrykkeligt kan behandles i en TSI, anføres de tydeligt i et bilag til den pågældende TSI. I disse tilfælde finder artikel 16, stk. 3, anvendelse.«

14) I artikel 18, stk. 2, tilføjes følgende afsnit:

»Den omfatter desuden verifikation af grænsefladerne mellem det pågældende delsystem og det system, hvori det indgår, på grundlag af de oplysninger, der findes i den relevante TSI og i de i artikel 22a nævnte registre.«

15) Artikel 20, stk. 5, affattes således:

»5. Kommissionen nedsætter en gruppe, der koordinerer de bemyndigede organer (i det følgende benævnt »koordineringsgruppen«) og drøfter alle spørgsmål om anvendelsen af de i artikel 13 omhandlede procedurer for vurdering af overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og den i artikel 18 omhandlede verifikationsprocedure eller anvendelsen af TSI'erne på dette felt. Medlemsstaternes repræsentanter kan deltage som observatører i koordineringsgruppens drøftelser.

Kommissionen og observatørerne underretter det i artikel 21 omhandlede udvalg om drøftelserne i koordineringsgruppen. Kommissionen foreslår, når det er relevant, de foranstaltninger, der er nødvendige for at afhjælpe problemerne.

Når det er nødvendigt, gennemføres samordningen mellem de bemyndigede organer i overensstemmelse med artikel 21.«

16) Artikel 21 affattes således:

»*Artikel 21*

1. Kommissionen bistås af et udvalg.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen (*), jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

4. Udvalget kan i givet fald nedsætte arbejdsgrupper til at bistå sig i udførelsen af sine opgaver, navnlig med henblik på at sikre samordningen mellem de bemyndigede organer.

(*) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.«

17) Følgende artikler indsættes:

»*Artikel 21a*

1. Udvalget kan drøfte ethvert spørgsmål om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem, herunder spørgsmål, der vedrører interoperabilitet mellem det transeuropæiske højhastighedsjernbanesystem og tredjelandes jernbanesystemer.

2. Udvalget kan drøfte ethvert spørgsmål om gennemførelsen af dette direktiv. Om nødvendigt vedtager Kommissionen en henstilling vedrørende gennemførelsen efter proceduren i artikel 21, stk. 2.

Artikel 21b

1. Kommissionen kan på eget initiativ eller på anmodning af en medlemsstat efter proceduren i artikel 21, stk. 2, beslutte at fremsætte mandat til at udarbejde en TSI om et andet emne, for så vidt den pågældende TSI vedrører et i bilag II nævnt delsystem.

2. Udvalget udarbejder selv efter proceduren i artikel 21, stk. 2, på forslag af Kommissionen sit arbejdsprogram i overensstemmelse med målene i dette direktiv og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog (*).

Artikel 21c

Bilag II-VI kan ændres efter proceduren i artikel 21, stk. 2.

(*) EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1.«

18) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 22a*

1. Medlemsstaterne sørger for, at et register over infrastrukturerne og et register over det rullende materiel offentliggøres og ajourføres hvert år. Registrene angiver for hvert af de berørte delsystemer eller dele af delsystemer hovedegenskaberne, f.eks. grundparametrene, og deres grad af overensstemmelse med de i de gældende TSI'er foreskrevne egenskaber. Med henblik herpå angives det i hver TSI nøjagtigt, hvilke oplysninger der skal medtages i registrene over infrastruktur og rullende materiel.

2. En kopi af disse registre fremsendes til de berørte medlemsstater og agenturet og gøres tilgængelig for de interesserede parter, herunder mindst de professionelle aktører på området.«

19) Bilag I affattes som bilag I til dette direktiv.

20) Bilag II affattes som bilag II til dette direktiv.

21) I bilag III indsættes følgende punkt:

»2.4.4. Kontrol

Togene skal være udstyret med et registreringsapparat. Data indsamlet af dette apparat og behandlingen af oplysningerne skal harmoniseres.«

22) I bilag VII, punkt 2, tilføjes følgende afsnit:

»Navnlig skal det organ og det personale, der foretager verifikationerne, være funktionelt uafhængige af de myndigheder, der er udpeget til at udstede ibrugtagningstilladelserne

i medfør af dette direktiv, licenserne i medfør af Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder (*) og sikkerhedscertifikaterne i medfør af direktiv 2004/49/EF, samt af de enheder, der forestår undersøgelser af ulykker.

(*) EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26).«

Artikel 2

I direktiv 2001/16/EF foretages følgende ændringer:

1) Titlen affattes således:

»Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i jernbanesystemet for konventionelle tog«.

2) I artikel 1 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Dette direktiv tager sigte på at fastsætte betingelserne for på Fællesskabets område at tilvejebringe interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog som beskrevet i bilag I. Disse betingelser vedrører projektering, bygning, ibrugtagning, omlægning, fornyelse, drift og vedligeholdelse af de dele af dette system, som tages i brug efter datoen for dette direktivs ikrafttræden, samt faglige kvalifikationer og sundheds- og sikkerhedsbetingelser for det personale, som varetager drift og vedligeholdelse.«

b) Stk. 2, indledningen, affattes således:

»2. Dette mål bør føre til fastsættelse af et optimalt niveau af teknisk harmonisering og gøre det muligt«

c) Følgende nye stykke tilføjes:

»3. Anvendelsesområdet for dette direktiv udvides gradvis til hele jernbanesystemet for konventionelle tog, herunder spor, der fører til terminaler og centrale havnefaciliteter, som mere end én bruger benytter eller kunne benytte, med undtagelse af infrastruktur og rullende materiel, der udelukkende anvendes til lokale, historiske eller turistmæssige formål, eller infrastruktur, der funktionsmæssigt er adskilt fra resten af jernbanesystemet, og med forbehold af de undtagelser fra anvendelsen af TSI'er, som er angivet i artikel 7.

På de dele af nettet, der endnu ikke er omfattet af stk. 1, anvendes dette direktiv først fra ikrafttrædelsesdatoen af de dertil hørende TSI'er, som vedtages efter nedenstående procedure og for de anvendelsesområder, der fastsættes heri.

Kommissionen vedtager efter proceduren i artikel 21, stk. 2, inden den 1. januar 2006 et arbejdsprogram, der tager sigte på at udvikle nye TSI'er og/eller at revidere allerede vedtagne TSI'er med henblik på at dække de linjer og det rullende materiel, der endnu ikke er omfattet.

Dette arbejdsprogram vil angive en første gruppe af nye TSI'er og/eller ændringer til TSI'er, der skal udvikles inden januar 2009, jf. dog artikel 5, stk. 5, om muligheden for at fastsætte særtilfælde og for så vidt ikke andet er bestemt i artikel 7 om undtagelser under særlige omstændigheder. Valget af de emner, der skal være omfattet af TSI'erne, vil være baseret på hver enkelt foranstaltnings forventede omkostningseffektivitet og på proportionalitetsprincippet for de foranstaltninger, der træffes på fællesskabsplan. Med henblik herpå vil der blive taget passende hensyn til bilag I, punkt 4 og den nødvendige balance mellem på den ene side målet, som er kontinuerlig jernbanetrafik og teknisk harmonisering, og på den anden side det transeuropæiske, nationale, regionale eller lokale trafikniveau.

Når den første gruppe TSI'er er udviklet, vil der blive fastlagt prioriteter for udviklingen af nye TSI'er eller revision af eksisterende TSI'er i henhold til proceduren i artikel 21, stk. 2.

En medlemsstat kan undlade at anvende i dette stykke på projekter, der på tidspunktet for offentliggørelsen af den relevante gruppe TSI'er befinder sig på et avanceret udviklingstrin eller er omfattet af en kontrakt, der er under gennemførelse.«

3) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Litra h) udgår.

b) Litra l) og m) affattes således:

»l) »omlægning«: større arbejder, som går ud på at ændre et delsystem eller en del af et delsystem, og som forbedrer delsystemets samlede ydeevne

m) »fornyelse«: større arbejder, som går ud på at udskifte et delsystem eller en del af et delsystem uden at ændre delsystemets samlede ydeevne«

c) Følgende nye litra tilføjes:

»o) »udskiftning i forbindelse med vedligeholdelse«: udskiftning af komponenter med andre med samme funktion og ydeevne i forbindelse med forebyggende eller korrigerende vedligeholdelse

p) »ibrugtagning«: samtlige operationer, hvorved et delsystem bringes i nominel drift.«

4) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. For hvert delsystem udarbejdes en TSI. Der kan om nødvendigt udarbejdes flere TSI'er for et delsystem, og en TSI kan dække flere delsystemer. Afgørelsen om af udvikle og/eller revidere en TSI og valget af dens tekniske og geografiske anvendelsesområde kræver et mandat i henhold til artikel 6, stk. 1.«

b) Stk. 3, litra e), affattes således:

»e) den angiver i hvert enkelt tilfælde, hvilke procedurer der skal anvendes ved vurderingen af på den ene side interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og på den anden side EF-verifikationen af delsystemerne. Disse procedurer er baseret på de i afgørelse 93/465/EØF definerede moduler.«

c) Følgende stykke indsættes:

»7. TSI'erne kan indeholde en udtrykkelig og tydelig reference til europæiske standarder eller specifikationer, når det er strengt nødvendigt for at virkeliggøre målene i dette direktiv. I så fald betragtes disse europæiske standarder eller specifikationer (eller de relevante dele deraf) som værende knyttet til den pågældende TSI og bliver obligatoriske, så snart TSI'en bliver gældende. I mangel af europæiske standarder eller specifikationer, eller indtil de er udarbejdet, kan der henvises til andre tydeligt angivne normative dokumenter; det skal i så fald være let tilgængelige forvaltningsdokumenter.«

5) Artikel 6 affattes således:

»*Artikel 6*

1. TSI-udkast og senere ændringer af TSI'erne udarbejdes efter mandat fra Kommissionen udstedt efter proceduren i artikel 21, stk. 2. De udarbejdes på agenturets ansvar i overensstemmelse med artikel 3 og 12 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (»agenturforordningen«) (*) og i samarbejde med de i disse artikler nævnte arbejdsgrupper.

TSI'erne vedtages og revideres efter samme procedure. De offentliggøres af Kommissionen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

2. Agenturet har til opgave at forberede revisionen og ajourføringen af TSI'erne og at fremsætte alle relevante henstillinger til det i artikel 21 omhandlede udvalg, for at der kan tages hensyn til den tekniske udvikling eller udviklingen i de samfundsmæssige krav.

3. Hvert TSI-udkast udarbejdes i to trin.

Først fastlægger agenturet TSI'ens grundparametre samt grænsefladerne til de andre delsystemer og alle andre nødvendige særtilfælde. For hvert grundparameter og hver grænseflade gøres der rede for de mest fordelagtige alternative løsninger med angivelse af de tekniske og økonomiske begrundelser. Der træffes beslutning efter proceduren i artikel 21, stk. 2; om nødvendigt tages der hensyn til særtilfælde.

Dernæst udarbejder agenturet TSI-udkastet med udgangspunkt i disse grundparametre. I givet fald tager agenturet hensyn til tekniske fremskridt, foreliggende standardiseringsarbejde, eksisterende arbejdsgrupper og anerkendte forskningsresultater. En samlet vurdering af de forventede omkostninger og fordele ved anvendelsen af TSI'erne vedlægges TSI-udkastet; denne vurdering angiver de forventede virkninger for alle berørte økonomiske operatører og agenter.

4. Der skal ved udarbejdelsen, vedtagelsen og revisionen af hver TSI (herunder grundparametrene) tages hensyn til de forventede omkostninger og fordele ved alle de tekniske løsninger, der har været genstand for overvejelse, samt disses indbyrdes grænseflader med henblik på at fastlægge og iværksætte de mest fordelagtige løsninger. Medlemsstaterne medvirker ved denne vurdering ved at stille de nødvendige data til rådighed.

5. Det i artikel 21 omhandlede udvalg orienteres regelmæssigt om, hvordan udarbejdelsen af TSI'erne skrider frem. Under dette arbejde kan udvalget udstede mandater eller fremsætte relevante henstillinger om udformningen af TSI'erne og om vurderingen af omkostninger og fordele. Udvalget kan navnlig på anmodning fra en medlemsstat forlange, at alternative løsninger undersøges, og at vurderingen af omkostningerne og fordelene ved disse løsninger medtages i den rapport, der vedlægges som bilag til TSI-udkastet.

6. I forbindelse med vedtagelsen af hver TSI fastsættes ikrafttrædelsesdatoen for den pågældende TSI efter proceduren i artikel 21, stk. 2. Hvis forskellige delsystemer tages i brug samtidig af tekniske kompatibilitetshensyn, skal de dertil hørende TSI'er have samme ikrafttrædelsesdato.

7. I forbindelse med udarbejdelse, vedtagelse og revision af TSI'erne skal der tages hensyn til brugernes mening for så vidt angår forhold, der har direkte betydning for betingelserne for de pågældende brugeres anvendelse af delsystemerne. Med henblik herpå hører agenturet de repræsentative brugersammenslutninger og organisationer under udarbejdelsen og revisionen af TSI'erne. Agenturet vedlægger TSI-udkastet en rapport om høringsresultaterne.

Listen over sammenslutninger og organer, der skal høres, udarbejdes af det i artikel 21 omhandlede udvalg inden vedtagelsen af mandatet for den første TSI og kan gennemgås og opdateres på anmodning af en medlemsstat eller Kommissionen.

8. I forbindelse med udarbejdelse, vedtagelse og revision af TSI'erne skal der tages hensyn til arbejdsmarkedets parters mening for så vidt angår de i artikel 5, stk. 3, litra g), nævnte betingelser.

Til dette formål høres arbejdsmarkedets parter, før TSI-udkastet forelægges det i artikel 21 omhandlede udvalg med henblik på vedtagelse eller revision.

Arbejdsmarkedets parter høres inden for rammerne af det sektordialogudvalg, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF (**). Arbejdsmarkedets parter afgiver udtalelse inden for en frist på tre måneder.

(*) Se side 1 i denne EUT.

(**) EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27.«

6) Artikel 7, litra a), affattes således:

»a) for et projekt vedrørende en ny banestrækning eller fornyelse eller omlægning af en eksisterende banestrækning eller for en del som omhandlet i artikel 1, stk. 1, der på tidspunktet for offentliggørelsen af de relevante TSI'er befinder sig på et avanceret udviklingstrin eller er omfattet af en kontrakt, der er under gennemførelse.«

7) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

»2. Alle interoperabilitetskomponenter undergives den procedure for vurdering af overensstemmelse og anvendelsesegnethed, som er angivet i den pågældende TSI, og skal være ledsaget af det dertil hørende certifikat.«

b) Stk. 3 affattes således:

»3. Medlemsstaterne anser en interoperabilitetskomponent for at opfylde de væsentlige krav, hvis den er i overensstemmelse med de betingelser, der er fastlagt i de tilsvarende TSI'er eller de relevante europæiske specifikationer, der er udarbejdet for at opfylde disse betingelser.«

c) Stk. 4 og 5 udgår.

8) Artikel 11 affattes således:

»*Artikel 11*

Opdager en medlemsstat eller Kommissionen, at europæiske specifikationer, der anvendes direkte eller indirekte med henblik på dette direktiv, ikke opfylder de væsentlige krav, kan det efter proceduren i artikel 21, stk. 2, besluttes, at de pågældende specifikationer trækkes helt eller delvis tilbage fra de publikationer, hvori de er nævnt, eller ændres; er der tale om europæiske standarder, skal det udvalg, der er nedsat ved direktiv 98/34/EF, først høres.«

9) I artikel 14 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 2 tilføjes følgende afsnit:

»Med henblik herpå anvendes de vurderings- og verifikationsprocedurer, der er fastsat i de relevante strukturelle og funktionelle TSI'er.«

b) Stk. 3 affattes således:

»3. I tilfælde af fornyelse eller omlægning indsender infrastrukturforvalteren eller jernbanevirksomheden en projektbeskrivelse til den berørte medlemsstat. Medlemsstaten behandler sagen og afgør under hensyntagen til den gennemførelsesstrategi, der er angivet i den gældende TSI, om arbejdets omfang kræver en ny ibrugtagningstilladelse i dette direktivs betydning.

En ny ibrugtagningstilladelse er nødvendig, hver gang de påtænkte arbejder kan have indflydelse på det samlede sikkerhedsniveau for det pågældende delsystem. Hvis der kræves en ny tilladelse, afgør medlemsstaten, i hvilket omfang TSI'erne skal anvendes på projektet. Medlemsstaten underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater om sin afgørelse.«

c) Følgende stykker indsættes:

»4. Når medlemsstaterne giver tilladelse til ibrugtagning af rullende materiel, har de ansvaret for, at hvert køretøj forsynes med en alfanumerisk identifikationskode. Denne kode anføres på hvert køretøj og figurerer i et nationalt register, der opfylder følgende kriterier:

a) registret opfylder de fælles specifikationer i stk. 5

b) registret føres og opdateres af et organ, der er uafhængigt af alle jernbanevirksomheder

c) registret er tilgængeligt for de sikkerhedsmyndigheder og undersøgelsesorganer, der er udpeget i henhold til artikel 16 og 21 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU (»jernbanesikkerhedsdirektivet«) (*), for så vidt angår oplysninger af betydning for jernbanesikkerheden. Også de tilsynsorganer, der er udpeget i henhold til artikel 30 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (**), agenturet, jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne har med legitime formål adgang til registeret.

Hvis rullende materiel ibrugtages for første gang i et tredjeland, kan medlemsstaterne godkende køretøjer, der er klart identificeret i henhold til en andet kodesystem. Når en medlemsstat har givet tilladelse til ibrugtagning af sådanne køretøjer på sit område, skal det imidlertid være muligt at finde oplysninger svarende til dem, der findes i stk. 5, litra c), d) og e), nedenfor, gennem det nationale køretøjsregister.

5. De fælles specifikationer for de nationale registre vedtages efter proceduren i artikel 21, stk. 2, på grundlag af et udkast udarbejdet af agenturet. Udkastet til specifikationer omfatter: indhold, dataformat, funktionel og teknisk arkitektur, funktionsmåde, regler om indlæsning af data samt søgning. Registeret indeholder mindst følgende oplysninger:

a) referencer til erklæringen om EF-verifikation og den enhed, der har udstedt erklæringen

b) referencer til det register over rullende materiel, som er nævnt i artikel 24

c) oplysning om køretøjets ejer eller lejer

d) eventuelle begrænsninger for benyttelsen af køretøjet

e) sikkerhedskritiske data vedrørende køretøjets vedligeholdelsesplan.

(*) EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44.

(**) EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29. Ændret ved Kommissionens beslutning 2002/844/EF (EFT L 289 af 26.10.2002, s. 30).«

10) Artikel 16, stk. 3, affattes således:

»3. I mangel af TSI'er, herunder hvis der er meddelt en undtagelse i henhold til artikel 7, tilsender medlemsstaterne de andre medlemsstater og Kommissionen for hvert delsystem en fortegnelse over de tekniske forskrifter, der benyttes som grundlag for at vurdere, om de væsentlige krav er opfyldt. Denne notifikation foretages senest den 30. april 2005, og herefter hver gang fortegnelsen over de tekniske forskrifter ændres. Ved denne lejlighed udpeger medlemsstaterne ligeledes de organer, der for disse tekniske forskrifters vedkommende skal forestå den i artikel 18 omhandlede verifikationsprocedure.«

11) I artikel 17 tilføjes følgende stykke:

»I så fald revideres TSI'erne i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2. Såfremt visse tekniske aspekter vedrørende de væsentlige krav ikke umiddelbart og udtrykkeligt kan behandles i en TSI, anføres de tydeligt i et bilag til den pågældende TSI. I disse tilfælde finder artikel 16, stk. 3, anvendelse.«

12) Artikel 20, stk. 5, affattes således:

»5. Kommissionen nedsætter en gruppe (i det følgende benævnt »koordineringsgruppen«), der koordinerer de bemyndigede organer og drøfter alle spørgsmål om anvendelsen af de i artikel 13 omhandlede procedurer for vurdering af overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og den i artikel 18 omhandlede verifikationsprocedure eller anvendelsen af TSI'erne på dette felt. Medlemsstaternes repræsentanter kan deltage som observatører i koordineringsgruppens drøftelser.

Kommissionen og observatørerne underretter det i artikel 21 omhandlede udvalg om drøftelserne i koordineringsgruppen. Kommissionen foreslår, når det er relevant, de foranstaltninger, der er nødvendige for at afhjælpe problemerne.

Når det er nødvendigt, gennemføres samordningen mellem de bemyndigede organer i overensstemmelse med artikel 21.«

13) I artikel 21 tilføjes følgende stykke:

»4. Udvalget kan i givet fald nedsætte arbejdsgrupper til at bistå sig i udførelsen af sine opgaver, navnlig med henblik på at sikre samordningen mellem de bemyndigede organer.«

14) Følgende artikler indsættes:

»*Artikel 21a*

Kommissionen kan forelægge udvalget alle spørgsmål om gennemførelsen af dette direktiv. Om nødvendigt vedtager Kommissionen en henstilling om gennemførelsen efter proceduren i artikel 21, stk. 2.

Artikel 21b

Bilagene II-VI kan ændres efter proceduren i artikel 21, stk. 2.«

15) Artikel 23 affattes således:

»*Artikel 23*

1. Prioriteringsrækkefølgen for vedtagelsen af TSI'erne er som følger, uden at dette berører rækkefølgen for vedtagelse af mandaterne i artikel 6, stk. 1:

a) Den første gruppe af TSI'er tager sigte på styringskontrol, signaler, trafiktelematik for godstrafikken; drift og trafikstyring (herunder personalekvalifikationer vedrørende de grænseoverskridende tjenester i overensstemmelse med de kriterier, der er fastlagt i bilag II og III); godsvogne; støjgener i forbindelse med rullende materiel og infrastruktur. Hvad angår rullende materiel udvikles materiel til international brug først.

b) Desuden behandles følgende aspekter afhængigt af Kommissionens og agenturets ressourcer: trafiktelematik for persontrafikken, vedligeholdelse med særligt henblik på sikkerheden, personvogne, lokomotiver og motorvognssæt, infrastruktur, energi, luftforurening. Hvad angår rullende materiel udvikles materiel til international brug først.

c) På anmodning af Kommissionen, en medlemsstat eller agenturet kan udvalget efter proceduren i artikel 21, stk. 2, beslutte at udarbejde en TSI for andre emner, for så vidt den pågældende TSI vedrører et i bilag II nævnt delsystem.

2. Kommissionen fastsætter efter proceduren i artikel 21, stk. 2, et arbejdsprogram, der overholder prioriteringsrækkefølgen i stk. 1 og andre opgaver, som det skal udføre i henhold til dette direktiv.

TSI'erne i første arbejdsprogram, som omhandlet i stk. 1, litra a), udarbejdes inden den 20. april 2004.

3. Arbejdsprogrammet skal bl.a. omfatte følgende etaper:

a) udarbejdelse af en strukturel oversigt over jernbanesystemet for konventionelle tog med udgangspunkt i et udkast fra agenturet og på grundlag af listen over delsystemer (bilag II) med det formål at sikre sammenhængen mellem TSI'erne. Oversigten skal især omfatte systemets forskellige bestanddele og disses grænseflader; den vil tjene som referenceramme for afgrænsningen af anvendelsesområderne for hver TSI

b) vedtagelse af en modelstruktur for udarbejdelsen af TSI'er

c) vedtagelse af en metode til cost-benefit-analyse af de løsninger, der sigtes mod i TSI'erne

d) vedtagelse af de fornødne mandater til udarbejdelse af TSI'er

e) vedtagelse af grundparametrene til hver TSI

f) godkendelse af udkast til standardiseringsprogrammer

g) forvaltning af overgangsperioden mellem ikrafttrædelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/50/EF af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog (*) og offentliggørelsen af TSI'er, herunder vedtagelsen af det referencesystem, der er nævnt i artikel 25.

(*) EUT L 164 af 30.4.2004, s. 114.«

16) Artikel 24, stk. 2, affattes således:

»2. En kopi af disse registre fremsendes til de berørte medlemsstater og agenturet og gøres tilgængelig for de interesserede parter, herunder mindst de professionelle aktører på området.«

17) Artikel 25, stk. 1, affattes således:

»1. Agenturet udvikler i overensstemmelse med artikel 3 og 12 i forordning (EF) nr. 881/2004 på grundlag af de oplysninger, som medlemsstaterne fremsender i henhold til artikel 16, stk. 3, samt på grundlag af tekniske dokumenter fra sektoren og teksterne til relevante internationale aftaler et udkast til referencesystem med de tekniske regler, som sikrer det nuværende interoperabilitetsniveau i de linjer og det rullende materiel, der vil blive omfattet af anvendelsesområdet i henhold til artikel 1, stk. 3. Kommissionen gennemgår dette udkast efter proceduren i artikel 21, stk. 2, og beslutter, om det kan bruges som referencesystem, indtil TSI'erne vedtages.«

18) Bilag I affattes som bilag III til dette direktiv.

19) I bilag III indsættes følgende punkt:

»2.4.4. Kontrol

Togene skal være udstyret med et registreringsapparat. Data indsamlet af dette apparat og behandlingen af oplysningerne skal harmoniseres.«

20) I bilag VII, punkt 2, tilføjes følgende afsnit:

»Navnlig skal det organ og det personale, der foretager verifikationerne, være funktionelt uafhængige af de myndigheder, der er udpeget til at udstede ibrugtagningstilladelserne i medfør af dette direktiv, licenserne i medfør af Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder (*) og sikkerhedscertifikaterne i medfør af direktiv 2004/49/EF, samt af de enheder, der forestår undersøgelser af ulykker.

(*) EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26).«

21) Bilag VIII udgår.

Artikel 3

Kommissionen træffer de fornødne foranstaltninger for at sikre, at anvendelsen af dette direktiv så vidt muligt ikke griber ind i det arbejde med udvikling af TSI'er, hvortil der allerede er udstedt mandater inden for rammerne af direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF, og sikre, at projekter, som er på et fremskredent udviklingsstadium, når dette direktiv træder i kraft, ikke berøres.

Artikel 4

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 30. april 2006. De underretter straks Kommissionen herom.

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

Artikel 5

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

Artikel 6

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 29. april 2004.

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
P. COX	M. McDOWELL
Formand	*Formand*

BILAG I

»*BILAG I*

DET TRANSEUROPÆISKE JERNBANESYSTEM FOR HØJHASTIGHEDSTOG

1. INFRASTRUKTURER

Infrastrukturerne i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog er de strækninger i det transeuropæiske transportnet, der er anført i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (*) eller i ajourføringer af denne beslutning som følge af revisionsbestemmelsen i dens artikel 21.

Højhastighedslinjerne omfatter:

— de strækninger, som specielt anlægges til højhastighedstog, og som er udstyret til hastigheder på normalt 250 km/h eller derover

— de strækninger, der specielt udbygges til højhastighedstog, og som er udstyret til hastigheder på omkring 200 km/h

— de strækninger, der specielt udbygges til højhastighedstog, og som har særlige karakteristika på grund af topografiske, terrænbetingede eller byplanmæssige begrænsninger, og hvor hastigheden skal tilpasses til det enkelte tilfælde.

Denne infrastruktur omfatter trafikstyrings-, eftersporings- og navigationssystemer; tekniske installationer til databehandling og telekommunikation beregnet på befordring af rejsende på disse strækninger med henblik på at sikre en sikker og stabil drift af nettet og en effektiv styring af trafikken.

2. RULLENDE MATERIEL

Det rullende materiel, der er omfattet af dette direktiv, er tog, der er konstrueret til at køre

— med en hastighed på mindst 250 km/h på de strækninger, der er specielt anlagt til højhastighedstog, idet det under egnede forhold skal være muligt at nå op på hastigheder på over 300 km/h

— med en hastighed på omkring 200 km/h på de i punkt 1 anførte strækninger, når det er foreneligt med disse strækningers kapacitetsniveau.

3. SAMMENHÆNGEN I DET EUROPÆISKE JERNBANESYSTEM FOR HØJHASTIGHEDSTOG

Skal den europæiske jernbanetransport have den fornødne kvalitet, kræver det bl.a. en særdeles god sammenhæng mellem infrastrukturens (i ordets bredeste betydning, dvs. inklusive de faste dele af alle relevante delsystemer) og det rullende materiels egenskaber (inklusive de dele af alle relevante delsystemer, der er placeret i det rullende materiel). Af denne sammenhæng afhænger ydeevneniveau, sikkerhed, servicekvalitet og omkostninger.

(*) EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Ændret ved afgørelse nr. 1346/2001/EF (EFT L 185 af 6.7.2001, s. 1).«

BILAG II

»*BILAG II*

DELSYSTEMER

1. LISTE OVER DELSYSTEMER

I dette direktiv foretages en opdeling af det system, som udgør det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, i delsystemer, der svarer til:

a) områder, der er strukturelt defineret:

— infrastruktur

— energi

— styringskontrol og signaler

— drift og trafikstyring

— rullende materiel

b) områder, der er funktionelt defineret:

— vedligeholdelse

— trafiktelematik for person- og godstrafikken.

2. OMFATTEDE OMRÅDER

For hvert delsystem fastlægges listen over interoperabilitetsrelevante elementer i de mandater, der gives agenturet til udarbejdelsen af TSI-udkast.

I henhold til artikel 6, stk. 1, fastlægges disse mandater efter proceduren i artikel 21, stk. 2.

I givet fald præciserer agenturet listen over de interoperabilitetsrelevante elementer, der er fastsat i mandaterne, i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, litra c).«

BILAG III

»*BILAG I*

DET TRANSEUROPÆISKE JERNBANESYSTEM FOR KONVENTIONELLE TOG

1. INFRASTRUKTUR

Infrastrukturen i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog er de strækninger i det transeuropæiske transportnet, der er anført i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (*) eller i ajourføringer af denne beslutning som følge af revisionsbestemmelsen i dens artikel 21.

For dette direktivs formål kan nettet underopdeles i følgende kategorier:

— strækninger, som forudsættes anvendt til persontrafik

— strækninger, som forudsættes anvendt til blandet trafik (personer, gods)

— strækninger, som er specielt planlagt eller tilpasset til godstrafik

— knudepunkter i persontrafikken

— knudepunkter i godstrafikken, herunder intermodale terminaler

— forbindelsesspor mellem disse elementer.

Denne infrastruktur omfatter trafikstyrings-, eftersporings- og navigationssystemer: tekniske installationer til databehandling og telekommunikation beregnet på persontransport med fjerntog og godstransport på dette net med henblik på at sikre en sikker og harmonisk drift af nettet og en effektiv styring af trafikken.

2. RULLENDE MATERIEL

Det rullende materiel omfatter alt materiel, som kan køre på hele det konventionelle transeuropæiske banenet eller en del af det, herunder:

— brændsels- eller eldrevne motorvognssæt

— brændsels- eller eldrevne lokomotiver

— personvogne

— godsvogne, herunder rullende materiel til transport af lastvogne.

Mobilt udstyr til bygning og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur er omfattet, men har ikke førsteprioritet.

Hver af disse kategorier underopdeles i:

— rullende materiel til international brug

— rullende materiel til national brug.

3. SAMMENHÆNG I DET TRANSEUROPÆISKE JERNBANESYSTEM FOR KONVENTIONELLE TOG

Skal den europæiske jernbanetransport have den fornødne kvalitet, kræver det bl.a. en særdeles god sammenhæng mellem infrastrukturens (i ordets bredeste betydning, dvs. inklusive de faste dele af alle relevante delsystemer) og det rullende materiels egenskaber (inklusive de dele af alle relevante delsystemer, der er placeret i det rullende materiel). Af denne sammenhæng afhænger ydeevneniveau, sikkerhed, servicekvalitet og omkostninger.

4. UDVIDELSE AF ANVENDELSESOMRÅDET

1. **Underkategorier af strækninger og rullende materiel**

Om nødvendigt udvikles der med henblik på omkostningseffektiv interoperabilitet yderligere underkategorier af alle kategorier af strækninger og rullende materiel, der er nævnt i bilaget. Hvis det er nødvendigt, kan de funktionelle og tekniske specifikationer omhandlet i artikel 5, stk. 3, variere alt efter underkategori.

2. **Garantier vedrørende omkostninger**

Cost-benefit-analysen af de foreslåede foranstaltninger vil bl.a. tage følgende i betragtning:

— omkostningerne ved den foreslåede foranstaltning

— reduktion af finansieringsomkostninger på grund af stordrift og bedre udnyttelse af det rullende materiel

— reduktion af investerings- og vedligeholdelses/driftsomkostninger på grund af øget konkurrence mellem fabrikanter og vedligeholdelsesvirksomheder

— miljømæssige fordele på grund af tekniske forbedringer af jernbanesystemet

— øget driftssikkerhed.

Denne vurdering angiver desuden de sandsynlige virkninger for alle berørte operatører og økonomiske agenter.

(*) EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Ændret ved afgørelse nr. 1346/2001/EF (EFT L 185 af 6.7.2001, s. 1).«

Berigtigelse til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/51/EF af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner

(Den Europæiske Unions Tidende L 164 af 30. april 2004)

Direktiv 2004/51/EF læses således:

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2004/51/EF af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([2]),

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ([3]),

efter proceduren i traktatens artikel 251 ([4]) og på baggrund af det fælles udkast, som Forligsudvalget godkendte den 23. marts 2004, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991om udvikling af Fællesskabets jernbaner ([5]) har jernbanevirksomheder med licens adgangsrettigheder til det transeuropæiske jernbanegodstransportnet og senest fra 2008 til hele jernbanenettet for international jernbanegodstransport.

(2) Udvidelsen af disse adgangsrettigheder for international jernbanegodstransport til at omfatte hele nettet fra den 1. januar 2006 skulle gøre det muligt at øge de forventede fordele i forbindelse med overflytning til andre transportformer og udvikling af den internationale jernbanegodstransport.

(3) Udvidelsen af disse adgangsrettigheder til alle typer jernbanegodstransport fra den 1. januar 2007 i overensstemmelse med principperne om frihed til at levere tjenesteydelser ville forbedre jernbanetransportens effektivitet i forhold til andre transportformer. Det ville også lette udviklingen af bæredygtig transport mellem og i medlemsstaterne ved at fremme konkurrencen og åbne muligheder for tilgang af ny kapital og nye virksomheder.

(4) Dette direktiv er led i det sæt af foranstaltninger, som blev bebudet i hvidbogen om transportpolitik, og som omfatter direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU (»jernbanesikkerhedsdirektivet«) ([6]), direktiv 2004/50/EF om ændring af direktiverne om interoperabilitet ([7]) og forordning (EF) nr. 881/2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (»agenturforordningen«) ([8]). Dette sæt af foranstaltninger, der benævnes »anden jernbanepakke«, blev vedtaget med henblik på en yderligere udvikling af Fællesskabets regelsæt på jernbaneområdet som fastlagt i navnlig direktiv 2001/12/EF ([9]), 2001/13/EF ([10]) og 2001/14/EF ([11]), der samlet benævnes »første jernbanepakke«. For at fuldstændiggøre regelsættet og fortsætte bestræbelserne på at opnå et integreret europæisk jernbanesystem foreslog Kommissionen den 3. marts 2004 et tredje sæt af foranstaltninger, som skal bidrage yderligere til at nå målet med dette direktiv. Dette forslag til tredje fase vedrører certificering af lokomotivførere, kvaliteten af

([1]) EFT C 291 E af 26.11.2002, s. 1.
([2]) EUT C 61 af 14.3.2003, s. 131.
([3]) EUT C 66 af 19.3.2003, s. 5.
([4]) Europa-Parlamentets udtalelse af 14.1.2003 (EUT C 38 E af 12.2.2004, s. 89), Rådets fælles holdning af 26.6.2003 (EUT C 270 E af 11.11.2003, s. 1), Europa-Parlamentets holdning af 23.10.2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 22.4.2004 og Rådets afgørelse af 26.4.2004.
([5]) EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1).
([6]) Se side 44 i denne EUT.
([7]) Se side 114 i denne EUT.
([8]) Se side 1 i denne EUT.
([9]) EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1
([10]) EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26.
([11]) EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29. Ændret ved Kommissionens beslutning 2002/844/EF (EFT L 289 af 26.10.2002, s. 30).

godstransport med jernbane, passagerers rettigheder i international jernbanetransport og åbning af markedet for international personbefordring med jernbane. Som led i denne lovgivningsprocedure vedtog Europa-Parlamentet allerede i oktober 2003 en ændring, der tager sigte på en åbning af markedet for alle personbefordringstjenester fra 2008. Europa-Parlamentet og Rådet besluttede at foretage en grundig behandling af det tredje sæt af foranstaltninger. For så vidt angår åbningen af markedet for internationale personbefordringstjenester bør Kommissionens forslag om årstallet 2010 betragtes som en målsætning, der giver alle operatører mulighed for at forberede sig på en hensigtsmæssig måde.

(5) Kommissionen bør undersøge udviklingen med hensyn til trafik, sikkerhed, arbejdsbetingelser og operatørernes situation, og den bør senest den 1. januar 2006 forelægge en rapport om denne udvikling, om nødvendigt ledsaget af nye forslag med henblik på at sikre de bedst mulige betingelser for medlemsstaternes økonomier, jernbanevirksomhederne og disses ansatte samt brugerne.

(6) Jernbanegodstransport giver betydelige muligheder for at oprette nye transporttjenester og forbedre de eksisterende, på både nationalt og europæisk plan.

(7) Hvis jernbanegodstransporten skal være fuldt konkurrencedygtig, bliver det stadig mere nødvendigt, at der tilbydes en samlet transportydelse, herunder også transport mellem og i medlemsstaterne.

(8) Da direktiv 2004/49/EF som led i Fællesskabets nye sammenhængende regelsæt for jernbanesektoren fastsætter bestemmelser om regulering af jernbanesikkerheden, bør bestemmelserne vedrørende sikkerhed i direktiv 91/440/EØF ophæves.

(9) Direktiv 91/440/EØF bør ændres i overensstemmelse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 91/440/EØF ændres således:

1) I artikel 7 ophæves stk. 2 på datoen for ikrafttrædelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU (»jernbanesikkerhedsdirektivet«).

2) Artikel 10 ændres således:

a) Stk. 3 affattes således:

»3. Jernbanevirksomheder, der hører under anvendelsesområdet for artikel 2, tildeles på retfærdige vilkår adgang til det transeuropæiske jernbanegodstransportnet, jf. artikel 10a og bilag I, og senest den 1. januar 2006 til hele jernbanenettet med henblik på udførelse af internationale godstransporttjenester.

Endvidere tildeles jernbanevirksomheder, der hører under anvendelsesområdet for artikel 2, senest den 1. januar 2007 adgang på retfærdige vilkår til alle medlemsstaters infrastruktur med henblik på udførelse af alle former for jernbanegodstransport.«

b) Stk. 5 affattes således:

»5. Jernbanevirksomheder, der udfører jernbanetransport, indgår de nødvendige offentligretlige eller privatretlige aftaler med forvalterne af den benyttede jernbaneinfrastruktur. Aftalebetingelserne skal være ikke-diskriminerende og gennemsigtige i overensstemmelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (*).

(*) EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29. Ændret ved Kommissionens beslutning 2002/844/EF (EFT L 289 af 26.10.2002, s. 30).«

c) Stk. 6 affattes således:

»6. Spor, der fører til terminaler og havne, samt levering af tjenesteydelser i terminaler og havne, som er knyttet til de former for jernbanedrift, der er omhandlet i stk. 1, 2 og 3, og som mere end én slutbruger benytter eller kunne benytte, stilles til rådighed for alle jernbanevirksomheder på en ikke-diskriminerende og gennemsigtig måde, og anmodninger fra jernbanevirksomheder må kun underlægges begrænsninger, hvis der foreligger levedygtige jernbanealternativer på markedsvilkår.«

d) Stk. 8 affattes således:

»8. Kommissionen forelægger senest den 1. januar 2006 en rapport for Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg, Regionsudvalget og Rådet om gennemførelsen af dette direktiv.

Rapporten skal omhandle:

— gennemførelsen af direktivet i medlemsstaterne og de forskellige involverede organers arbejde

— markedsudvikling, navnlig internationale udviklingstendenser på trafikområdet, aktiviteter og markedsandel for samtlige markedsaktører, herunder også nye virksomheder

— indvirkning på transportsektoren som helhed, navnlig med hensyn til overflytning til andre transportformer

— indvirkning på sikkerhedsniveauet i de enkelte medlemsstater

— arbejdsbetingelser i sektoren i de enkelte medlemsstater.

Den ledsages om nødvendigt af passende forslag eller henstillinger vedrørende Fællesskabets fortsatte indsats for at udvikle jernbanemarkedet og den retlige ramme herfor.«

3) Artikel 10b, stk. 4, litra c), affattes således:

»c) situationen for det europæiske jernbanenet«.

4) Artikel 14 udgår.

Artikel 2

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 2005. De underretter straks Kommissionen herom.

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 29. april 2004.

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
P. COX	M. McDOWELL
Formand	*Formand*