

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2016/798****av den 11 maj 2016****om järnvägssäkerhet****(omarbetning)****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG <sup>(4)</sup> har ändrats väsentligt. Eftersom ytterligare ändringar ska göras, bör det direktivet av tydlighetsskäl omarbetas.
- (2) Direktiv 2004/49/EG upprättade ett gemensamt regelverk för järnvägssäkerhet genom att harmonisera säkerhetsreglernas innehåll, utfärdandet av säkerhetsintyg för järnvägsföretag, de nationella säkerhetsmyndigheternas uppgifter och ansvarsområden samt rutinerna för olycksutredning. För att fortsätta ansträngningarna för att vidareutveckla ett gemensamt europeiskt järnvägsområde är det emellertid nödvändigt att revidera direktiv 2004/49/EG i grunden.
- (3) Tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem omfattas i många medlemsstater av lokala tekniska krav och är undantagna från tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 <sup>(5)</sup>. För att underlätta genomförandet av detta direktiv och direktiv (EU) 2016/797 bör båda direktiven ha samma tillämpningsområde. Därför bör sådana lokala system undantas från det här direktivets tillämpningsområde.
- (4) I den mån vissa begrepp som avses i detta direktiv kan tillämpas på tunnelbanor och andra lokala system, bör medlemsstaterna tillåtas att tillämpa vissa bestämmelser i detta direktiv som de anser lämpliga, utan att det påverkar detta direktivs tillämpningsområde. I sådana fall bör medlemsstaterna tillåtas att frånga skyldigheter såsom anmälan av nationella regler och rapportering.
- (5) Säkerhetsnivåerna inom unionens järnvägssystem är i allmänhet höga, särskilt i jämförelse med dem som gäller för vägtrafik. Järnvägssäkerheten bör generellt upprätthållas och, när så är möjligt, kontinuerligt förbättras med beaktande av den tekniska och vetenskapliga utvecklingen och utvecklingen av unionsrätten och internationell rätt. Förebyggandet av olyckor bör prioriteras. Inverkan av mänskliga faktorer bör också beaktas.

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

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

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 26 februari 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 10 december 2015 (EUT C 57, 12.2.2016, s. 64). Europaparlamentets ståndpunkt av den 28 april 2016 (ännu ej offentliggjord i EUT).

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44).

<sup>(5)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (se sidan 44 i detta nummer av EUT).

- (6) Om en medlemsstat inför en högre säkerhetsnivå, bör den säkerställa att den antagna bestämmelsen inte skapar hinder för driftskompatibiliteten eller leder till diskriminering.
- (7) Huvudaktörerna i unionens järnvägssystem, dvs. infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, bör ha fullt ansvar för säkerheten i sina respektive delar av systemet. När så är lämpligt bör de samarbeta vid införande av riskkontrollåtgärder.
- (8) Utan att det påverkar infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags ansvar för att utveckla och förbättra järnvägssäkerheten bör övriga aktörer såsom enheter med ansvar för underhåll, tillverkare, transportörer, avsändare, mottagare, fyllare och tömmare, lastare, lossare, underhållsleverantörer, fordonsinnehavare, tjänsteleverantörer och upphandlande enheter inte hindras från att ta ansvar för sina produkter, tjänster och processer. När det gäller frågan huruvida fordon är kördugliga bör varje aktör i unionens järnvägssystem vara ansvarig för att alla relevanta uppgifter på ett fullständigt och sanningsenligt sätt överlämnas till de andra aktörerna. Detta gäller särskilt uppgifter om ett aktuellt fordon status och historia, underhållsjournaler, lastningsåtgärders spårbarhet och fraktsedlar.
- (9) Varje järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enhet med ansvar för underhåll bör säkerställa att dess entreprenörer och andra parter genomför riskkontrollåtgärder. För detta ändamål bör varje järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enhet med ansvar för underhåll tillämpa de metoder för övervakning som anges i de gemensamma säkerhetsmetoderna. Deras entreprenörer bör fås att använda denna process med hjälp av avtalsvillkor. Med hänsyn till att sådana avtalsvillkor är en viktig del av järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem bör järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare redovisa sina avtalsvillkor när Europeiska unionens järnvägsbyrå (nedan kallad *byrån*), som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 <sup>(1)</sup>, eller den nationella säkerhetsmyndigheten begär det inom ramen för dess tillsyn.
- (10) Medlemsstaterna bör främja en kultur av ömsesidigt förtroende, ömsesidig tillit och ömsesidigt lärande, där personal vid järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare uppmanas att bidra till att utveckla säkerheten samtidigt som konfidentialiteten säkerställs.
- (11) Gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder har införts stegvis för att upprätthålla en hög säkerhetsnivå och, vid behov samt i den mån det är rimligen genomförbart, förbättra den. De bör tillhandahålla hjälpmedel för bedömningen av operatörernas säkerhetsnivå och resultat, såväl på unionsnivå som i de enskilda medlemsstaterna. Gemensamma säkerhetsindikatorer har fastställts för att man ska kunna bedöma om systemen uppfyller de gemensamma säkerhetsmålen och för att underlätta övervakningen av järnvägssäkerheten.
- (12) Nationella regler, ofta baserade på nationella tekniska standarder, håller gradvis på att ersättas med regler som baseras på gemensamma standarder, fastställda med hjälp av gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (nedan kallade *TSD:er*). För att hindren för driftskompatibiliteten ska kunna undanröjas bör antalet nationella regler, inbegripet driftsregler, minska som ett resultat av att TSD:ernas räckvidd utvidgas till att omfatta unionens hela järnvägssystem och av att öppna punkter i TSD:erna avslutas. För detta ändamål bör medlemsstaterna hålla sitt system med nationella regler uppdaterat, ta bort obsoleta regler och utan dröjsmål informera kommissionen och byrån om detta.
- (13) Nationella regler bör utformas och offentliggöras på ett sådant sätt att alla potentiella användare av nationella nätverk kan förstå dem. Sådana regler hänvisar emellertid ofta till andra dokument, till exempel nationella standarder, europeiska standarder, internationella standarder eller andra tekniska specifikationer som helt eller delvis kan skyddas av immateriella rättigheter. Det är därför lämpligt att publiceringsskyldigheten inte bör gälla de dokument som den nationella regeln direkt eller indirekt hänvisar till.
- (14) Nationella regler innefattar ofta krav som delvis har betydelse för både driftskompatibiliteten och säkerheten. Eftersom säkerheten är ett väsentligt krav i direktiv (EU) 2016/797, kan en nationell regel vara relevant för direktiv (EU) 2016/797 och för det här direktivet. Distinktionen mellan nationella säkerhetsbestämmelser och nationella tekniska föreskrifter enligt definitionerna i direktiv 2004/49/EG respektive Europaparlamentets och

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004 (se sidan 1 i detta nummer av EUT).

rådets direktiv 2008/57/EG<sup>(1)</sup> bör därför tas bort och ersättas med begreppet *nationella regler* som ska anmälas enligt direktiv (EU) 2016/797 och/ eller enligt det här direktivet. Nationella regler ska anmälas enligt direktiv (EU) 2016/797 huvudsakligen när de gäller utsläppande av strukturella delsystem på marknaden eller ibruktagande av strukturella delsystem. De bör anmälas enligt detta direktiv när de gäller driften av unionens järnvägssystem eller de frågor som detta direktiv särskilt avser, bl.a. rollen för olika aktörer, utfärdande av säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd och utredning av olyckor.

- (15) Med tanke på det successiva undanröjandet av hindren för driftskompatibilitet i unionens järnvägssystem och den tid som följaktligen krävs för antagande av TSD:er, bör åtgärder vidtas för att undvika en situation där medlemsstater antar nya nationella regler eller inleder projekt som ökar olikheterna i det befintliga systemet utom under de särskilda förhållanden som anges i detta direktiv. Säkerhetsstyrningssystemet är det erkända verktyget för att kontrollera risker, medan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är skyldiga att vidta omedelbara korrigerande åtgärder för att förebygga att olyckor upprepas. Medlemsstaterna bör undvika att införa nya nationella regler omedelbart efter en olycka, såvida sådana nya regler inte krävs som en brådskande förebyggande åtgärd.
- (16) Tågkontroll- och signalsystemen spelar en avgörande roll för att säkerställa järnvägssäkerheten. Användningen av det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg (ERTMS) på unionens järnvägsnät bidrar väsentligt till ökad säkerhet i detta avseende.
- (17) Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör vid utövandet av sina förpliktelser och uppfyllandet av sitt ansvar använda sig av ett säkerhetsstyrningssystem som uppfyller unionskrav och innehåller gemensamma element. Byrån och den berörda medlemsstatens nationella säkerhetsmyndighet bör informeras om säkerheten och om genomförandet av säkerhetsstyrningssystemet.
- (18) Säkerhetsstyrningssystemet bör, genom sina processer, säkerställa att människans förmåga och begränsningar och inflytandet på människans förutsättningar beaktas genom tillämpning av kunskap om mänskliga faktorer och användande av erkända metoder.
- (19) Godstrafik på järnväg bör även innefatta transport av farligt gods. En åtskillnad bör dock göras mellan syftet med det här direktivet, nämligen att upprätthålla och där så är möjligt stärka säkerheten för unionens järnvägssystem, och syftet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG<sup>(2)</sup>, som huvudsakligen är att reglera klassificeringen av ämnen och specifikationer för deras behållare, inklusive säker lastning, lossning och användning av behållarna inom det befintliga järnvägssystemet. I järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem bör därför, utan att detta påverkar tillämpningen av direktiv 2008/68/EG, vederbörlig hänsyn tas till de potentiella ytterligare risker som transport av farligt gods medför.
- (20) Alla järnvägsföretag bör omfattas av samma säkerhetskrav för att trygga en hög nivå på järnvägssäkerheten och likvärdiga villkor. Ett järnvägsföretag bör inneha ett säkerhetsintyg som ett villkor för att tillåtas få tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Säkerhetsintyget bör visa att järnvägsföretaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem och att det kan uppfylla tillämpliga säkerhetsstandarder och säkerhetsregler för det relevanta området för verksamheten. När byrån utfärdar ett gemensamt säkerhetsintyg till ett järnvägsföretag med ett område för verksamheten i en eller flera medlemsstater, bör den vara den enda myndigheten att bedöma om järnvägsföretaget på ett korrekt sätt har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem. De nationella säkerhetsmyndigheter som berörs av det avsedda området för verksamheten bör medverka i bedömningen av de krav som fastställs i de relevanta nationella reglerna.
- (21) Harmoniserade metoder grundade på direktiv 2004/49/EG har införts för att tillämpas på aktörer i unionens järnvägssystem och nationella säkerhetsmyndigheter när det gäller övervakning, bedömning av överensstämmelse, tillsyn, riskvärdering och riskbedömning. Det regelverket är tillräckligt moget för en gradvis övergång till ett gemensamt säkerhetsintyg som är giltigt inom det berörda järnvägsföretagets område för verksamheten.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (EUT L 191, 18.7.2008, s. 1).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

- (22) För att göra förfarandena för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg till järnvägsföretag effektivare och enhetligare är det nödvändigt att tilldela byrån en central roll för utfärdande av sådana säkerhetsintyg. Om området för verksamheten är begränsat till en medlemsstat bör den sökande ha möjlighet att välja huruvida denne lämnar in sin ansökan om gemensamt säkerhetsintyg genom den one-stop-shop som avses i förordning (EU) 2016/796 till den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstaten eller till byrån. Den sökandes val bör vara bindande tills handläggningen av ansökan har slutförts eller avbrutits. Detta nya tillvägagångssätt bör medföra att unionens järnvägssystem blir mer ändamålsenligt och effektivt genom att minska de administrativa bördorna för järnvägsföretagen.
- (23) Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna bör samarbeta och utbyta erfarenheter när så är lämpligt, för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg. Tydliga förfarandebestämmelser och regler för skiljeförfaranden bör fastställas för att hantera situationer där byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna är oense om de bedömningar som har gjorts i samband med utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg.
- (24) Den nya fördelningen av funktioner och uppgifter mellan nationella säkerhetsmyndigheter och byrån i samband med utfärdande av säkerhetsintyg bör ske på ett effektivt sätt. För detta ändamål bör samarbetsavtal mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ingås.
- (25) I samarbetsavtalen bör man särskilt beakta vissa medlemsstaters särskilda geografiska och historiska situation och samtidigt säkerställa en väl fungerande inre marknad. Om verksamheten är begränsad till nät som av geografiska eller historiska skäl kräver särskild sakkunskap och om sådana nät är isolerade från resten av unionens järnvägssystem, bör det vara möjligt för sökanden att fullfölja nödvändiga formaliteter lokalt genom kontakter med berörda nationella säkerhetsmyndigheter. I detta syfte och för att minska de administrativa bördorna och kostnaderna bör det vara möjligt att föreskriva en lämplig arbetsfördelning genom samarbetsavtal som ingås mellan byrån och de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna, utan att det påverkar byråns slutgiltiga ansvar för utfärdandet av det gemensamma säkerhetsintyget.
- (26) Järnvägsnäten i de baltiska staterna (Estland, Lettland och Litauen) har en spårvidd på 1 520 mm, vilken är densamma som i angränsande tredjeländer men en annan än den som gäller för unionens huvudjärvnätsnät. Dessa baltiska nätverk har ärvt gemensamma tekniska och driftsmässiga krav som möjliggör faktisk driftskompatibilitet mellan dem, och i detta avseende kan ett säkerhetsintyg som beviljats i en av dessa medlemsstater utvidgas till att omfatta resten av dessa nätverk. För att underlätta en effektiv och proportionell resursfördelning när det gäller utfärdande av säkerhetsintyg och för att minska de ekonomiska och administrativa bördorna för den sökande i sådana fall, bör de specifika samarbetsavtal som ingås mellan byrån och berörda nationella säkerhetsmyndigheter vid behov inbegripa möjligheten att lägga ut uppgifter på dessa nationella säkerhetsmyndigheter.
- (27) Detta direktiv bör inte leda till en lägre säkerhetsnivå och bör inte öka kostnaderna i unionens järnvägssektor. I detta syfte bör byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ta fullt ansvar för de gemensamma säkerhetsintyg de utfärdar och i synnerhet påta sig avtalsrättsliga och utomobligatoriska ansvarsskyldigheter i detta avseende. Om byrån eller dess personal skulle bli föremål för en rättslig utredning bör byrån helt och fullt samarbeta med de behöriga myndigheterna i den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna.
- (28) Det bör göras en klar åtskillnad mellan, å ena sidan, byråns och de nationella säkerhetsmyndigheternas omedelbara ansvar för säkerhet som följer av utfärdandet av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd och, å andra sidan, den uppgift att tillhandahålla nationell ramlagstiftning och fortlöpande utöva tillsyn över samtliga berörda parter säkerhetsresultat som ankommer på de nationella säkerhetsmyndigheterna. Varje nationell säkerhetsmyndighet bör se till att den juridiska skyldigheten för ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare att införa ett säkerhetsstyrningssystem fortlöpande efterlevs. För att fastställa att denna skyldighet efterlevs kan det krävas inte bara inspektioner på plats hos det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som berörs utan även tillsynsuppgifter som de nationella säkerhetsmyndigheterna ska utföra för att bedöma om järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren fortsätter att tillämpa sitt säkerhetsstyrningssystem efter att ha beviljats ett säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd. Nationella säkerhetsmyndigheter bör samordna sin tillsynsverksamhet i förhållande till järnvägsföretag som är etablerade i olika medlemsstater och bör utbyta uppgifter med varandra och, när så är lämpligt, med byrån. Byrån bör bistå de nationella säkerhetsmyndigheterna i deras samarbete. I det sammanhanget bör nödvändiga arrangemang fastställas av byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna för att underlätta utbytet av information mellan dem.

- (29) Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna bör ha ett nära samarbete i sådana fall där en nationell säkerhetsmyndighet konstaterar att en innehavare av ett gemensamt säkerhetsintyg utfärdat av byrån inte längre uppfyller villkoren för intyget. Den bör i sådana fall begära att byrån begränsar eller återkallar intyget. Ett skiljeförfarande bör inrättas för hantering av fall då det råder oenighet mellan byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten. Om en nationell säkerhetsmyndighet vid tillsyn upptäcker en allvarlig säkerhetsrisk bör den underrätta byrån och samtliga andra berörda nationella säkerhetsmyndigheter i det verksamhetsområde där järnvägsföretaget bedriver trafik. De berörda nationella säkerhetsmyndigheterna bör få vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder, t.ex. omedelbart begränsa eller avbryta den relevanta verksamheten. En allvarlig säkerhetsrisk bör i detta sammanhang förstås som ett allvarligt fall av åsidosättande av juridiska skyldigheter eller säkerhetskrav vilket i sig eller i ett händelseförlopp kan orsaka en olycka eller en allvarlig olycka.
- (30) Byrån bör ha möjlighet att inrätta ett verktyg som underlättar utbyte av information mellan de relevanta aktörer som identifierar eller informeras om en säkerhetsrisk avseende fel, bristande överensstämmelse i konstruktionen eller bristande funktion i den tekniska utrustningen.
- (31) Ett gemensamt säkerhetsintyg bör utfärdas på grundval av bevis för att ett järnvägsföretag har inrättat sitt säkerhetsstyrningssystem.
- (32) Infrastrukturförvaltare bör ha ett huvudansvar för att det egna järnvägsnätet har en säker konstruktion och underhålls och drivs på ett säkert sätt. Infrastrukturförvaltare bör vara föremål för en tillståndsprövning av den nationella säkerhetsmyndigheten som beviljar ett säkerhetstillstånd avseende deras säkerhetsstyrningssystem och efterlevnad av andra bestämmelser för att uppfylla säkerhetskraven.
- (33) Certifiering av ombordpersonal kan skapa problem för nya marknadsaktörer. Medlemsstaterna bör säkerställa att resurser för utbildning och certifiering av ombordpersonal som behövs för att uppfylla kraven enligt nationella regler finns tillgängliga för järnvägsföretag som avser att trafikera nätet i fråga.
- (34) Enheter med ansvar för underhåll bör vara certifierade för godsvagnar. Om sådana enheter är infrastrukturförvaltare bör denna certifiering ingå i förfarandet för säkerhetstillstånd. Ett intyg som utfärdas till en sådan enhet bör garantera att alla underhållskrav enligt detta direktiv är uppfyllda för varje godsvagn som den ansvarar för. Detta intyg bör vara giltigt i hela unionen och bör utfärdas av ett organ som kan granska det underhållssystem som enheten upprättat. Certifieringsorganet bör kunna genomföra sina kontroller i hela unionen, eftersom godsvagnar ofta används i internationell trafik och eftersom enheter med ansvar för underhåll kan vilja använda verkstäder som är etablerade i flera medlemsstater. Byrån bör utvärdera systemet för certifiering av enheter med ansvar för underhåll av godsvagnar och bör, i tillämpliga fall, rekommendera att det utvidgas till att omfatta alla järnvägsfordon.
- (35) De nationella säkerhetsmyndigheterna bör när det gäller organisation, rättslig struktur och beslutsfattande vara helt oberoende av alla järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, sökande, upphandlande enheter eller enheter som tilldelar offentliga tjänstekontrakt. De bör utföra sina uppgifter på ett öppet och icke-diskriminerande sätt och bör samarbeta med byrån för att upprätta ett gemensamt europeiskt järnvägsområde och samordna sina kriterier för beslutsfattande. Vid behov bör det vara möjligt för en medlemsstat att besluta att begripa dess nationella säkerhetsmyndighet i det nationella ministerium som ansvarar för transportfrågor, förutsatt att kriterierna för oberoende iaktas. För att fullfölja sina uppgifter bör de nationella säkerhetsmyndigheterna ha den interna och externa organisatoriska kapacitet som behövs med avseende på mänskliga och materiella resurser.
- (36) De nationella utredningsorganen spelar en viktig roll i säkerhetsutredningsprocessen. Deras arbete är ytterst viktigt när det gäller att fastställa orsakerna till en olycka eller ett tillbud. Det är därför väsentligt att de har de ekonomiska och mänskliga resurser som krävs för att genomföra ändamålsenliga och effektiva utredningar. Utredningsorganen bör samarbeta för att utbyta information och bästa praxis. De bör inrätta ett program för referentgranskning för att övervaka effektiviteten i de egna undersökningarna. Referentgranskningsrapporterna bör tillhandahållas byrån för att den ska kunna övervaka den allmänna säkerheten i unionens järnvägssystem.

- (37) Det är sällsynt med allvarliga järnvägsolyckor. De kan emellertid få katastrofala följder och skapa oro bland allmänheten när det gäller säkerhetsnivån för unionens järnvägssystem. Alla sådana olyckor bör därför utredas ur säkerhetssynpunkt för att undvika att de upprepas, och resultaten från utredningarna bör offentliggöras. Andra olyckor och tillbud bör också bli föremål för säkerhetsutredningar, när de inbegriper klara signaler om risker för allvarliga olyckor.
- (38) En säkerhetsutredning bör hållas åtskild från alla rättsliga utredningar av samma händelse och utredarna bör ges tillgång till bevisning och vittnen. Utredningen bör utföras av ett permanent organ, som är oberoende i förhållande till aktörerna inom unionens järnvägssystem. Organet bör fungera på ett sätt som förhindrar intressekonflikter och varje eventuell inblandning i orsakerna till de händelser som utreds. Framför allt bör dess funktionella oberoende inte påverkas om det genom sin organisationsstruktur eller juridiska form har en nära koppling till den nationella säkerhetsmyndigheten, byrån eller det organ som reglerar järnvägsverksamheten. Utredningarna bör utföras med så stor öppenhet som möjligt. Utredningsorganet bör för varje händelse inrätta en utredningsgrupp som besitter den sakkunskap som krävs för att kartlägga de omedelbara och bakomliggande orsakerna.
- (39) En utredning efter en allvarlig olycka bör utföras på ett sådant sätt att samtliga parter ges möjlighet att yttra sig och ta del av resultaten. Framför allt bör utredningsorganet under utredningen ge uppdaterad information till de parter som organet bedömer ha säkerhetsrelaterat ansvar om hur utredningen fortskrider, och bör beakta deras åsikter och synpunkter. Därigenom kan utredningsorganet erhålla ytterligare relevant information och få kännedom om olika synpunkter på dess arbete så att det på lämpligaste sätt kan fullfölja utredningen. Sådant samråd bör inte i något fall leda till fastställande av skuld eller ansvar utan snarare till att konkreta bevis samlas in och erfarenheter tillvaratas för att förbättra säkerheten i framtiden. Utredningsorganet bör emellertid fritt kunna välja vilken information det har för avsikt att utbyta med parterna för att undvika otillbörliga påtryckningar, förutom vid begäran om information från dem som genomför det rättsliga förfarandet. Utredningsorganet bör också ta hänsyn till samtliga offers och deras anhörigas rimliga behov av information.
- (40) För att förbättra effektiviteten i utredningsorganets verksamhet och underlätta fullgörandet av deras uppgifter bör organen snarast möjligt få tillträde till olycksplatser, vid behov i nära samarbete med samtliga rättsliga myndigheter som är involverade i frågan. Utredningsrapporter och eventuella resultat och rekommendationer ger viktig information som kan användas för att förbättra järnvägssäkerheten ytterligare och bör offentliggöras på unionsnivå. De som säkerhetsrekommendationerna riktar sig till bör vidta åtgärder och åtgärderna återrapporteras till utredningsorganet.
- (41) Om den direkta orsaken till en olycka eller ett tillbud verkar vara relaterad till mänskligt handlande, bör uppmärksamhet ägnas åt de särskilda omständigheterna samt det sätt på vilket personalen sköter rutinuppgifter under normal drift, inbegripet såväl människa-maskingränssnittets utformning, förfarandenas lämplighet, motstridiga målsättningar, arbetsbörda som alla övriga omständigheter som kan ha en inverkan på händelsen, inbegripet fysisk och arbetsrelaterad stress, utmattning eller psykologisk lämplighet.
- (42) Det bör göras insatser för att säkerställa en hög utbildningsnivå och avancerade kvalifikationer i hela unionen.
- (43) I syfte att komplettera och ändra vissa icke väsentliga delar av detta direktiv, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål, samt översynen av dessa. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den säkerställa att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (44) Kommissionen bör tilldelas genomförandebefogenheter för att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv vad gäller byråns mandat att utarbeta gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål, samt ändringar därav, och att utfärda nödvändiga rekommendationer till kommissionen, detaljerade bestämmelser som fastställer vilka av kraven i bilaga III som ska tillämpas på underhållsfunktioner som genomförs av underhållsverkstäder, inbegripet detaljerade bestämmelser för att säkerställa att certifieringen av

underhållsverkstäder genomförs på ett enhetligt sätt, i överensstämmelse med de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna och TSD:erna; detaljerade bestämmelser som fastställer vilka av kraven i bilaga III som ska tillämpas på certifiering av de enheter som ansvarar för underhåll av andra fordon än godsvagnar, baserade på sådana fordons tekniska egenskaper, inbegripet detaljerade bestämmelser för att säkerställa att certifieringsvillkoren för de enheter som ansvarar för underhåll av andra fordon än godsvagnar tillämpas på ett enhetligt sätt, i överensstämmelse med de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna och TSD:erna, samt rapporteringsstrukturen för rapporter om utredning av olyckor och tillbud. Dessa genomförandebefogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 <sup>(1)</sup>.

- (45) Medlemsstaterna bör fastställa regler om sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som antagits enligt detta direktiv och säkerställa att dessa sanktioner genomförs. Sanktionerna bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.
- (46) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att samordna verksamheten i medlemsstaterna för att reglera och utöva tillsyn över säkerheten, att utreda olyckor och att fastställa gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsindikatorer och enhetliga krav på gemensamma säkerhetsintyg, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av deras omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (47) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell rätt bör endast gälla de bestämmelser som utgör en innehållsmässig ändring i förhållande till direktiv 2004/49/EG. Skyldigheten att införliva de bestämmelser som är oförändrade följer av det direktivet.
- (48) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter vad gäller tidsfristerna för införlivande med nationell rätt av de direktiv som anges i bilaga IV del B.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## KAPITEL I

### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

#### Artikel 1

#### Syfte

I detta direktiv anges bestämmelser för att säkerställa att säkerheten inom unionens järnvägssystem utvecklas och förbättras och att tillträde till marknaden för spårbundna tjänster underlättas genom följande åtgärder:

- a) Harmonisering av regleringssystemen i medlemsstaterna.
- b) Fastställande av ansvarsfördelningen mellan aktörerna inom unionens järnvägssystem.
- c) Utarbetande av gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder i syfte att successivt undanröja behovet av nationella regler.
- d) Fastställande av principerna för utfärdande, förnyelse, ändring och begränsning eller återkallande av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd.
- e) Krav på att det för varje medlemsstat inrättas en nationell säkerhetsmyndighet och ett organ för utredning av olyckor och tillbud.
- f) Fastställande av gemensamma principer för ledning, reglering och tillsyn när det gäller järnvägssäkerheten.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

## Artikel 2

**Tillämpningsområde**

1. Detta direktiv ska tillämpas på medlemsstaternas järnvägssystem, som får indelas i strukturella och funktionella delsystem. Direktivet omfattar säkerhetskrav för systemet som helhet, bland annat säker infrastrukturförvaltning och säker drift av trafiken samt samspelet mellan järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och andra aktörer inom unionens järnvägssystem.
2. Detta direktiv ska inte tillämpas på
  - a) tunnelbanor,
  - b) spårvägs- och snabbspårvägsfordon samt infrastruktur som enbart används av dessa fordon, eller
  - c) nät som är funktionellt helt åtskilda från resten av unionens järnvägssystem och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt företag som enbart använder de näten.
3. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för de bestämmelser som de antar för att genomföra detta direktiv:
  - a) Privatägd järnvägsinfrastruktur, inklusive sidospår, som ägaren eller en operatör använder för sina respektive godsverksamheter eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som uteslutande används på sådan infrastruktur.
  - b) Infrastruktur och fordon avsedda att användas uteslutande för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.
  - c) Snabbspårvägsinfrastruktur som tidvis används av järnvägsfordon på snabbspårvägens driftvillkor och uteslutande om detta är nödvändigt för dessa fordons anslutningsmöjligheter.
  - d) Fordon som huvudsakligen används på snabbspårvägsinfrastruktur men som är utrustade med vissa järnvägskomponenter som krävs för att möjliggöra transit som äger rum på ett avgränsat och begränsat järnvägsinfrastruktursavsnitt och enbart i anslutningssyfte.
4. Utan hinder av punkt 2 får medlemsstater besluta att, när så är lämpligt och i överensstämmelse med nationell rätt, tillämpa bestämmelser i detta direktiv på stadsbanesystem och andra lokala system.

## Artikel 3

**Definitioner**

I detta direktiv avses med

1. *unionens järnvägssystem*: unionens järnvägssystem enligt definitionen i artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/797,
2. *infrastrukturförvaltare*: en infrastrukturförvaltare enligt definitionen i artikel 3.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU <sup>(1)</sup>,
3. *järnvägsföretag*: ett järnvägsföretag enligt definitionen i artikel 3.1 i direktiv 2012/34/EU, samt andra offentliga eller privata företag vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- och/eller persontrafik på järnväg med krav på att företaget måste tillhandahålla dragkraft; här innefattas även företag som endast tillhandahåller dragkraft,
4. *teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD)*: en i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 antagen specifikation som varje delsystem eller del av ett sådant omfattas av för att de väsentliga kraven ska uppfyllas och för att driftskompatibilitet inom unionens järnvägssystem säkerställas,
5. *gemensamma säkerhetsmål*: den lägsta säkerhetsnivå som ska uppnås för systemet i dess helhet och, där det är genomförbart, för olika delar av unionens järnvägssystem (som system för konventionella tåg, höghastighetståg, längre järnvägstunnlar eller linjer som enbart används för godstrafik),

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUTL 343, 14.12.2012, s. 32).



6. *gemensamma säkerhetsmetoder*: metoder för bedömning av säkerhetsnivåer och för uppnåendet av säkerhetsmål och uppfyllandet av andra säkerhetskrav,
7. *nationell säkerhetsmyndighet*: nationellt organ som har anförtrots uppgifter avseende järnvägssäkerhet i enlighet med detta direktiv eller något organ som flera av medlemsstaterna anförtrott dessa uppgifter för att säkerställa en enhetlig styrning av säkerheten,
8. *nationella regler*: alla bindande regler som antagits i en medlemsstat, oavsett vilket organ som har utfärdat dem, och som innehåller andra järnvägssäkerhetsrelaterade eller tekniska krav än de som anges i unionsbestämmelser eller internationella regler, vilka i den medlemsstaten är tillämpliga på järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller tredje parter,
9. *säkerhetsstyrningssystem*: organisation, åtgärder och förfaranden som införts av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag för att trygga en säker verksamhet,
10. *utredningsledare*: en person som ansvarar för organisation, genomförande och styrning av en utredning,
11. *olycka*: en oönskad eller ouppsåtlig plötslig händelse, eller en viss följd av sådana händelser, som får skadliga följder; olyckor indelas i följande kategorier: kollisioner, urspårningar, plankorsningsolyckor, personolyckor som inbegriper rullande materiel i rörelse, bränder och övriga olyckor,
12. *allvarlig olycka*: varje form av tågkollision eller tågurspårning som resulterar i att minst en person dödas eller att minst fem personer skadas allvarligt eller i omfattande skador på rullande materiel, infrastruktur eller miljön, och varje annan olycka med samma följder och med uppenbara konsekvenser för regleringen av järnvägssäkerheten eller säkerhetshandlingen; omfattande skador: skador vars kostnad utredningsorganet omedelbart kan uppskatta till sammanlagt minst 2 miljoner EUR,
13. *tillbud*: händelse som inte utgör en olycka eller allvarlig olycka men som påverkar eller kan påverka järnvägsdriftens säkerhet,
14. *utredning*: en process som genomförs i syfte att förebygga olyckor och tillbud och som omfattar insamling och analys av information, slutsatser, däribland fastställande av orsaker och, i förekommande fall, utformning av säkerhetsrekommendationer,
15. *orsaker*: handling, underlåtenhet, händelser eller omständigheter, eller en kombination, som har lett till en olycka eller ett tillbud,
16. *snabbspårväg*: ett system för spårbinden transport i städer och/eller förorter, med en krocksäkerhet i kategori C-III eller C-IV (i enlighet med EN 15227:2011) och en högsta fordonshållbarhet på 800 kN (longitudinell tryckkraft på kopplingsytan); snabbspårvägssystem kan ha ett eget körfält eller dela det med vägtrafik och utbyter vanligtvis inte fordon med långväga person- eller godstrafik,
17. *organ för bedömning av överensstämmelse*: ett organ som anmälts som eller utsetts till ansvarigt organ för bedömning av överensstämmelse, inbegripet kalibrering, provning, certifiering och kontroll. Ett organ för bedömning av överensstämmelse klassificeras som anmält organ efter det att en medlemsstat anmält det. Ett organ för bedömning av överensstämmelse klassificeras som utsett organ efter det att en medlemsstat utsett det,
18. *driftskompatibilitetskomponenter*: driftskompatibilitetskomponenter enligt definitionen i artikel 2.7 i direktiv (EU) 2016/797,
19. *fordonsinnehavare*: den fysiska eller juridiska person som utnyttjar ett fordon som transportmedel, och som är ägare av fordonet eller har rätt att nyttja detsamma, och som registrerats som sådan i ett fordonsregister enligt artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797,
20. *enhet som ansvarar för underhåll*: den enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i det nationella fordonsregister som avses i artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797,
21. *fordon*: ett järnvägsfordon på hjul som trafikerar järnvägslinjer, med eller utan dragkraft, ett fordon består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem,

22. *tillverkare*: tillverkare enligt definitionen i artikel 2.36 i direktiv (EU) 2016/797,
23. *avsändare*: ett företag som avsänder varor, för egen räkning eller för en tredje parts räkning,
24. *mottagare*: en fysisk eller juridisk person som mottar varor enligt ett transportavtal; vid transporter utan transportavtal ska den fysiska eller juridiska person som tar hand om varorna vid ankomst anses vara mottagaren,
25. *lastare*: ett företag som lastar förpackade varor, små behållare eller flyttbara tankar i eller på en vagn eller en container, eller som lastar en container, bulkcontainer, MEG-container, tankcontainer eller flyttbar tank på en vagn,
26. *lossare*: ett företag som avlägsnar en container, bulkcontainer, MEG-container, tankcontainer eller flyttbar tank från en vagn, alternativt ett företag som lastar av förpackade varor, små behållare eller flyttbara tankar från en vagn eller container, alternativt ett företag som tömmer ut varor ur en tank (cisternvagn, avmonterbar tank, flyttbar tank eller tankcontainer) eller lossar varor från en batterivagn eller MEG-container eller från en vagn, stor container eller liten behållare för transport i bulk eller en bulkcontainer,
27. *fyllare*: ett företag som lastar varor i en tank (inklusive en cisternvagn, vagn med avmonterbar tank, flyttbar tank eller tankcontainer) på en vagn, i en stor container eller liten behållare för transport i bulk, eller på en batterivagn eller i en MEG-container,
28. *tömmare*: ett företag som avlägsnar varor ur en tank (inklusive en cisternvagn, vagn med avmonterbar tank, flyttbar tank eller tankcontainer) eller från en vagn, en stor container eller liten behållare för transport i bulk eller från en batterivagn eller MEG-container,
29. *transportör*: ett företag som utför en transport i enlighet med ett transportavtal,
30. *upphandlande enhet*: ett offentligt eller privat organ som beställer projektering och/eller uppbyggnad eller modernisering eller ombyggnad av ett delsystem,
31. *verksamhetstyp*: den typ som kännetecknas av persontrafik, inklusive eller exklusive höghastighetstrafik, godstrafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, samt enbart växlingstjänster,
32. *omfattning av verksamhet*: den omfattning som kännetecknas av passagerarantal och/eller godsvolym samt uppskattad storlek på ett järnvägsföretag efter antalet anställda inom järnvägssektorn (dvs. som mikroföretag, små företag, medelstora företag eller stora företag),
33. *område för verksamheten*: ett eller flera nät i en eller flera medlemsstater där ett järnvägsföretag avser att bedriva trafik.

## KAPITEL II

### UTVECKLING OCH HANTERING AV JÄRNVÄGSSÄKERHET

#### Artikel 4

#### **Roller för olika aktörer inom unionens järnvägssystem när det gäller att utveckla och förbättra järnvägssäkerheten**

1. Medlemsstaterna ska, i syfte att utveckla och förbättra järnvägssäkerheten och inom ramen för sin behörighet,
  - a) säkerställa att järnvägssäkerheten upprätthålls generellt och att den, i den mån detta är rimligen genomförbart, kontinuerligt förbättras med beaktande av utvecklingen av unionsrätten och internationella bestämmelser och av tekniska och vetenskapliga framsteg, och att förebyggande av olyckor prioriteras,
  - b) säkerställa att all tillämplig lagstiftning upprätthålls på ett öppet och icke-diskriminerande sätt för att främja skapandet av ett gemensamt europeiskt järnvägstransportsystem,
  - c) säkerställa att åtgärder för utveckling och förbättring av säkerheten på järnvägarna görs med beaktande av ett systembaserat angreppssätt,

- d) säkerställa att infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen åläggs ansvaret för en säker drift av deras respektive del av unionens järnvägssystem och riskhanteringen för densamma, varvid de ska vara skyldiga att
  - i) genomföra nödvändiga riskkontrollåtgärder i enlighet med vad som avses i artikel 6.1 a, i samarbete med varandra där det är lämpligt,
  - ii) tillämpa unionsbestämmelser och nationella regler, och
  - iii) inrätta säkerhetsstyrningssystem i enlighet med detta direktiv,
- e) utan att det inverkar på det civilrättsliga skadeståndsansvar som följer av medlemsstaternas rättsliga bestämmelser, säkerställa att varje infrastrukturförvaltare och varje järnvägsföretag ges ansvaret för sina respektive delar av systemet och för en säker drift av dessa, inklusive materielförsörjning och upphandling av tjänster, gentemot användare, kunder, berörd personal och andra aktörer som avses i punkt 4,
- f) utarbeta och offentliggöra årliga säkerhetsplaner där man anger genom vilka åtgärder de gemensamma säkerhetsmålen är tänkta att uppnås, och
- g) där det är lämpligt bistå byrån i dess arbete med att följa hur järnvägssäkerheten utvecklas på unionsnivå.

2. Byrån ska inom ramarna för sina befogenheter säkerställa att järnvägssäkerheten upprätthålls generellt och att den, i den mån detta är rimligen genomförbart, kontinuerligt förbättras med beaktande av utvecklingen av unionsrätten och av tekniska och vetenskapliga framsteg, och att förebyggande av allvarliga olyckor prioriteras.

3. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska

- a) genomföra de nödvändiga riskkontrollåtgärderna i enlighet med vad som avses i artikel 6.1 a, där det är lämpligt i samarbete med varandra och med andra aktörer,
- b) i sina säkerhetsstyrningssystem beakta riskerna i samband med övriga aktörers och tredje parter verksamhet,
- c) där det är lämpligt, genom avtal ålägga de andra aktörer som avses i punkt 4 och som har en potentiell inverkan på säker drift av unionens järnvägssystem att genomföra riskkontrollåtgärder, och
- d) säkerställa att dess entreprenörer genomför riskkontrollåtgärder genom att tillämpa de gemensamma säkerhetsmetoder för övervakningsprocesser som anges i den gemensamma säkerhetsmetoden om övervakning som avses artikel 6.1 c och att detta föreskrivs i avtalsvillkor som ska redovisas på begäran av byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten.

4. Utan att det påverkar järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares ansvar enligt punkt 3 ska de enheter som är ansvariga för underhåll och alla andra aktörer med potentiell inverkan på säker drift av unionens järnvägssystem, däribland tillverkare, underhållsleverantörer, fordonsinnehavare, tjänsteleverantörer, upphandlande enheter, transportörer, avsändare, mottagare, lastare, lossare, fyllare och tömmare

- a) genomföra de nödvändiga riskkontrollåtgärderna, där det är lämpligt i samarbete med andra aktörer,
- b) säkerställa att delsystem, utrustning och materiel samt tjänster levereras i enlighet med angivna krav och användningsvillkor så att det järnvägsföretag och/eller den infrastrukturförvaltare som berörs kan använda dem på ett säkert sätt.

5. Järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och varje aktör som avses i punkt 4 som upptäcker eller informeras om en säkerhetsrisk avseende fel, bristande överensstämmelse i konstruktionen eller bristande funktion i den tekniska utrustningen, inbegripet dem i strukturella delsystem, ska, inom ramarna för sin respektive behörighet

- a) vidta de korrigerande åtgärder som krävs för att hantera den upptäckta säkerhetsrisken,

- b) rapportera dessa risker till berörda delaktiga parter så att de kan vidta de eventuella ytterligare korrigerande åtgärder som krävs för att säkerställa att säkerhetsnivån i unionens järnvägssystem kontinuerligt upprätthålls. Byrån får inrätta ett verktyg som underlättar detta informationsutbyte mellan de relevanta aktörerna, med beaktande av de berörda användarnas integritet, resultaten av en kostnads–nyttanalyt samt de it-tillämpningar och register som byrån redan har inrättat.
6. Om järnvägsföretag använder varandras fordon ska samtliga delaktiga aktörer utbyta alla uppgifter som är relevanta för en säker drift, men inte enbart begränsat till det berörda fordonets status och historik, uppgifter i underhållsjournaler för spårbarhetsändamål, lastningsåtgärders spårbarhet och fraktsedlar.

#### Artikel 5

### Gemensamma säkerhetsindikatorer

1. För att göra det lättare att bedöma hur de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av järnvägssäkerheten ska medlemsstaterna samla in information om gemensamma säkerhetsindikatorer med hjälp av de årsrapporter från nationella säkerhetsmyndigheter som avses i artikel 19.
2. De gemensamma säkerhetsindikatorerna anges i bilaga I.

#### Artikel 6

### Gemensamma säkerhetsmetoder

1. I de gemensamma säkerhetsmetoderna ska det anges hur säkerhetsnivåerna, uppnåendet av säkerhetsmålen och uppfyllandet av andra säkerhetskrav ska bedömas, t.ex. i förekommande fall av ett oberoende bedömningsorgan, genom utformning och fastställande av följande:
  - a) Metoderna för riskvärdering och riskbedömning.
  - b) Metoderna för bedömning av överensstämmelse med krav i säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd utfärdade i enlighet med artiklarna 10 och 12.
  - c) De metoder för tillsyn som ska användas av nationella säkerhetsmyndigheter och de metoder för övervakning som ska användas av järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enheter som ansvarar för underhåll.
  - d) Metoderna för bedömning av järnvägsoperatörers säkerhetsnivå och säkerhetsresultat på nationell nivå och på unionsnivå.
  - e) Metoderna för bedömning av uppnåendet av säkerhetsmål på nationell nivå och unionsnivå.
  - f) Varje annan metod för någon process inom säkerhetsstyrningssystemet som behöver harmoniseras på unionsnivå.
2. Kommissionen ska genom genomförandeakter ge byrån mandat att utarbeta gemensamma säkerhetsmetoder och ändringar av dessa samt att lämna relevanta rekommendationer till kommissionen, baserade på ett tydligt berättigande av behovet av en ny eller ändrad gemensam säkerhetsmetod och dess inverkan på gällande regler och på säkerhetsnivån för unionens järnvägssystem. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 28.3. Om den kommitté som avses i artikel 28 (nedan kallad *kommittén*) inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt, och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Vid utarbetande, antagande och översyn av de gemensamma säkerhetsmetoderna ska användarnas, de nationella säkerhetsmyndigheternas och berörda parter, inbegripet när det är lämpligt arbetsmarknadens parter, synpunkter beaktas. Rekommendationerna ska innefatta en rapport om resultaten av detta samråd och en rapport där effekterna av de nya eller ändrade gemensamma säkerhetsmetoder som ska antas bedöms.

3. Vid utövandet av det mandat som avses i punkt 2 ska kommittén systematiskt och regelbundet informeras av byrån eller av kommissionen om det förberedande arbetet med de gemensamma säkerhetsmetoderna. Under detta arbete kan kommissionen tillstålla byrån alla slags användbara rekommendationer om de gemensamma säkerhetsmetoderna och en kostnads–nyttanalyt. Kommissionen får särskilt begära att byrån undersöker alternativa lösningar och att bedömningen av dessa alternativa lösningars kostnader och nytta förs in i den rapport som bifogas utkastet till gemensamma säkerhetsmetoder.

Vid utförandet av de uppgifter som nämns i första stycket ska kommissionen biträdas av kommittén.

4. Kommissionen ska granska den rekommendation som utfärdats av byrån för att kontrollera att det mandat som avses i punkt 2 har uppfyllts. Om mandatet inte har uppfyllts ska kommissionen begära att byrån ser över sin rekommendation genom att ange vilka punkter i mandatet som inte uppfylldes. Kommissionen får, av motiverade skäl, besluta att modifiera det mandat som byrån fått i enlighet med det förfarande som anges i punkt 2.

Vid utförandet av de uppgifter som nämns i första stycket ska kommissionen biträdas av kommittén.

5. De gemensamma säkerhetsmetoderna ska ses över regelbundet, med beaktande av erfarenheterna av deras tillämpning, järnvägssäkerhetens övergripande utveckling och i syfte att generellt upprätthålla och, när det är rimligen genomförbart, kontinuerligt förbättra säkerheten.

6. På grundval av den rekommendation som byrån utfärdat och efter den granskning som avses i punkt 4 i denna artikel, ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 27 med avseende på innehållet i gemensamma säkerhetsmetoder och alla ändringar av dessa.

7. Medlemsstaterna ska utan dröjsmål företa alla de ändringar i sina nationella regler som behövs med anledning av antagandet av gemensamma säkerhetsmetoder och ändringar av dessa.

#### Artikel 7

### Gemensamma säkerhetsmål

1. I de gemensamma säkerhetsmålen ska de lägsta säkerhetsnivåer fastställas som i varje medlemsstat och i unionen ska uppnås i systemet i dess helhet och, där det är genomförbart, i järnvägssystemets olika delar. De gemensamma säkerhetsmålen får uttryckas i form av kriterier för en acceptabel risknivå eller som miniminivåer för säkerheten och ska särskilt beakta följande:

- a) Individuella risker relaterade till passagerare, personal, däribland entreprenörers anställda, plankorsningstrafikanter och övriga samt, utan att det påverkar befintliga nationella och internationella regler om skadeståndsansvar, individuella risker relaterade till inkräktare
- b) Samhällsrisker.

2. Kommissionen ska genom genomförandeakter ge byrån mandat att utarbeta gemensamma säkerhetsmål och ändringar av dessa samt att lämna relevanta rekommendationer till kommissionen, baserade på ett tydligt berättigande av behovet av nya eller ändrade gemensamma säkerhetsmål och deras inverkan på gällande bestämmelser. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 28.3. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt, och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

3. Vid utövandet av det mandat som avses i punkt 2 ska kommittén systematiskt och regelbundet informeras av byrån eller av kommissionen om det förberedande arbetet med de gemensamma säkerhetsmålen. Under detta arbete kan kommissionen tillställa byrån användbara rekommendationer om de gemensamma säkerhetsmålen och en kostnadsnyttoanalys. Kommissionen får särskilt begära att byrån undersöker alternativa lösningar och att bedömningen av dessa alternativa lösningars kostnader och nytta förs in i den rapport som bifogas utkastet till gemensamma säkerhetsmål.

Vid utförandet av de uppgifter som nämns i första stycket ska kommissionen biträdas av kommittén.

4. Kommissionen ska granska den rekommendation som utfärdats av byrån för att kontrollera att det mandat som avses i punkt 2 har uppfyllts. Om mandatet inte har uppfyllts, ska kommissionen begära att byrån ser över sin rekommendation genom att ange de av mandatets punkter som inte uppfylldes. Kommissionen får, av motiverade skäl, besluta att modifiera det mandat som byrån fått i enlighet med det förfarande som anges i punkt 2.

Vid utförandet av de uppgifter som nämns i första stycket ska kommissionen biträdas av kommittén.

5. De gemensamma säkerhetsmålen ska ses över regelbundet, med beaktande av järnvägssäkerhetens övergripande utveckling. De reviderade gemensamma säkerhetsmålen ska återspegla alla prioriterade områden där säkerheten behöver förbättras ytterligare.
6. På grundval av den rekommendation som byrån utfärdat och efter den granskning som avses i punkt 4 i denna artikel, ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 27 med avseende på innehållet i gemensamma säkerhetsmål och alla ändringar i dessa.
7. Medlemsstaterna ska företa alla de ändringar i sina nationella regler som behövs för att åtminstone uppnå de gemensamma säkerhetsmålen och eventuella reviderade gemensamma säkerhetsmål, i överensstämmelse med de tidsplaner för genomförandet som bifogas dessa. De ändringarna ska beaktas i de årliga säkerhetsplaner som avses i artikel 4.1 f. Medlemsstaterna ska anmäla dessa regler till kommissionen i enlighet med artikel 8.

#### Artikel 8

#### Nationella regler på säkerhetsområdet

1. Nationella regler som anmälts senast den 15 juni 2016 i enlighet med direktiv 2004/49/EG ska gälla om de
  - a) faller under en av de typer som angetts i bilaga II, och
  - b) är förenliga med unionsrätten, i synnerhet TSD:er, gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder, och
  - c) inte skulle leda till godtycklig diskriminering eller en förtäckt begränsning av järnvägstransporterna mellan medlemsstaterna.
2. Senast den 16 juni 2018 ska medlemsstaterna se över de nationella regler som avses i punkt 1 och upphäva
  - a) alla nationella regler som inte anmälts eller inte uppfyller kriterierna i punkt 1,
  - b) alla nationella regler som unionsrätten gjort överflödiga, inbegripet särskilt TSD:er, gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder.

Medlemsstaterna får för detta ändamål använda sig av det verktyg för hantering av bestämmelser som avses i artikel 27.4 i förordning (EU) 2016/796 och begära att byrån bedömer vissa angivna regler mot kriterierna i denna punkt.

3. Medlemsstaterna får fastställa nya nationella regler i enlighet med detta direktiv enbart i följande fall:
  - a) När regler om befintliga säkerhetsmetoder inte omfattas av en gemensam säkerhetsmetod.
  - b) När regler för drift av järnvägsnätet ännu inte omfattas av TSD:er.
  - c) När en brådskande förebyggande åtgärd krävs, särskilt till följd av en olycka eller ett tillbud.
  - d) När en redan anmäld regel behöver revideras.
  - e) När regler om krav som gäller personal som utför säkerhetskritiska uppgifter, inbegripet urvalskriterier, fysisk och psykisk lämplighet samt yrkesutbildning, ännu inte omfattas av någon TSD eller av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG <sup>(1)</sup>.
4. Medlemsstaterna ska i god tid och inom de tidsfrister som avses i artikel 25.1 i förordning (EU) 2016/796 och före det planerade införandet av den nya föreslagna regeln i det nationella rättssystemet, lämna in utkastet till en ny nationell regel till byrån och kommissionen för övervägande, med en motivering av införandet, genom det därför avsedda it-systemet i enlighet med artikel 27 i förordning (EU) 2016/796. Medlemsstaterna ska säkerställa att utkastet är tillräckligt detaljerat för att byrån ska kunna göra sin kontroll i enlighet med artikel 25.2 i förordning (EU) 2016/796.
5. Medlemsstaterna får vid brådskande förebyggande åtgärder anta och tillämpa en ny regel omedelbart. Denna regel ska meddelas enligt artikel 27.2 i förordning (EU) 2016/796 och underkastas byråns bedömning enligt artikel 26.1, 26.2 och 26.5 i förordning (EU) 2016/796.
6. Om byrån blir medveten om att en nationell regel, oavsett om den anmälts eller ej, har blivit överflödigt eller oförenlig med någon gemensam säkerhetsmetod eller annan unionsrätt som antagits efter det att den berörda nationella regeln börjat tillämpas, ska det förfarande som anges i artikel 26 i förordning (EU) 2016/796 tillämpas.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (EUT L 315, 3.12.2007, s. 51).

7. Medlemsstaterna ska anmäla de nationella regler som antas till byrån och kommissionen. De ska använda det därför avsedda it-systemet i enlighet med artikel 27 i förordning (EU) 2016/796. Medlemsstaterna ska säkerställa att befintliga nationella regler är lättillgängliga och offentliga samt formulerade på ett sätt som alla berörda parter kan förstå. Medlemsstaterna kan ombes att tillhandahålla ytterligare information om sina nationella regler.
8. Medlemsstaterna får besluta att inte anmäla regler och begränsningar av strikt lokal karaktär. Medlemsstaterna ska i sådana fall nämna dessa regler och begränsningar i de register över infrastruktur som avses i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797 eller ange i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU var dessa regler och begränsningar offentliggörs.
9. Nationella regler som anmäls i enlighet med denna artikel omfattas inte av det anmälningsförfarande som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 <sup>(1)</sup>.
10. Utkast till nationella regler och befintliga nationella regler ska granskas av byrån i enlighet med de förfaranden som anges i artiklarna 25 och 26 i förordning (EU) 2016/796.
11. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 8 ska nationella regler som inte har anmälts i enlighet med den här artikeln inte gälla med avseende på tillämpningen av detta direktiv.

#### Artikel 9

### Säkerhetsstyrningssystem

1. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska inrätta sina respektive säkerhetsstyrningssystem för att säkerställa att unionens järnvägssystem kan uppfylla åtminstone de gemensamma säkerhetsmålen, att det överensstämmer med de säkerhetskrav som fastställs i TSD:er samt att tillämpliga delar av de gemensamma säkerhetsmetoderna och de nationella regler som anmälts i enlighet med artikel 8 tillämpas.
2. Säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras i alla relevanta delar och ska särskilt beskriva ansvarsfördelningen inom infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets organisation. Det ska visa hur ledningens kontroll på olika nivåer säkerställs, hur personal och dess företrädare på alla nivåer deltar och hur en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet säkerställs. Det ska finnas ett tydligt åtagande att konsekvent tillämpa kunskap och metoder som avser mänskliga faktorer. Genom säkerhetsstyrningssystemet ska infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen främja en kultur av ömsesidigt förtroende, ömsesidigt tillit och ömsesidigt lärande, där personal vid järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare uppmanas att bidra till att utveckla säkerheten samtidigt som konfidentialiteten säkerställs.
3. Säkerhetsstyrningssystemet ska innehålla följande grundläggande element:
  - a) En säkerhetspolicy som godkänts av organisationens högste chef och meddelats all personal.
  - b) Organisationens kvantitativa och kvalitativa mål för upprätthållande och förbättring av säkerheten samt planer och förfaranden för uppnåendet av dessa mål.
  - c) Förfaranden för att uppfylla befintliga, nya och ändrade tekniska och operativa normer eller andra föreskrifter som fastställts i TSD:er, nationella regler enligt artikel 8 och bilaga II, andra relevanta regler eller myndighetsbeslut.
  - d) Förfaranden för att säkerställa att normer och andra föreskrifter efterlevs under utrustningens och verksamhetens hela livscykel.
  - e) Förfaranden och metoder för identifiering av risker, utförande av riskvärdering och genomförande av åtgärder för riskhantering närhelst en ändring av driftförhållandena eller ibruktagande av nytt material medför nya risker för infrastrukturen eller människa-maskin-organisationsgränssnittet.
  - f) Tillhandahållande av utbildningsprogram för personal och av system för säkerställande av att personalens kompetens bibehålls och att uppgifterna utförs på rätt sätt, inbegripet arrangemang för fysisk och psykologisk lämplighet.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EUT L 241, 17.9.2015, s. 1).

- g) Arrangemang för tillhandahållande av tillräcklig information inom organisationen och, i tillämpliga fall, mellan organisationer inom järnvägssystemet.
- h) Förfaranden och format för hur säkerhetsinformation ska dokumenteras, och utarbetande av ett förfarande för konfigurationskontroll av vital säkerhetsinformation.
- i) Förfaranden för att säkerställa att olyckor, tillbud och händelser som kunde ha lett till olyckor och andra farliga händelser rapporteras, utreds och analyseras och att nödvändiga förebyggande åtgärder vidtas.
- j) Tillhandahållande av sådana handlingsplaner och larmrutiner samt sådan information i nödsituationer som har överenskommit med de tillämpliga offentliga myndigheterna.
- k) Bestämmelser om återkommande intern revision av säkerhetsstyrningssystemet.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska inkludera alla andra element som är nödvändiga för att täcka säkerhetsrisker, i enlighet med bedömningen av risker som uppkommer till följd av den egna verksamheten.

4. Säkerhetsstyrningssystemet ska anpassas till verksamhetstypen, omfattningen av verksamheten, området för verksamheten och den utövade verksamhetens andra förhållanden. Med hjälp av systemet ska hanteringen av alla de risker som infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagens verksamhet ger upphov till tryggas, däribland underhåll, utan att det påverkar artikel 14, och materieförsörjning samt anlitande av entreprenörer. Utan att det påverkar befintliga nationella och internationella regler om skadeståndsansvar, ska i säkerhetsstyrningssystemet också, i tillämpliga och rimliga fall, beaktas de risker som uppstår som ett resultat av verksamhet som bedrivs av andra sådana aktörer som avses i artikel 4.

5. Alla infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem ska vara sådana att effekterna av den trafik som bedrivs på järnvägsnätet av olika järnvägsföretag beaktas och att det är möjligt för alla järnvägsföretag att bedriva trafik i enlighet med TSD:er, nationella regler och de villkor som föreskrivs i deras säkerhetsintyg.

Säkerhetsstyrningssystem ska utformas så att infrastrukturförvaltarens rutiner för nödsituationer samordnas med alla järnvägsföretag som använder dess infrastruktur och med larmtjänsterna, för att underlätta ett snabbt ingripande av räddningstjänsterna, samt med alla andra parter som kan vara involverade i en nödsituation. När det gäller gränsöverskridande infrastruktur ska samarbete mellan relevanta infrastrukturförvaltare underlätta den nödvändiga samordningen av och beredskapen hos de behöriga larmtjänsterna på båda sidor om gränsen.

Efter en allvarlig olycka ska järnvägsföretaget ge bistånd till offren och hjälpa dem med skadeståndsförfaranden i enlighet med unionsrätten, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 <sup>(1)</sup>, utan att det påverkar andra parter skyldigheter. Detta bistånd ska ges genom kanaler för kommunikation med anhöriga till offren och ska bland annat omfatta psykologiskt stöd till offren och deras anhöriga.

6. Före den 31 maj varje år ska alla infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag överlämna en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret till den nationella säkerhetsmyndigheten. Säkerhetsrapporten ska innehålla följande uppgifter:

- a) Information om hur organisationens samlade säkerhetsmål är uppfyllda och om resultatet av säkerhetsplanerna.
- b) En redogörelse för utarbetandet av nationella säkerhetsindikatorer och av de gemensamma säkerhetsindikatorer som avses i artikel 5, i den utsträckning detta är av betydelse för den rapporterande organisationen.
- c) Resultaten av den interna säkerhetsrevisionen.
- d) Synpunkter på brister och fel i järnvägsdrift och infrastrukturförvaltning som skulle kunna vara av betydelse för den nationella säkerhetsmyndigheten, bl.a. en sammanfattning av uppgifter som lämnats av relevanta aktörer i enlighet med artikel 4.5 b.
- e) En rapport om tillämpningen av relevanta gemensamma säkerhetsmetoder.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EUT L 315, 3.12.2007, s. 14).



7. Utifrån den information som tillhandahålls av de nationella säkerhetsmyndigheterna i enlighet med artiklarna 17 och 19, får byrån utfärda en rekommendation till kommissionen om en gemensam säkerhetsmetod för de element av säkerhetsstyrningssystemet som behöver harmoniseras på unionsnivå, även genom harmoniserade standarder, i enlighet med artikel 6.1 f. I sådana fall ska artikel 6.2 tillämpas.

### KAPITEL III

#### SÄKERHETSINTYG OCH SÄKERHETSTILLSTÅND

##### Artikel 10

#### **Gemensamt säkerhetsintyg**

1. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 9, ska enbart järnvägsföretag som innehar ett gemensamt säkerhetsintyg som utfärdats av byrån i enlighet med punkterna 5–7, eller av en nationell säkerhetsmyndighet i enlighet med punkt 8, få tillträde till järnvägsinfrastrukturen.

Syftet med det gemensamma säkerhetsintyget är att styrka att det berörda järnvägsföretaget har inrättat sitt säkerhetsstyrningssystem och att det är i stånd till säker drift i det avsedda området för verksamheten.

2. I sin ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska järnvägsföretaget ange den typ av järnvägsdrift och dess omfattning som täcks av intyget och det avsedda området för verksamheten.

3. Ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska åtföljas av dokumenterade bevis för att

- a) järnvägsföretaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med artikel 9 och att det uppfyller kraven i TSD:er, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål och annan relevant lagstiftning för att hålla risker under kontroll och ett säkert tillhandahållande av transporttjänster på nätet, och
- b) järnvägsföretaget i förekommande fall uppfyller de krav som anges i tillämpliga nationella regler som anmälts i enlighet med artikel 8.

Denna ansökan och information om alla ansökningar, de olika etapperna i och resultaten av de relevanta förfarandena och, i förekommande fall, begäranden och beslut från överklagandenämnden, ska lämnas in via den one-stop-shop som avses i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796.

4. Byrån eller, i de fall som anges i punkt 8, den nationella säkerhetsmyndigheten ska utfärda det gemensamma säkerhetsintyget eller meddela sökanden om sitt beslut om avslag inom en förutbestämd och rimlig tid, och i alla händelser inom fyra månader efter det att alla nödvändiga uppgifter och eventuella begärda ytterligare upplysningar har lämnats in av sökanden. Byrån eller, i de fall som anges i punkt 8, den nationella säkerhetsmyndigheten ska tillämpa de praktiska arrangemang för förfarandet för utfärdande av intyg som ska fastställas i en genomförandeakt, i enlighet med vad som avses i punkt 10.

5. Byrån ska utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg till järnvägsföretag som har ett område för verksamheten i en eller flera medlemsstater. För utfärdandet av ett sådant intyg ska byrån

- a) bedöma de element som anges i punkt 3 a, och
- b) omedelbart hänskjuta järnvägsföretagets hela ansökningsunderlag till de nationella säkerhetsmyndigheter som berörs av det avsedda området för verksamheten för en bedömning av de element som anges i punkt 3 b.

Som en del av de ovannämnda bedömningarna ska byrån eller de nationella säkerhetsmyndigheterna få tillstånd att göra besök och inspektioner hos järnvägsföretaget och revisioner, och får begära in ytterligare uppgifter. Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska samordna organisationen av sådana besök, revisioner och inspektioner.

6. Inom en månad efter det att byrån har mottagit en ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska den underrätta järnvägsföretaget om att ansökningsunderlaget är fullständigt eller begära in ytterligare relevanta upplysningar i ärendet och fastställa en rimlig tidsfrist för inlämningen av dessa. När det gäller huruvida ansökningsunderlaget är fullständigt, relevant och sammanhängande får byrån också bedöma de element som anges i punkt 3 b.

Byrån ska fullt ut beakta bedömningarna inom ramen för punkt 5 innan den fattar sitt beslut om utfärdande av det gemensamma säkerhetsintyget.

Byrån ska ta fullt ansvar för alla gemensamma säkerhetsintyg som den utfärdar.

7. Om byrån har en annan mening om en negativ bedömning som gjorts av en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med punkt 5 b ska den underrätta myndigheten eller myndigheterna i fråga, med en motivering till meningsskiljaktigheten. Byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta i syfte att komma överens om en bedömning som båda parter kan godta. Om det är nödvändigt får byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna besluta att involvera järnvägsföretaget. Om man inte inom en månad efter det att byrån underrättade den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna om sin skiljaktiga mening kan komma överens om en bedömning som båda parter kan godta ska byrån fatta sitt slutgiltiga beslut, om inte den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna har hänskjutit ärendet för skiljeförfarande till den överklagandenämnden som har inrättats inom ramen för artikel 55 i förordning (EU) 2016/796. Överklagandenämnden ska inom en månad efter begäran från den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna besluta huruvida byråns förslag till beslut ska bekräftas.

Om överklagandenämnden instämmer med byrån ska byrån fatta beslut utan dröjsmål.

Om överklagandenämnden instämmer i den nationella säkerhetsmyndighetens negativa bedömning ska byrån bevilja ett gemensamt säkerhetsintyg med ett område för verksamheten som inte omfattar de delar av nätet som fick en negativ bedömning.

Om byrån har en annan mening om en positiv bedömning som gjorts av en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med punkt 5 b ska den underrätta myndigheten eller myndigheterna i fråga, med en motivering till meningsskiljaktigheten. Byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta i syfte att komma överens om en bedömning som båda parter kan godta. Om det är nödvändigt får byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna besluta att involvera sökanden. Om man inte inom en månad efter det att byrån underrättade den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna om sin skiljaktiga mening kan komma överens om en bedömning som båda parter kan godta ska byrån fatta sitt slutgiltiga beslut.

8. Om området för verksamheten är begränsat till en enda medlemsstat får den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstaten på eget ansvar och på sökandens begäran utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg. För utfärdandet av sådana intyg ska den nationella säkerhetsmyndigheten bedöma ansökningsunderlaget i förhållande till samtliga de element som specificeras i punkt 3 och ska tillämpa de praktiska arrangemang som ska fastställas i de genomförandeakter som avses i punkt 10. Som en del av de ovannämnda bedömningarna ska den nationella säkerhetsmyndigheten få tillstånd att göra besök och inspektioner hos järnvägsföretaget och revisioner. Inom en månad efter det att den nationella säkerhetsmyndigheten har mottagit sökandens begäran ska den underrätta sökanden om att ansökningsunderlaget är fullständigt eller begära in ytterligare upplysningar i ärendet. Det gemensamma säkerhetsintyget ska också vara giltigt utan utvidgning av området för verksamheten för järnvägsföretag som trafikerar stationer i angränsande medlemsstater med liknande egenskaper hos nätet och liknande regler för driften, när stationerna är belägna nära gränsen, efter samråd med de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna. Detta samråd får ske i varje enskilt fall eller fastställas i ett gränsöverskridande avtal mellan medlemsstater eller nationella säkerhetsmyndigheter.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska ta fullt ansvar för alla gemensamma säkerhetsintyg som den utfärdar.

9. En medlemsstat får tillåta operatörer från tredjeländer att komma till en station på dess territorium som är avsedd för gränsöverskridande trafik och som ligger nära den medlemsstatens gräns utan att kräva ett gemensamt säkerhetsintyg, förutsatt att en lämplig säkerhetsnivå säkerställs genom

a) gränsöverskridande avtal mellan medlemsstaten i fråga och det angränsande tredjelandet, eller

b) avtal mellan operatören från tredjeland och det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som har ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd för att bedriva verksamhet på det nätet, förutsatt att säkerhetsaspekterna i detta avtal har beaktats på tillbörligt sätt i deras säkerhetsstyrningssystem.

10. Senast den 16 juni 2018 ska kommissionen genom genomförandeakter anta praktiska arrangemang där det fastställs

- a) hur kraven för det gemensamma säkerhetsintyg som fastställs i denna artikel ska uppfyllas av sökanden och vilka handlingar som krävs,
- b) detaljerna i processen för att utfärda intyg, t.ex. förfarandets etapper och tidsschemat för varje etapp i processen,
- c) hur kraven i denna artikel ska fullgöras av byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten under de olika etapperna av ansöknings- och certifieringsprocessen, däribland vid bedömningen av sökandenas underlag, och
- d) giltighetstiden för gemensamma säkerhetsintyg som utfärdats av byrån eller av de nationella säkerhetsmyndigheterna, särskilt vid uppdateringar av alla gemensamma säkerhetsintyg till följd av ändringar i verksamhetstyp, omfattning av verksamhet och område för verksamhet.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 28.3. Hänsyn ska ärias till erfarenheterna från tillämpningen av kommissionens förordning (EG) nr 653/2007 <sup>(1)</sup> och av kommissionens förordning (EU) nr 1158/2010 <sup>(2)</sup> och till erfarenheterna från förberedandet av de samarbetsavtal som avses i artikel 11.1.

11. Ett gemensamt säkerhetsintyg ska ange den typ av järnvägsdrift och dess omfattning som täcks av intyget och området för verksamheten. Ett gemensamt säkerhetsintyg får också omfatta sidospår som ägs av järnvägsföretaget om de ingår i dess säkerhetsstyrningssystem.

12. Varje beslut om att avslå en begäran om utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg eller om att utesluta en del av nätet i enlighet med en negativ bedömning som avses i punkt 7 ska vara vederbörligen motiverat. Sökanden får inom en månad efter att ha mottagit beslutet begära att byrån eller den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten, beroende på vad som är tillämpligt, omprövar beslutet. Byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten ska ha två månader från och med dagen för mottagande av begäran om omprövning för att fastställa eller återkalla sitt beslut.

Om avslaget från byrån bekräftas, får sökanden överklaga ärendet till den överklagandenämnd som har utsetts enligt artikel 55 i förordning (EU) 2016/796.

Om avslaget från en nationell säkerhetsmyndighet bekräftas, får sökanden överklaga ärendet till en överklagandeinstans i enlighet med nationell rätt. Medlemsstaterna får för detta överklagandeförfarande utse det regleringsorgan som avses i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU. I det fallet ska artikel 18.3 i det här direktivet tillämpas.

13. Ett gemensamt säkerhetsintyg som inom ramen för denna artikel utfärdats av antingen byrån eller en nationell säkerhetsmyndighet ska förnyas när järnvägsföretaget ansöker om detta, åtminstone vart femte år. Det ska uppdateras helt eller delvis närhelst verksamhetens typ eller omfattning ändras väsentligt.

14. Om en sökande redan innehar ett gemensamt säkerhetsintyg som utfärdats i enlighet med punkterna 5–7 och vill utvidga sitt område för verksamheten eller om den redan har ett gemensamt säkerhetsintyg som utfärdats i enlighet med punkt 8 och vill utvidga sitt område för verksamheten till en annan medlemsstat, ska den komplettera ansökningsunderlaget med de relevanta handlingar som avses i punkt 3 i fråga om det ytterligare området för verksamheten. Järnvägsföretaget ska lämna in ansökningsunderlaget till byrån, som efter att ha följt de förfaranden som anges i punkterna 4–7 ska utfärda ett uppdaterat gemensamt säkerhetsintyg som omfattar det utvidgade området för verksamheten. I sådant fall ska endast de nationella säkerhetsmyndigheter som berörs av utvidgningen av verksamheten rådfrågas när det underlag som anges i punkt 3 b ska bedömas.

<sup>(1)</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 653/2007 av den 13 juni 2007 om användningen av ett gemensamt europeiskt format för säkerhetsintyg och ansökningsdokument i enlighet med artikel 10 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG och om giltigheten för säkerhetsintyg som utfärdats enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG (EUT L 153, 14.6.2007, s. 9).

<sup>(2)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1158/2010 av den 9 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetsintyg för järnväg (EUT L 326, 10.12.2010, s. 11).

Om järnvägsföretaget har ett gemensamt säkerhetsintyg i enlighet med punkt 8 och vill utvidga området för verksamheten inom medlemsstaten ska det komplettera ansökningsunderlaget med de relevanta handlingar som avses i punkt 3 i fråga om det ytterligare området för verksamheten. Det ska lämna in ansökningsunderlaget genom den one-stop-shop som avses i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796 till den nationella säkerhetsmyndigheten, som efter att ha följt de förfaranden som anges i punkt 8 ska utfärda ett ändat gemensamt säkerhetsintyg som omfattar det utvidgade området för verksamheten.

15. Byrån och de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna får kräva att gemensamma säkerhetsintyg som de utfärdat ska revideras till följd av omfattande ändringar i säkerhetsregelverket.

16. Byrån ska utan dröjsmål och i alla händelser inom två veckor underrätta de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna om utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg. Byrån ska omedelbart underrätta de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna om förnyelse, ändring eller återkallelse av ett gemensamt säkerhetsintyg. Informationen ska omfatta järnvägsföretagets namn och adress samt det gemensamma säkerhetsintygets utfärdandedag, typ, omfattning, giltighet och område för verksamheten samt, vid återkallelse, en motivering av beslutet. I fråga om gemensamma säkerhetsintyg som utfärdats av nationella säkerhetsmyndigheter ska den eller de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna lämna samma information till byrån inom samma tidsramar.

#### Artikel 11

### **Samarbete mellan byrån och nationella säkerhetsmyndigheter avseende utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg**

1. Vid tillämpning av artikel 10.5 och 10.6 i detta direktiv ska byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ingå samarbetsavtal i enlighet med artikel 76 i förordning (EU) 2016/796. Samarbetsavtalen ska vara specifika avtal eller ramavtal och inbegripa en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter. Samarbetsavtalen ska innehålla en detaljerad beskrivning av uppgifter och villkor med avseende på de åsyftade resultaten, tidsscheman för uppnåendet av dessa samt en fördelning av de avgifter som sökanden ska betala.

2. Samarbetsavtalen får också inbegripa specifika samarbetsavtal i fallet med nät som av geografiska eller historiska skäl kräver särskild sakkunskap för att minska de administrativa bördorna och kostnaderna för sökanden. När sådana nät är isolerade från resten av unionens järnvägssystem får sådana specifika samarbetsavtal inbegripa möjligheten att lägga ut uppgifter på de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna när detta behövs för att säkerställa en effektiv och proportionell resursfördelning för utfärdande av intyg. Dessa samarbetsavtal ska ha ingåtts innan byrån utför certifieringsuppdrag i enlighet med artikel 31.3.

3. När det gäller medlemsstater där järnvägsnätets spårvidd skiljer sig från spårvidden i unionens huvudjärnvägsnät och tekniska och operativa krav som är identiska med dem som gäller i angränsande tredjeländer gäller för dessa nät, ska samtliga berörda nationella säkerhetsmyndigheter i dessa medlemsstater, utöver de samarbetsavtal som avses i punkt 2, ingå ett multilateralt avtal med byrån som ska inbegripa villkoren för underlättande av utvidgandet av området för verksamheten för säkerhetsintyg i de berörda medlemsstaterna, om detta är relevant.

#### Artikel 12

### **Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare**

1. För att få tillstånd att förvalta och driva järnvägsinfrastruktur ska infrastrukturförvaltare ha ett säkerhetstillstånd från den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstat där järnvägsinfrastrukturen är belägen.

Säkerhetstillståndet ska innehålla ett godkännande av infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem enligt artikel 9, och ska innefatta förfaranden och åtgärder som uppfyller kraven för säker konstruktion, säkert underhåll och säker drift av järnvägsinfrastrukturen, inklusive, i tillämpliga fall, underhåll och drift av systemet för trafikstyrning och signalering.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska förklara kraven för säkerhetstillstånden och vilka handlingar som krävs, om lämpligt i form av en vägledning om hur en ansökan ska göras.

2. Säkerhetstillståndet ska vara giltigt i fem år och får förnyas efter ansökan av infrastrukturförvaltaren. Det ska revideras helt eller delvis närhelst väsentliga förändringar görs i delsystemen för infrastruktur, signalering eller energi eller i fråga om principerna för deras drift eller underhåll. Infrastrukturförvaltaren ska utan dröjsmål underrätta den nationella säkerhetsmyndigheten om alla sådana förändringar.

Den nationella säkerhetsmyndigheten får kräva att säkerhetstillståndet ska revideras till följd av omfattande ändringar i säkerhetsregelverket.

3. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska fatta ett beslut om en ansökan om säkerhetstillstånd utan dröjsmål och i alla händelser inom fyra månader efter det att alla nödvändiga uppgifter och alla begärda kompletterande uppgifter har lämnats av sökanden.

4. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska utan dröjsmål och i alla händelser inom två veckor underrätta byrån om utfärdande, förnyelse, ändring eller återkallelse av säkerhetstillstånd. Informationen ska omfatta infrastrukturförvaltarens namn och adress, samt utfärdandedag, omfattning och giltighetstid för säkerhetstillståndet, samt, vid återkallelse, en motivering av beslutet.

5. När det gäller gränsöverskridande infrastruktur ska de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna samarbeta i syfte att utfärda säkerhetstillstånden.

#### Artikel 13

#### **Tillgång till utbildning**

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och deras personal som utför säkerhetskritiska uppgifter har rättvis och icke-diskriminerande tillgång till utbildning för lokförare och ombordpersonal närhelst sådan utbildning är nödvändig för att bedriva trafik på deras nät.

Utbildningstjänsterna ska innefatta utbildning om nödvändig linjekännedom, trafikregler och instruktioner, signal- och trafikledningssystem samt de rutiner för nödsituationer som tillämpas på de trafikerade linjerna.

Om utbildningen inte inbegriper examinering och utfärdande av intyg ska medlemsstaterna säkerställa att järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens personal har tillgång till sådana intyg.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska säkerställa att utbildningen uppfyller de krav som fastställs i direktiv 2007/59/EG, i TSD:er eller i de nationella regler som avses i artikel 8.3 e i det här direktivet.

2. Om utbildningen endast erbjuds av ett enda järnvägsföretag eller av infrastrukturförvaltaren, ska medlemsstaten säkerställa att den görs tillgänglig för andra järnvägsföretag till ett rimligt och icke-diskriminerande pris som är kostnadsrelaterat och som får inbegripa en vinstmarginal.

3. När järnvägsföretagen anställer nya lokförare, ombordpersonal och personal som utför säkerhetskritiska uppgifter får järnvägsföretagen ta hänsyn till eventuell utbildning, kompetens och erfarenheter som erhållits tidigare hos andra järnvägsföretag. Berörd personal ska därför ha rätt att få tillgång till, erhålla kopior av och framlägga alla handlingar som styrker deras utbildning, kompetens och erfarenheter.

4. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska vara ansvariga för utbildnings- och kompetensnivån hos sin personal som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

#### Artikel 14

#### **Underhåll av fordon**

1. Innan ett fordon används i järnvägsnätet ska det tilldelas en enhet som ansvarar för underhåll och denna enhet ska vara registrerad i fordonsregistret i enlighet med artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797.

2. Utan att det inverkar på ansvaret för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i fråga om säker drift av ett tåg enligt artikel 4 ska den enhet som ansvarar för underhåll säkerställa att de fordon för vars underhåll den ansvarar är i säkert skick. I detta syfte ska den enhet som ansvarar för underhåll inrätta ett system för underhåll av dessa fordon och ska med hjälp av detta system

- a) säkerställa att fordonen underhålls i enlighet med underhållsjournalen för varje fordon och gällande krav, inklusive underhållsregler och relevanta TSD-bestämmelser,
- b) tillämpa nödvändiga metoder för riskvärdering och riskbedömning som fastställs i de gemensamma säkerhetsmetoderna i enlighet med vad som avses i artikel 6.1 a, i samarbete med andra aktörer där det är lämpligt,
- c) säkerställa att dess entreprenörer genomför riskkontrollåtgärder genom att tillämpa den gemensamma säkerhetsmetoden om övervakning som avses i artikel 6.1 c och att detta föreskrivs i avtalsvillkor som ska redovisas på begäran av byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten, och
- d) säkerställa underhållsverksamhetens spårbarhet.

3. Underhållssystemet ska ha följande funktioner:

- a) En ledningsfunktion som övervakar och samordnar de underhållsfunktioner som avses i leden b–d och ser till att fordonet är i säkert skick i järnvägssystemet.
- b) En underhållsutvecklingsfunktion som har ansvaret för att förvalta underhållsdokumentationen, inklusive konfigurationsledningen, som bygger på utformningsdata och operativa data samt på prestanda och erfarenheter.
- c) En funktion för styrning av flottans underhåll som ser till att fordonet tas ur drift för underhåll och åter tas i drift efter underhåll.
- d) En funktion för utförande av underhåll som sköter det nödvändiga tekniska underhållet av ett fordon eller av delar av den, inklusive dokumentationen i underhållsintyget.

Enheten som ansvarar för underhåll ska själv sköta ledningsfunktionerna men får lägga ut på entreprenad de underhållsfunktioner, eller delar av dem, som avses i leden b–d, till andra avtalsparter, till exempel underhållsverkstäder.

Den enhet som ansvarar för underhåll ska säkerställa att alla de funktioner som anges i leden a–d uppfyller kraven och bedömningskriterierna i bilaga III.

Underhållsverkstäderna ska tillämpa relevanta delar av bilaga III såsom de fastställs i de genomförandeakter som antagits enligt punkt 8 a, vilka motsvarar de funktioner och den verksamhet som ska certifieras.

4. Vad gäller godsvagnar, och efter antagande av de genomförandeakter som avses i punkt 8 b vad gäller andra fordon, ska varje enhet som ansvarar för underhåll certifieras och tilldelas ett underhållscertifikat (ECM-certifikat) av ett ackrediterat eller erkänt organ eller av en nationell säkerhetsmyndighet i enlighet med följande villkor:

- a) Ackrediterings- och erkännandeförfarandena för certifieringsförfaranden ska grundas på kriterier för oberoende, kompetens och opartiskhet.
- b) Certifieringssystemet ska tillhandahålla bevis för att en enhet som ansvarar för underhåll har inrättat underhållssystemet för att säkerställa att alla fordon som enheten har underhållsansvar för är driftssäkra.
- c) ECM-certifieringen ska baseras på en bedömning av enhetens förmåga att uppfylla de relevanta kraven och bedömningskriterierna i bilaga III samt att tillämpa dem på ett konsekvent sätt. Certifieringen ska omfatta ett övervakningssystem för att säkerställa kontinuerligt uppfyllande av dessa krav och bedömningskriterier efter utfärdandet av ECM-certifikatet.
- d) Certifiering av järnvägsverkstäder ska baseras på överensstämmelse med de relevanta delar av bilaga III som ska tillämpas på motsvarande funktioner och verksamhet som ska certifieras.

Om den enhet som ansvarar för underhåll är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare, får överensstämelsen med de villkor som anges i första stycket kontrolleras av den nationella säkerhetsmyndigheten i enlighet med de förfaranden som avses i artikel 10 eller 12 och bekräftas i de intyg som utfärdas i enlighet med dessa förfaranden.

5. De intyg som utfärdats i enlighet med punkt 4 ska vara giltiga i hela unionen.
6. På grundval av byråns rekommendation ska kommissionen genom genomförandeakter anta detaljerade bestämmelser för de certifieringsvillkor som avses i punkt 4 första stycket för den enhet som ansvarar för underhållet av godsvagnar, inbegripet de krav som anges i bilaga III, i överensstämmelse med de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna och TSD:erna, och vid behov ändra dessa bestämmelser.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 28.3.

Det certifieringssystem för godsvagnar som antagits genom kommissionens förordning (EU) nr 445/2011<sup>(1)</sup> ska fortsätta att tillämpas till dess att de genomförandeakter som avses i denna punkt tillämpas.

7. Byrån ska senast den 16 juni 2018 utvärdera systemet för certifiering av enheter med ansvar för underhåll av godsvagnar, undersöka lämpligheten i att utvidga det systemet till samtliga fordon och göra certifieringen av underhållsverkstäderna obligatorisk, samt lämna sin rapport till kommissionen.

8. På grundval av den utvärdering som byrån gjort enligt punkt 7 ska kommissionen genom genomförandeakter i lämpliga fall fastställa och, vid behov, senare ändra detaljerade bestämmelser som fastställer vilka av kraven i bilaga III som ska tillämpas på

- a) underhållsfunktioner som utförs av underhållsverkstäder, inbegripet detaljerade bestämmelser för att säkerställa att certifieringen av järnvägsverkstäder genomförs på ett enhetligt sätt, i enlighet med de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna och TSD:erna.
- b) certifieringen av enheter som ansvarar för underhållet av andra fordon än godsvagnar, på grundval av de tekniska egenskaperna hos sådana fordon, inbegripet detaljerade bestämmelser för att säkerställa att certifieringsvillkoren för den enhet som ansvarar för underhållet av andra fordon än godsvagnar genomförs på ett enhetligt sätt, i enlighet med de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna och TSD:erna.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 28.3.

#### Artikel 15

#### **Undantag från systemet för certifiering av enheter med ansvar för underhåll**

1. Medlemsstaterna får i följande fall uppfylla skyldigheten att identifiera enheten som ansvarar för underhåll genom alternativa åtgärder i förhållande till det underhållssystem som fastställs i artikel 14:

- a) Fordon som är registrerade i ett tredjeland och som underhålls i enlighet med lagstiftningen i det landet.
- b) Fordon som används i sådana nät eller på sådana linjer där spårvidden skiljer sig från spårvidden i unionens huvudjärnvägsnät och för vilka uppfyllandet av de krav som anges i artikel 14.2 säkerställs genom internationella avtal med tredjeländer.
- c) Godsvagnar och personvagnar som används gemensamt med tredjeländer med annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät.
- d) Fordon som används på de nät som avses i artikel 2.3, och militärutrustning och specialtransporter för vilka det krävs ett särskilt tillstånd utfärdat av en nationell säkerhetsmyndighet före deras ibruktagande. I detta fall ska undantag beviljas för perioder vars längd inte överstiger fem år.

<sup>(1)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 av den 10 maj 2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007 (EUT L 122, 11.5.2011, s. 22).

2. De alternativa åtgärder som avses i punkt 1 ska genomföras genom undantag som beviljas av den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten eller byrån när
  - a) fordon registreras i enlighet med artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797, när det gäller identifieringen av den enhet som ansvarar för underhåll,
  - b) gemensamma säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd beviljas järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i enlighet med artiklarna 10 och 12 i det här direktivet, när det gäller identifieringen eller certifieringen av den enhet som ansvarar för underhåll.
3. Undantag ska identifieras och motiveras i den årliga rapport som avses i artikel 19. När det förefaller som om omotiverade säkerhetsrisker tas i unionens järnvägssystem ska byrån omedelbart informera kommissionen om detta. Kommissionen ska kontakta de berörda parterna och, vid behov, begära att den berörda medlemsstaten drar tillbaka sitt beslut om undantag.

#### KAPITEL IV

#### NATIONELLA SÄKERHETSMYNDIGHETER

#### Artikel 16

#### Arbetsuppgifter

1. Varje medlemsstat ska inrätta en nationell säkerhetsmyndighet. Medlemsstaterna ska säkerställa att den nationella säkerhetsmyndigheten har den interna och externa organisatoriska kapacitet som behövs med avseende på mänskliga och materiella resurser. Myndigheten ska beträffande organisation, rättslig struktur och beslutsfattande vara oberoende av järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, sökande eller upphandlande enheter samt från enheter som tilldelar offentliga tjänstekontrakt. Förutsatt att sådant oberoende garanteras kan denna myndighet vara en avdelning inom det nationella ministerium som ansvarar för transportfrågor.
2. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska ha åtminstone följande uppgifter:
  - a) Att godkänna ibruktagande av de delsystem för markbaserad trafikstyrning och signalering, energi och infrastruktur som utgör unionens järnvägssystem i enlighet med artikel 18.2 i direktiv (EU) 2016/797.
  - b) Att utfärda, förnya, ändra och återkalla godkännanden för utsläppande av fordon på marknaden i enlighet med artikel 21.8 i direktiv (EU) 2016/797.
  - c) Att bistå byrån vid utfärdande, förnyelse, ändring och återkallelse av godkännanden för utsläppande på marknaden av fordon i enlighet med artikel 21.5 i direktiv (EU) 2016/797 och typgodkännande för fordon i enlighet med artikel 24 i direktiv (EU) 2016/797.
  - d) Att inom sitt territorium utöva tillsyn av att driftskompatibilitetskomponenterna uppfyller de grundläggande kraven enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/797.
  - e) Att säkerställa att ett fordonsnummer har tilldelats i enlighet med artikel 46 i direktiv (EU) 2016/797, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 47.4 i det direktivet.
  - f) Att bistå byrån vid utfärdande, förnyelse, ändring och återkallelse av gemensamma säkerhetsintyg beviljade i enlighet med artikel 10.5.
  - g) Att utfärda, förnya, ändra och återkalla gemensamma säkerhetsintyg beviljade i enlighet med artikel 10.8.
  - h) Att utfärda, förnya, ändra och återkalla säkerhetstillstånd beviljade i enlighet med artikel 12.
  - i) Att övervaka, främja och, vid behov, kontrollera efterlevnaden av och uppdatera säkerhetsregelverket, inklusive systemet med nationella regler.
  - j) Att utöva tillsyn över järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 17.
  - k) Att i tillämpliga fall och i enlighet med nationell rätt utfärda, förnya, ändra och återkalla förarbevis för tåg i enlighet med direktiv 2007/59/EG.
  - l) Att i tillämpliga fall och i enlighet med nationell rätt utfärda, förnya, ändra och återkalla tillstånd för enheter som ansvarar för underhåll.



3. De uppgifter som avses i punkt 2 får inte överföras till eller uppdras åt en infrastrukturförvaltare, ett järnvägsföretag eller en upphandlande enhet.

#### Artikel 17

### Tillsyn

1. Nationella säkerhetsmyndigheter ska övervaka att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare fortsättningsvis uppfyller den juridiska skyldigheten att använda sig av ett säkerhetsstyrningssystem som avses i artikel 9.

För detta ändamål ska de nationella säkerhetsmyndigheterna tillämpa de principer som anges i de tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoderna för tillsyn som avses i artikel 6.1 c och därvid säkerställa att tillsynsverksamheten särskilt innefattar att kontrollera järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares tillämpning av

- a) säkerhetsstyrningssystemet i syfte att övervaka dess ändamålsenlighet,
- b) enstaka eller partiella beståndsdelar av säkerhetsstyrningssystemet, däribland driftsverksamhet, underhåll och materieförsörjning samt anlåtande av entreprenörer i syfte att övervaka deras ändamålsenlighet, och
- c) de relevanta gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6. Den tillsynsverksamhet som sammanhänger med denna punkt ska också när så är lämpligt gälla för enheter som ansvarar för underhåll.

2. Minst två månader innan järnvägsföretag inleder ny järnvägstransportverksamhet ska de underrätta de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna så att dessa kan planera tillsynsverksamheten. Järnvägsföretagen ska också lägga fram en redovisning av personalkategorierna och fordonstyperna.

3. Innehavaren av ett gemensamt säkerhetsintyg ska utan dröjsmål underrätta de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna om alla viktigare ändringar av de uppgifter som avses i punkt 2.

4. Övervakningen av att reglerna för lokförarnas arbets- och körtider samt viloperioder efterlevs ska säkerställas av behöriga myndigheter som utses av medlemsstaterna. När övervakningen av efterlevnad inte säkerställs av nationella säkerhetsmyndigheter, ska de behöriga myndigheterna samarbeta med de nationella säkerhetsmyndigheterna i syfte att låta de nationella säkerhetsmyndigheterna fylla sin funktion som övervakare av järnvägssäkerheten.

5. Om en nationell säkerhetsmyndighet konstaterar att en innehavare av ett gemensamt säkerhetsintyg inte längre uppfyller villkoren för intyget ska den begära att byrån begränsar eller återkallar intyget. Byrån ska omedelbart informera samtliga behöriga nationella säkerhetsmyndigheter. Om byrån beslutar att begränsa eller återkalla det gemensamma säkerhetsintyget, ska den ange skälen till sitt beslut.

Om byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten har skiljaktiga meningar ska det skiljeförfarande som anges i artikel 10.7 tillämpas. Om detta skiljeförfarande leder till att det gemensamma säkerhetsintyget varken ska begränsas eller återkallas ska de tillfälliga säkerhetsåtgärderna enligt punkt 6 i den här artikeln avbrytas.

I de fall där den nationella säkerhetsmyndigheten själv har utfärdat det gemensamma säkerhetsintyget i enlighet med artikel 10.8 får den begränsa eller återkalla intyget, med angivande av skälen till sitt beslut, och ska underrätta byrån.

Innehavaren av ett gemensamt säkerhetsintyg som har begränsats eller återkallats av antingen byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten ska ha rätt att överklaga i enlighet med artikel 10.12.

6. Om en nationell säkerhetsmyndighet vid tillsyn upptäcker en allvarlig säkerhetsrisk får den när som helst vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder, inklusive att omedelbart begränsa eller tillfälligt avbryta den relevanta verksamheten. Om det gemensamma säkerhetsintyget har utfärdats av byrån ska den nationella säkerhetsmyndigheten omedelbart informera byrån om detta och styrka sitt beslut.

Om byrån konstaterar att en innehavare av ett gemensamt säkerhetsintyg inte längre uppfyller villkoren för intyget ska den omedelbart begränsa eller återkalla intyget.

Om byrån anser att den nationella säkerhetsmyndighetens åtgärder är oproportionella får den begära att den nationella säkerhetsmyndigheten återkallar eller anpassar åtgärderna. Byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten ska samarbeta i syfte att enas om en bedömning som båda parter kan godta. Där det är nödvändigt ska denna process även involvera järnvägsföretaget. Om det sistnämnda förfarandet misslyckas ska den nationella säkerhetsmyndighetens beslut att vidta tillfälliga åtgärder fortsätta att gälla.

Den nationella säkerhetsmyndighetens beslut om tillfälliga säkerhetsåtgärder ska kunna överklagas till en nationell domstol i enlighet med artikel 18.3. I sådana fall kan de tillfälliga säkerhetsåtgärderna fortsätta att gälla till dess att domstolsprövningen avslutats, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 5.

Om en tillfällig åtgärd varar längre än tre månader ska den nationella säkerhetsmyndigheten begära att byrån begränsar eller återkallar det gemensamma säkerhetsintyget och förfarandet i punkt 5 ska tillämpas.

7. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska utöva tillsyn över delsystemen för markbaserad trafikstyrning och signalering, energi och infrastruktur och säkerställa att de uppfyller de väsentliga kraven. Vad gäller gränsöverskridande infrastruktur ska den nationella säkerhetsmyndigheten utöva tillsynen i samarbete med andra relevanta nationella säkerhetsmyndigheter. Om den nationella säkerhetsmyndigheten finner att en infrastrukturförvaltare inte längre uppfyller villkoren för sitt säkerhetstillstånd, ska den begränsa eller återkalla tillståndet och motivera sitt beslut.

8. Vid tillsyn över ändamålsenligheten hos infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags säkerhetsstyrningssystem får de nationella säkerhetsmyndigheterna beakta säkerhetsnivån hos de aktörer som avses i artikel 4.4 i detta direktiv och, i lämpliga fall, hos de utbildningsanstalter som avses i direktiv 2007/59/EG, så länge deras verksamhet har inverkan på järnvägssäkerheten. Denna punkt påverkar inte tillämpningen av järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas ansvar enligt artikel 4.3 i detta direktiv.

9. De nationella säkerhetsmyndigheterna i medlemsstater där ett järnvägsföretag bedriver trafik ska samarbeta när det gäller att samordna sin tillsynsverksamhet avseende det järnvägsföretaget för att säkerställa att väsentliga uppgifter om järnvägsföretaget i fråga sprids, särskilt i fråga om kända risker och järnvägsföretagets säkerhetsnivå. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska också utbyta information med andra relevanta nationella säkerhetsmyndigheter och byrån om den konstaterar att järnvägsföretaget inte vidtar nödvändiga riskkontrollåtgärder.

Detta samarbete ska säkerställa att tillsynen är tillräckligt omfattande och att dubbleringar i fråga om inspektioner och revisioner undviks. De nationella säkerhetsmyndigheterna får utarbeta en gemensam tillsynsplan för att säkerställa att revisioner och andra inspektioner görs regelbundet, med hänsyn tagen till typen och omfattningen av trafikverksamhet i alla de medlemsstater som berörs.

Byrån ska bistå sådan samordningsverksamhet genom att ta fram riktlinjer.

10. Nationella säkerhetsmyndigheter får skicka ett meddelande för att varna infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag vid åsidosättande av de skyldigheter som anges i punkt 1.

11. Nationella säkerhetsmyndigheter ska använda uppgifter som byrån insamlat vid den bedömning av det ansökningsunderlag som avses i artikel 10.5 a för ändamålet att utöva tillsyn över ett järnvägsföretag efter utfärdandet av dess gemensamma säkerhetsintyg. De ska använda de uppgifter som insamlats under säkerhetstillståndprocessen i enlighet med artikel 12 för ändamålet att utöva tillsyn över infrastrukturförvaltaren.

12. För ändamålet att förnya gemensamma säkerhetsintyg ska byrån eller, i fråga om ett säkerhetsintyg som utfärdats i enlighet med artikel 10.8, de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna använda uppgifter som insamlats under tillsynsverksamheten. För ändamålet att förnya säkerhetstillstånd ska den nationella säkerhetsmyndigheten också använda uppgifter som insamlats under dess tillsynsverksamhet.

13. Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska vidta de åtgärder som krävs för att samordna och säkerställa fullt utbyte av alla de uppgifter som avses i punkterna 10, 11 och 12.

## Artikel 18

### Principer för beslutsfattande

1. Byrån, när den behandlar ansökningar om gemensamma säkerhetsintyg i enlighet med artikel 10.1, och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska utföra sina uppgifter på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. De ska framför allt tillåta samtliga intresserade parter att bli hörda och motivera sina beslut.

De ska omgående besvara framställningar och ansökningar, utan dröjsmål skicka sina framställningar om information och anta alla sina beslut inom fyra månader efter det att alla de relevanta uppgifterna har lämnats av sökanden. De kan när som helst begära tekniskt stöd av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag eller av andra behöriga organ när de utför sina uppgifter enligt artikel 16.

Vid utarbetandet av det nationella regelverket ska de nationella säkerhetsmyndigheterna samråda med samtliga aktörer och berörda parter, bland annat infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, tillverkare, underhållsföretag, användare och personalföreträdare.

2. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska ha möjlighet att utföra de inspektioner, revisioner och utredningar som behövs för att de ska kunna fullgöra sina uppgifter, och de ska beviljas tillgång till infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags all relevanta dokumentation samt till deras anläggningar, installationer och utrustning och, vid behov all relevant dokumentation och anläggningar, installationer och utrustning tillhörande någon sådan aktör som avses i artikel 4. Byrån ska åtnjuta samma rättigheter gentemot järnvägsföretag när den utför sina säkerhetscertifieringsuppgifter i enlighet med artikel 10.5.

3. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de beslut som fattas av de nationella säkerhetsmyndigheterna kan överklagas till domstol.

4. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska ha ett aktivt utbyte av åsikter och erfarenheter, särskilt inom det nätverk som inrättas av byrån för att inom unionen harmonisera deras kriterier för beslutsfattande.

## Artikel 19

### Årsrapport

De nationella säkerhetsmyndigheterna ska varje år offentliggöra en rapport om sina verksamheter under föregående år och överlämna denna till byrån senast den 30 september. Rapporten ska innehålla information om följande:

- a) Utvecklingen av järnvägssäkerheten, inbegripet en sammanställning på medlemsstatsnivå av de gemensamma säkerhetsindikatorerna i enlighet med artikel 5.1.
- b) Viktiga ändringar av lagstiftningen om och regleringen av järnvägssäkerhet.
- c) Utvecklingen av utfärdandet av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd.
- d) Resultaten och erfarenheterna av tillsynen över infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, inklusive antalet och resultaten av inspektioner och revisioner.
- e) De undantag som har beslutats i enlighet med artikel 15.
- f) Järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas erfarenhet av tillämpningen av de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna.

## KAPITEL V

### UTREDNING AV OLYCKOR OCH TILLBUD

## Artikel 20

### Skyldighet att utreda

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att det utredningsorgan som avses i artikel 22 efter varje allvarlig olycka inom unionens järnvägssystem genomför en utredning. Utredningens syfte ska vara att förbättra järnvägssäkerheten och förebyggandet av olyckor, när det är möjligt.

2. Det utredningsorgan som avses i artikel 22 får också utreda sådana olyckor eller tillbud som under något annorlunda omständigheter skulle ha kunnat leda till allvarliga olyckor, exempelvis tekniska brister i strukturella delsystem eller driftskompatibilitetskomponenter i unionens järnvägssystem.

Utredningsorganet får besluta om en utredning av en sådan olycka eller ett sådant tillbud ska genomföras. När det fattar sitt beslut ska det beakta följande:

- a) Olyckans eller tillbudets omfattning.
  - b) Om olyckan eller tillbudet utgör en del av en serie olyckor eller tillbud av betydelse för systemet som helhet.
  - c) Olyckans eller tillbudets inverkan på järnvägssäkerhet.
  - d) Framställningar från infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, den nationella säkerhetsmyndigheten eller medlemsstaterna.
3. Utredningarnas omfattning och de förfaranden som ska följas vid genomförandet av utredningar ska bestämmas av utredningsorganet, med beaktande av artiklarna 21 och 23 och beroende på den lärdom organet förväntar sig att dra av olyckan eller tillbudet när det gäller förbättring av säkerheten.
4. Utredningen ska inte i något fall avse fastställande av skuld eller ansvar.

#### Artikel 21

#### Utredningsstatus

1. Medlemsstaterna ska, inom sina respektive rättssystem, fastställa den rättsliga status för utredningen som gör det möjligt för utredningsledarna att utföra sin uppgift så effektivt och snabbt som möjligt.
2. I enlighet med sin nationella lagstiftning ska medlemsstaterna säkerställa att de myndigheter som ansvarar för rättsliga utredningar samarbetar till fullo och att utredarna så snart som möjligt ges tillgång till uppgifter och bevis av relevans för utredningen. I synnerhet ska de ges
  - a) omedelbart tillträde till den plats där olyckan eller tillbudet ägde rum och till berörd rullande materiel, därtill hörande infrastruktur och installationer för trafikstyrning och signalering,
  - b) rätten att omedelbart erhålla en förteckning över bevisning och att säkerställa ett kontrollerat bortförande av vrakdelar, infrastrukturanläggningar eller -komponenter för att undersöka eller analysera dessa,
  - c) obegränsad tillgång till, och möjlighet att använda, innehållet i fordonets registreringsutrustning samt utrustning för registrering av muntliga meddelanden och signal- och trafikstyrningssystemets funktion, som finns ombord på tåg,
  - d) tillgång till resultatet av undersökningen av offrens kroppar,
  - e) tillgång till resultatet av undersökningen av ombordpersonal och annan järnvägspersonal som är inblandad i olyckan eller tillbudet,
  - f) möjlighet att höra järnvägspersonal och andra vittnen som är inblandade i olyckan eller tillbudet, och
  - g) tillgång till relevant information eller dokumentation som innehåller av infrastrukturförvaltaren, järnvägsföretag, enheter med ansvar för underhåll och den nationella säkerhetsmyndigheten.
3. Byrån ska samarbeta med utredningsorganet om utredningen omfattar fordon som är godkända av byrån eller järnvägsföretag med säkerhetsintyg utfärdade av byrån. Den ska så snart som möjligt översända all begärd information eller dokumentation till utredningsorganet och på begäran lämna förklaringar.
4. Utredningen ska utföras oberoende av en eventuell rättslig utredning.

## Artikel 22

### Utredningsorgan

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att utredningar av de olyckor och tillbud som avses i artikel 20 genomförs av ett permanent organ bestående av minst en utredare som kan fungera som utredningsledare vid eventuella olyckor eller tillbud. Detta organ ska beträffande organisation, rättslig struktur och beslutsfattande vara oberoende av infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, avgiftsorgan, tilldelningsorgan och organ för bedömning av överensstämmelse samt av parter vars intressen kan stå i strid med de uppgifter som anförtrots utredningsorganet. Utredningsorganet ska dessutom vara funktionellt oberoende av den nationella säkerhetsmyndigheten, av byrån och av organ som reglerar järnvägsverksamhet.
2. Utredningsorganet ska utföra sina uppgifter oberoende av de andra enheter som avses i punkt 1 och ska ges tillräckliga resurser för att göra detta. Organets utredare ska ha en status som ger dem nödvändiga garantier för oberoende.
3. Medlemsstaterna ska föreskriva att järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och, i tillämpliga fall, den nationella säkerhetsmyndigheten omedelbart måste anmäla de olyckor och tillbud som avses i artikel 20 till utredningsorganet och tillhandahålla all information som är tillgänglig. Denna anmälan ska, när det är lämpligt, uppdateras när den information som saknas blir tillgänglig.

Utredningsorganet ska utan dröjsmål och under alla omständigheter senast två månader efter det att anmälan om olyckan eller tillbudet inkommit besluta om huruvida en utredning ska påbörjas.

4. Utredningsorganet får kombinera sina uppgifter enligt detta direktiv med uppgiften att utreda andra händelser än järnvägsolyckor och -tillbud så länge sådana andra utredningar inte äventyrar organets oberoende.
5. Om det är nödvändigt, och förutsatt att det inte äventyrar utredningsorganets oberoende enligt punkt 1, får utredningsorganet be om stöd från utredningsorgan i andra medlemsstater eller från byrån för att ta del av deras sakkunskap eller för att be dem utföra tekniska inspektioner, analyser eller utvärderingar.
6. Medlemsstaterna får anförtro utredningsorganet uppgiften att genomföra utredningar av andra järnvägsolyckor eller -tillbud än dem som avses i artikel 20.
7. Utredningsorganen ska aktivt utbyta åsikter och erfarenheter i syfte att utveckla gemensamma utredningsmetoder, utarbeta gemensamma principer för uppföljning av säkerhetsrekommendationer och anpassa sig till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen.

Byrån ska, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1, stödja utredningsorganen i utförandet av denna uppgift i enlighet med artikel 38.2 i förordning (EU) 2016/796.

Utredningsorganen ska, med stöd från byrån enligt artikel 38.2 i förordning (EU) 2016/796, inrätta ett program för referentgranskning, där samtliga utredningsorgan uppmanas delta för att övervaka deras effektivitet och oberoende. Utredningsorganen ska, med stöd från det sekretariat som avses i artikel 38.2 i förordning (EU) 2016/796, offentliggöra

- a) det gemensamma programmet för referentgranskning och bedömningskriterierna, och
- b) en årlig rapport om programmet som ska belysa de starka sidor som identifierats och förslag till förbättringar.

Rapporterna från programmet för referentgranskning ska tillhandahållas alla utredningsenheter och byrån. Det ska vara frivilligt att offentliggöra dessa rapporter.

## Artikel 23

### Utredningsförfarande

1. De olyckor eller tillbud som avses i artikel 20 ska undersökas av utredningsorganet i den medlemsstat där de inträffade. Om det inte är möjligt att avgöra i vilken medlemsstat de inträffade eller om de inträffade på eller nära gränsen mellan två medlemsstater ska de berörda utredningsorganen komma överens om vilket av dem som ska genomföra utredningen eller besluta att genomföra den tillsammans. Det andra utredningsorganet ska i förstnämnda fall beredas möjlighet att delta i utredningen och ta del av alla resultat därav.

Utredningsorgan från andra medlemsstater ska bjudas in, där det är lämpligt, att delta i en utredning om

- a) ett järnvägsföretag som är etablerat och innehar tillstånd i en av dessa medlemsstater är inblandat i olyckan eller tillbudet, eller
- b) ett fordon som är registrerat eller underhålls i en av dessa medlemsstater är inblandat i olyckan eller tillbudet.

Utredningsorgan från inbjudna medlemsstater ska ges de befogenheter som behövs för att de på begäran ska kunna bistå vid insamling av bevismaterial för en annan medlemsstats utredningsorgan.

Utredningsorgan från inbjudna medlemsstater ska ges tillgång till den information och de bevis som behövs för att de ska kunna delta effektivt i utredningen med vederbörlig respekt för den nationella lagstiftningen avseende rättsliga förfaranden.

Denna punkt hindrar inte att medlemsstaterna kommer överens om att organen i fråga ska utföra utredningar i samarbete med varandra även under andra omständigheter.

2. Det organ som ansvarar för utredningen ska för varje olycka eller tillbud säkerställa att lämpliga resurser finns tillgängliga, bland annat för utredningen nödvändig operativ och teknisk sakkunskap. Sakutlåtandena kan begäras inom organet eller från annat håll alltefter arten av den olycka eller det tillbud som ska utredas.

3. Utredningen ska utföras med iakttagande av största möjliga öppenhet för att ge samtliga parter möjlighet att yttra sig och ta del av resultaten. Infrastrukturförvaltaren, järnvägsföretagen, den nationella säkerhetsmyndigheten, byrån, offer och deras anhöriga, ägare till egendom som kommit till skada, tillverkare, larmtjänster och företrädare för personal och användare ska ges tillfälle att tillhandahålla relevant teknisk information för att förbättra utredningsrapportens kvalitet. Utredningsorganet ska också ta hänsyn till offrens och deras anhörigas rimliga behov och hålla dem underrättade om hur utredningen framskrider.

4. Utredningsorganet ska avsluta sin utredning på olycksplatsen inom kortast möjliga tid för att ge infrastrukturförvaltaren möjlighet att återställa infrastrukturen och öppna den för järnvägstrafik så snart som möjligt.

#### Artikel 24

#### Rapporter

1. En utredning av en sådan olycka eller ett sådant tillbud som avses i artikel 20 ska rapporteras på ett sätt som lämpar sig för olyckans eller tillbudets typ och omfattning och för utredningsresultatets betydelse. Av rapporten ska framgå utredningens mål i enlighet med artikel 20.1 och den ska, i tillämpliga fall, innehålla säkerhetsrekommendationer.

2. Utredningsorganet ska offentliggöra slutrapporten snarast möjligt, vanligen senast tolv månader efter det att händelsen inträffade. Om slutrapporten inte kan offentliggöras inom tolv månader ska utredningsorganet lämna ett preliminärt utlåtande åtminstone en gång om året på årsdagen av olyckan, med en beskrivning av hur utredningen framskrider och av eventuella säkerhetsfrågor som uppkommit. Rapporten, inbegripet säkerhetsrekommendationerna, ska meddelas de parter som anges i artikel 23.3 samt berörda organ och parter i andra medlemsstater.

Med beaktande av den erfarenhet som utredningsorganen samlat ska kommissionen, genom genomförandeakter, fastställa den rapporteringsstruktur som ska följas så nära som möjligt vid upprättandet av utredningsrapporter för olyckor och tillbud. Denna rapporteringsstruktur ska innehålla följande element:

- a) En beskrivning av händelsen och dess bakgrund.
- b) En förteckning över utredningar och förfrågningar, inbegripet vad gäller säkerhetsstyrningssystemet, de regler och föreskrifter som tillämpats, funktionen hos rullande materiel och tekniska anläggningar, bemanning, dokumentering av driftsystemet och tidigare händelser av samma karaktär.

- c) En analys och slutsatser vad gäller orsakerna till händelsen, inbegripet bidragande faktorer, i fråga om
- i) involverade personers agerande,
  - ii) den rullande materielens eller de tekniska anläggningarnas skick,
  - iii) personalens kompetens, förfaranden och underhåll,
  - iv) regelverkets villkor, och
  - v) tillämpningen av säkerhetsstyrningssystemet.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 28.3.

3. Senast den 30 september varje år ska utredningsorganet offentliggöra en årsrapport om de utredningar som genomförts under föregående år, de säkerhetsrekommendationer som utfärdats och de åtgärder som vidtagits i enlighet med tidigare utfärdade rekommendationer.

#### Artikel 25

##### Information som ska överlämnas till byrån

1. Inom sju dagar efter det att det har fattats beslut om att inleda en utredning ska utredningsorganet underrätta byrån om detta. I underrättelsen ska dag, tid och plats för händelsen anges liksom vilken typ av händelse det är fråga om, dess följder med avseende på dödsfall, personskador och materiella skador.
2. Utredningsorganet ska till byrån överlämna en kopia av den slutrapport som avses i artikel 24.2 och av den årliga rapport som avses i artikel 24.3.

#### Artikel 26

##### Säkerhetsrekommendationer

1. En säkerhetsrekommendation som utfärdats av ett utredningsorgan ska i inget fall utgöra någon presumtion om skuld till eller ansvar för en olycka eller ett tillbud.
2. Rekommendationerna ska ställas till den nationella säkerhetsmyndigheten och, om så behövs på grund av rekommendationens art, till byrån, andra organ eller myndigheter i den berörda medlemsstaten eller till andra medlemsstater. Medlemsstaterna, deras nationella säkerhetsmyndigheter och byrån ska, inom ramarna för sina befogenheter, vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de av utredningsorganen utfärdade säkerhetsrekommendationerna vederbörligen beaktas och, i tillämpliga fall, leder till åtgärder.
3. Byrån, den nationella säkerhetsmyndigheten och andra myndigheter eller organ eller, i tillämpliga fall, andra medlemsstater till vilka rekommendationer har riktats ska regelbundet rapportera tillbaka till utredningsorganet angående åtgärder som vidtagits eller planeras till följd av en viss rekommendation.

#### KAPITEL VI

##### ÖVERGÅNGS- OCH SLUTBESTÄMMELSER

#### Artikel 27

##### Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 6.6 och 7.6 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 15 juni 2016. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin vanliga praxis och genomför lämpliga samråd med experter, inbegripet medlemsstaternas experter, innan den antar dessa delegerade akter.

4. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 6.6 och 7.6 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 6.6 och 7.6 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

#### Artikel 28

##### Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som avses i artikel 51 i direktiv (EU) 2016/797. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

#### Artikel 29

##### Rapport och ytterligare unionsåtgärder

1. Kommissionen ska senast den 16 juni 2021 och därefter vart femte år, lämna en rapport om genomförandet av detta direktiv till Europaparlamentet och rådet, i synnerhet för att övervaka hur ändamålsenliga åtgärderna för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg är.

Rapporten ska när så är nödvändigt åtföljas av förslag till ytterligare unionsåtgärder.

2. Byrån ska utvärdera utvecklingen av en säkerhetskultur, inbegripet rapportering av händelser. Den ska senast den 16 juni 2024 överlämna en rapport till kommissionen som, när det är tillämpligt, inbegriper rekommendationer till förbättringar av systemet. Kommissionen ska vidta erforderliga åtgärder utifrån dessa rekommendationer och vid behov föreslå ändringar av detta direktiv.
3. Kommissionen ska senast den 16 december 2017 rapportera till Europaparlamentet och till rådet om de åtgärder som vidtagits för att uppnå följande mål:
  - a) Skyldighet för tillverkarna att märka de säkerhetskritiska komponenter som cirkulerar på europeiska järnvägsnät med en identifikationskod. Identifikationskoden ska klart identifiera komponenten, namnet på tillverkaren och viktiga produktionsdata.
  - b) Full spårbarhet för dessa säkerhetskritiska komponenter, spårbarhet för underhåll av dem och identifiering av deras tidigare användning.
  - c) Fastställande av gemensamma obligatoriska principer för dessa komponenters underhåll.

#### Artikel 30

##### Sanktioner

Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av nationella regler som antagits enligt detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, icke-diskriminerande och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa regler till kommissionen senast den dag som föreskrivs i artikel 33.1, och ska utan dröjsmål anmäla eventuella ändringar av dem till kommissionen.



*Artikel 31***Övergångsbestämmelser**

1. Bilaga V till direktiv 2004/49/EG ska tillämpas till och med den dag då de genomförandeakter som avses i artikel 24.2 i detta direktiv börjar tillämpas.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 i denna artikel ska järnvägsföretag som behöver beviljas säkerhetsintyg mellan den 15 juni 2016 och den 16 juni 2019, omfattas av direktiv 2004/49/EG. Sådana säkerhetsintyg ska gälla till dess att deras löptid går ut.
3. Byrån ska utföra certifieringsuppgifterna enligt artikel 10 senast från och med den 16 juni 2019 med avseende på verksamhetsområden i de medlemsstater som inte har meddelat byrån och kommissionen i enlighet med artikel 33.2. Genom undantag från artikel 10 får de nationella säkerhetsmyndigheter i medlemsstaterna som har meddelat byrån och kommissionen i enlighet med artikel 33.2 fortsätta att utfärda intyg i enlighet med direktiv 2004/49/EG till och med den 16 juni 2020.

*Artikel 32***Byråns rekommendationer och yttranden**

Byrån ska ge rekommendationer och avge yttranden i enlighet med artikel 13 i förordning (EU) 2016/796 med avseende på tillämpningen av detta direktiv. Dessa rekommendationer och yttranden får beaktas när unionen antar rättsakter enligt detta direktiv.

*Artikel 33***Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artiklarna 2, 3, 4, 8–11, 12.5, 15.3, 16–19, 21.2, 23.3 och 23.7, 24.2 och 26.3 samt bilagorna II och III senast den 16 juni 2019. De ska genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen.
2. Medlemsstaterna får förlänga den införlivandeperiod som avses i punkt 1 med ett år. För detta ändamål ska de medlemsstater som inte kommer att sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar inom den införlivandeperiod som avses i punkt 1 senast den 16 december 2018 meddela byrån och kommissionen detta och ange skälen för en sådan förlängning.
3. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. De ska även innehålla ett uttalande om att hänvisningar i befintliga lagar och andra författningar till det direktiv som upphävs genom detta direktiv ska anses som hänvisningar till detta direktiv. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras och hur uttalandet ska formuleras ska varje medlemsstat själv utfärda.
4. Skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv ska inte tillämpas på Cypern och Malta, så länge som inget järnvägssystem upprättats på deras territorier.

Så snart en offentlig eller privat enhet officiellt ansöker om att få anlägga en järnvägslinje som är avsedd att drivas av ett eller flera järnvägsföretag ska den berörda medlemsstaten emellertid vidta åtgärder för att genomföra detta direktiv senast två år efter mottagandet av ansökan.

*Artikel 34***Upphävande**

Direktiv 2004/49/EG, ändrat genom de direktiv som anges i del A i bilaga IV, ska upphöra att gälla med verkan den 16 juni 2020, utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter vad gäller de tidsfrister för införlivande med nationell rätt och tillämpning av direktiven som anges i bilaga IV del B.

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till detta direktiv och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga V.

*Artikel 35*

**Ikraftträdande**

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

*Artikel 36*

**Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 11 maj 2016.

*På Europaparlamentets vägnar*

M. SCHULZ

*Ordförande*

*På rådets vägnar*

J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

*Ordförande*

---

## BILAGA I

## GEMENSAMMA SÄKERHETSINDIKATORER

De nationella säkerhetsmyndigheterna ska varje år rapportera de gemensamma säkerhetsindikatorerna.

Om nya fakta eller fel upptäcks efter inlämnandet av rapporten, ska indikatorerna för ett visst år ändras eller korrigeras av den nationella säkerhetsmyndigheten vid första lämpliga tillfälle och senast i följande årsrapport.

I tillägget fastställs gemensamma definitioner för de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor.

**1. Indikatorer avseende olyckor**

1.1 Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet allvarliga olyckor och en uppdelning av följande olyckstyper:

- Kollision mellan tåg och järnvägsfordon.
- Tågakollision med hinder inom det fria rummet.
- Tågurspårning.
- Plankorsningsolycka, inbegripet olycka som innefattar fotgängare vid plankorsning, och en ytterligare uppdelning för de fem typer av plankorsningar som definieras i punkt 6.2.
- Personolycka som inbegriper rullande materiel i rörelse, med undantag av självmord och självmordsförsök.
- Brand i rullande materiel.
- Annan.

Varje allvarlig olycka ska rapporteras under typen av primär olycka även om följderna av den sekundära olyckan är allvarligare (t.ex. urspårning som följs av brand).

1.2 Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet personer som allvarligt skadats eller avlidit per olyckstyp ska delas upp i följande kategorier:

- Passagerare (även i förhållande till det sammanlagda antalet passagerarkilometer och persontågkilometer).
- Anställd eller entreprenör.
- Plankorsningstrafikant.
- Inkräktare.
- Annan person som befinner sig på en plattform.
- Annan person som inte befinner sig på en plattform.

**2. Indikatorer avseende farligt gods**

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet olyckor som inbegriper järnvägstransport av farligt gods ska delas upp i följande kategorier:

- Olycka som minst inbegriper minst ett järnvägsfordon som transporterar farligt gods, enligt definitionen i tillägget.
- Antalet sådana olyckor med utsläpp av farligt gods.

**3. Indikatorer avseende självmord**

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet självmord och självmordsförsök.

**4. Indikatorer avseende riskfaktorer för olyckor**

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet riskfaktorer och en uppdelning på följande typer av riskfaktorer:

- Rälsbrott.
- Skevhet i spår och andra spårgeometrifel.
- Säkerhetsfarligt signalfel.

- Passerad stoppsignal vid passage av en farlig punkt.
- Passerad stoppsignal utan passage av en farlig punkt.
- Hjulbrott på rullande materiel i bruk.
- Axelbrott på rullande materiel i bruk.

Alla riskfaktorer ska rapporteras, både de som leder till olyckor och de som inte gör det. (En riskfaktor som leder till en allvarlig olycka ska även rapporteras under indikatorer avseende riskfaktorer; en riskfaktor som inte leder till en allvarlig olycka ska endast rapporteras under indikatorer avseende riskfaktorer.)

#### 5. Indikatorer för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor

Den sammanlagda och relativa (per tågkilometer) kostnaden i euro:

- Antalet dödsfall och allvarliga personskador multiplicerat med värdet av att förhindra ett dödsfall eller en allvarlig personskada.
- Kostnaden för miljöskador.
- Kostnaden för materiella skador på rullande materiel eller infrastruktur.
- Kostnaden för förseningar till följd av olyckor.

De nationella säkerhetsmyndigheterna ska rapportera de ekonomiska konsekvenserna av allvarliga olyckor.

Värdet av att förhindra ett dödsfall eller en allvarlig personskada är det värde samhället tillskriver förhindrandet av dessa, och det värdet får som sådant inte utgöra en referens för kompensation för parter som varit inblandade i olyckor.

#### 6. Indikatorer avseende infrastrukturens tekniska säkerhet och dess genomförande

##### 6.1 Procentandel spår med tågskyddssystem (TPS) som är aktiva och procentandel tågkilometer med tågskyddssystem ombord på tåget, där dessa system tillhandahåller följande:

- Varning.
- Varning och automatiskt stopp.
- Varning och automatiskt stopp och punktvis hastighetsövervakning.
- Varning och automatiskt stopp och kontinuerlig hastighetsövervakning.

##### 6.2 Antalet plankorsningar (sammanlagt, per linjekilometer och spårkilometer) av följande fem slag:

- a) Plankorsningar med passiva skyddsanordningar.
- b) Plankorsningar med aktiva skyddsanordningar:
  - i) Manuella.
  - ii) Automatiska varningssignaler mot vägen.
  - iii) Automatiska skydd mot vägen.
  - iv) Med hinderkontroll.

—

## Tillägg

**Gemensamma definitioner för de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor****1. Indikatorer avseende olyckor**

- 1.1 *allvarlig olycka*: varje olycka där minst ett järnvägsfordon i rörelse är inblandat och där minst en person avlider eller skadas allvarligt, eller med omfattande skador på materiel, spår, andra installationer eller miljön eller med allvarliga trafikstörningar som följd, med undantag för olyckor i verkstäder, lagerhallar och depåer.
- 1.2 *omfattande skador på materiel, spår, andra installationer eller miljön*: skador som uppgår till minst 150 000 EUR.
- 1.3 *allvarliga trafikstörningar*: tågtrafiken på en huvudjärnvägslinje upphör i minst sex timmar.
- 1.4 *tåg*: ett eller flera järnvägsfordon som dras av ett eller flera lokomotiv eller motorvagnar, eller en ensamgående motorvagn som framförs med ett bestämt nummer eller en särskild beteckning från en fast utgångspunkt till en fast slutpunkt, inklusive ett ensamgående lok.
- 1.5 *kollision mellan tåg och järnvägsfordon*: frontalkollision, bakifrånkollision eller sidokollision mellan delar av ett tåg och delar av ett annat tåg eller järnvägsfordon, eller med fordon under växling.
- 1.6 *kollision mellan tåg och hinder inom det fria rummet*: kollision mellan delar av ett tåg och fasta eller tillfälligt placerade föremål på eller nära spåret (förutom vid plankorsningar om föremålet härrör från ett korsande fordon eller andra korsande trafikanter), inklusive kollisioner med kontaktledningar.
- 1.7 *tågurspårning*: varje fall då minst ett av tågets hjul lämnar spåret.
- 1.8 *plankorsningsolycka*: olycka vid en plankorsning mellan minst ett järnvägsfordon och ett eller flera korsande fordon, andra plankorsningstrafikanter såsom fotgängare eller andra föremål som tillfälligt befinner sig på eller nära spåret och som härrör från korsande fordon eller trafikanter.
- 1.9 *personolycka som inbegriper rullande materiel i rörelse*: olycka där en eller flera personer blir skadade av antingen ett järnvägsfordon eller ett föremål som är fogat till eller har lossnat från fordonet. Här ingår personer som ramlar av järnvägsfordon, liksom personer som faller eller skadas av lösa föremål när de reser med fordonen.
- 1.10 *brand i rullande materiel*: brand eller explosion som inträffar i järnvägsfordon (även i lasten) när det är på väg mellan avgångsstationen och slutstationen, även när det står stilla på avgångsstationen, slutstationen eller däremellan, samt vid omrangering.
- 1.11 *annan (olycka)*: varje annan olycka än kollision mellan tåg och järnvägsfordon, kollision mellan tåg och hinder inom det fria rummet, tågurspårning, plankorsningsolycka, personolycka som inbegriper rullande materiel i rörelse samt brand i rullande materiel.
- 1.12 *passagerare*: varje person, exklusive någon i tågpersonalen, som reser med ett järnvägsfordon, endast i olycksstatistiken en passagerare, som försöker stiga på eller av ett tåg i rörelse.
- 1.13 *anställd eller entreprenör*: varje person vars anställning har anknytning till järnvägen och som arbetar när olyckan sker, inbegripet entreprenörens personal, entreprenörer som är egenföretagare, tågpersonalen samt personer som hanterar rullande materiel och infrastrukturanläggningar.
- 1.14 *plankorsningstrafikant*: en person som använder en plankorsning för att korsa järnvägslinjen med hjälp av ett transportmedel eller till fots.
- 1.15 *inkräktare*: alla personer som regelvidrigt uppehåller sig på järnvägsområdet, undantaget plankorsningstrafikanter.
- 1.16 *annan person som befinner sig på en plattform*: varje person på en plattform som inte definieras som passagerare, anställd eller entreprenör, plankorsningstrafikant, annan person som inte befinner sig på en plattform eller inkräktare.

- 1.17 *annan person som inte befinner sig på en plattform*: varje person som inte befinner sig på en plattform och som inte definieras som passagerare, anställd eller entreprenör, plankorsningstrafikant, annan person som befinner sig på en plattform eller inkräktare.
- 1.18 *dödsfall (avliden person)*: varje person som till följd av en olycka omedelbart avlider eller avlider inom 30 dagar, undantaget självmord.
- 1.19 *allvarlig personskada (allvarligt skadad person)*: varje skadad person som till följd av en olycka lagts in på sjukhus i mer än 24 timmar, undantaget självmordsförsök.

## 2. Indikatorer avseende farligt gods

- 2.1 *olycka i samband med transport av farligt gods*: varje olycka eller tillbud som ska rapporteras i enlighet med avdelning 1.8.5 i RID <sup>(1)</sup>/ADR.
- 2.2 *farligt gods*: de ämnen och varor som enligt RID inte får transporteras, eller som endast får transporteras på de villkor som anges däri.

## 3. Indikatorer avseende självmord

- 3.1 *självmord*: avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden, och som klassificeras och registreras som sådan av den behöriga nationella myndigheten.
- 3.2 *självmordsförsök*: avsiktlig självdestruktiv handling som leder till allvarlig personskada.

## 4. Indikatorer avseende riskfaktorer för olyckor

- 4.1 *rälsbrott*: räl som är delad i två eller fler delar eller räl från vilken en metallbit har lossnat, vilket efterlämnar ett hål på löpytan som är mer än 50 mm långt och 10 mm djupt.
- 4.2 *skewhet i spår och andra spårgeometrifel*: fel som hör samman med spårkontinuitet och spårgeometri, som kräver att spåret tas ur bruk eller att den tillåtna hastigheten omedelbart sänks.
- 4.3 *signalfel som leder till ett mindre restriktivt signalbesked*: varje tekniskt signalfel (antingen på infrastruktur eller rullande materiel) som ger upphov till mindre restriktiv signalinformation än vad som krävs.
- 4.4 *passerad stoppsignal vid passage av en farlig punkt*: varje tillfälle då någon del av ett tåg kör längre än tillåtet och bortom den farliga punkten.
- 4.5 *passerad stoppsignal utan passage av en farlig punkt*: varje tillfälle då någon del av ett tåg kör längre än tillåtet men inte bortom den farliga punkten.

Att köra längre än tillåtet, som avses i punkterna 4.4 och 4.5, innebär att tåget passerar

- en ljussignal eller semafor vid spåret som signalerar stopp, eller en stopporder då ett tågskyddssystem (TPS) är ur bruk,
- en av säkerhetsskäl angiven slutpunkt enligt körbeskedet i ett tågskyddssystem,
- en viss punkt som i enlighet med föreskrifterna meddelats muntligen eller skriftligen,
- hindertavlor (ej stoppbockar) eller handsignaler.

Fordon utan dragenhet eller oövervakade tåg som passerar en stoppsignal ingår ej. De fall då stoppsignalen oavsett anledning slår om så sent att föraren inte kan stanna tåget före signalen ingår ej.

De nationella säkerhetsmyndigheterna får lämna in separata rapporter om de fyra fall då tåg kör längre än tillåtet som anges i strecksatserna i denna punkt och ska lämna in minst en sammanlagd rapport med uppgifter om alla fyra fall.

- 4.6 *hjulbrott på rullande materiel i bruk*: brott som påverkar hjulet och som därmed skapar en olycksrisk (urspårning eller kollision).

<sup>(1)</sup> RID: reglementet för internationell transport av farligt gods på järnväg, antaget inom ramen för Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

4.7 *axelbrott på rullande materiel i bruk*: brott som påverkar axeln och som därmed skapar en olycksrisk (urspårning eller kollision).

## 5. Gemensamma metoder för att beräkna de ekonomiska konsekvenserna av olyckor

5.1 Värdet av att förhindra ett dödsfall eller en allvarlig personskada består av

1. värdet av säkerheten i sig: värdet på betalningsviljan baserat på undersökningar av uttalad preferens genomförda i den medlemsstat där värdet ska tillämpas,
2. direkta och indirekta ekonomiska kostnader: de uppskattade kostnaderna i medlemsstaterna består av:
  - kostnader för medicinsk behandling och rehabilitering,
  - rättegångskostnader, kostnader för polis, privata olycksundersökningar, räddningstjänst och förvaltning av försäkringar,
  - produktionsbortfall: värdet för samhället av de varor och tjänster som kunde ha producerats av personen i fråga om olyckan inte hade inträffat.

Vid beräkningen av kostnaderna för dödsfall och allvarliga personskador ska dessa beaktas separat (värdet av att förhindra ett dödsfall skiljer sig från värdet av att förhindra en allvarlig personskada).

5.2 Gemensamma principer för att uppskatta värdet av säkerheten i sig och de direkta och/eller indirekta ekonomiska kostnaderna:

Vid beräkning av värdet av säkerheten i sig ska bedömningen av huruvida föreliggande uppskattningar är rimliga eller ej utgå från följande faktorer:

- Uppskattningarna ska vara knutna till ett system för värdering av en minskad risk för dödsfall inom transportsektorn och följa ett förfarande som utgår från värdet på betalningsviljan enligt uttalade preferenser.
- Det stickprov som görs när värdena tas fram ska vara representativt för den berörda populationen. Framför allt måste stickprovet avspegla populationens ålder/inkomstfördelning och andra relevanta socioekonomiska och/eller demografiska kännetecken.
- Metod för att räkna fram värdet av betalningsviljan: undersökningen ska vara utformad så att frågorna är tydliga och meningsfulla för de svarande.

Direkta och indirekta ekonomiska kostnader ska uppskattas utifrån de faktiska kostnader som samhället står för.

5.3 Definitioner

5.3.1 *kostnad för miljöskador*: kostnader som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, enligt uppskattning baserad på erfarenhet, står inför vid arbetet med att återställa det skadade området till det skick det befann sig i före järnvägsolyckan.

5.3.2 *kostnad för materiella skador på rullande materiel eller infrastruktur*: kostnad för att tillhandahålla ny rullande materiel eller ny infrastruktur, med samma funktion och tekniska parametrar som den som inte går att reparera, och kostnad för att återställa rullande materiel eller infrastruktur som går att reparera till det skick den befann sig i före olyckan, ska uppskattas av järnvägsföretag/infrastrukturförvaltare utifrån deras erfarenhet. Här ingår också kostnader för hyra av rullande materiel som ersätter skadade fordon.

5.3.3 *kostnad för förseningar till följd av olyckor*: det monetära värdet av förseningar för användarna av järnvägstransporter (passagerare och fraktföretag) till följd av olyckor, uträknad enligt följande modell:

$VT$  = det monetära värdet av kortare restid

Tidens värde för en tågpassagerare (per timme)

$$VT_p = [VT \text{ för passagerare som reser i arbetet}] * [\text{genomsnittlig procentandel passagerare som reser i arbetet per år}] + [VT \text{ för passagerare som inte reser till eller från arbetet}] * [\text{genomsnittlig procentandel passagerare som inte reser till och från arbetet per år}]$$

$VT_p$  mäts i euro per passagerare och timme.

Med *passagerare som reser till och från arbetet* avses en passagerare som reser i samband med sin yrkesverksamhet med undantag av pendling.

Tidens värde för ett godståg (per timme)

$$VT_f = [VT \text{ för godståg}] * [(\text{ton-km})/(\text{tåg-km})]$$

$VT_f$  mäts i euro per godston och timme.

Genomsnittligt ton gods som transporteras per tåg på ett år = (ton-km)/(tåg-km).

CM = Kostnaden för en tågförsening på en minut

Persontåg

$$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(passagerar-km)/(tåg-km)]$$

Genomsnittligt antal passagerare per tåg på ett år = (passagerar-km)/(tåg-km).

Godståg

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

Faktorerna K1 och K2 ligger mellan värdet av tiden och värdet av förseningen, uppskattade vid undersökningar av uttalad preferens, för att ta hänsyn till att tidsförlusten till följd av förseningar betraktas som betydligt mer negativ än normal restid.

Kostnad för förseningar till följd av en olycka =  $CM_p * (\text{ett persontågs försening i minuter}) + CM_f * (\text{ett godstågs försening i minuter})$ .

Modellens tillämpningsområde

Kostnaden för förseningar ska beräknas för allvarliga olyckor enligt följande:

- Faktiska förseningar på de järnvägslinjer där olyckor inträffade, uppmätta vid ändstationen.
- Faktiska förseningar eller, om detta inte är möjligt, uppskattade förseningar på de andra påverkade linjerna.

## 6. Indikatorer avseende infrastrukturens tekniska säkerhet och dess genomförande

6.1 *tågskyddssystem (TPS)*: ett system som genomdrivar efterlevnad av signaler och hastighetsbegränsningar.

6.2 *ombordsystem*: system som hjälper föraren att observera signalering utmed banan och signalering inne i hytten och därigenom tillhandahåller skydd av farliga punkter och upprätthållande av hastighetsbegränsningar. Tågskyddssystem ombord på tåget kan beskrivas på följande sätt:

- a) Varning: automatisk varning till föraren.
- b) Varning och automatiskt stopp: automatisk varning till föraren och automatiskt stopp när tåget passerar en stoppsignal.
- c) Varning och automatiskt stopp och punktvis hastighetsövervakning: skydd av farliga punkter, där punktvis hastighetsövervakning avser övervakning av hastigheten vid vissa platser (hastighetsfällor) när tåget närmar sig en signal.
- d) Varning och automatiskt stopp och kontinuerlig hastighetsövervakning: skydd av farliga punkter och kontinuerlig övervakning av hastighetsbegränsningar på linjen, där kontinuerlig hastighetsövervakning avser kontinuerlig angivelse och upprätthållande av den högsta tillåtna målhastigheten på alla delar av linjen.

Typ d betraktas som ett system för automatisk tågkontroll (ATP).

6.3 *plankorsning*: en korsning på samma nivå mellan en väg eller övergång och en järnväg, erkänd av infrastrukturförvaltaren och tillgänglig för offentliga och privata användare. Övergångar mellan plattformar på stationer omfattas ej, och inte heller de övergångar över spår som endast får användas av anställda.

6.4 *väg*: för olycksstatistiken rörande järnvägar, en allmän eller privat väg, gata eller landsväg, även angränsande gång- och cykelbanor.

6.5 *övergång*: en färdväg som inte är en väg och som är till för människor, djur, fordon eller maskiner.

6.6 *plankorsning med passiva skyddsanordningar*: en plankorsning utan någon form av varningssystem eller skydd som aktiveras när det inte är säkert för trafikanter att ta sig över korsningen.

6.7 *plankorsning med aktiva skyddsanordningar*: en plankorsning där användarna skyddas från eller varnas för ankommande tåg genom att skyddsanordningar aktiveras när det inte är säkert för användarna att ta sig över korsningen.

— Skydd i form av fysiska anordningar:

- Halv- eller helbommar.
- Grindar.



- Varning genom fast utrustning vid plankorsningar:
  - Synliga skyddsanordningar: ljussignaler.
  - Hörbara skyddsanordningar: klockor, signaler, sirener m.m.

Plankorsningar med aktiva skyddsanordningar klassificeras enligt följande:

- a) Manuella: plankorsningar där skydd och varningssignaler mot vägen aktiveras manuellt av en järnvägsanställd.
- b) Automatiska med varningssignaler mot vägen: plankorsningar där varningssignaler mot vägen aktiveras av det ankommande tåget.
- c) Automatiska med skydd mot vägen: plankorsningar där skydd mot vägen aktiveras av det ankommande tåget. Detta ska inbegripa plankorsningar med både skydd mot vägen och varningssignaler mot vägen.
- d) Med hinderkontroll: en plankorsning där en signal eller annat tågskyddssystem tillåter ett tåg att passera först när plankorsningen är helt skyddad från vägsidan och fri från intrång.

#### 7. Definitioner av måttenheter

- 7.1 *tågkilometer*: måttenhet för ett tågs rörelse över en kilometer. Den sträcka som används ska om möjligt vara den sträcka som faktiskt tillryggalagts, annars ska järnvägsnätets standardavstånd mellan avgångsstation och slutstation användas. Endast den sträcka som tillryggalagts på det rapporterande landets territorium ska beaktas.
  - 7.2 *passagerarkilometer*: måttenhet för järnvägstransport av en passagerare över en kilometer. Endast den sträcka som tillryggalagts på det rapporterande landets territorium ska beaktas.
  - 7.3 *linjekilometer*: längden mätt i kilometer på medlemsstaters järnvägsnät, vars omfattning fastställs i artikel 2. För flerspåriga järnvägslinjer ska endast avståndet mellan avgångsstationen och slutstationen räknas.
  - 7.4 *spårkilometer*: längden mätt i kilometer på medlemsstaters järnvägsnät, vars omfattning fastställs i artikel 2. Alla spår i en flerspårig järnvägslinje ska räknas.
-

*BILAGA II***ANMÄLAN AV NATIONELLA SÄKERHETSREGLER**

De nationella säkerhetsregler som anmäls i enlighet med artikel 8.1 a omfattar:

1. Regler angående befintliga nationella säkerhetsmål och säkerhetsmetoder.
  2. Regler angående krav med avseende på säkerhetsstyrningssystem och utfärdande av säkerhetsintyg till järnvägsföretag.
  3. Gemensamma regler för sådan drift av järnvägsnätet som ännu inte omfattas av någon TSD, inbegripet regler i samband med signal- och trafikledningssystem.
  4. Regler om krav när det gäller kompletterande interna regler för drift (företagsregler) som måste fastställas av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.
  5. Regler om krav när det gäller personal som utför säkerhetskritiska uppgifter, inbegripet urvalskriterier, hälsokrav, yrkesutbildning och certifiering i den utsträckning som de ännu inte omfattas av någon TSD.
  6. Regler angående utredning av olyckor och tillbud.
-

## BILAGA III

**Krav och bedömningskriterier för organisationer som ansöker om ett ECM-certifikat eller ett certifikat för underhållsfunktioner som lagts ut på entreprenad av en enhet som ansvarar för underhåll**

Organisationsförvaltningen måste dokumenteras i alla berörda delar och ska särskilt beskriva ansvarsfördelningen inom organisationen och med underleverantörer. Den ska visa hur ledningens kontroll på olika nivåer säkras, hur personal och deras företrädare på alla nivåer är involverade och hur kontinuerlig förbättring säkerställs.

Följande grundläggande krav ska tillämpas på de fyra funktioner som en enhet som ansvarar för underhåll har och som ska täckas av organisationen själv eller genom slutande av kontrakt:

1. Ledarskap – åtagande att utveckla och genomföra organisationens underhållssystem och kontinuerligt förbättra dess effektivitet.
2. Riskbedömning – en strukturerad metod för att bedöma risker som har att göra med underhållet av fordon, inklusive risker som uppstår som en direkt följd av operativa processer och andra organisationers eller personers aktiviteter, och för att identifiera lämpliga riskkontrollåtgärder.
3. Övervakning – en strukturerad metod för att säkerställa att det finns riskkontrollåtgärder, att de fungerar korrekt och att de bidrar till att organisationens mål uppnås.
4. Kontinuerlig förbättring – en strukturerad metod för att analysera information som har samlats in genom regelbunden övervakning, granskning eller andra relevanta källor, och för att använda resultaten till att öka kunskaperna och anta preventiva eller korrigerande åtgärder i avsikt att upprätthålla eller höja säkerhetsnivån.
5. Struktur och ansvar – en strukturerad metod för att definiera individers och gruppers ansvar för att organisationens säkerhetsmål uppnås på ett säkert sätt.
6. Kompetensförvaltning – en strukturerad metod för att säkerställa att de anställda har den kompetens som behövs för att uppnå organisationens mål på ett säkert, ändamålsenligt och effektivt sätt under alla förhållanden.
7. Information – en strukturerad metod för att säkerställa att de som gör bedömningar och fattar beslut på alla nivåer i organisationen har tillgång till viktig information och för att säkerställa att informationen är fullständig och relevant.
8. Dokumentation – en strukturerad metod för att säkerställa spårbarheten för all relevant information.
9. Sluta avtal – en strukturerad metod för att säkerställa att aktiviteter som lagts ut på entreprenad förvaltas på lämpligt sätt så att organisationens mål kan uppnås och så att alla kompetenser och krav täcks.
10. Underhållsverksamhet – en strukturerad metod för att säkerställa
  - att all underhållsverksamhet som påverkar säkerheten och säkerhetskritiska komponenter identifieras och förvaltas på rätt sätt och att alla nödvändiga ändringar i denna underhållsverksamhet som påverkar säkerheten identifieras, förvaltas på rätt sätt på grundval av återkoppling av erfarenheter och tillämpningen av gemensamma säkerhetsmetoder för riskbedömning i enlighet med artikel 6.1 a, samt dokumenteras väl,
  - överensstämmelse med de väsentliga kraven för driftskompatibilitet,
  - genomförande och kontroll av underhållsanläggningar, utrustning och verktyg som specifikt utvecklas och krävs för utförande av underhåll,
  - analys av den ursprungliga dokumentationen avseende fordonet för tillhandahållande av den första underhållsjournalen och för säkerställande av en korrekt tillämpning av denna vid kommande underhållsbeställningar,
  - att komponenter (inbegripet reservdelar) och materiel används enligt specifikationerna i underhållsbeställningarna och i leverantörens dokumentation; att de förvaras, behandlas och transporteras på lämpligt sätt enligt specifikationerna i underhållsbeställningarna och i leverantörens dokumentation och överensstämmer med relevanta nationella och internationella regler och med kraven i relevanta underhållsbeställningar,

- att anläggningar, utrustning och verktyg som är lämpliga och ändamålsenliga fastställs, identifieras, tillhandahålls, registreras och hålls tillgängliga för att möjliggöra genomförandet av underhållstjänster enligt underhållsbeställningar och andra tillämpliga specifikationer, för att säkerställa att underhållet, ergonomiska aspekter och hälsoskyddsaspekter genomförs på ett säkert sätt,
- att organisationen har förfaranden för att säkerställa att alla anläggningar, all utrustning och alla verktyg används, kalibreras, förvaras och underhålls korrekt enligt dokumenterade förfaranden.

11. Kontrollverksamhet – en strukturerad metod för att säkerställa

- att fordon tas ur drift för planerat, villkorsbaserat eller avhjälpande underhåll i god tid eller närhelst defekter och andra behov identifieras,
  - nödvändiga åtgärder för kvalitetskontroll,
  - att underhållsåtgärder genomförs enligt underhållsbeställningarna och att intyget för återinsättande i drift, inbegripet eventuella begränsningar för användning utfärdas,
  - att eventuella fall av bristande efterlevnad i tillämpningen av ledningssystemet som kan leda till olyckor, tillbud, händelser som kunde ha lett till olyckor och andra farliga händelser rapporteras, utreds och analyseras och att nödvändiga förebyggande åtgärder vidtas i enlighet med den gemensamma säkerhetsmetoden för övervakning enligt artikel 6.1 c,
  - en återkommande intern process för revision och kontroll i enlighet med den gemensamma säkerhetsmetoden för kontroll enligt artikel 6.1 c.
-

## BILAGA IV

## DEL A

**Upphävt direktiv och en förteckning över dess efterföljande ändringar**

(som avses i artikel 34)

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

## DEL B

**Tidsfrister för införlivande med nationell lagstiftning**

(som avses i artikel 34)

Direktiv	Sista dag för införlivande
2004/49/EG	30 april 2006
2008/57/EG	19 juli 2010
2008/110/EG	24 december 2010
Kommissionens direktiv 2009/149/EG	18 juni 2010
Kommissionens direktiv 2014/88/EU	30 juli 2015

## BILAGA V

**Jämförelsetabell**

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

Direktiv 2004/49/EG	Detta direktiv
—	Artikel 34
Artikel 34	Artikel 35
Artikel 35	Artikel 36
Bilaga I	Bilaga I
Bilaga II	Bilaga II
Bilaga III	—
Bilaga IV	—
Bilaga V	—
—	Bilaga III

### Uttalande från kommissionen om förklarande dokument

Kommissionen påminner om att Europaparlamentet, rådet och kommissionen, i sin gemensamma politiska förklaring av den 27 oktober 2011 om förklarande dokument, angav att de är medvetna om att den information medlemsstaterna lämnar till kommissionen om införlivande av direktiv i nationell rätt måste vara tydlig och precis för att underlätta för kommissionen att utföra uppgiften att övervaka tillämpningen av unionsrätten. I det aktuella fallet hade förklarande dokument kunnat vara till nytta. Kommissionen beklagar att den slutliga texten inte innehåller bestämmelser om detta.

---