

Europeiska unionens officiella tidning

ISSN 1725-2504

C 270 E

fyrtiosjätte årgången

11 november 2003

Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

Informationsnummer

Innehållsförteckning

Sida

I Meddelanden

Rådet

2003/C 270 E/01	Gemensam ståndpunkt (EG) nr 53/2003 av den 26 juni 2003, antagen av rådet i enlighet med det i artikel 251 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar	1
2003/C 270 E/02	Gemensam ståndpunkt (EG) nr 54/2003 av den 26 juni 2003, antagen av rådet i enlighet med det i artikel 251 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg	7
2003/C 270 E/03	Gemensam ståndpunkt (EG) nr 55/2003 av den 26 juni 2003, antagen av rådet i enlighet med det i artikel 251 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 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 (järnvägssäkerhetsdirektivet)	25
2003/C 270 E/04	Gemensam ståndpunkt (EG) nr 56/2003 av den 26 juni 2003, antagen av rådet i enlighet med det i artikel 251 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen)	48

SV

I

(Meddelanden)

RÅDET

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 53/2003

antagen av rådet den 26 juni 2003

inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/.../EG av den ... om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar

(2003/C 270 E/01)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽³⁾,i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽⁴⁾, och

av följande skäl:

(1) I rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 ⁽⁵⁾ föreskrivs det att järnvägsföretag med tillstånd skall ha tillträdesrätt i det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter samt, senast från 2008, i hela järnvägsnätet för internationell godstransport.

(2) Utvidgningen av denna tillträdesrätt för internationella godstransporter till hela nätet från och med den 1 januari 2006 bör öka de förväntade vinsterna när det gäller byte av transportslag och utveckling av internationella godstransporter på järnväg.

(3) Utvidgningen av denna tillträdesrätt så att den omfattar alla typer av godstransporter på järnväg från och med den 1 januari 2008, i enlighet med principen om frihet att tillhandahålla tjänster, skulle öka effektiviteten inom järnvägen i förhållande till andra transportsätt. Det skulle också under-

lätta utvecklingen av hållbara transporter mellan och inom medlemsstaterna, genom att konkurrensen främjas och genom att man möjliggör tillförsel av nytt kapital samt marknadsinträde för nya företag.

(4) Kommissionen bör granska utvecklingen av trafiken, säkerheten, arbetsvillkoren och situationen för operatörerna till följd av genomförandet av det första järnvägspaketet och före den 1 januari 2007 lägga fram en rapport om denna utveckling, eventuellt tillsammans med nya förslag för att säkerställa bästa möjliga villkor för medlemsstaternas ekonomier, järnvägsföretagen och deras anställda samt användarna.

(5) Godstransporter på järnväg erbjuder betydande möjligheter för skapandet av nya transporttjänster och för förbättring av befintliga transporttjänster på det nationella planet och på Europa planet.

(6) För att vara fullt konkurrenskraftiga kräver godstransporter på järnväg allt oftare tillhandahållande av omfattande tjänster, inbegripet transporter mellan och inom medlemsstater.

(7) Eftersom järnvägssäkerheten regleras genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/.../EG av den ... om säkerhet på gemenskapens järnvägar ⁽⁶⁾, som en del av ett nytt sammanhängande gemenskapsregelverk för järnvägssektorn, bör de bestämmelser i direktiv 91/440/EEG som avser säkerhet upphöra att gälla.

(8) Direktiv 91/440/EEG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 91/440/EEG ändras härmed på följande sätt:

1. Artikel 7.2 skall utgå från och med ikraftträdandedagen för Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/.../EG av den ... om säkerhet på gemenskapens järnvägar.

⁽¹⁾ EGT C 291 E, 26.11.2002, s. 1.

⁽²⁾ EUT C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽³⁾ EUT C 66, 19.3.2003, s. 5.

⁽⁴⁾ Europaparlamentets yttrande av den 14 januari 2003 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 26 juni 2003 och Europaparlamentets beslut av den ... (ännu ej offentliggjort i EUT).

⁽⁵⁾ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG (EGT L 75, 15.3.2001, s. 1).

⁽⁶⁾ EUT L ...

2. Artikel 10 skall ändras på följande sätt:

a) Punkt 3 skall ersättas med följande:

"3. Järnvägsföretag som omfattas av artikel 2 skall på rättvisa villkor beviljas tillträde till det transeuropeiska nätet för godstransporter, definierat i artikel 10a samt i bilaga I, och senast den 1 januari 2006 till hela järnvägsnätet, i syfte att utföra internationella godstransporttjänster.

Dessutom skall senast den 1 januari 2008 järnvägsföretag som omfattas av artikel 2 på rättvisa villkor beviljas tillträde till infrastrukturen i alla medlemsstater i syfte att utföra alla sorters godstransporttjänster."

b) Punkt 5 skall ersättas med följande:

"5. Järnvägsföretag som utför järnvägstransporter skall på grundval av offentligrättsliga eller privaträttsliga bestämmelser ingå nödvändiga överenskommelser med den berörda järnvägsinfrastrukturens infrastrukturförvaltare. De villkor som reglerar sådana överenskommelser skall vara icke-diskriminerande och medge insyn samt stå i överensstämmelse med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (*).

(* EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet ändrat genom kommissionens beslut 2002/844/EG (EGT L 289, 26.10.2002, s. 30)."

c) Punkt 6 skall ersättas med följande:

"6. Tillträde till järnvägsspår och tillhandahållande av tjänster i de terminaler och hamnar som är förknippade med sådan järnvägsverksamhet som avses i punkterna 1, 2 och 3, vilka betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund, skall tillhandahållas samtliga järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande sätt och medge insyn, och en begäran av ett järnvägsföretag får göras till föremål för begränsningar endast om det finns genomförbara alternativ med järnväg på marknadsmässiga villkor."

d) Punkt 8 skall ersättas med följande:

"8. Senast den 1 januari 2007, skall kommissionen lägga fram en rapport om genomförandet av detta direktiv för Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén, Regionkommittén och rådet.

Denna rapport skall behandla

- genomförandet av detta direktiv i medlemsstaterna och hur de olika berörda organens arbete faktiskt har fungerat,
- marknadsutvecklingen, särskilt internationella trafikrender, trafikverksamhet och alla marknadsaktörers andel på marknaden, inbegripet nya marknadsaktörer,
- effekten på transportsektorn i dess helhet, särskilt när det gäller byte av transportslag,
- inverkan på säkerhetsnivån i varje medlemsstat,
- arbetsvillkoren inom denna sektor för varje medlemsstat.

Vid behov skall rapporten åtföljas av lämpliga förslag eller rekommendationer till fortsatta gemenskapsåtgärder för att utveckla järnvägsmarknaden och den rättsliga ram som styr den."

3. I artikel 10b.4 skall led c ersättas med följande:

"c) läget för det europeiska järnvägsnätet".

4. Artikel 14 skall utgå.

Artikel 2

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast det motsvarande datum som anges i artikel 1. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

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

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i ...

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

RÅDETS MOTIVERING ⁽¹⁾

I INLEDNING

Med beaktande av artikel 71 i EG-fördraget – och även artikel 156 när det gäller det särskilda fallet med lagstiftningsförslaget om driftskompatibilitet – och inom ramen för medbeslutande i enlighet med artikel 251 i EG-fördraget, antog rådet sina gemensamma ståndpunkter om de fyra lagstiftningsförslagen i det så kallade "andra järnvägspaketet" ⁽²⁾ ⁽³⁾ den 25 juni 2003.

Vid antagandet av ståndpunkterna beaktade rådet yttrandena från Europaparlamentet vid första behandlingen den 14 januari 2003 ⁽⁴⁾, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén ⁽⁵⁾ respektive Regionkommittén ⁽⁶⁾.

Det allmänna syftet med paket med lagstiftningsförslag är att ge nytt liv åt järnvägssektorn i Europeiska unionen. Detta innebär på det hela taget att den inre marknaden för den europeiska järnvägssektorn fullbordas, när det gäller såväl tjänsteleverantörer som tillverkare. Genom att avskaffa monopolliknande förhållanden och öka konkurrensen kan kostnadsbesparingar i samband med stordriftsfördelar åstadkommas, tillika innovation – faktorer som utgör en förutsättning för utvecklandet av en järnvägsindustri i EU som håller världsklass. Konkurrentkraften för detta transportmedel i förhållande till andra transportmedel skulle dessutom få ett uppsving genom förslagen till åtgärder och därigenom bidra till den välbehövliga omfördelningen mellan olika transportsätt – särskilt på området för godstransport – med påföljande positiva effekter i form av minskade trafikstockningar och föroreningar.

Mot denna bakgrund är målet med det andra järnvägspaketet att göra de framsteg som krävs på området för driftskompatibilitet, säkerhet och marknadstillträde (för godstransport). För att fullgöra den synnerligen tekniska och komplexa uppgiften att utforma de instrument – tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD), gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsåtgärder – som krävs för att uppnå detta mål föreslås det att det inrättas en reserv av expertis, i form av en europeisk järnvägsbyrå som uteslutande skulle ha en rådgivande funktion. Experterna vid den europeiska järnvägsbyrån skulle således utgöra denna reserv av expertis och bidra till att utveckla ytterligare gemenskapslagstiftning på området. De skall tillhandahålla oberoende expertis ur ett europeiskt – snarare än nationellt – perspektiv.

II ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

Inledning

Eftersom de olika lagstiftningsförslagen har en klar operativ koppling till varandra har kommissionen valt att lägga fram dem i form av ett paket och begär att de skall behandlas som ett sådant. Rådet har godtagit detta tillvägagångssätt och har nått fram till en övergripande överenskommelse om paketet, inbegripet om de fyra lagstiftningsförslag som omfattas av medbeslutandeförfarandet ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Detta uttalande gäller alla gemensamma ståndpunkter om de tre direktiv och den förordning som ingår i det "andra järnvägspaketet".

⁽²⁾ Kommissionen lade fram sina förslag den 25 januari 2002.
— Säkerhet: EGT C 126 E, 28.5.2002, s. 332.
— Driftskompatibilitet: EGT C 126 E, 28.5.2002, s. 312.
— Europeiska järnvägsbyrån: EGT C 126 E, 28.5.2002, s. 323.
— Utvecklandet av gemenskapens järnvägar: EGT C 291 E, 26.11.2002, s. 1.

⁽³⁾ Detta paket innehåller även Rekommendation till rådets beslut om att bemyndiga kommissionen att föra förhandlingar om villkoren för gemenskapens anslutning till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (dok. 5726/02 TRANS 20).

⁽⁴⁾ Ännu inte offentliggjort i Officiella tidningen.

⁽⁵⁾ EUT C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽⁶⁾ EUT C 66, 19.3.2003, s. 5.

⁽⁷⁾ Denna politiska överenskommelse gäller paketet i sin helhet och omfattar således även antagandet av det rådsbeslut som avses i fotnot 3.

Genom att anta en gemensam ståndpunkt om det andra järnvägspaketet har rådet visat att det ger sitt övergripande stöd för den allmänna inriktningen i lagstiftningspaketet. Den ger uttryck för rådets vilja och beslutsamhet att genomföra en välbehövlig förnyad vitalisering av järnvägssektorn i EU för att denna skall kunna återfå en rimlig marknadsandel. Det är emellertid även viktigt att beakta järnvägssektorns komplexitet och ett antal tekniska, finansiella, socioekonomiska och i vissa fall, politiska överväganden.

Särskilda kommentarer i fråga om de enskilda utkastet till direktiv och utkastet till förordning

a) *Europaparlamentets och rådets direktiv 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*

Insatserna för att göra gemenskapens järnvägssystem mer effektivt får inte skada systemets nuvarande höga säkerhetsnivåer. Vid ett harmoniserat tillvägagångssätt bör dessa säkerhetsnivåer inte bara bevaras utan även förbättras närhelst detta är möjligt och praktiskt genomförbart, samtidigt som de underliggande principerna för den inre marknads sätt att fungera skall respekteras. Med beaktande av detta behandlade rådet noggrant alla relevanta bestämmelser i detta direktiv.

För klarhetens skull finns det nu en särskild artikel för de gemensamma säkerhetsmålen (artikel 7) och för de gemensamma säkerhetsmetoderna (artikel 6). Det har även fastställts ett mer gradvist införande av dessa. När det gäller den första och andra uppsättningen av de gemensamma säkerhetsmålen och säkerhetsmetoderna finns det således nu fastställda tidsfrister och närmare uppgifter angående deras innehåll.

Rådet samtycker till att upprättandet av ett gemensamt regelverk inte får hindra medlemsstaterna från att ytterligare försöka förbättra säkerhetsnivåerna för deras järnvägssystem, utöver de nivåer som fastställts genom de gemensamma normerna. Samtidigt får den inre marknads sätt att fungera inte äventyras. Mot denna bakgrund har det i rådets gemensamma ståndpunkt (artikel 8.4) fastställts att medlemsstaterna, efter antagandet av de gemensamma säkerhetsmålen, får införa nya nationella säkerhetsbestämmelser enligt vilka det krävs en högre säkerhetsnivå än i de gemensamma säkerhetsmålen. Innan sådana strängare bestämmelser antas skall emellertid alla berörda parter höras och kommissionen informeras. Om sådana nya säkerhetsbestämmelser kan komma att påverka driften av andra medlemsstaters järnvägsföretag på den berörda medlemsstatens territorium skall ett särskilt förfarande för under rättelse till kommissionen tillämpas.

Vidare innehåller rådets gemensamma ståndpunkt en ny artikel om säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare (artikel 11). Vad gäller artikel 12 skärptes bestämmelserna om tillgång till utbildningstjänster, samtidigt ströks de grundläggande krav som skall uppfyllas av personal ombord på tåget eftersom dessa snart kommer att fastställas i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD). När det gäller harmonisering av säkerhetsintyg (artikel 14) ansågs det att den övergående etappen med icke-bindande riktlinjer inte var nödvändig.

Många fler ändringar av teknisk art fördes in, bland andra sådana som gäller säkerhetsmyndighetens uppgifter (artikel 16) och flera ändringar i de tekniska bilagorna.

Rådet kunde godkänna ändringarna 4 och 61 samt i viss utsträckning innehållet i ändringarna 12, 16, 37, 56, 57 och 59.

b) *Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg*

I rådets gemensamma ståndpunkt bibehålls principen om att tillämpa direktivets bestämmelser på hela järnvägsnätet i Europeiska unionen. Mot bakgrund av ett antal finansiella och ekonomiska överväganden föreskrivs det dock ett mer successivt införande av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD) än i förslaget från kommissionen. En första uppsättning nya TSD och/eller ändringar i TSD bör nu utvecklas fram till den 1 januari 2009 (artikel 2.2), dessutom har ämnesområdet för den första gruppen nya TSD nu specificerats (artikel 2.15). För tillämpningen av en särskild TSD har ytterligare kategorier järnvägslinjer och rullande materiel lagts till i bilaga III, likaså en möjlighet att vid behov skapa ytterligare underkategorier. Detta kommer att göra det möjligt att tillämpa den särskilda tekniska specifikationen på det mest kostnadseffektiva sättet. Genom artiklarna 1.6 och 2.2 utvidgas möjligheterna till undantag från tillämpningen av bestämmelserna för en teknisk specifikation.

Ytterligare ändringar i rådets gemensamma ståndpunkt jämfört med kommissionens förslag berör ett stort antal smärre tekniska angelägenheter, inbegripet de som hör till bilagorna.

Rådet har godkänt ändring 8 och anser att dess gemensamma ståndpunkt i huvudsak innehåller en lydelse som motsvarar ändringarna 6, 13 och 15.

c) *Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå*

Rådet inser att en europeisk järnvägsbyrå kan erbjuda ett mycket värdefullt bidrag till lagstiftningsprocessen och andra aspekter som hänför sig till en vitalisering av den europeiska järnvägssektorn. Mot denna bakgrund för inte ändringarna i rådets gemensamma ståndpunkt med sig någon väsentlig ändring i sak till kommissionens förslag. Dessa ändringar gäller byråns uppgifter och skyldigheter, samråd med de andra parter, sammansättningen av byråns arbetsgrupper och styrelse samt dess arbetsspråk. I flera fall har rådet valt att utgå från liknande bestämmelser i förordningar om inrättande av andra gemenskapsorgan t.ex. Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) och Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA).

Rådets gemensamma ståndpunkt sammanfaller när det gäller många aspekter delvis eller i sak med de ändringar som godkändes i första behandling av Europaparlamentet, t.ex. ändringarna 9, 22, 32 och 36. Vad gäller ändringarna 2, 5, 14 och 35 vilka berör sammansättningen av arbetsgrupperna och styrelsen tillåter rådets gemensamma ståndpunkt nu att arbetsgrupperna består av företrädare både för järnvägssektorn och berörda användare (artikel 3). På samma sätt har sammansättningen av styrelsen förändrats. Sammansättningen av den sistnämnda har särskilt ändrats genom ett tillägg av en företrädare för varje medlemsstat (artikel 26).

Vad gäller besök till medlemsstaterna av företrädare för byrån anser rådet att dess artikel 33 i stort sett motsvarar parlamentets ändring 37.

När det gäller frågan om den språkordning som skall gälla för byrån föreskrivs det nu i artikel 35 i den gemensamma ståndpunkten att styrelsen skall besluta om denna ordning. Rådet ansåg att denna instans är bäst lämpad att fatta detta beslut, genom att väga alla berörda faktorer, bl.a. kostnadseffektiviteten, mot varandra. Rådet kunde därför inte godta ändring 38 som enligt dess åsikt skulle utgöra en alltför stor börda med tanke på byråns arbetsuppgifter och gå emot de budgetära begränsningar som gäller för gemenskapens budget i allmänhet och också med hänsyn till de nya medlemsstaternas anslutning till unionen från och med den 1 maj 2004.

d) *Europaparlamentets och rådet direktiv om ändring av direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar*

Inom ramen för den övergripande överenskommelsen om rådets gemensamma ståndpunkt var räckvidden och tidsplanen för marknadsstillträde helt naturligt viktiga delar av rådets övergripande politiska kompromiss. Rådet kunde därför inte godta ändringarna 2 och 4 vars syfte är att avsevärt bredda direktivets räckvidd genom att införliva persontransport med järnväg.

Bestämmelserna om marknadsstillträde i rådets gemensamma ståndpunkt kan sammanfattas enligt följande:

- Järnvägsföretag skall senast före den 1 januari 2006 på lika villkor beviljas tillträde till hela järnvägsnätet för att utföra internationella godstransporter.
- Senast före den 1 januari 2008 skall järnvägsföretag på lika villkor beviljas tillträde till alla medlemsstaters infrastruktur för att utföra alla typer av godstransporter.

Kommissionen skall dessutom före den 1 januari 2007 lämna en rapport om genomförandet av direktivet om marknadsstillträde. Det kan även noteras att kommissionen har lagt fram ett uttalande om sin avsikt att före slutet av 2003 för Europaparlamentet och rådet lägga fram ett förslag om införande av ett europeiskt körkort för tågförare.

Med tanke på ovannämnda bestämmelser om marknadsstillträde samt beträffande tidpunkt för ikraftträdande har rådet för tydlighetens skull hänvisat till särskilda tidpunkter snarare än att göra denna tidpunkt avhängig av tidpunkten för det slutliga offentliggörandet i Europeiska unionens officiella tidning enligt det tidigare förslaget och har därför godtagit ändring 11. Rådet anser att denna presentation är en tydlig signal till alla berörda aktörer. Rådet har dessutom enats om det huvudsakliga innehållet i ändringarna 1, 5, 7 och 9 vars syfte är att bibehålla hänvisningarna till det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter (TERFN). Ändringarna 7 och 9 godtogs fullt ut medan de andra ändringarna beaktades till stora delar (se artikel 1.2).

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 54/2003

antagen av rådet den 26 juni 2003

inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/.../EG av den ... om ändring av rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg

(2003/C 270 E/02)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 71 och 156 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽³⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽⁴⁾, och

av följande skäl:

- (1) Enligt artiklarna 154 och 155 i fördraget skall gemenskapen bidra till att upprätta och utveckla transeuropeiska transportnät. För att förverkliga dessa mål skall gemenskapen vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa nätens driftskompatibilitet, särskilt när det gäller teknisk standardisering.
- (2) En första åtgärd inom järnvägssektorn vidtogs i och med antagandet av direktiv 96/48/EG ⁽⁵⁾. För att direktivets mål skall uppfyllas har den europeiska organisationen för driftskompatibilitet för järnvägar (Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire, AEIF), som utsetts till gemensamt representativt organ inom ramen för det direktivet, utarbetat tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD), och dessa antogs av kommissionen den 30 maj 2002.

⁽¹⁾ EGT C 126 E, 28.5.2002, s. 312.

⁽²⁾ EUT C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽³⁾ EUT C 66, 19.3.2003, s. 5.

⁽⁴⁾ Europaparlamentets yttrande av den 14 januari 2003 (ännu inte offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 26 juni 2003 och Europaparlamentets beslut av den ... (ännu inte offentliggjort i EUT).

⁽⁵⁾ EGT L 235, 17.9.1996, s. 6.

- (3) Kommissionen antog den 10 september 1999 en rapport till Europaparlamentet och rådet med en första utvärdering av de framsteg som gjorts i införandet av driftskompatibilitet i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg. I sin resolution av den 17 maj 2000 uppmanade Europaparlamentet kommissionen att lägga fram förslag till ändring av direktiv 96/48/EG på grundval av den modell som tillämpas i direktiv 2001/16/EG ⁽⁶⁾.

- (4) I direktiv 2001/16/EG har, precis som i direktiv 96/48/EG, införts gemenskapsförfaranden för att ta fram och anta TSD samt gemensamma regler för att bedöma överensstämmelsen med dessa TSD. Uppdraget att utveckla den första TSD-gruppen har tilldelats AEIF, som även utsetts till gemensamt representativt organ.

- (5) Arbetet med utvecklingen av TSD inom höghastighetstrafikens område, tillämpningen av direktiv 96/48/EG på konkreta projekt och arbetet i den kommitté som inrättats enligt det direktivet har lett fram till vissa slutsatser som gjort att kommissionen lagt fram förslag till ändringar av de båda direktiven om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet.

- (6) Antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr .../2003 av den ... om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen) ⁽⁷⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/.../EG av den ... om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägs-säkerhetsdirektivet) ⁽⁸⁾ innebär att vissa bestämmelser i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG måste ändras. Framför allt kommer byrån, så snart den har inrättats, att på kommissionens uppdrag utarbeta alla TSD, såväl nya som reviderade.

- (7) Ikraftträdandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar ⁽⁹⁾, 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag ⁽¹⁰⁾ och 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturskapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfär-

⁽⁶⁾ EGT L 110, 20.4.2001, s. 1.

⁽⁷⁾ EUT L ...

⁽⁸⁾ EUT L ...

⁽⁹⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 1.

⁽¹⁰⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 26.

- dande av säkerhetsintyg⁽¹⁾ påverkar även införandet av driftskompatibilitet. En utvidgning av tillträdesrätten måste, liksom för övriga transportsätt, ske parallellt med att nödvändiga harmoniseringsåtgärder genomförs. Det är därför nödvändigt att införa driftskompatibilitet för hela järnvägsnätet genom en gradvis utvidgning av det territoriella tillämpningsområdet för direktiv 2001/16/EG. Det är också nödvändigt att utöka den rättsliga grunden för direktiv 2001/16/EG till att även omfatta artikel 71 i fördraget, dvs. samma artikel som direktiv 2001/12/EG grundar sig på.
- (8) Detta direktiv aviseras i vitboken om den europeiska transportpolitiken. Direktivet ingår i kommissionens strategi för att vitalisera järnvägen och därigenom förskjuta tyngdpunkten mellan de olika transportsätten, med det slutliga målet att minska belastningen på Europas vägar.
- (9) De TSD som utvecklats inom ramen för direktiv 96/48/EG omfattar inte uttryckligen modernisering av infrastruktur och rullande materiel, och inte heller byte av utrustning i samband med ett förebyggande underhåll. Så är emellertid fallet enligt direktiv 2001/16/EG om järnvägssystemet för konventionella tåg, och de båda direktiven bör harmoniseras på denna punkt.
- (10) Utvecklingen av TSD på höghastighetsområdet har visat att det är nödvändigt att klargöra förhållandet mellan å ena sidan de väsentliga kraven i direktiv 96/48/EG och TSD och å andra sidan europeiska standarder och övriga handlingar av normativ karaktär. Det bör särskilt göras en tydlig skillnad mellan standarder eller delar av standarder som måste göras obligatoriska för att det direktivets mål skall kunna uppnås och de "harmoniserade" standarder som har växt fram i linje med den nya strategin för teknisk harmonisering och standardisering.
- (11) I allmänhet har de europeiska specifikationerna utvecklats i linje med den nya strategin för teknisk harmonisering och standardisering. Det kan därför förmodas att överensstämmelse med vissa väsentliga krav i direktiv 96/48/EG föreligger, särskilt när det gäller driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt. Dessa europeiska specifikationer eller tillämpliga delar av dem är inte obligatoriska, och ingen uttrycklig hänvisning till specifikationerna får göras i TSD. Hänvisningar till dessa europeiska specifikationer offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, och medlemsstaterna offentliggör hänvisningar till nationella standarder som införlivar europeiska standarder.
- (12) I vissa fall, när det är absolut nödvändigt för att uppfylla målen i detta direktiv, får en uttrycklig hänvisning till europeiska standarder eller specifikationer göras i TSD. Denna hänvisning får konsekvenser som måste klargöras, framför allt att dessa europeiska standarder eller specifikationer blir obligatoriska från och med den dag då TSD skall tillämpas.
- (13) I TSD fastställs alla villkor som skall uppfyllas av en driftskompatibilitetskomponent, liksom det förfarande som skall följas vid bedömningen av överensstämmelse. Det måste också påpekas att alla komponenter skall underställas det förfarande för bedömning av överensstämmelse och lämplighet som anges i TSD och åtföljas av motsvarande intyg.
- (14) Av säkerhetsskäl är det nödvändigt att kräva att medlemsstaterna förser varje fordon som tas i bruk med en identifikationskod. Fordonet bör därefter registreras i ett nationellt fordonsregister. Registren måste vara tillgängliga för alla medlemsstater och för vissa ekonomiska aktörer inom gemenskapen. Uppgifterna bör vara uppställda i ett enhetligt format. Registren bör därför omfattas av gemensamma specifikationer vad avser driftsrelaterade och tekniska aspekter.
- (15) Det bör anges hur en situation där det finns väsentliga krav som är tillämpliga på ett delsystem men som ännu inte omfattas av uttömmande specifikationer i motsvarande TSD skall hanteras. I detta fall bör de organ som ansvarar för förfarandena för bedömning av överensstämmelse och kontroll vara desamma som de som redan har anmälts enligt artikel 20 i direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG.
- (16) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽²⁾.
- (17) Definitionen av rullande materiel i bilaga I till direktiv 96/48/EG bör förtydligas. Direktivet bör även omfatta rullande materiel konstruerad för att enbart trafikera linjer som byggts om för höghastighetståg med hastigheter på omkring 200 km/h.
- (18) Vid tillämpningen av detta direktiv bör sådant arbete som redan påbörjats inom ramen för direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG så långt som möjligt tryggas, liksom medlemsstaternas tillämpning av dessa direktiv i samband med projekt som redan är långt framskridna när detta direktiv träder i kraft.
- (19) Eftersom målet för den föreslagna åtgärden, nämligen driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av den i fördraget erkända transeuropeiska dimensionen, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

⁽¹⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet ändrat genom kommissionens beslut 2002/844/EG (EGT L 289, 26.10.2002, s. 30).

⁽²⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (20) Den 30 maj 2002 antog kommissionen de TSD som är tillämpliga på järnvägssystemet för höghastighetståg i fråga om infrastruktur, rullande materiel, energi, kontrollstyrning och signalering, drift och underhåll. De förslag till TSD som avses i artiklarna 1.5 och 2.5 hänför sig till översynen av dessa TSD eller till antagandet av nya TSD.
- (21) Ett förslag till referenssystem med de tekniska föreskrifter som ligger till grund för den nuvarande graden av driftskompatibilitet inom det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg håller på att utarbetas i enlighet med artikel 25 i direktiv 2001/16/EG, och dessa tekniska föreskrifter behöver därför uppdateras med tanke på det direktivets utökade räckvidd och även med hänsyn till den första TSD-grupp som skall antas senast 2004.
- (22) Utan hinder av de undantag som avser räckvidden av direktiv 2001/16/EG bör medlemsstaterna uppmanas att på nationell nivå frivilligt tillämpa de relevanta bestämmelserna i det direktivet i syfte att öka kostnadseffektiviteten och stordriftsfördelarna inom tillverkningssektorn.
- (23) Det är därför nödvändigt att ändra direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 96/48/EG ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 skall ersättas med följande:

"Artikel 1

1. Detta direktiv syftar till att fastställa de villkor som måste uppfyllas för att driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, såsom det beskrivs i bilaga I, skall kunna genomföras inom gemenskapen.

Dessa villkor gäller för projektering, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av de delar av systemet som tas i bruk efter den . . . (*) samt yrkesmässiga kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet för den personal som är sysselsatt med driften.

2. Strävandena efter att uppnå detta mål måste leda till att en lägsta nivå för teknisk harmonisering fastställs och göra det möjligt att

- a) underlätta, förbättra och utveckla de internationella järnvägstrafiktjänsterna inom gemenskapen och med tredje land,
- b) bidra till att stegvis förverkliga den inre marknaden för utrustning och tjänster för att bygga, driva, modernisera och bygga om det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg,

- c) bidra till driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg."

2. I artikel 2 skall följande punkter läggas till:

j) *grundparametrar*: regler och tekniska eller driftsrelaterade villkor som är av avgörande betydelse för driftskompatibiliteten och som skall fastställas genom beslut eller rekommendationer enligt det förfarande som avses i artikel 21.2 innan de fullständiga TSD-förslagen utarbetas,

k) *specialfall*: del i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg som nödvändiggör särskilda (tillfälliga eller definitiva) föreskrifter i TSD av skäl som hänför sig till begränsningar beroende på geografi, topografi eller stadsmiljö eller till en strävan efter att uppnå kompatibilitet med det befintliga systemet; detta kan bland annat gälla järnvägslinjer och järnvägsnät som är isolerade från resten av gemenskapen, lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd,

l) *ombyggnad*: sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av ett delsystem som förbättrar delsystemets totala prestanda,

m) *byte i samband med underhåll*: ersättande av komponenter med delar som har identisk funktion och prestanda i samband med förebyggande underhåll och reparationer,

n) *modernisering*: sådant större arbete för att byta ett delsystem eller en del av ett delsystem som inte ändrar delsystemets totala prestanda,

o) *befintligt järnvägssystem*: hela det befintliga järnvägssystemet bestående av järnvägsinfrastrukturerna, med linjer och fasta installationer, samt befintlig rullande materiel av alla kategorier och ursprung som färdas på dessa infrastrukturer,

p) *ibruktagande*: alla åtgärder som sammantagna gör att ett delsystem färdigställs för projekterad drift."

3. Artikel 2 h skall utgå.

4. Artikel 5 skall ändras på följande sätt:

- a) Punkt 1 skall ersättas med följande:

"1. Varje delsystem skall omfattas av en TSD. Ett delsystem kan vid behov omfattas av flera TSD och en TSD kan omfatta flera delsystem. Beslutet att utveckla och/eller se över en TSD och valet av dess tekniska och geografiska tillämpningsområde kräver ett uppdrag i enlighet med artikel 6.1."

(*) Den dag då detta direktiv träder i kraft.

b) Punkt 3 skall ersättas med följande:

”3. Varje TSD skall, i den mån det är nödvändigt för att uppnå de mål som avses i artikel 1,

- a) ange det tillämpningsområde som avses (del av det nät eller den rullande materiel som avses i bilaga I, delsystem eller del av delsystem som avses i bilaga II),
- b) ange de väsentliga kraven för det berörda delsystemet och dess gränssnitt mot andra delsystem,
- c) fastställa funktionella och tekniska specifikationer som skall följas när det gäller delsystemen och deras gränssnitt mot andra delsystem; om det är nödvändigt kan dessa specifikationer variera beroende på användningen av delsystemet, till exempel efter kategori av linjer och/eller rullande materiel enligt bilaga I,
- d) ange vilka driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som skall omfattas av europeiska specifikationer, däribland europeiska standarder, och som krävs för att uppnå driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg,
- e) för varje tänkbart fall ange vilka förfaranden som skall tillämpas vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet å ena sidan eller vid EG-kontroll av delsystem å andra sidan; dessa förfaranden skall grunda sig på de moduler som anges i beslut 93/465/EEG,
- f) ange strategin för genomförandet av TSD; bland annat är det nödvändigt att ange de etapper som skall slutföras för en stegvis övergång från den nuvarande situationen till den slutliga situationen, då TSD skall iaktas generellt,
- g) för den berörda personalen ange de yrkesmässiga kvalifikationer och de villkor avseende hälsa och säkerhet som krävs för drift och underhåll av delsystemen samt för genomförandet av TSD.”

c) Följande punkt skall läggas till:

”6. När det är absolut nödvändigt för att uppfylla målen i detta direktiv, får en uttrycklig, klart igenkännlig hänvisning till europeiska standarder eller specifikationer göras i TSD. I detta fall skall dessa europeiska standarder eller specifikationer (eller de relevanta delarna av dessa) anses utgöra bilagor till berörd TSD och blir då obligatoriska från den tidpunkt då TSD skall tillämpas. Om europeiska standarder eller specifikationer saknas får det, i väntan på att sådana utarbetas, göras hänvisningar till andra klart fastställda, normativa handlingar, och det skall då vara frågan om lätt tillgängliga, offentliga handlingar.”

5. Artikel 6 skall ersättas med följande:

”Artikel 6

1. Förslag till TSD och senare ändringar i TSD skall utarbetas på uppdrag av kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 21.2. De skall utarbetas på byråns ansvar i enlighet med artiklarna 3 och 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr . . ./2003 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen) (*) och i samarbete med de arbetsgrupper som nämns i dessa artiklar.

TSD skall antas och ses över i enlighet med förfarandet i artikel 21.2. Kommissionen skall offentliggöra TSD i *Europeiska unionens officiella tidning*.

2. Byrån skall ansvara för att förbereda översyn och uppdatering av TSD och förse den kommitté som avses i artikel 21 med lämpliga rekommendationer för att den tekniska utvecklingen eller förändringar i de samhälleliga kraven skall kunna beaktas.

3. Ett förslag till TSD skall utarbetas i två steg.

Under det första steget skall byrån fastställa grundparametrarna för denna TSD samt gränssnitten mot övriga delsystem och varje annat specialfall som krävs. För varje grundparameter och gränssnitt skall de bästa alternativa lösningarna läggas fram och motiveras ur teknisk och ekonomisk synvinkel. Ett beslut skall fattas i enlighet med förfarandet i artikel 21.2, och vid behov skall specialfall anges.

Byrån skall därefter med utgångspunkt i dessa grundparametrar utarbeta ett förslag till TSD. Byrån skall också i förekommande fall beakta tekniska framsteg, redan utfört standardiseringsarbete, befintliga arbetsgrupper och erkänd forskning. En övergripande bedömning av de kostnader och fördelar som genomförandet av TSD kan beräknas medföra skall bifogas förslaget till TSD, och i bedömningen skall den sannolika inverkan på alla operatörer och ekonomiska aktörer framgå.

4. Vid utarbetande, antagande och översyn av varje TSD (inbegripet grundparametrarna) skall hänsyn tas till de kostnader och fördelar som varje övervägd teknisk lösning kan beräknas medföra samt gränssnitten mellan dessa, så att de bästa lösningarna kan erhållas och genomföras. Medlemsstaterna skall medverka i bedömningen genom att tillhandahålla nödvändiga uppgifter.

5. Den kommitté som avses i artikel 21 skall regelbundet informeras om arbetet med att utarbeta TSD. Kommittén får under detta arbete ge uppdrag eller utfärda rekommendationer om utformningen av TSD och om kostnadsnyttoanalysen. Kommittén får särskilt, på anmodan av en medlemsstat, begära att alternativa lösningar undersöks och att bedömningen av kostnader och fördelar för dessa alternativa lösningar förs in i den rapport som bifogas förslaget till TSD.

6. När en TSD antas skall dagen för dess ikraftträdande fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 21.2. Om olika delsystem skall tas i bruk samtidigt av skäl som rör den tekniska kompatibiliteten skall dagen för ikraftträdande för motsvarande TSD vara densamma.

7. Vid utarbetande, antagande och översyn av TSD skall användarnas synpunkter beaktas beträffande sådana egenskaper som direkt påverkar de förhållanden under vilka delsystemen används. Byrån skall därför samråda med sammanslutningar och organisationer som företräder användarna under utarbetande och översyn av TSD. Den skall till förslaget till TSD bifoga en rapport med resultatet av detta samråd.

Den kommitté som avses i artikel 21 skall fastställa förteckningen över de sammanslutningar och organisationer med vilka samråd skall ske innan uppdraget att se över TSD fastställs, och den kan ses över och uppdateras på begäran av en medlemsstat eller kommissionen.

8. Vid utarbetande, antagande och översyn av TSD skall hänsyn tas till de synpunkter som arbetsmarknadens parter har beträffande villkoren i artikel 5.3 g.

I detta syfte skall arbetsmarknadens parter höras innan förslag till TSD läggs fram för antagande eller översyn inför den kommitté som avses i artikel 21.

Arbetsmarknadens parter skall höras inom ramen för den branschvisa dialogkommitté som inrättats i enlighet med kommissionens beslut 98/500/EG (**). Arbetsmarknadens parter skall avge sitt yttrande inom tre månader.

(*) EUT L ...

(**) EGT L 225, 12.8.1998, s. 27."

6. Artikel 7 skall ersättas med följande:

"Artikel 7

En medlemsstat får låta bli att tillämpa en eller flera TSD, inbegripet sådana som gäller rullande materiel, i följande fall och under följande omständigheter:

- a) För ett projekt som gäller en ny linje, för modernisering eller ombyggnad av en befintlig linje eller för en sådan del som avses i artikel 1.1 och som, vid den tidpunkt då TSD offentliggörs, är långt framskriden eller omfattas av ett avtal som håller på att genomföras.
- b) För ett projekt som gäller modernisering eller ombyggnad av en befintlig linje om lastprofilen, spårvidden eller spåravståndet eller den elektriska spänningen enligt dessa TSD är inkompatibla med vad som gäller för den befintliga banan.

c) För ett projekt som gäller en ny linje eller en modernisering eller ombyggnad av en befintlig linje på en medlemsstats territorium om järnvägsnätet i denna medlemsstat på grund av havet är isolerat eller avskilt från järnvägsnätet i resten av gemenskapen.

d) För alla projekt som gäller modernisering, utvidgning eller ombyggnad av en befintlig linje om tillämpningen av dessa TSD hotar projektets lönsamhet och/eller kompatibiliteten hos medlemsstatens järnvägssystem.

e) När villkoren för att snabbt återupprätta järnvägsförbindelserna efter en olyckshändelse eller en naturkatastrof varken tekniskt eller ekonomiskt medger att den relevanta TSD:n tillämpas delvis eller fullt ut.

I alla dessa fall skall den berörda medlemsstaten på förhand till kommissionen anmäla sin avsikt att avvika från TSD och överlämna ett underlag med uppgifter om vilka TSD eller delar av TSD medlemsstaten vill slippa tillämpa och de motsvarande specifikationer som den i stället önskar tillämpa. Kommissionen skall analysera de åtgärder som medlemsstaten planerar. I de fall som avses i b och d skall kommissionen fatta beslut i enlighet med förfarandet i artikel 21.2. Vid behov skall en rekommendation utfärdas om vilka specifikationer som skall följas. I det fall som avses i b skall kommissionens beslut emellertid inte avse lastprofilen eller spårvidden."

7. I artikel 9 skall följande stycke läggas till:

"De får i synnerhet inte kräva sådana kontroller som redan har utförts inom ramen för förfarandet för EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet."

8. Artikel 10 skall ändras enligt följande:

a) Punkt 2 skall ersättas med följande:

"2. Varje driftskompatibilitetskomponent skall underställas det förfarande för bedömning av överensstämmelse och lämplighet som anges i berörd TSD och åtföljas av motsvarande intyg."

b) Punkt 3 skall ersättas med följande:

"3. Medlemsstaterna skall anse att en driftskompatibilitetskomponent stämmer överens med de väsentliga kraven om den uppfyller villkoren i motsvarande TSD eller de europeiska specifikationer som utarbetats för att uppfylla dessa villkor."

c) Punkterna 4 och 5 skall utgå.

9. Artikel 11 skall ersättas med följande:

”Artikel 11

När en medlemsstat eller kommissionen anser att de europeiska specifikationer som direkt eller indirekt används för att uppnå målen i detta direktiv inte uppfyller de väsentliga kraven, får beslut om att helt eller delvis återkalla dessa specifikationer från de publikationer där de är införda, eller om att ändra dem, fattas i enlighet med förfarandet i artikel 21.2, efter samråd med den kommitté som inrättats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (*).

(*) EGT L 204, 21.7.1998, s. 37. Direktivet ändrat genom direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18).”

10. Artikel 14 skall ersättas med följande:

”Artikel 14

1. Varje medlemsstat skall besluta om tillstånd för att ta i bruk strukturella delsystem som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och som är belägna på dess territorium eller drivs där.

För detta ändamål skall varje medlemsstat vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att ett delsystem kan tas i bruk endast om det har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att delsystemet inte försvårar uppfyllandet av de väsentliga kraven när det integreras i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Varje medlemsstat skall särskilt kontrollera dessa delsystems kompatibilitet med det system i vilket de integreras.

2. Det åligger varje medlemsstat att vid ibruktagandet och därefter regelbundet kontrollera att delsystemen drivs och underhålls i enlighet med de väsentliga kraven. För detta ändamål skall de bedömnings- och kontrollförfaranden som anges i strukturella och funktionella TSD tillämpas.

3. Vid modernisering eller ombyggnad skall infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget lämna in en beskrivning av projektet till den berörda medlemsstaten. Medlemsstaten skall behandla ärendet och med hänsyn till den genomförandestrategi som anges i tillämplig TSD avgöra om arbetet är så omfattande att det krävs ett nytt tillstånd för att ta delsystemet i bruk enligt detta direktiv.

Ett sådant nytt tillstånd för ibruktagande är nödvändigt närhelst den övergripande säkerhetsnivån för det berörda delsystemet kan påverkas av det planerade arbetet.

4. När medlemsstaterna godkänner att rullande materiel tas i bruk, skall de ansvara för att se till att varje fordon förses med en identifikationskod i alfanumerisk form. Denna kod skall anbringas på varje fordon och föras in i ett nationellt fordonsregister, som skall uppfylla följande kriterier:

- a) Registret skall följa de gemensamma specifikationer som anges i punkt 5.
- b) Registret skall föras och uppdateras av ett organ som skall vara oberoende i förhållande till alla järnvägsföretag.
- c) Registret skall vara tillgängligt för de säkerhetsmyndigheter och utredningsorgan som utses enligt artiklarna 16 och 21 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/.../EG av den ... om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet) (*). Det skall likaså, vad avser legitima förfrågningar, vara tillgängligt för de regleringsorgan som utses inom ramen för artikel 30 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturskapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (**) samt för byrån, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

När det gäller rullande materiel som tas i bruk för första gången i ett tredje land får medlemsstaterna acceptera fordon som är klart identifierade enligt ett annat kodsysteem. Om en medlemsstat har tillåtit att ett sådant fordon tas i bruk inom landets territorium, måste det emellertid vara möjligt att återfinna motsvarande uppgifter, som anges i punkt 5 c–5 e nedan, i registret.

5. De gemensamma specifikationerna för registret skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 21.2, på grundval av det förslag till specifikationer som utarbetas av byrån. Detta förslag till specifikationer skall omfatta innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftssätt samt regler för inmatning av och åtkomst till data. Registret skall innehålla åtminstone följande uppgifter:

- a) Hänvisningar till EG-kontrollförklaringen och utfärdande myndighet.
- b) Hänvisningar till det register över rullande materiel som avses i artikel 22 a.
- c) Uppgifter om fordonets ägare eller leasingtagare.

- d) Eventuella begränsningar i villkoren för fordonets användning.
- e) Säkerhetskritiska uppgifter rörande planen för fordonets underhåll.

(*) EUT L ...

(**) EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet ändrat genom kommissionens beslut 2002/844/EG (EGT L 289, 26.10.2002, s. 30)."

11. I artikel 15 skall följande stycke läggas till:

"En medlemsstat får i synnerhet inte kräva sådana kontroller som redan har utförts inom ramen för förfarandet för EG-kontrollförklaring."

12. Artikel 16.3 skall ersättas med följande:

"3. När TSD saknas, inbegripet de fall när en avvikelser har meddelats enligt artikel 7, skall medlemsstaterna till de övriga medlemsstaterna och kommissionen överlämna en förteckning för varje delsystem över de tekniska föreskrifter som tillämpas för att tillgodose de väsentliga kraven. Detta skall ske senast den ... (*) och därefter vid varje ändring i förteckningen över de tekniska föreskrifterna. Vid detta tillfälle skall medlemsstaterna även utse de organ som med avseende på dessa tekniska föreskrifter skall ansvara för att genomföra det kontrollförfarande som avses i artikel 18."

13. I artikel 17 skall följande stycke läggas till:

"Om så är fallet, skall en översyn av TSD genomföras i enlighet med artikel 6.2. Om vissa tekniska aspekter som hänför sig till väsentliga krav inte på ett explicit sätt kan behandlas i en TSD, skall dessa aspekter tydligt anges i en bilaga till TSD. För dessa aspekter skall artikel 16.3 tillämpas."

14. I artikel 18.2 skall följande stycke läggas till:

"I uppdraget ingår också att kontrollera det berörda delsystemets gränssnitt i förhållande till det system i vilket det skall integreras på grundval av de uppgifter som finns tillgängliga i berörd TSD och i de register som föreskrivs i artikel 22 a."

15. Artikel 20.5 skall ersättas med följande:

"5. Kommissionen skall inrätta en samordningsgrupp för anmälda organ (nedan kallad 'samordningsgruppen'), som skall diskutera alla frågor rörande tillämpningen av de förfaranden för bedömning av överensstämmelse och lämplighet som avses i artikel 13 och av det kontrollförfarande som avses i artikel 18 eller rörande tillämpningen av TSD inom detta område. Företrädare för medlemsstaterna får delta i samordningsgruppens överläggningar som observatörer.

Kommissionen och observatörerna skall informera den kommitté som avses i artikel 21 om samordningsgruppens

överläggningar. Kommissionen skall, när så är lämpligt, föreslå de åtgärder som är nödvändiga för att avhjälpa problemen.

Vid behov skall samordningen mellan de anmälda organen genomföras i enlighet med artikel 21."

16. Artikel 21 skall ersättas med följande:

"Artikel 21

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter (*) tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

4. Kommittén får vid behov tillsätta arbetsgrupper som skall bistå kommittén vid fullgörandet av dess uppgifter, särskilt för att samordna de anmälda organen.

(*) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23."

17. Följande artiklar skall läggas till:

"Artikel 21 a

1. Kommittén får behandla alla frågor som rör driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, inbegripet frågor som rör driftskompatibiliteten mellan detta system och järnvägssystem i tredje land.

2. Kommittén får behandla alla frågor som rör genomförandet av detta direktiv. Om så krävs, skall kommissionen anta en rekommendation om genomförande i enlighet med förfarandet i artikel 21.2.

Artikel 21 b

1. Kommissionen får på eget initiativ eller på begäran av en medlemsstat och i enlighet med förfarandet i artikel 21.2 besluta att påbörja utarbetande av en TSD för ett kompletterande område, förutsatt att det berör ett delsystem enligt bilaga II.

2. Kommittén skall på grundval av ett förslag från kommissionen och i enlighet med förfarandet i artikel 21.2 anta ett arbetsprogram som uppfyller målen i detta direktiv och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (*).

(*) Ett år efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

Artikel 21c

Bilagorna II–VI får ändras i enlighet med förfarandet i artikel 21.2.

(*) EGT L 110, 20.4.2001, s. 1.”

18. Följande artikel skall läggas till:

”Artikel 22a

1. Medlemsstaterna skall tillse att ett register över infrastrukturen och ett register över rullande materiel offentliggörs och uppdateras varje år. Dessa register skall, för varje delsystem eller del av delsystem som berörs, innehålla uppgifter om de viktigaste egenskaperna, exempelvis grundparametrarna och deras överensstämmelse med de egenskaper som föreskrivs i tillämplig TSD. I varje TSD skall där för noggrant anges vilka uppgifter som skall föras in i registren över infrastrukturen och den rullande materielen.

2. En kopia av dessa register skall överlämnas till de berörda medlemsstaterna och till byrån samt göras tillgänglig för berörda parter, däribland åtminstone de professionella aktörerna från sektorn.”

19. Bilaga I skall ersättas med texten i bilaga I till detta direktiv.

20. Bilaga II skall ersättas med texten i bilaga II till detta direktiv.

21. I bilaga VII.2 skall följande stycke läggas till:

”I synnerhet måste organet och den personal som ansvarar för kontrollerna till funktionen vara oberoende av de myndigheter som utsetts att utfärda tillstånd för ibruktagande inom ramen för detta direktiv, tillstånd enligt rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag (*) och säkerhetsintyg inom ramen för direktiv 2003/.../EG (*), liksom av de organ som ansvarar för utredningar vid olyckor.

(*) EGT L 143, 27.6.1995, s. 70. Direktivet ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG (EGT L 75, 15.3.2001, s. 26).”

Artikel 2

Direktiv 2001/16/EG ändras på följande sätt:

1. Titeln skall ersättas med följande titel: ”Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg”.

(*) Nummer på järnvägssäkerhetsdirektivet.

2. I artikel 1 skall följande punkt läggas till:

”3. Räckvidden för detta direktiv skall gradvis utsträckas till att omfatta hela järnvägssystemet för konventionella tåg, inklusive spårbindelser till terminaler och de huvudfunktioner i hamnar som betjänar eller kan betjäna mer än en användare, med undantag för infrastruktur och rullande materiel avsedda att användas uteslutande för lokala ändamål, historiska ändamål eller turiständamål eller sådan infrastruktur vars funktion är fristående från det övriga järnvägssystemet, och utan att det påverkar de undantag från tillämpningen av TSD som anges i artikel 7.

Detta direktiv skall tillämpas på de delar av nätet som ännu inte omfattas av punkt 1 först dagen för ikraftträdandet av motsvarande TSD som skall antas i enlighet med det förfarande som beskrivs nedan och på de tillämpningsområden som anges i dem.

Kommissionen skall senast den 1 januari 2006 i enlighet med förfarandet i artikel 21.2 anta ett arbetsprogram för utveckling av nya TSD och/eller översyn av redan antagna TSD för att täcka de linjer och den rullande materiel som ännu inte omfattas.

I arbetsprogrammet kommer det att anges en första grupp av de nya TSD och/eller ändringar av TSD som skall utarbetas senast januari 2009, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 5.5 om möjligheten att ange specialfall och av artikel 7 som medger undantag under särskilda omständigheter. Valet av de områden som skall omfattas av TSD skall grundas på den förväntade kostnadseffektiviteten för varje föreslagna åtgärd och på principen om proportionalitet i de åtgärder som vidtas på gemenskapsnivå. För detta ändamål kommer lämplig uppmärksamhet att ägnas åt punkt 4 i bilaga I och den nödvändiga jämvikten mellan dels målet med en tågtrafik utan drifts-avbrott och teknisk harmonisering, dels den avsedda trans-europeiska, nationella, regionala eller lokala trafiknivån.

När den första TSD-gruppen utvecklats skall prioriteringarna för utarbetandet av nya TSD identifieras eller befintliga TSD revideras i enlighet med förfarandet i artikel 21.2

En medlemsstat behöver inte tillämpa denna punkt om projekten redan är långt framskridna eller om ett avtal om ett sådant projekt håller på att genomföras när den berörda TSD-gruppen offentliggörs.”

3. Artikel 2 skall ändras på följande sätt:

a) Led h skall utgå.

b) Led l och m skall ersättas med följande:

l) *ombyggnad*: sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller av en del av ett delsystem som förbättrar delsystemets totala prestanda,

m) *modernisering*: sådant större arbete för att byta ett delsystem eller en del av ett delsystem som inte ändrar delsystemets totala prestanda,”

c) Följande led skall läggas till:

o) *byte i samband med underhåll*: ersättande av komponenter med delar som har identisk funktion och prestanda i samband med förebyggande underhåll och reparationer,

p) *ibruktagande*: alla åtgärder som sammantagna gör att ett delsystem färdigställs för projekterad drift.”

4. Artikel 5 skall ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 skall ersättas med följande:

”1. Varje delsystem skall omfattas av en TSD. Ett delsystem får vid behov omfattas av flera TSD och en TSD kan omfatta flera delsystem. Beslutet att utveckla och/eller se över en TSD och valet av dess tekniska och geografiska tillämpningsområde kräver ett uppdrag enligt artikel 6.1.”

b) Punkt 3 e skall ersättas med följande:

”e) för varje tänkbart fall ange vilka förfaranden som skall tillämpas vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet å ena sidan eller vid EG-kontroll av delsystem å andra sidan; dessa förfaranden skall grunda sig på de moduler som anges i beslut 93/465/EEG,”

c) Följande punkt skall läggas till:

”7. När det är absolut nödvändigt för att uppfylla målen i detta direktiv, får en uttrycklig, klart igenkännlig hänvisning till europeiska standarder eller specifikationer göras i TSD. I detta fall skall dessa europeiska standarder eller specifikationer (eller de relevanta delarna av dessa) anses utgöra bilagor till berörd TSD och blir då obligatoriska så snart denna TSD träder i kraft. Om europeiska standarder eller specifikationer saknas får det, i väntan på att sådana utarbetas, göras hänvisningar till andra klart fastställda, normativa handlingar, och det skall då vara frågan om lätt tillgängliga, offentliga handlingar.”

5. Artikel 6 skall ersättas med följande:

”Artikel 6

1. Förslag till TSD och senare ändringar i TSD skall utarbetas på uppdrag av kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 21.2. De skall utarbetas på byråns ansvar i enlighet med artiklarna 3 och 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr . . ./2003 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen) (*) och i samarbete med de arbetsgrupper som nämns i dessa artiklar.

TSD skall antas och ses över i enlighet med förfarandet i artikel 21.2. Kommissionen skall offentliggöra TSD i Europeiska unionens officiella tidning.

2. Byrån skall ansvara för att förbereda översyn och uppdatering av TSD och förse den kommitté som avses i artikel 21 med lämpliga rekommendationer för att den tekniska utvecklingen eller förändringar i de samhällseliga kraven skall kunna beaktas.

3. Ett förslag till TSD skall utarbetas i två steg.

Under det första steget skall byrån fastställa grundparametrarna för denna TSD samt gränssnitten mot övriga delsystem och varje annat specialfall som krävs. För varje grundparameter och gränssnitt skall de bästa alternativa lösningarna läggas fram och motiveras ur teknisk och ekonomisk synvinkel. Ett beslut skall fattas i enlighet med förfarandet i artikel 21.2, och vid behov skall specialfall anges.

Byrån skall därefter med utgångspunkt i dessa grundparametrar utarbeta ett förslag till TSD. Byrån skall också i förekommande fall beakta tekniska framsteg, redan utfört standardiseringsarbete, befintliga arbetsgrupper och erkänd forskning. En övergripande bedömning av de kostnader och fördelar som genomförandet av TSD kan beräknas medföra skall bifogas förslaget till TSD, och i bedömningen skall den sannolika inverkan på alla operatörer och ekonomiska aktörer framgå.

4. Vid utarbetande, antagande och översyn av varje TSD (inbegripet grundparametrarna) skall hänsyn tas till de kostnader och fördelar som varje övervägd teknisk lösning kan beräknas medföra samt gränssnitten mellan dessa, så att de bästa lösningarna kan hittas och genomföras. Medlemsstaterna skall medverka i bedömningen genom att tillhandahålla nödvändiga uppgifter.

5. Den kommitté som avses i artikel 21 skall regelbundet informeras om arbetet med att utarbeta TSD. Kommittén får under detta arbete ge uppdrag eller utfärda rekommendationer om utformningen av TSD och om kostnadsnyttoanalysen. Kommittén får särskilt, på anmodan av en medlemsstat, begära att alternativa lösningar undersöks och att bedömningen av kostnader och fördelar för dessa alternativa lösningar förs in i den rapport som bifogas förslaget till TSD.

6. När en TSD antas skall dagen för dess ikraftträdande fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 21.2. Om olika delsystem skall tas i bruk samtidigt av skäl som rör den tekniska kompatibiliteten skall dagen för ikraftträdande för motsvarande TSD vara densamma.

7. Vid utarbetande, antagande och översyn av TSD skall användarnas synpunkter beaktas beträffande sådana egenskaper som direkt påverkar de förhållanden under vilka delsystemen används. Byrån skall därför samråda med sammanslutningar och organisationer som företräder användarna under utarbetande och översyn av TSD. Byrån skall till förslaget till TSD bifoga en rapport med resultatet av detta samråd.

Den kommitté som avses i artikel 21 skall fastställa förteckningen över de sammanslutningar och organisationer med vilka samråd skall ske innan uppdraget med den första TSD fastställs, och den kan ses över och uppdateras på begäran av en medlemsstat eller kommissionen.

8. Vid utarbetande, antagande och översyn av TSD skall hänsyn tas till de synpunkter som arbetsmarknadens parter har beträffande villkoren i artikel 5.3 g.

I detta syfte skall arbetsmarknadens parter höras innan förslag till TSD läggs fram för antagande eller översyn inför den kommitté som avses i artikel 21.

Arbetsmarknadens parter skall höras inom ramen för den branschvisa dialogkommitté som inrättats i enlighet med beslut 98/500/EG (**). Arbetsmarknadens parter skall avge sitt yttrande inom tre månader.

(*) EUT L . . .

(**) EGT L 225, 12.8.1998, s. 27."

6. Artikel 7 a skall ersättas med följande:

"a) För ett projekt som gäller en ny linje, för modernisering eller ombyggnad av en befintlig linje eller för en sådan del som avses i artikel 1.1 och som, vid den tidpunkt då TSD offentliggörs, är långt framskriden eller omfattas av ett avtal som håller på att genomföras."

7. Artikel 10 skall ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 skall ersättas med följande:

"2. Varje driftskompatibilitetskomponent skall underställas det förfarande för bedömning av överensstämmelse och lämplighet som anges i berörd TSD och åtföljas av motsvarande intyg."

b) Punkt 3 skall ersättas med följande:

"3. Medlemsstaterna skall anse att en driftskompatibilitetskomponent stämmer överens med de väsentliga kraven om den uppfyller villkoren i motsvarande

TSD eller de europeiska specifikationer som utarbetats för att uppfylla dessa villkor."

c) Punkterna 4 och 5 skall utgå.

8. Artikel 11 skall ersättas med följande:

"Artikel 11

När en medlemsstat eller kommissionen anser att europeiska specifikationer som direkt eller indirekt används för att uppnå målen för detta direktiv inte uppfyller de väsentliga kraven, får beslut om att helt eller delvis återkalla dessa specifikationer från de publikationer där de är införda, eller om att ändra dem, fattas i enlighet med förfarandet i artikel 21.2, efter samråd med den kommitté som inrättats genom direktiv 98/34/EG."

9. Artikel 14 skall ändras på följande sätt:

a) I artikel 14.2 skall följande stycke läggas till:

"För detta ändamål skall de bedömnings- och kontrollförfaranden som anges i strukturella och funktionella TSD tillämpas."

b) Punkt 3 skall ersättas med följande:

"3. Vid modernisering eller ombyggnad skall infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget lämna in en beskrivning av projektet till den berörda medlemsstaten. Medlemsstaten skall behandla ärendet och med hänsyn till den genomförandestrategi som anges i tillämplig TSD avgöra om arbetet är så omfattande att det krävs ett nytt tillstånd för att ta delsystemet i bruk enligt detta direktiv.

Ett sådant nytt tillstånd för ibruktagande skall krävas så snart den övergripande säkerhetsnivån för de berörda delsystemen kan påverkas av det planerade arbetet. Om det behövs ett nytt tillstånd skall medlemsstaten besluta om i vilken utsträckning TSD behöver tillämpas på projektet. Medlemsstaten skall meddela kommissionen och de övriga medlemsstaterna om sitt beslut."

c) Följande punkter skall läggas till:

"4. När medlemsstaterna godkänner att rullande materiel tas i bruk, skall de ansvara för att se till att varje fordon förses med en identifikationskod i alfanumerisk form. Denna kod skall anbringas på varje fordon och föras in i ett nationellt fordonsregister, som skall uppfylla följande kriterier:

a) Registret skall följa de gemensamma specifikationer som anges i punkt 5.

b) Registret skall föras och uppdateras av ett organ som skall vara oberoende i förhållande till alla järnvägsföretag.

- c) Registret skall vara tillgängligt för de säkerhetsmyndigheter och undersökningsorgan som utses enligt artiklarna 16 och 21 Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/.../EG av den ... om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet) (*). Det skall likaså, vad avser alla legitima förfrågningar, vara tillgängligt för de regleringsorgan som utses inom ramen för artikel 30 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (**), samt för byrån, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

När det gäller rullande materiel som tas i bruk för första gången i ett tredje land får medlemsstaterna acceptera fordon som är klart identifierade enligt ett annat kodsystäm. Om en medlemsstat har tillåtit att ett sådant fordon tas i bruk inom landets territorium, måste det emellertid vara möjligt att återfinna motsvarande uppgifter, som anges i punkt 5 c–5 e nedan, i registret.

5. De gemensamma specifikationerna för registret skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 21.2, på grundval av det förslag till specifikationer som utarbetas av byrån. Detta förslag till specifikationer skall omfatta innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftsätt, regler för inmatning av och åtkomst till data. Registret skall innehålla åtminstone följande uppgifter:

- a) Hänvisningar till EG-kontrollförklaringen och utfärdande myndighet.
- b) Hänvisningar till det register över rullande materiel som avses i artikel 24.
- c) Uppgifter om fordonets ägare eller leasingtagare.
- d) Eventuella begränsningar i villkoren för fordonets användning.
- e) Säkerhetskritiska uppgifter rörande planen för fordonets underhåll.

(*) EUT L ...

(**) EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet ändrat genom kommissionens beslut 2002/844/EG (EGT L 289, 26.10.2002, s. 30)."

10. Artikel 16.3 skall ersättas med följande:

(*) Ett år efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

"3. När TSD saknas, inbegripet de fall när en avvikelse har meddelats enligt artikel 7, skall medlemsstaterna till de övriga medlemsstaterna och kommissionen överlämna en förteckning för varje delsystem över de tekniska föreskrifter som tillämpas för att tillgodose de väsentliga kraven. Detta skall ske före den... (*) och därefter vid varje ändring i förteckningen över de tekniska föreskrifterna. Vid detta tillfälle skall medlemsstaterna även utse de organ som med avseende på dessa tekniska föreskrifter skall svara för att genomföra det kontrollförfarande som avses i artikel 18."

11. I artikel 17 skall följande stycke läggas till:

"Om så är fallet, skall en översyn av TSD genomföras i enlighet med artikel 6.2. Om vissa tekniska aspekter som hänför sig till väsentliga krav inte på ett explicit sätt kan behandlas i en TSD, skall dessa aspekter tydligt anges i en bilaga till TSD. För dessa aspekter skall artikel 16.3 tillämpas."

12. Artikel 20.5 skall ersättas med följande:

"5. Kommissionen skall inrätta en samordningsgrupp för anmälda organ (nedan kallad 'samordningsgruppen'), som skall diskutera alla frågor rörande tillämpningen av förfarandena för bedömning av överensstämmelse och lämplighet som avses i artikel 13 och av kontrollförfarandet som avses i artikel 18 eller rörande tillämpningen av TSD inom detta område. Företrädare för medlemsstaterna får delta i samordningsgruppens överläggningar som observatörer.

Kommissionen och observatörerna skall informera den kommitté som avses i artikel 21 om samordningsgruppens överläggningar. Kommissionen skall när så är lämpligt, föreslå de åtgärder som är nödvändiga för att avhjälpa problemen.

Vid behov skall samordningen med det anmälda organet genomföras i enlighet med artikel 21."

13. I artikel 21 skall följande punkt läggas till:

"4. Kommittén får vid behov tillsätta arbetsgrupper som skall bistå kommittén vid fullgörandet av dess uppgifter, särskilt för att samordna de anmälda organen."

14. Följande artiklar skall läggas till:

"Artikel 21 a

Kommissionen får förelägga kommittén alla frågor som rör genomförandet av detta direktiv. Om så krävs, skall kommissionen anta en rekommendation om genomförande i enlighet med förfarandet i artikel 21.2.

Artikel 21 b

Bilagorna II–VI får ändras i enlighet med förfarandet i artikel 21.2.”

15. Artikel 23 skall ersättas med följande:

”Artikel 23

1. Prioriteringsordningen för antagande av TSD är följande, utan att detta påverkar ordningen för fastställande av uppdrag enligt artikel 6.1:

- a) Den första TSD-gruppen skall omfatta kontrollstyrning och signalering, telematikapplikationer för godstrafik, drift och trafikledning (inbegripet personalens kvalifikationer för den gränsöverskridande trafiken i enlighet med kriterierna i bilagorna II och III), godsvagnar, bullerstörningar som hänger samman med den rullande materielen och infrastrukturen. När det gäller den rullande materielen skall den som är avsedd för internationellt bruk utvecklas i första hand.
- b) Följande aspekter skall dessutom behandlas beroende på de resurser som kommissionen och byrån förfogar över: telematikapplikationer för persontrafik, underhåll med särskild uppmärksamhet på säkerheten, passagerarvagnar, lok och motorvagnståg, infrastruktur, energi, luftföroreningar. När det gäller den rullande materielen skall den som är avsedd för internationellt bruk utvecklas i första hand.
- c) På begäran av kommissionen, en medlemsstat eller byrån får kommittén i enlighet med förfarandet i artikel 21.2 besluta att utarbeta en TSD för ett kompletterande område, förutsatt att det berör ett delsystem enligt bilaga II.

2. Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 21.2 upprätta ett arbetsprogram som tar hänsyn till den prioriteringsordning som anges ovan i punkt 1 och övriga uppgifter som tilldelas den genom detta direktiv.

De TSD som ingår i den första gruppen enligt punkt 1 a skall utarbetas senast den 20 april 2004.

3. Arbetsprogrammet skall innehålla följande steg:

- a) En plan utarbetas för det konventionella järnvägssystemet med utgångspunkt i ett förslag från byrån och grundad på en förteckning över delsystemen (bilaga II), vilken gör det möjligt att garantera enhetlighet mellan olika TSD. Planen skall bland annat innehålla systemets grundläggande delar och deras gränssnitt och skall tjäna som referens för avgränsningen av respektive TSD:s tillämpningsområde.

- b) En mall för utarbetande av TSD fastställs.

- c) En metod för kostnadsnyttoanalys av de lösningar som anges i TSD fastställs.

- d) De uppdrag som kommer att behövas för utarbetandet av TSD fastställs.

- e) Grundparametrar för varje TSD fastställs.

- f) Förslagen till standardiseringsprogram godkänns.

- g) Övergångsperioden mellan tidpunkten för ikraftträdandet av direktiv 2003/.../EG (*) och offentliggörandet av TSD administreras, samt det referenssystem som avses i artikel 25 antas.

(*) EUT L ...”

16. Artikel 24.2 skall ersättas med följande:

”2. En kopia av dessa register skall överlämnas till de berörda medlemsstaterna och till byrån samt göras tillgänglig för berörda parter, däribland åtminstone de professionella aktörerna från sektorn.”

17. Artikel 25.1 skall ersättas med följande:

”1. På grundval av uppgifter som lämnas av medlemsstaterna enligt artikel 16.3 samt branschens tekniska dokument och relevanta internationella avtal skall byrån i enlighet med artiklarna 3 och 12 i förordning (EG) nr .../2003 (*) utarbeta ett förslag till referenssystem med de tekniska föreskrifter som ligger till grund för den nuvarande graden av driftskompatibilitet mellan de linjer och den rullande materiel som kommer att läggas till detta direktivs tillämpningsområde enligt artikel 1.3. Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 21.2 granska förslaget och besluta om detta kan utgöra ett referenssystem i avvaktan på att TSD antas.”

18. Bilaga I skall ersättas med texten i bilaga III till detta direktiv.

19. I bilaga VII.2 skall följande stycke läggas till:

”I synnerhet måste organet och den personal som ansvarar för kontrollerna till funktionen vara oberoende av de myndigheter som utsetts att utfärda tillstånd för ibruktagande inom ramen för detta direktiv, tillstånd inom ramen för rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag (*), och säkerhetsintyg inom ramen för direktiv 2003/.../EG (**), liksom av de organ som ansvarar för utredningar vid olyckor.

(*) EGT L 143, 27.6.1995, s. 70. Direktivet ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG (EGT L 75, 15.3.2001, s. 26).”

(*) Nummer på järnvägsbyråförordningen.

(**) Nummer på järnvägssäkerhetsdirektivet.

20. Bilaga VIII skall utgå.

Artikel 3

Kommissionen skall vidta alla åtgärder som krävs för att se till att tillämpningen av detta direktiv i möjligaste mån tryggar det TSD-utvecklingsarbete som redan påbörjats inom ramen för direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG samt se till att projekt som redan är långt framskridna när detta direktiv träder i kraft inte påverkas.

Artikel 4

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den ... (*). De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hän-

visning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

Artikel 5

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 6

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i ...

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

(*) 24 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

BILAGA I

"BILAGA I

DET TRANSEUROPEISKA JÄRNVÄGSSYSTEMET FÖR HÖGHASTIGHETSTÅG

1. INFRASTRUKTUR

Infrastrukturen för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg utgörs av den infrastruktur av linjer i det transeuropeiska transportnätet som fastställs i Europaparlamentets och rådets beslut 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet ⁽¹⁾ eller i senare ändringar av beslutet föranledda av den revidering som avses i artikel 21 i beslutet.

Järnvägslinjer för höghastighetståg omfattar

- linjer som särskilt konstruerats för höghastighetståg och som utrustats för hastigheter på i allmänhet 250 km/tim eller däröver,
- linjer som särskilt byggts om för höghastighetståg och som utrustats för hastigheter på cirka 200 km/tim,
- linjer som särskilt byggts om för höghastighetståg och av specifik karaktär till följd av topografi, höjdskillnader eller stadsbebyggelse, där hastigheten måste anpassas från fall till fall.

Infrastrukturen omfattar systemen för trafikledning, lokalisering och navigering; tekniska installationer för databehandling och telekommunikation för persontrafik på dessa linjer för att garantera säker och samstämd drift av nätet och effektiv trafikledning.

2. RULLANDE MATERIEL

Den rullande materiel som avses i detta direktiv utgörs av tåg konstruerade för att framföras

- med en hastighet på minst 250 km/tim på de linjer som särskilt anläggs för höghastighetståg, samtidigt som det under lämpliga förhållanden skall vara möjligt att uppnå hastigheter på över 300 km/tim, eller
- med en hastighet på omkring 200 km/tim på linjerna i punkt 1 vid kompatibilitet med dessa linjers prestanda.

3. KOMPATIBILITET HOS DET TRANSEUROPEISKA JÄRNVÄGSSYSTEMET FÖR HÖGHASTIGHETSTÅG

För att järnvägstransporterna i Europa skall kunna hålla hög kvalitet krävs bland annat en utomordentligt god kompatibilitet mellan infrastrukturen (i vid mening, dvs. inbegripet delsystemens fasta installationer) och den rullande materielen (inbegripet komponenter ombord i delsystemen). Prestanda, säkerhet, tjänstens kvalitet och kostnaderna är beroende av denna kompatibilitet."

⁽¹⁾ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1. Beslutet ändrat genom beslut nr 1346/2001/EG av den 22 maj 2001 (EGT L 185, 6.7.2001, s. 1).

*BILAGA II**"BILAGA II***DELSYSTEM****1. FÖRTECKNING ÖVER DELSYSTEMEN**

I enlighet med detta direktiv får det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg indelas i delsystem, som motsvarar antingen

a) strukturellt definierade områden som

- infrastruktur,
- energi,
- kontrollstyrning och signalering,
- drift och trafikledning,
- rullande materiel, eller

b) funktionellt definierade områden som

- underhåll,
- telematikillämpningar avsedda för person- och godstrafik.

2. OMRÅDEN SOM SKALL BEHANDLAS

För varje delsystem skall en förteckning över aspekter med anknytning till driftskompatibiliteten upprättas i uppdragen till den byrå som skall utarbeta förslag till TSD.

Enligt artikel 6.1 skall dessa uppdrag fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 21.2.

Förteckningen över de aspekter med anknytning till driftskompatibiliteten som upprättas i uppdragen skall i förekommande fall preciseras av byrån i enlighet med artikel 5.3 c."

BILAGA III

"BILAGA I

DET TRANSEUROPEISKA JÄRNVÄGSSYSTEMET FÖR KONVENTIONELLA TÅG

1. INFRASTRUKTUR

Infrastrukturen för det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg utgörs av den infrastruktur av linjer i det transeuropeiska transportnät som fastställs i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet ⁽¹⁾ eller i senare ändringar av beslutet föranledda av den revidering som avses i artikel 21 i beslutet.

I enlighet med detta direktiv får nätet delas in i följande kategorier:

Linjer avsedda för persontrafik.

Linjer avsedda för blandad trafik (person- och godstrafik).

Linjer särskilt anlagda eller ombyggda för godstrafik.

Knutpunkter för persontrafik.

Knutpunkter för godstrafik, inkl. intermodala terminaler.

Anslutningsspår mellan de uppräknade delarna.

Infrastrukturen omfattar systemen för trafikledning, lokalisering och navigering; tekniska installationer för databehandling och telekommunikation för fjärrtrafik med passagerare och gods på detta nät för att garantera säkra och samstämd drift av nätet och effektiv trafikledning.

2. RULLANDE MATERIEL

Rullande materiel omfattar all materiel som kan förväntas trafikera hela eller delar av det transeuropeiska järnvägsnätet för konventionella tåg, bland annat

motorvagnståg med el- eller förbränningsmotordrift,

lok med el- eller förbränningsmotordrift,

personvagnar,

godsvagnar, inbegripet rullande materiel konstruerad för transport av lastbilar.

Mobil utrustning för konstruktion och underhåll av järnvägsinfrastruktur ingår men prioriteras inte i första hand.

Var och en av kategorierna ovan delas in i

rullande materiel för internationell användning,

rullande materiel för nationell användning.

3. KOMPATIBILITET HOS DET TRANSEUROPEISKA JÄRNVÄGSNÄTET FÖR KONVENTIONELLA TÅG

För att järnvägstransporterna i Europa skall kunna hålla hög kvalitet krävs bland annat en utomordentligt god kompatibilitet mellan infrastrukturen (i vid mening, dvs. inbegripet delsystemens fasta installationer) och den rullande materielen (inbegripet komponenter ombord i delsystemen). Prestanda, säkerhet, tjänstens kvalitet och kostnaderna är beroende av denna kompatibilitet.

⁽¹⁾ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1. Beslutet ändrat genom beslut nr 1346/2001/EG (EGT L 185, 6.7.2001, s. 1).

4. UTVIDGNING AV TILLÄMPNINGSSOMRÅDET

1. Underkategorier av linjer och rullande materiel

För att åstadkomma driftskompatibilitet skall det vid behov skapas ytterligare underkategorier för alla kategorier av järnvägslinjer och rullande materiel som anges i denna bilaga. Om så är nödvändigt kan de funktionella och tekniska specifikationerna i artikel 5.3 variera efter underkategori.

2. Kostnadsskydd

I kostnadsnyttoanalysen för de föreslagna åtgärderna skall man bland annat beakta följande:

- Kostnaden för den föreslagna åtgärden.
- Minskade kapitalkostnader och utgifter genom stordriftsfördelar och bättre utnyttjande av rullande materiel.
- Minskade investeringar och underhålls- och driftskostnader genom ökad konkurrens mellan tillverkare och underhållsföretag.
- Miljöfördelar genom tekniska förbättringar av järnvägssystemet.
- Ökad driftssäkerhet.

I bedömningen skall dessutom den sannolika inverkan på alla operatörer och ekonomiska aktörer framgå.”

RÅDETS MOTIVERING ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Se sidan 3 i detta nummer av EUT.

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 55/2003**antagen av rådet den 26 juni 2003****inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/.../EG 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**

(2003/C 270 E/03)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIVmed beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 71.1 i detta,med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽²⁾,med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽³⁾,i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽⁴⁾, och

av följande skäl:

- (1) För att fullfölja insatserna att skapa en gemensam marknad för järnvägstrafiken, som inleddes genom rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar ⁽⁵⁾, är det nödvändigt att inrätta en gemensam ramlagstiftning för säkerheten på järnvägarna. Medlemsstaterna har fram till nu utarbetat sina säkerhetsbestämmelser och säkerhetsstandarder enligt egna tekniska och driftsmässiga mönster. Samtidigt har skillnader i principer, tillvägagångssätt och kultur gjort det svårt att övervinna tekniska hinder och etablera internationell trafikverksamhet.
- (2) Genom direktiv 91/440/EEG, rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag ⁽⁶⁾ samt

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg ⁽⁷⁾ tas de första stegen mot en reglering av den europeiska marknaden för järnvägstrafik genom att marknaden öppnas för internationell godstrafik. Säkerhetsbestämmelserna har dock visat sig vara otillräckliga, och det kvarstår skillnader mellan säkerhetskraven, vilket hindrar järnvägstrafiken i gemenskapen från att fungera optimalt. Det är särskilt viktigt att harmonisera säkerhetsbestämmelsernas innehåll, säkerhetsintygen för järnvägsföretag, säkerhetsmyndigheternas uppgifter och ansvarsområden samt rutinerna för olycksutredning.

- (3) Tunnelbanor, spårvägar och andra järnvägssystem för lätt trafik omfattas i många medlemsstater av lokala eller regionala säkerhetsbestämmelser, dvs. tillsynen utövas ofta av lokala eller regionala myndigheter, och de omfattas då inte av kraven på gemenskapsomfattande driftskompatibilitet och tillståndsgivning. För spårvägar gäller dessutom ofta lagstiftning om vägtrafiksäkerhet, och de kan därför inte helt och hållet täckas in av bestämmelserna om järnvägssäkerhet. Av dessa skäl, och i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget, bör medlemsstaterna ha möjlighet att undanta sådana lokala järnvägssystem från detta direktivs räckvidd.
- (4) Säkerhetsnivåerna inom gemenskapens järnvägssystem är i allmänhet höga, särskilt i jämförelse med dem som gäller för vägtrafik. Det är viktigt att säkerhetsnivån upprätthålls under den pågående strukturovandlingen som innebär att självregleringen inom järnvägssektorn i allt större utsträckning ersätts av offentlig reglering. Säkerheten bör förbättras ytterligare i takt med den tekniska och vetenskapliga utvecklingen, när det är rimligen genomförbart och under hänsynstagande till järnvägstrafikens konkurrenskraft.
- (5) Alla de som driver järnvägssystem, dvs. infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget, bör ha fullt ansvar för säkerheten i sina respektive delar av systemet. När så är lämpligt bör de samarbeta om åtgärder för riskhantering. Medlemsstaterna bör göra klar åtskillnad mellan detta omedelbara säkerhetsansvar och den uppgift att tillhandahålla nationell ramlagstiftning och utöva tillsyn över operatörernas säkerhetsresultat som ankommer på säkerhetsmyndigheterna.

⁽¹⁾ EGT C 126 E, 28.5.2002, s. 332.

⁽²⁾ EUT C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽³⁾ EUT C 66, 19.3.2003, s. 5.

⁽⁴⁾ Europaparlamentets yttrande av den 14 januari 2003 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 26 juni 2003 och Europaparlamentets beslut av den ... (ännu ej offentliggjort i EUT).

⁽⁵⁾ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG (EGT L 75, 15.3.2001, s. 1).

⁽⁶⁾ EGT L 143, 27.6.1995, s. 70. Direktivet ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG (EGT L 75, 15.3.2001, s. 26).

⁽⁷⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet ändrat genom kommissionens beslut 2002/844/EG (EGT L 289, 26.10.2002, s. 30).

- (6) Säkerhetskraven för de transeuropeiska järnvägsnätens delsystem fastställs i rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg ⁽¹⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg ⁽²⁾. I dessa direktiv fastställs det emellertid inte några gemensamma krav på systemnivå, och de innehåller inte heller några ingående bestämmelser om reglering, hantering och tillsyn när det gäller säkerhetsfrågor. När delsystemens minimisäkerhetsnivåer har fastställts genom tekniska specifikationer för driftskompatibilitet kommer det att bli ännu viktigare att fastställa säkerhetsmål även på systemnivå.
- (7) Gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder bör införas stegvis så att en hög säkerhetsnivå kan upprätthållas och, vid behov samt i den mån det är rimligen genomförbart, förbättras. De bör tillhandahålla hjälpmedel för bedömning av säkerhetsnivån och operatörernas säkerhetsresultat, såväl på gemenskapsnivå som i de enskilda medlemsstaterna.
- (8) Informationen om järnvägssystemens säkerhet är knapp och i allmänhet inte offentlig. Det är således nödvändigt att fastställa gemensamma säkerhetsindikatorer för att kunna bedöma om systemet uppfyller de gemensamma säkerhetsmålen och underlätta kontrollen av järnvägssäkerheten. Nationella definitioner av gemensamma säkerhetsindikatorer får emellertid tillämpas under en övergångsperiod och vederbörlig hänsyn bör därför tas till i vilken utsträckning gemensamma definitioner av de gemensamma säkerhetsindikatorerna har utarbetats när den första uppsättningen gemensamma säkerhetsmål utformas.
- (9) Nationella säkerhetsbestämmelser, som ofta baseras på nationella tekniska standarder, bör successivt ersättas av bestämmelser som vilar på gemensamma standarder fastställda genom tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Nya nationella bestämmelser bör överensstämma med gemenskapslagstiftningen och underlätta övergången till en gemensam modell för arbetet med järnvägssäkerhet. Samråd med alla berörda parter bör därför ske innan en medlemsstat antar en nationell säkerhetsbestämmelse som kräver en högre säkerhetsnivå än de gemensamma säkerhetsmålen. Om en sådan bestämmelse påverkar järnvägsföretag från andra medlemsstater bör detta nya utkast till bestämmelse anmälas till kommissionen.
- (10) Utarbetandet av gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer, liksom behovet av att underlätta det arbete som skall leda till en gemensam modell för arbetet med järnvägssäkerhet, kräver tekniskt stöd på gemenskapsplanet. Europeiska järnvägsbyrån, som inrättas genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr .../2003 ⁽³⁾, har fått i uppgift att utfärda rekommendationer om gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer och om ytterligare harmoniseringsåtgärder, samt att kontrollera järnvägssäkerhetens utveckling inom gemenskapen.
- (11) Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör vid utövandet av sina förpliktelser och uppfyllandet av sitt ansvar använda sig av ett säkerhetsstyrningssystem som uppfyller gemenskapens krav och innehåller gemensamma delar. Information om säkerheten och införandet av säkerhetsstyrningssystemet bör överlämnas till respektive medlemsstats säkerhetsmyndighet.
- (12) I säkerhetsstyrningssystemet bör hänsyn tas till att rådets direktiv 89/391/EG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet ⁽⁴⁾, och tillhörande enskilda direktiv av betydelse i sammanhanget, äger full tillämplighet på skyddet av järnvägsanställdas hälsa och säkerhet. I säkerhetsstyrningssystemet bör även hänsyn tas till bestämmelserna i rådets direktiv 96/49/EG av den 23 juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg ⁽⁵⁾.
- (13) För tryggandet av en hög nivå på järnvägssäkerheten och likvärdiga villkor för samtliga järnvägsföretag bör företagen omfattas av samma säkerhetskrav. Säkerhetsintyget bör visa att järnvägsföretaget har inrättat sitt säkerhetsstyrningssystem och kan uppfylla tillämpliga säkerhetsstandarder och säkerhetsbestämmelser. För den internationella trafiken bör det vara tillräckligt att säkerhetsstyrningssystemet är godkänt i en medlemsstat, och att godkännandet ges giltighet i hela gemenskapen. Om däremot nationella bestämmelser följs, bör ytterligare certifiering krävas i varje medlemsstat. Slutmålet bör vara att införa ett gemensamt säkerhetsintyg som gäller inom hela gemenskapen.
- (14) Förutom de säkerhetskrav som fastställs i säkerhetsintyget måste järnvägsföretag med tillstånd följa nationella krav, som skall vara förenliga med gemenskapslagstiftningen och tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt, avseende hälsa, säkerhet, sociala förhållanden, inbegripet rättsliga bestämmelser om körtid, och arbetstagares och konsumenters rättigheter enligt bestämmelserna i artiklarna 6 och 12 i direktiv 95/18/EG.
- (15) Varje infrastrukturförvaltare har ett huvudansvar för att det egna järnvägsnätet har en säker konstruktion, säkert underhåll och säker drift. Parallellt med säkerhetsintyget för järnvägsföretag bör infrastrukturförvaltaren bli föremål för ett säkerhetstillstånd från säkerhetsmyndighetens sida när det gäller säkerhetsstyrningssystemet och andra bestämmelser för att uppfylla säkerhetskraven.

⁽¹⁾ EGT L 235, 17.9.1996, s. 6.

⁽²⁾ EGT L 110, 20.4.2001, s. 1.

⁽³⁾ EUT L ...

⁽⁴⁾ EGT L 183, 29.6.1989, s. 1.

⁽⁵⁾ EGT L 235, 17.9.1996, s. 25. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/29/EG (EUT L 90, 8.4.2003, s. 47).

- (16) Medlemsstaterna bör göra insatser för att stödja järnvägsföretag som ansöker om tillträde till marknaden. Medlemsstaterna bör framför allt lämna information och utan dröjsmål handlägga ansökningar om säkerhetsintyg. För järnvägsföretag är det viktigt att förfarandena är lika i de olika medlemsstaterna. Även om säkerhetsintyget under överskådlig framtid kommer att ha nationella inslag bör det ändå vara möjligt att harmonisera de delar av intyget som är gemensamma och underlätta utarbetandet av en gemensam mall för intygen.
- (17) Certifiering av ombordpersonal och tillstånd till ibruktagande av redan godkänd rullande materiel på olika nationella järnvägsnät utgör ofta oöverstigliga hinder för nya marknadsaktörer. Medlemsstaterna bör säkerställa att resurser för utbildning och certifiering av ombordpersonal som behövs för att uppfylla kraven enligt nationella bestämmelser finns tillgängliga för järnvägsföretag som ansöker om ett säkerhetsintyg. Ett gemensamt förfarande bör inrättas när det gäller tillstånd till ibruktagande av redan godkänd rullande materiel.
- (18) Som ett inslag i den nya gemensamma ramlagstiftningen för järnvägssäkerhet bör nationella myndigheter med uppgift att reglera och utöva tillsyn över järnvägssäkerheten inrättas i samtliga medlemsstater. För att underlätta samarbetet mellan dessa myndigheter på gemenskapsnivå bör samma minimikrav gälla i fråga om deras arbetsuppgifter och ansvar. De nationella säkerhetsmyndigheterna bör åtnjuta en hög grad av självständighet. De bör utföra sina uppgifter på ett öppet och icke-diskriminerande sätt för att bidra till skapandet av ett gemensamt järnvägssystem inom gemenskapen och samarbeta för att samordna sina principer för beslutsfattande, särskilt med avseende på utfärdandet av säkerhetsintyg för järnvägsföretag som bedriver internationell trafik.
- (19) Det är sällsynt med allvarliga järnvägsolyckor. De kan emellertid få katastrofala följder och skapa oro bland allmänheten när det gäller järnvägssystemets säkerhetsnivå. Alla sådana olyckor bör därför utredas ur säkerhetssynpunkt för att undvika att de upprepas, och resultaten från utredningarna bör offentliggöras. Andra olyckor och tillbud kan vara klara signaler om risker för allvarliga olyckor och bör utredas i säkerhetssyfte även de, när så erfordras.
- (20) En säkerhetsutredning bör hållas åtskild från en rättslig utredning av samma tillbud och utredarna bör ges tillgång till bevisning och vittnen. Utredningen bör utföras av ett permanent organ, som är självständigt i förhållande till aktörerna inom järnvägssektorn. Organet bör fungera på ett sätt som förhindrar intressekonflikter och varje eventuell inblandning i orsakerna till de händelser som utreds. Framför allt bör dess oberoende inte påverkas, om det har en nära koppling till den nationella säkerhetsmyndigheten eller det organ som reglerar järnvägsverksamheten när det gäller organisation och rättslig struktur. Utredningarna bör utföras med så stor öppenhet som möjligt. Utredningsorganet bör för varje händelse inrätta en utredningsgrupp med erforderlig sakkunskap för att kartlägga de omedelbara och bakomliggande orsakerna.
- (21) Utredningsrapporter och eventuella resultat och rekommendationer ger viktig information som kan användas för att förbättra järnvägssäkerheten ytterligare, och de bör offentliggöras på gemenskapsnivå. De som säkerhetsrekommendationerna riktar sig till bör vidta åtgärder och åtgärderna återrapporteras till utredningsorganet.
- (22) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden – att samordna verksamheten i medlemsstaterna för att reglera och utöva tillsyn över säkerheten och utreda olyckor samt att på gemenskapsplanet införa gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsindikatorer och gemensamma krav på säkerhetsintyg – inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av åtgärdens stora omfattning, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (23) De åtgärder som är nödvändiga för genomförandet av detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter (¹).
- (24) Detta direktiv syftar till att omorganisera och sammanföra relevant gemenskapslagstiftning om järnvägssäkerhet. Följaktligen bör de bestämmelser om järnvägsföretagens säkerhetsintyg som tidigare fanns i direktiv 2001/14/EG upphävas tillsammans med samtliga hänvisningar till säkerhetsintyg. Direktiv 95/18/EG innehåller krav på driftpersonals säkerhetskvalifikationer och säkerhet för rullande materiel, vilka omfattas av kraven på säkerhetsintyg i det här direktivet, varför de inte längre bör ingå i tillståndskraven. Ett järnvägsföretag med trafiktillstånd bör inneha ett säkerhetsintyg för att beviljas tillträde till järnvägsinfrastrukturen.
- (25) Medlemsstaterna bör fastställa påföljdsbestämmelser som är tillämpliga på överträdelser av detta direktiv och se till att dessa bestämmelser tillämpas. Påföljderna måste vara effektiva, proportionella och avskräckande.

(¹) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

INLEDANDE BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte

Syftet med detta direktiv är att se till att säkerheten på gemenskapens järnvägar utvecklas och förbättras genom följande åtgärder:

- a) Harmonisering av regleringssystemen i medlemsstaterna.
- b) Fastställande av ansvarsfördelningen mellan aktörerna.
- c) Utarbetande av gemensamma säkerhetsmål och säkerhetsmetoder.
- d) Krav på att varje medlemsstat skall inrätta en säkerhetsmyndighet och ett organ för utredning av olyckor och tillbud.
- e) Fastställande av gemensamma principer för hantering, reglering och tillsyn när det gäller järnvägssäkerheten.

Artikel 2

Räckvidd

1. Detta direktiv skall 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 och infrastrukturförvaltare.

2. Medlemsstaterna får undanta följande från detta direktivs tillämpningsområde:

- a) Tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem.
- b) Nät som är funktionellt helt åtskilda från resten av järnvägssystemet och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt järnvägsföretag som enbart använder dessa nät.
- c) Privatägd järnvägsinfrastruktur som används enbart för infrastrukturförvaltarens egen godstrafik.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

- a) *järnvägssystem*: samtliga strukturella och funktionella delsystem, såsom de definieras i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG, samt förvaltning och drift av systemet som helhet.

- b) *infrastrukturförvaltare*: organ eller företag som framför allt ansvarar för inrättande och underhåll av järnvägsinfrastruktur eller delar av den, enligt definitionen i artikel 3 i direktiv 91/440/EEG, vilket även kan omfatta förvaltning av kontroll- och säkerhetshandlingssystem för infrastrukturen. Infrastrukturförvaltarens uppgifter i ett järnvägsnät eller en del av ett nät kan tilldelas olika organ eller företag.

- c) *järnvägsföretag*: järnvägsföretag enligt definitionen i direktiv 2001/14/EG, samt andra offentliga eller privata företag vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- och/eller persontrafik på järnväg med krav på att företaget skall sörja för traktion (dragkraft); här innefattas även företag som endast tillhandahåller traktion.

- d) *tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD)*: specifikationer som varje delsystem eller del av ett sådant omfattas av för att de grundläggande kraven skall uppfyllas och för att driftskompatibiliteten skall tryggas hos det transeuropeiska järnvägssystemen för höghastighetståg och för konventionella tåg i enlighet med direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG

- e) *gemensamma säkerhetsmål*: den lägsta säkerhetsnivå som måste uppnås för olika delar av järnvägssystemet (som system för konventionella tåg, höghastighetståg, längre järnvägstunnlar eller linjer som enbart används för godstrafik) och för systemet i dess helhet, uttryckt i kriterier för en acceptabel risknivå.

- f) *gemensamma säkerhetsmetoder*: metoder som skall utarbetas för beskrivning av hur säkerhetsnivåer samt uppnåendet av säkerhetsmål och uppfyllandet av andra säkerhetskrav skall bedömas.

- g) *säkerhetsmyndighet*: nationellt organ som har tilldelats uppgifter med anknytning till järnvägssäkerhet i enlighet med detta direktiv eller något binationellt organ som medlemsstaterna anförtrott dessa uppgifter för att uppnå en enhetlig säkerhetsordning om specialiserad gränsöverskridande infrastruktur.

- h) *nationella säkerhetsbestämmelser*: alla bestämmelser som innehåller krav på järnvägssäkerhet och som har införts på medlemsstatsnivå och som är tillämpliga på mer än en järnvägsföretag oavsett vilket organ som har utfärdat dem.

- i) *säkerhetsstyrningssystem*: organisation och åtgärder som införts av en infrastrukturförvaltare eller en järnvägsföretag för att trygga en säker verksamhet.

- j) *utredningsledare*: en person som ansvarar för organisation, utförande och övervakning av en utredning.
- k) *olycka*: en oönskad eller ouppstått plötslig händelse, eller en viss följd av sådana händelser, som får skadliga följder; olyckor indelas i följande kategorier: kollisioner, urspårningar, plankorsningsolyckor, personolyckor som orsakas av rullande materiel i rörelse, bränder och övriga olyckor.
- l) *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 liknande olycka med uppenbara konsekvenser för regleringen av järnvägssäkerheten eller säkerhetshanteringen; med omfattande skador avses skador vars kostnad utredningsorganet omedelbart kan uppskatta till sammanlagt minst 2 miljoner euro.
- m) *tillbud*: händelse som inte utgör en olycka eller allvarlig olycka, men som har samband med tågtrafiken och påverkar säkerheten i verksamheten.
- n) *utredning*: en process som utförs 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.
- o) *orsaker*: handling, underlåtenhet, händelser eller omständigheter, eller en kombination, som har lett till en olycka eller ett tillbud.
- p) *byrån*: Europeiska järnvägsbyrån, dvs. gemenskapens byrå med uppgift att ansvara för säkerhet och driftskompatibilitet inom järnvägssektorn.
- q) *anmälda organ*: organ som ansvarar för att bedöma driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse och lämplighet eller för att utvärdera EG:s förfarande för kontroll av delsystemen, enligt definitionen i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG.
- r) *driftskompatibilitetskomponent*: grundläggande komponent, grupp av komponenter, konstruktionsdel eller komplett utrustning som integrerats eller är avsedd att integreras i ett delsystem, som driftskompatibiliteten i järnvägssystemet för höghastighetståg eller konventionella tåg är direkt eller indirekt beroende av, enligt definitionen i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG. Begreppet "komponent" omfattar såväl materiella objekt som immateriella objekt, såsom programvara.

KAPITEL II

UTVECKLING OCH HANTERING AV SÄKERHET

Artikel 4

Utveckling och förbättring av järnvägssäkerhet

1. Medlemsstaterna skall se till att järnvägssäkerheten upprätthålls generellt och att den, i den mån detta är rimligt

genomförbart, kontinuerligt förbättras med beaktande av utvecklingen av gemenskapslagstiftningen och tekniska och vetenskapliga framsteg, och att förebyggande av allvarliga olyckor prioriteras.

Medlemsstaterna skall se till att säkerhetsbestämmelser fastställs, tillämpas och upprätthålls på ett öppet och icke-diskriminerande sätt för att främja skapandet av ett gemensamt europeiskt järnvägstransportsystem.

2. Medlemsstaterna skall se till att ansvaret för en säker drift av järnvägssystemet och riskhanteringen för detsamma läggs på infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen, varvid de skall vara skyldiga att genomföra nödvändiga åtgärder för riskhantering, i samarbete med varandra där det är lämpligt, tillämpa nationella säkerhetsbestämmelser och säkerhetsstandarder och inrätta säkerhetsstyrningssystem i enlighet med detta direktiv.

Utan att det inverkar på det civilrättsliga skadeståndsansvar som följer av medlemsstaternas rättsliga bestämmelser skall varje infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvara för sina respektive delar av systemet och för en säker drift av dessa, inklusive materieförsörjning och upphandling av tjänster, gentemot användare, kunder och tredje part.

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 skall medlemsstaterna samla in information om gemensamma säkerhetsindikatorer med hjälp av de årsrapporter från säkerhetsmyndigheterna som avses i artikel 18.

Det första referensåret för de gemensamma säkerhetsindikatorerna skall vara . . . (*), vilket skall tas upp i den årsrapport som läggs fram året därpå.

De gemensamma säkerhetsindikatorerna skall fastställas i enlighet med bilaga I.

2. Före den . . . (**) skall bilaga I omarbetas i enlighet med förfarandet i artikel 27.2, särskilt i syfte att inkludera gemensamma definitioner av de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för beräkning av kostnaderna för olyckor.

Artikel 6

Gemensamma säkerhetsmetoder

1. En första uppsättning gemensamma säkerhetsmetoder, som åtminstone skall omfatta de metoder som anges i punkt 3 a, skall antas av kommissionen före den . . . (***) i enlighet med förfarandet i artikel 27.2. De skall offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

(*) Två år efter det att direktivet har trätt i kraft.

(**) Fem år efter det att direktivet har trätt i kraft.

(***) Fyra år efter det att direktivet har trätt i kraft.

En andra uppsättning gemensamma säkerhetsmetoder, som skall omfatta den återstående delen av de metoder som anges i punkt 3, skall antas av kommissionen före den ... (*) i enlighet med förfarandet i artikel 27.2. De skall offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

2. Förslag till gemensamma säkerhetsmetoder och till omarbetade sådana skall utarbetas av byrån enligt mandat som skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 27.2.

Förslag till gemensamma säkerhetsmetoder skall bygga på genomgång av befintliga metoder i medlemsstaterna.

3. I de gemensamma säkerhetsmetoderna skall det anges hur uppnåendet av säkerhetsmålen och uppfyllandet av andra säkerhetskrav bedöms, genom utformning och fastställande av följande:

- a) Metoder för riskvärdering och riskbedömning.
 - b) Metoder för bedömning av överensstämmelse med krav i säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd utfärdade i enlighet med artiklarna 10 och 11.
 - c) Metoder, i den mån de ännu ej omfattas av TSD, för kontroll av att de strukturella delsystemen i transeuropeiska järnvägssystem för höghastighetståg och konventionella tåg drivs och underhålls i enlighet med väsentliga krav på detta område.
4. De gemensamma säkerhetsmetoderna skall regelbundet ses över i enlighet med förfarandet i artikel 27.2, med beaktande av erfarenheterna från deras tillämpning och järnvägs-säkerhetens övergripande utveckling och medlemsstaternas skyldigheter enligt artikel 4.1.
5. Medlemsstaterna skall företa alla de ändringar i sina nationella säkerhetsbestämmelser som behövs med anledning av antagandet av de gemensamma säkerhetsmetoderna och omarbetningar av dessa.

Artikel 7

Gemensamma säkerhetsmål

1. Gemensamma säkerhetsmål skall utformas, antas och omarbetas i enlighet med förfarandena i denna artikel.
2. Förslag till gemensamma säkerhetsmål och till omarbetade sådana skall utarbetas av byrån enligt mandat som skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 27.2.
3. Den första uppsättningen förslag till gemensamma säkerhetsmål skall bygga på en genomgång av befintliga mål och befintlig säkerhetsnivå i medlemsstaterna och skall säkerställa att trafiksäkerhetsnivån inom järnvägssystemet inte sänks i någon medlemsstat. Säkerhetsmålen skall antas av kommissionen före den ... (**) i enlighet med förfarandet i artikel 27.2 och offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

(*) Sex år efter det att direktivet har trätt i kraft.

(**) Fem år efter det att direktivet har trätt i kraft.

Den andra uppsättningen förslag till gemensamma säkerhetsmål skall bygga på erfarenheterna från den första uppsättningen och genomförandet av dessa. De skall avspegla prioriterade områden, där säkerheten behöver förbättras ytterligare. Säkerhetsmålen skall antas av kommissionen före den ... (***) i enlighet med förfarandet i artikel 27.2 och offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Samtliga förslag till gemensamma säkerhetsmål och till omarbetade sådana skall avspegla medlemsstaternas skyldigheter enligt artikel 4.1. Förslagen skall åtföljas av en sammanställning av de beräknade kostnaderna och nyttoeffekterna, med uppgift om de sannolika effekterna för alla berörda operatörer och ekonomiska aktörer samt om effekten på den för samhället acceptabla risknivån. De skall, när så behövs, innehålla en tidsplan för successivt införande, främst med tanke på arten och omfattningen av de investeringar som krävs för deras tillämpning. I förslagen skall en bedömning göras av den potentiella effekten på TSD för delsystem, och förslagen skall i tillämpliga fall innehålla förslag till följdändringar av dessa specifikationer.

4. I de gemensamma säkerhetsmålen skall de lägsta säkerhetsnivåer fastställas som i varje medlemsstat måste uppfyllas i järnvägssystemets olika delar och i systemet i dess helhet, uttryckt i kriterier för en acceptabel risknivå i fråga om följande:

- a) Sådana individuella risker som passagerare, personal – däribland entreprenörens personal –, plankorsningstrafikanter och övriga, och utan att det påverkar befintliga nationella och internationella regler om skadeståndsansvar, individuella risker som obehöriga personer på järnvägsområdet och övriga utsätts för.
- b) Samhällsrisker.

5. De gemensamma säkerhetsmålen skall regelbundet ses över i enlighet med förfarandet i artikel 27.2, med beaktande av järnvägs-säkerhetens övergripande utveckling.

6. Medlemsstaterna skall företa alla de ändringar i sina nationella säkerhetsbestämmelser som behövs för att åtminstone uppfylla de gemensamma säkerhetsmålen och eventuella omarbetade gemensamma säkerhetsmål i överensstämmelse med de tidsplaner för genomförandet som bifogas dessa. De skall anmäla dessa bestämmelser till kommissionen i enlighet med artikel 8.3.

Artikel 8

Nationella säkerhetsbestämmelser

1. Medlemsstaterna skall fastställa bindande nationella säkerhetsbestämmelser och se till att de offentliggörs och tillhandahålls infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, dem som ansöker om säkerhetsintyg samt dem som ansöker om säkerhetstillstånd.
2. Före den ... (****) skall medlemsstaterna underrätta kommissionen om alla tillämpliga nationella säkerhetsbestämmelser som är i kraft, i enlighet med bilaga II, och ange deras tillämpningsområde.

(****) Sju år efter det att direktivet har trätt i kraft.

(*****) Tolv månader efter det att direktivet har trätt i kraft.

Underrättelsen skall dessutom innehålla information om bestämmelsernas huvudsakliga innehåll med hänvisning till rättsakterna, lagstiftningens form och vilket organ eller vilken organisation som ansvarar för dess offentliggörande.

3. Medlemsstaterna skall genast till kommissionen anmäla alla ändringar av de säkerhetsbestämmelser som anmälts och alla nya sådana bestämmelser som kan komma att antas, såvida inte en bestämmelse enbart avser tillämpningen av TSD.

4. En medlemsstat får, efter det att gemensamma säkerhetsmål antagits, införa en ny nationell säkerhetsbestämmelse, enligt vilken det krävs en högre säkerhetsnivå än i de gemensamma säkerhetsmålen. Innan en sådan bestämmelse antas skall medlemsstaterna i god tid rådgöra med alla berörda parter och informera kommissionen som för yttrande skall förelägga den kommitté som avses i artikel 27 ett utkast till säkerhetsbestämmelse som skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 27.3. Om denna bestämmelse kan påverka verksamhet som på denna medlemsstats territorium bedrivs av järnvägsföretag från andra medlemsstater, skall anmälningsförfarandet i punkt 5 tillämpas.

5. Medlemsstaten skall tillstålla kommissionen utkastet till den nya säkerhetsbestämmelsen och ange skälen för dess införande.

Om kommissionen finner att säkerhetsbestämmelsen i utkastet är oförenlig med de gemensamma säkerhetsmetoderna eller med uppnåendet av åtminstone de gemensamma säkerhetsmålen eller att den utgör godtycklig diskriminering eller föräckt begränsning av järnvägstransporterna mellan medlemsstaterna, skall ett beslut riktat till den berörda medlemsstaten antas i enlighet med förfarandet i artikel 27.2.

Artikel 9

Säkerhetsstyrningssystem

1. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag skall inrätta säkerhetsstyrningssystem för att se till att järnvägssystemet åtminstone kan uppfylla de gemensamma säkerhetsmålen, att det överensstämmer med de nationella säkerhetsbestämmelser som avses i artikel 8 och bilaga II och de säkerhetskrav som fastställs i TSD samt att tillämpliga delar av de gemensamma säkerhetsmetoderna tillämpas.

2. Säkerhetsstyrningssystemet skall uppfylla de krav och innehålla de delar som fastställs i bilaga III, med anpassning till den utövade verksamhetens art, omfattning och andra förhållanden. Med hjälp av systemet skall hanteringen av alla de risker som infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets verksamhet ger upphov till tryggas, däribland underhåll och materielförsörjning samt anlåtande av entreprenörer. Utan att det påverkar befintliga nationella och internationella regler om skadeståndsansvar, skall i säkerhetsstyrningssystemet också i tillämpliga och rimliga fall beaktas de risker som uppstår som ett resultat av andra parter verksamhet.

3. Infrastrukturförvaltare skall se till att deras säkerhetsstyrningssystem är sådant att effekterna av den trafik som bedrivs på järnvägsnätet av olika järnvägsföretag beaktas och att det

skapas förutsättningar för alla järnvägsföretag att kunna bedriva trafik i enlighet med TSD, nationella säkerhetsbestämmelser och de villkor som föreskrivs i deras säkerhetsintyg. Säkerhetsstyrningssystemet skall dessutom vara utformat så att infrastrukturförvaltarens rutiner för nödsituationer samordnas med alla järnvägsföretag som använder dess infrastruktur.

4. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag skall senast den 30 juni varje år till säkerhetsmyndigheten överlämna en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret. Säkerhetsrapporten skall innehålla följande uppgifter:

- a) Information om hur organisationens samlade säkerhetsmål är uppfyllda och om resultatet av säkerhetsplanerna.
- b) Utarbetandet av nationella säkerhetsindikatorer och av de gemensamma säkerhetsindikatorer som fastställs i bilaga I, i den utsträckning detta är av betydelse för den rapportterande organisationen.
- c) Resultaten av den interna säkerhetsrevisionen.
- d) Synpunkter på brister och fel i järnvägsdrift och infrastrukturförvaltning som skulle kunna vara av betydelse för säkerhetsmyndigheten.

KAPITEL III

UTFÄRDANDE AV SÄKERHETSINTYG OCH SÄKERHETSSTILL- STÅND

Artikel 10

Säkerhetsintyg

1. För att beviljas tillträde till järnvägsinfrastruktur skall ett järnvägsföretag inneha ett säkerhetsintyg i enlighet med detta kapitel. Säkerhetsintyget får omfatta en medlemsstats hela järnvägsnät eller endast en begränsad del av nätet.

Syftet med säkerhetsintyget är att styrka att järnvägsföretaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem och är i stånd att uppfylla kraven i TSD och annan tillämplig gemenskapslagstiftning samt i nationella säkerhetsbestämmelser för att ha riskerna under kontroll och använda nätet på ett säkert sätt.

2. Säkerhetsintyget skall innehålla följande:

- a) Ett intyg om godkännande av järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem i enlighet med artikel 9 och bilaga III.
- b) Ett intyg om godkännande av de åtgärder som vidtagits av järnvägsföretaget i syfte att uppfylla de särskilda krav som är nödvändiga för säker trafik på det aktuella järnvägsnätet. Kraven får omfatta tillämpning av TSD och nationella säkerhetsbestämmelser, godkännande av personalintyg och tillstånd att ta i bruk den rullande materiel som järnvägsföretaget använder. Intyget skall baseras på det underlag som järnvägsföretaget överlämnat i enlighet med bilaga IV.

3. Säkerhetsmyndigheten i den medlemsstat där järnvägsföretaget först etablerar sin verksamhet skall utfärda intyget i enlighet med punkt 2.

I intyget enligt punkt 2 skall typ och omfattning av den aktuella järnvägsdriften specificeras. Intyget enligt punkt 2 a skall äga giltighet inom hela gemenskapen för likvärdiga järnvägs transporter.

4. Säkerhetsmyndigheten i den medlemsstat där järnvägsföretaget planerar ytterligare järnvägstransporter skall utfärda det ytterligare nationella intyg som krävs i enlighet med punkt 2 b.

5. Säkerhetsintygen skall förnyas när järnvägsföretaget ansöker om detta, åtminstone vart femte år. De skall uppdateras helt eller delvis närhelst verksamhetens typ eller omfattning ändrar sig väsentligt.

Säkerhetsintygets innehavare skall utan dröjsmål underrätta den behöriga säkerhetsmyndigheten om alla viktigare ändringar av villkoren i den relevanta delen av intyget. Innehavaren skall dessutom underrätta den behöriga myndigheten när nya personalkategorier eller nya sorters rullande materiel införs.

Säkerhetsmyndigheten får kräva att den relevanta delen av säkerhetsintyget skall omarbetas till följd av väsentliga ändringar i säkerhetslagstiftningen.

Om säkerhetsmyndigheten finner att en innehavare inte längre uppfyller villkoren för ett intyg som den har utfärdat, skall den återkalla den delen, a och/eller b i intyget, och motivera sitt beslut. En säkerhetsmyndighet som har återkallat ett ytterligare nationellt intyg utfärdat enligt punkt 4 skall omgående underrätta den säkerhetsmyndighet som utfärdat intyget enligt punkt 2 a om sitt beslut.

Likaså skall en säkerhetsmyndighet återkalla ett säkerhetsintyg om det visar sig att innehavaren av intyget inte har utnyttjat det för avsett ändamål under året efter utfärdandet.

6. Säkerhetsmyndigheten skall inom en månad underrätta byrån om utfärdande, förnyelse, ändring och återkallande av säkerhetsintyg som avses i punkt 2 a. Informationen skall omfatta järnvägsföretagets namn och adress samt utfärdandedag, omfattning och giltighet för intyget, samt, vid återkallande, en motivering av beslutet.

7. Före den ... (*) skall byrån utvärdera framtagningen av säkerhetsintyg och överlämna en rapport till kommissionen med rekommendationer om en modell för övergången till ett gemensamt säkerhetsintyg för hela gemenskapen. Kommissionen skall vidta lämpliga åtgärder till följd av rekommendationen.

(*) Fem år efter det att direktivet har trätt i kraft.

Artikel 11

Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare

1. För att få tillstånd att förvalta och driva järnvägsinfrastruktur skall infrastrukturförvaltaren ha ett säkerhetstillstånd från säkerhetsmyndigheten i den medlemsstat där han är etablerad.

Säkerhetstillståndet skall innehålla följande:

- a) Tillstånd om godkännande av infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem i enlighet med artikel 9 och bilaga III.
- b) Tillstånd om godkännande av de åtgärder som vidtagits av infrastrukturförvaltaren i syfte att uppfylla de särskilda krav som är nödvändiga för säker konstruktion, säkert underhåll och säker drift av järnvägsinfrastrukturen, inklusive, i förekommande fall, underhåll och drift av systemet för trafikstyrning och signalering.

2. Säkerhetstillståndet skall förnyas när infrastrukturförvaltaren ansöker om detta, åtminstone vart femte år. Det skall uppdateras helt eller delvis närhelst väsentliga förändringar görs i infrastrukturen, signaleringen eller kraftförsörjningen eller i fråga om principerna för driften eller underhållet. Säkerhetstillståndets innehavare skall utan dröjsmål underrätta säkerhetsmyndigheten om alla sådana förändringar.

Säkerhetsmyndigheten får kräva att säkerhetstillståndet skall omformuleras till följd av väsentliga ändringar i säkerhetslagstiftningen.

Om säkerhetsmyndigheten finner att en infrastrukturförvaltare med tillstånd inte längre uppfyller villkoren för sitt säkerhetstillstånd, skall den återkalla tillståndet och motivera sitt beslut.

3. Säkerhetsmyndigheten skall inom en månad underrätta byrån om utfärdande, förnyelse, ändring och återkallande av säkerhetstillstånd. Informationen skall omfatta infrastrukturförvaltarens namn och adress, samt utfärdandedag, omfattning och giltighet för säkerhetstillståndet, samt, vid återkallande, en motivering av beslutet.

Artikel 12

Ansökningskrav

1. Säkerhetsmyndigheten skall fatta beslut om ansökningar om säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd utan dröjsmål, dock senast fyra månader efter det att alla erforderliga uppgifter, och eventuella ytterligare uppgifter som begärs in av myndigheten, har lämnats in. Om sökanden avkrävs kompletterande information skall han snarast inkomma med sådan information.

2. För att underlätta etablering av nya järnvägsföretag och inlämnande av ansökningar från järnvägsföretag i andra medlemsstater skall säkerhetsmyndigheten ge ingående vägledning om förfarandet för att erhålla ett säkerhetsintyg. Myndigheten skall förteckna de krav som har fastställts i enlighet med artikel 10.2 och se till att sökanden får tillgång till all relevant dokumentation.

Särskild vägledning skall ges till järnvägsföretag som ansöker om ett säkerhetsintyg för trafik på en viss begränsad del av en infrastruktur, varvid särskilt de bestämmelser som gäller för ifrågavarande del skall anges.

3. Vägledning om hur en ansökan skall göras med en beskrivning och förklaring av villkoren för utfärdande av säkerhetsintygen samt en förteckning över de handlingar som skall lämnas in, skall tillhandahållas sökanden avgiftsfritt. Samtliga ansökningar om säkerhetsintyg skall lämnas in på det språk som säkerhetsmyndigheten begär.

Artikel 13

Tillgång till utbildning

1. Medlemsstaterna skall se till att järnvägsföretag som ansöker om säkerhetsintyg har rättvis och icke-diskriminerande tillgång till utbildning för lokförare och ombordpersonal närhelst sådan utbildning är nödvändig för att uppfylla säkerhetsintygets krav.

De tjänster som erbjuds måste 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 skall medlemsstaterna se till att järnvägsföretagen har tillgång till sådan certifiering om detta utgör ett krav enligt säkerhetsintyget.

Säkerhetsmyndigheten skall se till att utbildning tillhandahålls eller, i tillämpliga fall, att utfärdandet av intyg uppfyller de säkerhetskrav som fastställs i TSD eller de nationella säkerhetsbestämmelser som avses i artikel 8 och bilaga II.

2. Om utbildningen endast erbjuds av ett enda järnvägsföretag eller av infrastrukturförvaltaren, skall medlemsstaten se till att den görs tillgänglig för andra järnvägsföretag till ett rimligt och icke-diskriminerande pris.

3. Varje järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skall genomgående vara ansvarig för utbildnings- och kompetensnivån hos den personal som har sådana arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten som avses i artikel 9 och bilaga III.

Artikel 14

Ibruktagande av redan godkänd rullande materiel

1. Rullande materiel som erhållit tillstånd att tas i bruk i en medlemsstat i enlighet med artikel 10.2 b och som inte helt

omfattas av de relevanta TSD, skall ges tillstånd att tas i bruk i en annan medlemsstat i enlighet med denna artikel, om ett tillstånd krävs i den medlemsstaten.

2. Järnvägsföretag som ansöker om tillstånd att ta rullande materiel i bruk i en annan medlemsstat skall lämna in teknisk dokumentation om den rullande materielen eller typen av rullande materiel till den berörda säkerhetsmyndigheten med omnämnande av hur den avses att användas på spåranläggningarna. Dokumentationen skall innehålla följande information:

a) Styrkande av att den rullande materielen har godkänts i en annan medlemsstat och dokument som visar hur den tidigare har använts och underhållits och, i tillämpliga fall, de tekniska ändringar som gjorts efter tillståndsgivningen.

b) Relevanta tekniska uppgifter, program för underhåll och driftegenskaper som har begärts av säkerhetsmyndigheten och som behövs för kompletterande tillstånd.

c) Styrkande av tekniska och funktionella kännetecken som visar att den rullande materielen är kompatibel med systemet för kraftförsörjning, signalering och trafikledning, spårvidd och infrastrukturens fria rumsprofil, högsta tillåtna axellast och andra begränsningar av spåranläggningarna.

d) Information om undantag från nationella säkerhetsbestämmelser som är nödvändiga för tillståndsgivning samt belägg, baserat på riskbedömning, som visar att godkännandet av rullande materiel inte utsätter spåranläggningarna för alltför stora risker.

3. Säkerhetsmyndigheten får kräva att provkörningar på spåranläggningarna görs för att verifiera överensstämmelsen med de restriktiva parametrar som anges i punkt 2 c och skall i sådant fall föreskriva deras omfattning och innehåll.

4. Säkerhetsmyndigheten skall anta sitt beslut om en ansökan i enlighet med denna artikel utan dröjsmål och senast fyra månader efter det att fullständig teknisk dokumentation, bland annat angående provkörningar, har lämnats in. Intyget om tillstånd får innehålla villkor för användning och andra begränsningar.

Artikel 15

Harmonisering av säkerhetsintyg

1. Före den ... (*) skall beslut antas om gemensamma harmoniserade krav i enlighet med artikel 10.2 b och bilaga IV och ett gemensamt format för dokument i vilka vägledning ges för ansökan, i enlighet med förfarandet i artikel 27.2.

2. Byrån skall rekommendera gemensamma harmoniserade krav och ett gemensamt format för dokument i vilka vägledning ges för ansökan inom ramen för ett mandat som skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 27.2.

(*) Fem år efter det att direktivet har trätt i kraft.

KAPITEL IV

Artikel 17

SÄKERHETSMYNDIGHET

Principer för beslutsfattande

Artikel 16

Uppgifter

1. Varje medlemsstat skall inrätta en säkerhetsmyndighet. Denna kan vara det ministerium som ansvarar för transportfrågor och den skall beträffande organisation, rättsstruktur och beslutsfattande vara oberoende av järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare samt sökande och upphandlande enhet.

2. Säkerhetsmyndigheten skall anförtros åtminstone följande uppgifter:

- a) Att besluta om tillstånd att ta i bruk de strukturella delsystem som utgör det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg i enlighet med artikel 14 i direktiv 96/48/EG och att kontrollera att de drivs och underhålls i enlighet med grundläggande krav.
- b) Att besluta om tillstånd att ta i bruk de strukturella delsystem som utgör det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg i enlighet med artikel 14 i direktiv 2001/16/EG och att kontrollera att de drivs och underhålls i enlighet med grundläggande krav.
- c) Att tillse att driftskompatibilitetskomponenterna uppfyller de grundläggande kraven enligt artikel 12 i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG.
- d) Att besluta om tillstånd att ta i bruk ny och väsentligen förändrad rullande materiel som ännu inte omfattas av någon teknisk specifikation för driftskompatibilitet.
- e) Att utfärda, förnya, ändra och upphäva delar av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd som beviljats i enlighet med artiklarna 10 och 11 och kontrollera att de villkor och krav som föreskrivs i dessa är uppfyllda samt att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag verkar inom ramen för de krav som fastställs i gemenskapsbestämmelser eller nationell lagstiftning.
- f) Att övervaka, främja och, i förekommande fall, genomföra och utveckla säkerhetslagstiftningen, inklusive systemet för nationella säkerhetsbestämmelser.
- g) Att tillse att rullande materiel vederbörligen registreras och att säkerhetsrelaterad information i det nationella register som fastställts i enlighet med artikel 14 i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG är korrekt och hålls aktuell.

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

1. Säkerhetsmyndigheten skall utföra sina uppgifter på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. Den skall framför allt höra samtliga berörda parter och motivera sina beslut.

Säkerhetsmyndigheten skall omgående besvara framställningar och ansökningar och utan dröjsmål meddela sina framställningar om information och anta alla sina beslut inom fyra månader efter det att alla de begärda uppgifterna har lämnats. Den kan när som helst begära tekniskt stöd av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag eller av andra behöriga organ när den utför sina uppgifter enligt artikel 16.

Vid utarbetandet av nationell lagstiftning skall säkerhetsmyndigheten samråda med samtliga berörda parter och intressenter, bland annat infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, tillverkare, underhållsföretag, användare och personalföreträdare.

2. Säkerhetsmyndigheten skall ha möjlighet att utföra de inspektioner och utredningar som behövs för att den skall kunna fullgöra sina uppgifter och beviljas tillgång till infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags relevanta dokumentation samt till anläggningar, installationer och utrustning.

3. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de beslut som fattas av säkerhetsmyndigheten kan överklagas till domstol.

4. Säkerhetsmyndigheterna skall ha ett aktivt utbyte av åsikter och erfarenheter med varandra för att harmonisera sina beslutskrav på gemenskapsnivå. Samarbetet skall framför allt syfta till att underlätta och samordna utfärdandet av säkerhetsintyg till järnvägsföretag som har beviljats tåglägen för internationell trafik i enlighet med förfarandet i artikel 15 i direktiv 2001/14/EG.

Byrån skall stödja säkerhetsmyndigheterna i utförandet av dessa uppgifter.

Artikel 18

Årsrapport

Säkerhetsmyndigheterna skall varje år offentliggöra en rapport om sin verksamhet under föregående år och överlämna denna till byrån senast den 30 september. Rapporten skall innehålla information om följande:

- a) Utvecklingen av järnvägssäkerhet, inbegripet en sammanställning på medlemsstatsnivå av de gemensamma säkerhetsindikatorer som fastställs i bilaga I.
- b) Viktiga ändringar av lagstiftningen om järnvägssäkerhet.
- c) Utvecklingen av säkerhetscertifiering och säkerhetstillstånd.
- d) Resultaten av och erfarenheterna från den tillsyn som utövas av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

KAPITEL V

UTREDNING AV OLYCKOR OCH TILLBUD

Artikel 19

Skyldighet att utreda

1. Medlemsstaterna skall se till att det utredningsorgan som avses i artikel 21 efter allvarliga olyckor inom järnvägssystemet genomför en utredning, som syftar till möjliga förbättringar av järnvägssäkerheten och förebyggande av olyckor.

2. Förutom allvarliga olyckor får det utredningsorgan som avses i artikel 21 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 transeuropeiska järnvägssystem för höghastighetståg eller konventionella tåg.

Det är utredningsorganet som bestämmer om en utredning av en sådan olycka eller ett sådant tillbud skall genomföras. I beslutet skall följande beaktas:

- 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 på gemenskapsnivå.
- d) Framställningar från infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, säkerhetsmyndigheten eller medlemsstaterna.

3. Utredningarnas omfattning och de förfaranden som skall följas vid genomförandet av sådana utredningar skall bestämmas av utredningsorganet, med beaktande av de principer och mål som föreskrivs i artiklarna 20 och 22 och beroende på den lärdom organet förväntar sig att dra av olyckan eller tillbudet när det gäller förbättring av säkerheten.

4. Utredningen skall inte i något fall avse fastställande av skuld eller ansvar.

Artikel 20

Utredningens status

1. Medlemsstaterna skall, 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 gällande lagstiftning i medlemsstaterna och, i tillämpliga fall, i samarbete med de myndigheter som ansvarar för den rättsliga utredningen skall utredarna så snart som möjligt beredas

a) 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) tillgång till och möjlighet att använda innehållet i färd- och ljudregistratorer och registreringen av signal- och trafikstyrningssystem 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 inblandad järnvägspersonal och andra vittnen,

g) tillgång till information eller dokumentation som innehas av infrastrukturförvaltare, berörda järnvägsföretag och säkerhetsmyndigheten.

3. Utredningen skall utföras oberoende av rättslig utredning.

Artikel 21

Utredningsorgan

1. Varje medlemsstat skall säkerställa att utredningar av de olyckor och tillbud som avses i artikel 19 genomförs av ett permanent organ bestående av minst en utredare som kan fungera som utredningsledare vid eventuella olyckor eller tillbud. Organet skall beträffande organisation, rättslig struktur och beslutsfattande vara oberoende av infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, avgiftsorgan, tilldelningsorgan och anmälda organ samt av parter vars intressen står i strid med de uppgifter som anförtrots utredningsorganet. Utredningsorganet skall dessutom vara oavhängigt av säkerhetsmyndigheten och av organ som reglerar järnvägsverksamhet.

2. Utredningsorganet skall utföra sina uppgifter oberoende av de organisationer som avses i punkt 1 och skall kunna få tillräckliga resurser för att göra detta. Organets utredare skall ha en status som ger dem nödvändiga garantier för oberoende.

3. Medlemsstaterna skall föreskriva att järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och, i tillämpliga fall, säkerhetsmyndigheterna omedelbart måste rapportera de olyckor och tillbud som avses i artikel 19 till utredningsorganet. Utredningsorganet skall kunna reagera på sådan information och företa nödvändiga åtgärder för att påbörja utredningen senast en vecka efter det att rapporten om olyckan eller tillbudet inkommit.

4. Utredningsorganet får kombinera sina uppgifter enligt detta direktiv med uppgiften att utreda andra händelser än järnvägsolyckor och -tillbud så länge utredningen inte äventyrar organets oberoende.

5. Om det är nödvändigt 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 de som avses i artikel 19.

7. Utredningsorganen skall aktivt utbyta åsikter och erfarenheter i syfte att utveckla gemensamma utredningsmetoder och utarbeta gemensamma principer för uppföljning av säkerhetsrekommendationer och skall även anpassa sig till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen.

Byrån skall stödja utredningsorganen i utförandet av denna uppgift.

Artikel 22

Utredningsförfaranden

1. De olyckor eller tillbud som avses i artikel 19 skall 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 skall utredningsorganen komma överens om vilket av dem som skall genomföra utredningen eller besluta att genomföra den tillsammans. Det andra organet skall i förstnämnda fall beredas möjlighet att delta i utredningen och ta del av alla resultat därav.

Utredningsorgan från en annan medlemsstat skall erbjudas att delta i en utredning närhelst ett järnvägsföretag som är etablerat och innehar trafikstillstånd i den medlemsstaten är inblandat i olyckan eller tillbudet.

Denna punkt hindrar inte att medlemsstaterna kommer överens om att organen i fråga skall utföra utredningar tillsammans även under andra omständigheter.

2. Det organ som ansvarar för utredningen skall för varje olycka eller tillbud se till 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 skall utredas.

3. Utredningen skall utföras med iakttagande av största möjliga öppenhet för att ge samtliga parter möjlighet att yttra sig och ta del av resultaten. Infrastrukturförvaltaren, järnvägsföretagen, säkerhetsmyndigheten, offer och deras anhöriga, ägare till egendom som kommit till skada, tillverkare, larmtjänster och företrädare för personal och användare skall regelbundet underrättas om utredningen och om hur denna framskrider samt så långt detta är praktiskt möjligt ges tillfälle att lägga fram sina åsikter och synpunkter för utredningen och ges möjlighet att yttra sig över informationen i utkast till rapporter.

4. Det utredande organet skall 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 23

Rapporter

1. En utredning av en sådan olycka eller ett sådant tillbud som avses i artikel 19 skall rapporteras på ett sätt som lämpar sig för olyckans eller tillbudets typ och omfattning och för resultatets betydelse. Av rapporten skall framgå utredningens mål i enlighet med artikel 19.1 och den skall, i tillämpliga fall, innehålla säkerhetsrekommendationer.

2. Utredningsorganet skall offentliggöra slutrapporten snarast möjligt, vanligen senast tolv månader efter det att händelsen inträffade. Rapporten skall följa den rapportstruktur som fastställs i bilaga V i så stor utsträckning som möjligt. Rapporten, inbegripet säkerhetsrekommendationerna, skall meddelas de parter som anges i artikel 22.3 samt berörda organ och parter i andra medlemsstater.

3. Utredningsorganet skall senast den 30 september varje år offentliggöra en årsrapport om de utredningar som utförts under föregående år, de säkerhetsrekommendationer som utfärdats och de åtgärder som vidtagits i enlighet med tidigare utfärdade rekommendationer.

Artikel 24

Information som skall överlämnas till byrån

1. Inom en vecka efter det att det har fattats beslut om att inleda en utredning skall utredningsorganet underrätta byrån om detta. I underrättelsen skall 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 skall till byrån överlämna en kopia av de slutrapporter som avses i artikel 23.2 och av den årliga rapport som avses i artikel 23.3.

Artikel 25

Säkerhetsrekommendationer

1. En säkerhetsrekommendation som utfärdats av ett utredningsorgan skall i inget fall utgöra någon presumtion om skuld eller ansvar för en olycka eller ett tillbud.

2. Rekommendationerna skall ställas till säkerhetsmyndigheten och, om så behövs på grund av rekommendationens art, till andra organ eller myndigheter i medlemsstaten eller till andra medlemsstater. Medlemsstaterna och deras säkerhetsmyndigheter skall vidta nödvändiga åtgärder för att se till att de av utredningsorganen utfärdade säkerhetsrekommendationerna vederbörligen beaktas och, i tillämpliga fall, leder till åtgärder.

3. Säkerhetsmyndigheten och andra myndigheter eller organ eller, i tillämpliga fall, andra medlemsstater till vilka rekommendationer har riktats skall minst en gång om året rapportera tillbaka till utredningsorganet angående åtgärder som vidtagits eller planeras till följd av rekommendationen.

KAPITEL VI

GENOMFÖRANDEBEFOGENHETER

Artikel 26

Anpassning av bilagor

Bilagorna skall anpassas till tekniska och vetenskapliga framsteg i enlighet med förfarandet i artikel 27.2.

Artikel 27

Kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 21 i direktiv 96/48/EG.

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

Den tid som anges i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i beslutet.

4. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 28

Genomförandeåtgärder

1. Medlemsstaterna får vända sig till kommissionen i fråga om åtgärder för genomförandet av detta direktiv. Beslut skall fattas i enlighet med förfarandet i artikel 27.2.

2. Kommissionen skall på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ, i enskilda fall, undersöka tillämpning och genomförande av bestämmelser om säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd och skall inom två månader från mottagandet av en sådan begäran i enlighet med förfarandet i artikel 27.2 besluta om huruvida den berörda bestämmelsen i fortsättningen får tillämpas. Kommissionen skall meddela sitt beslut till Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna.

KAPITEL VII

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER OCH SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 29

Ändringar av direktiv 95/18/EG

Direktiv 95/18/EG ändras på följande sätt:

1. Artikel 8 skall ersättas med följande:

"Artikel 8

Kraven på yrkesmässig kompetens är uppfyllda då det järnvägsföretag som ansöker om tillstånd förfogar eller kommer att förfoga över en ledningsorganisation som har den kunskap och/eller erfarenhet som är nödvändig för att utöva en säker och pålitlig operativ kontroll och tillsyn över den typ av verksamhet som specificeras i tillståndet."

2. Avsnitt II i bilagan skall utgå.

Artikel 30

Ändringar av direktiv 2001/14/EG

Direktiv 2001/14/EG ändras på följande sätt:

1. Titeln skall ersättas med följande:

"Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur".

2. Artikel 30.2 f skall ersättas med följande:

"f) åtgärder för tillträde enligt artikel 10 i direktiv 91/440/EEG, senast ändrad genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/.../EG av den ...om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (*).

(*) EUT L ..."

3. Artikel 32 skall utgå.

4. Artikel 34.2 skall ersättas med följande:

"2. Kommissionen skall på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ i specifika fall granska tillämpning och efterlevnad av bestämmelser om avgifter och tilldelning av kapacitet, och inom två månader från mottagande av en sådan begäran, i enlighet med det förfarande som avses i artikel 35.2, besluta om huruvida dessa åtgärder får tillämpas även i fortsättningen. Kommissionen skall meddela sitt beslut till Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna."

Artikel 31

Rapport

Kommissionen skall före den ... (*) och därefter var femte år överlämna en rapport om genomförandet av detta direktiv till Europaparlamentet och rådet.

Rapporten skall när så är nödvändigt åtföljas av förslag till ytterligare gemenskapsåtgärder.

(*) Tre år efter det att direktivet har trätt i kraft.

*Artikel 32***Påföljder**

Medlemsstaterna skall fastställa bestämmelser om påföljder för överträdelser av nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv och vidta nödvändiga åtgärder för att se till att dessa tillämpas. De påföljder som föreskrivs skall vara effektiva, proportionella, icke-diskriminerande och avskräckande.

Medlemsstaterna skall till kommissionen anmäla dessa bestämmelser senast den dag som föreskrivs i artikel 33, och senare ändringar av desamma skall meddelas kommissionen utan dröjsmål.

*Artikel 33***Genomförande**

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den ... (*). De skall genast underrätta kommissionen om detta.

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

*Artikel 34***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 35***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i ...

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

(*) Två år efter det att direktivet har trätt i kraft.

BILAGA I

GEMENSAMMA SÄKERHETSINDIKATORER

Gemensamma säkerhetsindikatorer som skall rapporteras av säkerhetsmyndigheterna:

Om indikatorer som hänför sig till sådan verksamhet som avses i artikel 2.2 a och 2.2 b rapporteras, bör de beaktas separat.

Om nya fakta eller fel upptäcks efter överlämnandet av rapporten, skall indikatorerna för ett visst år ändras eller korrigeras av säkerhetsmyndigheten vid första lämpliga tillfälle och senast vid framläggandet av följande års rapport.

För indikatorer som hänför sig till olyckor enligt rubrik 1 nedan skall Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 91/2003 av den 16 december 2002 om järnvägstransportstatistik⁽¹⁾ tillämpas i den utsträckning det finns tillgång till information.

1) Indikatorer som hänför sig till olyckor

1. Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet olyckor och uppdelning av följande olyckstyper:

- Tågkollisioner, inbegripet kollisioner med hinder inom det fria rummet.
- Urspårningar av tåg.
- Plankorsningsolyckor, inbegripet olyckor som innefattar fotgängare vid plankorsningar.
- Personolyckor som orsakas av rullande materiel i rörelse.
- Bränder i rullande materiel.
- Övriga.

Varje olycka skall rapporteras under typen av den primära olyckan även om följderna av den sekundära olyckan är allvarigare, till exempel brand till följd av en urspårning.

2. Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet personer som allvarligt skadats eller omkommit per typ av olycka delas upp i följande kategorier:

- Passagerare (även i förhållande till det sammanlagda antalet passagerarkilometer).
- Anställda, inbegripet entreprenörers personal.
- Plankorsningstrafikanter.
- Obehöriga personer som befinner sig på järnvägsområdet.
- Övriga.

2) Indikatorer som hänför sig till tillbud och händelser som kunde ha lett till en olycka

1. Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet rälsbrott, skevheter i spår och säkerhetsfarliga signalfel.
2. Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet otillåtna stoppsignalspassager.
3. Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet hjulbrott och axelbrott på rullande materiel i bruk.

⁽¹⁾ EGT L 14, 21.1.2003, s. 1. Förordningen ändrat genom kommissionens förordning (EG) nr 1192/2003 (EGT L 167, 4.7.2003, s. 13).

3) Indikatorer som hänför sig till olycksföljder

1. Den sammanlagda och relativa (per tågkilometer) kostnaden i euro för samtliga olyckor i vilken, om möjligt, följande kostnader skall ingå och beräknas:

- Dödsfall och personskador.
- Kompensation för förluster eller skador på passagerares, personals eller tredje mans egendom, inbegripet miljöskador.
- Ersättning eller reparation av skadad rullande materiel och skadade järnvägsanläggningar.
- Förseningar, störningar och trafikomläggning, inbegripet extra kostnader för personal och förlust av framtida intäkter.

Från dessa kostnader skall dras av skadestånd eller ersättning som erhållits eller väntas erhållas från tredje man, exempelvis fordonsägare som är inblandade i plankorsningsolyckor. Ersättning som erhållits genom försäkringar som tagits av järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare skall inte dras av.

2. Det sammanlagda och relativa (per arbetstimme) antalet arbetstimmar för personal och entreprenörer som gått förlorade till följd av olyckor.

4) Indikatorer som hänför sig till infrastrukturens tekniska säkerhet och dess genomförande

1. Antalet procent av spår i bruk som har försetts med automatisk hastighetsövervakning för tåg (ATP), procent tågkilometrar på vilka operativa ATP-system används.
2. Antalet plankorsningar (sammanlagt och per linjekilometer). Antalet procent plankorsningar som har automatisk eller manuell kontroll.

5) Indikatorer som hänför sig till säkerhetsstyrning

Interna revisioner utförda av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag i enlighet med dokumentationen om säkerhetsstyrningssystem. Sammanlagt antal utförda revisioner och antalet uttryckt i procent av de revisioner som krävs (och/eller planeras).

6) Definitioner

Vid överlämnande av uppgifter i enlighet med denna bilaga kan de rapporterande myndigheterna använda nationellt tillämpliga definitioner av indikatorer och metoder för kostnadsberäkning. Alla definitioner och beräkningsmetoder som används skall förklaras i en bilaga till den årsrapport som anges i artikel 18.

BILAGA II

ANMÄLAN AV NATIONELLA SÄKERHETSBESTÄMMELSER

De nationella säkerhetsbestämmelser som skall anmälas till kommissionen i enlighet med det förfarande som anges i artikel 8 skall omfatta följande:

1. Bestämmelser angående befintliga nationella säkerhetsmål och säkerhetsmetoder.
 2. Bestämmelser angående krav på säkerhetsstyrningssystem och utfärdande av säkerhetsintyg till järnvägsföretag.
 3. Bestämmelser angående krav på tillstånd till ibruktagande samt underhåll av ny och väsentligen förändrad rullande materiel som ännu inte omfattas av någon TSD. Anmälan skall innefatta bestämmelser om utbyte av rullande materiel mellan järnvägsföretag, registreringssystem och krav på testförfaranden.
 4. Gemensamma regler för sådan drift av järnvägsnätet som ännu inte omfattas av någon TSD, inbegripet bestämmelser i samband med signal- och trafikledningssystem.
 5. Bestämmelser om krav på kompletterande interna verksamhetsbestämmelser (företagsbestämmelser) som måste fastställas av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.
 6. Bestämmelser om krav på personal med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten, inbegripet urvalskriterier, hälso-krav, yrkesutbildning och certifiering i den utsträckning som de ännu inte omfattas av någon TSD.
 7. Bestämmelser angående utredning av olyckor och tillbud.
-

BILAGA III

SÄKERHETSSTYRNINGSSYSTEM

1. Krav på säkerhetsstyrningssystem

Säkerhetsstyrningssystem måste dokumenteras i alla berörda delar och det som särskilt skall beskrivas är ansvarsfördelningen inom infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagens organisation. Det skall visa hur ledningens kontroll på olika nivåer skall säkras, hur personal och deras företrädare på alla nivåer berörs och hur en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet kan tryggas.

2. Säkerhetsstyrningssystemets grunder

Säkerhetsstyrningssystemet skall ha följande som grund:

- a) En säkerhetspolitik som godkänts av organisationens chef och meddelats all personal.
- b) Organisationens kvantitativa och kvalitativa mål för upprätthållande och förbättring av säkerhet 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, eller
 - i de nationella bestämmelser som avses i artikel 8 och i bilaga II, eller
 - i andra bestämmelser, eller
 - i myndighetsbeslut,och förfaranden för att garantera förenlighet med normerna och andra föreskrifter under utrustningens och verksamhetens hela livscykel.
- d) Förfaranden och metoder för utförande av riskbedömning och genomförande av åtgärder för riskhantering närhelst en ändring av driftförhållandena eller nytt material medför nya risker för infrastrukturer eller verksamheter.
- e) Tillhandahållande av program för utbildning av personal och system för säkerställande av att personalens kompetens bibehålls och att uppgifterna utförs i enlighet därmed.
- f) Arrangemang för tillhandahållande av tillräcklig information inom organisationen och, i tillämpliga fall, mellan organisationer som är verksamma inom samma infrastruktur.
- g) Förfaranden och format för hur säkerhetsinformation skall dokumenteras och utarbetande av ett förfarande för konfigurationskontroll av vital säkerhetsinformation.
- h) 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.
- i) Tillhandahållande av sådana larmrutiner samt sådan information i nödsituationer som har godkänts av de tillämpliga offentliga myndigheterna.
- j) Bestämmelser om återkommande intern revision av säkerhetsstyrningssystem.

BILAGA IV

FÖRKLARINGAR ANGÅENDE NÄTSPECIFIK DEL AV SÄKERHETSINTYGET

Följande handlingar måste lämnas in för att säkerhetsmyndigheten skall kunna utfärda den nätspecifika delen av säkerhetsintyget:

- Järnvägsföretagen skall lägga fram dokumentation om TSD eller delar av dessa och, i förekommande fall, nationella säkerhetsbestämmelser och andra bestämmelser som gäller för dess verksamhet, dess personal och dess rullande materiel samt om hur förenlighet säkerställs av säkerhetsstyrningssystemet.
- Järnvägsföretagen skall lägga fram dokumentation om olika personalkategorier som anställts eller anlitats för verksamheten, inbegripet bevisning att de uppfyller kraven i TSD eller nationella bestämmelser och har vederbörligen certifierats.
- Järnvägsföretagen skall lägga fram dokumentation om olika sorters rullande materiel som används i verksamheten, inbegripet bevisning att de uppfyller kraven i TSD eller nationella bestämmelser och är vederbörligen certifierade.

För att undvika dubbelarbete och minska informationsmängden skall endast en kortfattad dokumentation överlämnas angående de element som är förenliga med TSD och andra krav i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG.

BILAGA V

HUVUDSAKLIGT INNEHÅLL I RAPPORTER OM UTREDNING AV OLYCKOR OCH TILLBUD**1) Sammanfattning**

Sammanfattningen skall bestå av en kort beskrivning av händelsen, när och var den ägde rum och dess följder. Den skall innehålla en uppräknig av såväl direkta orsaker som bidragande faktorer och bakomliggande orsaker som fastställts i utredningen. Huvudrekommendationer skall anges liksom information om vem de riktar sig till.

2) Direkta fakta om händelsen

1. Händelsen:

- Datum, exakt tidpunkt och plats för händelsen.
- Beskrivning av händelseförloppet och olycksplatsen, inbegripet räddningstjänsternas insatser.
- Beslutet att inleda en utredning, utredningsgruppens sammansättning och utredningens genomförande.

2. Händelsemiljö:

- Berörd personal och berörda entreprenörer samt andra parter och vittnen.
- Tåg och deras sammansättning, inbegripet registreringsnummer för rullande materiel.
- Beskrivning av infrastruktur och signalsystem – spårtyper, växlar, förregling, signaler och säkring av tågrörelse.
- Kommunikationsmedel.
- Pågående arbeten vid eller i närheten av platsen.
- Utlösande faktor för järnvägens plan för åtgärder vid olycka och planens förlopp.
- Utlösande faktor för den offentliga räddningstjänstens, polisens och sjukvårdens katastrofplan och planens förlopp.

3. Dödsfall, personskador och materiella skador:

- Passagerare, tredje parter och personal, inbegripet entreprenörer.
- Last, resgods och annan egendom.
- Rullande materiel, infrastruktur och miljö.

4. Yttre förhållanden:

- Väderleksförhållanden och geografisk information.

3) Redovisning av utredningar och undersökningar

1. Vittnesupplysningar (med skydd av personernas identitet):

- Järnvägspersonal, inbegripet entreprenörer.
- Andra vittnen.

2. Säkerhetsstyrningssystemet:

- Arbetsorganisation och ordervägar.
- Krav på personalen och hur dessa säkerställs.
- Rutiner för intern kontroll och revision samt uppföljning.
- Samspel mellan olika aktörer som använder infrastrukturen.

3. Bestämmelser och föreskrifter:

- Tillämpliga bestämmelser och föreskrifter på gemenskapsnivå och nationell nivå.
- Andra bestämmelser, t.ex. om driften, lokala instruktioner, personalkrav, underhållsföreskrifter och tillämpliga normer.

4. Funktion hos rullande materiel och tekniska anläggningar:

- Signal- och trafikledningssystem, inbegripet automatisk registrering av uppgifter.
- Infrastruktur.
- Kommunikationsutrustning.
- Rullande materiel, inbegripet en redogörelse för automatisk registrering av uppgifter.

5. Dokumentation av det operativa systemet:

- Åtgärder för trafikstyrning och signalering vidtagna av personalen.
- Säkerhetssamtal i samband med händelsen, inbegripet dokumentation från inspelningar.
- Åtgärder vidtagna för att skydda platsen för händelsen.

6. Samspel människa-teknik-organisation:

- Arbetstider för berörd personal.
- Medicinska och personliga förhållanden i anslutning till händelsen, inbegripet förekomst av fysisk eller psykisk påverkan.
- Utformning av utrustning som inverkar på samspelet mellan människa och teknik.

7. Tidigare händelser av liknande art.

4) Analys och slutsatser

1. Kartläggning av händelseförloppet:

- Fastställande av slutsatser om händelsen på grundval av de uppgifter som fastställs i avsnitt 3.

2. Diskussion:

- Analys av de uppgifter som fastställs i avsnitt 3 i syfte att dra slutsatser om orsakerna till händelsen och räddningstjänstens effektivitet.

3. Slutsatser:

- Direkta och omedelbara orsaker till händelsen, inbegripet bidragande faktorer som står i samband med åtgärder vidtagna av berörda personer eller skicket hos rullande materiel och tekniska anläggningar.
- Bakomliggande orsaker som är relaterade till skicklighet, förfaranden och underhåll.
- Grundorsaker som står i samband med ramlagstiftningens villkor och tillämpningen av säkerhetsstyrningssystemet.

4. Övriga iakttagelser:

- Brister och fel fastställda under utredningen men utan betydelse för slutsatserna om orsaker.

5) **Vidtagna åtgärder**

- Redovisning av åtgärder som redan har vidtagits eller antagits till följd av händelsen.

6) **Rekommendationer**

RÅDETS MOTIVERING ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Se sidan 3 i detta nummer av EUT.

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 56/2003

antagen av rådet den 26 juni 2003

inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr .../2003 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen)

(2003/C 270 E/04)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

skapens järnvägsföretag med trafiktillstånd gradvis få tillträde till infrastrukturen för att bedriva godstrafik.

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1 i detta,

(3) Enligt rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag⁽⁶⁾ skall varje järnvägsföretag inneha trafiktillstånd, och ett tillstånd utfärdat i en medlemsstat skall gälla inom hela gemenskapen.med beaktande av kommissionens förslag⁽¹⁾,(4) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg⁽⁷⁾ fastställs en ny ramlagstiftning i syfte att bilda ett europeiskt järnvägsområde utan gränser.med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁽²⁾,(5) De tekniska och driftsmässiga skillnader som råder mellan de olika medlemsstaternas järnvägssystem har isolerat de nationella järnvägsmarknaderna från varandra och hindrat en dynamisk och Europaomfattande utveckling av järnvägarna. I rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg⁽⁸⁾, samt i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg⁽⁹⁾, anges väsentliga krav och en ordning för hur obligatoriska tekniska specifikationer för driftskompatibilitet skall fastställas.med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁽³⁾,i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁽⁴⁾, och

av följande skäl:

(1) För att ett europeiskt järnvägsområde utan gränser successivt skall kunna bildas, måste gemenskapen fastställa tekniska föreskrifter för järnvägarna; det gäller såväl tekniska frågor som säkerhetsfrågor, eftersom dessa områden alltid är knutna till varandra.

(6) För att de två målen om säkerhet och driftskompatibilitet skall kunna uppfyllas på en och samma gång krävs ett omfattande sakkunnigarbete, som måste ledas av ett särskilt organ. Det är skälet till varför – inom ramen för gemenskapens befintliga institutioner och med bibehållande av maktbalansen inom gemenskapen – en europeisk järnvägsbyrå med ansvar för säkerhet och driftskompatibilitet (nedan kallad "byrån") måste inrättas. En sådan byrå gör det möjligt att gemensamt och med god sakkunskap arbeta med målsättningarna inom områdena säkerhet och driftskompatibilitet för det europeiska järnvägsnätet samt bidrar till att blåsa nytt liv i järnvägarna och ge stöd åt de allmänna målen i den gemensamma transportpolitiken.

(2) Enligt rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar⁽⁵⁾ skall gemen-⁽¹⁾ EGT C 126 E, 28.5.2002, s. 323.⁽²⁾ EUT C 61, 14.3.2003, s. 131.⁽³⁾ EUT C 66, 19.3.2003, s. 5.⁽⁴⁾ Europaparlamentets yttrande av den 14 januari 2003 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 26 juni 2003 och Europaparlamentets beslut av den ... (ännu ej offentliggjort i EUT).⁽⁵⁾ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG (EGT L 75, 15.3.2001, s. 1).⁽⁶⁾ EGT L 143, 27.6.1995, s. 70. Direktivet ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG (EGT L 75, 15.3.2001, s. 26).⁽⁷⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet ändrat genom kommissionens beslut 2002/844/EG (EGT L 289, 26.10.2002, s. 30).⁽⁸⁾ EGT L 235, 17.9.1996, s. 6.⁽⁹⁾ EGT L 110, 20.4.2001, s. 1.

- (7) För att kunna främja inrättandet av ett europeiskt järnvägsområde utan gränser och blåsa nytt liv i järnvägssektorn, samtidigt som sektorns väsentliga fördelar på säkerhetsområdet förstärks, bör byrån bidra till utvecklingen av en genuin europeisk järnvägskultur och utgöra ett grundläggande instrument för dialog, samråd och utbyte av erfarenheter mellan samtliga aktörer inom järnvägssektorn, på ett sätt som medger full respekt för de enskilda aktörernas behörighetsområden.
- (8) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/.../EG av den ... om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet) ⁽¹⁾ skall gemensamma indikatorer, gemensamma mål och gemensamma metoder inom säkerhetsområdet tas fram. För den uppgiften behövs oberoende teknisk sakkunskap.
- (9) I syfte att förenkla förfarandena för utfärdandet av säkerhetsintyg åt järnvägsföretag är det viktigt att verka för en harmoniserad utformning av säkerhetsintyg och en harmoniserad utformning av ansökningar om säkerhetsintyg.
- (10) Enligt järnvägssäkerhetsdirektivet skall nationella säkerhetsåtgärder genomgå en granskning med avseende på deras betydelse för säkerheten och driftskompatibiliteten. För detta krävs ett yttrande grundat på oberoende och opartisk sakkunskap.
- (11) När det gäller säkerheten är det viktigt att sörja för största möjliga öppenhet och en välfungerande informationsspridning. För analys av säkerhetsnivåerna saknas fortfarande en metod som är baserad på gemensamma indikatorer och som är möjlig att tillämpa på alla järnvägsaktörer, och en sådan analysmetod bör därför tas fram. Beträffande statistik är det nödvändigt att bedriva ett nära samarbete med Eurostat.
- (12) Nationella organ för säkerheten på järnvägarna, samt regleringsorgan och andra nationella myndigheter, bör ha rätt att inhämta oberoende sakkunnigutlåtanden när de behöver information som rör flera medlemsstater.
- (13) Enligt direktiv 2001/16/EG skall en första uppsättning tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) vara klar senast den 20 april 2004. Kommissionen har uppdragit detta arbete åt den europeiska organisationen för driftskompatibilitet för järnvägar (AEIF), som är en sammanslutning av tillverkare av järnvägsmateriel samt av infrastrukturförvaltare och trafikföretag. De erfarenheter som sakkunniga inom järnvägsområdet byggt upp genom sitt arbete i AEIF bör tillvaratas. För att kontinuiteten i arbetet skall kunna upprätthållas och TSD uppdateras fortlöpande krävs en permanent teknisk ram.
- (14) Driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska nätet bör öka, och de nya investeringsprojekt som tilldelas gemenskapsbidrag bör uppfylla målet för driftskompatibilitet i enlighet med Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet ⁽²⁾.
- (15) För att säkra kontinuiteten bör de arbetsgrupper som bildas av byrån allt efter lämpligheten utgå från sammansättningen av AEIF, kompletterad med ytterligare ledamöter.
- (16) Underhåll av rullande materiel är en viktig del i säkerhetsarbetet. Någon i verklig mening Europaomfattande marknad för underhåll av järnvägsutrustning finns inte, vilket beror på att det saknas ett system för certifiering av järnvägsverkstäder för underhåll. Det innebär extrakostnader och tomtransporter. Ett europeiskt system för certifiering av järnvägsverkstäder för underhåll bör därför successivt utformas.
- (17) Yrkeskraven för lokförare är av stor betydelse för både säkerheten och driftskompatibiliteten i Europa. Yrkeskraven är också en förutsättning för den fria rörligheten för arbetstagarna inom järnvägssektorn. I denna fråga bör den befintliga ramen för dialogen mellan arbetsmarknadens parter (den s.k. sociala dialogen) följas. Byrån bör bistå med den sakkunskap som behövs för att ta hänsyn till denna aspekt på europeisk nivå.
- (18) Registrering tjänar först och främst som ett godkännande av att rullande materiel är lämplig för trafik under bestämda förhållanden. Registreringen bör utföras på ett sätt som medger öppenhet och insyn och som inte diskriminerar någon, och den bör handhas av myndigheter. Byrån bör bistå med stöd i tekniska frågor för införandet av ett registreringssystem.
- (19) För att sörja för största möjliga öppenhet och insyn och se till att alla parter får lika tillgång till relevant information bör de dokument som måste utarbetas under arbetet med driftskompatibilitet vara offentliga. Samma sak gäller för trafikillstånd och säkerhetsintyg. Byrån bör tillhandahålla välfungerande hjälpmedel för denna informationsspridning.
- (20) En viktig uppgift som byrån bör uppmuntra är främjandet av innovationsverksamhet inom järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet. Finansiellt bistånd som ges inom ramen för byråns verksamhet i detta avseende bör inte få leda till en snedvridning på den berörda marknaden.

(1) EUT L ...

(2) EGT L 228, 9.9.1996, s. 1. Beslutet ändrat genom beslut nr 1346/2001/EG (EGT L 185, 6.7.2001, s. 1).

(21) För att kunna fullgöra sina uppgifter bör byrån ha ställning som juridisk person och ha en egen budget, som till största delen finansieras av gemenskapen. För att byrån skall kunna agera självständigt i sin dagliga verksamhet och vid utarbetandet av sina yttranden och rekommendationer, bör byråns verkställande direktör bära det fulla ansvaret och byråns personal ha en oberoende ställning.

(22) För att säkerställa att byrån faktiskt fullgör sina uppgifter bör medlemsstaterna och kommissionen vara företrädare i en styrelse med erforderliga befogenheter för att fastställa budgeten och kontrollera att den genomförs, anta lämpliga finansiella bestämmelser, utarbeta tydliga förfaranden för byråns beslutsfattande, godkänna dess arbetsprogram, anta dess budget, fastställa en policy för besök i medlemsstaterna samt utnämna den verkställande direktören.

(23) För att säkerställa insyn i och öppen redovisning av styrelsens beslut bör företrädare för berörda sektorer närvara under överläggningarna, dock utan rösträtt, eftersom denna är förbehållen myndigheternas företrädare som skall stå till svars inför myndigheter för demokratisk kontroll. Sektorns företrädare bör utses av kommissionen med hänsyn till representativitet på europeisk nivå för järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, järnvägsindustrin, fackföreningar, resenärer och godstransportkunder.

(24) Byråns verksamhet bör bedrivas på ett öppet sätt. Europaparlamentet bör tillförsäkras en fungerande tillsynsmyndighet och för detta ändamål ha möjlighet att höra byråns verkställande direktör. Byrån bör också tillämpa gemenskapens relevanta lagstiftning om allmänhetens tillgång till handlingar.

(25) I takt med att allt fler decentraliserade organ har inrättats på senare år har budgetmyndigheten försökt förbättra insynen i och kontrollen av förvaltningen av gemenskapsanslagen till organen, särskilt när det gäller budgetering av avgifter, finansiell kontroll, befogenheter att bevilja ansvarsfrihet, avsättning till pensionssystemet samt det interna budgetförfarandet (uppförandekod). På liknande sätt bör Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999 av den 25 maj 1999 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (OLAF) ⁽¹⁾ oinskränkt tillämpas när det gäller byrån, som bör ansluta sig till det interinstitutionella avtalet av den 25 maj 1999 mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska gemenskapernas kommission om

interna utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning ⁽²⁾.

(26) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden, nämligen att inrätta ett särskilt organ med uppgift att utarbeta gemensamma lösningar för järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, på grund av att det arbete som skall göras är av gemensam art, och de därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL 1

PRINCIPER

Artikel 1

Inrättande av byrån och dess uppgifter

Genom denna förordning inrättas en europeisk järnvägsbyrå, nedan kallad "byrån".

Byrån skall bistå med sakkunskap i tekniska frågor till genomförandet av en gemenskapslagstiftning som syftar till att förbättra järnvägssektorns konkurrenskraft genom ökad driftskompatibilitet mellan olika järnvägssystem samt att lägga fast en gemensam inriktning för arbetet med säkerheten inom det europeiska järnvägssystemet – allt detta för att bidra till upprättandet av ett europeiskt järnvägsområde utan gränser och att garantera en hög säkerhetsnivå.

Under arbetet med att uppnå dessa mål skall byrån ta hänsyn fullt ut till utvidgningen av Europeiska unionen och till de särskilda krav som har samband med järnvägsförbindelserna med tredje land.

Artikel 2

Byråns befogenheter vad gäller rättsakter och åtgärder

Byrån får

- a) lämna rekommendationer till kommissionen om tillämpningen av artiklarna 6, 7, 12, 14, 16, 17 och 18,
- b) avge yttranden till kommissionen i enlighet med artiklarna 8, 13 och 15, och till berörda myndigheter i medlemsstaterna i enlighet med artikel 10.

⁽¹⁾ EGT L 136, 31.5.1999, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 136, 31.5.1999, s. 15.

Artikel 3

Arbetsgruppernas sammansättning

1. För utarbetandet av de rekommendationer som avses i artiklarna 6, 7, 12, 14, 16, 17 och 18 skall byrån inrätta ett begränsat antal arbetsgrupper. Dessa arbetsgrupper skall utgå dels från den sakkunskap som byggts upp av dem som arbetar inom järnvägssektorn, i synnerhet de samlade erfarenheterna hos den europeiska organisationen för driftskompatibilitet för järnvägar (AEIF), dels från sakkunskapen hos de behöriga nationella myndigheterna. Byrån skall se till att dess arbetsgrupper är kompetenta och representativa och att de järnvägssektorer och de användare som påverkas av sådana åtgärder som kan komma att föreslås av kommissionen på grundval av rekommendationer från byrån är adekvat representerade. Arbetsgruppernas arbete skall präglas av öppenhet.

2. Efter det att arbetsprogrammet antagits, skall byrån överlämna det till de organ som företräder järnvägssektorn på europeisk nivå. Förteckningen över dessa organ skall fastställas av den kommitté som avses i artikel 21 i direktiv 96/48/EG. Varje organ och/eller grupp av organ skall sända byrån en förteckning över de mest kvalificerade experter som har i uppdrag att företräda dem i var och en av arbetsgrupperna.

3. De nationella säkerhetsmyndigheter som anges i artikel 16 i järnvägssäkerhetsdirektivet skall utse sina företrädare till de arbetsgrupper i vilka de önskar delta.

4. Byrån får vid behov komplettera arbetsgrupperna med oberoende experter med erkänd kompetens inom det berörda området.

5. Arbetsgrupperna skall ha en företrädare för byrån som ordförande.

Artikel 4

Samråd med arbetsmarknadens parter

När de arbetsuppgifter som avses i artiklarna 6, 12 och 17 direkt påverkar den sociala miljön eller arbetsförhållandena inom järnvägssektorn, skall byrån samråda med arbetsmarknadens parter i den branschvisa dialogkommitté som inrättats enligt kommissionens beslut 98/500/EG⁽¹⁾.

Samrådet skall hållas innan byrån lämnar sina rekommendationer till kommissionen. Byrån skall vederbörligen beakta dessa samråd och skall alltid stå till förfogande för att ge förklaringar avseende dessa rekommendationer. Byrån skall till kommissionen överlämna de yttranden som inkommit från den branschvisa dialogkommittén, varefter kommissionen i sin tur skall lämna dem vidare till den kommitté som avses i artikel 21 i direktiv 96/48/EG.

⁽¹⁾ EGT L 225, 12.8.1998, s. 27.

Artikel 5

Samråd med godstransportkunder och resenärer

När de arbetsuppgifter som avses i artiklarna 6 och 12 direkt påverkar godstransportkunder och resenärer, skall byrån samråda med de organisationer som företräder dem. Förteckningen över de organisationer med vilka samråd skall hållas skall upprättas av den kommitté som avses i artikel 21 i direktiv 96/48/EG.

Samrådet skall hållas innan byrån lämnar sina förslag till kommissionen. Byrån skall vederbörligen beakta dessa samråd och skall alltid stå till förfogande för att ge förklaringar avseende dessa förslag. Byrån skall till kommissionen överlämna de yttranden som inkommit från de berörda organisationerna, varefter kommissionen i sin tur skall lämna dem vidare till den kommitté som avses i artikel 21 i direktiv 96/48/EG.

KAPITEL 2

SÄKERHET

Artikel 6

Stöd i tekniska frågor

1. Byrån skall ge rekommendationer till kommissionen om de gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål för säkerhetsarbetet som anges i artiklarna 6 och 7 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

2. Byrån skall ge rekommendationer till kommissionen, på begäran av kommissionen eller av den kommitté som avses i artikel 21 i direktiv 96/48/EG, eller på eget initiativ, om andra åtgärder på säkerhetsområdet.

3. För övergångsperioden före antagandet av de gemensamma säkerhetsmålen, de gemensamma säkerhetsmetoderna och de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD), samt för frågor som rör utrustning och infrastruktur som inte omfattas av dessa TSD, har byrån rätt att ge lämpliga rekommendationer till kommissionen. Byrån skall sörja för att rekommendationerna är förenliga med gällande TSD och sådana som är under utarbetande.

4. Byrån skall lägga fram en detaljerad kostnadsnyttoanalys till stöd för de rekommendationer den ger i enlighet med denna artikel.

5. Byrån skall organisera och främja samarbetet mellan de nationella säkerhetsmyndigheterna och de utredningsorgan som omfattas av artiklarna 16 och 21 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

*Artikel 7***Säkerhetsintyg**

I järnvägssäkerhetsdirektivet föreskrivs i artiklarna 10 och 15 att säkerhetsintygen skall harmoniseras, och byrån skall i enlighet därmed utarbeta och lämna rekommendation om en mall för säkerhetsintyg, som skall finnas även i elektronisk form, och en mall för ansökningsblanketter för säkerhetsintyg, med en förteckning över de viktigaste uppgifter som skall anges.

*Artikel 8***Nationella säkerhetsbestämmelser**

1. På kommissionens begäran skall byrån genomföra en teknisk granskning av nya nationella säkerhetsbestämmelser, om vilka uppgifter överlämnats till kommissionen i enlighet med artikel 8 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

2. Byrån skall granska huruvida de ovan nämnda bestämmelserna är förenliga med de gemensamma säkerhetsmetoderna enligt järnvägssäkerhetsdirektivet samt med gällande TSD. Byrån skall också granska om bestämmelserna medger att de gemensamma säkerhetsmålen enligt nämnda direktiv uppfylls.

3. Om byrån, efter att ha gått igenom den motivering som medlemsstaten lämnat, kommer fram till att någon av dessa bestämmelser antingen inte är förenlig med TSD eller med de gemensamma säkerhetsmetoderna, eller inte medger att de gemensamma säkerhetsmålen uppfylls, skall den avge ett yttrande till kommissionen inom två månader efter det att kommissionen underrättat byrån om dessa bestämmelser.

*Artikel 9***Kontroll av säkerhetsnivån**

1. Byrån skall inrätta ett nätverk med de nationella myndigheter som ansvarar för säkerhetsfrågor och med de nationella myndigheter som ansvarar för de utredningar som skall göras enligt järnvägssäkerhetsdirektivet, varvid nätverket skall ha till syfte att fastlägga vad som skall ingå i de gemensamma säkerhetsindikatorer som är förtecknade i bilaga 1 till det direktivet och samla in alla relevanta uppgifter om järnvägssäkerheten.

2. På grundval av de gemensamma säkerhetsindikatorerna, de nationella rapporterna om säkerhet och olyckor samt egna uppgifter skall byrån vartannat år lägga fram en offentlig rapport om säkerhetsnivån. Den första rapporten skall offentliggöras under byråns tredje verksamhetsår.

3. Byrån skall använda sig av de uppgifter som Eurostat samlar in; byrån skall vidare samarbeta med Eurostat så att dubbelarbete undviks och sörja för att de gemensamma säker-

hetsindikatorerna överensstämmer med motsvarande indikatorer för andra transportsätt.

*Artikel 10***Tekniska utlåtanden**

1. De nationella regleringsorgan som avses i artikel 30 i direktiv 2001/14/EG har rätt att inhämta tekniska utlåtanden från byrån om säkerhetsaspekter i ärenden som de skall pröva.

2. De kommittéer som inrättas i enlighet med artikel 35 i direktiv 2001/14/EG respektive artikel 11a i direktiv 91/440/EEG har rätt att inhämta tekniska utlåtanden från byrån om säkerhetsaspekter i ärenden som ligger inom deras respektive behörighetsområden.

3. Byrån skall lämna sitt utlåtande inom två månader. I den version av utlåtandet som byrån offentliggör skall allt material som rör affärshemligheter ha rensats bort.

*Artikel 11***Offentlig databas för handlingar**

1. Byrån skall ansvara för en offentlig databas för följande handlingar:

- a) Tillstånd utfärdade i enlighet med direktiv 95/18/EG.
- b) Säkerhetsintyg utfärdade i enlighet med artikel 10 i järnvägssäkerhetsdirektivet.
- c) Utredningsrapporter som överlämnats till byrån i enlighet med artikel 24 i järnvägssäkerhetsdirektivet.
- d) Nationella bestämmelser som kommissionen underrättats om i enlighet med artikel 8 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

2. Nationella myndigheter med ansvar för utfärdandet av de handlingar som är förtecknade i punkt 1 a och 1 b skall – inom en månad från det att beslutet fattades – meddela byrån varje enskilt beslut om utfärdande, förnyande, ändring eller upphävande av dessa handlingar.

3. Byrån får komplettera den offentliga databasen med sådana offentliga handlingar eller länkar som har betydelse för syftet med denna förordning.

KAPITEL 3

DRIFTSKOMPATIBILITET

Artikel 12

Byråns tekniska stöd

Byrån skall bidra till arbetet med att utarbeta och genomföra lösningar för att uppnå driftskompatibilitet mellan olika järnvägssystem i enlighet med principerna och definitionerna i direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG. Byrån skall därför

- a) på kommissionens uppdrag – organisera och leda arbetet i de arbetsgrupper som avses i artikel 3 med utarbetandet av förslag till TSD och överlämna dessa förslag till kommissionen,
- b) sörja för att dessa TSD anpassas till den tekniska utvecklingen, förändringar på marknaden och samhällets krav samt lägga fram förslag till kommissionen om sådan anpassning av TSD som byrån bedömer vara nödvändig,
- c) sörja för samordningen av dels utvecklings- och uppdateringsarbetet i fråga om TSD, dels arbetet med att ta fram Europastandarder som visar sig vara nödvändiga för driftskompatibiliteten; byrån skall vidare upprätthålla kontakter med de europeiska standardiseringsorganen i relevanta frågor,
- d) bistå kommissionen med att organisera och underlätta samarbetet mellan de organ medlemsstaterna anmält till kommissionen, på det sätt som beskrivs i artikel 20.5 i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG,
- e) ge råd och rekommendationer till kommissionen avseende arbetsvillkoren för all personal med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten.

Artikel 13

Kontroll av anmälda organs arbete

Utan att det påverkar medlemsstaternas ansvar för de anmälda organ de utsett, har byrån rätt att – på kommissionens begäran – kontrollera kvaliteten på det arbete som de anmälda organen utför. I förekommande fall skall byrån avge ett yttrande till kommissionen.

Artikel 14

Kontroll av driftskompatibiliteten

1. Byrån skall, på kommissionens begäran, lämna rekommendationer om de metoder som skall användas för att införa driftskompatibla järnvägssystem och som syftar till att underlätta samordningen mellan järnvägsföretag och mellan infrastrukturförvaltare, särskilt för att planera övergångar från äldre system till modernare.

2. Byrån skall kontrollera hur arbetet framskrider när det gäller att göra järnvägssystemen driftskompatibla. Byrån skall vartannat år lägga fram och offentliggöra en rapport om detta. Den första rapporten skall offentliggöras under loppet av byråns andra verksamhetsår.

Artikel 15

Driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska nätet

För ett järnvägsinfrastrukturprojekt för vilket ansökan om ekonomiskt bidrag från gemenskapen gjorts skall byrån på kommissionens begäran granska projektet med avseende på driftskompatibiliteten. Byrån skall avge sitt yttrande om projektets överensstämmelse med relevanta TSD inom två månader efter denna begäran. I detta yttrande skall de undantag som föreskrivs i artikel 7 i direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG till fullo beaktas.

Artikel 16

Certifiering av järnvägsverkstäder

Inom tre år efter det att byrån inlett sin verksamhet skall den utarbeta ett europeiskt system för certifiering av järnvägsverkstäder avsedda för underhåll av rullande materiel samt ge rekommendationer om införandet av systemet.

Dessa rekommendationer skall särskilt behandla följande:

- Ett strukturerat förvaltningssystem.
- Personal med nödvändiga kunskaper.
- Lokaler och redskap.
- Teknisk dokumentation och underhållsföreskrifter.

Artikel 17

Yrkeskunskaper

1. Byrån skall utarbeta rekommendationer för fastställandet av enhetliga och gemensamma kriterier för yrkeskunskaper och utvärdering när det gäller den personal som deltar i driften och underhållet av järnvägssystemet. Vid utarbetandet skall prioritet ges beträffande lokförare och utbildare. Byrån skall samråda med företrädarna för arbetsmarknadens parter i enlighet med bestämmelserna i artikel 4.

2. Byrån skall utarbeta rekommendationer om hur ett system för godkännande av utbildningscentrum skall kunna införas.

3. Byrån skall främja och underlätta utbyte av lokförare och utbildare mellan järnvägsföretag i olika medlemsstater.

*Artikel 18***Registrering av rullande materiel**

Byrån skall upprätta och för kommissionen rekommendera en mall för det nationella fordonsregistret i enlighet med kraven i artikel 14 i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG.

*Artikel 19***Register över handlingar om driftskompatibilitet**

1. Byrån skall hålla en offentlig förteckning över följande handlingar enligt direktiven 2001/16/EG och 96/48/EG:

- a) EG-kontrollförklaringar för delsystem.
- b) EG-försäkran om komponenters överensstämmelse med EG:s krav.
- c) Tillstånd för ibruktagande med tillhörande registreringsnummer.
- d) Register över infrastruktur och rullande materiel.

2. De berörda organen skall överlämna dessa handlingar till byrån, som med medlemsstaternas samtycke skall fastställa rutiner för detta.

3. När handlingarna enligt punkt 1 översänds, får de berörda organen ange vilka handlingar som av säkerhetsskäl inte skall lämnas ut till allmänheten.

4. Byrån skall lägga upp en elektronisk databas över handlingarna med fullständigt beaktande av punkt 3. Allmänheten skall ha tillgång till databasen via en webbplats.

KAPITEL 4

UTREDNINGAR OCH FRÄMJANDE AV INNOVATIONSVERKSAMHET*Artikel 20***Utredningar**

Byrån skall, när så krävs för att utföra de uppgifter som ålagts byrån genom denna förordning, låta göra utredningar som skall finansieras inom ramen för dess egen budget.

*Artikel 21***Främjande av innovationsverksamhet**

Kommissionen får i enlighet med byråns arbetsprogram och budget ålägga byrån att främja innovationsverksamhet som syftar till förbättringar av järnvägars driftskompatibilitet och

säkerhet, särskilt i fråga om utnyttjande av ny informationsteknik och spår- och söksystem.

KAPITEL 5

BYRÅNS ORGANISATION OCH INTERNA VERKSAMHET*Artikel 22***Juridisk ställning**

1. Byrån skall vara ett gemenskapsorgan. Den skall vara en juridisk person.

2. Byrån skall i alla medlemsstater ha den mest omfattande rättskapacitet som en juridisk person kan ha enligt statens lagstiftning. Den skall särskilt kunna förvärva eller avyttra fast och lös egendom samt föra talan inför domstolar och andra myndigheter.

3. Byrån skall företrädas av den verkställande direktören.

*Artikel 23***Immunitet och privilegier**

Protokollet om Europeiska gemenskapernas immunitet och privilegier skall tillämpas på byrån och dess personal.

*Artikel 24***Personal**

1. Tjänsteföreskrifterna för tjänstemän i Europeiska gemenskaperna, anställningsvillkoren för övriga anställda i Europeiska gemenskaperna och bestämmelser som antagits gemensamt av Europeiska gemenskapernas institutioner för tillämpningen av tjänsteföreskrifterna och anställningsvillkoren skall gälla för byråns personal.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 26 skall de befogenheter som i enlighet med nämnda tjänsteföreskrifter och anställningsvillkor tilldelats tillsättningsmyndigheten och upphandlingsmyndigheten utövas av byrån när det gäller dess egen personal.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 26.1 skall byråns personal bestå av

— tillfälligt anställda som byrån rekryterat för en tid på högst fem år bland anställda i järnvägssektorn på grundval av deras meriter och erfarenheter när det gäller järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet,

— tjänstemän som avdelats eller utstationerats av kommissionen eller medlemsstaterna i högst fem år,

— samt övriga anställda, enligt anställningsvillkoren för övriga anställda i Europeiska gemenskaperna, som skall utföra handlägg- eller sekreteraruppgifter.

4. Experter som deltar i de arbetsgrupper som inrättas av byrån skall inte räknas till byråns personal. Deras kostnader för resor och uppehälle skall ersättas av byrån i enlighet med de regler och tariffer som styrelsen fastställt.

Artikel 25

Inrättande av styrelsen och dess befogenheter

1. En styrelse inrättas härmed för byrån.
2. Styrelsen skall
 - a) utnämna den verkställande direktören i enlighet med artikel 31,
 - b) senast den 30 april varje år anta byråns allmänna rapport för det föregående året och översända den till medlemsstaterna, Europaparlamentet, rådet och kommissionen,
 - c) senast den 31 oktober varje år, efter att ha beaktat kommissionens yttrande, anta byråns arbetsprogram för det kommande året och översända det till medlemsstaterna, Europaparlamentet, rådet och kommissionen. Detta arbetsprogram skall antas utan att det påverkar gemenskapens årliga budgetförfarande. Om kommissionen inom 15 dagar från den tidpunkt då arbetsprogrammet antagits meddelar att den inte samtycker till programmet, skall styrelsen behandla det igen och vid den andra behandlingen anta det eventuellt ändrade arbetsprogrammet, antingen med två tredjedels majoritet, inbegripet kommissionens företrädare, eller med enhällighet bland medlemsstaternas företrädare,
 - d) utöva sina funktioner avseende byråns budget i enlighet med kapitel 6,
 - e) utarbeta förfaranden för de beslut som skall fattas av den verkställande direktören,
 - f) fastställa riktlinjer för de besök som skall genomföras enligt artikel 33,
 - g) ha disciplinär bestämmanderätt över den verkställande direktören och de enhetschefer som avses i artikel 30.3,
 - h) fastställa sin arbetsordning.

Artikel 26

Styrelsens sammansättning

1. Styrelsen skall bestå av en företrädare för varje medlemsstat och fyra företrädare för kommissionen samt av sex före-

trädare som kommissionen utsett och som inte skall ha rösträtt, och var och en av dessa skall på europeisk nivå företräda en av följande grupper:

- Järnvägsföretag.
- Infrastrukturförvaltare.
- Järnvägsindustrin.
- Arbetstagarnas fackföreningar.
- Resenärer.
- Godstransportkunder.

Styrelseledamöter skall utses på grundval av relevant erfarenhet och sakkunskap.

2. Varje medlemsstat och kommissionen skall utse sina ledamöter i styrelsen samt en suppleant.
3. Mandatperioden skall vara fem år och kan förnyas en gång.
4. I förekommande fall skall medverkan av företrädare för tredje land och villkoren för detta fastställas genom de förfaranden som avses i artikel 36.2.

Artikel 27

Styrelsens ordförandeskap

1. Styrelsen skall bland sina ledamöter välja ordförande och vice ordförande. Vice ordföranden skall inträda i ordförandens ställe när den senare inte kan fullgöra sina plikter.
2. Ordförandens och vice ordförandens mandatperiod skall vara tre år och får förnyas en gång. Om emellertid en ordförandes eller vice ordförandes uppdrag som styrelseledamot upphör någon gång under mandatperioden upphör också mandatperioden automatiskt vid denna tidpunkt.

Artikel 28

Sammanträden

1. Sammankallande till styrelsens sammanträden skall vara ordföranden. Byråns verkställande direktör skall delta i sammanträdena.
2. Styrelsen skall sammanträda minst två gånger per år. Den skall också sammanträda på initiativ av ordföranden, på begäran av kommissionen, på begäran av en majoritet av dess ledamöter eller av en tredjedel av medlemsstaternas företrädare i styrelsen.

*Artikel 29***Omröstning**

Såvida inte något annat anges skall styrelsen fatta sina beslut med två tredjedels majoritet av de röstberättigade ledamöterna. Varje röstberättigad ledamot skall ha en röst.

*Artikel 30***Verkställande direktörens uppgifter och befogenheter**

1. Byrån skall ledas av den verkställande direktören, som skall vara fullständigt oavhängig i sin tjänsteutövning, utan att kommissionens och styrelsens respektive befogenheter åsidosätts.
2. Verkställande direktören skall
 - a) utarbeta arbetsprogrammet och efter samråd med kommissionen lägga fram det för styrelsen,
 - b) vidta erforderliga åtgärder för genomförandet av arbetsprogrammet och, så långt möjligt, tillmötesgå framställningar från kommissionen om bistånd såvitt avser de uppgifter som byrån har i enlighet med denna förordning,
 - c) vidta erforderliga åtgärder, däribland fastställa interna förvaltningsbestämmelser och offentliggöra meddelanden, för att tillse att byrån fungerar i enlighet med denna förordning,
 - d) organisera ett effektivt kontrollsystem för att kunna jämföra byråns resultat med verksamhetens mål och fastställa förfaranden för regelbunden utvärdering baserade på erkända branschnormer; på grundval därav skall den verkställande direktören varje år utarbeta ett utkast till allmän rapport och lägga fram det för styrelsen,
 - e) i personalärenden utöva de befogenheter som anges i artikel 24.2,
 - f) upprätta en budget över byråns intäkter och utgifter i enlighet med artikel 38 samt genomföra budgeten i enlighet med artikel 39.
3. Verkställande direktören får biträdas av en eller flera enhetschefer. Om verkställande direktören är frånvarande eller inte kan fullgöra sina plikter, skall han/hon ersättas av någon av enhetscheferna.

*Artikel 31***Tjänstetillsättningar vid byrån**

1. Den verkställande direktören skall utnämnas av styrelsen på grundval av meriter, dokumenterad skicklighet i förvaltning och ledarskap samt kompetens och erfarenheter som är relevanta för järnvägssektorn. Styrelsen skall fatta sitt beslut med fyra femtedels majoritet av alla röstberättigade ledamöter. Kommissionen får föreslå en eller flera kandidater.

Den verkställande direktören kan avsättas av styrelsen enligt samma förfarande.

2. Den verkställande direktören skall tillsätta övriga tjänster vid byrån i enlighet med artikel 24.

3. Den verkställande direktörens mandatperiod skall vara fem år. Mandatet får förnyas en gång.

*Artikel 32***Utfrågning av verkställande direktören**

Den verkställande direktören skall varje år lägga fram en allmän rapport om byråns verksamhet för Europaparlamentet. Europaparlamentet eller rådet har också rätt att när som helst be att få höra den verkställande direktören om frågor som rör byråns verksamhet.

*Artikel 33***Besök i medlemsstaterna**

1. För att kunna utföra sina uppgifter enligt artiklarna 8, 9, 10, 13 och 15 får byrån genomföra besök i medlemsstaterna i enlighet med de riktlinjer som styrelsen fastställt. Medlemsstaternas nationella myndigheter skall underlätta arbetet för byråns personal.
2. Byrån skall underrätta den berörda medlemsstaten om det planerade besöket, namnen på byråns bemyndigade tjänstemän och vilket datum besöket skall inledas. De bemyndigade tjänstemännen skall genomföra besöket efter uppvisande av ett beslut från den verkställande direktören, där syftet och målet med besöket anges.
3. Efter varje besök skall byrån upprätta en rapport och skicka den till kommissionen och den berörda medlemsstaten.

*Artikel 34***Ansvar**

1. Byråns avtalsrättsliga ansvar skall regleras av den lagstiftning som är tillämplig på avtalet i fråga.
2. Europeiska gemenskapernas domstol skall vara behörig att träffa avgöranden med stöd av skiljedoms klausuler i avtal som byrån ingått.
3. Vad beträffar utomobligatoriskt ansvar skall byrån ersätta skada som orsakats av dess avdelningar eller av dess anställda under tjänsteutövning, i enlighet med de allmänna principer som är gemensamma för medlemsstaternas rättsordningar.
4. Europeiska gemenskapernas domstol skall vara behörig att avgöra tvister om ersättning för sådan skada som avses i punkt 3.

5. De anställdas personliga ansvar gentemot byrån skall regleras av bestämmelserna i de tjänsteföreskrifter eller anställningsvillkor som gäller för dem.

Artikel 35

Språk

1. Styrelsen skall besluta om den språkordning som skall gälla för byrån. På begäran av en styrelseledamot skall detta beslut fattas enhälligt. Medlemsstaterna har rätt att vända sig till byrån på något av gemenskapens språk, valfritt vilket.

2. De översättningar som krävs för byråns verksamhet skall utföras av Översättningscentrum för Europeiska unionens organ.

Artikel 36

Tredje lands deltagande

1. Byrån skall vara öppen för deltagande av europeiska länder som har ingått sådana avtal med gemenskapen som innebär att de berörda länderna antagit och tillämpar gemenskapens lagstiftning inom det område som omfattas av förordningen.

2. I enlighet med tillämpliga bestämmelser i ovannämnda avtal skall överenskommelser träffas där det fastställs detaljerade regler för de berörda ländernas deltagande i byråns verksamhet, särskilt karaktären på och omfattningen av deras deltagande. Överenskommelserna skall bland annat innehålla bestämmelser om ekonomiska bidrag och personal. De får innehålla bestämmelser om ej röstberättigade företrädare i styrelsen.

Artikel 37

Öppenhet och insyn

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar⁽¹⁾ skall tillämpas på de dokument byrån förfogar över.

Styrelsen skall anta rutiner för tillämpningen av den förordningen.

KAPITEL 6

FINANSIELLA BESTÄMMELSER

Artikel 38

Budget

1. Byråns intäkter skall bestå av

— bidrag från gemenskapen,

— i förekommande fall bidrag från tredje land som deltar i byråns verksamhet i enlighet med artikel 36,

— avgifter för publikationer, utbildning och andra tjänster som byrån tillhandahåller.

2. Byråns utgifter skall omfatta kostnader för personal, förvaltning, infrastruktur och drift.

3. Verkställande direktören skall göra en beräkning av byråns intäkter och utgifter för närmast följande kalenderår och överlämna den till styrelsen tillsammans med en tjänsteförteckning.

4. Intäkterna och utgifterna skall vara i balans.

5. Styrelsen skall senast den 31 mars anta ett budgetförslag för närmast följande kalenderår och överlämna det till kommissionen, som på grundval av förslaget skall införa motsvarande beräkningar i det preliminära förslaget till Europeiska unionens allmänna budget som kommissionen skall förelägga rådet i enlighet med artikel 272 i fördraget.

6. Styrelsen skall senast den 15 januari anta byråns budget för det aktuella kalenderåret och vid behov anpassa den till det bidrag från gemenskapen som budgetmyndigheten fattat beslut om.

Artikel 39

Genomförande och budgetuppföljning

1. Den verkställande direktören skall genomföra byråns budget.

2. Kommissionens styrekonom skall kontrollera byråns åtgärderna och betalningar av alla utgifter samt riktighet och inkassering av alla intäkter.

3. Den verkställande direktören skall senast den 31 mars till kommissionen, styrelsen och revisionsrätten överlämna utförliga räkenskaper över närmast föregående budgetårs intäkter och utgifter.

Revisionsrätten skall granska räkenskaperna i enlighet med artikel 248 i fördraget. Den skall årligen offentliggöra en rapport om byråns verksamhet.

4. Europaparlamentet skall på rådets rekommendation bevilja den verkställande direktören ansvarsfrihet för genomförandet av budgeten.

⁽¹⁾ EGT L 145, 31.5.2001, s. 43.

*Artikel 40***Budgetförordning**

Efter att ha mottagit kommissionens godkännande och revisionsrättens yttrande skall byrån anta sin budgetförordning, i vilken det särskilt skall anges vilket förfarande som skall användas vid utarbetandet och genomförandet av byråns budget, i enlighet med artikel 185 i budgetförordningen för Europeiska gemenskapernas allmänna budget. De årliga anslagen till byrån skall godkännas av budgetmyndigheten inom ramen för den relevanta rubriken i budgetplanen.

*Artikel 41***Bedrägeribekämpning**

1. Förordning (EG) nr 1073/1999 skall tillämpas fullt ut i syfte att bekämpa bedrägeri, korruption och andra rättsstridiga handlingar.
2. Byrån skall ansluta sig till det interinstitutionella avtalet av den 25 maj 1999 om interna utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (OLAF), och skall utan dröjsmål anta erforderliga bestämmelser som skall vara tillämpliga på all personal vid byrån.
3. I finansieringsbeslut och i avtal och styrmedel för genomförandet av sådana beslut skall uttryckligen anges att

revisionsrätten och OLAF vid behov skall ha rätt att genomföra kontroller på plats hos dem som fått bidrag från byrån.

KAPITEL 7

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER OCH SLUTBESTÄMMELSER*Artikel 42***Inledande av byråns verksamhet**

Byrån skall vara fullt verksam inom 24 månader efter det att denna förordning har trätt i kraft.

*Artikel 43***Utvärdering**

Senast fem år efter det att byrån inlett sin verksamhet skall kommissionen genomföra en utvärdering av hur förordningen genomförts, av byråns resultat och av dess arbetsmetoder. I utvärderingen skall åsikterna hos företrädare för järnvägssektorn, för arbetsmarknadens parter och för kundorganisationer beaktas. Resultaten från utvärderingen skall offentliggöras. Kommissionen skall vid behov lägga fram förslag om ändringar av förordningen.

Artikel 44

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdat i . . .

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

RÅDETS MOTIVERING ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Se sidan 3 i detta nummer av EUT.