

**Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG avseende driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet**

(2002/C 126 E/07)

(Text av betydelse för EES)

KOM(2002) 22 slutlig — 2002/0023(COD)

(Framlagt av kommissionen den 24 januari 2002)

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,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande,

i enlighet med det i artikel 251 i fördraget angivna förfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Enligt artiklarna 154 och 155 i fördraget skall gemenskapen bidra till att upprätta och utveckla transeuropeiska transportnät. För att uppnå dessa mål skall gemenskapen vidta alla åtgärder som kan visa sig nödvändiga för att säkerställa driftskompatibiliteten för transportnäten, i synnerhet när det gäller teknisk standardisering.
- (2) Inom järnvägssektorn vidtogs en första åtgärd den 23 juli 1996, då rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg antogs<sup>(1)</sup>. För att uppfylla direktivets mål har tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) utarbetats av den europeiska organisationen för driftskompatibilitet för järnvägar (Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire, AEIF) som utsetts till gemensamt representativt organ inom ramen för detta direktiv.
- (3) Kommissionen antog den 10 september 1999 en rapport<sup>(2)</sup> till rådet och Europaparlamentet som innehöll 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 parlamentet kommissionen att

lägga fram förslag till ändringar av direktiv 96/48/EG på grundval av den modell som tillämpas i direktivet om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.

- (4) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten för konventionella tåg<sup>(3)</sup> inrättas precis som i höghastighetsdirektivet gemenskapsförfaranden för att utarbeta och anta TSD samt gemensamma regler för att bedöma överensstämmelsen med dessa specifikationer. Uppdraget att utveckla den första TSD-gruppen har tilldelats AEIF, som även utsetts till gemensamt företrädande organ.
- (5) Genom arbetet med att utarbeta TSD inom höghastighetstrafikens område, direktivets tillämpning på konkreta projekt och arbetet i den kommitté som inrättats enligt direktiv 96/48/EG kan man dra vissa lärdomar, som gör att kommissionen nu lägger fram förslag till ändringar av de båda direktiven om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet.
- (6) Antagandet av förordningen ... om inrättande av en europeisk byrå för säkerhet och driftskompatibilitet för järnvägar å ena sidan och direktiv ... om järnvägssäkerhet å andra sidan, gör att vissa bestämmelser i det båda direktiven om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet måste skrivas om. Framför allt kommer byrån, så snart den har inrättats, att på kommissionens uppdrag utarbeta alla TSD-förslag, såväl vad avser nya som ändrade versioner.
- (7) Att direktiv 2001/12/EG<sup>(4)</sup>, 2001/13/EG<sup>(5)</sup> och 2001/14/EG<sup>(6)</sup> träder i kraft inverkar även på införandet av driftskompatibilitet. Framför allt föreskrivs enligt direktiv 2001/12/EG att hela järnvägsnätet skall öppnas för internationell godstrafik under 2008. Utvidgning av tillträdesrätten bör, liksom för övriga transportmedel, ske i kombination med att nödvändiga kompletterande harmoniseringsåtgärder genomförs parallellt. Det är därför nödvändigt att införa driftskompatibilitet för hela järnvägsnätet genom att utsträcka räckvidden för direktiv 2001/16/EG. Det är också lämpligt att utöka den rättsliga grunden för direktiv 2001/16/EG till att omfatta artikel 71 i fördraget, dvs samma artikel som direktiv 2001/12/EG grundar sig på.

<sup>(1)</sup> EGT L 235 av den 17.9.1996, s. 6.

<sup>(2)</sup> KOM(1999) 414 slutlig.

<sup>(3)</sup> EGT L 110, 20.4.2001, s. 1.

<sup>(4)</sup> EGT L 75, 15.3.2001, s. 1.

<sup>(5)</sup> EGT L 75, 15.3.2001, s. 26.

<sup>(6)</sup> EGT L 75, 15.3.2001, s. 29.

- (8) I vitboken om den europeiska transportpolitiken aviseras detta direktiv, som ingår i kommissionens strategi för att vitalisera järnvägen och därigenom återupprätta balansen i användningen av transportsätt, i linje med det slutliga målet att minska belastningen på Europas vägar.
- (9) De TSD som utarbetats 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. Denna tillämpning föreskrivs inom ramen för direktiv 2001/16/EG om 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 är särskilt viktigt att tydligt skilja mellan standarder eller delar av standarder som med nödvändighet måste göras obligatoriska för att direktivets mål skall kunna uppnås, och "harmoniserade" standarder som har växt fram i linje med den nya strategin för teknisk harmonisering <sup>(1)</sup>.
- (11) I allmänhet har de europeiska specifikationerna utvecklats i linje med den nya strategin för teknisk harmonisering och standardisering. Man kan därför förmoda att överensstämmelse med de väsentliga kraven i direktivet föreligger, särskilt när det gäller driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt. Dessa europeiska specifikationer (eller tillämpliga delar av dem) är inte obligatoriska, och ingen uttrycklig hänvisning till dem bör göras i TSD. Hänvisningar till dessa europeiska specifikationer skall offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas 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 tydlig hänvisning till europeiska standarder eller specifikationer göras i TSD. Denna hänvisning får konsekvenser som bör preciseras, framför allt att dessa europeiska standarder och specifikationer blir obligatoriska från och med den dag TSD träder i kraft.
- (13) I TSD fastställs alla bestämmelser 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 uppmana medlemsstaterna att förse varje fordon som tas i bruk med en identifikationskod. Fordonet skall därefter registreras i ett nationellt fordonsregister. Nationella register skall vara tillgängliga för alla medlemsstater och för vissa ekonomiska aktörer inom EU. Uppgifterna skall vara uppställda i ett enhetligt format. Registren måste därför omfattas av gemensamma specifikationer vad avser användning och tekniska aspekter.
- (15) Det är nödvändigt att ange hur man skall hantera en situation där man har väsentliga krav som är tillämpliga på ett delsystem men som ännu inte omfattas av uttömmande specifikationer i motsvarande TSD. I detta fall är det önskvärt att de organ som ansvarar för förfaranden för bedömning av överensstämmelse och lämplighet är desamma som de som redan har anmälts inom ramen för artikel 20 i direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG.
- (16) Det finns skäl att fastställa nödvändiga åtgärder för att genomföra detta direktiv i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter <sup>(2)</sup>.
- (17) Det är lämpligt att förtydliga definitionen av rullande materiel i bilaga I i direktiv 96/48/EG. Direktivet bör även omfatta rullande materiel konstruerad för att enbart trafikerar linjer anpassade för höghastighetståg, vid hastigheter på omkring 200 km/h.
- (18) Vid tillämpningen av detta direktiv bör projekt som redan påbörjats inom ramen för direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG så långt som möjligt tryggas, liksom medlemsstaternas tillämpning av dessa direktiv i samband med projekt som befinner sig på ett långt framskridet utvecklingsstadium när detta direktiv träder i kraft.
- (19) Målet för den planerade åtgärden, nämligen driftskompatibiliteten hos det europeiska järnvägssystemet, kan inte uppnås på ett tillfredsställande sätt av medlemsstaterna och kan därför i kraft av sin i fördraget erkända transeuropeiska dimension bättre förverkligas på gemenskapsnivå. Gemenskapen får därför vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen, som fastslås i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen, såsom den formuleras i artikel 5, överskrider detta direktiv inte vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

<sup>(1)</sup> Principerna för den nya strategin för teknisk harmonisering och standardisering fastställdes 1985 (EGT C 136 av den 4.6.1985). Enligt denna strategi skall direktiven ange väsentliga krav som produkter skall uppfylla när de släpps ut på marknaden, men de skall inte närmare ange de tekniska resurser som skall användas för att uppfylla dessa krav.

<sup>(2)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

(20) Det är lämpligt att ändra direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG i enlighet härmed.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

Direktiv 96/48/EG ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 i direktiv 96/48/EG 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 det att detta direktiv trätt i kraft 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 Europeiska unionen och tillsammans med tredje land,
- b) bidra till att stegvis förverkliga den inre marknaden för utrustning och tjänster för att bygga, modernisera, bygga om och driva 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 järn-

vägsnät 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 ändrar delsystemets prestanda,
- m) *ändring i samband med underhåll*: att ersätta komponenter med delar som har identisk funktion och prestanda i samband med förebyggande underhåll och reparationer,
- n) *modernisering*: sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av ett delsystem som inte ändrar delsystemets prestanda,
- o) *befintligt järnvägssystem*: hela det befintliga järnvägssystemet bestående av järnvägsinfrastrukturerna, med linjer och fasta installationer, samt rullande materiel av alla kategorier och ursprung som färdas på dessa infrastrukturer,
- p) *ibruktagande*: alla åtgärder som sammantagna gör att ett delsystem färdigställs för normal drift.”

3. Artikel 5 skall ändras enligt följande:

a) Punkt 1 skall ersättas med följande:

”1. Varje delsystem skall omfattas av en eller flera TSD. För delsystem som berör miljön eller användarna skall TSD endast utarbetas i den mån det kan visa sig nödvändigt. En kompletterande TSD kan visa sig nödvändig, särskilt för att främja användning av järnvägssystemet för höghastighetståg för varutransporter med stort mervärde eller för tillämpningar som är nödvändiga för att länka samman järnvägssystemet för höghastighetståg med flygplatserna.”

b) Punkt 3 skall ersättas med följande:

— Punkt f skall ersättas med följande:

”f) för varje tänkbart fall ange vilka förfaranden som skall tillämpas vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet, och EG-kontroll av delsystem. Dessa förfaranden skall grunda sig på de moduler som anges i beslut 93/465/EEG.”

— Punkterna g och h skall läggas till:

”g) ange strategin för genomförandet av TSD, bland annat de etapper som skall slutföras för en stegvis övergång från den nuvarande situationen till den slutliga situationen, då TSD iaktas generellt,

h) för den berörda personalen ange de yrkesmässiga kvalifikationer och de villkor avseende hälsa och säkerhet som krävs för drift och underhåll av de delsystem som avses samt för genomförandet av TSD."

c) Följande punkt 6 skall infogas:

"6. När det är absolut nödvändigt för att uppfylla målen i detta direktiv, får en tydlig hänvisning till europeiska standarder eller specifikationer göras i TSD. I detta fall skall dessa standarder eller europeiska specifikationer (eller de delar av dessa som avses) anses utgöra bilagor till berörd TSD och blir då obligatoriska så snart denna TSD träder i kraft. Om europeiska specifikationer saknas och i väntan på att sådana utarbetas, får hänvisningar göras till andra normativa handlingar. Det skall då vara lätt tillgängliga, offentliga handlingar."

4. Artikel 6 skall ersättas med följande:

"Artikel 6

1. TSD-förslagen skall på uppdrag av kommissionen utarbetas av Europeiska järnvägsbyrån, nedan kallad byrån, enligt det förfarande som avses i artikel 21.2.

TSD skall antas och granskas enligt det förfarande som avses i artikel 21.2. TSD skall offentliggöras av kommissionen i *Europeiska gemenskapernas 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. Vid utarbetandet, antagandet och översynen av TSD skall den förutsägbara kostnaden för tekniska lösningar som gör det möjligt att uppfylla TSD beaktas, i syfte att fastställa och genomföra de mest kostnadseffektiva lösningarna. En bedömning av de kostnader och fördelar som dessa tekniska lösningar kan beräknas medföra skall bifogas TSD-förslaget och i bedömningen skall den sannolika inverkan på alla inblandade parter och ekonomiska aktörer framgå.

4. Den kommitté som avses i artikel 21 skall regelbundet informeras om arbetet med att utarbeta TSD. Kommittén kan under detta arbete ge uppdrag eller utfärda rekommendationer om utformningen av TSD och om bedömningen av kostnader och nytta.

5. I samband med antagandet av varje TSD skall det datum då denna TSD träder i kraft fastställas enligt det förfarande som avses i artikel 21.2.

6. Vid utarbetande och översyn av TSD skall användarnas synpunkter beaktas beträffande sådana egenskaper som

direkt påverkar de förhållanden under vilka delsystemen används. I detta syfte skall byrån samråda med sammanslutningar och organisationer som företräder användarna under utarbetande och översyn av TSD. Den skall till TSD-förslaget bifoga en rapport med resultatet av detta samråd.

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

7. Vid utarbetande och översyn av TSD skall hänsyn tas till yttrandet från arbetsmarknadens parter, när det gäller villkoren i artikel 5.3 g. I detta syfte skall arbetsmarknadens parter höras innan TSD-förslag 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 3 månader.

(\*) EGT L 255, 12.8.1998, s. 27."

5. I artikel 9 skall följande stycke läggas till:

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

6. Artikel 10 skall ändras enligt följande:

a) Punkt 2 skall ersättas med följande:

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

b) Punkterna 3,4 och 5 skall utgå.

7. 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 fattas om att helt eller delvis återkalla dessa specifikationer från de publikationer där de publicerats, enligt det förfarande som avses i artikel 21.2, efter samråd med den kommitté som inrättats genom rådets direktiv 98/34/CE (\*).

(\*) EGT L 217, 5.8.1998, s. 18."

8. 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 medlemsstaterna 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 delsystemet integreras i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

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

2. Det åligger varje medlemsstat att vid ibruktagandet och därefter fortlöpande 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 och ombyggnad skall banhållaren eller järnvägsföretaget lämna in en beskrivning av projektet till den berörda medlemsstaten. Medlemsstaten skall behandla ärendet och med hänsyn till den genomförande-strategi som anges i tillämplig TSD besluta om arbetet är så omfattande att det krävs ett nytt tillstånd för att ta delsystemet i bruk enligt detta direktiv.

Det nya tillståndet för ibruktagande är nödvändigt så snart säkerhetsnivån kan påverkas av det planerade arbetet.

4. När medlemsstaterna godkänner att rullande materiel tas i bruk skall de förse varje fordon med en identifikationskod i alfanumerisk form. Denna kod skall anbringas på varje fordon och anges i ett nationellt fordonsregister som skall uppfylla följande kriterier:

- a) Det nationella fordonsregistret skall följa de gemensamma specifikationer som anges i punkt 5.
- b) Det nationella fordonsregistret skall fortlöpande uppdateras av ett organ som skall vara oberoende i förhållande till banhållaren och alla järnvägsföretag.
- c) Det nationella fordonsregistret skall vara tillgängligt för de myndigheter som utses enligt artiklarna 12 och 18 i Europaparlamentets och rådets direktiv . . . (\*) vad avser uppgifter relaterade till järnvägssäkerhet. Det skall likaså vara tillgängligt för de myndigheter som utses inom

ramen för artikel 30 i direktiv 2001/14/CE (\*\*), vad avser alla legitima förfrågningar, samt för byrån, järnvägsföretag och banhållare.

5. De gemensamma specifikationerna för fordonsregistret skall antas enligt det förfarande som avses i artikel 21.2, på grundval av ett förslag som utarbetas av byrån. Registret skall minst innehålla följande uppgifter:

- a) Hänvisningar till EG-kontrollförklaringen och den myndighet som utfärdat förklaringen.
- b) Hänvisningar till det register över rullande materiel som nämns i artikel 22 a.
- c) Uppgifter om fordonets ägare och om det järnvägsföretag som använder fordonet.
- d) Eventuella begränsningar i villkoren för fordonets framförande.
- e) Uppgifter rörande fordonets underhållsmässiga skick.

(\*) EGT L . . .

(\*\*) EGT L 75, 15.3.2001, s. 29.”

9. 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.”

10. I artikel 16.3 skall följande stycke läggas till:

”Vid detta tillfälle skall medlemsstaterna även utse de organ som med avseende på dessa tekniska föreskrifter skall ansvara för att genomföra de förfaranden för bedömning av överensstämmelse och lämplighet som avses i artikel 13 och 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 enligt artikel 6.2. Om vissa tekniska aspekter som hänför sig till väsentliga krav inte omedelbart och på ett explicit sätt kan behandlas i en TSD skall dessa aspekter tydligt anges i en bilaga till TSD. När det gäller dessa aspekter skall artikel 16.3 tillämpas.”

12. 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.”

13. 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 det kontrollförfarande som avses i artikel 18 samt tillämpningen av TSD inom detta område.

Kommissionen skall informera den kommitté som avses i artikel 21.1 om samordningsgruppens överläggningar. Företrädare för medlemsstaterna får i egenskap av observatörer delta i samordningsgruppens överläggningar."

14. Artikel 21 skall ersättas med följande <sup>(1)</sup>:

"Artikel 21

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna och med kommissionens representant som ordförande (nedan kallad 'kommittén').

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

15. Artiklarna 21 a, 21 b och 21 c skall infogas:

"Artikel 21 a

1. Kommittén får från och med den dag då detta direktiv träder i kraft behandla alla frågor som rör driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet, inbegripet frågor som hänger samman med driftskompatibiliteten mellan det transeuropeiska järnvägssystemet och system i tredje land.

2. Kommittén får diskutera alla frågor som rör genomförandet av detta direktiv. Om så krävs skall kommissionen anta en rekommendation om genomförande enligt det förfarande som avses i artikel 21.2.

Artikel 21 b

1. Kommissionen får på eget initiativ eller på begäran av en medlemsstat i enlighet med det förfarande som avses

<sup>(1)</sup> Punkt 1–3 i denna artikel skall strykas om generalsekreterarens förslag om anpassning av alla kommittéer antas före detta förslag.

i artikel 21.2 utarbeta en TSD för ett kompletterande område, förutsatt att det berör ett av delsystemen som anges i bilaga II.

2. Kommittén skall upprätta ett gemensamt arbetsprogram som uppfyller målen i detta direktiv och direktiv 2001/16/EG.

Artikel 21 c

Bilagorna får ändras enligt förfarandet i artikel 21.2."

16. Följande artikel 22 a skall infogas:

"Artikel 22 a

1. Medlemsstaterna skall tillse att ett register över infrastrukturerna 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 gällande TSD. I varje TSD skall därför noggrant anges vilka uppgifter som skall föras in i registren över infrastrukturerna och den rullande materielen.

2. En kopia av dessa register skall överlämnas till de berörda medlemsstaterna och till byrån samt göras tillgänglig för allmänheten."

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

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

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

"I synnerhet måste organet och den personal som ansvarar för kontrollerna med avseende på kontraktsmässiga och hierarkiska villkor och arbetsuppgifter vara oberoende av de myndigheter som utsetts att utfärda tillstånd för ibruktagande inom ramen för detta direktiv, licenser inom ramen för direktiv 2001/13/EG, och säkerhetsintyg inom ramen för direktiv ... om järnvägssäkerhet, liksom av de myndigheter som ansvarar för inspektioner vid olyckor."

Artikel 2

Direktiv 2001/16/EG skall ändras enligt följande:

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

2. I artikel 1.3 skall följande punkt 3 läggas till:

"3. Från och med den 1 januari 2008 skall räckvidden för detta direktiv utsträckas till att omfatta hela järnvägssystemet, med undantag för infrastrukturer och rullande materiel avsedda att användas för uteslutande lokala, historiska eller turistiska ändamål, och som är fristående från det övriga järnvägssystemet."

3. Artikel 2 skall ändras enligt följande:

a) Punkterna 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 ändrar delsystemets prestanda,

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

b) Punkterna o och p skall läggas till:

"o) *ändring i samband med underhåll*: att ersätta 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 normal drift."

4. Artikel 5 skall ändras enligt följande:

a) 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, och EG-kontroll av delsystem. Dessa förfaranden skall grunda sig på de moduler som anges i beslut 93/465/EEG,"

b) Följande punkt 7 läggs till:

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

5. Artikel 6 skall ersättas med följande:

"Artikel 6

1. TSD-förslagen skall på uppdrag av kommissionen, fastställt enligt det förfarande som avses i artikel 21.2, utarbetas av byrån. TSD skall antas och ses över enligt samma förfarande. Kommissionen skall offentliggöra TSD i *Europeiska gemenskapernas 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. En TSD skall utarbetas i två steg.

4. 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 det förfarande som avses 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 känd forskning. En övergripande bedömning av de kostnader och fördelar som genomförandet av TSD kan beräknas medföra skall bifogas TSD-förslaget, och i bedömningen skall den sannolika inverkan på alla ekonomiska aktörer framgå.

5. För att kunna hitta och genomföra de bästa lösningarna skall man vid utarbetande, antagande och översyn av varje TSD (inbegripet grundparametrarna) beakta de kostnader och den nytta som varje övervägd teknisk lösning kan beräknas medföra samt gränssnitten mellan dessa. Medlemsstaterna skall medverka i bedömningen genom att tillhandahålla nödvändiga uppgifter.

6. Den kommitté som avses i artikel 21 skall regelbundet informeras om arbetet med att utarbeta TSD. Kommittén kan under detta arbete ge uppdrag eller utfärda rekommendationer om utformningen av TSD och om bedömningen av kostnader och nytta. Kommittén kan 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 TSD-förslaget.

7. När en TSD antas skall dagen för dess ikraftträdande fastställas enligt det förfarande som avses 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.

8. Vid utarbetande 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 TSD-förslaget 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 se över och uppdatera förteckningen på begäran av en medlemsstat eller kommissionen.

9. Vid utarbetande och översyn av TSD skall hänsyn tas till yttrandet från arbetsmarknadens parter när det gäller villkoren i artikel 5.3 g.

I detta syfte skall arbetsmarknadens parter höras innan TSD-förslag 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<sup>(1)</sup>. Arbetsmarknadens parter skall avge sitt yttrande inom tre månader."

6. Artikel 10 skall ändras enligt följande:

a) Punkt 2 skall ersättas med följande:

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

b) Punkterna 4, 5 och 6 skall utgå.

7. 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 fattas om att helt eller delvis återkalla dessa specifikationer från de publikationer där de står angivna, enligt det förfarande som avses i artikel 21.2, efter samråd med den kommitté som inrättats genom rådets direktiv 98/34/CE (\*).

(\*) EGT L 204, 21.7.1998, s. 37."

8. Artikel 14 skall ändras enligt följande:

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) Punkterna 4 och 5 skall läggas till:

"4. När medlemsstaterna godkänner att rullande materiel tas i bruk skall de förse varje fordon med en identifikationskod i alfanumerisk form. Denna kod skall anbringas på varje fordon och anges i ett nationellt fordonsregister som skall uppfylla följande kriterier:

a) Det nationella fordonsregistret skall följa de gemensamma specifikationer som anges i punkt 5.

b) Det nationella fordonsregistret skall fortlöpande uppdateras av ett organ som skall vara oberoende i förhållande till banhållaren och alla järnvägsföretag.

c) Det nationella fordonsregistret skall vara tillgängligt för de myndigheter som anges inom ramen för artiklarna 12 och 18 i [Europaparlamentets och rådets?] direktiv ... (\*) vad avser uppgifter relaterade till järnvägssäkerhet. Det skall likaså vara tillgängligt för de myndigheter som utses inom ramen för artikel 30 i direktiv 2001/14/EG (\*\*), vad avser alla legitima förfrågningar, samt för byrån, järnvägsföretag och banhållare.

5. De gemensamma specifikationerna för fordonsregistret skall antas enligt det förfarande som avses i artikel 21.2, på grundval av ett förslag som utarbetas av byrån. Registret skall minst innehålla följande uppgifter:

a) Hänvisningar till EG-kontrollförklaringen och utfärdande myndighet.

b) Hänvisningar till det register över rullande materiel som nämns i artikel 24.

c) Uppgifter om fordonets ägare och om det järnvägsföretag som använder fordonet.

d) Eventuella begränsningar i villkoren för fordonets framförande.

e) Uppgifter rörande fordonets underhållsmässiga skick.

<sup>(1)</sup> Kommissionens beslut 98/500/EG av den 20 maj om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen mellan arbetsmarknadens parter på europeisk nivå (EGT L 225, 12.8.1998, s. 27).

(\*) EGT L ...

(\*\*) EGT L 75, 15.3.2001, s. 29."



9. I artikel 16.3 skall följande stycke läggas till:
- ”Vid detta tillfälle skall medlemsstaterna även utse de organ som med avseende på dessa tekniska föreskrifter skall ansvara för att genomföra de förfaranden för bedömning av överensstämmelse och lämplighet som avses i artikel 13 och det kontrollförfarande som avses i artikel 18.”
10. 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 behandlas i en TSD skall dessa aspekter tydligt anges i en bilaga till TSD.
- För dessa aspekter skall artikel 16.3 tillämpas.”
11. Artikel 20.5 skall ersättas med följande text:
- ”5. Kommissionen skall inrätta en samordningsgrupp för anmälda organ som skall diskutera alla frågor rörande tillämpningen av de förfaranden för bedömning av överensstämmelse och lämplighet som avses i artikel 13 och det kontrollförfarande som avses i artikel 18, eller tillämpningen av TSD inom detta område. Kommissionen skall informera den kommitté som avses i artikel 21.1 om samordningsgruppens överläggningar. Företrädare för medlemsstaterna får i egenskap av observatörer delta i samordningsgruppens överläggningar.”
12. Artikel 21 a och 21 b skall infogas:
- ”Artikel 21 a
- Kommissionen får förelägga kommittén alla frågor som rör genomförandet av detta direktiv. Om så krävs skall kommittén anta en rekommendation om genomförande enligt det förfarande som föreskrivs i artikel 21.2.
- Artikel 21 b
- Bilagorna får ändras enligt förfarandet i artikel 21.2.”
13. I bilaga VII.2 skall följande stycke läggas till:
- ”I synnerhet måste organet och den personal som ansvarar för kontrollerna med avseende på kontraktsmässiga och hierarkiska villkor och arbetsuppgifter vara oberoende av de myndigheter som utsetts att utfärda tillstånd för ibruktagande inom ramen för detta direktiv, licenser inom ramen för direktiv . . . om järnvägssäkerhet, liksom av de myndigheter som ansvarar för inspektioner vid olyckor.”
14. Bilaga VIII skall utgå.

#### Artikel 3

Kommissionen skall vidta alla åtgärder som krävs för att vid tillämpningen av bestämmelserna i detta direktiv så långt som möjligt trygga de TSD-förslag som redan påbörjats inom ramen för direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG liksom medlemsstaternas tillämpning av dessa direktiv i samband med projekt som befinner sig på ett långt framskridet utvecklingsstadium när detta direktiv träder i kraft.

#### Artikel 4

Medlemsstaterna skall senast den [. . .] <sup>(1)</sup> sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. 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 5

Detta direktiv träder i kraft [. . .] dagar efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

#### Artikel 6

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

<sup>(1)</sup> 24 månader efter den dag då detta direktiv träder i kraft.

## BILAGA I

## DET TRANSEUROPEISKA JÄRNVÄGSSYSTEMET FÖR HÖGHASTIGHETSTÅG

**1. Infrastrukturer**

Infrastrukturer för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg utgörs av de linjer i det transeuropeiska transportnätet som definieras i Europaparlamentets och rådets beslut 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet <sup>(1)</sup>, eller som anges i alla uppdaterade versioner av detta beslut som följer av översynen av dessa riktlinjer enligt artikel 21.

Höghastighetslinjerna omfattar

- banor särskilt konstruerade för höghastighet för hastigheter på i allmänhet 250 km/tim eller däröver,
- banor särskilt anpassade för höghastighet och utrustade för hastigheter på cirka 200 km/tim,
- banor särskilt anpassade för höghastighet och av specifik karaktär på grund av topografiska förhållanden, terräng eller stadsbebyggelse, där hastigheten måste anpassas från fall till fall.

Infrastrukturerna omfattar systemen för trafikledning, lokalisering och navigering; tekniska installationer för databehandling och telekommunikation för persontransport på detta nät 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

- på banor särskilt konstruerade för höghastighet, vid 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
- på befintliga banor som särskilt anpassas för höghastighet, vid en hastighet på omkring 200 km/tim.

**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.

<sup>(1)</sup> EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.

## BILAGA II

## DELSYSTEM

**1. Förteckning över delsystemen**

Vad detta direktiv beträffar indelas det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg i delsystem, som motsvarar antingen:

- a) strukturellt definierade områden som
  - infrastrukturer,
  - energi,
  - driftledning 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 TSD-förslag.

Enligt bestämmelserna i 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 bestämmelserna i artikel 5.3 c.

## 3. Grundegenskaper

Enligt artikel 5.3 b skall särskilt följande egenskaper betraktas som grundegenskaper i genomförandet av driftskompatibiliteten <sup>(1)</sup>:

- Infrastrukturens minsta lastprofil
- Minsta kurvradie
- Spårvidd
- Maximala spårbelastningar
- Minsta perronglängd
- Perronghöjd
- Försörjningsspänning
- Kontaktledningsgeometri
- ERTMS-värden <sup>(2)</sup>
- Axeltryck
- Tågens maximilängd
- Lastprofil för den rullande materielen
- Minimivärden för bromssystemet
- Gränsvärden för elektriciteten i den rullande materielen
- Gränsvärden för mekaniken i den rullande materielen
- Driftsvärden för tågsäkerheten
- Gränsvärden för yttre buller
- Gränsvärden för yttre vibrationer
- Gränsvärden för yttre elektromagnetiska störningar
- Gränsvärden för inre buller
- Gränsvärden för luftkonditioneringen
- Värden för transport av handikappade.

---

<sup>(1)</sup> Se kommissionens rekommendation 2001/291/EG.

<sup>(2)</sup> European Rail Traffic Management System: se kommissionens beslut 1999/569/EG och 2001/260/EG.