



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 13.12.2006
KOM(2006) 783 slutlig

2006/0273 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV
om driftskompatibiliteten hos gemenskapens järnvägssystem

(Kodifierad version)

(framlagt av kommissionen)

1) BAKGRUND

• Motiv och syfte

Att förenkla och modernisera regelverket i Europa är ett viktigt mål i kommissionens arbete. I samband med arbetet för att uppnå detta strategiska och övergripande mål har kommissionen utarbetat och satt i verket ett ambitiöst program för förbättring av lagstiftningen. Syftet är att bidra till förverkligandet av Lissabonmålen om tillväxt och sysselsättning. Det är i detta sammanhang som förslaget om en kodifiering och sammanslagning av direktiven om driftskompatibilitet läggs fram.

Nationella förfaranden för godkännande av lok anses för närvarande vara ett av de största hindren för skapandet av nya järnvägsföretag inom godsområdet. De anses också utgöra ett betydande hinder för driftskompatibiliteten hos det europeiska järnvägssystemet. Ingen medlemsstat kan ensam bestämma att ett tillstånd för ibruktage som den utfärdar skall vara giltigt på andra medlemsstaters territorier. Därför krävs det ett gemenskapsinitiativ för att harmonisera nationella förfaranden, för att förenkla dem och för att få till stånd en systematisk tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande.

• Allmän bakgrund

Det här förslaget är en del av ett bredare initiativ som syftar till att förbättra den tekniska delen i regelverket för järnvägen, dvs. direktiven om driftskompatibilitet hos järnvägssystemet, järnvägssäkerhetsdirektivet och järnvägsbyråförordningen.

För det första: Ett av de viktigaste områden där det krävs förbättringar för att underlätta fri rörlighet för tåg är förfarandet för godkännande av lok. Enligt tillverkarna och järnvägsföretagen är dessa förfaranden fortfarande ofta väldigt långdragna och mycket kostsamma. De hävdar även att vissa krav från behöriga myndigheter inte har något reellt berättigande rent tekniskt sett.

För det andra: kommissionen har för avsikt att – inom ramen för programmet för förenkling av lagstiftningen – konsolidera och slå samman direktiven om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet.

För det tredje: mot bakgrund av tio års erfarenhet av genomförandet av direktiven om driftskompatibilitet har kommissionen en skyldighet att föreslå flera förbättringar i den tekniska delen av regelverket.

Det här förslaget syftar till en kodifiering, omarbetning och sammanslagning av direktiven om driftskompatibilitet hos järnvägssystemet. Det bör läsas tillsammans med förslagen om ändring av förordning 881/2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (nedan kallad ”byrå”) och direktiv 2004/49/EG om järnvägssäkerhet.

• Gällande bestämmelser

Det här förslaget syftar till en omarbetning och sammanslagning av följande direktiv:

– Rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (EGT L 235, 17.9.1996, s. 6), ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 av den 29 september 2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

– Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (EGT L 110, 20.4.2001, s. 1).

- **Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden**

Förenklingen av förfarandena för ibruktage av rullande materiel kan göra järnvägstransporterna mer konkurrenskraftiga. Genom att minska transportkostnaderna bidrar förenklingen till konkurrenskraften hos industrin som helhet i Europeiska unionen. En dynamisk järnvägssektor stärker också den europeiska järnvägsindustrins världsledande ställning och säkrar sysselsättningen inom sektorn. En mer konkurrenskraftig järnvägstransport bidrar dessutom till Europeiska unionens grundläggande åtaganden i fråga om hållbar utveckling och kampen mot klimatförändringen.

Därför ingår detta initiativ i den reviderade strategin för tillväxt och sysselsättning. Initiativet gör det också möjligt att minska de administrativa kostnaderna för nationella säkerhetsmyndigheter.

2) SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

- **Samråd med berörda parter**

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

I april 2006 utarbetade kommissionen ett samrådsdokument där flera handlingsmöjligheter beskrevs. Dokumentet presenterades i samband med en workshop för alla berörda parter (nationella myndigheter för järnvägssäkerhet, branschen, operatörer, infrastrukturförvaltare, europeiska standardiseringsorgan etc.). Skriftliga synpunkter från alla parter har samlats in och studerats i en konsekvensanalys som genomförts i enlighet med gällande normer.

Sammanfattning av svaren och av hur de har beaktats

Kommissionen har beaktat de olika synpunkterna i samband med utarbetandet av sin ståndpunkt, vilken omfattar två delar: å ena sidan att inleda arbeten som kan genomföras omedelbart, utan att invänta ikraftträdandet av nya lagar; å andra sidan att ändra lagstiftningen för att säkra den rättsliga ram som ger rättigheter och skyldigheter åt de parter som berörs av förfarandet för beviljande av tillstånd för ibruktage av rullande järnvägsmateriel.

- **Extern experthjälp**

Berörda fackområden/sakkunskaper

Nationella förfaranden för godkännande av rullande järnvägsmateriel, nationella tekniska föreskrifter och/eller säkerhetsföreskrifter, kostnader och tidsfrister i samband med dessa förfaranden etc.

Metoder

Kommissionens riktlinjer SEK(2005) 791 av den 15 juni 2005 (uppdaterade 2006) har använts.

De viktigaste organisationer och experter som rådfrågats

Europeiska järnvägsbyråns expertis har utnyttjats för bedömningen av de olika ståndpunkter som framförts av berörda parter inom sektorn och för konsekvensanalys av de olika alternativen.

Sammanfattning av avgivna och utnyttjade rekommendationer

Inga potentiellt allvarliga risker med oåterkalleliga konsekvenser har nämnts.

Se konsekvensanalysen.

Tillvägagångssätt för att göra experternas rekommendationer allmänt tillgängliga

Konsekvensanalysen offentliggörs på Internet.

• **Konsekvensanalys**

Referensscenario: att begränsa sig till tillämpning av existerande lagstiftning och ingripande enbart vid klagomål.

Andra alternativ än lagstiftning: offentliggöra rekommendationerna från arbetsgruppen för ömsesidigt acceptande av existerande rullande material och uppmana medlemsstaterna att tillämpa dessa; anmoda byrån att klassificera de nationella föreskrifterna och peka ut sådana som är likvärdiga; anmoda byrån att åta sig en rådgivande roll eller en roll som besvärsinstans i de nationella förfarandena för ibruktagande; påskynda utvecklingen och översynen av europeiska standarder; kontrollera att principen om ömsesidigt erkännande tillämpas på rätt sätt och, vid behov, inleda överträdelseförfaranden.

Alternativ som inbegriper lagstiftning: ändring av lagstiftning med följande syften: avskaffa skyldigheten att erhålla tillstånd i varje medlemsstat; klargöra det förfarande som skall tillämpas för existerande rullande materiel; ge byrån möjlighet att utfärda tillstånd för ibruktagande; ge byrån möjlighet att spela en samordnande och rådgivande roll och/eller en roll som besvärsinstans; ge organ med behörighet att utföra bedömningar av överensstämmelse möjlighet att utfärda tillstånd för ibruktagande; ge infrastrukturförvaltare möjlighet att utfärda tillstånd för ibruktagande.

Kommissionen har gjort en konsekvensanalys i enlighet med kommissionens lagstiftnings- och arbetsprogram. Rapporten finns på http://ec.europa.eu/transport/rail/index_en.html

3) RÄTTSLIGA ASPEKTER

• **Sammanfattning av den föreslagna åtgärden**

I förslaget föreslås ett förenklat förfarande för ibruktagande. För vagnar och personvagnar som tas i bruk efter ikraftträdandet av det här direktivet bör det vara tillräckligt med ett enda tillstånd för ibruktagande som utfärdas av en medlemsstat i gemenskapen. För rullande materiel som tas i bruk före ikraftträdandet av det här direktivet och för vilken ingen EG-kontrollförklaring utfärdats, bör det preciseras att

järnvägssäkerhetsdirektivet skall tillämpas. När det gäller rullande materiel för vilken en EG-kontrollförklaring har utfärdats enligt artikel 18, bör man på ett uttömmande sätt fastställa vilka kriterier en säkerhetsmyndighet får kontrollera för utfärdandet av ett tillstånd för ibruktagande. När det gäller fordonsserier som tillverkas på grundval av en typ, bör medlemsstaterna få möjlighet att utfärda gruppstillstånd för ibruktagande.

- **Rättslig grund**

Artiklarna 71 och 156

- **Subsidiaritetsprincipen**

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig, i den mån förslaget inte omfattas av gemenskapens exklusiva behörighet.

Medlemsstaterna kan av nedanstående skäl inte själva uppnå målen i förslaget i tillräcklig utsträckning.

Initiativet är en del av en uppsättning förslag som syftar till att lösa problemet med rullande materiel för vilken ibruktagande har godkänts i en medlemsstat men inte automatiskt har godtagits i en annan medlemsstat. Detta problem har en transnationell dimension och kan inte åtgärdas genom ett nationellt initiativ eftersom ingen medlemsstat kan godkänna ibruktagandet av rullande materiel på en annan medlemsstats territorium. Dessutom är det kommissionens uppgift att lägga fram förslag om förenkling av gemenskapens regelverk.

Målen i förslaget kan bättre uppnås på gemenskapsnivå av följande skäl:

Territorialitetsprincipens giltighet för tillstånd för ibruktagande ges genom direktiven om driftskompatibilitet hos järnvägssystemet och genom järnvägssäkerhetsdirektivet, och ingen åtgärd enbart på nationell nivå skulle göra det möjligt att uppnå det mål som eftersträvas genom det här förslaget.

Tidsåtgången och kostnaderna för godkännande av rullande materiel är de bästa indikatorerna på i vilken grad de mål som eftersträvas i det här förslaget har uppnåtts.

Ändringen av artikel 14 i direktiven om driftskompatibilitet, enligt den sammanslagna versionen i det här förslaget, gör det möjligt att precisera vilken del av ett tillstånd som skall erkännas ömsesidigt och att förenkla förfarandet i vissa fall. Möjligheten att centralisera beslut att ge tillstånd för ibruktagande, t.ex. hos byråns chef, har förkastats; detta visar att förslaget har begränsats till vad medlemsstaterna inte kan uppnå genom nationella initiativ.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen. |

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

Förslaget har utarbetats för att begränsa de nödvändiga ändringarna till ett minimum.

Förslaget har praktiskt taget inga konsekvenser för kommissionens driftsbudget. För de behöriga myndigheterna och för industrin räknar man endast med fördelar eftersom ett av huvudsyftena är att förenkla utfärdandet av tillstånd för ibruktagande genom att avskaffa överflödiga kontroller och genom att minska regleringen.

- **Val av regleringsform**

Föreslagen regleringsform: direktiv.

Övriga regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:

Syftet är att ändra ett direktiv.

4) BUDGETKONSEKVENSER

För byrån understiger kostnaderna 2,2 miljoner euro för de fem första åren, och de minskar därefter till under 0,5 miljoner euro (se bifogade finansieringsöversikt).

5) ÖVRIGA UPPLYSNINGAR

- **Förenklingar**

Förslaget innebär en förenkling av de administrativa förfarandena för organisationer och privatpersoner.

Den rullande materiel för vilka det redan finns ett tillstånd för ibruktagande i en medlemsstat måste genomgå ytterligare certifiering i en annan medlemsstat endast vad avser kompletterande nationella krav (exempelvis på grund av egenskaperna hos det lokala nätet).

Förslaget ingår i kommissionens arbets- och lagstiftningsprogram under beteckningen 2006/TREN/005.

- **Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)**

Förslaget till rättsakt gäller ett område som omfattas av EES-avtalet och rättsakten bör därför utsträckas till att gälla EES-länderna.

Närmare redogörelse för förslaget, per kapitel eller artikel

1. Beskrivning av geografiskt tillämpningsområde och utvidgning av tillämpningsområdet (artikel 1)

Enligt direktiv 2004/50/EG skulle tillämpningsområdet för direktiv 2001/16/EG utvidgas gradvis allteftersom nya TSD:er antas eller befintliga TSD:er ses över. När det här direktivet träder i kraft omfattar dess tillämpningsområde transeuropeiska nät för konventionella tåg och för höghastighetståg, enligt definitionen av dessa termer i gemenskapens riktlinjer för transeuropeiska transportnät, samt den rullande materiel som kan framföras på dessa nät. Tillämpningsområdet kommer att utvidgas gradvis till att omfatta hela nätet och all rullande materiel under förutsättning att en konsekvensanalys påvisar den ekonomiska nyttan av detta.

Artikel 1.3 ändras för att klargöra det förfarande som skall följas för denna utvidgning.

Först gör byrån en konsekvensanalys och identifierar nya TSD som bör utvecklas och befintliga TSD som bör ändras för att täcka de linjer och den rullande materiel som ännu inte omfattas av de befintliga TSD.

Därefter fastställer kommissionen ett uppdrag på grundval av byråns rekommendation och efter yttrande av kommittén.

Utvidgningen av tillämpningsområdet nödvändiggör också mindre redaktionella ändringar i hela direktivet.

2. Definitioner (artikel 2)

Definitionen av grundparametrar ändras, liksom även artikel 6.3, så att den bestämmelse som föreskriver ett beslut av kommissionen stryks. Erfarenheten har nämligen visat att ett sådant beslut inte är motiverat eftersom specifikationen av parametrar kräver en ekonomisk utvärdering som inte kan slutföras förrän strategin för genomförande av den berörda TSD:n har utformats.

Tre nya definitioner föreslås:

upphandlande enhet var inte definierad, och denna fråga har behandlats inom kommittén som har kommit överens om en större flexibilitet när det gäller den enhet som får inleda förfarandet för EG-kontroll eller begära ett tillstånd för ibruktagande.

fordonsinnehavare, som nämns i den föregående definitionen, har varit föremål för ett gemensamt förslag om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet.

långt framskridet projekt

3. Undantag

Tillämpningen av artikel 7 i fråga om undantag har varit föremål för mycket arbete inom den kommitté som inrättats enligt artikel 21 i direktiv 96/48/EG. Rekommendationer har tagits fram, särskilt när det gäller följande:

Definitionen av ”långt framskridet” projekt, dvs. ett projekt som kan omfattas av förfarandet för ”automatiskt” undantag utan beslut av kommissionen.

Innehållet i dokumentationen skall meddelas kommissionen så att denna kan kontrollera om undantaget är motiverat.

4. Övergångsperiod för driftskompatibilitetskomponenter (artikel 10 – ny punkt 5)

När en TSD träder i kraft finns det redan ett antal driftskompatibilitetskomponenter i produktion. Det krävs en övergångsperiod för att komponenterna skall kunna integreras i ett delsystem även om de inte på alla punkter överensstämmer med TSD:n.

5. Tekniska bilagor till TSD (artikel 6)

Det har visat sig att antagandet av vissa TSD för höghastighetståg och konventionella tåg är en mycket långdragen process eftersom omfattande tekniska bilagor måste översättas. De tekniska bilagorna tenderar också att förändras snabbt, särskilt när det gäller informations- och kommunikationssystem. Detta gäller exempelvis TSD som

avser delsystem för kontrollstyrning och signalering, samt telematikapplikationer för gods- och persontrafik. Därför föreslås en ny bestämmelse som ger byrån möjlighet att i sådana fall offentliggöra en eller flera tekniska bilagor.

6. Kontroll av krav avseende drift och underhåll efter ibruktagande (artikel 14.2)

Efter ibruktagandet av ett delsystem bör man försäkra sig om att delsystemet används och underhålls i enlighet med de väsentliga krav som gäller för delsystemet. Ansvaret för att dessa krav uppfylls åligger, enligt järnvägssäkerhetsdirektivet, infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget, var och en för sina egna delsystem. Medlemsstaterna kan kontrollera att dessa krav uppfylls i samband med beviljandet av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd i enlighet med artiklarna 10 och 11 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

7. Förfarande för ibruktagande av rullande material (artikel 14)

Vad gäller rullande materiel är det ekonomiskt ohållbart att kräva ett tillstånd för ibruktagande i varje medlemsstat och för varje fordon. Det är således nödvändigt att förenkla förfarandet för ibruktagande.

8. Specialfall och nationella bestämmelser (artikel 16.3)

Denna punkt har också varit föremål för tolkning från kommitténs sida. Kommittén beslutade att om ett specialfall som anges i TSD:n inbegriper nationella, tekniska bestämmelser, måste dessa anmälas till kommissionen på samma sätt som de regler som är tillämpliga på undantag eller när TSD innehåller ”öppna punkter”.

9. Brådskande ändring av en TSD (artikel 17)

Förfarandet för översyn av en TSD kan vara flera månader: Kommissionen beslutar att ge byrån ett uppdrag, byrån utarbetar ett förslag, kommissionen utvärderar förslaget och förbereder ett beslut, kommittén lämnar ett yttrande, beslutstexten översätts och behandlas internt inom kommissionen, varefter beslutet antas och meddelas medlemsstaterna. Denna fråga har diskuterats inom kommittén, och man har kommit överens om att det krävs ett snabbare förfarande för brådskande fall. Därför föreslås att ett tekniskt utlåtande skall begäras från byrån i sådana fall och att kommissionen skall besluta om detta tekniska utlåtande får användas i väntan på översynen av TSD.

10. Intyg om delkontroll (artikel 18)

På denna punkt föreslås en ändring av bilaga VI. Förslaget lämnades till kommittén i juni 2006 för yttrande enligt det föreskrivande förfarandet. Ändringen gör det möjligt att ta hänsyn till att kontrollförfarandet för ett delsystem består av flera faser och att möjligheten att utfärda sådana intyg skapar den flexibilitet som behövs på denna typ av marknader.

11. Arbetsprogram (artikel 23)

Denna artikel måste uppdateras mot bakgrund av de TSD som redan antagits.

12. Register över infrastruktur och rullande materiel (artikel 24)

När byrån under 2005 och 2006 arbetade med att ta fram specifikationer för det nationella fordonsregister som avses i artikel 14.3, visade det sig nödvändigt att precisera de olika registrens omfattning, innehåll och inbördes samband och hur de skall användas av olika aktörer: nationella säkerhetsmyndigheter, infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, fordonsinnehavare, tillverkare m.fl. Enligt förslaget skall en vägledning utarbetas och, om så är nödvändigt, antas formellt.

↓2004/50/EG art. 2.1 (anpassad)
2006/0273 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV ~~2001/16/EG~~

av den ~~19 mars 2001~~

~~om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg~~

↓96/48/EG (anpassad)

~~RÅDETS DIREKTIV 96/48/EG~~

av den ~~23 juli 1996~~

om driftskompatibiliteten hos ~~det transeuropeiska~~ ☒ gemenskapens ☒ järnvägssystemet ~~för~~
~~högstahastighetståg~~

”Text av betydelse för EES”

↓ 2001/16/EG (anpassad)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av kommissionens förslag¹,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁴, och

¹ EGT C 89 E, 28.3.2000, s. 11.

² EGT C 204, 18.7.2000, s. 13.

³ EGT C 317, 6.11.2000, s. 22.

⁴ Europaparlamentets yttrande av den 17 maj 2000 (EGT C 59, 23.2.2001, s. 106), rådets gemensamma ståndpunkt av den 10 november 2000 (EGT C 23, 24.1.2001, s. 15) och Europaparlamentets beslut av den 13 februari 2001.

av följande skäl:

↓ ny

- (1) År 2004 gjordes väsentliga ändringar i rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg⁵ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg⁶. I samband med nya ändringar bör de aktuella direktiven omarbetas av tydlighetsskäl, och bestämmelserna i direktiven bör i förenklingssyfte samlas i en enda rättsakt.

↓ 96/48/EG skäl 1 (anpassad)

- (2) ~~med beaktande av följande: För att göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen att i full utsträckning utnyttja fördelarna med att skapa ett område utan inre gränser bör gemenskapen bidra till att främja samtrafikförmågan och driftskompatibiliteten hos de nationella näten för höghastighetståg liksom tillgängligheten till dessa nät.~~

↓ 2001/16/EG skäl 1

- (3) För att göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen att i full utsträckning utnyttja de fördelar som följer av att ett område utan inre gränser skapas bör samtrafikförmågan och driftskompatibiliteten hos de nationella näten och tillgängligheten till dessa nät främjas genom att de åtgärder som kan visa sig nödvändiga när det gäller teknisk standardisering genomförs, såsom föreskrivs i artikel 155 i fördraget.

↓ 2001/16/EG skäl 2

- (4) Genom undertecknandet av det protokoll som antogs i Kyoto den 12 december 1997 har Europeiska unionen åtagit sig att minska sina gasutsläpp. Dessa målsättningar kräver att balansen mellan olika transportsätt ändras och således att konkurrenskraften för järnvägstransporterna ökar.

↓ 2001/16/EG skäl 3

- (5) Rådets strategi för en integrering av miljöfrågorna och en hållbar utveckling i gemenskapens transportpolitik medför krav på insatser för att minska miljöpåverkan från transporterna.

⁵ EGT L 235, 17.9.1999, s. 6. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG av den 29 april 2004 (EUT L 164, 30.4.2004, s. 114).

⁶ EGT L 110, 20.4.2001, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2004/50/EG.

↓ 96/48/EG skäl 2 (anpassad)

- (6) ~~En grupp på hög nivå bestående av företrädare för medlemsstaternas regeringar, de europeiska järnvägarna och den europeiska järnvägsindustrin och som av kommissionen sammankallades på begäran av rådet i dess resolution av den 4 och 5 december 1989, har utarbetat en översiktsplan för ett transeuropeiskt nät för höghastighetståg.~~
-

↓ 96/48/EG skäl 3 (anpassad)

- (7) ~~I december 1990 framlade kommissionen ett meddelande för rådet om detta höghastighetstågnät, vilket rådet välkomnade i sin resolution av den 17 december 1990⁷.~~
-

↓ 96/48/EG skäl 4 (anpassad)

- (8) ~~I artikel 129e i fördraget föreskrivs att gemenskapen skall genomföra de åtgärder som kan visa sig nödvändiga för att säkerställa nätens driftskompatibilitet, särskilt när det gäller teknisk standardisering.~~
-

↓ 96/48/EG skäl 5 (anpassad)

- (9) ~~Kommersiell drift av höghastighetståg förutsätter en utomordentligt god enhetlighet mellan infrastrukturens och den rullande materielens egenskaper. Prestanda, säkerhet, kvaliteten på servicen och kostnaderna för denna är beroende av denna enhetlighet, vilken är av särskild vikt för driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.~~
-

↓ 96/48/EG skäl 9 (anpassad)

- (10) ~~Det råder stora skillnader mellan de nationella föreskrifter och interna regler samt tekniska specifikationer som järnvägarna tillämpar. Dessa nationella föreskrifter och interna regler omfattar tekniker som är speciella för varje lands industri. I dem ges föreskrifter om dimensioner och särskilda anordningar samt särskilda egenskaper. Detta medför särskilt att höghastighetståg inte kan framföras under gynnsamma villkor inom hela gemenskapen.~~
-

↓ 96/48/EG skäl 10 (anpassad)

- (11) ~~Denna situation har under årens lopp gett upphov till mycket nära band mellan den nationella järnvägsindustrin och de nationella järnvägarna, vilket hindrat marknaderna från att öppnas. För att kunna bli konkurrenskraftiga på världsmarknaden måste dessa industrier ha tillgång till en öppen och konkurrensutsatt europeisk marknad.~~
-

⁷ EGT nr C 33, 8.2.1991, s. 1.

↓ 2001/16/EG skäl 4 (anpassad)

- (12) Kommersiell drift av tåg längs ~~det transeuropeiska~~ järnvägsnätet förutsätter bland annat en utomordentligt god kompatibilitet mellan infrastrukturens och den rullande materielens egenskaper, men också en effektiv sammankoppling av infrastrukturförvaltarnas och användarnas informations- och kommunikationssystem. Prestanda, säkerhet, tjänstens kvalitet och kostnaderna för den är beroende av denna kompatibilitet och sammankoppling, som utgör grunden för driftskompatibiliteten hos ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet för konventionella tåg.
-

↓ 2001/16/EG skäl 13

- (13) Medlemsstaterna ansvarar för att de säkerhets-, hälso- och konsumentskyddsregler som gäller för järnvägsnät i allmänhet följs vid projektering, uppbyggnad och ibruktage samt under drift.
-

↓ 2001/16/EG skäl 14

- (14) Det råder stora skillnader mellan de nationella föreskrifter, interna regler samt tekniska specifikationer som järnvägarna tillämpar på grund av att de innehåller tekniska bestämmelser som är specifika för varje lands industri och att de innehåller föreskrifter om mått och dimensioner, särskilda anordningar och särskilda egenskaper. Detta innebär bland annat att tåg inte kan framföras under gynnsamma villkor inom hela gemenskapen.
-

↓ 2001/16/EG skäl 15

- (15) Denna situation har under årens lopp medfört att den nationella järnvägsindustrin och de nationella järnvägarna knutits mycket nära samman, vilket har utgjort ett hinder för öppnandet av marknaderna. För att dessa industrier skall kunna bli konkurrenskraftiga på världsmarknaden måste de ha tillgång till en europeisk marknad som är öppen och utsatt för konkurrens.
-

↓ 2001/16/EG skäl 16 (anpassad)

- (16) Det är sålunda nödvändigt att för hela gemenskapen fastställa väsentliga krav för ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet för konventionella tåg.
-

↓ 96/48/EG skäl 11 (anpassad)

- (17) ~~Det är sålunda nödvändigt att för hela gemenskapen fastställa väsentliga krav för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.~~

↓ 96/48/EG skäl 6 (anpassad)

- (18) ~~Rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar⁸ innebär att järnvägsföretagen måste ha ökad tillgång till medlemsstaternas järnvägsnät, vilket sålunda förutsätter driftskompatibilitet mellan infrastrukturer, utrustning och rullande materiel.~~
-

↓ 96/48/EG skäl 7 (anpassad)

- (19) ~~Medlemsstaterna är ansvariga för att säkerställa att de säkerhets-, hälso- och konsumentskyddsregler som gäller för järnvägsnät i allmänhet följs vid projektering, anläggning, ibruktagande och under drift. Tillsammans med de lokala myndigheterna har de även ansvar för frågor rörande marklagstiftning, fysisk planering och miljöskydd. Detta är särskilt viktigt vad beträffar nät för höghastighetståg.~~
-

↓ 96/48/EG skäl 8 (anpassad)

- (20) ~~I enlighet med direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt⁹ skall det göras en bedömning av hur anläggning av järnvägslinjer för fjärtrafik påverkar miljön.~~
-

↓ 96/48/EG skäl 12 (anpassad)

- (21) ~~På grund av omfattningen av och komplexiteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg har det av praktiska skäl visat sig nödvändigt att dela upp det i delsystem. För varje sådant delsystem måste det för hela gemenskapen fastställas väsentliga krav och grundläggande egenskaper samt sådana tekniska specifikationer, särskilt vad gäller komponenter och gränssnitt, som är nödvändiga för att uppfylla de väsentliga kraven. För vissa delsystem (miljö, användare och drift) skall emellertid tekniska specifikationer om driftskompatibilitet (TSD) utarbetas endast om det visar sig nödvändigt för att säkerställa driftskompatibiliteten i fråga om infrastruktur, energi, kontrollstyrning samt signalsystem och rullande materiel.~~
-

↓ 96/48/EG skäl 13 (anpassad)

- (22) ~~Genomförandet av bestämmelserna om driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg bör inte medföra några oberättigade hinder vad gäller lönsamheten för att bibehålla enhetligheten i medlemsstaternas befintliga järnvägsnät samtidigt som ansträngningar görs för att målet att möjliggöra trafik med höghastighetståg inom hela gemenskapen kvarstår.~~

⁸ EGT nr L 237, 24.8.1991, s. 25.

⁹ EGT nr L 175, 5.7.1985, s. 40.

↓ 96/48/EG skäl 14 (anpassad)

- (23) ~~I särskilda fall kan en medlemsstat tillåtas att inte tillämpa vissa tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och förfaranden för att säkerställa att sådana möjligheter till undantag är berättigade. I artikel 129e i fördraget föreskrivs att vid gemenskapens insatser avseende driftskompatibilitet skall hänsyn tas till projektens potentiella ekonomiska livskraft.~~
-

↓ 96/48/EG skäl 15 (anpassad)

- (24) ~~För att de relevanta bestämmelserna om upphandlingsförfaranden inom järnvägssektorn, särskilt direktiv 93/38/EEG¹⁰, skall uppfyllas, måste de upphandlande enheterna inkludera de tekniska specifikationerna i de allmänna dokumenten eller i de kontraktbestämmelser som hänför sig till varje kontrakt. Det är nödvändigt att utarbeta en uppsättning europeiska specifikationer som referenser för dessa tekniska specifikationer.~~
-

↓ 96/48/EG skäl 16 (anpassad)

- (25) ~~I direktiv 93/38/EEG definieras en europeisk specifikation som en gemensam teknisk specifikation, ett europeiskt typgodkännande eller en nationell standard som inför en europeisk standard. En harmoniserad europeisk standard kommer att på uppdrag av kommissionen utarbetas av ett europeiskt standardiseringsorgan, Europeiska standardiseringskommittén (CEN), Europeiska kommittén för elektroteknisk standardisering (CENELEC) eller Europeiska standardiseringsinstitutet för telekommunikation (ETSI). En hänvisning till den kommer att offentliggöras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.~~
-

↓ 96/48/EG skäl 17 (anpassad)

- (26) ~~Det är i gemenskapens intresse att ett internationellt standardiseringssystem finns, som kan utforma standarder som verkligen kan utnyttjas av internationella handelspartner och som uppfyller gemenskapspolitikens krav. De europeiska standardiseringsorganen bör följaktligen fortsätta sitt samarbete med de internationella standardiseringsorganen.~~
-

↓ 96/48/EG skäl 18 (anpassad)

- (27) ~~De upphandlande enheterna fastställer de ytterligare specifikationer som krävs för att komplettera de europeiska specifikationerna eller övriga standarder. Dessa specifikationer får inte hindra att de väsentliga krav uppfylls, vilka harmoniserats på gemenskapsnivå och som det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg måste uppfylla.~~

¹⁰ Rådets direktiv 93/38/EEG av den 14 juni 1993 om samordning av upphandlingsförfarandena inom vatten, energi, transport och telekommunikationssektorerna (EGT nr L 199, 9. 8. 1993, s. 84). Direktivet senast ändrat genom 1994 års anslutningsakt.

↓ 96/48/EG skäl 19 (anpassad)

- (28) ~~Förfarandena för bedömning av komponenternas överensstämmelse eller lämplighet bör grunda sig på utnyttjandet av de moduler som avses i beslut 93/465/EEG¹¹. För att främja utvecklingen av de berörda industrierna är det nödvändigt att i största möjliga utsträckning utveckla förfaranden med kvalitetssäkringssystem. Begreppet komponent täcker såväl materiella föremål som immateriella föremål, såsom programvara.~~
-

↓ 96/48/EG skäl 20 (anpassad)

- (29) ~~Bedömningen av lämpligheten kommer att göras för de komponenter som är mest avgörande för systemets säkerhet, tillgänglighet eller ekonomi.~~
-

↓ 96/48/EG skäl 21 (anpassad)

- (30) ~~I sina kontraktsbestämmelser fastställer de upphandlande enheterna, särskilt i fråga om komponenterna och med hänvisning till de europeiska specifikationerna, de egenskaper som tillverkarna kontraktsmässigt skall uppfylla. Under dessa omständigheter är komponenternas överensstämmelse i huvudsak knuten till deras användningsområde för att systemets driftskompatibilitet skall säkerställas och garanteras, och inte bara till deras fria rörlighet på den gemensamma marknaden.~~
-

↓ 96/48/EG skäl 22 (anpassad)

- (31) ~~Tillverkaren behöver sålunda inte anbringa en EG-märkning på de komponenter som lyder under bestämmelserna i detta direktiv utan på grundval av den bedömning av överensstämmelse och/eller lämplighet som görs i enlighet med de tillämpliga förfarandena i detta direktiv tillverkarens försäkran om överensstämmelse är tillräcklig. Detta påverkar inte den skyldighet som tillverkarna har att anbringa en EG-märkning på vissa komponenter för att bestyrkas deras överensstämmelse med andra relevanta gemenskapsbestämmelser.~~
-

↓ 96/48/EG skäl 23 (anpassad)

- (32) ~~De delsystem som utgör det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg skall underkastas ett kontrollförfarande. Genom denna kontroll skall de ansvariga myndigheter som tillåter ibruktagande kunna försäkra sig om att resultatet på projekterings-, konstruktions- och ibruktagandestadiet överensstämmer med tillämpliga regler samt tekniska och driftsmässiga bestämmelser. Kontrollförfarandet gör även att tillverkarna kan räkna med likabehandling i alla länder. Det är sålunda nödvändigt att utforma en modul som fastställer principerna och villkoren för en EG-kontroll av delsystemen.~~

¹¹ ~~Rådets beslut 93/465/EEG av den 22 juli 1993 om moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande och användning av CE-märkning om överensstämmelse, avsedda att användas i tekniska harmoniseringsdirektiv (EGT nr L 220, 30.8.1993, s. 23).~~

↓ 96/48/EG skäl 24 (anpassad)

- (33) ~~Förfarandet för EG-kontroll grundar sig på TSD. På uppdrag av kommissionen utarbetas dessa TSD av ett gemensamt representativt organ som företräder infrastrukturförvaltarna, järnvägsföretagen och industrin. En hänvisning till TSD är oundgänglig för att säkerställa driftskompatibiliteten för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg. Dessa TSD lyder under bestämmelserna i artikel 18 i direktiv 93/38/EEG.~~
-

↓ 96/48/EG skäl 25 (anpassad)

- (34) ~~De anmälda organ som har till uppgift att handha förfarandena för bedömning av komponenternas överensstämmelse eller lämplighet liksom förfarandet för kontroll av delsystemen måste, särskilt om någon europeisk specifikation inte finns, samordna sina beslut i så nära samarbete som möjligt.~~
-

↓ 96/48/EG skäl 26 (anpassad)

- (35) ~~I rådets direktiv 91/440/EEG föreskrivs, vad gäller redovisningen, att åtskillnad skall göras mellan aktiviteter som avser transportverksamheten och förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen. I detta sammanhang bör de särskilda tjänster som utförs av de förvaltare av järnvägsinfrastrukturen som kan komma att utses som anmälda organ struktureras så att de uppfyller de kriterier som gäller för denna typ av organ. Andra specialiserade organ kan bemyndigas när de uppfyller samma kriterier.~~
-

↓ 96/48/EG skäl 27 (anpassad)

- (36) ~~Driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg är en fråga som berör hela gemenskapen. Medlemsstaterna kan inte var för sig vidta de åtgärder som krävs för att uppnå denna driftskompatibilitet. Med tillämpning av subsidiaritetsprincipen måste denna insats sålunda göras på gemenskapsnivå.~~
-

↓ 2001/16/EG skäl 5 (anpassad)

- (37) Rådet vidtog den 23 juli 1996 en första åtgärd för att uppnå dessa målsättningar genom att anta direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg¹². ☒ Därefter har Europaparlamentet och rådet antagit direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg. ☒
-

↓ 2004/50/EG skäl 7

- (38) 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, 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och 2001/14/EG av den

¹² EGT L 235, 17.9.1996, s. 6.

26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturskapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg 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.

↓ 2004/50/EG skäl 10

- (39) 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.
-

↓ 2004/50/EG skäl 11

- (40) 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.
-

↓ 2004/50/EG skäl 12

- (41) 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.
-

↓ 2004/50/EG skäl 13

- (42) 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.

↓ 2004/50/EG skäl 14

- (43) 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.

↓ 2004/50/EG skäl 15

- (44) 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.

↓ ny

- (45) Skillnaden mellan järnvägssystemet för höghastighetståg och järnvägssystemet för konventionella tåg rättfärdigar inte existensen av två olika direktiv. Förfarandena för utarbetande av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet är identiska för de två systemen, och detsamma gäller förfarandena för certifiering av driftskompatibilitetskomponenter och delsystem. De väsentliga kraven är praktiskt taget identiska, och detsamma gäller indelningen av systemet i delsystem som skall omfattas av tekniska specifikationer. Eftersom tågen måste kunna passera fritt från höghastighetsnätet till det konventionella nätet, är det dessutom så att de tekniska specifikationerna för de två systemen överlappar varandra i stor utsträckning; arbetet med utarbetande av TSD:er har visat att det för vissa delsystem går att använda en enda TSD för båda systemen¹³. Därför är det lämpligt att slå samman direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG.
- (46) Enligt direktiv 2004/50/EG skulle tillämpningsområdet för direktiv 2001/16/EG utvidgas gradvis allteftersom nya TSD:er antas eller befintliga TSD:er ses över. När det här direktivet träder i kraft omfattar dess tillämpningsområde transeuropeiska nät för konventionella tåg och för höghastighetståg, enligt definitionen av dessa termer i gemenskapens riktlinjer för transeuropeiska transportnät¹⁴, samt den rullande materiel som kan framföras på dessa nät. Tillämpningsområdet kommer att utvidgas gradvis till att omfatta hela nätet och all rullande materiel under förutsättning att en konsekvensanalys påvisar den ekonomiska nyttan av detta.

↓ 2001/16/EG skäl 6 (anpassad)

- (47) ~~Kommissionen meddelade i vitboken En strategi för vitalisering av gemenskapens järnvägar från 1996 att man skulle vidta ytterligare en åtgärd beträffande~~

¹³ Se slutsatserna i kommissionens rapport till rådet och Europaparlamentet. Rapporten antogs den ...

¹⁴ Riktlinjer för TEN 1996...

~~järnvägssystemet för konventionella tåg och beställde därefter en utredning om integrationen av de nationella järnvägsnäten, vars resultat överlämnades 1998. I utredningen rekommenderades att ett direktiv antas som bygger på samma tillvägagångssätt som det för höghastighetstågen. I utredningen rekommenderas också att inte alla hinder för driftskompatibiliteten angrips på en gång, utan att problemen i stället bör lösas efter hand enligt en prioritetsordning som bör upprättas med utgångspunkt i förhållandet mellan den kostnad och den nytta som varje planerad åtgärd innebär. Enligt utredningen ger en harmonisering av nu använda förfaranden och regler samt en sammankopplingen av informations- och kommunikationssystemen större fördelar än till exempel åtgärder som gäller infrastruktur.~~

↓2001/16/EG skäl 7 (anpassad)

- (48) ~~I kommissionens meddelande om integrationen av de konventionella järnvägssystemen rekommenderas att föreliggande direktiv antas och det anförts att de främsta likheterna och skillnaderna jämfört med direktiv 96/48/EG är berättigade. De främsta skillnaderna gäller anpassningen av det geografiska tillämpningsområdet, utvidgningen av det tekniska tillämpningsområdet, bland annat för att resultaten av den ovannämnda utredningen skall beaktas, och antagandet av ett tillvägagångssätt som innebär att hindren för driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet undanröjs stegvis, och som inbegriper en prioriteringsordning och en tidsplan för att utarbeta denna.~~
-

↓2001/16/EG skäl 8

- (49) Med hänsyn till detta stegvisa tillvägagångssätt och den tid som behövs för att anta alla tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) bör medlemsstaterna undvika att anta nya nationella regler eller att inleda projekt som skulle göra det befintliga systemet ännu mer heterogent.
-

↓2001/16/EG skäl 9 (anpassad)

- (50) Antagandet av ett stegvist tillvägagångssätt svarar mot de särskilda behov som hänger samman med driftskompatibiliteten hos ~~de konventionella~~ järnvägssystemen²¹, vilka²² kännetecknas av gammal nationell infrastruktur och materiel som kräver stora investeringar för att anpassas eller förnyas och man bör särskilt se till att inte järnvägen bestraffas ekonomiskt i förhållande till andra transportsätt.
-

↓2001/16/EG skäl 10

- (51) I sin resolution av den 10 mars 1999 om järnvägspaketet begärde Europaparlamentet att en successiv öppning av järnvägssektorn skall åtföljas av åtgärder för teknisk harmonisering som är så snabba och effektiva som möjligt.
-

↓2001/16/EG skäl 11

- (52) Rådet uppmanade den 6 oktober 1999 kommissionen att lägga fram ett förslag till en strategi för att förbättra järnvägstransporternas driftskompatibilitet och minska flaskhalsarna så att de tekniska, administrativa och ekonomiska hindren för

järnvägsnätens driftskompatibilitet snabbt kan undanröjas, samtidigt som en hög säkerhetsnivå garanteras liksom personalens utbildning och kompetens.

↓2001/16/EG skäl 12

- (53) Rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar¹⁵ innebär att järnvägsföretagen måste få ökad tillgång till medlemsstaternas järnvägsnät, vilket förutsätter driftskompatibilitet mellan infrastrukturer, utrustning, rullande materiel och system för förvaltning och drift, inbegripet de yrkesmässiga kvalifikationer och de villkor avseende hygien och säkerhet för personalen, vilka krävs för drift och underhåll av de delsystem som avses samt för genomförandet av varje teknisk specifikation för driftskompatibilitet. Det här direktivet syftar dock inte till att, vare sig direkt eller indirekt, harmonisera arbetsförhållandena inom järnvägssektorn.
-

↓2001/16/EG skäl 17 (anpassad)

- (54) På grund av omfattningen av och komplexiteten hos ~~det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg~~ har det av praktiska skäl visat sig nödvändigt att dela upp det i delsystem. För varje sådant delsystem måste väsentliga krav definieras för hela gemenskapen och sådana tekniska specifikationer fastställas som är nödvändiga för att uppfylla dessa krav, särskilt när det gäller komponenter och gränssnitt.
-

↓2001/16/EG skäl 18 (anpassad)

- (55) Genomförandet av bestämmelserna om driftskompatibiliteten hos ~~det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg~~ får inte leda till att det uppstår oskäligen hinder, med hänsyn till förhållandet mellan kostnader och nytta, för medlemsstaterna mot att bibehålla kompatibiliteten i sina befintliga järnvägsnät, samtidigt som dock ansträngningar måste göras för att målet att nå driftskompatibilitet bibehålls.
-

↓2001/16/EG skäl 19

- (56) De tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet påverkar likaså förutsättningarna för passagerarnas användning av järnvägar, och dessa bör följaktligen rådfrågas om de aspekter som rör dem.
-

↓2001/16/EG skäl 20

- (57) En berörd medlemsstat bör tillåtas att frångå tillämpningen av vissa tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, och det bör fastställas förfaranden för att säkerställa att sådana undantag är berättigade. Enligt artikel 155 i fördraget krävs att gemenskapens åtgärder i fråga om driftskompatibilitet vidtas med beaktande av projektens potentiella ekonomiska livskraft.

¹⁵ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25.

↓2001/16/EG skäl 21 (anpassad)

- (58) Utarbetandet av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och deras tillämpning på järnvägssystemet ~~för konventionella tåg~~ bör inte få lägga hinder i vägen för den tekniska innovationen, och denna bör inriktas på att förbättra de ekonomiska resultaten.
-

↓2001/16/EG skäl 22 (anpassad)

- (59) Driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet ~~för konventionella tåg~~ bör utnyttjas för att förbättra villkoren för kompatibilitet mellan de olika transportsätten, bland annat när det gäller godstransport.
-

↓2001/16/EG skäl 23

- (60) Enligt bestämmelserna om upphandlingsförfaranden inom järnvägssektorn, särskilt direktiv 93/38/EEG¹⁶, bör de upphandlande enheterna inkludera de tekniska specifikationerna i de allmänna dokumenten eller i de kontraktsbestämmelser som hänför sig till varje kontrakt. Det är nödvändigt att utarbeta en uppsättning europeiska specifikationer som kan tjäna som referenser för dessa tekniska specifikationer.
-

↓2001/16/EG skäl 24

- (61) Det ligger i gemenskapens intresse att det finns ett internationellt standardiseringssystem, inom vilket standarder utformas som verkligen används av internationella handelsparter och som uppfyller de gemenskapspolitiska kraven. De europeiska standardiseringsorganen bör följaktligen fortsätta sitt samarbete med de internationella standardiseringsorganen.
-

↓2001/16/EG skäl 25 (anpassad)

- (62) De upphandlande enheterna skall definiera de tilläggskrav som är nödvändiga för att komplettera de europeiska specifikationerna eller andra standarder. Dessa specifikationer måste uppfylla de väsentliga krav som harmoniseras på gemenskapsnivå och som ~~det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg~~ måste uppfylla.
-

↓2001/16/EG skäl 26

- (63) Förfarandena för bedömning av komponenternas överensstämmelse eller lämplighet bör grunda sig på utnyttjandet av de moduler som är föremål för beslut 93/465/EEG¹⁷.
-

¹⁶ Rådets direktiv 93/38/EEG av den 14 juni 1993 om samordning av upphandlingsförfarandena inom vatten-, energi-, transport- och telekommunikationssektorerna (EGT L 199, 9.8.1993, s. 84). Direktivet senast ändrat genom direktiv 98/4/EG (EGT L 101, 1.4.1998, s. 1).

¹⁷ Rådets beslut 93/465/EEG av den 22 juli 1993 om moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande och användning av CE-märkning om överensstämmelse, avsedda att användas i tekniska harmoniseringsdirektiv (EGT L 220, 30.8.1993, s. 23).

För att främja industrins utveckling är det nödvändigt att i största möjliga utsträckning utarbeta förfarandena för kvalitetssäkring.

↓2001/16/EG skäl 27

- (64) Komponenternas överensstämmelse är i huvudsak knuten till deras användningsområde så att systemets driftskompatibilitet kan säkerställas, och inte bara till deras fria rörlighet på den gemensamma marknaden. Bedömningen av lämpligheten kommer att göras för de komponenter som är mest avgörande för systemets säkerhet, tillgänglighet eller ekonomi. Tillverkaren behöver således inte CE-märka komponenter som omfattas av bestämmelserna i detta direktiv, utan, på grundval av bedömningen av överensstämmelse eller lämplighet, borde tillverkarens försäkran om överensstämmelse vara tillräcklig.

↓2001/16/EG skäl 28

- (65) Detta påverkar inte tillverkarens skyldighet att CE-märka vissa komponenter för att styrka att de överensstämmer med andra gemenskapsbestämmelser som de omfattas av.

↓ ny

- (66) När en TSD träder i kraft finns det redan ett antal driftskompatibilitetskomponenter på marknaden. Det krävs en övergångsperiod så att komponenterna kan integreras i ett delsystem även om de inte på alla punkter överensstämmer med TSD:n.

↓2001/16/EG skäl 29 (anpassad)

⇒ ny

- (67) De delsystem som utgör ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet ~~för konventionella tåg~~ bör underkastas ett kontrollförfarande. Denna kontroll skall ge de ansvariga myndigheter som ger tillstånd till ibruktagande en möjlighet att kunna försäkra sig om att resultatet på projekterings-, uppbyggnads- och ibruktagandestadiet överensstämmer med tillämpliga regler och tillämpliga tekniska och driftsmässiga föreskrifter. Kontrollförfarandet skall även göra det möjligt för tillverkarna att kunna räkna med likabehandling oavsett vilket land det rör sig om. Det är således nödvändigt att utforma en ~~modul~~ ⇒ eller flera moduler ⇐ som fastställer principerna och villkoren för en EG-kontroll av delsystemen.

↓ ny

- (68) Efter ibruktagandet av ett delsystem bör man försäkra sig om att det används och underhålls i enlighet med de väsentliga krav som gäller för delsystemet. Ansvar för att dessa krav uppfylls åligger, enligt järnvägssäkerhetsdirektivet, infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget, som var och en ansvarar för sina egna delsystem. Medlemsstaterna kan kontrollera att dessa krav uppfylls i samband med beviljandet av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd i enlighet med artiklarna 10 och 11 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

- (69) Vad gäller rullande materiel är det ekonomiskt ohållbart att kräva ett tillstånd för ibruktagande i varje medlemsstat och för varje fordon. Det är således nödvändigt att förenkla förfarandet för ibruktagande. För vagnar och personvagnar som tas i bruk efter ikraftträdandet av det här direktivet bör det vara tillräckligt med ett enda tillstånd för ibruktagande som utfärdas av en medlemsstat i gemenskapen. För rullande materiel som tas i bruk före ikraftträdandet av det här direktivet och för vilken ingen EG-kontrollförklaring utfärdats, bör det preciseras att järnvägssäkerhetsdirektivet skall tillämpas. När det gäller rullande materiel för vilken en EG-kontrollförklaring har utfärdats enligt artikel 18, bör man på ett uttömmande sätt fastställa vilka kriterier en säkerhetsmyndighet får kontrollera för utfärdandet av ett tillstånd för ibruktagande. När det gäller fordonsserier som tillverkas på grundval av en typ, bör medlemsstaterna ha möjlighet att utfärda gruppstillstånd för ibruktagande.

↓2001/16/EG skäl 30

- (70) Förfarandet för EG-kontroll bör grunda sig på TSD. TSD omfattas av bestämmelserna i artikel 18 i direktiv 93/38/EEG. De anmälda organ som har till uppgift att handlägga förfarandena för bedömning av komponenternas överensstämmelse eller lämplighet liksom förfarandet för kontroll av delsystemen måste, särskilt om någon europeisk specifikation inte finns, samordna sina beslut så mycket som möjligt.

↓ 2001/16/EG skäl 31 (anpassad)

- (71) ~~På uppdrag av kommissionen utarbetas dessa TSD av ett gemensamt representativt organ som företräder infrastrukturförvaltarna, järnvägsföretagen och industrin. Företrädarna för tredje land, särskilt för kandidatländerna, får redan från början delta som observatörer vid möten inom det gemensamma representativa organet.~~

↓2001/16/EG skäl 32 (anpassad)

⇒ ny

- (72) ~~I rådets direktiv 91/440/EEG föreskrivs, vad gäller redovisningen, att åtskillnad skall göras mellan verksamhet som avser transport och verksamhet som rör förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen. På motsvarande sätt bör de specialiserade avdelningar hos infrastrukturförvaltarna som utses till De anmälda organen bör struktureras så att de uppfyller de kriterier som gäller för denna typ av organ ⇒ inom alla sektorer som omfattas av den nya strategin för teknisk harmonisering och kontroll av överensstämmelse, i synnerhet kriterier som rör oberoende och behörighet ⇐. Andra specialiserade organ kan bemyndigas om de uppfyller samma kriterier.~~

↓2001/16/EG skäl 33

- (73) De åtgärder som krävs för att genomföra detta direktiv bör vidtas i enlighet med artikel 2 i rådets beslut av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter¹⁸.

¹⁸ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

↓ ny

- (74) I synnerhet bör kommissionen ges behörighet att anta och uppdatera TSD:erna. Eftersom dessa åtgärder är av allmän karaktär och har till syfte att komplettera det här direktivet genom tillägg av nya icke-väsentliga delar, måste de antas enligt det föreskrivande förfarandet med kontroll enligt artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
-

↓2001/16/EG skäl 34 (anpassad)

- (75) Driftskompatibiliteten hos ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet ~~för konventionella tåg~~ är en fråga som berör hela gemenskapen. Medlemsstaterna är inte var för sig i stånd att vidta de åtgärder som krävs för att uppnå denna driftskompatibilitet. I enlighet med subsidiaritetsprincipen kan målen för de planerade åtgärderna därför inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna och kan därför, på grund av åtgärdernas omfattning eller verkningar, bättre uppnås på gemenskapsnivå.
-

↓ ny

- (76) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell lagstiftning bör bara gälla de bestämmelser som har ändrats i väsentlig grad jämfört med tidigare direktiv. Skyldigheten att införliva de bestämmelser som är oförändrade föreligger enligt de tidigare direktiven.
-

↓2001/16/EG

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

↓ 2004/50/EG art. 2.2 a
(anpassad)
⇒ ny

1. Detta direktiv syftar till att fastställa de villkor som måste uppfyllas för att driftskompatibiliteten hos ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet ~~för konventionella tåg, såsom det beskrivs i bilaga I,~~ skall kunna genomföras inom gemenskapen. Dessa villkor gäller projektering, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av de delar av systemet som tas i bruk efter den dag då detta direktiv träder i kraft samt yrkesmässiga kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet för den personal som är sysselsatt med driften och underhållet. ⇒ Dessa villkor gäller också det befintliga järnvägssystemet inom ge gränser som anges i relevanta artiklar, i synnerhet artiklarna 14.3 och 24 om register. ⇐

↓ 2004/50/EG art. 1.1

~~Dessa villkor gäller för projektering, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av de delar av systemet som tas i bruk efter den 30 april 2004 samt yrkesmässiga kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet för den personal som är sysselsatt med driften.~~

↓ 2004/50/EG art. 1.1 och art. 2.2
b

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

↓ 2001/16/EG

a) underlätta, förbättra och utveckla de internationella järnvägstrafiktjänster inom Europeiska unionen och med tredje land,

↓ 2004/50/EG art. 1.1 (anpassad)

~~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,~~

↓ 2001/16/EG (anpassad)

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 konventionella tåg,~~

c) bidra till driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet ~~för konventionella tåg.~~

↓ 2004/50/EG art. 2.2 c
(anpassad)
⇒ ny

3. Räckvidden för detta direktiv skall gradvis utsträckas till att omfatta hela järnvägssystemet ~~för konventionella tåg,~~ inklusive spårförbindelser 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.

⇒ Utanför det transeuropeiska järnvägssystemet ⇐ ~~skall~~ Detta direktiv ~~skall~~ tillämpas på de delar av nätet som ännu inte omfattas av punkt 1 först från och med dagen för ikraftträdandet av motsvarande ⇒ relevanta ⇐ TSD:er som skall antas i enlighet med det förfarande som beskrivs nedan och på endast för de tillämpningsområden som anges i dem.

Kommissionen skall ~~senast den 1 januari 2006~~ i enlighet med förfarandet i artikel ~~21.2~~ ⇒ 21.3 ⇐ ~~anta fastställa ett arbetsprogram~~ ⇒ ett eller flera uppdrag ⇐ för ~~utveckling~~ ☒ utarbetande ☒ av nya TSD:er och/eller översyn av redan antagna TSD:er för att täcka de linjer och den rullande materiel som ännu inte omfattas.

~~Arbetsprogrammet~~ ⇒ I det första uppdraget ⇐ ~~kommer det att~~ anges en första grupp av de nya TSD:er och/eller ändringar av TSD:er som skall utarbetas senast i januari ~~2009~~ ⇒ 2012 ⇐ , utan att det påverkar tillämpningen av artikel 5.5 om möjligheten att ange specialfall och av artikel 7 som medger undantag ~~under särskilda omständigheter på särskilda villkor. Valet av de områden som skall omfattas av TSD skall~~ ⇒ Detta första uppdrag har utarbetats på basis av en rekommendation från byrån i syfte att fastställa vilka nya TSD:er som skall utarbetas och/eller vilka befintliga TSD:er som skall ändras ⇐ ~~grundas~~ på grundval av den förväntade kostnadseffektiviteten för varje föreslagen åtgärd och på grundval av principen om proportionalitet i ~~hos~~ de åtgärder som vidtas på gemenskapsnivå. För detta ändamål ~~kommer lämplig~~ skall erforderlig uppmärksamhet ~~att~~ ägnas åt punkt 4 i bilaga I och åt den nödvändiga jämvikten mellan dels målet med en tågtrafik utan driftsavbrott och ~~med~~ teknisk harmonisering, dels den avsedda transeuropeiska, nationella, regionala eller lokala trafiknivån.

~~När den första TSD-gruppen utvecklas~~ ⇒ Efter detta första uppdrag ⇐ skall prioriteringarna för utarbetandet av nya TSD identifieras eller befintliga TSD revideras ⇒ genom de uppdrag som fastställts ⇐ i enlighet med förfarandet i artikel ~~21.2~~ ⇒ 21.3 ⇐ .

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.

↓ 2001/16/EG och 96/48/EG
(anpassad)

Artikel 2

I detta direktiv ~~avses med~~ ☒ gäller följande definitioner: ☒

↓ 2001/16/EG (anpassad)

- a) ~~det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg~~: hela system som beskrivs i bilaga I punkterna 1 och 2 och som utgörs av järnvägsinfrastrukturer, bestående av järnvägslinjer och fasta installationer som ingår i det transeuropeiska transportnätet och som konstruerats eller anpassats för konventionell eller kombinerad järnvägstrafik ☒ eller för att kunna trafikeras med höghastighetståg ☒ , samt den rullande materiel som är avsedd att framföras på dessa infrastrukturer.
- b) *driftskompatibilitet*: egenskapen hos ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet för ~~konventionella~~ tåg att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erforderade prestandakrav uppfylls. Denna egenskap grundar sig på alla de föreskrifter samt tekniska och driftsmässiga villkor som skall iakttas för att de väsentliga kraven skall uppfyllas.

- c) *delsystem*: resultatet av uppdelningen av ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet för ~~konventionella tåg~~, såsom anges i bilaga II. Dessa delsystem, för vilka väsentliga krav skall anges, är av strukturell eller funktionell beskaffenhet.
- d) *driftskompatibilitetskomponenter*: alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet för ~~konventionella tåg~~ är direkt eller indirekt beroende av; begreppet ”komponent” omfattar såväl materiella föremål som immateriella föremål, t.ex. programvara.
- e) *väsentliga krav*: de krav som anges i bilaga III och som skall uppfyllas av ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet för ~~konventionella tåg~~, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och även gränssnitten.

↓ 96/48/EG och 2001/16/EG

- f) *europaisk specifikation*: en gemensam teknisk specifikation, ett europeiskt tekniskt godkännande eller en nationell standard som införlivar en europeisk standard, såsom de definieras i artikel 1.8–12 i direktiv 93/38/EEG.

↓ 96/48/EG (anpassad)

- ~~g) tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, nedan kallade «TSD»: de specifikationer som samtliga delsystem skall tillgodose för att de väsentliga kraven skall vara uppfyllda genom upprättande av ett nödvändigt inbördes funktionellt förhållande mellan delsystemen i järnvägssystemet för höghastighetståg samt genom säkerställande av detta systems enhetlighet,~~

↓ 2001/16/EG (anpassad)

- g) *tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, nedan kallade TSD*: de specifikationer som varje delsystem och varje beståndsdel i ett delsystem underkastas för att de väsentliga kraven skall kunna uppfyllas och driftskompatibiliteten hos ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet för ~~konventionella tåg~~ säkerställas.

↓ 96/48/EG och 2001/16/EG

- i) *anmälda organ*: de organ som har till uppgift att bedöma driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse och lämplighet eller att handlägga förfarandet för EG-kontroll av delsystemen.

↓ 2001/16/EG (anpassad)

⇒ ny

- j) *grundparametrar*: regler och tekniska eller driftsrelaterade villkor som är av avgörande betydelse för driftskompatibiliteten och ⇒ som skall anges i TSD. ⇐ ~~som skall fastställas genom beslut fattat enligt det förfarande som avses i artikel 21 innan det gemensamma representativa organet utarbetar förslag till TSD,~~

- k) *specialfall*: del i ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet ~~för konventionella tåg~~ 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 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, rullande materiel som uteslutande är avsedd för lokal, regional eller historisk användning samt rullande materiel på väg till eller från tredje land, förutsatt att denna materiel inte överskrider gränsen mellan två medlemsstater.

↓ 2004/50/EG art. 1.2 och art. 2.3
b

- l) *ombyggnad*: sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller 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.

↓ 2001/16/EG och 2004/50/EG
art. 1.2

- n) *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.

↓ 2004/50/EG art. 1.2 och art. 2.3
c

- 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.

↓ ny

- q) *upphandlande enhet*: offentligt eller privat företag som beställer projektering och/eller uppbyggnad av ett delsystem under bestämda öppenhets- och konkurrensvillkor. Beroende på vilket delsystem som skall byggas eller ändras kan det röra sig om ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en fordonsinnehavare, eller också en koncessionsinnehavare som har fått i uppdrag att genomföra ett projekt.

- r) *fordonsinnehavare*: Den som varaktigt och för ekonomisk vinning utnyttjar ett fordon som transportmedel och som är ägare av fordonet eller har rätt förfoga över detsamma.

- s) *långt framskridet projekt*: projekt för vilket ett finansieringsbeslut har fattats och vars projekterings- eller uppbyggnadsfas är i ett sådant stadium att en ändring av de tekniska specifikationerna skulle vara oacceptabel. Detta hinder kan vara av

avtalsmässig, ekonomisk, social eller miljömässig natur och måste styrkas på vederbörligt sätt.

t) *harmoniserad standard*: europeisk standard som antagits av ett av de europeiska standardiseringsorgan som förtecknas i bilaga I till direktiv 98/34/EG; antagandet har skett inom ramen för ett uppdrag från kommissionen som fastställts i enlighet med det förfarande som anges i artikel 6.3 i samma direktiv och standarden utgör, ensam eller tillsammans med andra standarder, en lösning som gör det möjligt att uppfylla en lagbestämmelse.

↓ 2001/16/EG (anpassad)

Artikel 3

1. Detta direktiv innehåller, med avseende på varje delsystem, bestämmelser om driftskompatibilitetskomponenter, gränssnitt och förfaranden samt de villkor för den allmänna kompatibiliteten hos ~~det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg~~ som krävs för att uppnå driftskompatibilitet i systemet.

↓ 96/48/EG (anpassad)

~~1. Detta direktiv innehåller de bestämmelser som gäller för samtliga delsystems egenskaper, driftskompatibilitetskomponenter, gränssnitt och förfaranden, samt de villkor för allmän enhetlighet för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg som krävs för att uppnå driftskompatibilitet i systemet.~~

↓ 2001/16/EG (anpassad)

2. Bestämmelserna i detta direktiv skall tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av andra gemenskapsbestämmelser. När det gäller driftskompatibilitetskomponenter, däribland gränssnitt, kan emellertid uppfyllandet av de väsentliga kraven i detta direktiv innebära att särskilda, för ändamålet fastställda europeiska specifikationer måste tillämpas.

Artikel 4

1. ~~Det transeuropeiska~~ Järnvägssystemet ~~för konventionella tåg~~, delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna, däribland gränssnitten, skall uppfylla de väsentliga krav som de berörs av.

↓ 96/48/EG och 2001/16/EG

2. Sådana tilläggskrav för att komplettera tekniska specifikationer som avses i artikel 18.4 i direktiv 93/38/EEG och som är nödvändiga för att komplettera de europeiska specifikationerna eller andra standarder som tillämpas inom gemenskapen får inte strida mot de väsentliga kraven.

KAPITEL II

TEKNISKA SPECIFIKATIONER FÖR DRIFTSKOMPATIBILITET (TSD)

Artikel 5

↓ 2004/50/EG art. 1.4 a och art. 2.4 a (anpassad)

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~~ ☒ utarbeta ☒ och/eller se över en TSD och valet av dess tekniska och geografiska tillämpningsområde kräver ett uppdrag enligt artikel 6.1.

↓ 2001/16/EG

2. Delsystemen skall stämma överens med TSD. Denna överensstämmelse skall föreligga under hela den tid delsystemet är i bruk.

↓ 2001/16/EG och 2004/50/EG art. 1.4 b

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 anges 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,

↓ 2001/16/EG (anpassad)

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, knutpunkter och/eller rullande materiel enligt bilaga I,

d) ange vilka driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som skall vara föremål för europeiska specifikationer, däribland de europeiska standarder som krävs för att uppnå driftskompatibilitet hos ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet ~~för konventionella tåg~~,

↓ 2004/50/EG art. 1.4 b och art. 2.4 b

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,

↓ 2001/16/EG (anpassad)

f) ange strategin för att genomföra TSD. Bland annat skall de etapper anges som skall slutföras för en stegvis övergång från den nuvarande situationen till den slutliga situationen, då TSD iakttas generellt,

g) 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.

4. Varje TSD skall utarbetas med utgångspunkt i en utredning av det befintliga delsystemet och ange ett mål för delsystemet som kan uppnås successivt inom en rimlig tid. Genom att TSD antas stegvis och följs kan driftskompatibiliteten hos ~~det transeuropeiska~~ järnvägsnätet ~~för konventionella tåg~~ uppnås successivt.

5. TSD skall på lämpligt sätt bevara kompatibiliteten i varje medlemsstats järnvägsnät. I detta syfte kan specialfall anges för varje TSD, både i fråga om infrastruktur och rullande materiel. Särskild uppmärksamhet skall ägnas åt lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd och vagnar till eller från tredje land. För varje specialfall skall TSD ange tillämpningsföreskrifter för de TSD-bestämmelser som avses i punkt 3 c–g.

6. TSD får inte hindra medlemsstaterna från att fatta beslut om användningen av infrastrukturerna för förflyttning av rullande materiel som inte omfattas av TSD.

↓ 96/48/EG (anpassad)

~~4. TSD skall inte hindra medlemsstaterna att fatta beslut om att utnyttja ny eller anpassad infrastruktur som är avsedd för trafikering med andra tåg.~~

~~5. Efterlevnaden av samtliga TSD gör det möjligt att bygga upp ett sammanhängande transeuropeiskt järnvägssystem för höghastighetståg som på lämpligt sätt kommer att bevara enhetligheten hos medlemsstaternas befintliga järnvägsnät.~~

↓ 2004/50/EG art. 1.4 c och art.
2.4 c
⇒ ny

7. När det är absolut nödvändigt för att uppfylla målen i detta direktiv, får en uttrycklig, klart igenkännlig hänvisning till europeiska ⇒ eller internationella ⇐ 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 ⇒ sådana ⇐ ~~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.

Artikel 6

1. Förslag till TSD och senare ändringar i TSD skall utarbetas ⇒ av byrån ⇐ på uppdrag av kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 21.2 ⇒ 3 ⇐ . De skall utarbetas ~~på byråns ansvar~~ i enlighet med artiklarna 3 och 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen)¹⁹ och i samarbete med de arbetsgrupper som nämns i dessa artiklar.

⇒ De åtgärder som syftar till en ändring av icke-väsentliga delar i det här direktivet genom komplettering av direktivet med TSD, skall antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll enligt artikel 21.4. ⇐

TSD skall antas och ses över i enlighet med ⇒ samma ⇐ 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~~ ⇒ kommissionen ⇐ med lämpliga rekommendationer för att den tekniska utvecklingen eller förändringar i de samhällsliga kraven skall kunna beaktas. ⇒ Kommissionen skall underrätta den kommitté som avses i artikel 21 om detta ⇐ .

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~~ ⇒ Kommissionen ⇐ får under detta arbete ⇒ , på begäran av

¹⁹ EUT L 164, 30.4.2004, s. 1.

kommittén, ⇐ ge uppdrag eller utfärda rekommendationer om utformningen av TSD och om kostnadsnyttoanalysen. ~~Kommittén~~ ⇨ Kommissionen ⇐ 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. ⇨ 4 ⇐ . 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.

⇨ Kommissionen ⇐ ~~Den kommitté som avses i artikel 21~~ skall ⇨ , efter att ha hört kommittén i enlighet med det förfarande som avses i artikel 21.2, ⇐ 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 ⇨ på ⇐ kommissionens ⇨ initiativ ⇐ .

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/EG²⁰. Arbetsmarknadens parter skall avge sitt yttrande inom tre månader.

↓ ny

9. Vid antagande och översyn av en TSD skall det beslutas om tekniska bilagor, och i så fall vilka, får offentliggöras separat av byrån och om de skall omfattas av särskilda språk- och uppdateringsregler med tanke på bilagornas föränderliga och tekniska karaktär (i synnerhet när det handlar om informations- och kommunikationsteknik). I sådana fall skall språk- och uppdateringsreglerna ingå i den åtgärd varigenom TSD antas.

²⁰ EGT L 225, 12.8.1998, s. 27.

↓ 2001/16/EG och 2004/50/EG
art. 1.6
⇒ ny

Artikel 7

1. En medlemsstat får låta bli att tillämpa en eller flera TSD, inbegripet sådana som gäller rullande materiel, ⇒ i enlighet med villkoren i den här artikeln och ⇐ i följande fall och under följande omständigheter:

↓ 2004/50/EG art. 1.6 och art. 2.6

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.

↓ 2001/16/EG och 2004/50/EG
art. 1.6

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 linjen.

c) För ett projekt som gäller en ny linje eller 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) Villkoren för att snabbt återupprätta järnvägsförbindelserna efter en olyckshändelse eller en naturkatastrof medger inte, tekniskt eller ekonomiskt, att man helt eller delvis tillämpar motsvarande TSD.

↓ 2001/16/EG

f) För vagnar till eller från tredje land där spårvidden avviker från den spårvidd som används för gemenskapens huvudjärnvägsnät.

↓ ny

2. I samtliga fall skall den berörda medlemsstaten överlämna ett underlag till kommissionen med de uppgifter som anges i bilaga VIII. Kommissionen skall analysera de åtgärder som medlemsstaten planerar och informera den kommitté som avses i artikel 21.

3. I fallen c och e skall kommissionen kontrollera att underlaget är fullständigt och informera medlemsstaten om resultaten av sin analys. Medlemsstaten får tillämpa de alternativa bestämmelserna utan dröjsmål.

↓ 2001/16/EG (anpassad)
⇒ ny

~~I samtliga 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. 4. I fallen enligt ⇒ a, ⇐ b, och d och f skall kommissionen fatta beslut ☒ besluta, ☒ enligt det förfarande som avses i artikel 21.2 ⇒ 3 ⇐ , ⇒ huruvida begäran om undantag skall godtas ⇐ , och vid behov skall en rekommendation utfärdas om vilka specifikationer som skall följas. Emellertid skall kommissionens beslut i det fall som avses under b inte avse lastprofilen eller spårvidden. ⇒ Kommissionen skall fatta beslut inom sex månader efter det att begäran, åtföljd av fullständigt underlag, lämnats in. Så länge kommissionen inte har fattat något beslut får medlemsstaten inte tillämpa det begärda undantaget. ⇐~~

↓ 2004/50/EG art. 1.6 (anpassad)

~~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.~~

↓ 96/48/EG och 2001/16/EG

KAPITEL III

DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER

Artikel 8

Medlemsstaterna skall vidta alla lämpliga åtgärder för att driftskompatibilitetskomponenterna

↓ 2001/16/EG (anpassad)

a) endast släpps ut på marknaden om de medger att driftskompatibiliteten hos ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet för konventionella tåg uppnås och de uppfyller de väsentliga kraven,

↓ 96/48/EG och 2001/16/EG

b) används inom avsett användningsområde och på avsett sätt samt installeras och underhålls korrekt.

↓ 2001/16/EG

Dessa bestämmelser utgör inte något hinder för att komponenterna släpps ut på marknaden för andra tillämpningar.

↓ 96/48/EG (anpassad)

~~Dessa bestämmelser utgör inte något hinder för att komponenterna släpps ut på marknaden för andra tillämpningar eller att de används på konventionella järnvägslinjer.~~

↓ 2001/16/EG (anpassad)

Artikel 9

Medlemsstaterna får inte, på sitt territorium och av skäl som hänför sig till detta direktiv, förbjuda, begränsa eller förhindra att driftskompatibilitetskomponenter släpps ut på marknaden för användning i ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet ~~för konventionella tåg~~ om de uppfyller bestämmelserna i detta direktiv. De får i synnerhet inte kräva sådana kontroller som redan har utförts inom ramen för förfarandet för EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet, närmare beskrivet i bilaga IV.

↓ 2004/50/EG art. 1.7

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

↓ 2001/16/EG

Artikel 10

1. Medlemsstaterna skall anse att driftskompatibilitetskomponenter som är försedda med en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet, överensstämmer med de väsentliga kraven i detta direktiv.

↓ 2004/50/EG art. 2.7 a

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

↓ 2004/50/EG art. 1.8 b och art. 2.7 b

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.

↓ 2001/16/EG (ny)

~~6. Om en europeisk specifikation ännu inte är tillgänglig när en TSD antas och om denna specifikation absolut måste följas för att driftskompatibiliteten skall garanteras, kan man i TSD:n hänvisa till den senaste tillgängliga versionen av förslaget till europeisk specifikation som måste följas eller inkorporera hela eller delar av förslaget.~~

↓ ny

Enligt TSD krävs en övergångsperiod för de driftskompatibilitetskomponenter som redan släppts ut på marknaden när TSD träder i kraft. För att kunna integreras i ett delsystem måste sådana komponenter uppfylla kraven i artikel 8.

↓ 2004/50/EG art. 2.8
⇒ ny

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, ⇒ skall ärendet föreläggas den kommitté som avses i artikel 21, och kommissionen skall anta den lämpligaste åtgärden, dvs. ⇐

(a) ~~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, när det gäller europeiska standarder, med den kommitté som inrättats genom direktiv 98/34/EG, eller

(b) ⇒ se över TSD i enlighet med artikel 6.1 ⇐ .

↓ 2001/16/EG

Artikel 12

1. Om en medlemsstat konstaterar att en driftskompatibilitetskomponent som är försedd med EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet och som släppts ut på marknaden och används på avsett sätt möjligen inte uppfyller de väsentliga kraven, skall medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess användning eller dra tillbaka den från marknaden. Medlemsstaten skall genast underrätta

kommissionen om de åtgärder som vidtagits och ange skälen till beslutet, samt särskilt ange om avvikelserna beror på

↓ 96/48/EG och 2001/16/EG

- a) att de väsentliga kraven inte har uppfyllts,
- b) att de europeiska specifikationerna tillämpats på ett felaktigt sätt, i den mån det görs gällande att dessa specifikationer tillämpats,
- c) att de europeiska specifikationerna är otillräckliga.

2. Kommissionen skall så snart som möjligt samråda med de berörda parterna. Om kommissionen efter samrådet konstaterar att åtgärden är motiverad skall den genast underrätta den medlemsstat som har tagit initiativet och övriga medlemsstater. Om kommissionen efter samrådet konstaterar att åtgärden inte är motiverad skall den genast underrätta den medlemsstat som har tagit initiativet och tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud om detta. Om det beslut som avses i första stycket motiverats med att de europeiska specifikationerna är otillräckliga skall det förfarande som anges i artikel 11 tillämpas.

3. Om det visar sig att en driftskompatibilitetskomponent försedd med en EG-försäkran om överensstämmelse inte uppfyller kraven om överensstämmelse, skall den behöriga medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder mot den som utfärdat försäkran samt underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

4. Kommissionen skall försäkra sig om att medlemsstaterna hålls informerade om förfarandets förlopp och resultat.

↓ 2001/16/EG

Artikel 13

1. Tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud skall vid utfärdandet av EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för en driftskompatibilitetskomponent tillämpa de bestämmelser som fastställs i TSD:n.

↓ 96/48/EG (anpassad)

~~2. Om TSD så föreskriver skall bedömningen av överensstämmelsen eller lämpligheten för en driftskompatibilitetskomponent handläggas av det anmälda organ hos vilket ansökan gjorts av tillverkaren, eller dennes i gemenskapen etablerade ombud.~~

↓ 2001/16/EG

2. Bedömningen av en driftskompatibilitetskomponents överensstämmelse eller lämplighet skall göras av det anmälda organ hos vilket tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud har ansökt om bedömning.

3. Om en driftskompatibilitetskomponent omfattas av andra gemenskapsdirektiv som behandlar andra aspekter skall det framgå av EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet att komponenten också uppfyller de krav som uppställs i dessa direktiv.

4. Om varken tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud har uppfyllt skyldigheterna i punkterna 1~~2~~ och 3, skall dessa skyldigheter åligga varje person som släpper ut driftskompatibilitetskomponenten på marknaden. När det gäller detta direktiv åligger samma skyldighet den som monterar driftskompatibilitetskomponenter eller delar av driftskompatibilitetskomponenter av olika ursprung eller tillverkar driftskompatibilitetskomponenter för eget bruk.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 12 gäller följande:

a) Om en medlemsstat konstaterar att en EG-försäkran om överensstämmelse har utfärdats på ett otillbörligt sätt, är tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud skyldig att ⇒ , vid behov, ⇐ bringa driftskompatibilitetskomponenten i överensstämmelse och se till att otillbörligheten upphör på de villkor som medlemsstaten fastställer.

b) Om överensstämmelsen fortfarande brister, skall medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder för att begränsa eller förbjuda driftskompatibilitetskomponentens utsläppande på marknaden eller se till att den dras tillbaka från marknaden enligt de förfaranden som anges i artikel 12.

KAPITEL IV

DELSYSTEM

Artikel 14

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

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 uppfyller de väsentliga kraven när det integreras i ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet ~~för konventionella tåg~~. De skall särskilt kontrollera dessa delsystems kompatibilitet med det system de integreras i.

2. Det åligger varje medlemsstat att vid ibruktagandet ~~och därefter regelbundet~~ kontrollera ~~att~~ ⇒ efterlevnaden av de TSD-föreskrifter som utarbetats i syfte att garantera att ⇐ delsystemen

drivs och underhålls i enlighet med de väsentliga kraven. ⇒ Efter det att delsystemen tagits i bruk skall denna kontroll genomföras inom ramen för beviljandet av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd i enlighet med artiklarna 10 och 11 i järnvägssäkerhetsdirektivet²¹ ⇐ .

↓ 2004/50/EG Art. 2.9 a

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

↓ 2004/50/EG art. 2.9 b
⇒ ny

3. Vid modernisering eller ombyggnad skall ~~infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget~~ ⇒ den upphandlande enheten ⇐ 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 ibruktage 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 ⇒ och skall därvid ange ⇐

↓ ny

- skälet till att TSD (en eller flera) inte tillämpas fullt ut,
- de tekniska egenskaper som gäller i stället för TSD,
- de organ som beträffande de tekniska egenskaperna skall ansvara för genomförandet av det kontrollförfarande som avses i artikel 18.

Kommissionen skall överlämna dessa uppgifter till byrån, som skall offentliggöra dem.

När en medlemsstat beslutar att ett tillstånd för ibruktage inte är nödvändigt, eller när en TSD tillämpas endast delvis till följd av tillämpningen av denna punkt, skall begäran om eller anmälan av undantag enligt artikel 7 vara frivillig.

↓ 2004/50/EG art. 1.10 och art. 2.9 c
⇒ ny

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:

²¹ Direktiv 2004/49/EG ...

- 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 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet)²². 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 säkerhetsintyg²³, 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 ⇨ 3 ⇐ , på grundval av det förslag till specifikationer som utarbetas av byrån. Detta förslag till specifikationer skall omfatta innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftsätt 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 24.
- c) Uppgifter om fordonets ägare eller leasingtagare ⇨ eller fordonsinnehavare ⇐ .
- d) Eventuella begränsningar i villkoren för fordonets användning.
- e) ~~Säkerhetskritiska uppgifter rörande planen för fordonets underhåll~~ ⇨ Uppgift om vilken enhet som har ansvar för underhållet. Om denna uppgift inte är tillgänglig när tillstånd för ibruktagande ges, får den läggas till senare, dock innan fordonet börjar användas av ett järnvägsföretag. ⇐

↓ ny

6. För vagnar och personvagnar som tas i bruk efter ikraftträdandet av det här direktivet, anges i TSD om det är tillräckligt med ett enda tillstånd för ibruktagande, som utfärdas av en medlemsstat i gemenskapen, och på vilka villkor.

²² EUT L 164, 30.4.2004, s. 44.

²³ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet ändrat genom kommissionens beslut 2002/844/EG (EGT L 289, 26.10.2002, s. 30).

7. För rullande materiel som tas i bruk före ikraftträdandet av det här direktivet och för vilken ingen EG-kontrollförklaring utfärdats enligt artikel 18 i det här direktivet, skall järnvägssäkerhetsdirektivet tillämpas. I synnerhet gäller följande:

- Om en medlemsstats säkerhetsmyndighet så kräver måste ett kompletterande tillstånd för ibruktagande erhållas i enlighet med bestämmelserna i artikel 14 i järnvägssäkerhetsdirektivet.
- I annat fall skall det säkerhetsintyg som beviljats järnvägsföretaget enligt artikel 10 i järnvägssäkerhetsdirektivet tjäna som tillstånd för ibruktagande av rullande materiel som är i bruk.

8. När det gäller rullande materiel för vilken en EG-kontrollförklaring har utfärdats enligt artikel 18, får de kriterier som en säkerhetsmyndighet skall kontrollera för utfärdandet av ett tillstånd för ibruktagande endast röra följande aspekter:

- Teknisk kompatibilitet mellan den rullande materielen och den berörda infrastrukturen.
- De regler som är tillämpliga på de öppna punkter som avses i artikel 17.2.
- De regler som är tillämpliga på de specialfall som är vederbörligen angivna i relevanta TSD.
- Undantag som på vederbörligt sätt meddelats enligt artikel 7 i det här direktivet.

9. Utan att det påverkar det förfarande som anges i artikel 18, får medlemsstaterna utfärda tillstånd för ibruktagande som gäller en serie rullande materiel.

↓ 2001/16/EG (anpassad)

Artikel 15

Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artikel 19 får en medlemsstat inte, på sitt territorium och av skäl som hänför sig till detta direktiv, förbjuda, begränsa eller förhindra uppbyggnad, ibruktagande eller drift av strukturella delsystem som ingår i ~~det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg~~ och uppfyller de väsentliga kraven. En medlemsstat får i synnerhet inte kräva sådana kontroller som redan har utförts inom ramen för förfarandet för EG-kontrollförklaring, vilket beskrivs närmare i bilaga V.

↓ 2004/50/EG art. 1.11

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

↓ 2001/16/EG (anpassad)

Artikel 16

1. Medlemsstaterna skall anse att de strukturella delsystem som ingår i ~~det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg~~ och som är försedda med en EG-kontrollförklaring är driftskompatibla och överensstämmer med de väsentliga kraven.
2. Driftskompatibiliteten hos ett strukturellt delsystem som ingår i ~~det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg~~ skall med beaktande av de väsentliga kraven kontrolleras på grundval av TSD, när sådana finns.

↓ 2004/50/EG art. 1.12 och art. 2.10
⇒ ny

3. När TSD saknas, ~~inbegripet de fall~~ när en avvikelse har meddelats enligt artikel 7, ⇒ eller när ett specialfall kräver tillämpning av tekniska föreskrifter som inte omfattas av berörd TSD, ⇐ 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 ⇒ , beroende på det enskilda fallet, antingen ⇐ ~~före den 30 april 2005~~ ⇒ senast två år efter ikraftträdandet av det här direktivet ⇐ och därefter vid varje ändring i förteckningen över de tekniska föreskrifterna ⇒ , eller när undantaget meddelas, eller efter offentliggörandet av berörd TSD ⇐ . 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.

↓ ny

Kommissionen skall överlämna dessa uppgifter till byrån, som skall offentliggöra dem.

↓ 96/48/EG och 2001/16/EG (anpassad)
⇒ ny

Artikel 17

1. Om det visar sig att TSD inte helt uppfyller de väsentliga kraven kan ärendet på begäran av en medlemsstat eller på kommissionens initiativ föreläggas den kommitté som avses i artikel 21 ⇒ i samband med översynsförfarandet ⇐ .

↓ 2004/50/EG art. 1.13 och art. 2.11

~~Om så är fallet, skall en översyn av TSD genomföras~~ i enlighet med artikel 6.2.

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.

↓ ny

3. När en medlemsstat eller kommissionen anser att en ändring av en TSD är brådskande skall ett tekniskt utlåtande begäras från byrån. Efter att ha hört kommittén enligt förfarandet i artikel 21.2, skall kommissionen besluta om utlåtandet får användas i väntan på översynen av TSD; om så är fallet skall byrån offentliggöra utlåtandet.

↓ 2001/16/EG

⇒ ny

Artikel 18

1. Vid utfärdandet av en EG-kontrollförklaring skall ~~den upphandlande enheten eller dess ombud~~ ⇒ sökanden ⇐ låta det anmälda organ som denna utser för ändamålet handlägga förfarandet för EG-kontroll, vilket anges i bilaga VI. ⇒ Sökanden får vara den upphandlande enheten eller konstruktören, eller deras ombud i gemenskapen. ⇐

2. Uppdraget för det anmälda organ som utsetts att utföra en EG-kontroll av ett delsystem skall börja på projektstadiet och sedan pågå under hela uppbyggnadstiden fram till överlämnandet innan delsystemet tas i bruk. 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 24.

3. Det anmälda organet skall ansvara för sammanställningen av det tekniska underlag som skall åtfölja EG-kontrollförklaringen. Detta tekniska underlag skall innehålla alla nödvändiga dokument som rör delsystemets egenskaper och, i förekommande fall, alla intyg om driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse. Det skall också innehålla närmare uppgifter om villkor och begränsningar för användning, föreskrifter om underhåll, kontinuerlig eller periodisk övervakning, inställningar och underhåll.

↓ ny

4. Det anmälda organet får utfärda intyg om delkontroll för att täcka vissa stadier i produktionscykeln eller vissa delar av delsystemet. I så fall tillämpas förfarandet i bilaga VI.

5. Om kapitel 6 i aktuell TSD tillåter, får det anmälda organet utfärda kontrollintyg som gäller en serie rullande materiel.

Artikel 19

1. Om en medlemsstat konstaterar att ett strukturellt delsystem, för vilket en EG-kontrollförklaring åtföljt av det tekniska underlaget har utfärdats, inte till fullo uppfyller bestämmelserna i detta direktiv och i synnerhet i fråga om de väsentliga kraven, får den begära att kompletterande kontroller genomförs.

2. En medlemsstat som gör en sådan begäran skall omedelbart informera kommissionen om de kompletterande kontroller som har begärts och redovisa skälen för dem. ~~Kommissionen skall utan dröjsmål inleda det förfarande som anges i artikel 21.2.~~ Kommissionen skall samråda med berörda parter.

3. Den medlemsstat som gjort denna begäran skall ange om undantaget beror på följande:

- a) Bristande uppfyllelse av de väsentliga kraven eller en TSD, eller felaktig tillämpning av en TSD. I sådana fall skall kommissionen omedelbart underrätta den medlemsstat där den som otillbörligen har utfärdat EG-kontrollförklaringen är etablerad och begära att medlemsstaten vidtar erforderliga åtgärder.
- b) En brist i en TSD. I sådana fall skall förfarandet för översyn av TSD inledas i enlighet med artikel 6.1.

KAPITEL V

ANMÄLDA ORGAN

Artikel 20

1. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om vilka organ som har fått i uppgift att genomföra förfarandet för bedömning av överensstämmelse och lämplighet enligt artikel 13 och kontrollförfarandet enligt artikel 18 samt ange varje organs kompetensområde, och de identifikationsnummer som de har erhållit av kommissionen. Den skall i *Europeiska gemenskapernas* ☒ *unionens* ☒ *officiella tidning* offentliggöra en förteckning över dessa organ med identifikationsnummer och kompetensområde samt tillse att förteckningen uppdateras.

2. Medlemsstaterna skall vid bedömningen av de organ som skall anmälas tillämpa de kriterier som anges i bilaga VII. De organ som uppfyller bedömningskriterierna enligt relevanta europeiska standarder skall anses uppfylla dessa kriterier.

↓ 96/48/EG och 2001/16/EG
⇒ ny

3. En medlemsstat skall upphäva godkännandet av ett organ om det inte längre uppfyller de kriterier som anges i bilaga VII. Medlemsstaten skall omedelbart informera kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

4. Om en medlemsstat eller kommissionen anser att ett organ som anmälts av en annan medlemsstat inte uppfyller de relevanta kriterierna ~~skall frågan hänskjutas till den i artikel 21 angivna kommittén, som skall avge ett yttrande inom tre månader~~ ⇒ skall kommissionen samråda med berörda parter. ⇐ ~~Mot bakgrund av kommitténs yttrande~~ ⇒ Efter att ha hört kommittén i enlighet med förfarandet i artikel 21.2 ⇐ skall kommissionen informera den berörda medlemsstaten om vilka ändringar som är nödvändiga för att det anmälda organet skall kunna behålla den ställning som det tilldelats.

↓ 2004/50/EG art. 1.15 och art. 2.12

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 21.5.

↓ 2001/16/EG

KAPITEL VI

KOMMITTÉ OCH ARBETSPROGRAM

Artikel 21

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättas i enlighet med artikel 21 i direktiv 96/48/EG (nedan kallad kommittén).

↓ ny

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

↓ 2001/16/EG och 2004/50/EG
art. 1.16

23. Vid hänvisning 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 avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

↓ ny

4. Vid hänvisning till denna punkt skall artikel 5a.1–4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

↓ 2001/16/EG och 2004/50/EG
art. 1.16

~~3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.~~

↓ 2004/50/EG art. 2.13

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

↓ 2004/50/EG art. 2.14
⇒ ny

~~Artikel 21a~~

6. 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 ⇐ .

↓ 2004/50/EG art. 1.17 (anpassad)

~~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 21b~~

~~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 tåg²⁴.~~

↓ 2004/50/EG art. 1.17 och art. 2.14
⇒ ny

~~Artikel 21b~~

~~7. Bilagorna II–VI får ändras i enlighet med förfarandet i artikel 21.2. ⇒ De åtgärder som syftar till en ändring av icke-väsentliga delar i det här direktivet, vilka anges i bilagorna II–VIII, skall antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i punkt 4 i den här artikeln. ⇐~~

↓ 2001/16/EG (ny)
⇒ ny

Artikel 22

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

↓ 2004/50/EG art. 2.15
⇒ ny

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~~

²⁴ EGT L 110, 20.4.2001, s. 1.

~~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.~~

~~21. Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 21.2 upprätta ett arbetsprogram som~~ ⇒ där man beaktar utvidgningen av tillämpningsområdet enligt artikel 1.3, översynen av TSD enligt artikel 6.2 ⇐ ~~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.~~

22. 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 Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG av den 29 april 2004 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 tåg²⁵, och offentliggörandet av TSD administreras, samt det referenssystem som avses i artikel 25 antas.

²⁵ EUT L 164, 30.4.2004, s. 114.

KAPITEL VII

REGISTER ÖVER INFRASTRUKTUR OCH RULLANDE MATERIEL

Artikel 24

1. Medlemsstaterna skall se till att register över infrastrukturerna och rullande materiel offentliggörs och uppdateras ⇒ regelbundet ⇐ ~~varje år~~. Detta register skall, för varje delsystem eller del av delsystem som berörs, innehålla uppgifter om de viktigaste egenskaperna (till exempel 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.

↓ 2004/50/EG art. 2.16

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.

↓ ny

3. Byrån skall utarbeta ett utkast till handledning för upprättandet av registren över infrastruktur och rullande materiel; handledningen skall specificera innehållet i registren och skall innehålla rekommendationer om deras format, uppdateringsintervall och användningssätt. I handledningen skall också anges tillämpningsföreskrifter för den här artikeln vad avser infrastruktur och rullande materiel som tagits i bruk före ikraftträdandet av det här direktivet. Kommissionen skall anta handledningen efter att ha hört kommittén i enlighet med förfarandet i artikel 21.2.

↓ 2004/50/EG art. 1.18

~~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 därför 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.~~

KAPITEL VIII

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

Artikel 25

↓ 2004/50/EG art. 2.17

⇒ ny

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 881/2004 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.~~ ⇒ Vid behov skall kommissionen anta referenssystemet enligt förfarandet i artikel 21.2. ⇐

↓ 2001/16/EG (ny)

⇒ ny

2. Sedan ovan nämnda referenssystem antagits skall medlemsstaterna informera ~~kommittén~~ ⇒ kommissionen ⇐ om de har för avsikt att anta nationella bestämmelser eller utveckla sådana projekt inom sitt territorium som avviker från referenssystemet.

↓ 2004/50/EG art. 2.17 (ny)

KAPITEL IX

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 26

Beslut som fattas i enlighet med detta direktiv och som rör bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet, kontroll av delsystem i ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet ~~för konventionella tåg~~ samt beslut som fattas i enlighet med artiklarna 11, 12, 17 och 19 skall motiveras noggrant. Besluten skall snarast delges den berörda parten med angivande av vilka möjligheter till överklagande som finns enligt den berörda medlemsstatens lagstiftning och vilka tidsfrister som gäller för dessa överklaganden.



Artikel 27

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att rätta sig efter artiklarna 2 q–s, 7, 10.5, 14, 16.3, 18.4–5 och 24.1 samt bilagorna II och VIII senast den [...] ²⁶. De skall genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen tillsammans med en jämförelsetabell för dessa bestämmelser och bestämmelserna i detta direktiv.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. De skall också innehålla ett uttalande om att hänvisningar i lagar och andra författningar till direktiv som upphävts genom detta direktiv skall tolkas som hänvisningar till direktivet. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras och hur uttalandet skall formuleras skall varje medlemsstat själv utfärda.

Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

↓ 2001/16/EG
⇒ ny

Artikel 28

Kommissionen skall ~~vertannat~~ ⇒ vart tredje ⇐ år ~~och första gången den 20 april 2005~~ överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om de framsteg som gjorts beträffande driftskompatibiliteten hos ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet ~~för konventionella tåg~~. Denna rapport skall även innehålla en analys av de fall som avses i artikel 7.

↓ 2001/16/EG
⇒ ny

~~Det gemensamma representativa organet~~ ⇒ Byrån ⇐ skall utarbeta och regelbundet uppdatera ett hjälpmedel som, på en medlemsstats eller kommissionens begäran, kan ge konkret information om nivån beträffande driftskompatibiliteten hos ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet ~~för konventionella tåg~~. Detta hjälpmedel skall använda uppgifterna i de register som avses i artikel 24.

²⁶ 24 månader efter det att detta direktiv trätt i kraft.

↓ ny

Artikel 29

Direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG, i deras ändrade lydelse enligt direktiv 2004/50/EG, skall upphöra att gälla den [...] ²⁷, utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter vad avser tidsfrister för införlivande i nationell lagstiftning och för tillämpning av direktiven.

Hänvisningar till de upphävda direktiven skall anses som hänvisningar till det här direktivet och skall läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga X.

↓ 96/48/EG och 2001/16/EG
(anpassad)

Artikel ~~29~~30

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

↓

Artiklarna 1, 2 a–p, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10.1–4, 11, 12, 13, 15, 16.1–2, 17, 18.1–3, 19–23, 24.2–3, 25–1 samt bilagorna I och III–VII skall tillämpas från och med ovan angivna datum för ikraftträdande.

↓ 96/48/EG och 2001/16/EG

Artikel ~~30~~31

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

²⁷ Datumet anges i artikel 27 första stycket.

BILAGA I

⊠ TILLÄMPNINGSOMRÅDE ⊠

1. DET TRANSEUROPEISKA JÄRNVÄGSSYSTEMET FÖR KONVENTIONELLA TÅG

1.1. 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 transportnätet²⁸ 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, inklusive 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 säker och samstämd drift av nätet och effektiv trafikledning.

1.2. 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,

²⁸ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1. Beslutet ändrat genom beslut nr 1346/2001/EG (EGT L 185, 6.7.2001, s. 1).

- godsvagnar, inbegripet rullande materiel konstruerad för transport av lastbilar.

Mobil utrustning för anläggning och underhåll av järnvägsinfrastruktur skall ingå men skall inte ha första prioritet.

Var och en av kategorierna ovan delas in i

- rullande materiel för internationell användning,
- rullande materiel för nationell användning.

↓ 2004/50/EG art. 1.19 och bilaga
I
⇒ ny

2. DET TRANSEUROPEISKA JÄRNVÄGSSYSTEMET FÖR HÖGHASTIGHETSTÅG

2.1. 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 transportnätet²⁹ 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. ⇒ Denna kategori omfattar också linjer som möjliggör samtrafik mellan nät för höghastighetståg och nät för konventionella tåg, genomgångsspår på stationer, spår för tillträde till terminaler, lokstallar etc., vilka trafikeras med konventionell hastighet av höghastighetståg. ⇐

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.

²⁹ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1. Beslutet ändrat genom beslut nr 1346/2001/EG (EGT L 185, 6.7.2001, s. 1).

2.2. 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.

↓ 2004/50/EG art. 2.18 och bilaga III (anpassad)

3. KOMPATIBILITET HOS ~~DET TRANSEUROPEISKA~~ ~~JÄRNVÄGSSYSTEMET~~ ~~NETTET FÖR KONVENTIONELLA TÅG~~

↓ 2004/50/EG art. 1.19 och bilaga I och art. 2.18 och bilaga III

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.

4. UTVIDGNING AV TILLÄMPNINGSOMRÅDET

4.1. 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.

4.2. 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.

↓ 2001/16/EG (anpassad)

BILAGA II

DELSYSTEM

1. FÖRTECKNING ÖVER DELSYSTEMEN

Vad detta direktiv beträffar indelas ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet för konventionella tåg i delsystem, som motsvarar antingen

↓ 2001/16/EG och 2004/50/EG
art. 1.20 och bilaga II (anpassad)
⇒ ny

a) strukturellt definierade områden som

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

b) funktionellt definierade områden som

- ⇒ drift och trafikledning ⇐ ,
 - underhåll,
 - telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik.
-

↓ 2004/50/EG Art. 1.20 och
bilaga II

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.~~

2. BESKRIVNING AV DELSYSTEMEN

För varje delsystem eller del av ett delsystem skall ~~det gemensamma representativa organet~~ ⇒ byrån ⇐ vid utarbetandet av motsvarande TSD-förslag lägga fram ett förslag till förteckning över de delar och aspekter som har anknytning till driftskompatibiliteten.

Utan att detta är att uppfatta som att vissa aspekter eller driftskompatibilitetskomponenter anges i förväg, eller att delsystemen skall anpassas till TSD i någon viss ordning, skall delsystemen bland annat inbegripa följande:

2.1. Infrastruktur

Spår, växlar och kryss, konstbyggnader (broar, tunnlar m.m.), infrastruktur vid stationer (plattformar och lastkajer, tillfartsanordningar inbegripet för rörelsehindrades behov m.m.) samt säkerhets- och skyddsutrustning.

2.2. Energi

Strömförsörjningssystem, ⓧ och ⓧ luftledningar ~~och strömvtagarsystem~~.

2.3. Kontrollstyrning och signalering

All utrustning som är nödvändig för att säkerställa säkerhet, styrning och kontroll för trafiken med de tåg som med tillstånd trafikerar nätet.

2.4. Drift och trafikledning

Förfaranden och utrustning som krävs för en sammanhängande drift av de olika strukturella delsystemen, både under normala förhållanden och vid nöddrift, inbegripet ⇒ tågsammansättning, ⇐ framförande av tåg, trafikplanering och trafikledning.

Samtliga yrkeskvalifikationer som krävs för att kunna utföra gränsöverskridande arbete.

2.5. Telematikapplikationer

I överensstämmelse med bilaga I består detta delsystem av följande två delar:

- a) Applikationer som ingår i servicen till passagerarna, bland annat information till resande före och under resan, biljettbokningssystem, betalningssystem, bagagehantering, anslutningssamordning mellan tåg och med andra transportsätt.
- b) Applikationer för godstrafiken, bland annat informationssystem (övervakning i realtid av gods och tåg), ranger- och tilldelningssystem, reserverings- betalnings- och faktureringsystem, anslutningssamordning med andra transportsätt, utfärdande av elektroniska följedokument.

2.6. Rullande materiel

Strukturen, styr- och kontrollsystem för all tågutrustning, ⇒ strömvtagarsystem, ⇐ drivsystem och energiomvandlingssystem, bromssystem, koppel, hjul (boggier, axlar) och hjulupphängning, dörrar, gränssnitt mellan människa och maskin (förare, tågpersonal, passagerare inbegripet för rörelsehindrades behov), aktiva eller passiva säkerhetsanordningar, anordningar som krävs för passagerarnas och tågpersonalens hälsa.

2.7. Underhåll

Förfaranden, utrustning, installationer för underhållslogistik, resurser som medger utförande av obligatoriska reparationer och förebyggande underhåll som krävs för att säkerställa driftskompatibiliteten i järnvägssystemet och garantera nödvändiga prestanda.

BILAGA III

VÄSENTLIGA KRAV

1. ALLMÄNNA KRAV

1.1. Säkerhet

1.1.1. Utformning, uppförande eller tillverkning samt underhåll och övervakning av säkerhetskritiska komponenter och särskilt av komponenter som är av betydelse för tågtrafiken skall ske på ett sätt som garanterar en säkerhetsnivå motsvarande de mål som ställts upp för nätet, också i vissa angivna nöddriftssituationer.

1.1.2. Parametrar som avser kontaktytan hjul-räls skall följa de kriterier för körstabilitet som är nödvändiga för att garantera säker trafik vid högsta tillåtna hastighet.

1.1.3. De komponenter som används skall under hela sin livslängd kunna motstå angivna, normala eller exceptionella påkänningar. Genom lämpliga åtgärder skall de säkerhetsmässiga konsekvenserna av oförutsedda fel i komponenterna begränsas.

1.1.4. Fasta installationer och rullande materiel skall utformas och material för dessa väljas på ett sådant sätt att uppkomst, spridning och följderna av eld och rök begränsas i händelse av brand.

1.1.5. Anordningar som är avsedda att hanteras av användarna skall vara så utformade att de är ofarliga att använda och inte medför någon hälso- eller säkerhetsrisk för användarna vid en förutsägbar användning i strid med anvisningarna.

↓ 96/48/EG (anpassad)

~~1.1.5. Anordningar som är avsedda att hanteras av användarna skall vara så utformade att de är ofarliga att använda och inte medför någon hälso- eller säkerhetsrisk för användarna vid en förutsägbar användning i strid med anvisningarna.~~

↓ 96/48/EG och 2001/16/EG

1.2. Tillförlitlighet och tillgänglighet

Övervakning och underhåll av fasta eller rörliga komponenter som ingår i tågtrafiken skall organiseras, genomföras och kvantifieras på så sätt att komponenternas funktionsduglighet bibehålls under specificerade förhållanden.

1.3. Hälsa

1.3.1. Material som genom det sätt de används på kan komma att innebära en hälsofara för de personer som utsätts för dem får inte användas i tågen eller i järnvägsinfrastrukturen.

1.3.2. Materialen skall väljas, iordningställas och användas på så sätt att utsläpp av rök eller skadliga och farliga gaser begränsas, särskilt i händelse av brand.

1.4. Miljöskydd

↓ 2001/16/EG (ny)

1.4.1. Den miljöpåverkan som anläggning och drift av ~~det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg~~ medför skall bedömas och beaktas vid utformningen av detta system i enlighet med gällande gemenskapsbestämmelser.

↓ 96/48/EG och 2001/16/EG

1.4.2. De material som används i tågen och i infrastrukturen får inte medföra utsläpp av rök eller gaser som är skadliga och farliga för miljön, särskilt i händelse av brand.

1.4.3. Rullande materiel och energiförsörjningssystem skall utformas och byggas på så sätt att de är elektromagnetiskt kompatibla med installationer, anläggningar och utrustning samt allmänna och privata nät med vilka det föreligger risk för interferens.

↓ 2001/16/EG (ny)

1.4.4. ~~Det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg~~ skall drivas under iakttagande av föreskrivna gränsvärden för buller.

1.4.5. ~~Det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg~~ får inte ge upphov till markvibrationer som är oacceptabla för verksamhet och omgivningar som ligger nära infrastrukturen och som är normalt underhållna.

1.5. Teknisk kompatibilitet

Infrastrukturens och de fasta installationernas tekniska egenskaper skall vara kompatibla inbördes och med de tekniska egenskaperna hos tåg som skall trafikera ~~det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg~~.

↓ 96/48/EG och 2001/16/EG

När det på vissa delar av nätet visar sig svårt att ta hänsyn till dessa egenskaper kan tillfälliga lösningar som garanterar framtida kompatibilitet utnyttjas.

2. SÄRSKILDA KRAV FÖR VARJE DELSYSTEM

2.1. Infrastruktur

2.1.1. Säkerhet

↓ 2001/16/EG

Anpassade åtgärder skall vidtas för att hindra oönskat tillträde till eller intrång i installationerna.

Åtgärder skall vidtas för att begränsa den olycksrisk människor utsätts för, särskilt när tåg passerar stationer i hög hastighet.

↓ 96/48/EG och 2001/16/EG

Infrastruktur till vilken allmänheten har tillträde skall utformas och byggas på ett sådant sätt att säkerhetsriskerna för människor begränsas (stabilitet, brand, tillträde, evakuering, plattformar osv.).

Lämpliga åtgärder skall vidtas för att ta hänsyn till de särskilda säkerhetsförhållandena i långa tunnlar.

2.2. Energi

2.2.1. Säkerhet

↓ 2001/16/EG

Driften av energiförsörjningssystemen får varken inverka på säkerheten för tåg eller människor (användare, driftspersonal, personer som bor nära järnvägen och tredje man).

2.2.2. Miljöskydd

Driften av försörjningssystemen för elenergi eller bränsle får inte ge skador på miljön utöver angivna gränsvärden.

2.2.3. Teknisk kompatibilitet

Försörjningssystemen för elenergi eller bränsle skall

↓ 96/48/EG och 2001/16/EG

– möjliggöra för tågen att uppnå angivna prestanda,

↓ 96/48/EG

~~– vara kompatibla med de strömvtagare som är installerade på tågen.~~

↓ 2001/16/EG

– beträffande elenergi, vara kompatibla med de strömvtagare som är installerade på tågen.

2.3. Kontrollstyrning och signalering

2.3.1. Säkerhet

Anläggningar och åtgärder för kontrollstyrning och signalering skall möjliggöra tågtrafik med en säkerhetsnivå som motsvarar de mål som fastställts för nätet. Systemen för kontrollstyrning och signalering skall medge fortsatt säker trafik för tåg med tillstånd att rulla under särskilda försämrade omständigheter.

2.3.2. Teknisk kompatibilitet

Ny infrastruktur och ny rullande materiel som tillverkas eller utvecklas efter det att kompatibla system för kontrollstyrning och signalering införts, skall anpassas så att de kan användas med dessa system.

Utrustning för kontrollstyrning och signalering som installeras i tågförarhytterna skall möjliggöra normal drift under angivna förhållanden i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.

2.4. Rullande materiel

2.4.1. Säkerhet

Rullande materiel och förbindelserna mellan vagnar skall utformas så att passagerarutrymmen och förarhytt skyddas i händelse av kollision eller urspårning.

Den elektriska utrustningen får inte försämma driftsäkerheten för kontrollstyrnings- och signalanläggningarna.

Bromsteknik och bromskrafter skall vara förenliga med spårens, konstbyggnadernas och signalsystemens konstruktion.

För att människors säkerhet inte skall äventyras skall åtgärder vidtas för att begränsa åtkomligheten till spänningsförande komponenter.

Det skall finnas anordningar som gör det möjligt för passagerare att i händelse av fara göra lokföraren uppmärksam på situationen och för tågpersonalen att sätta sig i förbindelse med denne.

Dörrarna skall vara försedda med lås- och öppningssystem som garanterar passagerarnas säkerhet.

Det skall finnas tydligt markerade nödutgångar.

Lämpliga åtgärder skall vidtas för att ta hänsyn till de särskilda säkerhetsförhållandena i långa tunnlar.

Tågen skall vara utrustade med ett tillräckligt kraftfullt och oberoende nödbelysningssystem.

Tågen skall vara utrustade med en högtalaranläggning som möjliggör för tågpersonal och personal i kontrollcentraler utanför tåget att överföra meddelanden till de resande.

2.4.2. Tillförlitlighet och tillgänglighet

Den grundläggande utrustningen för hjul, drivsystem, bromsar och kontrollstyrning skall vara utformad på så sätt att tågets färd kan fortsätta i angivna nöddriftssituationer utan allvarliga konsekvenser för den utrustning som fortfarande fungerar.

2.4.3. Teknisk kompatibilitet

Den elektriska utrustningen skall vara kompatibel med installationerna för kontrollstyrning och signalering.

↓ 2001/16/EG

Vid elektrisk drivning skall strömavtagarnas egenskaper möjliggöra tågtrafik med strömförsörjningssystemen vid ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet ~~för konventionella tåg~~.

↓ 96/48/EG och 2001/16/EG

Den rullande materielen skall ha sådana egenskaper att den är i stånd att trafikera de linjer som den planeras trafikera.

↓ 2004/50/EG art. 1.21 och art. 2.19

2.4.4. Kontroll

Tågen skall vara utrustade med en färdskrivare. De uppgifter som färdskrivaren samlar in och behandlingen av uppgifterna skall harmoniseras.

↓ 2001/16/EG

2.5. Underhåll

2.5.1. Hälsa och säkerhet

De tekniska installationer och metoder som används vid anläggningarna skall garantera säker drift av det berörda delsystemet och får inte utgöra någon risk för människors hälsa och säkerhet.

↓ 96/48/EG och 2001/16/EG

2.5.2. Miljöskydd

Tekniska installationer och metoder som används vid underhållsanläggningar får inte överskrida tillåtna miljögränsvärden.

2.5.3. Teknisk kompatibilitet

↓ 2001/16/EG

Underhållsanläggningar för konventionell rullande materiel skall kunna användas för säkerhets-, hygien- och komfortarbeten för all sådan materiel för vilken anläggningen är avsedd.

↓ 96/48/EG (anpassad)

2.6. Miljö

2.6.1. Hälsa

~~Det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg skall drivas under iakttagande av föreskrivna gränsvärden för buller.~~

2.6.2. Miljöskydd

~~Det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg skall inte ge upphov till markvibrationer som är oacceptabla för aktiviteter och omgivningar som ligger nära infrastrukturen och som är normalt underhållna.~~

2.7. Drift

↓ 2001/16/EG

2.6. Drift och trafikledning

2.6.1. Säkerhet

↓ 96/48/EG

~~Enhetliga regler för drift av nätet och för lokförarnas och tågpersonalens kvalifikationer skall garantera säker internationell drift.~~

↓ 2001/16/EG

Enhetliga regler för drift av nätet samt för lokförarnas och tåg- och kontrollcentralspersonalens kvalifikationer skall garantera säker drift under beaktande av de olika kraven vid internationellt och inhemskt arbete.

Underhållsåtgärder, underhållsfrekvens, utbildning och kvalifikationer för personal vid underhållsanläggningar och kontrollcentraler samt de kvalitetssäkringssystem som inrättats vid dessa anläggningar av de berörda operatörerna skall garantera en hög säkerhetsnivå.

2.6.2. Tillförlitlighet och tillgänglighet

Underhållsåtgärder, underhållsfrekvens, utbildning och kvalifikationer för personal vid underhållsanläggningar och kontrollcentraler samt de kvalitetssäkringssystem som inrättats

vid dessa anläggningar av de berörda operatörerna skall garantera en hög tillförlitlighet i och tillgänglighet till systemet.

2.6.3. Teknisk kompatibilitet

Enhetliga regler för drift av nätet samt för lokförarnas och tåg- och driftledningspersonalens kvalifikationer skall garantera effektiv drift av ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet ~~för konventionella tåg~~ under beaktande av de olika kraven vid internationellt och inhemskt arbete.

2.7. Telematikapplikationer för person- och godstrafik

2.7.1. Teknisk kompatibilitet

De väsentliga kraven för telematikapplikationer avsedda att garantera resande och godskunder en lägsta servicenivå gäller i första hand den tekniska kompatibiliteten.

När det gäller dessa applikationer måste följande uppnås:

- Databaser, programvara och dataöverföringsprotokoll skall utarbetas för största möjliga datautbyte mellan de olika applikationerna och mellan operatörerna, men utbytet skall inte omfatta konfidentiella handelsdata.
- Användarna måste enkelt kunna få tillgång till information.

2.7.2. Tillförlitlighet och tillgänglighet

Användning, handhavande, uppdatering och underhåll av databaserna, programvaran och dataöverföringsprotokollen skall ske för högsta möjliga effektivitet och kvalitet.

2.7.3. Hälsa

Gränssnitten mellan systemen och användarna skall följa minimireglerna för ergonomi och hälsoskydd.

2.7.4. Säkerhet

Integritet och tillförlitlighet skall ligga på en tillräckligt hög nivå när det gäller lagring eller överföring av information som har samband med säkerheten.

BILAGA IV

DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTERS ÖVERENSSTÄMMELSE OCH LÄMPLIGHET

↓ 96/48/EG (anpassad)

~~EG-FÖRSÄKRAN~~

- ~~om överensstämmelse,~~
- ~~om lämplighet.~~

↓ 2001/16/EG (anpassad)

1. DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER

EG-försäkran är tillämplig på de i artikel 3 angivna driftskompatibilitetskomponenter som är av betydelse för ~~det transeuropeiska~~ järnvägssystemet ~~för konventionella tåg~~. Dessa driftskompatibilitetskomponenter kan vara följande:

↓ 96/48/EG och 2001/16/EG

1.1. Komponenter med flera användningsområden

Dessa komponenter är inte specifika för järnvägssystemet och kan i befintligt skick användas också på andra områden.

1.2. Komponenter med flera användningsområden och särskilda egenskaper

Dessa komponenter är inte i sig specifika för järnvägssystemet, men de måste uppvisa specifika prestanda om de skall användas på järnvägsområdet.

1.3. Särskilda komponenter

Dessa komponenter är avsedda för användning i järnvägssystem.

2. TILLÄMPNINGSSOMRÅDE

EG-försäkran avser

- ett eller flera anmälda organs bedömning av om en driftskompatibilitetskomponent i sig överensstämmer med de tekniska specifikationerna, eller
- ett eller flera anmälda organs bedömning eller värdering av en driftskompatibilitetskomponents lämplighet för avsedd användning i järnvägssammanhang, särskilt när det handlar om gränssnitt, med utgångspunkt i de

tekniska specifikationer, bland annat av driftsrelaterade sådana, som skall kontrolleras.

För de bedömningsförfaranden som de anmälda organen tillämpar på konstruktions- och tillverkningsstadiet skall de moduler som anges i beslut 93/465/EEG användas i enlighet med de regler som anges i TSD.

3. EG-FÖRSÄKRANS INNEHÅLL

EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet och åtföljande dokument skall vara daterade och undertecknade.

Försäkran skall avfattas på samma språk som instruktionsboken och innehålla följande uppgifter:

- Hänvisningar till direktivet.
- Tillverkarens eller dennes i gemenskapen etablerade ombuds namn och adress. (Firmanamn och fullständig adress skall uppges. Om det är fråga om ett ombud skall tillverkarens eller konstruktörens firmanamn också uppges.)
- Beskrivning av driftskompatibilitetskomponenten (märke, typ osv.).
- Uppgift om vilket förfarande som tillämpats för försäkran om överensstämmelse eller lämplighet (artikel 13).
- Alla relevanta beskrivningar av driftskompatibilitetskomponenten, särskilt beträffande komponentens användningsbetingelser.
- Namn och adress för de anmälda organ som medverkat i förfarandet för överensstämmelse eller lämplighet, provningsintygets datum och, i förekommande fall, giltighetstid och giltighetsvillkor.
- I förekommande fall, hänvisning till de europeiska specifikationerna.
- Uppgifter om den som av tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud bemyndigats att sluta avtal med bindande verkan.

↓ 2001/16/EG

BILAGA V

KONTROLLFÖRKLARINGAR OM DELSYSTEM

↓ 96/48/EG och 2001/16/EG ⇒ ny

EG-kontrollförklaringen och åtföljande dokument skall vara daterade och undertecknade.

Förklaringen skall avfattas på samma språk som det tekniska underlaget och innehålla följande uppgifter:

- Hänvisningar till direktivet.
- ~~Namn och adress för den~~ Den upphandlande enhetens ⇒ eller konstruktören, ⇐ eller ~~dennas~~ dess i gemenskapen etablerade ombuds ~~namn och adress.~~ (Firmanamn och fullständig adress skall uppges. Om det är fråga om ett ombud skall den upphandlande enhetens ⇒ eller konstruktörens ⇐ firmanamn också uppges.)
- Kortfattad beskrivning av delsystemet.
- Namn och adress för det anmälda organ som utfört det EG-kontrollförfarande som avses i artikel 18.
- Hänvisningar till dokumenten i det tekniska underlaget.
- Alla relevanta, tillfälliga eller slutliga bestämmelser som delsystemet skall uppfylla, särskilt sådana som gäller eventuella begränsningar av eller villkor för driften.
- Om EG-förklaringen är tillfällig skall giltighetstid anges.
- Uppgifter om undertecknaren.

BILAGA VI **KONTROLLFÖRFARANDE FÖR DELSYSTEM**

1. INLEDNING

↓ 96/48/EG och 2001/16/EG
⇒ ny

EG-kontroll är det förfarande genom vilket ett anmält organ på anmodan av en upphandlande enhet eller ⇒ konstruktören eller deras ⇐ ~~dessa~~ ombud i gemenskapen kontrollerar och intygar att ett delsystem

- överensstämmer med direktivets bestämmelser,
- överensstämmer med andra regler som skall tillämpas i överensstämmelse med fördraget,

och att det kan tas i drift.

2. ETAPPER I FÖRFARANDET

Kontrollen av ett delsystem innehåller följande etapper:

- Den allmänna utformningen.
- Delsystemets uppbyggnad, särskilt ingenjörsarbetet, montering av komponenterna och avstämning av hela delsystemet.
- Provning av det färdiga delsystemet.

3. INTYG

Det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen skall utfärda ett intyg om överensstämmelse för den upphandlande enheten eller ⇒ konstruktören, eller deras ⇐ ~~dennes~~ i gemenskapen etablerade ombud, som därefter skall utfärda den EG-kontrollförklaring som är avsedd för tillsynsmyndigheten i den medlemsstat där delsystemet inrättats eller är i drift.

4. TEKNISKT UNDERLAG

Det tekniska underlag som åtföljer kontrollförklaringen skall innehålla

- för infrastrukturen: ritningar över anläggningarna, besiktnings- eller mottagningsprotokoll för mark- och armeringsarbeten, provnings- och kontrollrapporter om betongarbeten,

- för övriga delsystem: allmänna ritningar och detaljritningar som överensstämmer med utförandet, elektriska och hydrauliska diagram, styrkretsdiagram, beskrivningar av datasystem och automatiska system, drifts- och underhållsinstruktioner osv.,
- en förteckning över driftskompatibilitetskomponenter som avses i artikel 3 och som ingår i delsystemet,
- kopior av de EG-försäkringar om överensstämmelse eller lämplighet som skall vara utfärdade för komponenterna i enlighet med bestämmelserna i artikel 13 i direktivet, vid behov åtföljda av tillhörande beräkningar och av en kopia av de provnings- och undersökningsprotokoll som upprättats av de anmälda organen på grundval av gemensamma tekniska specifikationer,
- intyg från det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen om att projektet överensstämmer med bestämmelserna i detta direktiv med tillhörande beräkningar attesterat av det anmälda organet; intyget skall innehålla eventuella förbehåll som givits under arbetets utförande och inte dragits tillbaka samt åtföljas av inspektions- och kontrollrapporter som det anmälda organet enligt punkterna 5.3 och 5.4 nedan utarbetat inom ramen för sitt uppdrag.

5. ÖVERVAKNING

5.1. Syftet med EG-övervakningen är att säkerställa att de skyldigheter som följer av det tekniska underlaget fullgörs under uppbyggnaden av delsystemet.

5.2. Det anmälda organ som ansvarar för att kontrollera utförandet skall ha permanent tillträde till byggplatser, tillverkningsanläggningar, lagerutrymmen, prefabriceringsanläggningar, provningsanläggningar och generellt till alla de platser som organet anser sig behöva ha tillgång till för att utföra sitt uppdrag. Den upphandlande enheten eller ⇒ konstruktören, eller deras ⇐ ~~dennes~~ i gemenskapen etablerade ombud, skall till det anmälda organet överlämna eller låta överlämna alla dokument som organet kan ha nytta av för detta ändamål, bl.a. arbetsplaner och teknisk dokumentation för delsystemet.

5.3. Det anmälda organ som ansvarar för övervakningen av utförandet skall regelbundet kontrollera att bestämmelserna i direktivet följs. Det skall vid dessa tillfällen överlämna en kontrollrapport till de parter som ansvarar för utförandet. Organet kan kräva att få närvara vid vissa moment i arbetet.

5.4. Det anmälda organet får också avlägga oanmälda besök på byggarbetsplatsen eller i tillverkningsanläggningarna. Vid dessa besök får det anmälda organet göra fullständiga eller partiella kontroller. Organet skall överlämna en inspektionsrapport och i förekommande fall en kontrollrapport till de parter som ansvarar för utförandet.

6. DEPONERING

Hela det tekniska underlag som avses i punkt 4 skall deponeras hos den upphandlande enheten eller ⇒ konstruktören, eller deras ⇐ ~~dennes~~ i gemenskapen etablerade ombud, och utgöra stöd för det intyg om överensstämmelse som utfärdas av det anmälda organ som ansvarar för kontrollen av det driftklara delsystemet. Det tekniska underlaget skall bifogas

den EG-kontrollförklaring som den upphandlande enheten $\Rightarrow$ eller konstruktören $\Leftarrow$ skall överlämna till tillsynsmyndigheten i den berörda medlemsstaten.

Den upphandlande enheten skall behålla en kopia av underlaget under delsystemets hela livslängd. Underlaget skall överlämnas till de medlemsstater som begär detta.

7. OFFENTLIGGÖRANDE

Varje anmält organ skall regelbundet offentliggöra relevant information om

- inkomna ansökningar om EG-kontroll,
- utfärdade intyg om överensstämmelse,
- de fall då intyg om överensstämmelse inte utfärdats.

8. SPRÅK

Underlag och korrespondens om EG-kontrollförfaranden skall vara avfattade på ett av de officiella språken i den medlemsstat där den upphandlande enheten eller $\Rightarrow$ konstruktören eller deras $\Leftarrow$ ~~dennes~~ ombud i gemenskapen är etablerad, eller på ett språk som denna godkänner.

BILAGA VII

MINIMIKRITERIER SOM MEDLEMSSTATERNA SKALL BEAKTA NÄR DE ANMÄLER ORGAN

1. Organet, dess chef och den personal som skall utföra kontrollarbetet får varken, direkt eller som ombud, medverka i utformning, tillverkning, byggnad, marknadsföring eller underhåll av driftskompatibilitetskomponenter eller delsystem eller medverka i driften. Detta utesluter dock inte utbyte av teknisk information mellan tillverkaren eller byggaren och det anmälda organet.

2. Organet och den personal som ansvarar för inspektionen skall utföra sitt kontrollarbete med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kompetens och stå fria från alla påtryckningar och incitament, bland annat av ekonomisk art, som skulle kunna påverka bedömningen eller inspektionsresultaten, särskilt från personer eller grupper av personer som berörs av kontrollresultaten.

↓ 2004/50/EG art. 1.22 och art. 2.20

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 järnvägsföretag³⁰, och säkerhetsintyg inom ramen för direktiv 2004/49/EG, liksom av de organ som ansvarar för utredningar vid olyckor.

↓ 2001/16/EG

3. Organet skall förfoga över den personal och de medel som behövs för att det på ett adekvat sätt skall kunna uppfylla de tekniska och administrativa uppgifterna i samband med kontrollerna; det skall också ha tillgång till det material som krävs för extraordinära kontroller.

4. Den personal som ansvarar för kontrollerna skall ha

- god teknisk yrkesutbildning,
- tillräckliga kunskaper om föreskrifterna för de kontroller som den utför och tillräcklig erfarenhet av sådana kontroller,
- erforderlig förmåga att utforma de intyg, protokoll och rapporter som utgör dokumentationen för de utförda kontrollerna.

5. Kontrollpersonalens oberoende måste garanteras. Den anställdes ersättning får inte vara knuten till antalet genomförda kontroller eller till kontrollresultaten.

³⁰ 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).

6. Organet skall teckna en ansvarsförsäkring om inte detta ansvar enligt nationell rätt täcks av staten eller kontrollerna utförs direkt av medlemsstaten.
7. Organets personal har tystnadsplikt beträffande allt som den får kännedom om under utövandet av sina funktioner (förutom gentemot de behöriga administrativa myndigheterna i den stat i vilken den utövar sin verksamhet) i samband med detta direktiv eller nationell lagstiftning för direktivets tillämpning.

BILAGA VIII

UNDERLAG FÖR BEGÄRAN OM UNDANTAG

För en begäran om undantag måste medlemsstaterna lämna in följande handlingar:

- (c) En officiell skrivelse där kommissionen underrättas om det planerade undantaget.
- (d) Ett underlag, bifogat skrivelsen, som omfattar åtminstone följande:
 - En beskrivning av arbeten, varor och tjänster som omfattas av undantaget, med uppgifter om viktiga datum, geografisk belägenhet samt funktionellt och tekniskt område.
 - En exakt hänvisning till de TSD (eller delar av dessa) för vilka ett undantag begärs.
 - En exakt hänvisning till och närmare upplysningar om alternativa bestämmelser som kommer att tillämpas.
 - Vid begäran enligt artikel 7 a: bestyrkande av att projektet är långt framskridet.
 - Motiveringen till undantaget, med de viktigaste skälen av teknisk, ekonomisk, kommersiell, driftsmässig och/eller administrativ natur.
 - Annan information som motiverar begäran om undantag.
 - En beskrivning av de åtgärder som medlemsstaten planerar att vidta för att uppnå slutlig driftskompatibilitet hos projektet. Denna beskrivning krävs inte för mindre undantag.

Handlingarna måste tillhandahållas både i pappersform och i elektronisk form så att de kan distribueras till kommitténs medlemmar.



BILAGA IX

Del A

Upphävda direktiv med ändringar (enligt artikel 31)

Rådets direktiv 96/48/EG

(EGT L 235, 17.9.1996, s. 6)

Europaparlamentets och rådets direktiv
2001/16/EG

(EGT L 110, 20.4.2001, s. 1)

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) endast punkt 60 i bilaga III
nr 1882/2003.

(EUT L 284, 31.10.2003, s. 1)

Europaparlamentets och rådets direktiv
2004/50/EG

(EUT L 164, 30.4.2004)

Del B

Tidsfrister för genomförande i nationell lagstiftning (enligt artikel 31)

Direktiv	Sista dag för genomförande
96/48/EG	8 juni 1999
2001/16/EG	20 april 2003
2004/50/EG	30 april 2006

BILAGA X

JÄMFÖRELSETABELL

Direktiv 96/48/EG	Direktiv 2001/16/EG	Detta direktiv
Artikel 1.1	Artikel 1.1	Artikel 1.1
Artikel 1.2	Artikel 1.2	Artikel 1.2
-	Artikel 1.3	Artikel 1.3
Artikel 2, inledningsfrasen	Artikel 2, inledningsfrasen	Artikel 2, inledningsfrasen
Artikel 2 a–l	Artikel 2 a–l	Artikel 2 a–l
Artikel 2 n	Artikel 2 m	Artikel 2 m
Artikel 2 o	Artikel 2 n	Artikel 2 n
Artikel 2 m	Artikel 2 o	Artikel 2 o
Artikel 2 p	Artikel 2 p	Artikel 2 p
-	-	Artikel 2 q, r och s
Artiklarna 3, 4 och 5	Artiklarna 3, 4 och 5	Artiklarna 3, 4 och 5
Artikel 6.1–6.8	Artikel 6.1–6.8	Artikel 6.1–6.8
-	-	Artikel 6.9
Artiklarna 7–9	Artiklarna 7–9	Artiklarna 7–9
Artikel 10.1–10.3	Artikel 10.1–10.3	Artikel 10.1–10.3
-	Artikel 10.6	Artikel 10.4
-	-	Artikel 10.5
Artiklarna 11–13	Artiklarna 11–13	Artiklarna 11–13
Artikel 14.1–14.5	Artikel 14.1–14.5	Artikel 14.1–14.5
-	-	Artikel 14.6–14.9
Artiklarna 15–16	Artiklarna 15–16	Artiklarna 15–16
Artikel 17	Artikel 17	Artikel 17. 1 och 17.2
-	-	Artikel 17.3

Artikel 18.1–18.3

-

Artiklarna 19–20

Artikel 21.1–21.4

Artikel 21a.1

Artikel 21a.2

Artikel 21b

Artikel 21c

Artikel 22

Artikel 22a

-

-

-

Artikel 23

Artikel 24

Artikel 25

Artikel 26

Bilagorna I–VII

-

Artikel 18.1–18.3

-

Artiklarna 19–20

Artikel 21.1–21.4

Artikel 22

Artikel 21a

-

Artikel 21b

Artikel 26

Artikel 24

-

Artikel 23

Artikel 25

Artikel 27

Artikel 28

Artikel 29

Artikel 30

Bilagorna I–VII

-

Artikel 18.1–18.3

Artikel 18.4 och 18.5

Artiklarna 19–20

Artikel 21.1–21.4

Artikel 22

Artikel 21.5

-

Artikel 21.6

Artikel 26

Artikel 24.1–24.2

Artikel 24.3

Artikel 23

Artikel 25

Artikel 27

Artikel 28

Artikel 29

Artikel 30

Bilagorna I–VII

Bilagorna VIII–X