

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 tåg

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA
DIREKTIV

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

med beaktande av kommissionens förslag¹,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁴, på grundval av det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände den 23 mars 2004, och

¹ EGT C 126 E, 28.5.2002, s. 312.

² EUT C 61, 14.3.2003, s. 131.

³ EUT C 66, 19.3.2003, s. 5.

⁴ Europaparlamentets yttrande av den 14 januari 2003 (EUT C 38 E, 12.2.2004, s. 119), rådets gemensamma ståndpunkt av den 26 juni 2003 (EUT C 270 E, 11.11.2003, s. 7) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 23 oktober 2003 (ännu ej offentliggjord i EUT). Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 22 april 2004 och rådets beslut av den 26 april 2004.

av följande skäl:

- (1) Enligt artiklarna 154 och 155 i fördraget skall gemenskapen bidra till att upprätta och utveckla transeuropeiska transportnät. För att förverkliga dessa mål skall gemenskapen vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa nätens driftskompatibilitet, särskilt när det gäller teknisk standardisering.
- (2) En första åtgärd inom järnvägssektorn vidtogs i och med antagandet av direktiv 96/48/EG¹. För att direktivets mål skall uppfyllas har den europeiska organisationen för driftskompatibilitet för järnvägar (Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire, AEIF), som utsetts till gemensamt representativt organ inom ramen för det direktivet, utarbetat tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD), och dessa antogs av kommissionen den 30 maj 2002.
- (3) Kommissionen antog den 10 september 1999 en rapport till Europaparlamentet och rådet med en första utvärdering av de framsteg som gjorts i införandet av driftskompatibilitet i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg. I sin resolution av den 17 maj 2000² uppmanade Europaparlamentet kommissionen att lägga fram förslag till ändring av direktiv 96/48/EG på grundval av den modell som tillämpas i direktiv 2001/16/EG³.

¹ EGT L 235, 17.9.1996, s. 6. Direktivet ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

² EGT C 59, 23.2.2001, s. 121.

³ EGT L 110, 20.4.2001, s. 1.

-
- (4) I direktiv 2001/16/EG har, precis som i direktiv 96/48/EG, införts gemenskapsförfaranden för att ta fram och anta TSD samt gemensamma regler för att bedöma överensstämmelsen med dessa TSD. Uppdraget att utveckla den första TSD-gruppen har tilldelats AEIF, som även utsetts till gemensamt representativt organ.
- (5) Arbetet med utvecklingen av TSD inom höghastighetstrafikens område, tillämpningen av direktiv 96/48/EG på konkreta projekt och arbetet i den kommitté som inrättats enligt det direktivet har lett fram till vissa slutsatser som gjort att kommissionen lagt fram förslag till ändringar av de båda direktiven om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet.
- (6) Antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr .../2004 av den ... om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen)¹ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/.../EG av den ... om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet)² innebär att vissa bestämmelser i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG måste ändras. Framför allt kommer byrån, så snart den har inrättats, att på kommissionens uppdrag utarbeta alla TSD, såväl nya som reviderade.

¹ EUT L

² EUT L

- (7) Ikraftträdandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar¹, 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag² och 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturskapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg³ påverkar även införandet av driftskompatibilitet. En utvidgning av tillträdesrätten måste, liksom för övriga transportsätt, ske parallellt med att nödvändiga harmoniseringsåtgärder genomförs. Det är därför nödvändigt att införa driftskompatibilitet för hela järnvägsnätet genom en gradvis utvidgning av det territoriella tillämpningsområdet för direktiv 2001/16/EG. Det är också nödvändigt att utöka den rättsliga grunden för direktiv 2001/16/EG till att även omfatta artikel 71 i fördraget, dvs. samma artikel som direktiv 2001/12/EG grundar sig på.
- (8) Detta direktiv aviseras i vitboken om den europeiska transportpolitiken. Direktivet ingår i kommissionens strategi för att vitalisera järnvägen och därigenom förskjuta tyngdpunkten mellan de olika transportsätten, med det slutliga målet att minska belastningen på Europas vägar.
- (9) De TSD som utvecklats inom ramen för direktiv 96/48/EG omfattar inte uttryckligen modernisering av infrastruktur och rullande materiel, och inte heller byte av utrustning i samband med ett förebyggande underhåll. Så är emellertid fallet enligt direktiv 2001/16/EG om järnvägssystemet för konventionella tåg, och de båda direktiven bör harmoniseras på denna punkt.

¹ EGT L 75, 15.3.2001, s. 1.

² EGT L 75, 15.3.2001, s. 26.

³ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet ändrat genom kommissionens beslut 2002/844/EG (EGT L 289, 26.10.2002, s. 30).

-
- (10) Utvecklingen av TSD på höghastighetsområdet har visat att det är nödvändigt att klargöra förhållandet mellan å ena sidan de väsentliga kraven i direktiv 96/48/EG och TSD och å andra sidan europeiska standarder och övriga handlingar av normativ karaktär. Det bör särskilt göras en tydlig skillnad mellan standarder eller delar av standarder som måste göras obligatoriska för att det direktivets mål skall kunna uppnås och de "harmoniserade" standarder som har växt fram i linje med den nya strategin för teknisk harmonisering och standardisering.
- (11) I allmänhet har de europeiska specifikationerna utvecklats i linje med den nya strategin för teknisk harmonisering och standardisering. Det kan därför förmodas att överensstämmelse med vissa väsentliga krav i direktiv 96/48/EG föreligger, särskilt när det gäller driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt. Dessa europeiska specifikationer eller tillämpliga delar av dem är inte obligatoriska, och ingen uttrycklig hänvisning till specifikationerna får göras i TSD. Hänvisningar till dessa europeiska specifikationer offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, och medlemsstaterna offentliggör hänvisningar till nationella standarder som införlivar europeiska standarder.
- (12) I vissa fall, när det är absolut nödvändigt för att uppfylla målen i detta direktiv, får en uttrycklig hänvisning till europeiska standarder eller specifikationer göras i TSD. Denna hänvisning får konsekvenser som måste klargöras, framför allt att dessa europeiska standarder eller specifikationer blir obligatoriska från och med den dag då TSD skall tillämpas.
- (13) I TSD fastställs alla villkor som skall uppfyllas av en driftskompatibilitetskomponent, liksom det förfarande som skall följas vid bedömningen av överensstämmelse. Det måste också påpekas att alla komponenter skall underställas det förfarande för bedömning av överensstämmelse och lämplighet som anges i TSD och åtföljas av motsvarande intyg.

-
- (14) Av säkerhetsskäl är det nödvändigt att kräva att medlemsstaterna förser varje fordon som tas i bruk med en identifikationskod. Fordonet bör därefter registreras i ett nationellt fordonsregister. Registren måste vara tillgängliga för alla medlemsstater och för vissa ekonomiska aktörer inom gemenskapen. Uppgifterna bör vara uppställda i ett enhetligt format. Registren bör därför omfattas av gemensamma specifikationer vad avser driftsrelaterade och tekniska aspekter.
- (15) Det bör anges hur en situation där det finns väsentliga krav som är tillämpliga på ett delsystem men som ännu inte omfattas av uttömmande specifikationer i motsvarande TSD skall hanteras. I detta fall bör de organ som ansvarar för förfarandena för bedömning av överensstämmelse och kontroll vara desamma som de som redan har anmälts enligt artikel 20 i direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG.
- (16) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter¹.
- (17) Definitionen av rullande materiel i bilaga I till direktiv 96/48/EG bör förtydligas. Direktivet bör även omfatta rullande materiel konstruerad för att enbart trafikera linjer som byggts om för höghastighetståg med hastigheter på omkring 200 km/h.
- (18) Vid tillämpningen av detta direktiv bör sådant arbete som redan påbörjats inom ramen för direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG så långt som möjligt tryggas, liksom medlemsstaternas tillämpning av dessa direktiv i samband med projekt som redan är långt framskridna när detta direktiv träder i kraft.

¹ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

-
- (19) Eftersom målet för den föreslagna åtgärden, nämligen driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av den i fördraget erkända transeuropeiska dimensionen, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (20) Den 30 maj 2002 antog kommissionen de TSD som är tillämpliga på järnvägssystemet för höghastighetståg i fråga om infrastruktur, rullande materiel, energi, kontrollstyrning och signalering, drift och underhåll. De förslag till TSD som avses i artiklarna 1.5 och 2.5 hänför sig till översynen av dessa TSD eller till antagandet av nya TSD.
- (21) Ett förslag till referenssystem med de tekniska föreskrifter som ligger till grund för den nuvarande graden av driftskompatibilitet inom det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg håller på att utarbetas i enlighet med artikel 25 i direktiv 2001/16/EG, och dessa tekniska föreskrifter behöver därför uppdateras med tanke på det direktivets utökade räckvidd och även med hänsyn till den första TSD-grupp som skall antas senast 2004.
- (22) Utan hinder av de undantag som avser räckvidden av direktiv 2001/16/EG bör medlemsstaterna uppmanas att på nationell nivå frivilligt tillämpa de relevanta bestämmelserna i det direktivet i syfte att öka kostnadseffektiviteten och stordriftsfördelarna inom tillverkningssektorn.
- (23) Det är därför nödvändigt att ändra direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 96/48/EG ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 skall ersättas med följande:

"Artikel 1

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

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

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

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

* Den dag då detta direktiv träder i kraft."

2. I artikel 2 skall följande punkter läggas till:

- "j) *grundparametrar*: regler och tekniska eller driftsrelaterade villkor som är av avgörande betydelse för driftskompatibiliteten och som skall fastställas genom beslut eller rekommendationer enligt det förfarande som avses i artikel 21.2 innan de fullständiga TSD-förslagen utarbetas,
- k) *specialfall*: del i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg som nödvändiggör särskilda (tillfälliga eller definitiva) föreskrifter i TSD av skäl som hänför sig till begränsningar beroende på geografi, topografi eller stadsmiljö eller till en strävan efter att uppnå kompatibilitet med det befintliga systemet; detta kan bland annat gälla järnvägslinjer och järnvägsnät som är isolerade från resten av gemenskapen, lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd,
- l) *ombyggnad*: sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av ett delsystem som förbättrar delsystemets totala prestanda,
- m) *byte i samband med underhåll*: ersättande av komponenter med delar som har identisk funktion och prestanda i samband med förebyggande underhåll och reparationer,
- n) *modernisering*: sådant större arbete för att byta ett delsystem eller en del av ett delsystem som inte ändrar delsystemets totala prestanda,
- o) *befintligt järnvägssystem*: hela det befintliga järnvägssystemet bestående av järnvägsinfrastrukturerna, med linjer och fasta installationer, samt befintlig rullande materiel av alla kategorier och ursprung som färdas på dessa infrastrukturer,

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

3. Artikel 2 h skall utgå.

4. Artikel 5 skall ändras på följande sätt:

- a) Punkt 1 skall ersättas med följande:

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

- b) Punkt 3 skall ersättas med följande:

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

- a) ange det tillämpningsområde som avses (del av det nät eller den rullande materiel som avses i bilaga I, delsystem eller del av delsystem som avses i bilaga II),
- b) ange de väsentliga kraven för det berörda delsystemet och dess gränssnitt mot andra delsystem,

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

c) Följande punkt skall läggas till:

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

5. Artikel 6 skall ersättas med följande:

"Artikel 6

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* EUT L

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

6. Artikel 7 skall ersättas med följande:

"Artikel 7

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

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

- d) För alla projekt som gäller modernisering, utvidgning eller ombyggnad av en befintlig linje om tillämpningen av dessa TSD hotar projektets lönsamhet och/eller kompatibiliteten hos medlemsstatens järnvägssystem.
- e) När villkoren för att snabbt återupprätta järnvägsförbindelserna efter en olyckshändelse eller en naturkatastrof varken tekniskt eller ekonomiskt medger att den relevanta TSD:n tillämpas delvis eller fullt ut.

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

7. I artikel 9 skall följande stycke läggas till:

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

8. Artikel 10 skall ändras enligt följande:

- a) Punkt 2 skall ersättas med följande:

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

b) Punkt 3 skall ersättas med följande:

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

c) Punkterna 4 och 5 skall utgå.

9. Artikel 11 skall ersättas med följande:

"Artikel 11

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

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

10. Artikel 14 skall ersättas med följande:

"Artikel 14

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

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

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

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

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

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

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

- a) Registret skall följa de gemensamma specifikationer som anges i punkt 5.
- b) Registret skall föras och uppdateras av ett organ som skall vara oberoende i förhållande till alla järnvägsföretag.
- c) Registret skall vara tillgängligt för de säkerhetsmyndigheter och utredningsorgan som utses enligt artiklarna 16 och 21 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/.../EG av den ... om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet)*. Det skall likaså, vad avser legitima förfrågningar, vara tillgängligt för de regleringsorgan som utses inom ramen för artikel 30 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturskapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg** samt för byrån, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

När det gäller rullande materiel som tas i bruk för första gången i ett tredje land får medlemsstaterna acceptera fordon som är klart identifierade enligt ett annat kodsysteem.

Om en medlemsstat har tillåtit att ett sådant fordon tas i bruk inom landets territorium, måste det emellertid vara möjligt att återfinna motsvarande uppgifter, som anges i punkt 5 c–5 e nedan, i registret.

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

- a) Hänvisningar till EG-kontrollförklaringen och utfärdande myndighet.
- b) Hänvisningar till det register över rullande materiel som avses i artikel 22a.
- c) Uppgifter om fordonets ägare eller leasingtagare.
- d) Eventuella begränsningar i villkoren för fordonets användning.
- e) Säkerhetskritiska uppgifter rörande planen för fordonets underhåll.

* EUT L

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

11. I artikel 15 skall följande stycke läggas till:

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

12. Artikel 16.3 skall ersättas med följande:

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

13. I artikel 17 skall följande stycke läggas till:

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

14. I artikel 18.2 skall följande stycke läggas till:

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

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

15. Artikel 20.5 skall ersättas med följande:

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

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

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

16. Artikel 21 skall ersättas med följande:

"Artikel 21

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.

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

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

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

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

17. Följande artiklar skall läggas till:

"Artikel 21a

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 tåg*.

Artikel 21c

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

* EGT L 110, 20.4.2001, s. 1."

18. Följande artikel skall läggas till:

"Artikel 22a

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

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

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

21. I bilaga III skall följande punkt läggas till:

"2.4.4 Kontroll

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

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

"I synnerhet måste organet och den personal som ansvarar för kontrollerna till funktionen vara oberoende av de myndigheter som utsetts att utfärda tillstånd för ibruktagande inom ramen för detta direktiv, tillstånd enligt rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag* och säkerhetsintyg inom ramen för direktiv 2004/.../EG⁺, liksom av de organ som ansvarar för utredningar vid olyckor.

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

Artikel 2

Direktiv 2001/16/EG ändras på följande sätt:

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

⁺ Nummer på järnvägssäkerhetsdirektivet.

2. Artikel 1 skall ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 skall ersättas med följande:

"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."

b) Inledningen till punkt 2 skall ersättas med följande:

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

c) Följande punkt skall läggas till:

"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.

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

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

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

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

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

3. Artikel 2 skall ändras på följande sätt:

a) Led h skall utgå.

b) Led l och m skall ersättas med följande:

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

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

c) Följande led skall läggas till:

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

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

4. Artikel 5 skall ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 skall ersättas med följande:

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

b) Punkt 3 e skall ersättas med följande:

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

c) Följande punkt skall läggas till:

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

5. Artikel 6 skall ersättas med följande:

"Artikel 6

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* EUT L

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

6. Artikel 7 a skall ersättas med följande:

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

7. Artikel 10 skall ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 skall ersättas med följande:

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

b) Punkt 3 skall ersättas med följande:

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

c) Punkterna 4 och 5 skall utgå.

8. Artikel 11 skall ersättas med följande:

"Artikel 11

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

9. Artikel 14 skall ändras på följande sätt:

a) I artikel 14.2 skall följande stycke läggas till:

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

b) Punkt 3 skall ersättas med följande:

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

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

c) Följande punkter skall läggas till:

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

- a) Registret skall följa de gemensamma specifikationer som anges i punkt 5.
- b) Registret skall föras och uppdateras av ett organ som skall vara oberoende i förhållande till alla järnvägsföretag.
- c) Registret skall vara tillgängligt för de säkerhetsmyndigheter och undersökningsorgan som utses enligt artiklarna 16 och 21 Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/.../EG av den ... om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet)*. Det skall likaså, vad avser alla legitima förfrågningar, vara tillgängligt för de regleringsorgan som utses inom ramen för artikel 30 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg**, samt för byrån, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

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

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

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

* EUT L

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

10. Artikel 16.3 skall ersättas med följande:

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

11. I artikel 17 skall följande stycke läggas till:

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

12. Artikel 20.5 skall ersättas med följande:

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

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

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

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

13. I artikel 21 skall följande punkt läggas till:

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

14. Följande artiklar skall läggas till:

"Artikel 21a

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

Artikel 21b

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

15. Artikel 23 skall ersättas med följande:

"Artikel 23

1. Prioriteringsordningen för antagande av TSD är följande, utan att detta påverkar ordningen för fastställande av uppdrag enligt artikel 6.1:
 - a) Den första TSD-gruppen skall omfatta kontrollstyrning och signalering, telematikapplikationer för godstrafik, drift och trafikledning (inbegripet personalens kvalifikationer för den gränsöverskridande trafiken i enlighet med kriterierna i bilagorna II och III), godsvagnar, bullerstörningar som hänger samman med den rullande materielen och infrastrukturen. När det gäller den rullande materielen skall den som är avsedd för internationellt bruk utvecklas i första hand.
 - b) Följande aspekter skall dessutom behandlas beroende på de resurser som kommissionen och byrån förfogar över: telematikapplikationer för persontrafik, underhåll med särskild uppmärksamhet på säkerheten, passagerarvagnar, lok och motorvagnståg, infrastruktur, energi, luftföroreningar. När det gäller den rullande materielen skall den som är avsedd för internationellt bruk utvecklas i första hand.
 - c) På begäran av kommissionen, en medlemsstat eller byrån får kommittén i enlighet med förfarandet i artikel 21.2 besluta att utarbeta en TSD för ett kompletterande område, förutsatt att det berör ett delsystem enligt bilaga II.
2. Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 21.2 upprätta ett arbetsprogram som tar hänsyn till den prioriteringsordning som anges ovan i punkt 1 och övriga uppgifter som tilldelas den genom detta direktiv.

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

-
3. Arbetsprogrammet skall innehålla följande steg:
- a) En plan utarbetas för det konventionella järnvägssystemet med utgångspunkt i ett förslag från byrån och grundad på en förteckning över delsystemen (bilaga II), vilken gör det möjligt att garantera enhetlighet mellan olika TSD. Planen skall bland annat innehålla systemets grundläggande delar och deras gränssnitt och skall tjäna som referens för avgränsningen av respektive TSD:s tillämpningsområde.
 - b) En mall för utarbetande av TSD fastställs.
 - c) En metod för kostnadsnyttoanalys av de lösningar som anges i TSD fastställs.
 - d) De uppdrag som kommer att behövas för utarbetandet av TSD fastställs.
 - e) Grundparametrar för varje TSD fastställs.
 - f) Förslagen till standardiseringsprogram godkänns.
 - g) Övergångsperioden mellan tidpunkten för ikraftträdandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/./EG* av den ... om ändring av rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, och offentliggörandet av TSD administreras, samt det referenssystem som avses i artikel 25 antas.

* EUT L"

16. Artikel 24.2 skall ersättas med följande:

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

17. Artikel 25.1 skall ersättas med följande:

"1. På grundval av uppgifter som lämnas av medlemsstaterna enligt artikel 16.3 samt branschens tekniska dokument och relevanta internationella avtal skall byrån i enlighet med artiklarna 3 och 12 i förordning (EG) nr .../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."

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

19. I bilaga III skall följande punkt läggas till:

"2.4.4 Kontroll

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

⁺ Nummer på järnvägsbyråförordningen.

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

"I synnerhet måste organet och den personal som ansvarar för kontrollerna till funktionen vara oberoende av de myndigheter som utsetts att utfärda tillstånd för ibruktagande inom ramen för detta direktiv, tillstånd inom ramen för rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag*, och säkerhetsintyg inom ramen för direktiv 2004/.../EG⁺⁺, liksom av de organ som ansvarar för utredningar vid olyckor."

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

21. Bilaga VIII skall utgå.

Artikel 3

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

Artikel 4

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

⁺⁺ Nummer på järnvägssäkerhetsdirektivet.

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

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

Artikel 5

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

Artikel 6

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 29 april 2004.

På Europaparlamentets vägnar

P. COX

Ordförande

På rådets vägnar

M. McDOWELL

Ordförande

BILAGA I"BILAGA I

DET TRANSEUROPEISKA JÄRNVÄGSSYSTEMET FÖR HÖGHASTIGHETSTÅG

1. INFRASTRUKTUR

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

Järnvägslinjer för höghastighetståg omfattar

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

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

2. RULLANDE MATERIEL

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

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

3. KOMPATIBILITET HOS DET TRANSEUROPEISKA JÄRNVÄGSSYSTEMET FÖR HÖGHASTIGHETSTÅG

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

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

BILAGA II"BILAGA II

DELSYSTEM

1. FÖRTECKNING ÖVER DELSYSTEMEN

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

a) strukturellt definierade områden som

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

b) funktionellt definierade områden som

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

2. OMRÅDEN SOM SKALL BEHANDLAS

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

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

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

BILAGA III"Bilaga I

DET TRANSEUROPEISKA JÄRNVÄGSSYSTEMET FÖR KONVENTIONELLA TÅG

1. INFRASTRUKTUR

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

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

Linjer avsedda för persontrafik.

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

Linjer särskilt anlagda eller ombyggda för godstrafik.

Knutpunkter för persontrafik.

Knutpunkter för godstrafik, inkl. intermodala terminaler.

Anslutningsspår mellan de uppräknade delarna.

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

2. RULLANDE MATERIEL

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

motorvagnståg med el- eller förbränningsmotordrift,

lok med el- eller förbränningsmotordrift,

personvagnar,

godsvagnar, inbegripet rullande materiel konstruerad för transport av lastbilar.

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

Var och en av kategorierna ovan delas in i

rullande materiel för internationell användning,

rullande materiel för nationell användning.

3. KOMPATIBILITET HOS DET TRANSEUROPEISKA JÄRNVÄGSNÄTET FÖR KONVENTIONELLA TÅG

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

4. UTVIDGNING AV TILLÄMPNINGSSOMRÅDET

1. UNDERKATEGORIER AV LINJER OCH RULLANDE MATERIEL

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

2. KOSTNADSSKYDD

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

- Kostnaden för den föreslagna åtgärden.
- Minskade kapitalkostnader och utgifter genom stordriftsfördelar och bättre utnyttjande av rullande materiel.

- Minskade investeringar och underhålls- och driftskostnader genom ökad konkurrens mellan tillverkare och underhållsföretag.
- Miljöfördelar genom tekniska förbättringar av järnvägssystemet.
- Ökad driftssäkerhet.

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

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