Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

►**B**

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2008/57/EG

av den 17 juni 2008

om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 191, 18.7.2008, s. 1)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►**M1**	Kommissionens direktiv 2009/131/EG av den 16 oktober 2009	L 273	12	17.10.2009
►**M2**	Kommissionens direktiv 2011/18/EU av den 1 mars 2011	L 57	21	2.3.2011
►**M3**	Kommissionens direktiv 2013/9/EU av den 11 mars 2013	L 68	55	12.3.2013
►**M4**	Kommissionens direktiv 2014/38/EU av den 10 mars 2014	L 70	20	11.3.2014

▼B

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2008/57/EG

av den 17 juni 2008

om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([1]),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ([2]), och

av följande skäl:

(1) Rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg ([3]) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg ([4]) ändrades väsentligt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG ([5]). Eftersom nya ändringar nu införs bör de direktiven omarbetas av tydlighetsskäl, och bestämmelserna i direktiven bör i förenklingssyfte samlas i en enda rättsakt.

(2) För att göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala myndigheter att i full utsträckning utnyttja de fördelar som följer av att ett område utan inre gränser skapas bör framför allt sammanlänkningen och driftskompatibiliteten hos de nationella järnvägsnäten och tillgängligheten till dessa järnvägsnät förbättras genom att de åtgärder som kan visa sig nödvändiga när det gäller teknisk standardisering genomförs, såsom föreskrivs i artikel 155 i fördraget.

([1]) EUT C 256, 27.10.2007, s. 39.

([2]) Europaparlamentets ståndpunkt av den 11 december 2007 och rådets beslut av den 14 maj 2008.

([3]) EGT L 235, 17.9.1996, s. 6. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2007/32/EG (EUT L 141, 2.6.2007, s. 63).

([4]) EGT L 110, 20.4.2001, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2007/32/EG.

([5]) 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 (EUT L 164, 30.4.2004, s. 114. Rättat i EUT L 220, 21.6.2004, s. 40).

▼B

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

(4) Gemenskapens strategi för en integrering av miljöfrågorna och en hållbar utveckling i gemenskapens transportpolitik framhäver behovet av insatser för att minska miljöpåverkan från transporterna.

(5) Kommersiell drift av tåg längs järnvägsnätet förutsätter framför allt en utomordentligt god kompatibilitet mellan infrastrukturens och fordonens egenskaper, men också en effektiv sammankoppling av infrastrukturförvaltarnas och järnvägsföretagens informations- och kommunikationssystem. Prestanda, säkerhet, tjänstens kvalitet och kostnaderna för den är beroende av denna kompatibilitet och sammankoppling, vilket är fallet framför allt för driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet.

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

(7) Det råder stora skillnader mellan de nationella föreskrifterna och mellan 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 att tåg inte kan framföras under gynnsamma villkor inom hela gemenskapen.

(8) 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 ett verkligt öppnande av marknaderna. För att öka dessa industriers konkurrenskraft på världsmarknaden måste de ha tillgång till en europeisk marknad som är öppen och utsatt för konkurrens.

(9) Det är sålunda lämpligt att för hela gemenskapen fastställa grundläggande väsentliga krav för dess järnvägssystem.

▼B

(10) Rådet vidtog den 23 juli 1996 en första åtgärd för att uppnå dessa målsättningar genom att anta direktiv 96/48/EG. Därefter har Europaparlamentet och rådet antagit direktiv 2001/16/EG.

(11) 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 ([1]), Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag ([2]) och 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 ([3]) 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, som direktiv 2001/12/EG grundar sig på.

(12) Utvecklingen av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) har visat behovet av att klargöra förhållandet mellan å ena sidan de väsentliga kraven och TSD:er 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 målen i detta direktiv ska kunna uppnås och de ”harmoniserade” standarder som har växt fram i linje med den nya strategin för teknisk harmonisering och standardisering.

(13) I allmänhet utvecklas europeiska specifikationer i linje med den nya strategin för teknisk harmonisering och standardisering. Det kan därför förmodas att överensstämmelse med vissa väsentliga krav i detta direktiv 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:erna. Hänvisningar till dessa europeiska specifikationer offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, och medlemsstaterna offentliggör hänvisningar till nationella standarder som införlivar europeiska standarder.

([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 senast ändrat genom direktiv 2007/58/EG (EUT L 315, 3.12.2007, s. 44).

▼B

(14) 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:er. En sådan uttrycklig hänvisning får konsekvenser som måste klargöras, framför allt att dessa europeiska standarder eller specifikationer blir obligatoriska från och med den dag då TSD:erna ska tillämpas.

(15) I en TSD fastställs alla villkor som ska uppfyllas av en driftskompatibilitetskomponent, liksom det förfarande som ska följas vid bedömningen av överensstämmelse. Det måste också anges att alla komponenter måste underställas det förfarande för bedömning av överensstämmelse och lämplighet som anges i TSD:erna och åtföljas av motsvarande intyg.

(16) Vid utvecklingen av nya TSD:er bör målet alltid vara att säkerställa kompatibilitet med befintliga godkända system. Detta kommer att bidra till att främja järnvägstransporternas konkurrenskraft och förhindra onödiga ytterligare kostnader genom kravet på ombyggnad eller modernisering av befintliga godkända delsystem för att säkerställa kompatibilitet bakåt. I de undantagsfall där det inte är möjligt att säkerställa kompatibilitet får i TSD:er fastställas den nödvändiga ram som behövs för att besluta om befintliga delsystem eventuellt behöver godkännas på nytt och tillhörande tidsfrister.

(17) 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 i registren bör vara uppställda i ett enhetligt format. Registren bör därför omfattas av gemensamma specifikationer vad avser driftsrelaterade och tekniska aspekter.

(18) Det bör anges hur en situation där det finns väsentliga krav som är tillämpliga på ett delsystem vilket ännu inte omfattas av uttömmande specifikationer i motsvarande TSD ska hanteras. I detta fall bör de organ som ansvarar för förfarandena för bedömning av överensstämmelse och kontroll vara de anmälda organ som avses i artikel 20 i direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG.

▼B

(19) Skillnaden mellan ett järnvägssystem för höghastighetstrafik och ett järnvägssystem för konventionell trafik rättfärdigar inte existensen av två olika direktiv. Förfarandena för utarbetande av TSD:er 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 för vilka tekniska specifikationer måste utarbetas. Eftersom tågen måste kunna passera fritt från höghastighetsjärnvägsnätet till det konventionella järnvägsnätet överlappar dessutom de tekniska specifikationerna för de två systemen 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 systemen. Därför är det lämpligt att kombinera direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG.

(20) 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 kommer dess tillämpningsområde att omfatta europeiska konventionella järnvägsnät och höghastighetsjärnvägsnät enligt definitionen av dessa termer i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet ([1]), samt de fordon som kan komma att framföras på dessa järnvägsnät. Tillämpningsområdet kommer att utvidgas gradvis till att omfatta hela järnvägsnätet och alla fordon under förutsättning att en konsekvensanalys påvisar den ekonomiska nyttan av detta.

(21) Med hänsyn till att ett stegvis tillvägagångssätt tillämpas för att undanröja hinder för driftskompatibilitet inom järnvägssystemet och den tid som därför behövs för att anta TSD:er bör åtgärder vidtas för att undvika att medlemsstaterna antar nya nationella regler eller inleder projekt som skulle öka olikheterna i det befintliga systemet.

(22) Antagandet av ett stegvist tillvägagångssätt svarar mot de särskilda behov som hänger samman med driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet, vilket kännetecknas av gammal nationell infrastruktur och gamla fordon 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.

([1]) EGT L 228, 9.9.1996, s. 1. Beslutet senast ändrat genom rådets förordning (EG) nr 1791/2006 (EUT L 363, 20.12.2006, s. 1).

▼B

(23) I sina lagstiftningsresolutioner av den 10 mars 1999 om järnvägspaketet begärde Europaparlamentet att den successiva öppningen av järnvägssektorn ska åtföljas av åtgärder för teknisk harmonisering som är så snabba och effektiva som möjligt.

(24) Rådet uppmanade vid mötet 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 och den berörda personalens utbildning och kompetens.

(25) Enligt rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar ([1]) måste järnvägsföretagen 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 TSD. Detta direktiv syftar dock inte till att direkt eller indirekt harmonisera arbetsförhållandena inom järnvägssektorn.

(26) På grund av omfattningen av och komplexiteten hos järnvägssystemet har det av praktiska skäl visat sig nödvändigt att dela upp systemet i följande delsystem: Infrastruktur, Trafikstyrning och signalering, Energiförsörjning, Rullande materiel, Drift och trafikledning, Underhåll samt Telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik. 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. Järnvägssystemet indelas i anläggningstillgångar och rörliga delar vilka å ena sidan omfattar järnvägsnätet, som består av linjer, stationer, terminaler och alla former av fast utrustning som behövs för att säkerställa ett säkert och kontinuerligt fungerande system, och å andra sidan alla fordon som rör sig inom järnvägsnätet. I detta direktiv består ”fordon” därför av ett delsystem (”Rullande materiel”) och i tillämpliga fall en eller flera delar av andra delsystem (huvudsakligen den fordonsbaserade delen av delsystemet ”Trafikstyrning och signalering” och den fordonsbaserade delen av delsystemet ”Energiförsörjning”).

([1]) EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2007/58/EG.

▼B

(27) Genomförandet av bestämmelserna om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet bör inte leda till att det uppstår oskäliga hinder, vad beträffar kostnader och nytta, som gör det svårt för varje enskild medlemsstat att bibehålla sitt befintliga järnvägsnät, samtidigt som ansträngningar måste göras för att målet att nå driftskompatibilitet bibehålls.

(28) TSD:erna påverkar även villkoren för användarna av järnvägstransporter, och det är följaktligen nödvändigt att rådfråga dem om de aspekter som rör dem.

(29) Varje berörd medlemsstat bör tillåtas att i vissa fall frångå tillämpningen av vissa TSD:er, förutsatt att det finns 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.

(30) Utarbetandet av TSD:er och deras tillämpning på järnvägssystemet bör inte få lägga hinder i vägen för den tekniska innovationen vilken bör inriktas på att förbättra de ekonomiska resultaten.

(31) Driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet bör utnyttjas för att förbättra villkoren för kompatibilitet mellan de olika transportsätten, särskilt när det gäller godstransport.

(32) För att iaktta tillämpliga bestämmelser om upphandlingsförfaranden inom järnvägssektorn, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG ([1]), bör de upphandlande enheterna inkludera de tekniska specifikationerna i de allmänna dokumenten eller i de kontraktsbestämmelser som hänför sig till varje kontrakt. Det är därför nödvändigt att utarbeta en uppsättning europeiska specifikationer som kan tjäna som referenser för dessa tekniska specifikationer.

(33) 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 måste följaktligen fortsätta sitt samarbete med de internationella standardiseringsorganen.

([1]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (EUT L 134, 30.4.2004, s. 1). Direktivet senast ändrat genom kommissionens förordning (EG) nr 213/2008 (EUT L 74, 15.3.2008, s. 1).

▼B

(34) De upphandlande enheterna måste definiera de tilläggskrav som är nödvändiga för att komplettera de europeiska specifikationerna eller andra standarder. Dessa specifikationer bör uppfylla de väsentliga krav som har harmoniserats på gemenskapsnivå och som järnvägssystemet måste uppfylla.

(35) Förfarandena för bedömning av komponenternas överensstämmelse eller lämplighet bör grunda sig på utnyttjandet av de moduler som omfattas av rådets beslut 93/465/EEG ([1]). För att främja industrins utveckling är det lämpligt att i största möjliga utsträckning utarbeta förfarandena för kvalitetssäkring.

(36) Komponenternas överensstämmelse är i huvudsak knuten till deras användningsområde så att systemets driftskompatibilitet kan garanteras, och inte bara till deras fria rörlighet på gemenskapsmarknaden. Bedömningen av lämpligheten för användning bör göras för användning av 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. På grundval av bedömningen av överensstämmelse och/eller lämplighet för användning, bör tillverkarens försäkran om överensstämmelse vara tillräcklig.

(37) Tillverkarna är likväl skyldiga att CE-märka vissa komponenter för att styrka att de överensstämmer med andra gemenskapsbestämmelser som de omfattas av.

(38) När en TSD träder i kraft finns det redan ett antal driftskompatibilitetskomponenter på marknaden. En övergångsperiod bör medges så att komponenterna kan integreras i ett delsystem även om de inte på alla punkter överensstämmer med denna TSD.

(39) De delsystem som utgör järnvägssystemet bör underkastas ett kontrollförfarande. Denna kontroll måste ge de myndigheter som ansvarar för godkännande att ta i bruk möjlighet att försäkra sig om att resultatet i projekterings-, uppbyggnads- och ibruktagandestadierna överensstämmer med gällande regler och tekniska och driftsmässiga föreskrifter. Kontrollförfarandet måste 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 eller flera moduler som fastställer principerna och villkoren för en EG-kontroll av delsystemen.

(40) Efter det att ett delsystem har tagits i bruk bör man försäkra sig om att det används och underhålls i enlighet med de väsentliga krav som gäller för delsystemet. Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerheten på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet) ([2]) åligger ansvaret för att dessa krav uppfylls 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.

([1]) 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).

([2]) EUT L 164, 30.4.2004. s. 44. Rättat i EUT L 220, 21.6.2004, s. 16.

▼B

(41) Vad gäller fordon bör förfarandet för att ta dem i bruk klargöras med beaktande av definitionen av ”fordon” som består av ett eller flera delsystem. Eftersom direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG berör nya och ombyggda delsystem och direktiv 2004/49/EG berör fordon i bruk, bör även alla bestämmelser om godkännande att ta fordon i bruk integreras i detta direktiv. Vidare bör ett förfarande för godkännande av fordonstyper läggas till, för att underlätta ibruktagandet av fordon och för att minska den administrativa bördan. I syfte att förenkla detta förfarande och göra det lättare att identifiera fordonstyper bör ett europeiskt register över godkända fordonstyper upprättas och förvaltas av Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad *byrån*).

(42) Erfarenheterna har visat att genomförandet av ett sådant förfarande på nationell nivå ofta är komplicerat och underkastat olika nationella krav som brister i öppenhet eller som till och med medför dubblering. Detta förfarande utgör således ett betydande hinder för inrättandet av nya järnvägsföretag, särskilt inom godssektorn. Åtgärder bör därför vidtas för att klargöra och förenkla förfarandet för godkännande av fordon. För det första bör man införa den allmänna principen om att ett godkännande är tillräckligt för hela gemenskapens järnvägsnät. För det andra bör förfarandet för godkännande av fordon som överensstämmer med TSD vara enklare och snabbare än förfarandet för godkännande av fordon som inte överensstämmer med TSD. För det tredje bör principen om ömsesidigt erkännande tillämpas så långt det är möjligt: när ett fordon redan tagits i bruk i en medlemsstat bör andra medlemsstater inte åberopa nationella bestämmelser för att införa onödiga krav och överflödiga kontroller om dessa inte är absolut nödvändiga för att kontrollera fordonets tekniska kompatibilitet med det berörda järnvägsnätet. I detta syfte bör nationella bestämmelser klassificeras och jämföras enligt en kontrollista för att fastställa i vilken utsträckning nationella bestämmelser kan anses överensstämma när det gäller krav, prestanda och säkerhet. För det fjärde bör principen om rättssäkerhet i fråga om resultatet av förfarandet följas. I detta syfte bör en sökande om en nationell säkerhetsmyndighet inte fattat ett beslut inom de föreskrivna tidsfristerna, ges tillåtelse att ta ett fordon i bruk. Ett sådant godkännande skulle endast vara möjligt om fordonet redan godkänts i en annan medlemsstat. Vidare skulle ett sådant fordon endast få användas av ett järnvägsföretag eller av en infrastrukturförvaltare som vederbörligen godkänts i enlighet med direktiv 2004/49/EG, och på deras fulla ansvar.

(43) Förfarandet för godkännande av fordon som överensstämmer med TSD skiljer sig från förfarandet för godkännande av fordon som inte överensstämmer med TSD. I vissa fall är valet av förfarande inte helt enkelt. De fordon som klassificeras som överensstämmande med TSD bör vara sådana fordon för vilkas del alla relevanta TSD:er har trätt i kraft, inbegripet åtminstone TSD ”Rullande materiel”. Detta skulle innebära att en betydande del av de väsentliga kraven har fastställts. Som exempel kan anges att innan konventionella TSD:er för lok har trätt i kraft faller lok inom ramen för fordon som inte överensstämmer med TSD, även om loken uppfyller kraven i andra relevanta TSD:er som är i kraft när de tas i bruk.

▼B

(44) Om vissa tekniska aspekter som hänför sig till väsentliga krav inte på ett explicit sätt kan omfattas av en TSD, anges dessa aspekter som öppna punkter i en bilaga till TSD. Om ett fordon som överensstämmer med TSD redan godkänts i en medlemsstat, bör ytterligare godkännande endast avse de öppna punkter som hänför sig till teknisk kompatibilitet mellan fordonet och järnvägsnätet.

(45) Företeckningen över de parametrar som ska kontrolleras i anslutning till att fordon som inte överensstämmer med TSD tas i bruk är en väsentlig faktor för att uppnå driftskompatibilitet mellan olika järnvägssystem, särskilt i fråga om befintliga fordon. I denna förteckning beaktas erfarenheter från ett begränsat antal järnvägsnätverk. Därför är det nödvändigt att byrån ser över parametrarna i bilaga VII och lämnar de rekommendationer som den anser lämpliga till kommissionen.

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

(47) 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, särskilt kriterier som rör oberoende och behörighet.

(48) TSD:erna kommer regelbundet att ses över. När allvarliga fel upptäcks bör ett tillfälligt snabbförfarande utformas så att ett provisoriskt corrigendum först godkänns i en kommitté och sedan offentliggörs av byrån. Härigenom kan alla berörda parter, inbegripet industrin, anmälda organ och myndigheter, snabbare använda detta corrigendum i avvaktan på kommissionens formella översyn av TSD:n. För att undvika förväxling med kommissionens officiella corrigendum kommer termen ”tekniskt utlåtande” att användas. Detta förfarande överensstämmer med det mandat som kommissionen antog genom sitt beslut av den 13 juli 2007 om ett rammandat för Europeiska järnvägsbyrån för genomförandet av vissa åtgärder inom ramen för direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG. Om en TSD emellertid måste ändras på grund av ett stort eller allvarligt fel, bör ett översynsförfarande tillämpas.

(49) Definitionen av ”fordonsinnehavare” bör ligga så nära den definition som används i 1999 års fördrag om internationell järnvägstrafik (Cotif) som möjligt. Många enheter kan identifieras som fordonsinnehavare, exempelvis ägaren, ett bolag som bedriver verksamhet med en fordonspark, ett bolag som leasar fordon till ett järnvägsföretag, ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare som använder fordon för att underhålla infrastrukturen. Dessa enheter har kontroll över fordonet i syfte att använda det som ett transportmedel av järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna. För att undvika att det uppstår tvivel bör fordonsinnehavaren klart identifieras i det nationella fordonsregistret.

▼B

(50) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ([1]).

(51) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att anta och uppdatera TSD:erna. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.

(52) När det, på grund av tvingande, brådskande skäl, inte är möjligt att iaktta de normala tidsfristerna för det föreskrivande förfarandet med kontroll bör kommissionen kunna tillämpa det skyndsamma förfarandet i artikel 5a.6 i beslut 1999/468/EG för antagande av åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv och komplettera det med TSD:er eller ändringar av TSD:er.

(53) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom hela gemenskapen inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna eftersom ingen enskild medlemsstat kan vidta de åtgärder som krävs för att uppnå denna driftskompabilitet och det därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

(54) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet Bättre lagstiftning ([2]) uppmanas medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.

(55) 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.

(56) Artikel 14 i direktiv 2004/49/EG samt direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG bör därför upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

([1]) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).
([2]) EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

▼B

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Detta direktiv syftar till att fastställa de villkor som ska uppfyllas för att driftskompatibiliteten hos gemenskapens järnvägssystem ska kunna genomföras i överensstämmelse med bestämmelserna i direktiv 2004/49/EG. Dessa villkor gäller projektering, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av delarna av systemet samt yrkesmässiga kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet för den personal som arbetar med driften och underhållet av systemet.

2. Strävandena för 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 Europeiska unionen och med tredjeländer,

b) bidra till att stegvis förverkliga den inre marknaden för utrustning och tjänster för att bygga upp, modernisera, bygga om och driva järnvägssystemet inom gemenskapen,

c) bidra till driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen.

3. Medlemsstaterna får undanta följande från de bestämmelser som de inför vid genomförande av detta direktiv:

a) Tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem.

b) Järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från resten av järnvägssystemet och avsedda endast för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt järnvägsföretag som enbart använder dessa järnvägsnät.

c) Privatägd järnvägsinfrastruktur och fordon som endast används på sådan infrastruktur och som förekommer uteslutande för att användas av ägaren vid dess godstransportverksamhet.

d) Järnvägsinfrastruktur och fordon avsedda att användas uteslutande för lokala ändamål, historiska ändamål eller turiständamål.

4. Räckvidden för TSD:erna ska i enlighet med artikel 8 gradvis utvidgas till att omfatta hela järnvägssystemet, inbegripet spårförbindelser till terminaler och de huvudfunktioner i hamnar som betjänar eller kan betjäna mer än en användare, utan att det påverkar de undantag från tillämpningen av TSD:er som anges i artikel 9.

▼B

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv avses med:

a) *det transeuropeiska järnvägssystemet*: de transeuropeiska järnvägssystemen för konventionell trafik och för höghastighetstrafik enligt bilaga I, punkt 1 och 2,

b) *driftskompatibilitet*: egenskapen hos ett järnvägssystem att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erfordrade prestandakrav uppfylls; denna egenskap är beroende av alla de föreskrifter samt tekniska och driftsmässiga villkor som ska iakttas för att de väsentliga kraven ska uppfyllas,

c) *fordon*: ett järnvägsfordon som trafikerar järnvägslinjer på egna hjul, med eller utan dragkraft; ett fordon består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem eller delar av sådana delsystem,

d) *järnvägsnät*: de linjer, stationer, terminaler och alla former av fast utrustning som behövs för att säkerställa ett säkert och kontinuerligt fungerande järnvägssystem,

e) *delsystem*: resultatet av uppdelningen av järnvägssystemet, såsom anges i bilaga II. Dessa delsystem, för vilka väsentliga krav ska anges, kan vara av strukturell eller funktionell beskaffenhet,

f) *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 järnvägssystemet är direkt eller indirekt beroende av; begreppet ”komponent” omfattar såväl materiella föremål som immateriella föremål, t.ex. programvara,

g) *väsentliga krav*: de krav som anges i bilaga III och som ska uppfyllas av järnvägssystemet, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och även gränssnitten,

h) *europeisk specifikation*: en gemensam teknisk specifikation, ett europeiskt tekniskt godkännande eller en nationell standard som införlivar en europeisk standard, såsom de definieras i bilaga XXI till direktiv 2004/17/EG,

i) *teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD)*: en specifikation som antagits i enlighet med detta direktiv, som varje delsystem och varje beståndsdel i ett delsystem underkastas för att de väsentliga kraven ska kunna uppfyllas och driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet säkerställas,

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

▼B

k) *grundparametrar*: regler och tekniska eller driftsrelaterade villkor som är av avgörande betydelse för driftskompatibiliteten och som anges i den relevanta TSD:n,

l) *specialfall*: del i järnvägssystemet som nödvändiggör särskilda tillfälliga eller definitiva föreskrifter i TSD:er 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 i synnerhet gälla järnvägslinjer och järnvägsnät som är isolerade från resten av gemenskapen, lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd, fordon som uteslutande är avsedda för lokal, regional eller historisk användning samt fordon på väg till eller från tredjeländer,

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

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 systemet bestående av järnvägsinfrastrukturerna, med linjer och fasta installationer, samt fordon av alla kategorier och ursprung som färdas på dessa infrastrukturer,

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

q) *ibruktagande*: alla åtgärder som sammantagna gör att ett delsystem eller ett fordon färdigställs för projekterad drift,

r) *upphandlande enhet*: varje offentligt eller privat organ som beställer projektering och/eller uppbyggnad eller modernisering eller ombyggnad av ett delsystem. Detta organ kan vara ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en fordonsinnehavare, eller också en koncessionsinnehavare som har fått i uppdrag att genomföra ett projekt,

s) *fordonsinnehavare*: Den person eller det organ som utnyttjar ett fordon som transportmedel och som är ägare av fordonet eller har rätt att nyttja detsamma och som registrerats som sådan i det nationella fordonsregister som avses i artikel 33,

t) *långt framskridet projekt*: projekt vars planerings- eller uppbyggnadsfas är i ett sådant stadium att en ändring av de tekniska specifikationerna skulle vara oacceptabel för den berörda medlemsstaten; ett sådant hinder kan vara av rättslig, avtalsmässig, ekonomisk, finansiell, social eller miljömässig karaktär och måste styrkas på vederbörligt sätt,

▼B

u) *harmoniserad standard*: europeisk standard som antagits av ett av de europeiska standardiseringsorgan som förtecknas i bilaga I till 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 ([1]) inom ramen för ett uppdrag från kommissionen som fastställts i enlighet med det förfarande som anges i artikel 6.3 i det direktivet och som utgör, ensam eller tillsammans med andra standarder, en lösning som gör det möjligt att uppfylla en lagbestämmelse,

v) *nationell säkerhetsmyndighet*: säkerhetsmyndighet enligt definitionen i artikel 3 g i direktiv 2004/49/EG,

w) *typ*: en fordonstyp som definierar de grundläggande projekteringskännetecknen för fordonet som omfattas av det enhetliga typkontrollintyg som beskrivs i modul B i beslut 93/465/EEG,

x) *serie*: ett antal identiskt lika fordon av en typ,

y) *byrån*: Europeiska järnvägsbyrån, inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen) ([2]),

z) *enhet som ansvarar för underhåll*: den enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i det nationella fordonsregistret.

Artikel 3

Allmän kompatibilitet

1. Detta direktiv avser, för varje delsystem, de bestämmelser om driftskompatibilitetskomponenter, gränssnitt och förfaranden samt de villkor för den allmänna kompatibiliteten hos järnvägssystemet som krävs för att uppnå driftskompatibilitet i systemet.

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

([1]) EGT L 204, 21.7.1998, s. 37. Direktivet senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 81).
([2]) EUT L 164, 30.4.2004, s. 1. Rättad i EUT L 220, 21.6.2004, s. 3.

▼B

Artikel 4

Väsentliga krav

1. Järnvägssystemet, delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna, inbegripet gränssnitten, ska uppfylla relevanta väsentliga krav.

2. Sådana kompletterande tekniska specifikationer som avses i artikel 34 i direktiv 2004/17/EG 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

TSD:ers innehåll

1. Varje delsystem ska omfattas av en TSD. Ett delsystem får vid behov omfattas av flera TSD:er och en TSD kan omfatta flera delsystem. Beslutet om att utarbeta eller se över en TSD och valet av dess tekniska och geografiska tillämpningsområde kräver ett uppdrag i enlighet med artikel 6.1.

2. Delsystemen ska stämma överens med de TSD:er som är i kraft vid deras ibruktagande, ombyggnad eller modernisering, i enlighet med detta direktiv; denna överensstämmelse ska föreligga under hela den tid delsystemet är i bruk.

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

a) ange det tillämpningsområde som avses (del av det järnvägsnät eller de fordon 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,

c) fastställa de funktionella och tekniska specifikationer som ska 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 fordon enligt bilaga I,

d) ange vilka driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som ska vara föremål för europeiska specifikationer, inbegripet de europeiska standarder som krävs för att uppnå driftskompatibilitet hos järnvägssystemet,

▼B

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

f) ange strategin för att genomföra TSD:erna; det är framför allt nödvändigt att ange de etapper som ska slutföras för en stegvis övergång från den nuvarande situationen till den slutliga situationen, då TSD:erna ska utgöra gällande norm,

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 ovan samt för genomförandet av TSD:erna.

4. Varje TSD ska 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:erna antas stegvis och följs kan driftskompatibiliteten hos järnvägsnätet uppnås successivt.

5. TSD:er ska på lämpligt sätt bevara kompatibiliteten i varje medlemsstats järnvägssystem. I detta syfte kan specialfall anges för varje TSD, både i fråga om järnvägsnät och fordon; särskild uppmärksamhet måste ägnas åt lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd och fordon som kommer från eller ska till tredjeländer. För varje specialfall ska i TSD:erna anges tillämpningsföreskrifter för de TSD:er som avses i punkt 3 c–g.

6. Om vissa tekniska aspekter som hänför sig till väsentliga krav inte på ett uttryckligt sätt kan behandlas i en TSD, ska dessa aspekter tydligt anges i en bilaga till TSD som ”öppna punkter”. För dessa aspekter ska artikel 17.3 tillämpas.

7. TSD:er får inte hindra medlemsstaterna från att fatta beslut om användningen av infrastrukturerna för förflyttning av fordon som inte omfattas av TSD:erna.

8. När det är absolut nödvändigt för att uppfylla målet i detta direktiv, får en uttrycklig, klart igenkännlig hänvisning till europeiska eller internationella standarder eller specifikationer eller tekniska dokument som offentliggjorts av byrån göras i TSD:erna. I detta fall ska dessa standarder eller specifikationer (eller de relevanta delarna av dessa) eller tekniska dokument anses utgöra bilagor till den berörda TSD:n och blir då obligatoriska så snart denna TSD träder i kraft. Om sådana standarder eller specifikationer eller tekniska dokument saknas får det, i väntan på att sådana utarbetas, göras hänvisningar till andra klart fastställda, normativa handlingar, och det ska då vara frågan om lätt tillgängliga, offentliga handlingar.

▼B

Artikel 6

Antagande, översyn och offentliggörande av TSD:er

1. Förslag till TSD:er och senare förslag till ändringar i TSD:er ska utarbetas av byrån på uppdrag av kommissionen i enlighet med det föreskrivande förfarandet i artikel 29.3 i detta direktiv. De ska utarbetas i enlighet med artiklarna 3 och 12 i förordning (EG) nr 881/2004 och i samarbete med de arbetsgrupper som nämns i dessa artiklar.

De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv genom att komplettera det med TSD:er eller ändringar därav, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 29.4.

När det föreligger tvingande, brådskande skäl får kommissionen tillämpa det skyndsamma förfarande som avses i artikel 29.5.

2. Byrån ska ansvara för att förbereda översyn och uppdatering av TSD:er och förse kommissionen med rekommendationer för att den tekniska utvecklingen eller förändringar i de samhälleliga kraven ska kunna beaktas. Kommissionen ska underrätta den kommitté som avses i artikel 29 om sådana rekommendationer.

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

Under det första steget ska byrån fastställa grundparametrarna för TSD:n samt gränssnitten mot övriga delsystem och varje annat specialfall som kan vara nödvändigt. För varje grundparameter och gränssnitt ska de bästa alternativa lösningarna läggas fram och motiveras ur teknisk och ekonomisk synvinkel.

Under andra steget ska byrån med utgångspunkt i dessa grundparametrar utarbeta ett förslag till TSD. Byrån ska också i förekommande fall beakta tekniska framsteg, redan utfört standardiseringsarbete, befintliga arbetsgrupper och erkänd forskning. En övergripande bedömning av de beräknade kostnaderna för och fördelarna med genomförandet av TSD:erna ska bifogas förslaget till TSD; i bedömningen ska den sannolika inverkan på alla operatörer och ekonomiska aktörer framgå.

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

▼B

5. Den kommitté som avses i artikel 29 ska regelbundet informeras om arbetet med att utarbeta TSD:erna. Kommissionen får under detta arbete, på begäran av kommittén, ge uppdrag eller utfärda relevanta rekommendationer om utformningen av TSD:erna och om kostnadsnyttoanalysen. Kommissionen får särskilt, på begäran 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 ska dagen för dess ikraftträdande fastställas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 29.4. Om olika delsystem ska tas i bruk samtidigt av skäl som rör den tekniska kompatibiliteten ska dagen för ikraftträdande för motsvarande TSD:er vara densamma.

7. Vid utarbetande, antagande och översyn av TSD:er ska användarnas synpunkter beaktas beträffande sådana egenskaper som direkt påverkar de förhållanden under vilka de använder delsystemen. Byrån ska i detta syfte samråda med sammanslutningar och organ som företräder användarna under utarbetande och översyn av TSD:er. Den ska till förslaget till TSD bifoga en rapport med resultatet av detta samråd.

Kommissionen ska, efter att ha hört kommittén i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 29.2, utarbeta förteckningen över de sammanslutningar och organ med vilka samråd ska ske, och den kan ses över och uppdateras på begäran av en medlemsstat eller på kommissionens initiativ.

8. Vid utarbetande, antagande och översyn av TSD:er ska hänsyn tas till de synpunkter som arbetsmarknadens parter har beträffande de villkor som avses i artikel 5.3 g.

I detta syfte ska arbetsmarknadens parter höras innan förslag till TSD läggs fram för antagande eller översyn inför den kommitté som avses i artikel 29.

Arbetsmarknadens parter ska höras inom ramen för den branschvisa dialogkommitté som inrättats i enlighet med kommissionens beslut 98/500/EG av den 20 maj 1998 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen mellan arbetsmarknadens parter på europeisk nivå ([1]). Arbetsmarknadens parter ska avge sitt yttrande inom tre månader.

9. När översynen av TSD leder till ändrade krav, ska den nya versionen av TSD säkerställa kompatibilitet med de delsystem som tagits i bruk i enlighet med tidigare versioner av TSD:er.

([1]) EGT L 225, 12.8.1998, s. 27. Beslutet senast ändrat genom förordning (EG) nr 1792/2006 (EUT L 362, 20.12.2006, s. 1).

▼B

Om ett nytt godkännande för en modernisering eller en ombyggnad av dessa delsystem behövs av vederbörligt motiverade säkerhetsrelaterade skäl eller för driftskompatibiliteten, ska motsvarande tidsfrister för detta fastställas antingen i TSD:er eller, då så är lämpligt, av medlemsstaterna.

10. Kommissionen ska offentliggöra TSD:er i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 7

Brister hos TSD:er

1. Om det efter antagandet av en TSD visar sig att den inte helt uppfyller de väsentliga kraven kan den kommitté rådfrågas som avses i artikel 29 på begäran av en medlemsstat eller på initiativ av kommissionen.

Kommissionen kan begära ett tekniskt utlåtande från byrån. Kommissionen ska under medverkan av kommittén gå igenom det tekniska utlåtandet.

2. Om en TSD behöver ändras på grund av ett mindre fel, och detta inte motiverar en omedelbar översyn, får kommissionen rekommendera att det tekniska utlåtandet används i avvaktan på att en översyn av TSD:n genomförs i enlighet med artikel 6.1. Om detta är fallet ska byrån offentliggöra det tekniska utlåtandet.

3. Om en TSD måste ändras på grund av ett stort eller allvarligt fel, ska det förfarande som avses i artikel 6.1 tillämpas omedelbart.

Artikel 8

Utvidgning av omfattningen av TSD:er

1. Kommissionen ska i enlighet med det föreskrivande förfarandet i artikel 29.3 fastställa ett eller flera uppdrag för utarbetande av nya TSD:er och/eller översyn av redan antagna TSD:er för att täcka de linjer och fordon som ännu inte omfattas.

2. I det första uppdraget ska det anges en första grupp av nya TSD:er och/eller ändringar av TSD:er som ska antas senast i januari 2012, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 5.5 om möjligheten att ange specialfall och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9 som medger undantag under särskilda omständigheter. Detta första uppdrag ska utarbetas på grundval av en rekommendation från byrån i syfte att fastställa vilka nya TSD:er som ska utarbetas och/eller vilka befintliga TSD:er som ska ändras på grundval av den förväntade kostnadseffektiviteten för varje föreslagen åtgärd och på grundval av principen om proportionalitet hos de åtgärder som vidtas på gemenskapsnivå. För detta ändamål ska erforderlig uppmärksamhet ägnas åt punkt 4 i bilaga I och åt den nödvändiga jämvikten mellan dels målet med en tågtrafik utan avbrott och med teknisk harmonisering, dels den berörda transeuropeiska, nationella, regionala eller lokala trafiknivån.

▼B

3. Så länge tillämpningsområdet för TSD:er inte slutgiltigt har utvidgats till att gälla hela järnvägsnätet ska

a) godkännande att ta i bruk

— avseende delsystem för fordon och fordonsbaserad trafikstyrning och signalering, som åtminstone delvis ska användas på den del av järnvägsnätet som ännu inte omfattas av TSD:erna, för denna del av järnvägsnätet,

— avseende delsystem för infrastruktur, energiförsörjning och markbaserad trafikstyrning och signalering på den del av järnvägsnätet som ännu inte omfattas av TSD:er,

beviljas i enlighet med de nationella bestämmelser som avses i artikel 8 i direktiv 2004/49/EG, eller, i tillämpliga fall, artikel 17.3 i detta direktiv.

b) godkännande att ta i bruk fordon som tidvis ska användas på den del av järnvägsnätet som ännu inte omfattas av TSD:er, för denna del av järnvägsnätet, utfärdas i enlighet med artiklarna 21-27 och med de nationella bestämmelser som avses i artikel 8 i direktiv 2004/49/EG, eller, i tillämpliga fall, artikel 17.3 i detta direktiv.

4. En medlemsstat behöver inte tillämpa sådana nya eller reviderade TSD:er som antagits i enlighet med punkt 2 om projekten redan är långt framskridna eller om ett avtal om ett sådant projekt håller på att genomföras när den berörda gruppen av TSD:er offentliggörs.

Artikel 9

Undantag

1. I avsaknad av relevanta specialfall behöver inte en medlemsstat tillämpa en eller flera TSD:er enligt denna artikel i följande fall:

a) När det gäller ett föreslaget nytt delsystem, för modernisering eller ombyggnad av ett befintligt delsystem eller för en sådan del som avses i artikel 1.1 och som, vid den tidpunkt då TSD:erna offentliggörs, är långt framskriden eller omfattas av ett avtal som håller på att genomföras.

b) För ett projekt som gäller modernisering eller ombyggnad av ett befintligt delsystem om lastprofilen, spårvidden eller spåravståndet eller den elektriska spänningen enligt dessa TSD:er är inkompatibla med vad som gäller för det befintliga delsystemet.

c) När det gäller ett föreslaget nytt delsystem eller en föreslagen modernisering eller ombyggnad av ett befintligt delsystem på en medlemsstats territorium om järnvägsnätet i denna medlemsstat på grund av havet eller som en följd av särskilda geografiska förhållanden är isolerat eller avskilt från järnvägsnätet i resten av gemenskapen.

d) När det gäller föreslagen modernisering, utvidgning eller ombyggnad av ett befintligt delsystem om tillämpningen av dessa TSD:er skulle hota projektets lönsamhet och/eller kompatibiliteten hos medlemsstatens järnvägssystem.

▼B

e) Om villkoren för att snabbt återupprätta järnvägsnätverken efter en olyckshändelse eller en naturkatastrof inte, tekniskt eller ekonomiskt, medger att man helt eller delvis tillämpar relevanta TSD:er.

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

2. I de fall som avses i punkt 1 ska den berörda medlemsstaten överlämna ett underlag till kommissionen med de uppgifter som anges i bilaga IX. Kommissionen ska analysera de åtgärder som medlemsstaten föreslår och informera den kommitté som avses i artikel 29.

3. I det fall som avses i punkt 1 a ska medlemsstaten inom ett år efter ikraftträdandet av varje TSD till kommissionen överlämna en förteckning över projekt som genomförs inom dess territorium och som befinner sig i ett långt framskridet utvecklingsstadium.

4. I de fall som avses i punkt 1 a, c och e ska kommissionen kontrollera att underlaget är överensstämmande och informera medlemsstaten om resultaten av sin analys. Vid behov ska en rekommendation utfärdas om vilka specifikationer som ska följas. Medlemsstaten får utan dröjsmål tillämpa de alternativa bestämmelser som avses i bilaga IX.

5. I de fall som avses i punkt 1 b, d och f ska kommissionen besluta, enligt det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3, huruvida begäran om undantag ska godtas. I det fall som avses i punkt 1 b ska kommissionens beslut inte avse lastprofilen eller spårvidden. Kommissionen ska fatta beslut inom sex månader efter det att begäran, åtföljd av fullständigt underlag, lämnats in. Om ett sådant beslut uteblir ska det anses att begäran har godtagits. I avvaktan på kommissionens beslut får en medlemsstat i det fall som avses i punkt 1 f tillämpa de alternativa bestämmelser som avses i bilaga IX.

6. Alla medlemsstater ska informeras om resultaten av dessa analyser och om resultaten av det förfarande som avses i punkterna 4 och 5.

KAPITEL III

DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER

Artikel 10

Utsläppande av driftskompatibilitetskomponenter på marknaden

1. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att driftskompatibilitetskomponenterna

a) endast släpps ut på marknaden om de medger att driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet uppnås och de uppfyller de väsentliga kraven,

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

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

▼B

2. Medlemsstaterna får inte, på sitt territorium och på grundval av detta direktiv, förbjuda, begränsa eller förhindra att driftskompatibilitetskomponenter släpps ut på marknaden för användning i järnvägssystemet 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 för användning, närmare beskrivet i bilaga IV.

Artikel 11

Överensstämmelse eller lämplighet för användning

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

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

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

4. Reservdelar till delsystem som redan är i bruk när motsvarande TSD träder i kraft får installeras i dessa delsystem utan att de behöver underställas det förfarande som avses i punkt 2.

5. I TSD:erna får det föreskrivas en övergångsperiod för järnvägsprodukter som identifieras av dessa TSD:er som driftskompatibilitetskomponenter som redan har släppts ut på marknaden när TSD:erna träder i kraft. Sådana komponenter ska uppfylla kraven i artikel 10.1.

Artikel 12

Europeiska specifikationers icke-överensstämmelse med väsentliga krav

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, ska den kommitté som avses i artikel 29 informeras om detta, och kommissionen ska anta den lämpligaste åtgärden, dvs.

a) helt eller delvis återkalla de berörda specifikationerna från de publikationer där de är införda, eller ändra dem, efter samråd, när det gäller europeiska standarder, med den kommitté som inrättats genom direktiv 98/34/EG, eller

b) se över TSD:n i enlighet med artikel 7.

▼B

Artikel 13

Förfarande för EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning

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

2. När en motsvarande TSD så kräver ska bedömningen av en driftskompatibilitetskomponents överensstämmelse eller lämplighet för användning göras av det anmälda organ hos vilket tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombud har ansökt om bedömning.

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

4. Om varken tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombud har uppfyllt skyldigheterna i punkterna 1 och 3, ska 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 14 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 behöriga 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, ska 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 14.

Artikel 14

Driftskompatibilitetskomponenters icke-överensstämmelse med väsentliga krav

1. Om en medlemsstat konstaterar att en driftskompatibilitetskomponent som är försedd med EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning och som släppts ut på marknaden och används på avsett sätt troligen inte uppfyller de väsentliga kraven, ska medlemsstaten vidta alla nödvändiga åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess användning eller dra tillbaka den från marknaden. Medlemsstaten ska genast underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits och ange skälen till beslutet, samt särskilt ange om avvikelsen beror på

a) att de väsentliga kraven inte har uppfyllts,

▼B

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 ska så snart som möjligt samråda med de berörda parterna. Om kommissionen efter samrådet konstaterar att åtgärden är motiverad ska den genast underrätta den medlemsstat som har tagit initiativet och övriga medlemsstater om detta. Om kommissionen efter samrådet konstaterar att åtgärden inte är motiverad ska den genast underrätta den medlemsstat som har tagit initiativet och tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombud om detta. Om det beslut som avses i punkt 1 motiverats med att de europeiska specifikationerna är otillräckliga ska det förfarande som anges i artikel 12 tillämpas.

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

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

KAPITEL IV

DELSYSTEM

Artikel 15

Förfarande för att ta i bruk

1. Utan att det påverkar tillämpningen av kapitel V ska varje medlemsstat besluta om godkännande att ta i bruk de strukturella delsystem som ingår i järnvägssystemet och som är belägna eller används på dess territorium.

För detta ändamål ska medlemsstaterna vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att dessa 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 järnvägssystemet. De ska särskilt kontrollera

— dessa delsystems tekniska kompatibilitet med det system som de integreras i, och

— att integreringen av dessa delsystem är säker enligt artiklarna 4.3 och 6.3 i direktiv 2004/49/EG.

2. Det åligger varje medlemsstat att kontrollera att dessa delsystem innan de tas i bruk, i tillämpliga fall, är förenliga med relevanta TSD-föreskrifter om drift och underhåll.

▼B

3. Efter det att delsystemen tagits i bruk ska denna kontroll genomföras enligt följande:

a) För infrastrukturer, inom ramen för beviljandet och övervakning av säkerhetstillstånd i enlighet med artikel 11 i direktiv 2004/49/EG.

b) För fordon, inom ramen för beviljandet och övervakning av säkerhetsintyg i enlighet med artikel 10 i direktiv 2004/49/EG.

För detta ändamål ska de bedömnings- och kontrollförfaranden som anges i de relevanta strukturella och funktionella TSD:erna tillämpas.

Artikel 16

Fri rörlighet för delsystem

Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artikel 15.1 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 järnvägssystemet och som uppfyller de väsentliga kraven. En medlemsstat får i synnerhet inte kräva sådana kontroller som redan har utförts

— antingen inom ramen för förfarandet för EG-kontrollförklaring, vilket beskrivs närmare i bilaga V,

— eller i andra medlemsstater, före eller efter detta direktivs ikraftträdande, i syfte att kontrollera efterlevnaden av identiska krav i identiska driftsförhållanden.

Artikel 17

Överensstämmelse med TSD:er och nationella bestämmelser

1. Medlemsstaterna ska anse att de strukturella delsystem som ingår i järnvägssystemet 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 järnvägssystemet ska med beaktande av de väsentliga kraven kontrolleras på grundval av TSD:er, när sådana finns.

3. Medlemsstaterna ska utarbeta en förteckning för varje delsystem över de tekniska föreskrifter som tillämpas för att tillgodose de väsentliga kraven och denna förteckning ska överlämnas till kommissionen i det fall när

— relevant TSD saknas, eller

— ett undantag har anmälts enligt artikel 9, eller

— ett specialfall kräver tillämpning av tekniska föreskrifter som inte omfattas av relevant TSD.

▼B

Denna förteckning ska överlämnas antingen

— vid varje ändring i förteckningen över sådana tekniska föreskrifter som enligt artikel 16.3 i direktiv 96/48/EG och artikel 16.3 i direktiv 2001/16/EG skulle ha anmälts senast den 30 april 2005, eller

— efter det att undantaget meddelades, eller

— efter offentliggörandet av berörd TSD.

Vid detta tillfälle ska medlemsstaterna även utse de organ som med avseende på dessa tekniska föreskrifter ska ansvara för att genomföra det kontrollförfarande som avses i artikel 18.

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

Medlemsstaterna ska på begäran av kommissionen tillhandahålla de anmälda bestämmelserna i oavkortad lydelse. För att förhindra att nya hinder skapas och för att utveckla klassificeringen av nationella bestämmelser i enlighet med artikel 27 ska kommissionen övervaka medlemsstaternas införande av nya bestämmelser. Om kommissionen anser att en ny bestämmelse medför godtycklig diskriminering eller en dold begränsning av järnvägstransportverksamheten mellan medlemsstaterna ska ett beslut riktat till den berörda medlemsstaten antas enligt det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3.

Medlemsstaterna får välja att inte anmäla bestämmelser och begränsningar av strikt lokal karaktär. Medlemsstaterna ska i sådana fall uppge sådana bestämmelser och begränsningar i registren över infrastruktur som avses i artikel 35.

Medlemsstaterna ska se till att bindande tekniska bestämmelser i klara formuleringar som är begripliga för de berörda parterna, offentliggörs och hålls tillgängliga för alla infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och sökande av godkännande att ta i bruk.

Artikel 18

Förfarande för utfärdande av EG-kontrollförklaring

1. Vid utfärdandet av en EG-kontrollförklaring ska sökanden låta det anmälda organ som denna utser för ändamålet handlägga det förfarande för EG-kontroll som avses i bilaga VI. Sökanden får vara den upphandlande enheten eller konstruktören, eller deras i gemenskapen etablerade behöriga ombud.

2. Uppdraget för det anmälda organ som utsetts att utföra en EG-kontroll av ett delsystem ska börja på projekteringsskedet 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 ska integreras på grundval av de uppgifter som finns tillgängliga i relevant TSD och i de register som föreskrivs i artiklarna 34 och 35.

▼B

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

4. Det anmälda organet får utfärda delrapporter för att täcka vissa stadier i granskningsförfarandet eller vissa delar av delsystemet. I så fall ska förfarandet i bilaga VI tillämpas.

5. Om relevanta TSD:er så tillåter, får det anmälda organet utfärda kontrollintyg som gäller en serie delsystem eller vissa delar av dessa delsystem

Artikel 19

Delsystems icke-överensstämmelse med väsentliga krav

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 ska omedelbart informera kommissionen om de kompletterande kontroller som har begärts och redovisa skälen för dem. Kommissionen ska samråda med berörda parter.

3. Den medlemsstat som gjort denna begäran ska ange om den bristande uppfyllelsen av bestämmelserna i direktivet beror på följande:

a) Icke-överensstämmelse med de väsentliga kraven eller en TSD, eller felaktig tillämpning av en TSD. I detta fall ska 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 detta fall ska det förfarande för ändring av TSD:n som avses i artikel 7 gälla.

Artikel 20

Ibruktagande av befintliga delsystem efter modernisering eller ombyggnad

1. Vid modernisering eller ombyggnad ska den upphandlande enheten eller tillverkaren lämna in en beskrivning av projektet till den berörda medlemsstaten. Medlemsstaten ska behandla ärendet och med beaktande av den genomförandestrategi som anges i tillämplig TSD avgöra om arbetet är så omfattande att det krävs ett nytt godkännande för att ta delsystemet i bruk enligt detta direktiv.

▼B

Ett sådant nytt godkännande att ta i bruk ska krävas så snart den övergripande säkerhetsnivån för de berörda delsystemen kan påverkas negativt av det planerade arbetet. Om det behövs ett nytt godkännande ska medlemsstaten besluta om i vilken utsträckning TSD:erna behöver tillämpas på projektet.

Medlemsstaten ska fatta beslut senast fyra månader efter sökandens ingivande av den fullständiga beskrivningen.

2. När ett nytt godkännande krävs och om TSD:n inte tillämpas fullt ut ska medlemsstaterna anmäla följande information till kommissionen:

— Skälet till att TSD:n inte tillämpas fullt ut.

— De tekniska egenskaper som gäller i stället för TSD:n.

— De organ som beträffande de tekniska egenskaperna ska ansvara för genomförandet av det kontrollförfarande som avses i artikel 18.

3. Kommissionen ska överlämna den information som avses i punkt 2 till byrån, som ska offentliggöra den.

KAPITEL V

FORDON

Artikel 21

Godkännande att ta fordon i bruk

1. Innan ett fordon används i ett järnvägsnät ska den nationella säkerhetsmyndighet som har behörighet för järnvägsnätet lämna godkännande att ta fordonet i bruk om inte annat föreskrivs i detta kapitel.

2. För ett fordon som överensstämmer med TSD ska godkännande lämnas enligt artiklarna 22 eller 23.

3. För ett fordon som inte överensstämmer med TSD ska godkännande lämnas enligt artiklarna 24 eller 25.

4. För ett fordon som överensstämmer med en godkänd typ ska godkännande lämnas enligt artikel 26.

5. Ett godkännande som beviljats av en medlemsstat ska vara giltigt i alla övriga medlemsstater, utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 23 och 25 om kompletterande godkännanden. Medlemsstaterna ska genom att anta specifika nationella bestämmelser eller genom nationella bestämmelser om genomförandet av detta direktiv klargöra om kompletterande godkännanden är nödvändiga i enlighet med de relevanta bestämmelserna i artikel 23 när det gäller fordon som överensstämmer med TSD eller artikel 25 när det gäller fordon som inte överensstämmer med TSD.

6. Varje ansökan om godkännande att ta i bruk ska vara föremål för beslut från den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten i enlighet med artiklarna 22 och 23 eller artiklarna 24 och 25. I godkännandet att ta i bruk får villkor för användning och andra begränsningar anges.

▼B

7. Varje beslut om avslag som den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten fattar om ibruktagande av ett fordon ska vara vederbörligen motiverat. Den sökande ska ha rätt att, på vederbörligen motiverade grunder, inom en månad efter att denne mottagit det negativa beslutet, begära att den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten omprövar beslutet. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska därefter ha två månader på sig, räknat från och med mottagandet av överklagandet, för att fastställa eller återkalla sitt beslut. Om det negativa beslutet bekräftas ska den sökande ha rätt att, på vederbörligen motiverade grunder, begära att den överklagandeinstans som utsetts av den behöriga medlemsstaten enligt artikel 17.3 i direktiv 2004/49/EG omprövar beslutet. Medlemsstaterna får för detta överklagandeförfarande utse det regleringsorgan som tillsatts i enlighet med artikel 30 i direktiv 2001/14/EG.

8. Om ett beslut, som avses i artiklarna 23.7 och 25.5, inte har fattats av en behörig nationell säkerhetsmyndighet inom de angivna tidsfristerna, ska ibruktagandet av det berörda fordonet betraktas som godkänt efter en period på tre månader, räknat från den dag dessa tidsfrister löper ut. De godkännanden som beviljas på grundval av denna punkt är endast giltiga inom det järnvägsnätverk för vilket den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten inte fattat ett beslut inom de angivna tidsfristerna.

9. En nationell säkerhetsmyndighet som har för avsikt att återkalla ett godkännande att ta i bruk som denna nationella säkerhetsmyndighet själv beviljat, eller ett godkännande som sökanden beviljats enligt punkt 8, ska tillämpa det förfarande för översyn av säkerhetsintyg som avses i artikel 10.5 i direktiv 2004/49/EG eller, i förekommande fall, det förfarande för översyn av säkerhetstillstånd som avses i artikel 11.2 i samma direktiv.

10. Vid ett överklagandeförfarande får den behöriga överklagandeinstans som avses i punkt 7 begära ett utlåtande från byrån, vilket i så fall ska avges inom en månad efter att ansökan inlämnats och översändas till sökanden, den behöriga överklagandeinstansen och den behöriga nationella säkerhetsmyndighet som vägrat att bevilja godkännande.

11. Om det rör sig om fordon i trafik mellan en medlemsstat och ett tredjeland i ett järnvägsnät vars spårvidd är en annan än huvudjärnvägsnätet i gemenskapen och som får omfattas av ett undantag enligt artikel 9.5 eller som omfattas av specialfall, får de nationella bestämmelser som avses i artiklarna 22 och 24 omfatta internationella överenskommelser som är förenliga med gemenskapslagstiftningen.

12. Godkännande att ta fordon i bruk som beviljats före den 19 juli 2008, inbegripet godkännanden som beviljats med stöd av internationella avtal, framför allt RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) och RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), ska fortsätta att gälla på de villkor de ursprungligen beviljats. Denna bestämmelse har företräde framför artiklarna 22-25.

▼B

13. Medlemsstaterna får utfärda godkännande att ta i bruk som omfattar en serie fordon. I detta syfte ska den nationella säkerhetsmyndigheten informera den sökande om det förfarande som ska följas.

14. Godkännanden att ta i bruk som beviljats i enlighet med denna artikel ska inte påverka tillämpningen av andra villkor som ålagts järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare för drift av sådana fordon inom det relevanta järnvägsnätet i enlighet med artiklarna 9, 10 och 11 i direktiv 2004/49/EG.

Artikel 22

Första godkännande att ta i bruk fordon som överensstämmer med TSD

1. Denna artikel ska gälla fordon som överensstämmer med alla relevanta TSD:er som är i kraft vid tidpunkten för ibruktagandet, förutsatt att det i dessa TSD:er föreskrivs en betydande del av de väsentliga kraven och att den relevanta TSD:n ”Rullande materiel” har trätt i kraft och är tillämplig.

2. Det första godkännandet ska lämnas av en nationell säkerhetsmyndighet enligt följande:

a) Om ett fordons alla strukturella delsystem har godkänts i överensstämmelse med bestämmelserna i kapitel IV ska godkännande beviljas utan ytterligare kontroll.

b) När det gäller fordon som är försedda med alla nödvändiga EG-kontrollförklaringar enligt artikel 18 får de kriterier som en nationell säkerhetsmyndighet får kontrollera för utfärdandet av ett godkännande att ta i bruk endast avse följande aspekter:

— Teknisk kompatibilitet mellan fordonets berörda delsystem och deras säkra integrering i enlighet med artikel 15.1.

— Teknisk kompatibilitet mellan fordonet och det berörda järnvägsnätet.

— Nationella regler som är tillämpliga på öppna punkter.

— Nationella regler som är tillämpliga på de specialfall som är vederbörligen angivna i relevanta TSD:er.

Artikel 23

Kompletterande godkännande att ta i bruk fordon som överensstämmer med TSD

1. För fordon som helt överensstämmer med TSD:er och som täcker alla aspekter av de relevanta delsystemen utan specialfall och utan öppna punkter som uteslutande hänför sig till teknisk kompatibilitet mellan fordon och järnvägsnät, ska det inte krävas något kompletterande godkännande att ta i bruk så länge som de är i drift på TSD-förenliga järnvägsnät i de övriga medlemsstaterna eller uppfyller de villkor som fastställs i motsvarande TSD:er.

▼B

2. När det gäller fordon som tagits i bruk i enlighet med artikel 22, men som inte omfattas av punkt 1, ska medlemsstaterna besluta om kompletterande godkännanden ska krävas på deras territorium. I detta fall ska punkterna 3–7 tillämpas.

3. Den sökande ska till den nationella säkerhetsmyndigheten lämna in dokumentation om fordonet eller typen av fordon med uppgift om avsedd användning på järnvägsnätet. Dokumentationen ska innehålla följande information:

a) Dokumentation som styrker att järnvägsfordonet har erhållit godkännande i en annan medlemsstat i enlighet med artikel 22.

b) En kopia av de tekniska uppgifterna i enlighet med bilaga VI. För fordon som är utrustade med dataregistreringsutrustningar ska information om förfarandet för insamling av uppgifter anges, vilket ska ge möjlighet till avläsning och utvärdering, så länge som denna information inte harmoniseras av motsvarande TSD.

c) Registerposter som visar hur fordonet tidigare har underhållits och, i tillämpliga fall, de tekniska ändringar som gjorts efter godkännandet.

d) Belägg för tekniska och funktionella kännetecken som visar att fordonet är kompatibelt med infrastrukturerna och de fasta installationerna, inbegripet klimatförhållandena, systemet för kraftförsörjning, trafikledning och signalering, spårvidd och infrastrukturprofil, högsta tillåtna axellast och andra begränsningar hos järnvägsnätet.

4. De kriterier som en nationell säkerhetsmyndighet ska kontrollera får endast gälla följande aspekter:

— Teknisk kompatibilitet mellan fordonet och det berörda järnvägsnätet, inbegripet de nationella bestämmelser som är tillämpliga på de öppna punkter som behövs för att säkerställa denna kompatibilitet.

— De nationella bestämmelser som är tillämpliga på de specialfall som är vederbörligen angivna i relevanta TSD:er.

5. Den nationella säkerhetsmyndigheten får begära att ytterligare information ska lämnas, att riskanalyser ska genomföras enligt artikel 6.3 a i direktiv 2004/49/EG eller att järnvägsnätet ska testas för att kontrollera de kriterier som det hänvisas till i punkt 4. Efter antagandet av det referensdokument som avses i artikel 27 i detta direktiv får den nationella säkerhetsmyndigheten dock endast genomföra sådan kontroll på grundval av de nationella bestämmelser som hänför sig till grupp B eller C i det dokumentet.

6. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska efter samråd med sökanden definiera tilläggsinformationens räckvidd och innehåll, begärda riskanalyser eller tester. Infrastrukturförvaltaren ska i samråd med sökanden på alla sätt bemöda sig om för att se till att eventuella tester kan äga rum inom tre månader efter sökandens begäran. I förekommande fall ska den nationella säkerhetsmyndigheten vidta åtgärder för att säkerställa att testerna kan genomföras.

▼B

7. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska besluta om alla ansökningar om godkännande att ta i bruk som har lämnats in i enlighet med denna artikel så snart som möjligt och senast

a) två månader efter det att den tekniska dokumentation som avses i punkt 3 har lämnats in,

b) i tillämpliga fall en månad efter det att de kompletterande upplysningar som den nationella säkerhetsmyndigheten begärt har lämnats in,

c) i tillämpliga fall en månad efter det att resultaten av de prover som den nationella säkerhetsmyndigheten har begärt har lämnats in.

Artikel 24

Första godkännande att ta i bruk fordon som inte överensstämmer med TSD

1. Denna artikel ska tillämpas för fordon som inte överensstämmer med alla relevanta TSD:er som är i kraft vid den tidpunkt när det tas i bruk, inbegripet fordon som omfattas av undantag, eller om en betydande del av de väsentliga kraven inte föreskrivs i en eller flera TSD:er.

2. Det första godkännandet ska utfärdas av en nationell säkerhetsmyndighet enligt följande:

— För de tekniska aspekter som täcks av en TSD, om detta förekommer, ska EG-kontrollförfarandet tillämpas.

— För övriga tekniska aspekter ska nationella bestämmelser som anmälts enligt artikel 17.3 i detta direktiv och enligt artikel 8 i direktiv 2004/49/EG tillämpas.

Detta första godkännande ska endast vara giltigt på järnvägsnätet i den medlemsstat som utfärdar det.

Artikel 25

Kompletterande godkännande att ta i bruk fordon som inte överensstämmer med TSD

1. När det gäller fordon för vilka godkännande att ta i bruk beviljats i en medlemsstat i enlighet med artikel 21.12 eller artikel 24 kan andra medlemsstater besluta i enlighet med denna artikel huruvida kompletterande godkännande att ta i bruk krävs på deras territorium.

2. Sökanden ska till den nationella säkerhetsmyndigheten överlämna ett dokument med tekniska uppgifter om fordonet eller fordonstypen tillsammans med detaljer om planerad användning på järnvägsnätet. Dokumentet med tekniska uppgifter ska innehålla följande information:

a) Dokumentation som styrker att ibruktagandet av fordonet har godkänts i en annan medlemsstat tillsammans med dokumentation om det förfarande som följts för att visa att fordonet uppfyller gällande säkerhetsbestämmelser, inbegripet, i förekommande fall, information om undantag som innehas eller har beviljats i enlighet med artikel 9.

▼B

b) Tekniska data, underhållsprogram och funktionella kännetecken. För fordon som är utrustade med dataregistreringsutrustningar ska detta inbegripa information om förfarandet för insamling av uppgifter vilken ska ge möjlighet till avläsning och utvärdering i enlighet med artikel 20.2 c i direktiv 2004/49/EG.

c) Registerposter över fordonets driftshistoria, underhåll och, i förekommande fall, de tekniska ändringar som genomförts efter godkännandet.

d) Belägg för tekniska och funktionella kännetecken som visar att fordonet är kompatibelt med infrastrukturerna och de fasta installationerna, inbegripet klimatförhållandena, systemet för kraftförsörjning, trafikledning och signalering, spårvidd och infrastrukturprofil, högsta tillåtna axellast och andra begränsningar hos järnvägsnätet.

3. Den information som avses i punkterna 2 a och b får inte ifrågasättas av den nationella säkerhetsmyndigheten utom när myndigheten kan påvisa, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 16, att en betydande säkerhetsrisk föreligger. Efter antagandet av det referensdokument som avses i artikel 27 får inte den nationella säkerhetsmyndigheten med avseende på detta åberopa någon grupp A-regel som förtecknas i det dokumentet.

4. Den nationella säkerhetsmyndigheten får begära att ytterligare information ska lämnas, att riskanalyser ska genomföras enligt artikel 6.3 a i direktiv 2004/49/EG eller att järnvägsnätet ska testas för att få bekräftelse på att den information som avses i punkt 2 c och d i denna artikel uppfyller de gällande nationella bestämmelser som anmälts till kommissionen i enlighet med artikel 8 i direktiv 2004/49/EG eller med artikel 17 i detta direktiv. Efter antagandet av det referensdokument som avses i artikel 27 i detta direktiv får den nationella säkerhetsmyndigheten dock endast genomföra sådan kontroll på grundval av de nationella bestämmelser som hänför sig till grupp B eller C som förtecknas i det dokumentet.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska efter samråd med sökanden definiera tilläggsinformationens räckvidd och innehåll, begärda riskanalyser eller tester. Infrastrukturförvaltaren ska i samråd med sökanden på alla sätt anstränga sig för att se till att eventuella tester kan äga rum inom tre månader efter sökandens begäran. I förekommande fall ska den nationella säkerhetsmyndigheten vidta åtgärder för att säkerställa att testerna kan genomföras.

5. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska besluta om alla ansökningar om godkännande att ta i bruk som har lämnats i enlighet med denna artikel så snart som möjligt och senast

a) fyra månader efter det att det dokument med tekniska uppgifter som avses i punkt 2 har lämnats in,

▼B

b) i tillämpliga fall två månader efter det att de kompletterande upplysningar eller de riskanalyser som den nationella säkerhetsmyndigheten begärt enligt punkt 4 har lämnats in,

c) i tillämpliga fall två månader efter det att resultaten av de tester som den nationella säkerhetsmyndigheten har begärt enligt punkt 4 har lämnats in.

Artikel 26

Godkännande för fordonstyper

1. Medlemsstaterna får utfärda godkännanden för fordonstyper.

2. Om medlemsstaterna godkänner ett fordon, ska de dock samtidigt godkänna fordonstypen.

3. Ett fordon som överensstämmer med en typ som redan godkänts i en medlemsstat ska utan ytterligare kontroll godkännas av denna medlemsstat på grundval av en förklaring om överensstämmelse med denna typ inlämnad av sökanden. Vid ändring av de relevanta bestämmelserna i TSD:er och nationella bestämmelser på grundval av vilka en fordonstyp godkänts ska medlemsstaterna dock besluta om redan beviljade typgodkännanden ska förbli giltiga eller måste förnyas. De kriterier som en nationell säkerhetsmyndighet får kontrollera vid förnyat typgodkännande får endast avse de ändrade bestämmelserna. Förnyandet av typgodkännandet påverkar inte fordonsgodkännanden som redan beviljats på grundval av tidigare godkända typer.

4. Utformningen av försäkran om typöverensstämmelse ska antas av kommissionen senast den 19 juli 2009 på grundval av ett förslag från byrån och i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3.

5. Försäkran om typöverensstämmelse ska fastställas i enlighet med följande:

a) För fordon som överensstämmer med TSD i enlighet med kontrollförfarandena i relevant TSD:er.

b) För fordon som inte överensstämmer med TSD i enlighet med kontrollförfarandena i modulerna D eller E i beslut 93/465/EEG. I förekommande fall får kommissionen anta ett ad hoc-kontrollförfarande i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3.

6. Sökanden får begära typgodkännande i flera medlemsstater samtidigt. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska i detta fall samarbeta för att underlätta förfarandet och minimera den administrativa insatsen.

7. Typgodkännanden ska registreras i det europeiska registret för godkända typer av fordon som avses i artikel 34. Det ska av registret framgå i vilken eller vilka medlemsstater som ett fordon är godkänt.

▼B

Artikel 27

Klassificering av de nationella bestämmelserna

1. I syfte att underlätta förfarandet för godkännande att ta i bruk fordon som avses i artikel 25 ska de nationella bestämmelserna klassificeras i enlighet med bilaga VII.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 30.3 ska byrån senast den 19 januari 2009 se över parametrarna i avsnitt 1 i bilaga VII och utfärda de rekommendationer till kommissionen som den anser lämpliga.

3. Byrån ska utarbeta en rekommendation till referensdokument med uppgifter om samtliga nationella bestämmelser som medlemsstaterna tillämpar i fråga om ibruktagande av fordon. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta med byrån om denna uppgift.

4. Kommissionen ska anta referensdokumentet, och eventuella beslut om att uppdatera det dokumentet, på grundval av byråns rekommendation och i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3.

KAPITEL VI

ANMÄLDA ORGAN

Artikel 28

Anmälda organ

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

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

3. En medlemsstat ska upphäva godkännandet av ett organ om det inte längre uppfyller de kriterier som anges i bilaga VIII. Medlemsstaten ska 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 kriterierna som anges i bilaga VIII, ska kommissionen samråda med de berörda parterna. Kommissionen ska informera den sistnämnda medlemsstaten om vilka ändringar som är nödvändiga för att det anmälda organet ska kunna behålla den ställning som det tilldelats.

▼B

5. Kommissionen ska inrätta en samordningsgrupp för anmälda organ (nedan kallad *samordningsgruppen*), som ska diskutera alla frågor som gäller tillämpningen av förfarandena för bedömning av överensstämmelse och lämplighet för användning som avses i artikel 13 och av kontrollförfarandet som avses i artikel 18 eller avseende tillämpningen av relevanta TSD:er. Företrädare för medlemsstaterna får delta i samordningsgruppens överläggningar som observatörer.

Kommissionen och observatörerna ska informera den kommitté som avses i artikel 29 om samordningsgruppens arbete. Kommissionen ska när så är lämpligt, föreslå de åtgärder som är nödvändiga för att avhjälpa problemen. Vid behov ska samordningen med de anmälda organen genomföras i enlighet med artikel 30.4.

6. Den första av de rapporter som avses i artikel 39 ska även innehålla en utvärdering av genomförandet av de kriterier som anges i bilaga VIII och vid behov förslag till lämpliga åtgärder.

KAPITEL VII

KOMMITTÉ OCH ARBETSPROGRAM

Artikel 29

Kommittéförfarande

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

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

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

Den tidsfrist som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG ska vara tre månader.

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

5. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1, 5a.2, 5a.4 och 5a.6 samt artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Artikel 30

Kompletterande uppgifter

1. Kommissionen får förelägga kommittén alla frågor som rör genomförandet av detta direktiv. Om så är nödvändigt, ska kommissionen anta en rekommendation om genomförande i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 29.2.

▼B

2. Kommittén får diskutera alla frågor som rör driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet, inbegripet frågor som hänger samman med driftskompatibiliteten mellan järnvägssystemet i gemenskapen och järnvägssystemet i tredjeländer.

3. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, avseende antagande av bilagorna II-IX, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 29.4.

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

Artikel 31

Arbetsprogram

1. Kommissionen ska upprätta ett arbetsprogram i vilket man beaktar utvidgningen av tillämpningsområdet enligt artikel 8, ändringen av TSD:er enligt artikel 6.1 och kommissionens övriga skyldigheter enligt detta direktiv. Kommissionen ska hålla kommittén fullständigt underrättad om och involverad i upprättandet och uppdateringen av programmet.

2. Arbetsprogrammet ska innehålla följande steg:

a) En modell utarbetas för gemenskapens järnvägssystem med utgångspunkt i ett förslag från byrån och grundad på en förteckning över delsystemen (bilaga II), för att garantera enhetlighet mellan olika TSD:er; modellen måste i synnerhet innehålla systemets grundläggande delar och deras gränssnitt och ska tjäna som referens för avgränsningen av respektive TSD:s tillämpningsområde.

b) En mall för utarbetande av TSD:er utarbetas.

c) En metod för kostnadsnyttoanalys av de lösningar som anges i TSD:erna utarbetas.

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

e) Grundparametrar för varje TSD fastställs.

f) Förslagen till standardiseringsprogram godkänns.

g) Övergångsperioden mellan tidpunkten för ikraftträdandet av direktiv 2004/50/EG, och offentliggörandet av TSD:erna administreras och det referenssystem som avses i artikel 36 antas.

▼B

KAPITEL VIII

REGISTER ÖVER JÄRNVÄGSNÄT OCH FORDON

Artikel 32

Fordonsnummersystem

1. Ett fordon som tas i bruk i gemenskapens järnvägssystem ska vara försett med ett europeiskt fordonsnummer, som det ska tilldelas när det första godkännandet att ta i bruk utfärdas.

2. Den som har ansökt om det första godkännandet ska vara ansvarig för att det berörda fordonet märks med sitt tilldelade europeiska fordonsnummer.

3. Det europeiska fordonsnumret ska specificeras i TSD:n ”Drift och trafikledning”.

4. Ett fordon får tilldelas ett europeiskt fordonsnummer endast en gång, såvida inte annat anges i TSD:n ”Drift och trafikledning”.

5. När det gäller fordon som går i trafik eller avses att gå i trafik från eller till tredjeländer i vilka spårvidden är en annan än på gemenskapens huvudjärnvägsnät får medlemsstaterna utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 acceptera fordon som är klart identifierade enligt ett annat kodsystem.

Artikel 33

Nationella fordonsregister

1. Varje medlemsstat ska föra register över järnvägsfordon som är godkända på dess territorium. Registret ska uppfylla följande kriterier:

a) Registret ska följa de gemensamma specifikationer som anges i punkt 2.

b) Registret ska hållas uppdaterat av ett organ som ska vara oberoende i förhållande till alla järnvägsföretag.

c) Registret ska vara tillgängligt för de säkerhetsmyndigheter och undersökningsorgan som utses enligt artiklarna 16 och 21 i direktiv 2004/49/EG; det ska likaså, vad avser alla legitima förfrågningar, vara tillgängligt för de regleringsorgan som utses enligt artikel 30 i direktiv 2001/14/EG samt för byrån, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt personer eller organisationer som registrerar fordon eller förekommer i registret.

2. De gemensamma specifikationerna för registret ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3, på grundval av det förslag till specifikationer som utarbetas av byrån. Förslaget till specifikationer ska omfatta innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftssätt inbegripet arrangemang för datautbyte samt regler för inmatning av och åtkomst till data. För varje fordon ska registret innehålla åtminstone följande uppgifter:

a) Det europeiska fordonsnumret.

b) Hänvisningar till EG-kontrollförklaringen och utfärdande myndighet.

▼B

c) Hänvisningar till det europeiska register över tillåtna fordonstyper som avses i artikel 34.

d) Uppgifter om fordonets ägare och fordonsinnehavare.

e) Begränsningar i villkoren för fordonets användning.

f) Uppgift om vilken enhet som ansvarar för underhållet.

3. Registreringsinnehavaren ska omedelbart anmäla eventuella ändringar av uppgifter i det nationella fordonsregistret, skrotning av fordon eller sitt beslut om att den inte längre tänker registrera fordonet till myndigheten i medlemsstater där fordonet erhållit godkännande.

4. Så länge som medlemsstaternas nationella fordonsregister inte är sammanlänkade, ska varje medlemsstat i fråga om uppgifter som berör medlemsstaten uppdatera sitt register med de ändringar som en annan medlemsstat gjort i sitt register.

5. När det gäller fordon som tas i bruk för första gången i ett tredjeland och som i en medlemsstat godkänns för ibruktagande på dess territorium ska den medlemsstaten se till att de uppgifter som anges i artikel 2 d–f kan hämtas i det nationella fordonsregistret. Sådana uppgifter som avses i artikel 2 f får ersättas med säkerhetskritiska uppgifter avseende underhållsplaneringen.

Artikel 34

Europeiskt register över godkända typer av fordon

1. Byrån ska upprätta och föra ett register över alla typer av järnvägsfordon för vilka medlemsstaterna godkänt ibruktagande på gemenskapens järnvägsnät. Registret ska uppfylla följande kriterier:

a) Registret ska vara offentligt och åtkomligt på elektronisk väg.

b) Registret ska följa de gemensamma specifikationer som anges i punkt 4.

c) Registret ska vara sammanlänkat med alla nationella fordonsregister.

2. Registret ska innehålla följande uppgifter om varje typ av fordon:

a) Fordonstypens tekniska egenskaper enligt de relevanta TSD:erna.

b) Tillverkarens namn.

c) Datum, referenser och utfärdarmedlemsstat för de på varandra följande godkännandena för denna typ av fordon, inbegripet eventuella restriktioner eller återkallanden.

▼B

3. När det typgodkännande beviljas, ändras, tillfälligt dras tillbaka eller återkallas i en medlemsstat, ska denna medlemsstats nationella säkerhetsmyndighet underrätta byrån, så att byrån kan uppdatera registret.

4. De gemensamma specifikationerna för registret ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3 på grundval av det förslag till specifikationer som byrån ska utarbeta. Förslaget till specifikationer ska omfatta innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftssätt samt regler för inmatning av och åtkomst till data.

Artikel 35

Register över infrastruktur

1. Varje medlemsstat ska se till att ett register över infrastrukturerna offentliggörs och uppdateras på grundval av de uppdateringsintervall som avses i punkt 2. Detta register ska, 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:er. I varje TSD ska därför noggrant anges vilka uppgifter som ska föras in i registret över infrastrukturerna.

2. Byrån ska utarbeta ett förslag till specifikationer för detta register när det gäller dess uppställning och format, dess uppdateringsintervall och användningsinstruktioner, med beaktande av en lämplig övergångstid för den infrastruktur som tagits i bruk före ikraftträdandet av det här direktivet. Kommissionen ska anta specifikationerna i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3.

KAPITEL IX

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

Artikel 36

Förslag till referenssystem

1. På grundval av uppgifter som lämnas av medlemsstaterna enligt artikel 17.3 i detta direktiv samt branschens tekniska dokument och relevanta internationella avtal ska byrån i enlighet med artiklarna 3 och 12 i förordning (EG) nr 881/2004 utarbeta ett förslag till referenssystem med de tekniska föreskrifter som säkerställer den nuvarande graden av driftskompatibilitet mellan de järnvägsnät och fordon som kommer att ingå i detta direktivs tillämpningsområde enligt artikel 1 i detta direktiv. Vid behov ska kommissionen anta referenssystemet enligt det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3 i detta direktiv.

▼B

2. Sedan detta referenssystem antagits ska medlemsstaterna informera kommissionen om de har för avsikt att anta nationella bestämmelser eller utveckla sådana projekt inom sitt territorium som avviker från referenssystemet.

KAPITEL X

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 37

Motivering

Beslut som fattas i enlighet med detta direktiv och som avser bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning, kontroll av delsystem i järnvägssystemet samt beslut som fattas i enlighet med artiklarna 7, 12, 14 och 19 ska motiveras noggrant. Besluten ska snarast delges den berörda parten med angivande av vilka möjligheter till överklagande som finns enligt den berörda medlemsstatens gällande lagstiftning och vilka tidsfrister som gäller för dessa överklaganden.

Artikel 38

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att rätta sig efter artikel 1, artikel 2, artikel 4.2, artikel 5.2, 5.5, 5.6 och 5.8, artikel 6.1, 6.2, 6.3, 6.9, och 6.10, artiklarna 7, 8 och 9, artikel 11.4 och 11.5, artikel 12, artikel 13.5, artiklarna 15, 16 och 17, artikel 18.1, 18.2, 18.4 och 18.5, artikel 19.3, artiklarna 20-27, artikel 28.4 och 28.6, artiklarna 32-35 samt bilagorna I–IX senast den 19 juli 2010. De ska genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

2. Skyldigheterna att införliva och genomföra kapitel IV, V, VII och VIII i detta direktiv ska inte gälla Republiken Cypern och Republiken Malta, så länge som inget järnvägssystem upprättats på deras territorium.

Så snart ett offentligt eller privat organ officiellt ansöker om att få anlägga en järnvägslinje som är avsedd att drivas av ett eller flera järnvägsföretag ska de berörda medlemsstaterna emellertid anta lagstiftning för att genomföra de kapitel som avses i första stycket senast ett år efter mottagandet av ansökan.

▼B

Artikel 39

Rapporter och information

1. Kommissionen ska vart tredje år och första gången den 19 juli 2011 överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om de framsteg som gjorts beträffande driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet. Denna rapport ska även innehålla en analys av de fall som avses i artikel 9.

2. Kommissionen ska senast den 19 juli 2013 offentliggöra en rapport med en analys av tillämpningen av kapitel V och av förbättringarna när det gäller korsacceptans för järnvägsfordon i gemenskapen med avseende på tid och kostnader som de sökande måste lägga ned på förfarandena. Rapporten ska vid behov även omfatta en bedömning av effekterna av olika alternativ för ytterligare förenklingar av förfarandena för godkännande av fordon. I sådana fall ska flera alternativ när det gäller samarbetet mellan nationella säkerhetsmyndigheter och byrån analyseras.

3. Byrån ska utarbeta och regelbundet uppdatera ett hjälpmedel som, på en medlemsstats eller kommissionens begäran, kan ge konkret information om nivån beträffande driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet. Till detta hjälpmedel ska uppgifterna i de register som avses i artiklarna 33, 34 och 35 användas.

Artikel 40

Upphävande

Direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG ska upphöra att gälla den 19 juli 2010 utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter vad avser tidsfrister för införlivande i nationell lagstiftning och för tillämpning av dessa direktiv.

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

Artikel 14 i direktiv 2004/49/EG ska upphöra att gälla den 19 juli 2008.

Artikel 41

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 42

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

▼B

BILAGA I

TILLÄMPNINGSOMRÅDE

1. **Det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik**

1.1 *Järnvägsnät*

Järnvägsnätet för det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik utgörs av de konventionella linjer i det transeuropeiska transportnät som fastställs i beslut nr 1692/96/EG.

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

— Linjer avsedda för persontrafik.

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

— Linjer särskilt utformade eller ombyggda för godstrafik.

— Knutpunkter för persontrafik.

— Knutpunkter för godstrafik, inklusive intermodala terminaler.

— Linjer som sammanbinder de uppräknade delarna.

Järnvägsnätet omfattar systemen för trafikledning, lokalisering och navigering: tekniska installationer för databehandling och telekommunikation för fjärrtrafik med passagerare och gods på detta järnvägsnät för att garantera säker och samstämd drift av järnvägsnätet och effektiv trafikledning.

1.2 *Fordon*

Det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik ska omfatta alla fordon som kan förväntas trafikera hela eller delar av det transeuropeiska järnvägsnätet för konventionell trafik, bland annat

— motorvagnståg med el- eller förbränningsmotordrift,

— dragfordon med el- eller förbränningsmotordrift,

— personvagnar,

— godsvagnar, inbegripet fordon utformade för transport av lastbilar.

Mobil utrustning för uppbyggnad och underhåll av järnvägsinfrastruktur kan ingå.

Var och en av kategorierna ovan kan delas in i

— fordon för internationell användning,

— fordon för nationell användning.

2. **Det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetstrafik**

2.1 *Järnvägsnät*

Järnvägsnätet för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetstrafik utgörs av den infrastruktur av höghastighetslinjer i det transeuropeiska transportnätet som fastställs i beslut nr 1692/96/EG.

▼B

Järnvägslinjer för höghastighetstrafik omfattar

— linjer som särskilt konstruerats för höghastighetstrafik och som utrustats för hastigheter på i allmänhet 250 km/tim eller däröver,

— linjer som särskilt byggts om för höghastighetstrafik och som utrustats för hastigheter på cirka 200 km/tim,

— linjer som särskilt byggts om för höghastighetstrafik och som har en specifik karaktär till följd av topografi, höjdskillnader eller stadsbebyggelse, där hastigheten måste anpassas från fall till fall. Denna kategori omfattar också linjer som utgör förbindelser mellan höghastighetsjärnvägsnät och konventionella järnvägsnät, genomgångsspår på stationer, spår för tillträde till terminaler, lokstallar etc., vilka trafikeras med konventionell hastighet av höghastighetståg.

Järnvägsnätet omfattar systemen för trafikledning, lokalisering och navigering, tekniska installationer för databehandling och telekommunikation för trafik på dessa linjer för att garantera säker och samstämd drift av järnvägsnätet och effektiv trafikledning.

2.2 *Fordon*

Det transeuropeiska systemet för höghastighetstrafik ska omfatta fordon konstruerade för att framföras

— med en hastighet på minst 250 km/tim på de linjer som särskilt anläggs för höghastighetstrafik, samtidigt som det under lämpliga förhållanden ska vara möjligt att uppnå hastigheter på över 300 km/tim, eller

— med en hastighet på omkring 200 km/tim på linjerna i punkt 2.1 vid kompatibilitet med dessa linjers prestanda.

Dessutom ska fordon utformade för att framföras med en högsta hastighet under 200 km/tim, som kan förväntas trafikera hela eller delar av det transeuropeiska höghastighetsjärnvägsnätet, om de är kompatibla med detta järnvägsnäts prestanda, uppfylla kraven för säker trafik på detta järnvägsnät. Därför ska i TSD:erna för konventionella fordon specificeras krav för säker trafik med konventionella fordon på höghastighetsjärnvägsnät.

3. Kompatibilitet hos järnvägssystemet

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

4. Utvidgning av tillämpningsområdet

4.1 *Underkategorier av järnvägsnät och fordon*

Tillämpningsområdet för TSD:erna ska successivt utvidgas till att omfatta hela det järnvägssystem som avses i artikel 1.4. För att på ett kostnadseffektivt sätt åstadkomma driftskompatibilitet ska det vid behov skapas ytterligare underkategorier för alla kategorier av järnvägsnät och fordon som anges i denna bilaga. Om så är nödvändigt kan de funktionella och tekniska specifikationerna i artikel 5.3 variera efter underkategori.

▼B

4.2 *Kostnadsskydd*

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

— Kostnaden för den föreslagna åtgärden.

— Fördelar för driftskompatibiliteten med en utvidgning av tillämpningsområdet till särskilda underkategorier av järnvägsnät och fordon.

— Minskade kapitalkostnader och utgifter genom stordriftsfördelar och bättre utnyttjande av fordon.

— Minskade investeringar och underhålls- och driftskostnader genom ökad konkurrens mellan tillverkare och underhållsföretag.

— Miljöfördelar genom tekniska förbättringar av järnvägssystemet.

— Ökad driftssäkerhet.

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

▼M2

BILAGA II

DELSYSTEM

1. **Förteckning över delsystemen**

Med avseende på tillämpningen av detta direktiv indelas järnvägssystemet i delsystem, som motsvarar antingen

a) strukturellt definierade områden som

— infrastruktur,

— energi,

— markbaserad trafikstyrning och signalering,

— fordonsbaserad trafikstyrning och signalering,

— rullande materiel, eller

b) funktionellt definierade områden som

— drift och trafikledning,

— underhåll,

— telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik.

2. **Beskrivning av delsystemen**

För varje delsystem eller del av ett delsystem ska byrån vid utarbetandet av motsvarande TSD-förslag lägga fram ett förslag till förteckning över de driftskompabilitetskomponenter och aspekter som har anknytning till driftskompatibiliteten. Utan att det påverkar valet av vissa aspekter eller driftskompatibilitetskomponenter, eller den ordning i vilken delsystemen anpassas till TSD:er, ska delsystemen särskilt inbegripa följande:

2.1 *Infrastruktur*

Spår, spårväxlar, 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, inklusive kontaktledningar, och den markbaserade delen av systemet för mätning av strömförbrukningen.

2.3 *Markbaserad trafikstyrning och signalering*

All markbaserad utrustning som är nödvändig för att säkerställa säkerhet, styrning och kontroll för trafiken med tåg för vilka godkännande att trafikera järnvägsnätet har utfärdats.

2.4 *Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering*

All fordonsbaserad utrustning som är nödvändig för att säkerställa säkerhet, styrning och kontroll för trafiken med tåg för vilka godkännande att trafikera järnvägsnätet har utfärdats.

▼**M2**

2.5 *Drift och trafikledning*

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

De yrkeskvalifikationer som kan krävas för gränsöverskridande trafik.

2.6 *Telematikapplikationer*

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

a) Applikationer som ingår i servicen till passagerarna, bland annat system som ger 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, reservering, betalnings- och faktureringssystem, anslutningssamordning med andra transportsätt, utfärdande av elektroniska följedokument.

2.7 *Rullande materiel*

Strukturen, styr- och kontrollsystem för all tågutrustning, strömavtagarsystem, drivsystem och energiomvandlingssystem, fordonsbaserad utrustning för mätning av strömförbrukning, bromssystem, koppel, löpverk (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.

2.8 *Underhåll*

Förfaranden, utrustning, enheter för underhållslogistik, resurser som medger utförande av obligatoriskt avhjälpande och förebyggande underhåll som krävs för att säkerställa driftskompatibiliteten i järnvägssystemet och garantera nödvändiga prestanda.

▼B

BILAGA III

VÄSENTLIGA KRAV

1. **Allmänna krav**

1.1 *Säkerhet*

1.1.1 Utformning, uppbyggnad eller tillverkning samt underhåll och övervakning av säkerhetskritiska komponenter och särskilt av komponenter som är av betydelse för att tågens framförande ska ske på ett sätt som garanterar en säkerhetsnivå motsvarande de mål som ställts upp för järnvägsnätet, också i vissa angivna situationer med begränsad drift.

1.1.2 Parametrar som avser kontaktytan hjul–räls ska uppfylla de kriterier för körstabilitet som är nödvändiga för att garantera säker trafik vid högsta tillåtna hastighet. Bromsutrustningens parametrar måste garantera att det är möjligt att stanna inom given bromssträcka vid högsta tillåtna hastighet.

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

1.1.4 Fasta installationer och rullande materiel ska 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 ska vara så utformade att de är ofarliga att använda och inte medför någon hälso- eller säkerhetsrisk för användarna vid en förutsägbar användning, även i strid med anvisningarna.

1.2 *Tillförlitlighet och tillgänglighet*

Övervakning och underhåll av fasta eller rörliga komponenter som ingår i tågtrafiken ska 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 ska väljas, iordningställas och användas på så sätt att utsläpp av rök eller gaser som är skadliga och farliga begränsas, särskilt i händelse av brand.

1.4 *Miljöskydd*

1.4.1 Den miljöpåverkan som anläggning och drift av järnvägssystemet medför ska bedömas och beaktas vid utformningen av detta system i enlighet med gällande gemenskapsbestämmelser.

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 ska utformas och byggas på så sätt att de är elektromagnetiskt kompatibla med installationer och utrustning samt allmänna och privata järnvägsnät med vilka det föreligger risk för interferens.

▼M4

1.4.4 Konstruktionen och driften av järnvägssystemet får inte leda till en oacceptabel bullernivå:

— i områden nära järnvägsinfrastruktur, enligt definitionen i artikel 3 i direktiv 2012/34/EU, och

— i förarhytten.

▼B

1.4.5 Ett normalt underhållet järnvägssystem får inte ge upphov till markvibrationer som är oacceptabla för verksamhet och omgivningar som ligger nära infrastrukturen.

1.5 *Teknisk kompatibilitet*

Infrastrukturens och de fasta installationernas tekniska egenskaper ska vara kompatibla inbördes och med de tekniska egenskaperna hos tåg som ska trafikera järnvägssystemet.

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

▼M3

1.6 *Tillgänglighet*

1.6.1 Delsystemen ”infrastruktur” och ”rullande materiel” ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet på ett sådant sätt att tillgänglighet för dem säkerställs på lika villkor som för andra genom förebyggande eller avlägsnande av hinder och genom andra lämpliga åtgärder. Detta ska omfatta projektering, uppbyggnad, modernisering, ombyggnad, underhåll och drift av relevanta delar av de delsystem till vilka allmänheten har tillträde.

1.6.2 Delsystemen ”drift” och ”telematikapplikationer avsedda för persontrafik” måste tillhandahålla den funktionalitet som krävs för att underlätta tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet på ett sådant sätt att tillgänglighet för dem säkerställs på lika villkor som för andra genom förebyggande eller avlägsnande av hinder och genom andra lämpliga åtgärder.

▼B

2. **Särskilda krav för varje delsystem**

2.1 *Infrastruktur*

2.1.1 Säkerhet

Lämpliga åtgärder ska vidtas för att hindra oönskat tillträde till eller intrång i installationerna.

Åtgärder ska vidtas för att begränsa den olycksrisk människor utsätts för, särskilt när tåg passerar stationer.

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

Lämpliga åtgärder ska vidtas för att ta hänsyn till de särskilda säkerhetsförhållandena i långa tunnlar och viadukter.

▼M3

2.1.2 Tillgänglighet

2.1.2.1 Delsystem för infrastruktur som allmänheten har tillträde till ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet i enlighet med punkt 1.6.

▼B

2.2 *Energi*

2.2.1 Säkerhet

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

2.2.2 Miljöskydd

Driften av försörjningssystemen för elenergi eller bränsle får inte påverka miljön utöver angivna gränsvärden.

2.2.3 Teknisk kompatibilitet

Försörjningssystemen för elenergi eller bränsle ska

— möjliggöra för tågen att uppnå angivna prestanda,

— beträffande elenergi, vara kompatibla med de strömavtagare som är installerade på tågen.

2.3 *Trafikstyrning och signalering*

2.3.1 Säkerhet

Anläggningar och åtgärder för trafikstyrning och signalering ska möjliggöra tågtrafik med en säkerhetsnivå som motsvarar de mål som fastställts för järnvägsnätet. Systemen för trafikstyrning och signalering bör medge fortsatt säker trafik för tåg med tillstånd att framföras 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 trafikstyrning och signalering införts, ska anpassas så att de kan användas med dessa system.

Utrustning för trafikstyrning och signalering som installeras i tågförarhytterna ska möjliggöra normal drift under angivna förhållanden i hela järnvägssystemet.

2.4 *Rullande materiel*

2.4.1 Säkerhet

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

Den elektriska utrustningen får inte försämra säkerheten och funktionen hos trafikstyrnings- och signalanläggningarna.

Bromsteknik och bromskrafter ska vara förenliga med spårens, konstbyggnadernas och signalsystemens utformning.

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

▼B

Det ska 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 för på- och avstigning ska vara försedda med lås- och öppningssystem som garanterar passagerarnas säkerhet.

Det ska finnas tydligt markerade nödutgångar.

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

Ett absolut krav är att tågen ska vara utrustade med ett nödbelysningssystem som är tillräckligt ljusstarkt och som har tillräcklig varaktighet.

Tågen ska vara utrustade med en högtalaranläggning som möjliggör för tågpersonal att överföra meddelanden till de resande.

2.4.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet

Den grundläggande utrustningen samt utrustningen för hjul, drivsystem, bromsar och trafikstyrning ska 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 ska vara kompatibel med installationerna för trafikstyrning och signalering.

Vid elektrisk fordonsdrift ska strömavtagarnas egenskaper möjliggöra tågtrafik med användning av strömförsörjningssystemen vid järnvägssystemet.

Den rullande materielen ska ha sådana egenskaper att den är i stånd att trafikera de linjer som den planeras trafikera med beaktande av relevanta klimatförhållanden.

2.4.4 Kontroll

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

▼M3

2.4.5 Tillgänglighet

2.4.5.1 Delsystem för rullande materiel som allmänheten har tillträde till ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet i enlighet med punkt 1.6.

▼B

2.5 *Underhåll*

2.5.1 Hälsa och säkerhet

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

2.5.2 Miljöskydd

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

2.5.3 Teknisk kompatibilitet

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

▼B

2.6 *Drift och trafikledning*

2.6.1 Säkerhet

Enhetliga regler för drift av järnvägsnätet samt för lokförarnas och tågpersonalens och personalens vid trafikledningscentraler kvalifikationer ska säkerställa säker drift under beaktande av de olika kraven vid internationellt och inhemskt arbete.

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

2.6.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet

Underhållsåtgärder, underhållsfrekvens, utbildning och kvalifikationer för personal vid underhållsanläggningar och trafikledningscentraler samt de kvalitetssäkringssystem som inrättats vid dessa anläggningar av de berörda operatörerna ska säkerställa en hög tillförlitlighet i och tillgänglighet till systemet.

2.6.3 Teknisk kompatibilitet

Enhetliga regler för drift av järnvägsnätet samt för lokförarnas och tåg- och driftledningspersonalens kvalifikationer ska säkerställa effektiv drift av järnvägssystemet under beaktande av de olika kraven vid internationellt och inhemskt arbete.

▼M3

2.6.4 Tillgänglighet

2.6.4.1 Lämpliga åtgärder ska vidtas för att säkerställa att regler för drift skapar den funktionalitet som krävs för att säkerställa tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet.

▼B

2.7 *Telematikapplikationer för person- och godstrafik*

2.7.1 Teknisk kompatibilitet

De väsentliga kraven för telematikapplikationer ska garantera resande och godskunder en lägsta servicenivå, särskilt avseende den tekniska kompatibiliteten.

När det gäller dessa applikationer måste följande uppnås:

— Databaser, programvara och dataöverföringsprotokoll ska utarbetas för största möjliga datautbyte mellan de olika applikationerna och mellan operatörerna, men utbytet ska 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 måste garantera högsta möjliga effektivitet och kvalitet.

▼B

2.7.3 Hälsa

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

2.7.4 Säkerhet

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

▼M3

2.7.5 Tillgänglighet

2.7.5.1 Lämpliga åtgärder ska vidtas för att säkerställa att delsystem för telematikapplikationer avsedda för persontrafik tillhandahåller den funktionalitet som krävs för att säkerställa tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet.

▼B

BILAGA IV

EG-FÖRSÄKRAN OM ÖVERENSSTÄMMELSE OCH LÄMPLIGHET FÖR ANVÄNDNING AV DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER

1. **Driftskompatibilitetskomponenter**

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

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 ska användas för järnvägsändamål.

1.3 *Särskilda komponenter*

Dessa komponenter är särskilt avsedda för användning i järnvägssystem.

2. **Tillämpningsområde**

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 användning i järnvägssammanhang, särskilt när det handlar om gränssnitt, med utgångspunkt i de tekniska specifikationer, bland annat av driftsrelaterade sådana, som ska kontrolleras.

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

3. **EG-försäkrans innehåll**

EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning och åtföljande dokument ska vara daterade och undertecknade.

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

— Hänvisningar till direktivet.

— Tillverkarens eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombuds namn och adress. (Firmanamn och fullständig adress ska uppges; om det är fråga om ett behörigt ombud ska tillverkarens firmanamn också uppges.)

— Beskrivning av driftskompatibilitetskomponenten (märke, typ osv.).

— Uppgift om vilket förfarande som tillämpats för försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning (artikel 13).

— Alla relevanta beskrivningar av driftskompatibilitetskomponenten, särskilt beträffande komponentens användningsbetingelser.

▼B

— Namn på och adress till de anmälda organ som medverkat i förfarandet för överensstämmelse eller lämplighet för användning, 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 behöriga ombud bemyndigats att sluta avtal med bindande verkan.

▼M2

BILAGA V

KONTROLLFÖRKLARINGAR FÖR DELSYSTEM

1. **EG-kontrollförklaringar för delsystem**

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

Förklaringen ska grundas på de uppgifter som framkommit vid EG-kontrollförfarandet för delsystem enligt avsnitt 2 i bilaga VI. Den ska avfattas på samma språk som det tekniska underlaget och innehålla åtminstone följande uppgifter:

— Hänvisningar till direktivet.

— Namn på och adress till den upphandlande enheten eller tillverkaren, eller dess i Europeiska unionen etablerade behöriga ombud. (Firmanamn och fullständig adress ska uppges. Om det är fråga om ett behörigt ombud ska den upphandlande enhetens eller tillverkarens 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 ska uppfylla, särskilt sådana som gäller eventuella begränsningar av eller villkor för driften.

— Om EG-förklaringen är tillfällig ska giltighetstid anges.

— Uppgifter om undertecknaren.

När det i bilaga VI hänvisas till den mellanliggande EG-kontrollförklaringen ska bestämmelserna i detta avsnitt tillämpas på denna förklaring.

2. **Kontrollförklaringar för delsystem när nationella bestämmelser är tillämpliga**

När det i bilaga VI hänvisas till kontrollförklaringen för delsystem och nationella bestämmelser är tillämpliga ska bestämmelserna i avsnitt 1 gälla i tillämpliga delar för denna förklaring.

▼M2

BILAGA VI

KONTROLLFÖRFARANDE FÖR DELSYSTEM

1. ALLMÄNNA PRINCIPER

Kontrollförfarandet för ett delsystem omfattar kontroll och intygande av att ett delsystem

— har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att delsystemet uppfyller de väsentliga krav som gäller för det, och

— kan godkännas för att tas i bruk.

2. EG-KONTROLLFÖRFARANDE

2.1 **Inledning**

EG-kontroll är det förfarande genom vilket ett anmält organ kontrollerar och intygar att delsystemet

— överensstämmer med relevanta TSD:er,

— överensstämmer med andra regler som ska tillämpas i enlighet med fördraget.

2.2 **Delar av delsystemet och etapper i förfarandet**

2.2.1 *Mellanliggande kontrollintyg*

Om det anges i TSD:erna, eller i förekommande fall på den sökandes begäran, kan delsystemet delas upp i bestämda delar eller kontrolleras under bestämda etapper av kontrollförfarandet.

Den mellanliggande kontrollen är det förfarande genom vilket ett anmält organ kontrollerar och certifierar bestämda delar av delsystemet eller bestämda etapper av kontrollförfarandet.

Varje mellanliggande kontroll leder till att ett mellanliggande EG-kontrollintyg utfärdas av det anmälda organ som utsetts av den sökande, som därefter, i tillämpliga fall, ska utfärda en mellanliggande EG-kontrollförklaring. Det mellanliggande kontrollintyget och den mellanliggande kontrollförklaringen ska innehålla hänvisningar till de TSD:er som överensstämmelsen har bedömts i förhållande till.

2.2.2 *Delar av delsystemet*

Den sökande kan ansöka om en mellanliggande kontroll för varje del. Varje del ska då kontrolleras under varje etapp såsom anges i avsnitt 2.2.3.

2.2.3 *Etapper i kontrollförfarandet*

Delsystemet, eller bestämda delar av delsystemet, ska kontrolleras i var och en av följande etapper:

— Den allmänna utformningen.

— Produktion: uppbyggnad, inbegripet särskilt ingenjörsarbetet, tillverkning, montering av komponenterna och slutjustering av hela delsystemet.

— Slutlig provning.

Den sökande kan ansöka om ett mellanliggande kontrollintyg för utformningsskedet (inklusive typprovning) och för produktionsskedet.

2.3 **Kontrollintyg**

2.3.1 Det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen ska bedöma utformning, produktion och slutlig provning av delsystemet och utfärda ett EG-kontrollintyg för den sökande, som därefter ska utfärda EG-kontrollförklaringen. EG-kontrollintyget ska innehålla hänvisningar till de TSD:er som överensstämmelsen har bedömts i förhållande till.

▼M2

Om delsystemets överensstämmelse med alla relevanta TSD:er inte har bedömts (t.ex. vid undantag, partiell tillämpning av TSD:er vid ombyggnad eller modernisering, vid övergångsperioder i en TSD eller vid specialfall) ska det i EG-intyget exakt anges för vilken eller vilka TSD:er eller vilka delar av TSD:er som det anmälda organet inte har undersökt om kravet på överensstämmelse uppfylls under EG-kontrollförfarandet.

2.3.2 Om mellanliggande EG-kontrollintyg har utfärdats ska det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen av delsystemet beakta dessa mellanliggande EG-kontrollintyg, och innan det utfärdar EG-kontrollintyget

— kontrollera att de mellanliggande EG-kontrollintygen korrekt uppfyller de relevanta kraven i TSD:erna,

— kontrollera alla aspekter som inte omfattas av mellanliggande EG-kontrollintyg, och

— kontrollera den slutliga provningen av delsystemet som helhet.

2.4 **Tekniskt underlag**

Det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen ska innehålla

— tekniska egenskaper rörande utformningen inklusive allmänna ritningar och detaljritningar när det gäller utförandet, elektriska och hydrauliska diagram, styrkretsdiagram, beskrivningar av datasystem och automatiska system, dokumentation om drift och underhåll osv., som har relevans för delsystemet i fråga,

— en förteckning över driftskompatibilitetskomponenter som avses i artikel 5.3 d och som ingår i delsystemet,

— kopior av de EG-försäkringar om överensstämmelse eller lämplighet för användning som ska vara utfärdade för ovannämnda komponenter 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,

— mellanliggande EG-kontrollintyg, om sådana finns tillgängliga och, i så fall, om det är relevant, mellanliggande EG-kontrollförklaringar som åtföljer EG-kontrollförklaringen, inklusive resultatet av det anmälda organets kontroll av intygens giltighet,

— EG-kontrollintyg, med tillhörande beräkningar och undertecknat av det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen, om att delsystemet överensstämmer med kraven i den eller de relevanta TSD:erna; intyget ska innehålla eventuella förbehåll som givits under arbetets utförande och inte dragits tillbaka; EG-kontrollintyget ska även åtföljas av inspektions- och kontrollrapporter som det anmälda organet enligt avsnitt 2.5.3 och 2.5.4 nedan utarbetat inom ramen för sitt uppdrag,

— EG-intyg som utfärdats i enlighet med annan lagstiftning som ska tillämpas i överensstämmelse med fördraget.

— Om det krävs en säker integrering enligt kommissionens förordning 352/2009/EG ([1]) ska den sökande se till att det tekniska underlaget innehåller bedömarens rapport om de gemensamma säkerhetsmetoderna för riskbedömning enligt artikel 6.3 i direktiv 2004/49/EG.

([1]) EUT L 108, 22.4.2009, s. 4.

▼M2

2.5 **Övervakning**

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

2.5.2 Det anmälda organ som ansvarar för att kontrollera utförandet ska ha permanent tillträde till byggplatser, tillverkningsanläggningar, lagerutrymmen och, i förekommande fall, till prefabriceringsanläggningar, provningsanläggningar och mer generellt till alla de platser som organet anser sig behöva ha tillgång till för att utföra sitt uppdrag. Det anmälda organet ska från den sökande få alla dokument som organet kan ha nytta av för detta ändamål, bl.a. införandeplaner och teknisk dokumentation för delsystemet.

2.5.3 Det anmälda organ som ansvarar för övervakningen av utförandet ska regelbundet genomföra kontroller för att försäkra sig om överensstämmelsen med den eller de relevanta TSD:erna. Det ska vid dessa tillfällen överlämna en kontrollrapport till de parter som ansvarar för utförandet. Organet kan behöva närvara vid vissa moment i arbetet.

2.5.4 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 ska överlämna en inspektionsrapport och i förekommande fall en kontrollrapport till de parter som ansvarar för utförandet.

2.5.5 I syfte att utfärda den EG-försäkran om lämplighet för användning som avses i avsnitt 2 i bilaga IV ska det anmälda organet kunna övervaka ett delsystem där en driftskompatibilitetskomponent är monterad för att, om motsvarande TSD så kräver, bedöma dess lämplighet för användning i avsedd järnvägsmiljö.

2.6 **Deponering**

Hela det tekniska underlag som avses i punkt 2.4 ska deponeras hos den sökande och utgöra stöd för det eller de eventuella mellanliggande EG-kontrollintyg som utfärdats av det anmälda organ som ansvarar för detta eller utgöra stöd för det kontrollintyg som utfärdas av det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen av delsystemet. Det tekniska underlaget ska bifogas den EG-kontrollförklaring som den sökande ska överlämna till den behöriga myndighet till vilken den sökande inger ansökan om godkännande att ta i bruk.

Den sökande ska behålla en kopia av underlaget under delsystemets hela livslängd. Underlaget ska överlämnas till de medlemsstater som begär detta.

2.7 **Offentliggörande**

Varje anmält organ ska regelbundet offentliggöra relevant information om

— ansökningar om EG-kontroll och mellanliggande kontroll,

— ansökningar om bedömning av driftskompatibilitetskomponenter överensstämmelse och/eller lämplighet för användning,

— utfärdade eller avvisade mellanliggande EG-kontrollintyg,

— utfärdade eller avvisade EG-intyg om överensstämmelse och/eller lämplighet för användning,

— utfärdade eller avvisade EG-kontrollintyg.

▼M2

2.8 **Språk**

Underlag och korrespondens om EG-kontrollförfaranden ska vara avfattade på ett av EU:s officiella språk i den medlemsstat där den sökande är etablerad, eller på ett av EU:s officiella språk som den sökande godkänner.

3. KONTROLLFÖRFARANDE NÄR NATIONELLA BESTÄMMELSER ÄR TILLÄMPLIGA

3.1 **Inledning**

Kontrollförfarandet när nationella föreskrifter är tillämpliga är det förfarande genom vilket det organ som utsetts enligt artikel 17.3 (utsett organ) kontrollerar och intygar att delsystemet följer de nationella bestämmelser som anmälts i enlighet med artikel 17.3.

3.2 **Kontrollintyg**

Det utsedda organ som ansvarar för kontrollförfarandet när nationella bestämmelser är tillämpliga ska utfärda kontrollintyget för den sökande.

I intyget ska det anges exakt för vilka nationella bestämmelser som det utsedda organet har undersökt om kravet på överensstämmelse uppfylls under kontrollförfarandet, inklusive de bestämmelser som rör delar som omfattas av undantag från en TSD, ombyggnad eller modernisering.

Om nationella bestämmelser gäller de delsystem som ett fordon består av ska det utsedda organet dela in intyget i två delar: en del med uppgifter om vilka nationella bestämmelser som strikt rör den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och det berörda nätet, och den andra delen för alla andra nationella bestämmelser.

3.3 **Tekniskt underlag**

Det tekniska underlag som åtföljer kontrollintyget när nationella bestämmelser är tillämpliga ska bifogas det tekniska underlag som avses i punkt 2.4 och ska innehålla de tekniska data som är relevanta för bedömningen av delsystemets överensstämmelse med de nationella bestämmelserna.

▼B

BILAGA VII

KONTROLLPARAMETRAR FÖR IBRUKTAGANDE AV FORDON SOM INTE ÖVERENSSTÄMMER MED TSD OCH KLASSIFICERINGEN I NATIONELLA FÖRESKRIFTER

▼M1

1. **Förteckning över parametrar**

1.1 Allmän dokumentation

Allmän dokumentation (inklusive beskrivning av det nya, moderniserade eller ombyggda fordonet och dess avsedda användning, uppgifter om utformning, reparation, drift och underhåll, tekniskt underlag etc.)

1.2 Strukturer och mekaniska delar

Mekanisk integritet och gränssnitt mellan fordon (inklusive buffertar och draginrättningar, övergångar), hållfasthet hos fordonsstruktur och inredning (t.ex. säten), lastkapacitet, passiv säkerhet (invändig och utvändig kollisionssäkerhet)

1.3 Samverkan mellan fordon och bana samt fordonsprofiler

Mekaniska gränssnitt mot infrastrukturen (inklusive statiskt och dynamiskt beteende, passningstoleranser, fordonsprofil, löpverk etc.)

1.4 Bromssystem

Bromsrelaterade komponenter (inklusive fastbromsningsskydd, bromsreglering och bromsprestanda under färd, vid nödsituationer och i parkeringsläge)

1.5 Passagerarrelaterade komponenter

Passagerarutrustning och passagerarmiljöer (inklusive fönster och dörrar avsedda för passagerare, krav för personer med rörelsehinder etc.)

1.6 Miljövillkor och aerodynamiska effekter

Miljöns inverkan på fordonet och fordonets inverkan på miljön (inklusive aerodynamiska förhållanden och både gränssnittet mellan fordonet och den markbaserade delen av järnvägssystemet och gränssnittet mot den yttre miljön)

1.7 Externa varningssignaler, märkning, programvarufunktioner och integritetskrav för programvara

Externa varningssignaler, märkningar, programvarufunktioner och programvaruintegritet, t.ex. säkerhetsrelaterade funktioner som påverkar tågets beteende, inklusive ”tågbussen”

1.8 Energiförsörjnings- och styrsystem ombord

Ombordbaserade framdrivnings-, energiförsörjnings- och styrsystem, plus gränssnittet mellan fordonet och energiförsörjningsinfrastrukturen och alla aspekter avseende elektromagnetisk kompatibilitet

1.9 Utrustning, gränssnitt och miljöer som berör personal

Utrustning, gränssnitt, arbetsförhållanden och miljöer som berör personal ombord på fordonet (inklusive förarhytter, gränssnitt mellan förare och maskin)

▼M1

1.10 Brandsäkerhet och evakuering

1.11 Service

Ombordbaserade utrustningar och gränssnitt för serviceändamål

1.12 Trafikstyrning och signalering ombord

All ombordutrustning som krävs för att garantera säkerheten och för att styra och kontrollera trafiken med tåg som har tillstånd att trafikera nätet och dess inverkan på den markbaserade delen av järnvägssystemet

1.13 Specifika driftskrav

Specifika driftskrav för fordon (inklusive vid trafikstörning, bärgning av fordon etc.)

1.14 Godsrelaterade komponenter

Godsspecifika krav och miljökrav (inklusive anordningar som specifikt krävs för farligt gods)

Förklaringar och exempel *med kursiv stil* ovan ges endast i informationssyfte och utgör inte definitioner av parametrarna.

▼B

2. **Klassificering av föreskrifter**

De nationella föreskrifterna i fråga om de parametrar som anges i avsnitt 1 ska delas in i de tre grupper som beskrivs nedan. Föreskrifter och begränsningar av rent lokal karaktär berörs inte; kontrollen av sådana föreskrifter och begränsningar ingår i de kontroller som ska göras inom ramen för överenskommelser mellan järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna.

Grupp A

Grupp A omfattar

— internationella normer,

— nationella föreskrifter som i fråga om järnvägssäkerhet anses likvärdiga med andra medlemsstaters nationella föreskrifter.

Grupp B

Grupp B omfattar alla föreskrifter som inte innefattas i grupp A eller C eller som ännu inte har kunnat klassificeras i någon av de grupperna.

Grupp C

Grupp C omfattar föreskrifter som gäller de tekniska egenskaperna hos infrastrukturen och som är strikt nödvändiga för att garantera en säker och driftskompatibel användning av det berörda järnvägsnätet (till exempel lastprofil).

▼B

BILAGA VIII

MINIMIKRITERIER SOM MEDLEMSSTATERNA SKA BEAKTA NÄR DE ANMÄLER ORGAN

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

2. Organet och den personal som ansvarar för inspektionen ska 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.

I synnerhet måste organet och den personal som ansvarar för kontrollerna till funktionen vara oberoende av de myndigheter som utsetts att utfärda godkännanden att ta i bruk inom ramen för detta direktiv, tillstånd inom ramen för direktiv 95/18/EG, och säkerhetsintyg inom ramen för direktiv 2004/49/EG, liksom av de organ som ansvarar för utredningar vid olyckor.

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

4. Den personal som ansvarar för kontrollerna ska 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.

6. Organet ska 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 myndigheternas organ som utreder olyckor i den stat i vilken den utövar sin verksamhet samt organ som utreder olyckor med ansvar för utredning av olyckor orsakade av fel i kontrollerade driftskompatibilitetskomponenter eller -delsystem) i samband med genomförandet av detta direktiv eller nationell lagstiftning för direktivets tillämpning.

▼B

BILAGA IX

UNDERLAG FÖR BEGÄRAN OM UNDANTAG

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

a) En officiell skrivelse där kommissionen underrättas om det föreslagna undantaget.

b) 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:er (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 7.1 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 föreslår 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.

▼B

BILAGA X

DEL A

Upphävda direktiv

(enligt artikel 40)

Direktiv 96/48/EG	
Direktiv 2001/16/EG	
Direktiv 2004/49/EG	endast artikel 14

DEL B

Tidsfrister för införlivande i nationell lagstiftning

(enligt artikel 40)

Direktiv	Sista dag för införlivande
96/48/EG	9 april 1999
2001/16/EG	20 april 2003
2004/49/EG	30 april 2006

▼B

BILAGA XI

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 1.4
Artikel 2, inledningsfrasen	Artikel 2, inledningsfrasen	Artikel 2, inledningsfrasen
Artikel 2 a–l	Artikel 2 a–l	Artikel 2 a–b och 2 e–m
—	—	Artikel 2 c och 2 d
Artikel 2 n	Artikel 2 m	Artikel 2 n
Artikel 2 o	Artikel 2 n	Artikel 2 o
Artikel 2 m	Artikel 2 o	Artikel 2 p
Artikel 2 p	Artikel 2 p	Artikel 2 q
—	—	Artikel 2 r–z
Artiklarna 3, 4 och 5	Artiklarna 3, 4 och 5	Artiklarna 3, 4 och 5.1–5.5
Artikel 5.6	Artikel 5.7	Artikel 5.7
—	—	Artikel 5.6
—	—	Artikel 5.8
Artikel 6.1–6.8	Artikel 6.1–6.8	Artikel 6.1–6.8
—	—	Artikel 6.9–6.10
—	—	Artikel 7 och 8
Artikel 7	Artikel 7	Artikel 9
Artikel 8	Artikel 8	Artikel 10.1
Artikel 9	Artikel 9	Artikel 10.2
Artikel 10.1–10.3	Artikel 10.1–10.3	Artikel 11.1–11.3
—	Artikel 10.6	Artikel 11.4
—	—	Artikel 11.5
Artiklarna 11–13	Artiklarna 11–13	Artiklarna 12–14
Artikel 14.1 och 14.2	Artikel 14.1 och 14.2	Artikel 15.1 och 15.2
Artikel 14.3	Artikel 14.3	Artikel 20
Artikel 14.4 och 14.5	Artikel 14.4 och 14.5	Artikel 33
—	—	Artikel 15.2 och 15.3

▼B

Direktiv 96/48/EG	Direktiv 2001/16/EG	Detta direktiv
Artiklarna 15–16	Artiklarna 15–16	Artiklarna 16–17
Artikel 16.3	Artikel 16.3	Artikel 17.3
—	—	—
Artikel 18.1–18.3	Artikel 18.1–18.3	Artikel 18.1–18.3
—	—	Artikel 18.4 och 18.5
Artikel 19	Artikel 19	Artikel 19
Artikel 20	Artikel 20	Artikel 28
—	—	Artiklarna 21–27
Artikel 21.1–21.3	Artikel 21.1–21.3	Artikel 29.1–29.3
—	—	Artikel 29.4–29.5
Artikel 21a.1	Artikel 22	Artikel 30.2
Artikel 21.4	Artikel 21.4	Artikel 30.4
Artikel 21a.2	Artikel 21a	Artikel 30.1
Artikel 21b	—	—
Artikel 21c	Artikel 21b	Artikel 30.3
Artikel 22	Artikel 26	Artikel 37
Artikel 22a	Artikel 24	Artiklarna 34 och 35
—	—	Artikel 32
—	Artikel 23	Artikel 31
—	Artikel 25	Artikel 36
Artikel 23	Artikel 27	Artikel 38
Artikel 24	Artikel 28	Artikel 39
—	—	Artikel 40
Artikel 25	Artikel 29	Artikel 41
Artikel 26	Artikel 30	Artikel 42
Bilagorna I–VI	Bilagorna I–VI	Bilagorna I–VI
—	—	Bilaga VII
Bilaga VII	Bilaga VII	Bilaga VIII
—	—	Bilagorna IX-XI