Onsdagen den 26 februari 2014

P7_TA(2014)0149

Driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet ***I

Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 26 februari 2014 om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbetning) (COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande – omarbetning)

(2017/C 285/54)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

— med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2013)0030),

— med beaktande av artikel 294.2 och artiklarna 91.1, 170 och 171 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C7-0027/2013),

— med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

— med beaktande av de motiverade yttranden från det litauiska parlamentet och Sveriges riksdag som lagts fram i enlighet med protokoll nr 2 om tillämpning av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna, och enligt vilka utkastet till lagstiftningsakt inte är förenligt med subsidiaritetsprincipen,

— med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande av den 11 juli 2013 ([1]),

— med beaktande av Regionkommitténs yttrande av den 7 oktober 2013 ([2]),

— med beaktande av det interinstitutionella avtalet av den 28 november 2001 om en mer strukturerad användning av omarbetningstekniken för rättsakter ([3]),

— med beaktande av skrivelsen av den 16 december 2013 från utskottet för rättsliga frågor till utskottet för transport och turism i enlighet med artikel 87.3 i arbetsordningen,

— med beaktande av artiklarna 87 och 55 i arbetsordningen,

— med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism och yttrandet från utskottet för regional utveckling (A7-0033/2014), och av följande skäl:

A. Enligt den rådgivande gruppen, sammansatt av de juridiska avdelningarna vid Europaparlamentet, rådet och kommissionen, innehåller förslaget inte några innehållsmässiga ändringar utöver dem som anges i förslaget, och i fråga om kodifieringen av de oförändrade bestämmelserna i de tidigare rättsakterna tillsammans med dessa ändringar gäller förslaget endast en kodifiering av de befintliga rättsakterna som inte ändrar deras sakinnehåll.

1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen med beaktande av rekommendationerna från den rådgivande gruppen, sammansatt av de juridiska avdelningarna vid Europaparlamentet, rådet och kommissionen.

2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om den har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.

3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

([1]) EUT C 327, 12.11.2013, s. 122.
([2]) EUT C 356, 5.12.2013, s. 92.
([3]) EGT C 77, 28.3.2002, s. 1.

Onsdagen den 26 februari 2014

P7_TC1-COD(2013)0015

Europaparlamentets ståndpunkt fastställd vid första behandlingen den 26 februari 2014 inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/…/EU om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (Omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 91.1, 170 och 171,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

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

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ([2]),

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ([3]), och

av följande skäl:

(1) Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG ([4]) har ändrats väsentligt flera gånger. Med anledning av nya ändringar bör det direktivet av tydlighetsskäl omarbetas.

(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 ***och för att nå målet med en territoriell sammanhållning*** bör framför allt sammanlänkningen och driftskompatibiliteten hos de nationella järnvägsnäten och tillgängligheten till dessa järnvägsnät förbättras***, även för passagerare med funktionsnedsättning,*** genom att de åtgärder som kan visa sig nödvändiga när det gäller teknisk standardisering genomförs. **[Ändr. 1]**

(3) Strävan efter driftskompatibilitet inom unionens järnvägssystem bör leda till att det fastställs en optimal nivå av teknisk harmonisering och bör göra det möjligt att främja, förbättra och utveckla ~~internationell~~ järnvägstransport inom unionen och mellan unionen och tredjeländer och bidra till att det successivt inrättas en inre marknad för utrustning och tjänster för uppbyggnad, modernisering, ombyggnad och drift av järnvägssystemet inom unionen. **[Ändr. 2]**

(4) 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 ***samt deras system för biljettförsäljning***. Prestanda, säkerhet, tjänstens kvalitet och kostnaderna för den är beroende av denna kompatibilitet och sammankoppling, vilket är fallet framför allt för driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet. **[Ändr. 3]**

(5) De rättsliga ramarna för järnvägen bör fastställa tydliga ansvarsområden för att säkerställa att de säkerhets-, hälso***-, social- och*** konsumentskyddsregler som gäller för järnvägsnät följs. **[Ändr. 4]**

(6) Det råder stora skillnader mellan nationella föreskrifter, interna regler samt tekniska specifikationer som gäller för järnvägssystem, delsystem och komponenter 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 unionen ***och att man inte kan dra nytta av standardisering och stordriftsfördelar på den inre marknaden***. **[Ändr. 5]**

([1]) EUT C 327, 12.11.2013, s. 122.
([2]) EUT C 356, 5.12.2013, s. 92.
([3]) Europaparlamentets ståndpunkt av den 26 februari 2014.
([4]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (EUT L 191, 18.7.2008, s. 1).

(7) 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 som ger möjligheter för nya marknadsaktörer att komma fram. För att öka dessa industriers konkurrenskraft på världsmarknaden måste de ha tillgång till en europeisk marknad som är öppen och utsatt för konkurrens.

(8) Det är sålunda lämpligt att för hela unionen fastställa väsentliga krav relaterade till järnvägens driftskompatibilitet som bör gälla för dess järnvägssystem.

(9) 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 bör göras obligatoriska för att målen i detta direktiv ska kunna uppnås och de ”harmoniserade standarder” som har växt fram i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 ([1]). När det är absolut nödvändigt kan det i TSD:erna göras en uttrycklig hänvisning till europeiska standarder eller specifikationer, som blir obligatoriska från och med den dag då TSD:n ska tillämpas.

(10) För att få till stånd en verklig ökning av konkurrenskraften inom unionens järnvägssektor, utan att snedvrida konkurrensen mellan de viktigaste aktörerna i järnvägssystemet, bör TSD:erna utarbetas med beaktande av principerna om öppenhet, samförstånd och insyn enligt bilaga II till förordning (EU) nr 1025/2012.

(11) Kvaliteten på järnvägstransporter i unionen är bland annat beroende av en utomordentligt god kompatibilitet mellan egenskaperna hos nätet i dess vidaste mening, inbegripet de fasta delarna av alla berörda delsystem, och egenskaperna hos fordonen, inbegripet komponenter ombord i alla berörda delsystem. Prestanda, säkerhet, tjänsternas kvalitet och kostnaderna är beroende av denna kompatibilitet.

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

(13) Vid utvecklingen av nya TSD:er bör målet alltid vara att säkerställa kompatibilitet med befintliga system. Detta kommer att bidra till att främja järnvägstransporternas konkurrenskraft och förhindra onödiga ytterligare kostnader genom kravet på ombyggnad eller modernisering av befintliga 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 kräver ett nytt beslut eller godkännande att ta i bruk och tillhörande tidsfrister.

(14) Av säkerhetsskäl är det nödvändigt att förse varje fordon som tas i bruk med en identifikationskod. Fordonet bör därefter registreras i ett nationellt fordonsregister. Registren bör vara tillgängliga för alla medlemsstater och för vissa ekonomiska aktörer inom unionen. Uppgifterna i de nationella fordonsregistren bör vara uppställda i ett enhetligt format. Registren bör därför omfattas av gemensamma specifikationer vad avser driftsrelaterade och tekniska aspekter.

(15) Om vissa tekniska aspekter som hänför sig till de väsentliga kraven inte på ett explicit sätt kan behandlas i en TSD, anges dessa aspekter som det fortfarande finns behov av att behandla i en bilaga till TSD:n som öppna punkter. För dessa öppna punkter gäller nationella bestämmelser i avvaktan på att TSD:n färdigställs.

(16) Det bör anges hur en situation där det finns väsentliga krav som är tillämpliga på ett delsystem men som ännu inte omfattas av 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 17 i direktiv 2008/57/EG.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut 1673/2006/EG (EUT L 316, 14.11.2012, s. 12).

(17) Direktiv 2008/57/EG gäller för hela järnvägssystemet inom unionen, och tillämpningsområdet för TSD:erna utvidgas till att omfatta även de fordon och nät som inte ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet. Därför bör bilaga I förenklas genom att specifika hänvisningar till det transeuropeiska järnvägssystemet stryks.

(18) De funktionella och tekniska specifikationer som ska uppfyllas av delsystemen och deras gränssnitt kan variera beroende på användningen av delsystem, exempelvis beroende på linje- och fordonskategori.

(19) För att säkerställa det successiva genomförandet av driftskompatibilitet för järnvägen inom hela unionen och gradvis minska olikheterna i kvarvarande system bör TSD:erna ange de bestämmelser som ska tillämpas vid modernisering eller ombyggnad av befintliga delsystem och eventuellt specificera tidsfrister som anger när målsystemet ska ha uppnåtts.

(20) 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.

(21) För att undanröja hindren för driftskompatibilitet, och till följd av att TSD:ernas tillämpningsområde utvidgas till hela unionens järnvägssystem, bör mängden nationella bestämmelser minskas successivt. För nationella bestämmelser bör det göras åtskillnad mellan bestämmelser som uteslutande har att göra med lokala krav och bestämmelser som behövs för att täcka öppna punkter i TSD:er. Den andra typen av bestämmelser bör successivt tas bort som ett resultat av att öppna punkter i TSD:erna stängs.

(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.

(23) 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, Markbaserad trafikstyrning och signalering, Fordonsbaserad 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 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 andra delsystem (huvudsakligen delsystemet Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering). ***Även om systemet är uppdelat i flera delar bör Europeiska unionens järnvägsbyrå (nedan kallad byrån) ha översyn över hela systemet, i syfte att garantera säkerhet och driftskompatibilitet.*** **[Ändr. 6]**

(24) I Förenta nationernas konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, i vilken unionen är part, fastställs tillgänglighet som en de allmänna principerna, och där krävs att konventionsstater ska vidta ändamålsenliga åtgärder för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning får tillgång på lika villkor som andra, bland annat genom att utveckla, utfärda och övervaka tillämpningen av miniminormer och riktlinjer för tillgänglighet. Tillgänglighet ***för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet*** är därför ett viktigt krav för driftskompatibiliteten i järnvägssystemet***, i linje med unionslagstiftningen om passagerare med nedsatt rörlighet***. **[Ändr. 7]**

(25) 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 bör göras för att målet att nå driftskompatibilitet bibehålls.

(26) TSD:erna påverkar även villkoren för användarna av järnvägstransporter, och det är följaktligen nödvändigt att rådfråga dem om de aspekter som rör dem***, bland annat organisationer för personer med funktionsnedsättning***. **[Ändr. 8]**

Onsdagen den 26 februari 2014

(27) Varje berörd medlemsstat bör tillåtas att frångå tillämpningen av vissa TSD:er i ett begränsat antal vederbörligen motiverade situationer. Dessa situationer och de förfaranden som ska följas om TSD:n inte tillämpas bör definieras tydligt.

(28) 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.

(29) 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 regler som kan tjäna som referenser för dessa tekniska specifikationer.

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

(31) 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 unionsnivå och som järnvägssystemet måste uppfylla.

(32) Förfarandena för bedömning av komponenternas överensstämmelse eller lämplighet för användning bör grunda sig på utnyttjandet av de moduler som omfattas av kommissionens beslut 2010/713/EU ([2]). För att främja industrins utveckling är det lämpligt att i största möjliga utsträckning utarbeta förfarandena för kvalitetssäkring.

(33) Komponenternas överensstämmelse är i huvudsak knuten till deras användningsområde så att systemets driftskompatibilitet kan garanteras, och inte bara deras fria rörlighet på unionsmarknaden. 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.

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

(35) 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.

(36) De delsystem som utgör järnvägssystemet bör underkastas ett kontrollförfarande. Denna kontroll bör ge de enheter som ansvarar för ibruktagandet av delsystemen möjlighet att försäkra sig om att resultatet i projekterings-, uppbyggnads- och ibruktagandestadierna överensstämmer med gällande regler och tekniska och driftsmässiga föreskrifter. Kontrollförfarandet bör även göra det möjligt för tillverkarna att kunna räkna med likabehandling oavsett vilken medlemsstat det rör sig om.

(37) 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 …/…/EU (järnvägssäkerhetsdirektivet) ([3]) åligger ansvaret för att dessa krav uppfylls infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget, som var och en ansvarar för sina egna delsystem.

([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).

([2]) Kommissionens beslut 2010/713/EU av den 9 november 2010 om moduler för förfarandena för bedömning av överensstämmelse, bedömning av lämplighet för användning och EG-kontroll som ska användas i de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som antas i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG (EUT L 319, 4.12.2010, s. 1).

([3]) Europaparlamentets och rådets direktiv …/…/EU (EUT L …).

(38) Förfarandet för att ta i bruk fordon och fasta installationer bör klargöras med beaktande av infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags ansvar.

(39) För att underlätta ibruktagandet av fordon och minska den administrativa bördan bör begreppet godkännande för utsläppande av fordon på marknaden införas, varvid detta godkännande ska vara en förutsättning för att järnvägsföretag ska kunna ta ett fordon i bruk. Detta begrepp är dessutom mer i linje med Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG ([1]).

(39a) En förutsättning för ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, tillsammans med billigare och mer kortvariga godkännandeförfaranden och ökad järnvägssäkerhet, är att godkännandeförfarandena effektiveras och harmoniseras på unionsnivå. Detta förutsätter en klar uppgifts- och ansvarsfördelning mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna under övergångsperioden. Byrån bör utnyttja de nationella säkerhetsmyndigheternas värdefulla expertis, lokalkännedom och erfarenhet. Den bör delegera särskilda uppgifter och ansvar till de nationella säkerhetsmyndigheterna på grundval av avtal av det slag som avses i artikel 22a, men bör fatta det slutgiltiga beslutet i alla godkännandeförfaranden. **[Ändr. 9]**

(40) För att säkerställa spårbarhet avseende fordonen och deras historia bör hänvisningarna till ~~godkännandena för utsläppande av fordon på marknaden~~ ***fordonsgodkännandena*** registreras tillsammans med övriga fordonsdata. **[Ändr. 10]**

(41) TSD:erna bör specificera förfarandena för kontroll av kompatibiliteten mellan fordon och nät ~~efter utfärdandet av godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden och före beslutet om ibruktagande~~ ***innan ny drift inleds***. **[Ändr. 11]**

(42) För att hjälpa järnvägsföretag att besluta om ibruktagandet av ett fordon och för att undvika överflödiga kontroller och onödiga administrativa bördor bör nationella bestämmelser också klassificeras för att fastställa likvärdighet mellan olika medlemsstaters nationella bestämmelser som omfattar samma ämnen.

(43) De anmälda organ som har till uppgift att granska förfarandena för bedömning av komponenternas överensstämmelse och lämplighet liksom förfarandet för kontroll av delsystemen bör, särskilt om någon europeisk specifikation inte finns, samordna sina beslut så mycket som möjligt.

(44) Öppen ackreditering enligt Europaparlamentets och rådet förordning (EG) nr 765/2008 ([2]), för att den nivå som krävs när det gäller förtroendet för intyg om överensstämmelse ska tryggas, bör av de nationella offentliga myndigheterna inom unionen betraktas som det bästa sättet att styrka den tekniska kompetensen hos anmälda organ och, på motsvarande sätt, de organ som utsetts att kontrollera överensstämmelsen med nationella bestämmelser. Nationella myndigheter kan emellertid anse att de har tillräckliga möjligheter att utföra denna bedömning på egen hand. I så fall bör de nationella myndigheterna, för att trygga en rimlig trovärdighetsnivå för bedömningar utförda av andra nationella myndigheter, tillhandahålla kommissionen och övriga medlemsstater den dokumentation som krävs för att visa att de utvärderade organen för bedömning av överensstämmelse uppfyller de relevanta kraven.

(45) Detta direktiv bör vara begränsat till att fastställa driftskompatibilitetskraven för driftskompatibilitetskomponenter och delsystem. För att underlätta överensstämmelsen med dessa krav är det nödvändigt att tillämpa presumtion om överensstämmelse för driftskompatibilitetskomponenter och delsystem som överensstämmer med harmoniserade standarder som har antagits i enlighet med förordning (EU) nr 1025/2012 för att uttrycka detaljerade tekniska specifikationer för dessa krav.

(46) TSD:erna bör regelbundet ses över. När brister upptäcks i TSD:erna bör byrån uppmanas att avge ett yttrande som, under vissa villkor, kan offentliggöras och användas av alla berörda parter (inbegripet industrin och anmälda organ) som ett godtagbart sätt att uppfylla kraven i avvaktan på översynen av de berörda TSD:erna.

([1]) Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG av den 9 juli 2008 om en gemensam ram för saluföring av produkter och upphävande av rådets beslut 93/465/EEG (EUT L 218, 13.8.2008, s. 82).

([2]) Europaparlamentets och rådet förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s 30).

Onsdagen den 26 februari 2014

(46a) Lagstiftningsåtgärderna bör kompletteras med initiativ avsedda att ekonomiskt stödja innovativ och driftskompatibel teknik inom järnvägssektorn, såsom projektet "Shift2Rail". **[Ändr. 12]**

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

(48) För att ändra icke-väsentliga delar av detta direktiv bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med hänsyn till anpassningen av bilaga II till tekniska framsteg med avseende på uppdelningen av järnvägssystemet i delsystem och beskrivningen av dessa delsystem, innehållet i TSD:erna och ändringarna av TSD:er, inklusive sådana ändringar som behövs för att avhjälpa brister i TSD:er***, omfattningen av och innehållet i EG-försäkran om överensstämmelse, drifts-kompatibilitetskomponenters lämplighet för användning, kontrollförfarandena för delsystem, inklusive de allmänna principer, det innehåll, det förfarande och de dokument som är knutna till EG-kontrollförfarandet och till kontrollförfarandet för nationella bestämmelser***. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt. **[Ändr. 13]**

(49) För att avhjälpa de brister som upptäckts i TSD:er bör kommissionen anta delegerade akter som ändrar dessa TSD:er i enlighet med det skyndsamma förfarandet.

(50) För att säkerställa tillämpningen av artikel 6.1 i detta direktiv i fråga om byråns uppdrag att utarbeta TSD:er och ändringar av dessa och att lämna relevanta rekommendationer till kommissionen, bör kommissionen ges genomförandebefogenheter.

(51) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen ges genomförandebefogenheter som avser följande: innehållet i det underlag som ska åtfölja begäran om att få frångå tillämpningen av en eller flera TSD:er eller delar av dessa samt detaljuppgifterna i, formatet för och formerna för översändning av detta underlag; ~~omfattningen av~~ ***formatet för*** och ~~innehållet~~ ***detaljerna i den information som ingår*** i EG-försäkran om överensstämmelse och lämplighet för användning för driftskompatibilitetskomponenter~~, dess format och detaljerna i den information som ingår i denna~~; klassificeringen av de anmälda nationella bestämmelserna i olika grupper i syfte att underlätta kontrollerna av kompatibilitet mellan fast och mobil utrustning; ~~kontrollförfarandena för delsystem, inklusive de allmänna principer, det innehåll, det förfarande och de dokument som är knutna till EG-kontrollförfarandet och till kontrollförfarandet för nationella bestämmelser;~~ mallarna för EG-kontrollförklaringen och för kontrollförklaringen för nationella bestämmelser och mallar för dokument i det tekniska underlag som måste åtfölja kontrollförklaringen; de gemensamma specifikationer som avser innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftssätt samt regler för inmatning och läsning av data för infrastrukturregistret. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ([1]). **[Ändr. 14]**

(52) I enlighet med medlemsstaternas och kommissionens gemensamma politiska förklaring om förklarande dokument av den 28 september 2011 har medlemsstaterna åtagit sig att, i de fall detta är motiverat, till anmälan av sina införlivandeåtgärder bifoga ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan ett direktivs olika delar och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Med avseende på detta direktiv anser lagstiftaren att översändandet av sådana dokument är motiverat.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

(53) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell lagstiftning bör endast gälla de bestämmelser som utgör en innehållsmässig ändring i förhållande till det tidigare direktivet. Skyldigheten att införliva de oförändrade bestämmelserna följer av det tidigare direktivet.

(54) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter när det gäller de tidsfrister för införlivande med nationell lagstiftning av direktiven som anges i del B i bilaga IV.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Detta direktiv fastställer de villkor som ska uppfyllas för att driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem ska kunna genomföras i överensstämmelse med bestämmelserna i direktiv …/…/EU [järnvägssäkerhetsdirektivet]. 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. ***Strävandena efter att uppnå detta mål inbegriper ofrånkomligen fastställandet av en optimal nivå för teknisk samordning, som möjliggör ett successivt inrättande av en inre marknad för utrustning och tjänster för uppbyggnad, modernisering, ombyggnad och drift av järnvägssystemet inom unionen.*** **[Ändr. 15]**

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

3. ***Medlemsstaterna får undanta*** följande ~~system är undantagna~~ från ***tillämpningsområdet för de bestämmelser som antas för att genomföra*** detta ~~direktivs tillämpningsområde~~ ***direktiv***: **[Ändr. 16]**

a) Tunnelbanor, spårvägar***, duospårvägar*** och snabbspårvägssystem. **[Ändr. 17]**

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.

ba) Privatägd järnvägsinfrastruktur och fordon som endast används på sådan infrastruktur om denna är avsedd uteslutande att användas av ägaren för dennes godstransportverksamhet. *[Ändr. 19]*

bb) Järnvägsinfrastruktur och fordon avsedda att användas uteslutande för lokala ändamål, historiska ändamål eller turiständamål. *[Ändr. 20]*

~~4. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för de bestämmelser som antas för att genomföra detta direktiv:~~

~~a) Privatägd järnvägsinfrastruktur och fordon som endast används på sådan infrastruktur om denna är avsedd uteslutande att användas av ägaren vid dess godstransportverksamhet.~~

~~b) Järnvägsinfrastruktur och fordon avsedda att användas uteslutande för lokala ändamål, historiska ändamål eller turiständamål.~~ **[Ändr. 21]**

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

(1) *unionens järnvägssystem*: de delar ***av järnvägssystemet för konventionell trafik och höghastighetstrafik*** som förtecknas ***i punkterna 1 och 2*** i bilaga I. **[Ändr. 22]**

Onsdagen den 26 februari 2014

(2) *driftskompatibilitet*: egenskapen hos ett järnvägssystem att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erfordrade prestandakrav uppfylls. ***Denna förmåga är beroende av alla de föreskrifter samt tekniska och driftsmässiga villkor som måste följas för att de väsentliga kraven ska vara uppfyllda.*** **[Ändr. 23]**

(3) *fordon*: ett järnvägsfordon som är lämpligt för ***hjulburen*** trafikering av järnvägslinjer ~~på egna hjul~~, med eller utan dragkraft~~, i en fast eller flexibel tågsammansättning~~. Ett fordon består av ett eller flera strukturella ~~och funktionella~~ delsystem. **[Ändr. 24]**

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

(5) *delsystem*: de strukturella eller funktionella delarna av järnvägssystemet, såsom anges i bilaga II.

(5a) mobilt delsystem: delsystemet rullande materiel, delsystemet fordonsbaserad trafikstyrning och delsystemet signalering samt fordonet, när det består av ett enda delsystem. **[Ändr. 25]**

(6) *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, inbegripet såväl materiella föremål som immateriella föremål.

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

(8) *europeisk specifikation*: en gemensam teknisk specifikation, ett europeiskt tekniskt godkännande enligt definitionerna i bilaga XXI till direktiv 2004/17/EG eller en europeisk standard enligt definitionen i artikel 2.1 b i förordning (EU) nr 1025/2012.

(9) *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.

(9a) organ för bedömning av överensstämmelse: ett organ som anmälts eller utsetts för att ansvara för bedömning av överensstämmelse, inbegripet kalibrering, provning, certifiering och kontroll. Ett organ för bedömning av överensstämmelse klassificeras som ett ”anmält organ”, efter det att dess förhandenvaro anmälts av en medlemsstat. Ett organ för bedömning av överensstämmelse klassificeras som ett ”utsett organ”, efter det att det utsetts av en medlemsstat. **[Ändr. 27]**

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

(11) *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, i synnerhet järnvägslinjer och järnvägsnät som är isolerade från resten av unionen, lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd, fordon som uteslutande är avsedda för lokal, regional eller historisk användning samt fordon på väg till eller från tredjeländer.

(12) *ombyggnad*: sådant ***större*** arbete för att ändra ett delsystem eller en del av detta som resulterar i en förändring i det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen, om detta tekniska underlag existerar, och som förbättrar delsystemets totala prestanda. ***När det ska utföras arbete för att ändra ett delsystem eller ett fordon ska det i relevant TSD anges om arbetet i fråga ska klassificeras som större, och om så är fallet ska orsakerna till en sådan klassificering anges.*** **[Ändr. 28]**

(13) *modernisering*: sådant ***större*** arbete för att byta ett delsystem eller en del av detta som inte ändrar delsystemets totala prestanda. ***När det ska utföras arbete för att byta ett delsystem eller ett fordon ska det i relevant TSD anges om arbetet i fråga ska klassificeras som större, och om så är fallet ska orsakerna till en sådan klassificering anges.*** **[Ändr. 29]**

(14) *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.

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

(16) *ibruktagande*: alla åtgärder som sammantagna gör att ett delsystem eller ett fordon tas i drift.

(17) *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 enhet som svarar för underhåll eller*** en koncessionsinnehavare som har fått i uppdrag att genomföra ett projekt. **[Ändr. 30]**

(18) *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~~ i ***de*** fordonsregister som avses i ~~artikel~~ ***artiklarna*** 43 ***och 43a***. **[Ändr. 31]**

(18a) ägare: den person eller det organ som är ägare till ett fordon och som registrerats som ägare till det i de fordonsregister som avses i artiklarna 43 och 43a. **[Ändr. 32]**

(19) *långt framskridet projekt*: projekt vars planerings- eller uppbyggnadsfas är i ett sådant stadium att en ändring av de tekniska specifikationerna kan äventyra genomförbarheten hos projektet som det är planerat.

(20) *harmoniserad standard*: en europeisk standard enligt definitionen i artikel 2.1 c i förordning (EU) nr 1025/2012.

(21) *nationell säkerhetsmyndighet*: säkerhetsmyndighet enligt definitionen i artikel 3 i direktiv …/…/EU [järnvägssäkerhetsdirektivet].

(22) *typ*: en fordonstyp som definierar de grundläggande projekteringskännetecknen för fordonet som omfattas av ett typ- eller konstruktionskontrollintyg som beskrivs i den relevanta kontrollmodulen.

(23) *serie*: ett antal identiskt lika fordon av en typ.

(24) *enhet som ansvarar för underhåll*: den enhet som har ansvar för underhållet enligt definitionen i artikel 3 i direktiv …/…/EU [järnvägssäkerhetsdirektivet].

(25) *snabbspårvägar*: ett system för spårbunden transport i städer och/eller förorter, med lägre kapacitet och hastigheter än sedvanliga järnvägs- och tunnelbanesystem, men högre kapacitet och hastigheter än spårvägssystem. Snabbspårvägssystem kan ha ett eget körfält eller dela det med vägtrafik och utbyter vanligtvis inte fordon med långväga person- eller godstrafik.

(26) *nationella bestämmelser*: alla bindande bestämmelser ***som har anmälts av en medlemsstat,*** som innehåller järnvägssäkerhetsrelaterade eller tekniska krav och som har införts på medlemsstatsnivå och är tillämpliga på ~~järnvägsföretag~~ ***järnvägsaktörer***, oavsett vilket organ som har utfärdat dem. **[Ändr. 33]**

(27) *projekterad drift*: normalt driftssätt och förutsebara försämrade omständigheter (inbegripet slitage) inom det område och under de användningsvillkor som anges i det tekniska underlaget och i underhållsunderlaget.

(27a) användningsområde: ett eller flera nät i unionen, inom en medlemsstat eller en grupp av medlemsstater, där ett fordon är tekniskt kompatibelt enligt dess tekniska underlag. **[Ändr. 34]**

(27b) isolerat järnvägsnät: en medlemsstats järnvägsnät eller en del därav, som har en spårvidd på 1 520 mm och som är geografiskt eller tekniskt åtskilt från det europeiska nätet med normalspårvidd (1 435 mm – nedan kallad normalspårvidd) och väl integrerat i järnvägsnätet med en spårvidd på 1 520 mm tillsammans med tredjeländer, men som är isolerat från unionens huvudnät. **[Ändr. 35]**

(28) *godtagbart sätt att uppfylla kraven*: icke-bindande yttranden som utfärdas av byrån för att fastställa sätt att säkerställa överensstämmelse med de väsentliga kraven***, i syfte att tillfälligt kompensera för en bristande TSD fram till dess att TSD:n har ändrats***. **[Ändr. 36]**

Onsdagen den 26 februari 2014

(28a) godtagbara nationella sätt att uppfylla kraven: om andra sätt att uppfylla kraven som har utfärdats i en medlemsstat respekteras, ger de presumtion om överensstämmelse med den del av de nationella bestämmelserna som berörs. Dessa godtagbara nationella sätt att uppfylla kraven ska anmälas till byrån. **[Ändr. 37]**

(29) *utsläppande på marknaden*: tillhandahållande för första gången på unionsmarknaden av en driftskompatibilitetskomponent, ett delsystem eller ett fordon som är redo för användning i projekterad drift.

(30) *tillverkare*: fysisk eller juridisk person som tillverkar, eller låter konstruera eller tillverka, en driftskompatibilitetskomponent eller ett delsystem och saluför driftskompatibilitetskomponenten eller delsystemet i eget namn eller under eget varumärke.

(31) *behörigt ombud*: fysisk eller juridisk person som är etablerad inom unionen och som enligt skriftlig fullmakt från tillverkaren ***eller en upphandlande enhet*** har rätt att i dennes ***eller dess*** ställe utföra särskilda uppgifter. **[Ändr. 38]**

(32) *teknisk specifikation*: ett dokument där det fastställs vilka tekniska krav som ska uppfyllas av en produkt, ***ett delsystem, en*** process eller ***en*** tjänst. **[Ändr. 39]**

(33) *ackreditering*: den betydelse som anges i förordning (EG) nr 765/2008.

(34) *nationellt ackrediteringsorgan*: den betydelse som anges i förordning (EG) nr 765/2008.

(35) *bedömning av överensstämmelse*: en process där det visas huruvida specificerade krav avseende en produkt, en process, en tjänst, ett system, en person eller ett organ har uppfyllts.

(36) *organ för bedömning av överensstämmelse*: ett organ som utför bedömning av överensstämmelse, inbegripet kalibrering, provning, certifiering och kontroll.

(37) *person med funktionsnedsättning och person med nedsatt rörlighet*: en person som har en permanent eller tillfällig fysisk, psykisk, intellektuell eller sensorisk funktionsnedsättning som, i samspel med olika hinder, kan göra det svårt för personen att fullt ut och effektivt använda transporter på samma villkor som andra passagerare, eller en person vars rörlighet vid användning av transporter är reducerad på grund av ålder ***och som därmed är i behov av en anpassad tjänst***. **[Ändr. 40]**

(38) *infrastrukturförvaltare*: infrastrukturförvaltare enligt definitionen i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv …/…/EU ([1]) [om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde].

(39) *järnvägsföretag*: ett järnvägsföretag enligt definitionen i artikel 3 i direktiv …/…/EU [om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde], samt andra offentliga eller privata företag vars verksamhet består i att tillhandahålla transport av gods och/eller passagerare på järnväg med krav på att företaget måste säkerställa dragkraft; detta gäller även företag som endast tillhandahåller dragkraft.

Artikel 3

Väsentliga krav

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

2. Sådana 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 unionen får inte strida mot de väsentliga kraven.

2a. Ingen person får utsättas för direkt eller indirekt diskriminering på grund av funktionsnedsättning. För att säkerställa att alla unionsmedborgare kan dra nytta av ett område utan inre gränser ska medlemsstaterna se till att järnvägssystemet är tillgängligt för personer med funktionsnedsättning. **[Ändr. 41]**

([1]) Europaparlamentets och rådets direktiv …/…/EU av den … [om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde] (EUT L …).

KAPITEL II

TEKNISKA SPECIFIKATIONER FÖR DRIFTSKOMPATIBILITET (TSD)

Artikel 4

Innehåll i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet

1. Varje delsystem som förtecknas i bilaga II ska omfattas av en TSD. Ett delsystem får vid behov omfattas av flera TSD:er och en TSD kan omfatta flera delsystem.

2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 46 för anpassning av bilaga II till tekniska framsteg med avseende på uppdelningen av järnvägssystemet i delsystem och beskrivningen av dessa delsystem.

3. ***De fasta*** delsystemen ska stämma överens med de TSD:er som är i kraft ~~vid deras ibruktagande, ombyggnad eller modernisering, i enlighet med detta direktiv; denna~~ ***då ett anmält organ utses för första gången och senast vid tidpunkten för beviljandet av byggnadstillstånd. Fordonen ska stämma överens med de TSD:er och nationella bestämmelser som är i kraft då ett anmält organ utses för första gången. Sådan*** överensstämmelse ska föreligga under hela den tid delsystemet är i bruk. **[Ändr. 42]**

4. Varje TSD ska

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,

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***; detta inbegriper identifiering av de järnvägsreservdelar som ska standardiseras i enlighet med artikel 41 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr …/…*** [1]***; förteckningen över de reservdelar som ska standardiseras ska inkluderas i varje TSD, inbegripet befintliga delar,*** **[Ändr. 43]**

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 2010/713/EU,

f) ange strategin för tillämpningen av 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, och även ange tidsfrister för slutförandet av dessa etapper***; den tidsplan som fastställer etapperna ska vara kopplad till en kostnads- och nyttoanalys av genomförandet och en bedömning av den sannolika inverkan på alla berörda operatörer och ekonomiska aktörer***, **[Ändr. 44]**

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 tillämpningen av TSD:erna,

h) ange vilka bestämmelser som gäller för existerande delsystem och fordonstyper, i synnerhet vid modernisering och ombyggnad, med och utan ett nytt godkännande eller beslut att ta i bruk,

---

[1] ***Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr …/… om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004 (EUT L …).***

Onsdagen den 26 februari 2014

i) ange vilka parametrar som ska kontrolleras ~~av järnvägsföretaget och de förfaranden som ska tillämpas för att kontrollera dessa parametrar efter utfärdandet av godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden och före beslutet att ta i bruk~~ för att säkerställa kompatibiliteten mellan fordon och de sträckor som de är avsedda att framföras på, **[Ändr. 45]**

ia) ange vilka specifika parametrar som ska kontrolleras och tillhandahålla beskrivningarna för modernisering, förbättring eller ersättande av de reservdelar eller driftskompatibilitetskomponenter som ska behandlas i enlighet med artikel 21.3. *[Ändr. 46]*

5. 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 kommer man att bidra till att driftskompatibiliteten hos järnvägsnätet uppnås successivt inom denna tid.

6. 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, och särskilt för 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-bestämmelser som avses i punkt 4 c–g.

7. 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”.

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

9. 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 som är lätt tillgängliga och offentliga.

Artikel 5

Utarbetande, antagande och översyn av TSD:er

1. Kommissionen ska ge byrån i uppdrag att utarbeta TSD:er och ändringar av dessa och att lämna relevanta rekommendationer till kommissionen.

1a. För att fastställa och genomföra de bästa lösningarna ska man vid utarbetande, antagande och översyn av varje TSD (inbegripet grundparametrarna) beakta de kostnader och den nytta som varje övervägd teknisk lösning kan beräknas medföra samt gränssnitten mellan dessa. **[Ändr. 47]**

2. Ett förslag till TSD ska utarbetas i följande steg.

a) Byrån ska 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.

b) Byrån ska 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 ***och vederbörlig hänsyn tas till kraven i direktiv …/…/EU [järnvägssäkerhetsdirektivet]. Medlemsstaterna ska medverka vid bedömningen genom att, när så är lämpligt, tillhandahålla nödvändiga uppgifter.*** **[Ändr. 48]**

3. Byrån ska, i syfte att ta hänsyn till teknisk utveckling eller samhällsutveckling, utarbeta TSD:erna och ändringar av dessa inom ramen för det uppdrag som avses i punkt 1, i enlighet med artiklarna 4 och 15 i förordning (EU) nr …/… [byråförordningen] och med beaktande av principerna om öppenhet, samförstånd och insyn enligt bilaga II till förordning (EU) nr 1025/2012.

4. ~~Kommissionen får under~~ ***Den kommitté som avses i artikel 48 ska regelbundet informeras om*** arbetet med att utarbeta ~~TSD:er~~ ***TSD:erna***. ***Kommissionen får under detta arbete, på begäran av kommittén,*** ge uppdrag eller utfärda 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. **[Ändr. 49]**

5. 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.

6. 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.

7. I enlighet med artikel 6 i förordning (EU) nr …/… [byråförordningen] ska byrån utarbeta och regelbundet uppdatera förteckningen över de användarsammanslutningar och organ med vilka samråd ska ske . Denna förteckning ***måste omfatta representativa sammanslutningar och organ i alla medlemsstater och*** kan ses över och uppdateras på begäran av en medlemsstat eller på kommissionens initiativ. **[Ändr. 50]**

8. Vid utarbetande, antagande och översyn av TSD:er ska hänsyn tas till de synpunkter som arbetsmarknadens ***representativa*** parter ***i alla medlemsstater*** har beträffande de villkor som avses i artikel 4.4 g ***liksom i alla andra TSD:er som direkt eller indirekt påverkar den berörda personalen***. För detta ändamål ska byrån samråda med arbetsmarknadens parter innan rekommendationer om TSD:er och ändringar av dessa lämnas till kommissionen. Arbetsmarknadens parter ska höras inom ramen för den branschvisa dialogkommitté som inrättats i enlighet med kommissionens beslut 98/500/EG ([1]). Arbetsmarknadens parter ska avge sitt yttrande inom tre månader. **[Ändr. 51]**

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.

10. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 46 beträffande TSD:erna och ändringarna av dessa.

När brister upptäcks i TSD:er i enlighet med artikel 6, och om tvingande skäl till skyndsamhet så kräver, ska förfarandet i artikel 47 tillämpas för delegerade akter som antagits i enlighet med denna artikel.

Artikel 6

Brister hos TSD:er

1. Om det efter antagandet av en TSD visar sig att den har en brist ska den TSD:n ändras i enlighet med artikel 5.3.

2. I avvaktan på översynen av TSD:n får kommissionen begära ett yttrande från byrån. Kommissionen ska analysera byråns yttrande och informera medlemsstaterna om sina slutsatser.

3. På begäran av kommissionen ska de yttranden som byrån avger och som avses i punkt 2 utgöra ett godtagbart sätt att uppfylla de väsentliga kraven, och får därför användas för bedömningen av projekt.

3a. En medlem av nätverket av representativa organ kan via ansökan till kommissionen begära yttranden om brister i TSD:er. Sökanden ska informeras om det fattade beslutet. Kommissionen ska vederbörligen tillhandahålla en motivering till alla avslag. **[Ändr. 52]**

([1]) 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 (EGT L 225, 12.8.1998, s. 27).

Artikel 7

Fall där TSD:erna inte behöver tillämpas

1. Medlemsstaterna får avstå från att tillämpa en eller flera TSD:er, eller delar av dem, i följande fall:

a) När det gäller ett föreslaget nytt delsystem eller en del av detta, för modernisering eller ombyggnad av ett befintligt delsystem eller en del av detta, eller för någon aspekt som nämns i artikel 1.1 och som, den dag då dessa TSD:er börjar tillämpas, befinner sig i ett långt framskridet utvecklingsstadium eller omfattas av ett avtal som håller på att genomföras.

b) Om villkoren för att snabbt återupprätta järnvägsnätet efter en olycka eller en naturkatastrof inte medger, tekniskt eller ekonomiskt, att man helt eller delvis tillämpar relevanta TSD:er; i detta fall ska möjligheten att inte tillämpa TSD:n vara tidsbegränsad.

c) När det gäller föreslagen modernisering, utvidgning eller ombyggnad av ett befintligt delsystem eller en del av detta, om tillämpningen av dessa TSD:er ***allvarligt*** skulle hota projektets lönsamhet. **[Ändr. 53]**

2. I det fall som avses i punkt 1 a ska varje medlemsstat 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.

3. I alla fall som avses i punkt 1 ska den berörda medlemsstaten till kommissionen lämna en begäran om att få frångå tillämpningen av TSD:n, där medlemsstaten också specificerar de alternativa bestämmelser som den avser att tillämpa i stället för TSD:erna. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa innehållet i det underlag som ska åtfölja begäran om att få frångå tillämpningen av en eller flera TSD:er eller delar av dessa samt detaljuppgifterna i, formatet för och formerna för översändning av detta underlag. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 48.3. Kommissionen ska kontrollera detta underlag, analysera de alternativa bestämmelser som medlemsstaten avser att tillämpa i stället för TSD:erna, besluta huruvida begäran om att få frångå tillämpningen av TSD:n ska godtas eller inte och informera medlemsstaten om detta beslut.

4. I avvaktan på kommissionens beslut får medlemsstaten utan dröjsmål tillämpa de alternativa bestämmelser som avses i punkt 3.

5. Kommissionen ska fatta beslut inom fyra månader efter det att begäran, åtföljd av fullständigt underlag, lämnats in. Om ett sådant beslut uteblir ska begäran anses ha godtagits.

6. Alla medlemsstater ska informeras om resultaten av dessa analyser och om resultaten av det förfarande som avses i punkt 3.

KAPITEL III

DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER

Artikel 8

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 ***i enlighet med det användningsområde som definieras i artikel 2.27a*** samt installeras och underhålls korrekt. **[Ändr. 54]**

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

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.

En medlemsstat får inte förbjuda, begränsa eller förhindra ibruktagandet av driftskompatibilitetskomponenter som har erkänts för avsett användningsområde, om detta användningsområde ligger på dess territorium. **[Ändr. 55]**

Kommissionen ska ~~genom genomförandeakter fastställa~~ ***ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 46 med avseende på*** omfattningen av och innehållet i EG-försäkran om överensstämmelse och lämplighet för användning för driftskompatibilitetskomponenter~~, dess format och detaljerna i den information som ingår i denna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 48.3~~. **[Ändr. 56]**

2a. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa formatet för och detaljerna i den information som ingår i EG-försäkran om överensstämmelse och lämplighet för användning för driftskompatibilitetskomponenter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 48.3. **[Ändr. 57]**

Artikel 9

Överensstämmelse eller lämplighet för användning

1. Medlemsstaterna och byrån ska anse att driftskompatibilitetskomponenter som omfattas av en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning är driftskompatibla och uppfyller de väsentliga kraven.

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 och byrån 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 8.1.

Artikel 10

Förfarande för EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning

1. Tillverkaren eller dennes i unionen 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 för bedömning av överensstämmelse hos vilket tillverkaren eller dennes i unionen etablerade behöriga ombud har ansökt om bedömning.

3. Om en driftskompatibilitetskomponent omfattas av andra unionsdirektiv 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 behöriga ombud har uppfyllt de skyldigheter som fastställs 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. För att undvika att driftskompatibilitetskomponenter som inte uppfyller väsentliga krav släpps ut på marknaden, och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 11, gäller följande:

Onsdagen den 26 februari 2014

a) Om en medlemsstat konstaterar att en EG-försäkran om överensstämmelse har utfärdats på ett otillbörligt sätt, är tillverkaren eller dennes i unionen 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 11.

Artikel 11

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, dra tillbaka den från marknaden eller återkalla den. Medlemsstaten ska genast underrätta kommissionen och övriga medlemsstater 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) 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. ***Byrån ska, på uppdrag från*** kommissionen ~~ska så snart som möjligt samråda~~***, utan dröjsmål och i alla händelser inom 20 dagar, inleda samråd*** med de berörda parterna. ~~Om kommissionen~~ Efter samrådet ~~konstaterar att~~ ***ska byrån fastställa huruvida*** åtgärden är motiverad ~~ska den genast underrätta den medlemsstat som har tagit initiativet om detta. Om kommissionen efter samrådet konstaterar att åtgärden inte är motiverad~~***. Byrån*** ska ~~den~~ genast underrätta ***kommissionen,*** den medlemsstat som har tagit initiativet ***i detta hänseende*** och tillverkaren eller dennes i unionen etablerade behöriga ombud om detta. **[Ändr. 58]**

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.~~ **[Ändr. 59]**

KAPITEL IV

DELSYSTEM

Artikel 12

Fri rörlighet för delsystem

Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i kapitel V 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

a) antingen inom ramen för förfarandet för EG-kontrollförklaring,

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

Artikel 13

Överensstämmelse med TSD:er och nationella bestämmelser

1. Medlemsstaterna och byrån 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, ***om de, beroende vad som är lämpligt, är försedda, antingen med en EG-kontrollförklaring som fastställts genom hänvisning till TSD:er i enlighet med artikel 15, eller med en kontrollförklaring som fastställts med hänvisning till anmälda nationella bestämmelser i enlighet med artikel 15a, eller med bäggedera***. **[Ändr. 60]**

~~2. Driftskompatibiliteten hos ett strukturellt delsystem som ingår i järnvägssystemet ska med beaktande av de väsentliga kraven kontrolleras på grundval av TSD:er och nationella bestämmelser som anmälts i enlighet med punkt 3.~~ **[Ändr. 61]**

2a. Beslut om beviljande av godkännande ska grunda sig på de TSD:er och anmälda nationella bestämmelser som är tillämpliga vid den tidpunkt då ansökan görs. **[Ändr. 62]**

3. Medlemsstaterna ska utarbeta en förteckning för varje delsystem över de nationella bestämmelser som tillämpas för att tillgodose de väsentliga kraven ***och/eller de godtagbara nationella sätten att uppfylla kraven*** i följande fall: **[Ändr. 63]**

a) När TSD:erna inte fullt ut omfattar vissa aspekter som motsvarar de väsentliga kraven (öppna punkter).

b) När det enligt artikel 7 har anmälts att en eller flera TSD:er, eller delar av dem, inte tillämpas.

c) När ett specialfall kräver tillämpning av tekniska föreskrifter som inte omfattas av relevant TSD.

d) Om nationella bestämmelser används för att beskriva befintliga system.

da) Om nät och fordon inte omfattas av TSD:er. *[Ändr. 64]*

db) Om det föreligger specifika säkerhetsskäl för en eller flera medlemsstater, på villkor att de bevisas och utan att detta påverkar byråns befogenheter. *[Ändr. 65]*

4. Medlemsstaterna ska utse de organ som med avseende på dessa tekniska föreskrifter ska ansvara för att utfärda den EG-kontrollförklaring som avses i artikel 15.

Artikel 14

Nationella bestämmelser

1. Medlemsstaterna ska ***i följande fall*** till kommissionen ***och byrån*** överlämna den förteckning över ***tillämpade*** nationella bestämmelser som avses i artikel 13.3 ~~antingen~~ **[Ändr. 66]**

a) vid varje ändring i förteckningen över bestämmelser, ~~eller~~ **[Ändr. 67]**

b) ~~efter det att~~ ***om*** en begäran om att få frångå tillämpningen av TSD:n har lämnats in i enlighet med artikel 7, ~~eller~~ **[Ändr. 68]**

c) efter offentliggörandet av berörd TSD eller den reviderade versionen av TSD:n, med hänsyn till upphävandet av nationella bestämmelser som blivit överflödiga genom att öppna punkter i TSD:erna har stängts,

ca) om den eller de nationella bestämmelserna vid tidpunkten för detta direktivs ikraftträdande ännu inte har anmälts. *[Ändr. 69]*

1a. Inom en månad efter detta direktivs ikraftträdande ska medlemsstaterna till kommissionen anmäla alla existerande nationella bestämmelser som inte anmälts senast detta datum. **[Ändr. 70]**

2. Medlemsstaterna ska överlämna den fullständiga texten till existerande nationella bestämmelser ~~till byrån och kommissionen~~ via det därför avsedda it-systemet i enlighet med artikel 23 i förordning (EU) nr …/… [byråförordningen]. **[Ändr. 71]**

Onsdagen den 26 februari 2014

3. Medlemsstaterna får fastställa nya nationella bestämmelser endast i följande fall:

a) Om en TSD inte fullt ut uppfyller de väsentliga kraven.

b) Som en brådskande preventiv åtgärd, i synnerhet efter en olycka.

4. Om en medlemsstat har för avsikt att införa en ny nationell bestämmelse ska den överlämna utkastet till byrån och till kommissionen ***för beaktande senast tre månader före den föreslagna nya bestämmelsens planerade ikraftträdande och ange skälet för införandet, i enlighet med artikel 21 i förordning (EU) nr …/… [byråförordningen]*** via det därför avsedda it-systemet i enlighet med artikel 23 i den förordningen. **[Ändr. 72]**

4a. När medlemsstaterna anmäler en existerande eller ny nationell bestämmelse ska de bevisa att bestämmelsen behövs för att uppfylla ett väsentligt krav som inte redan omfattas av den relevanta TSD:n. Medlemsstaterna får inte anmäla en nationell bestämmelse utan att anföra belägg för att den behövs.

Byrån ska ha två månader på sig att granska utkastet till bestämmelse och lämna en rekommendation till kommissionen. Kommissionen ska godkänna eller förkasta utkastet till bestämmelse. Endast då det rör sig om brådskande förebyggande åtgärder får medlemsstaterna utan dröjsmål anta och tillämpa en ny bestämmelse, som ska gälla i två månader. Om en sådan bestämmelse påverkar flera medlemsstater ska kommissionen, i samarbete med byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna, harmonisera bestämmelsen på unionsnivå. **[Ändr. 73]**

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att nationella bestämmelser, inbegripet sådana som omfattar gränssnitten mellan fordon och nät, görs tillgängliga kostnadsfritt och på ett språk som kan förstås av alla berörda parter.

6. Medlemsstaterna får besluta att inte anmäla bestämmelser och begränsningar av strikt lokal karaktär. Medlemsstaterna ska i sådana fall uppge sådana bestämmelser och begränsningar i de register över infrastruktur som avses i artikel 45.

7. Nationella bestämmelser som anmäls enligt denna artikel omfattas inte av det anmälningsförfarande som anges i Europaparlamentets och Rådets direktiv 98/34/EG ([1]).

8. Kommissionen ska fastställa, med hjälp av genomförandeakter, klassificeringen av de anmälda nationella bestämmelserna i olika grupper i syfte att underlätta ***korsacceptansen i de olika medlemsstaterna och*** kontrollerna av kompatibilitet mellan fast och mobil utrustning. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 48.3. ***Byrån ska i enlighet med dessa genomförandeakter klassificera de nationella bestämmelser som anmäls i enlighet med denna artikel och offentliggöra motsvarande register. Detta register ska också förteckna eventuella godtagbara nationella sätt att uppfylla kraven.*** **[Ändr. 74]**

Byrån ska i enlighet med de genomförandeakter som avses i första stycket klassificera de nationella bestämmelser som anmäls i enlighet med denna artikel.

9. Utkast till nationella bestämmelser och gällande nationella bestämmelser ska granskas av byrån i enlighet med de förfaranden som anges i artiklarna 21 och 22 i förordning (EU) nr …/… [byråförordningen].

Artikel 15

Förfarande för utfärdande av EG-kontrollförklaring

1. Vid utfärdandet av en EG-kontrollförklaring ska sökanden anmoda det anmälda organet för bedömning av överensstämmelse som denna utser för ändamålet att handlägga förfarandet för EG-kontroll. Sökanden får vara den upphandlande enheten eller konstruktören, eller deras i unionen etablerade behöriga ombud.

2. Uppdraget för det anmälda organ för bedömning av överensstämmelse som utsetts att utföra en EG-kontroll av ett delsystem ska börja i projekteringsskedet och sedan pågå under hela uppbyggnadstiden fram till överlämnandet innan delsystemet tas i bruk. I uppdraget ~~kan~~ ***ska*** det också ingå 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 44 och 45. **[Ändr. 75]**

([1]) Europaparlamentets och Rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37).

3. Det anmälda organet för bedömning av överensstämmelse 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 ska också innehålla alla uppgifter om villkor och begränsningar för användning, föreskrifter om underhåll, kontinuerlig eller periodisk övervakning, inställningar och underhåll.

4. Varje ~~ändring som görs i det tekniska underlag som avses i punkt 3, och som får följder för genomförda kontroller, medför~~ ***ombyggnad ska medföra*** att en ny EG-kontrollförklaring måste utfärdas. **[Ändr. 76]**

5. Det anmälda organet för bedömning av överensstämmelse får utfärda delrapporter för att täcka vissa stadier i granskningsförfarandet eller vissa delar av delsystemet. I så fall ska de kontrollförfaranden som fastställs i enlighet med punkt 7 a tillämpas.

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

~~7. Kommissionen ska med hjälp av genomförandeakter fastställa~~

~~a) kontrollförfarandena för delsystem, inklusive de allmänna principer, det innehåll, det förfarande och de dokument som är knutna till EG-kontrollförfarandet och till kontrollförfarandet för nationella bestämmelser,~~

~~b) mallarna för EG-kontrollförklaringen och för kontrollförklaringen för nationella bestämmelser och mallar för dokument i det tekniska underlag som måste åtfölja kontrollförklaringen.~~

~~Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 48.3.~~ **[Ändr. 78]**

7a. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 46 för att fastställa kontrollförfarandena för delsystem, inklusive de allmänna principer, det innehåll, det förfarande och de dokument som är knutna till EG-kontrollförfarandet och till kontrollförfarandet för nationella bestämmelser. **[Ändr. 79]**

7b. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa mallarna för EG-kontrollförklaringen och för kontrollförklaringen för nationella bestämmelser och mallar för dokument som ska ingå i det tekniska underlag som måste åtfölja kontrollförklaringen.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 48.3. **[Ändr. 80]**

Artikel 15a

Förfarande för utfärdande av kontrollförklaring när det gäller nationella bestämmelser

De förfaranden för utfärdande av den EG-kontrollförklaring som avses i artikel 15 ska i tillämpliga fall också gälla för utfärdande av kontrollförklaring när det gäller nationella bestämmelser.

Medlemsstaterna ska utse de organ som ska ansvara för att utföra kontrollförfarandet för nationella bestämmelser i enlighet med kapitel VI. **[Ändr. 77]**

Artikel 16

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 6 gälla.

Artikel 17

Presumtion om överensstämmelse

Driftskompatibilitetskomponenter och delsystem som överensstämmer med de harmoniserade standarder eller delar av dem till vilka hänvisningar har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* ska förutsättas överensstämma med de grundläggande krav i bilaga III som omfattas av dessa standarder eller delar av dem.

KAPITEL V

UTSLÄPPANDE PÅ MARKNADEN OCH IBRUKTAGANDE

Artikel 18

Ibruktagande av fasta installationer

1. Delsystemen Markbaserad trafikstyrning och signalering, Energiförsörjning och Infrastruktur ska tas i bruk endast om de har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att de väsentliga kraven i bilaga III uppfylls, och om relevant godkännande har erhållits i enlighet med punkt 2.

2. Varje nationell säkerhetsmyndighet ska besluta om godkännande att ta i bruk de delsystem avseende Energiförsörjning och Infrastruktur ***och den markbaserade trafikstyrning och signalering som inte är ERTMS***, som är belägna eller används på dess medlemsstats territorium. ***De nationella säkerhetsmyndigheterna ska beakta byråns yttrande när TEN-T-korridorer eller gränsöverskridande avsnitt berörs.***

Byrån ska godkänna gränsöverskridande infrastruktur som bara har en infrastrukturförvaltare. **[Ändr. 81]**

Byrån ska ~~besluta om godkännande att ta i bruk de delsystem avseende Markbaserad trafikstyrning och signalering som är belägna eller används~~ ***godkänna ERTMS i nära samarbete med de nationella säkerhetsmyndigheterna. Innan byrån godkänner ERTMS ska den nationella säkerhetsmyndigheten vara behörig att kontrollera driftskompatibiliteten med de nationella näten. Byrån ska säkerställa att ERTMS tillämpas enhetlig***t inom unionen. **[Ändr. 82]**

I fråga om ERTMS ska byrån samråda med den berörda nationella säkerhetsmyndigheten inom en månad efter det att den mottagit den fullständiga ansökan, i syfte att säkerställa att ERTMS utvecklas på ett enhetligt sätt inom unionen. Inom två månader ska den nationella säkerhetsmyndigheten lämna ett yttrande till byrån om delsystemets tekniska och driftsmässiga kompatibilitet med de fordon som är avsedda att användas inom relevant del av järnvägsnätet. Byrån ska i möjligaste mån beakta detta yttrande innan den utfärdar godkännandet och ska, om den har en avvikande åsikt, underrätta den nationella säkerhetsmyndigheten och ange skälen till detta. Denna artikel påverkar inte byråns skyldigheter som systemmyndighet inom ramen för kapitel 6 i förordning (EU) nr …/… [byråförordningen].

Om byrån inte samtycker till en negativ bedömning som gjorts av en nationell säkerhetsmyndighet, ska den informera den berörda myndigheten om detta och ange skälen till sin avvikande åsikt. Byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten ska samarbeta i syfte att komma fram till en bedömning som båda parter kan godta. I de fall där byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten beslutar att detta är nödvändigt ska denna process också inbegripa sökanden. Om man inte inom en månad efter det att byrån underrättat den nationella säkerhetsmyndigheten om sin avvikande åsikt kan komma fram till en bedömning som båda parter kan godta, ska byrån fatta sitt slutgiltiga beslut, om inte den nationella säkerhetsmyndigheten har hänskjutit ärendet för medling till den överklagandenämnd som har inrättats enligt artikel 51 i förordning (EU) nr …/… (byråförordningen). Överklagandenämnden ska inom en månad efter begäran från den nationella säkerhetsmyndigheten besluta huruvida byråns förslag till beslut ska fastställas.

Varje beslut om avslag på en begäran om godkännande för ibruktagande av fasta installationer ska vederbörligen motiveras av byrån. Sökanden får inom en månad efter att ha mottagit avslaget begära att byrån omprövar sitt beslut. Denna begäran ska åtföljas av en motivering. Byrån ska, inom två månader från en dag då den mottog begäran om omprövning, , fastställa eller återkalla sitt beslut. Om byråns avslag fastställs får sökanden överklaga ärendet till den överklagandenämnd som har inrättats enligt artikel 51 i förordning (EU) nr …/… (byråförordningen). **[Ändr. 83]**

Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska tillhandahålla detaljerad vägledning om hur de godkännanden som avses i första och andra styckena kan erhållas. Vägledning om hur en ansökan ska göras med en beskrivning och förklaring av kraven för dessa godkännanden samt en förteckning över erforderliga handlingar ska tillhandahållas sökande avgiftsfritt. Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta om spridningen av sådan information.

3. För att godkänna ibruktagandet av de delsystem som avses i punkt 1 ska den nationella säkerhetsmyndigheten eller byrån, beroende på vilken av dessa som är den behöriga myndigheten enligt punkt 2, ha erhållit bevis för

a) att en EG-kontrollförklaring utfärdats,

b) att dessa delsystem är tekniskt kompatibla med det system som de integreras i, vilket ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er, nationella bestämmelser och register,

c) att integrationen av dessa delsystem är säker, vilket ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er, nationella bestämmelser, register och de gemensamma säkerhetsmetoder som anges i artikel 6 i direktiv…/…/EU [järnvägssäkerhetsdirektivet],

ca) att en kontrollförklaring för nationella bestämmelser utfärdats. *[Ändr. 84]*

Inom en månad efter det att sökandens begäran har inkommit ska byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten, beroende på vilken som är behörig myndighet, underrätta sökanden om att underlaget är fullständigt eller begära in kompletterande upplysningar i ärendet och därvidlag fastställa en rimlig tidsfrist för inlämnandet av sådana upplysningar. **[Ändr. 85]**

4. Vid modernisering eller ombyggnad av befintliga delsystem ska sökanden tillställa den nationella säkerhetsmyndigheten (för delsystem avseende Energiförsörjning och Infrastruktur ***och för delsystem avseende Markbaserad trafikstyrning och signalering som inte är ERTMS***) eller byrån (för ***ERTMS och gränsöverskridande infrastruktur som bara har en infrastrukturförvaltare***) ett underlag som beskriver projektet. Den nationella säkerhetsmyndigheten eller byrån ska granska detta underlag och ska besluta, på grundval av de kriterier som anges i punkt 5, huruvida det behövs ett nytt godkännande att ta i bruk. Den nationella säkerhetsmyndigheten och byrån ska fatta sina beslut inom en förutbestämd, rimlig tid, och i alla händelser inom ~~fyra~~ ***tre*** månader från mottagandet av all relevant information. **[Ändr. 86]**

5. Vid modernisering eller ombyggnad av befintliga delsystem ska en ny EG-kontrollförklaring utfärdas enligt artikel 15.4. Dessutom krävs det ett nytt godkännande att ta i bruk när

a) den övergripande säkerhetsnivån för det berörda delsystemet kan påverkas negativt av de planerade arbetena, eller

b) det krävs i relevanta TSD:er, eller

c) det krävs i de införandeplaner som upprättats av medlemsstaterna.

Artikel 19

Utsläppande av mobila delsystem på marknaden

1. ~~Delsystemen Rullande materiel och Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering~~ ***Mobila delsystem*** ska släppas ut på marknaden av sökanden endast om de har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att de väsentliga kraven i bilaga III uppfylls. **[Ändr. 87]**

2. I synnerhet ska sökanden säkerställa att EG-kontrollförklaringen har tillhandahållits.

3. Vid modernisering eller ombyggnad av befintliga delsystem ska en ny EG-kontrollförklaring utfärdas enligt artikel 15.4.

Artikel 20

Godkännande för utsläppande av fordon på marknaden

1. Ett fordon ska släppas ut på marknaden endast efter att ha erhållit ~~det godkännande för utsläppande av fordon på marknaden som utfärdats av byrån~~ ***ett fordonsgodkännande*** i enlighet med ~~punkt 5~~ ***denna artikel***. **[Ändr. 88]**

Onsdagen den 26 februari 2014

I fordonsgodkännandet ska följande anges:

a) Användningsområde.

b) Värdena för de parametrar som anges i TSD:erna och i tillämpliga fall i de nationella bestämmelser som är relevanta för kontrollen av den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och användningsområdet.

c) Fordonets överensstämmelse med relevanta TSD:er och uppsättningar av nationella bestämmelser, med avseende på de parametrar som avses i led b.

d) Villkoren för användning av fordonet och eventuella övriga restriktioner. *[Ändr. 89]*

2. ~~Byrån ska utfärda beslut om att bevilja godkännanden för utsläppande av fordon på marknaden. I dessa godkännanden attesteras värdena för de parametrar som är relevanta för kontrollen av den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och de fasta installationerna enligt TSD:erna. Godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden ska också ge information om fordonets överensstämmelse med relevanta TSD:er och uppsättningar av nationella bestämmelser som är relaterade till dessa parametrar.~~ ***Fordonsgodkännandet ska utfärdas på grundval av ett underlag som avser det fordon eller den fordonstyp som tillverkats av sökanden och som innehåller följande styrkande dokumentation:***

— Avseende de mobila delsystem som fordonet består av:

a) lämplig kontrollförklaring enligt artikel 19,

b) den tekniska kompatibiliteten i fordonet,

c) den säkra integrationen i fordonet.

— Avseende fordonet:

fordonets tekniska kompatibilitet med näten i användningsområdet. **[Ändr. 90]**

Den tekniska kompatibiliteten ska fastställas med utgångspunkt i de relevanta TSD:erna och, i tillämpliga fall, nationella bestämmelser och register. När det behövs tester för att få fram dokumentation som styrker den tekniska kompatibiliteten får de medverkande nationella säkerhetsmyndigheterna utfärda tillfälliga godkännanden till den sökande för användning av fordonet för praktiska kontroller på järnvägsnätet. Infrastrukturförvaltaren ska i samråd med sökanden sträva efter att se till att testerna utförs inom en månad från mottagandet av den sökandes ansökan. I förekommande fall ska den nationella säkerhetsmyndigheten vidta åtgärder för att säkerställa att testerna genomförs.

En säker integration av delsystemen i fordonet ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er, de gemensamma säkerhetsmetoder som anges i artikel 6 i direktiv…/…/EU [järnvägssäkerhetsdirektivet] och, i förekommande fall, nationella bestämmelser. **[Ändr. 91]**

3. ~~I godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden får det anges villkor för användningen av fordonet samt andra restriktioner.~~ ***Byrån ska bevilja ett fordonsgodkännande efter att ha bedömt delarna i det underlag som avses i punkt 2 inom en förutbestämd, rimlig tid, och i alla händelser inom fyra månader efter att den mottagit all relevant information från sökanden. Byrån ska inom en månad meddela sökanden om underlaget är fullständigt eller inte. Alla avslag på en ansökan ska vederbörligen motiveras.***

Godkännanden ska erkännas i alla medlemsstater.

Byrån ska ta fullt ansvar för de godkännanden den utfärdar. **[Ändr. 92]**

3a. Under den övergångsperiod som avses i artikel 50a får sökanden välja att inge sin ansökan om fordonsgodkännande till byrån eller till relevant nationell säkerhetsmyndighet. **[Ändr. 94]**

~~4. Godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden ska utfärdas på grundval av en dossier som avser fordonet eller fordonstypen och som framtagits av sökanden och inbegriper dokumentation om~~

~~(a) utsläppandet på marknaden av de mobila delsystem som fordonet består av enligt artikel 19,~~

~~(b) den tekniska kompatibiliteten hos de delsystem som avses i led a i fordonet, vilken ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er, nationella bestämmelser och register,~~

~~(c) att integrationen i fordonet av de delsystem som avses i led a är säker, vilket ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er, nationella bestämmelser och de gemensamma säkerhetsmetoder som anges i artikel 6 i direktiv…/… [om säkerheten i unionens järnvägssystem].~~ **[Ändr. 93]**

5. ***Varje beslut om att avslå ett fordonsgodkännande ska vara vederbörligen motiverat. Sökanden får inom en månad efter att ha mottagit avslaget begära att byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten, beroende på vad som är tillämpligt, omprövar sitt beslut.*** Byrån ***eller den nationella säkerhetsmyndigheten*** ska ~~fatta de beslut som avses i punkt 2 inom en förutbestämd, rimlig tid, och i alla händelser inom fyra~~ ***ha två*** månader från ***och med dagen för*** mottagandet av ~~all relevant information. Dessa godkännanden ska vara giltiga i alla medlemsstater~~ ***begäran om omprövning för att fastställa eller återkalla sitt beslut***. **[Ändr. 95]**

Om byrån fastställer avslaget får sökanden överklaga ärendet till den överklagandenämnd som har utsetts enligt artikel 51 i förordning (EU) nr …/… [byråförordningen]. **[Ändr. 96]**

Om avslaget från en nationell säkerhetsmyndighet bekräftas, får den sökande överklaga ärendet till den överklagandeinstans som har utsetts av den behöriga medlemsstaten enligt artikel 17.3 i direktiv …/… [järnvägssäkerhetsdirektivet]. Medlemsstaterna får för detta överklagandeförfarande utse det regleringsorgan som avses i artikel 56 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EG ([1]). **[Ändr. 97]**

Byrån ska tillhandahålla detaljerad vägledning om hur godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden kan erhållas. Vägledning om hur en ansökan ska göras, med en beskrivning och förklaring av kraven för godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden samt en förteckning över erforderliga handlingar, ska tillhandahållas sökande avgiftsfritt. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta med byrån om spridningen av sådan information.

6. Byrån får ~~utfärda godkännande för utsläppande av fordon på marknaden för en serie fordon. Dessa godkännanden ska vara giltiga i alla medlemsstater.~~***, med angivande av skälen för sitt beslut, ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande, om byrån anser att fordonet inte längre uppfyller de villkor enligt vilka godkännandet utfärdats. Byrån ska omgående uppdatera det europeiska fordonsregister som avses i artikel 43a.***

Om en nationell säkerhetsmyndighet upptäcker att ett godkänt fordon inte uppfyller de väsentliga kraven ska den omedelbart underrätta byrån och alla andra berörda nationella säkerhetsmyndigheter. Byrån ska inom en månad fatta beslut om nödvändiga åtgärder. I fall där det krävs brådskande förebyggande åtgärder får byrån omedelbart begränsa eller tillfälligt dra tillbaka godkännandet innan den fattar beslutet. **[Ändr. 98]**

7. ~~Sökanden får till den överklagandenämnd som utses enligt artikel 51 i förordning (EU) nr …/… [om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå] lämna in ett överklagande mot byråns beslut eller om byrån underlåter att agera inom den tid som avses i punkt 5.~~ ***Kommissionen ska ges befogenhet att senast sex månader efter antagandet av detta direktiv anta delegerade akter i enlighet med artikel 46 för att fastställa närmare bestämmelser om godkännandeförfarandet, inbegripet***

a) detaljerade riktlinjer med en beskrivning och förklaring av kraven för fordonsgodkännandet och av erforderliga handlingar,

b) en förfarandeordning för godkännandeprocessen, t.ex. innehållet i och tidsschemat för varje etapp i processen,

c) kriterier för bedömning av sökandenas underlag. *[Ändr. 99]*

8. Vid modernisering eller ombyggnad av befintliga fordon som redan har ett godkännande för utsläppande av fordon på marknaden gäller följande:

a) En ny EG-kontrollförklaring ska utfärdas enligt artikel 15.4.

([1]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

Onsdagen den 26 februari 2014

b) Ett nytt ~~godkännande för utsläppande av fordon på marknaden~~ ***fordonsgodkännande*** krävs om det har gjorts någon ***större*** ändring av värdena för de parametrar som ingår i det redan beviljade fordonsgodkännandet. **[Ändr. 100]**

~~9. På begäran av sökanden får godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden inbegripa ett tydligt angivande av de nät eller linjer eller grupper av nät eller linjer där järnvägsföretaget får ta ett sådant fordon i bruk utan ytterligare verifikationer, kontroller eller provningar avseende den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och dessa nät eller linjer. I sådana fall ska sökanden i sin begäran inkludera beviset för att fordonet är tekniskt kompatibelt med de berörda näten eller linjerna.~~

~~Detta angivande får också läggas till, på begäran av den ursprungliga sökanden eller en annan sökande, efter utfärdandet av det relevanta godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden.~~ **[Ändr. 101]**

9a. Godkännande för fordon som används eller är avsedda att användas i järnvägsinfrastruktur som ingår i isolerade järnvägsnät får också beviljas av de nationella säkerhetsmyndigheterna i de medlemsstater där nätet i fråga är beläget. I sådana fall får sökanden välja mellan att inge sin ansökan till byrån eller till de nationella säkerhetsmyndigheterna i de medlemsstaterna.

Inom den övergångsperiod som avses i artikel 50a ska de nationella säkerhetsmyndigheterna i de medlemsstater där ett isolerat järnvägsnät är beläget fastställa gemensamma fordonsgodkännandeförfaranden och se till att det sker ett ömsesidigt erkännande av de fordonsgodkännanden de utfärdat. Om de nationella säkerhetsmyndigheterna fattar motstridiga beslut, och om det saknas ett beslut som kan accepteras av båda parter, ska byrån fatta ett beslut i enlighet med artikel 16 i förordning (EU) nr …/… [byråförordningen].

Om dessa nationella säkerhetsmyndigheter i slutet av den övergångsperiod som avses i artikel 50a inte har fastställt en ordning för gemensamma godkännandeförfaranden och ömsesidigt erkännande av fordonsgodkännanden, ska de godkännanden som avses i denna artikel endast beviljas av byrån.

Om det fastställs en ordning för gemensamma godkännandeförfaranden och ömsesidigt erkännande av fordonsgodkännanden, får de nationella säkerhetsmyndigheterna i de medlemsstater där det finns isolerade järnvägsnät fortsätta att utfärda fordonsgodkännanden, och sökanden får välja mellan att ansöka om fordonsgodkännande hos byrån eller hos berörda nationella säkerhetsmyndigheter efter utgången av den övergångsperiod som avses i artikel 50a.

Tio år efter detta direktivs ikraftträdande ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om de framsteg som har gjorts för att uppnå driftskompatibilitet i de isolerade järnvägsnäten och vid behov lägga fram ett relevant lagstiftningsförslag. **[Ändr. 102]**

Artikel 20a

Registrering av godkända fordon

Innan ett fordon används för första gången, efter det att godkännandet för det har beviljats i enlighet med artikel 20, ska det på innehavarens begäran registreras.

När godkännandet har beviljats av byrån ska fordonet registreras i det europeiska registret i enlighet med artikel 43a.

När fordonets användningsområde är begränsat till en medlemsstats territorium och när godkännandet har beviljats av en nationell säkerhetsmyndighet, ska fordonet registreras i den medlemsstatens nationella fordonsregister i enlighet med artikel 43. [Ändr. 103]

Artikel 21

~~Ibruktagande~~ ***Användning*** av fordon **[Ändr. 104]**

1. ***Innan ett*** järnvägsföretag ~~ska ta i bruk~~ ***använder*** ett fordon ~~endast efter att ha kontrollerat, i samråd med infrastrukturförvaltaren, att fordonet är tekniskt kompatibelt med sträckan och att fordonet på ett säkert sätt har integrerats i det system som det är avsett för, vilket ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er, nationella bestämmelser, register och de gemensamma säkerhetsmetoder som fastställs i artikel 6 i direktivet.~~ ***inom det användningsområde som anges i fordonsgodkännandet ska det via sitt säkerhetsstyrningssystem säkerställa följande:*** **[Ändr. 105]**

~~För detta ändamål ska fordon först erhålla godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden~~

a) Att fordonet har godkänts i enlighet med artikel 20 ***och har registrerats i vederbörlig ordning***. **[Ändr. 106]**

aa) Den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och sträckan med utgångspunkt i infrastrukturregistret, relevanta TSD:er och annan information som kostnadsfritt och inom rimlig tid ska lämnas av infrastrukturförvaltaren, om ett sådant register inte finns eller är ofullständigt. *[Ändr. 107]*

ab) Fordonets integration i den tågsammansättning i vilken det är avsett att användas, med utgångspunkt i de säkerhetsstyrningssystem som anges i artikel 9 i direktiv …/… om järnvägssäkerhet och TSD:n om drift och trafikledning. *[Ändr. 108]*

1a. För att hjälpa järnvägsföretagen att kontrollera att fordonet är tekniskt kompatibelt och på ett säkert sätt kan integreras med sträckan/sträckorna ska infrastrukturförvaltaren på begäran förse järnvägsföretagen med kompletterande information avseende sträckans eller sträckornas egenskaper. **[Ändr. 109]**

2. Järnvägsföretaget ska översända sina beslut avseende ~~ibruktagandet~~ ***driften*** av fordon till byrån, infrastrukturförvaltaren och den berörda nationella säkerhetsmyndigheten. Dessa beslut ska registreras i ~~de~~ ***det*** nationella fordonsregister som avses i artikel 43 ***och i det europeiska register som avses i artikel 43a***. **[Ändr. 110]**

~~3. Vid modernisering eller ombyggnad av befintliga fordon ska en ny EG-kontrollförklaring utfärdas enligt artikel 15.4. Dessutom krävs det ett nytt beslut av järnvägsföretaget för ibruktagande av dessa fordon~~

~~(a) när den övergripande säkerhetsnivån för det berörda delsystemet kan påverkas negativt av de planerade arbetena, eller,~~

~~(b) när det krävs i relevanta TSD:er.~~ **[Ändr. 111]**

Artikel 22

~~Godkännande för utsläppande av fordonstyper på marknaden~~ ***Fordonstypgodkännande*** **[Ändr. 112]**

1. Byrån***, eller de nationella säkerhetsmyndigheterna under den övergångsperiod som avses i artikel 50a***, ska utfärda ~~godkännanden för utsläppande av fordonstyper på marknaden~~ ***fordonstypgodkännanden***. **[Ändr. 113]**

Byrån ***och de nationella säkerhetsmyndigheterna*** ska tillhandahålla detaljerad vägledning om hur ~~godkännandet för utsläppande av fordonstyper på marknaden~~ ***fordonstypgodkännandet*** kan erhållas. Vägledning om hur en ansökan ska göras, med en beskrivning och förklaring av kraven för godkännandet ~~för utsläppande av fordonstyper på marknaden~~ samt en förteckning över erforderliga handlingar, ska tillhandahållas sökande avgiftsfritt. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta med byrån om spridningen av sådan information. **[Ändr. 114]**

2. ~~Om~~ ***Om ett fordonsgodkännande utfärdas av*** byrån ~~utfärdar ett godkännande för utsläppande av fordon på marknaden, ska den dock~~ ***eller av de nationella säkerhetsmyndigheterna ska fordonstypgodkännandet utfärdas*** samtidigt ~~utfärda godkännandet för utsläppande av motsvarande fordonstyp på marknaden~~. **[Ändr. 115]**

3. Ett fordon som överensstämmer med en fordonstyp för vilken ett godkännande ~~för utsläppande av motsvarande fordonstyp på marknaden~~ redan har utfärdats ska, utan ytterligare kontroller, erhålla ett ~~godkännande för utsläppande av fordon på marknaden~~ ***fordonsgodkännande*** på grundval av en försäkran om överensstämmelse med denna typ som inlämnats av sökanden. **[Ändr. 116]**

4. Vid ändringar av relevanta bestämmelser i TSD:er eller nationella bestämmelser, på grundval av vilka ett ~~godkännande för utsläppande av en fordonstyp på marknaden~~ ***fordonstypgodkännande*** har utfärdats, ska TSD:n eller den nationella bestämmelsen avgöra huruvida det redan beviljade ~~godkännandet för utsläppande av den fordonstypen på marknaden~~ ***fordonstypgodkännandet*** fortfarande ska vara giltigt eller behöver förnyas. Om godkännandet behöver förnyas får de kontroller som utförs av byrån endast beröra de ändrade bestämmelserna. Förnyandet av ~~godkännandet för utsläppande av en fordonstyp på marknaden~~ ***fordonstypgodkännandet*** påverkar inte ~~godkännanden för utsläppande av fordon på marknaden~~ ***fordonsgodkännanden*** som redan utfärdats på grundval av det föregående ~~godkännandet för utsläppande av den fordonstypen på marknaden~~ ***fordonstypgodkännandet***. **[Ändr. 117]**

Onsdagen den 26 februari 2014

5. Försäkran om typöverensstämmelse ska upprättas i enlighet med beslut 2010/713/EU.

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

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

b) För fordon som inte överensstämmer med TSD i enlighet med förfarandena för bedömning av överensstämmelse enligt modulerna B+D och B+F i beslut 768/2008/EG. När det är lämpligt får kommissionen anta genomförandeakter om fastställande av särskilda moduler för överensstämmelsebedömning. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 48.3.

7. Godkännandet för utsläppande av fordonstyper på marknaden ska registreras i det europeiska registret för godkännanden för utsläppande av en fordonstyp på marknaden som avses i artikel 44.

Artikel 22a

Samarbete mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna

Vid tillämpningen av artiklarna 18, 20 och 22 får byrån ingå samarbetsavtal med nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med artikel 69 i förordning (EU) nr …/… [byråförordningen].

Sådana avtal kan vara specifika avtal eller ramavtal och kan inbegripa en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter. De ska innehålla en detaljerad beskrivning av uppgifter och villkor med avseende på de åsyftade resultaten, och ska ange tidsfrister för uppnåendet av dessa resultat, liksom uppgifter om fördelningen av de avgifter som sökanden ska betala.

Om det gäller järnvägsnät som av geografiska eller historiska skäl eller till följd av användningen av avancerade ERTMS eller en annan spårvidd kräver särskild sakkunskap, får de också inbegripa specifika samarbetsordningar för att minska de administrativa bördorna och kostnaderna för sökanden. Sådana avtal ska ha ingåtts innan byrån får rätt att motta ansökningar i enlighet med detta direktiv, dock senast sex månader efter dagen för detta direktivs ikraftträdande.

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 46 när det gäller sådana samarbetsavtal. Dessa delegerade akter ska antas senast sex månader efter dagen för detta direktivs ikraftträdande.

Fem år efter ingåendet av det första samarbetsavtalet, och vart tredje år, därefter, ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet med en utvärdering av de samarbetsavtal som ingåtts av byrån. **[Ändr. 118]**

KAPITEL VI

ANMÄLAN AV ORGAN FÖR BEDÖMNING AV ÖVERENSSTÄMMELSE

Artikel 23

Anmälan

Medlemsstaterna ska anmäla till kommissionen och de andra medlemsstaterna vilka organ som fått i uppdrag att utföra bedömningar av överensstämmelse som tredje part i enlighet med detta direktiv.

Artikel 24

Anmälande myndigheter

1. Medlemsstaterna ska utse en anmälande myndighet med ansvar för att inrätta och genomföra de förfaranden som krävs för bedömning och anmälan av organ för bedömning av överensstämmelse och för kontroll av anmälda organ för bedömning av överensstämmelse, inklusive överensstämmelse med bestämmelserna i artiklarna 27–29.

2. Medlemsstaterna får bestämma att den bedömning och kontroll som avses i punkt 1 ska utföras av ett nationellt ackrediteringsorgan i den betydelse som anges i och i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008.

3. Om den anmälande myndigheten delegerar eller på annat sätt överlåter den bedömning, anmälan eller kontroll som avses i punkt 1 till ett organ som inte är statligt, ska det organet vara en juridisk person och uppfylla kraven i artikel 25. Det ska ha vidtagit åtgärder för att kunna hantera ansvarsskyldighet som kan uppstå i samband med dess verksamhet.

4. Den anmälande myndigheten ska ta det fulla ansvaret för de uppgifter som utförs av det organ som avses i punkt 3.

Artikel 25

Krav på anmälande myndigheter

1. En anmälande myndighet ska vara inrättad på ett sådant sätt att det inte uppstår någon intressekonflikt gentemot organen för bedömning av överensstämmelse.

2. En anmälande myndighet ska vara organiserad och fungera på ett sådant sätt att dess verksamhet är objektiv och opartisk.

3. En anmälande myndighet ska vara organiserad på ett sådant sätt att alla beslut som rör anmälan av ett organ för bedömning av överensstämmelse fattas av annan behörig personal än den som har gjort bedömningen.

4. En anmälande myndighet får inte erbjuda eller utföra sådan verksamhet som utförs av organ för bedömning av överensstämmelse, och får inte heller erbjuda eller utföra konsulttjänster på kommersiell eller konkurrensmässig grund.

5. En anmälande myndighet ska skydda erhållen konfidentiell information.

6. En anmälande myndighet ska ha tillräckligt många anställda med lämplig kompetens för att kunna utföra sina uppgifter.

Artikel 26

De anmälande myndigheternas informationsskyldighet

Medlemsstaterna ska informera kommissionen om sina förfaranden för bedömning och anmälan av organ för bedömning av överensstämmelse och för kontroll av anmälda organ samt om eventuella ändringar av förfarandena.

Kommissionen ska offentliggöra denna information.

Artikel 27

Krav avseende organ för bedömning av överensstämmelse

1. När det gäller anmälan ska organ för bedömning av överensstämmelse uppfylla kraven i punkterna 2–7 och i artiklarna 28 och 29. Dessa krav gäller också för organ som utses av medlemsstater enligt artikel 13.4.

2. Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska inrättas i enlighet med nationell lagstiftning och ska vara en juridisk person.

3. Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska kunna utföra alla de uppgifter avseende bedömning av överensstämmelse som fastställs i relevant TSD för ett sådant organ och för vilka det har anmälts, oavsett om dessa uppgifter utförs av organet för bedömning av överensstämmelse eller för dess räkning och under dess ansvar.

Vid alla tidpunkter och vid varje bedömning av överensstämmelse och för varje typ eller kategori av produkter för vilka det har anmälts ska ett organ för bedömning av överensstämmelse ha följande till sitt förfogande:

a) Erforderlig personal med teknisk kunskap och tillräcklig erfarenhet för att utföra bedömningen av överensstämmelse.

b) Relevanta beskrivningar av förfarandena för att utföra bedömningar av överensstämmelse, så att förfarandena medger insyn och kan reproduceras. Organet ska ha lämpliga rutiner och förfaranden för att skilja mellan de uppgifter som det utför i sin egenskap av anmält organ för bedömning av överensstämmelse och all annan verksamhet.

c) Lämpliga förfaranden som gör det möjligt för organet att utöva sin verksamhet med vederbörlig hänsyn tagen till ett företags storlek, bransch och struktur samt till den berörda produktteknikens komplexitet och eventuell massproduktion eller serietillverkning.

Det ska ha de nödvändiga medlen för att korrekt kunna utföra de tekniska och administrativa uppgifterna i samband med bedömningen av överensstämmelse, och det ska ha tillgång till den utrustning och de hjälpmedel som krävs.

4. Organ för bedömning av överensstämmelse ska vara ansvarsförsäkrade, om inte staten tar på sig ansvaret enligt nationell lagstiftning eller medlemsstaten själv tar direkt ansvar för bedömningen av överensstämmelse.

5. Personalen vid ett organ för bedömning av överensstämmelse ska iaktta tystnadsplikt beträffande all information som den erhåller vid utförandet av sina uppgifter i enlighet med relevant TSD eller de nationella bestämmelser som genomför TSD:n, utom gentemot de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där verksamheten utförs. De immateriella rättigheterna ska vara skyddade.

6. Organ för bedömning av överensstämmelse ska delta i, eller se till att deras bedömningspersonal känner till, det relevanta standardiseringsarbetet och det arbete som utförs i samordningsgruppen för anmälda organ för bedömning av överensstämmelse, som inrättats i enlighet med relevant unionslagstiftning, och de ska som generella riktlinjer använda de administrativa beslut och dokument som är resultatet av gruppens arbete.

7. Organ för bedömning av överensstämmelse ska delta i, eller se till att deras bedömningspersonal känner till, det arbete som utförs i den tillfälliga ERTMS-arbetsgrupp som inrättats enligt artikel 25 i förordning (EU) nr …/… [byråförordningen]. De ska följa de riktlinjer som tagits fram som ett resultat av gruppens arbete. Om de anser att det är oändamålsenligt eller omöjligt att tillämpa dem, ska de berörda organen för bedömning av överensstämmelse översända sina synpunkter för diskussion till den tillfälliga ERTMS-arbetsgruppen i syfte att bidra till den kontinuerliga förbättringen av riktlinjerna.

Artikel 28

Opartiska organ för bedömning av överensstämmelse

1. Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska vara ett tredjepartsorgan som är oberoende av den organisation som den bedömer eller av tillverkaren av den produkt som den bedömer.

Detta organ får vara ett organ som hör till en näringslivsorganisation eller branschorganisation som företräder företag som är involverade i utformning, tillverkning, leverans, installation, användning eller underhåll av de produkter som det bedömer, förutsatt att det kan styrkas att organet är oberoende och att det inte finns några intressekonflikter.

2. Det ska garanteras att organ för bedömning av överensstämmelse, deras högsta ledning och bedömningspersonal är opartiska.

3. Ett organ för bedömning av överensstämmelse, dess högsta ledning och den personal som ansvarar för att bedömningen av överensstämmelse görs får inte utgöras av den som utformar, tillverkar, levererar, installerar, köper, äger, använder eller underhåller de produkter som bedöms och inte heller av den som företräder någon av dessa parter. Detta ska inte hindra att bedömda produkter som är nödvändiga för verksamheten inom organet för bedömning av överensstämmelse används eller att produkterna används för personligt bruk.

4. Ett organ för bedömning av överensstämmelse, dess högsta ledning och den personal som ansvarar för att bedömningen av överensstämmelse görs får inte delta direkt i utformning, tillverkning, uppbyggnad, marknadsföring, installation, användning eller underhåll av dessa produkter, och det får inte heller företräda parter som bedriver sådan verksamhet. De får inte delta i någon verksamhet som kan påverka deras objektivitet och integritet i samband med den bedömning av överensstämmelse för vilken de har anmälts. Detta ska särskilt gälla för konsulttjänster.

5. Organ för bedömning av överensstämmelse ska se till att deras dotterbolags eller underleverantörers verksamhet inte påverkar sekretessen, objektiviteten eller opartiskheten i organens bedömningar av överensstämmelse.

6. Organ för bedömning av överensstämmelse och deras personal ska utföra bedömningen av överensstämmelse med största möjliga yrkesintegritet, ha teknisk kompetens på det specifika området och vara fria från alla påtryckningar och incitament, i synnerhet ekonomiska, som kan påverka deras omdöme eller resultaten av deras bedömning av överensstämmelse, särskilt när det gäller personer eller grupper av personer som berörs av denna verksamhet.

Artikel 29

Personal hos organ för bedömning av överensstämmelse

1. Den personal som ansvarar för att utföra bedömningen av överensstämmelse ska ha

a) fullgod teknisk och yrkesinriktad utbildning som täcker all slags bedömning av överensstämmelse på det område inom vilket organet för bedömning av överensstämmelse har anmälts ***samt utbildning i frågor som gäller tillgänglighet***, **[Ändr. 119]**

b) tillfredsställande kunskap om kraven för de bedömningar som de gör och befogenhet att utföra dessa bedömningar,

c) tillräcklig kännedom och insikt om de väsentliga kraven, de tillämpliga harmoniserade standarderna och de relevanta bestämmelserna i unionslagstiftningen och dess tillämpningsföreskrifter,

d) förmåga att upprätta intyg, protokoll och rapporter som visar att bedömningarna har gjorts.

2. Ersättningen till den högsta ledningen för och bedömningspersonalen vid ett organ för bedömning av överensstämmelse får inte vara beroende av antalet bedömningar som görs eller resultaten av bedömningarna.

Artikel 30

Presumtion om överensstämmelse för ett organ för bedömning av överensstämmelse

Ett organ för bedömning av överensstämmelse som kan visa att det uppfyller kriterierna i de relevanta harmoniserade standarderna eller delar av dem, till vilka hänvisningar har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*, ska förutsättas uppfylla kraven i artiklarna 27–29, förutsatt att dessa krav omfattas av de tillämpliga harmoniserade standarderna.

Artikel 31

Dotterföretag och underleverantörer till organ för bedömning av överensstämmelse

1. Om det anmälda organet lägger ut specifika uppgifter med anknytning till bedömningen av överensstämmelse på underentreprenad eller anlitar ett dotterbolag ska det se till att underleverantören eller dotterbolaget uppfyller kraven i artiklarna 27–29 och informera den anmälande myndigheten om detta.

2. De anmälda organen ska ta det fulla ansvaret för underleverantörernas eller dotterbolagens uppgifter, oavsett var dessa är etablerade.

3. Underleverantörer eller dotterbolag får endast med kundens samtycke anlitas för att utföra anmälda organs verksamhet.

4. Anmälda organ ska se till att den anmälande myndigheten har tillgång till de relevanta dokumenten rörande bedömningen av underleverantörens eller dotterbolagets kvalifikationer och det arbete som utförts av dem i enlighet med relevant TSD.

Artikel 32

Ackrediterade interna organ

1. Det ansökande företaget får använda ett ackrediterat internt organ för att utföra bedömningar av överensstämmelse för tillämpning av de förfaranden som anges i modulerna A1, A2, C1 eller C2 enligt bilaga II till beslut 768/2008/EG och modulerna CA1 och CA2 enligt bilaga I till beslut 2010/713/EG. Detta organ ska utgöra en separat och urskiljbar del av det ansökande företaget och ska inte medverka i utformning, tillverkning, leverans, installation, drift eller underhåll av de produkter som det ska bedöma.

2. Ett ackrediterat internt organ ska uppfylla följande krav:

a) Det ska vara ackrediterat i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008.

b) Organet och dess personal ska vara organisatoriskt åtskilda från företaget som de är en del av och ha rapporteringsmetoder som säkerställer att de är opartiska och ska visa det för det berörda nationella ackrediteringsorganet.

c) Organet och dess personal får inte ansvara för utformning, tillverkning, leverans, installation, drift eller underhåll av de produkter som det bedömer och får inte delta i någon verksamhet som kan vara oförenlig med ett oberoende omdöme och integritet i bedömningsarbetet.

d) Organet ska tillhandahålla sina tjänster enbart till det företag som det är en del av.

3. Ett ackrediterat internt organ ska inte anmälas till medlemsstaterna eller kommissionen, men information om dess ackreditering ska lämnas av företaget som det är en del av eller det nationella ackrediteringsorganet till den anmälande myndigheten på denna myndighets begäran.

Artikel 33

Ansökan om anmälan

1. Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska lämna in en ansökan om anmälan till den anmälande myndigheten i den medlemsstat där det är etablerat.

2. Ansökan ska åtföljas av en beskrivning av de bedömningar av överensstämmelse, den eller de moduler för bedömning av överensstämmelse och den eller de produkter som organet anser sig ha kompetens för samt ett ackrediteringsintyg, om det finns ett sådant, som utfärdats av ett nationellt ackrediteringsorgan och där det intygas att organet för bedömning av överensstämmelse uppfyller kraven i artiklarna 27–29.

3. Om organet för bedömning av överensstämmelse inte kan uppvisa något ackrediteringsintyg ska det ge den anmälande myndigheten alla underlag som krävs för kontroll, erkännande och regelbunden tillsyn av att det uppfyller kraven i artiklarna 27–29.

Artikel 34

Anmälningsförfarande

1. Anmälande myndigheter får endast anmäla de organ för bedömning av överensstämmelse som uppfyller kraven i artiklarna 27–29.

2. De ska underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna med hjälp av det elektroniska anmälningsverktyg som utvecklats och förvaltas av kommissionen.

3. Anmälan ska innehålla detaljerade uppgifter om bedömningarna av överensstämmelse, modulerna för bedömning av överensstämmelse och de berörda produkterna samt ett relevant intyg om kompetens.

4. Om en anmälan inte grundar sig på ett sådant ackrediteringsintyg som avses i artikel 33.2 ska den anmälande myndigheten ge kommissionen och de andra medlemsstaterna skriftliga underlag som styrker att organet för bedömning av överensstämmelse har erforderlig kompetens, och att de system som behövs för att se till att organet kommer att övervakas regelbundet och fortsätta att uppfylla kraven i artiklarna 27–29 har inrättats.

5. Det berörda organet får bedriva verksamhet som anmält organ för bedömning av överensstämmelse endast om kommissionen eller de andra medlemsstaterna inte har rest invändningar inom två veckor efter anmälan, i de fall ett ackrediteringsintyg används, eller inom två månader efter anmälan i de fall då ingen ackreditering används.

6. Kommissionen och övriga medlemsstater ska underrättas om eventuella relevanta senare ändringar av anmälan.

Artikel 35

Identifikationsnummer för och förteckningar över anmälda organ för bedömning av överensstämmelse

1. Kommissionen ska tilldela varje anmält organ för bedömning av överensstämmelse ett identifikationsnummer.

Ett anmält organ för bedömning av överensstämmelse ska tilldelas ett enda identifikationsnummer även om det anmäls i enlighet med flera unionsakter.

2. Kommissionen ska offentliggöra förteckningen över de organ som anmälts i enlighet med detta direktiv, tillsammans med de identifikationsnummer som de har tilldelats och den verksamhet som de har anmälts för.

Kommissionen ska se till att denna förteckning hålls aktuell.

Artikel 36

Ändringar i anmälningar

1. Om en anmälande myndighet har konstaterat eller har informerats om att ett anmält organ för bedömning av överensstämmelse inte längre uppfyller de krav som anges i artiklarna 27–29 eller att det underlåter att fullgöra sina skyldigheter, ska myndigheten i förekommande fall, beroende på hur allvarlig underlåtenheten att uppfylla kraven eller fullgöra skyldigheterna är, begränsa anmälan, dra tillbaka den tillfälligt eller återkalla den. Den ska omedelbart underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

2. I händelse av begränsning, tillfälligt tillbakadragande eller återkallelse av anmälan eller om det anmälda organet för bedömning av överensstämmelse har upphört med sin verksamhet ska den anmälande medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder för att se till att organets dokumentation antingen behandlas av ett annat anmält organ för bedömning av överensstämmelse eller hålls tillgänglig för de ansvariga anmälande myndigheterna och marknadskontrollsmyndigheterna på deras begäran.

Artikel 37

Ifrågasättande av anmälda organs kompetens

1. Kommissionen ska undersöka alla fall där den tvivlar på att ett anmält organ för bedömning av överensstämmelse har erforderlig kompetens eller att ett anmält organ för bedömning av överensstämmelse alltjämt uppfyller de krav och fullgör de skyldigheter som det omfattas av, och även alla fall där den gjorts uppmärksam på att det föreligger sådana tvivel.

2. Den anmälande medlemsstaten ska på begäran ge kommissionen all information om grunderna för anmälan eller vidmakthållandet av det berörda organets kompetens.

3. Kommissionen ska se till att all känslig information som den erhåller i samband med sina undersökningar behandlas konfidentiellt.

4. Om kommissionen konstaterar att ett anmält organ för bedömning av överensstämmelse inte uppfyller eller inte längre uppfyller kraven för anmälan ska den meddela detta till den anmälande medlemsstaten och anmoda medlemsstaten att vidta erforderliga korrigerande åtgärder, till exempel vid behov återkalla anmälan.

Artikel 38

Anmälda organs operativa skyldigheter

1. Anmälda organ ska utföra bedömningar av överensstämmelse i enlighet med förfarandena för bedömning av överensstämmelse i relevant TSD.

2. Bedömningarna av överensstämmelse ska vara proportionella så att de ekonomiska aktörerna inte belastas i onödan. Organen för bedömning av överensstämmelse ska när de utför sin verksamhet ta vederbörlig hänsyn till ett företags storlek, bransch och struktur samt till produktteknikens komplexitet och eventuell massproduktion eller serietillverkning.

Samtidigt ska de dock agera för att bedöma produktens överensstämmelse med bestämmelserna i detta direktiv.

3. Om ett anmält organ för bedömning av överensstämmelse konstaterar att en tillverkare inte uppfyller kraven i relevant TSD eller motsvarande harmoniserade standarder eller tekniska föreskrifter, ska det begära att tillverkaren vidtar lämpliga korrigerande åtgärder, och det ska inte utfärda ett intyg om överensstämmelse.

4. Om ett anmält organ för bedömning av överensstämmelse vid kontroll av överensstämmelse efter det att ett intyg har utfärdats konstaterar att en produkt inte längre uppfyller kraven i relevant TSD eller motsvarande harmoniserade standarder eller tekniska specifikationer, ska det begära att tillverkaren vidtar lämpliga korrigerande åtgärder, och det ska vid behov tillfälligt dra tillbaka intyget eller återkalla det.

5. Om korrigerande åtgärder inte vidtas eller inte får önskad effekt ska det anmälda organet för bedömning av överensstämmelse, beroende på vad som är lämpligt, begränsa, tillfälligt dra tillbaka eller återkalla intyg.

Artikel 39

Anmälda organs informationsskyldighet

1. Anmälda organ ska informera den anmälande myndigheten om följande:

a) Avslag på ansökan om intyg, eller begränsning, tillfälligt tillbakadragande eller återkallelse av ett intyg.

b) Alla omständigheter som inverkar på omfattningen av och villkoren för anmälan.

c) Varje begäran från marknadskontrollmyndigheterna om information om bedömningar av överensstämmelse.

d) På begäran, bedömningar av överensstämmelse som gjorts inom ramen för anmälan och all annan verksamhet, inklusive gränsöverskridande verksamhet och underentreprenad.

2. De anmälda organen ska ge de andra organ som anmälts i enlighet med detta direktiv, och som utför liknande bedömningar av överensstämmelse som täcker samma produkter, relevant information om frågor som rör negativa och, på begäran, positiva resultat av bedömningar av överensstämmelse.

3. Anmälda organ ska ge byrån EG-kontrollintygen för delsystem, EG-intygen om överensstämmelse för driftskompatibilitetskomponenter och EG-intygen om lämplighet för användning för driftskompatibilitetskomponenter.

Artikel 40

Utbyte av erfarenheter

Kommissionen ska se till att det förekommer utbyte av erfarenhet mellan de myndigheter i medlemsstaterna som ansvarar för riktlinjerna för anmälan.

Artikel 41

Samordning av anmälda organ

Kommissionen ska se till att det upprättas samordning och samarbete mellan de organ som anmälts i enlighet med detta direktiv och att samordningen och samarbetet bedrivs på ett tillfredsställande sätt genom en sektorsövergripande grupp av anmälda organ. Byrån ska stödja anmälda organs verksamhet i enlighet med artikel 20 i förordning (EU) nr …/… [byråförordningen].

Medlemsstaterna ska se till att de organ som de har anmält deltar i den gruppens arbete direkt eller genom utsedda representanter.

KAPITEL VII

REGISTER

Artikel 42

Fordonsnummersystem

1. Ett fordon som tas i bruk i unionens järnvägssystem ska vara försett med ett europeiskt fordonsnummer, som det ska tilldelas av ~~den nationella säkerhetsmyndighet som har behörighet för det relevanta territoriet före det första ibruktagandet av fordonet~~ ***byrån när godkännandet utfärdas***. **[Ändr. 120]**

2. Det järnvägsföretag som står för driften av ett fordon ska sörja för att fordonet är märkt med det tilldelade europeiska fordonsnumret ***och ska ansvara för att fordonet är vederbörligt registrerat***. **[Ändr. 121]**

3. Det europeiska fordonsnumret specificeras i kommissionens beslut 2007/756/EG ([1]).

4. Ett fordon får tilldelas ett europeiskt fordonsnummer endast en gång, såvida inte annat anges i beslut 2007/756/EG.

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 unionens huvudjärnvägsnät får medlemsstaterna utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 acceptera fordon som är klart identifierade enligt ett annat kodsystem.

Artikel 43

Nationella fordonsregister

1. Varje medlemsstat ska föra register över järnvägsfordon som tagits i bruk 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 nationella säkerhetsmyndigheter och undersökningsorgan som utses enligt artiklarna 16 och 21 i direktiv […/… om säkerheten i unionens järnvägssystem]; det ska likaså, vad avser alla legitima förfrågningar, vara tillgängligt för de regleringsorgan som utses enligt artiklarna 55 och 56 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde ([2]) samt för byrån, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt personer eller organisationer som registrerar fordon eller förekommer i registret~~ ***offentligt***. **[Ändr. 122]**

2. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta gemensamma specifikationer om innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftssätt inbegripet arrangemang för datautbyte samt regler för inmatning och läsning av data för de nationella fordonsregistren. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 48.3.

2a. För varje fordon ska registret innehålla åtminstone följande uppgifter:

a) Det europeiska fordonsnumret.

b) Hänvisningar till kontrollförklaringen och den utfärdande myndigheten.

([1]) Kommissionens beslut 2007/756/EG av den 9 november 2007 om antagande av en gemensam specifikation för det nationella fordonsregistret som föreskrivs i artikel 14.4 och 14.5 i direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG (EUT L 305, 23.11.2007, s. 30).

~~([2]) EUT L 343, 14.12.2012, s. 32.~~

c) Uppgift om fordonsinnehavaren och fordonets ägare.

d) Begränsningar i villkoren för fordonets användning.

e) Uppgift om underhållsansvarig enhet. *[Ändr. 123]*

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 den nationella säkerhetsmyndigheten i medlemsstater där fordonet har ~~tagits i bruk~~ ***använts***. **[Ändr. 124]**

4. ~~Så länge som medlemsstaternas nationella fordonsregister inte är sammanlänkade, ska~~ Varje medlemsstat ***ska*** i fråga om uppgifter som berör medlemsstaten uppdatera sitt register med de ändringar som en annan medlemsstat gjort i sitt register. **[Ändr. 125]**

5. När det gäller fordon som tas i bruk för första gången i ett tredjeland och som därefter ~~tas i bruk~~ ***används*** i en medlemsstat ska den medlemsstaten se till att fordonsdata kan hämtas i det nationella fordonsregistret ~~eller med hjälp av bestämmelser i ett internationellt avtal~~. **[Ändr. 126]**

5a. De nationella fordonsregistren ska föras in i det europeiska fordonsregistret efter utgången av den övergångsperiod som avses i artikel 50a, förutom i de fall som avses i artikel 20.9a enligt de villkor som fastställs i den artikeln. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa dokumentets formattyp. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 48.3. [Ändr. 127]

Artikel 43a

Europeiskt fordonsregister

1. Byrån ska föra register över järnvägsfordon som tagits i bruk i unionen. Detta register ska uppfylla följande krav:

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

b) Registret ska hållas uppdaterat av byrån.

c) Registret ska vara offentligt.

2. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta gemensamma specifikationer om innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftsätt, inbegripet arrangemang för datautbyte, samt regler för inmatning och läsning av data för det europeiska fordonsregistret. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 48.3.

3. Registreringsinnehavaren ska till byrån omedelbart anmäla eventuella ändringar av uppgifter i det europeiska fordonsregistret, skrotningen av ett fordon eller sitt beslut att inte längre registrera fordonet.

4. För varje fordon ska registret innehålla åtminstone följande uppgifter:

a) Det europeiska fordonsnumret.

b) Hänvisningar till EG-kontrollförklaringen och den utfärdande myndigheten.

c) Hänvisningar till det europeiska register över godkända fordonstyper som avses i artikel 44.

d) Uppgift om fordonsinnehavaren och fordonets ägare.

e) Begränsningar i villkoren för fordonets användning.

f) Uppgift om underhållsansvarig enhet.

När byrån utfärdar, förnyar, ändrar, tillfälligt drar tillbaka eller återkallar ett fordonsgodkännande ska den utan dröjsmål uppdatera registret.

5. När det gäller fordon som används för första gången i ett tredjeland och som därefter används i en medlemsstat, ska den medlemsstaten se till att fordonsdata, åtminstone data rörande fordonsinnehavaren, underhållsansvarig enhet och begränsningar i villkoren för fordonets användning, kan hämtas i det nationella fordonsregistret eller med hjälp av bestämmelser i ett internationellt avtal. *[Ändr. 128]*

Artikel 44

Europeiskt register över godkännande för utsläppande av fordonstyper på marknaden

1. Byrån ska upprätta och föra ett register över godkännanden för utsläppande av fordonstyper på marknaden vilka utfärdats i enlighet med artikel 22. 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 3.

~~c) Registret ska vara sammanlänkat med alla nationella fordonsregister.~~ **[Ändr. 129]**

2. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta gemensamma specifikationer avseende innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftsätt och regler för inmatning och läsning av data för registret över godkännande för utsläppande av fordonstyper på marknaden. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 48.3.

2a. För varje fordonstyp ska registret innehålla åtminstone följande uppgifter:

a) Fordonstypens tekniska egenskaper enligt relevant TSD.

b) Tillverkarens namn.

c) Datum för och hänvisningar till godkännandena för denna fordonstyp, i kronologisk ordning, inklusive eventuella begränsningar eller tillbakadraganden.

d) Konstruktionslösningar avsedda för personer med nedsatt rörlighet och personer med funktionsnedsättning.

e) Uppgift om fordonets ägare och fordonsinnehavaren.

När byrån utfärdar, förnyar, ändrar, tillfälligt drar tillbaka eller återkallar ett godkännande för ibruktagande av fordonstyper ska den utan dröjsmål uppdatera registret. **[Ändr. 130]**

Artikel 45

Register över infrastruktur

1. Varje medlemsstat ska ~~offentliggöra~~ ***se till att*** ett register över infrastruktur med uppgifter om nätparametrarnas värden för varje berört delsystem eller varje berörd del av ett delsystem ***offentliggörs***. **[Ändr. 131]**

2. Värdena på de parametrar som registreras i registret över infrastruktur ska användas i kombination med värdena på de parametrar som registreras i godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden för att kontrollera den tekniska kompatibiliteten mellan fordon och nät.

3. Villkor för användning av fasta installationer och andra begränsningar***, inklusive tillfälliga begränsningar som gäller för längre tid än sex månader,*** får fastställas i registret över infrastruktur. **[Ändr. 132]**

4. Varje medlemsstat ska ~~uppdatera~~ ***se till att*** registret över infrastruktur ***uppdateras*** i enlighet med kommissionens genomförandebeslut 2011/633/EU ([1]). **[Ändr. 133]**

([1]) Kommissionens genomförandebeslut 2011/633/EU av den 15 september 2011 om gemensamma specifikationer för registret över järnvägsinfrastruktur (EUT L 256, 1.10.2011, s. 1).

5. Andra register, exempelvis ett register över tillgänglighet, ~~kan~~ ***som beaktar personer med nedsatt rörlighet och personer med funktionsnedsättning, ska*** också vara knutna till registret över infrastruktur. **[Ändr. 134]**

6. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta gemensamma specifikationer avseende innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftssätt samt regler för inmatning och läsning av data för infrastrukturregistret. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 48.3.

KAPITEL VIII

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER OCH SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 46

Utövande av delegering

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Befogenheten att anta delegerade akter enligt artiklarna 4.2 ~~och~~, 5.10, ***8.2, 15.7a, 20.7 och 22a.4*** ska ges till kommissionen ~~på obestämd tid~~ ***för en period på fem år*** från och med den [dag då detta direktiv träder i kraft].

Kommissionen ska utarbeta en rapport om de delegerade befogenheterna senast nio månader innan perioden på fem år löper ut. Delegeringen av befogenheter ska automatiskt förlängas med perioder av samma längd, om inte Europaparlamentet eller rådet motsäger sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga. **[Ändr. 135]**

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4.2, 5.10, ***8.2, 15.7a, 20.7 och 22a.4*** får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 4.2, 5.10, ***8.2, 15.7a, 20.7 och 22a.4*** ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 47

Skyndsamt förfarande

1. Delegerade akter som antas enligt denna artikel ska träda i kraft utan dröjsmål och ska tillämpas så länge ingen invändning görs i enlighet med punkt 2. Delgivningen av en delegerad akt till Europaparlamentet och rådet ska innehålla en motivering till varför det skyndsamma förfarandet tillämpas.

2. Såväl Europaparlamentet som rådet får invända mot en delegerad akt enlighet med det förfarande som avses i artikel 46.5. I ett sådant fall ska kommissionen upphäva akten utan dröjsmål efter det att Europaparlamentet eller rådet har delgett den sitt beslut om invändning.

Artikel 48

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 21 i rådets direktiv 96/48/EG ([1]). Den kommittén ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

4. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 8 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 49

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 6,, 11 och 16 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 49a

Sanktioner

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 46 i syfte att fastställa bestämmelser om sanktioner då byrån inte följer de tidsfrister för antagande av beslut som anges i denna förordning. Kommissionen ska även fastställa bestämmelser om ersättning i de fall då den överklagandenämnd som avses i förordning (EU) nr …/… [byråförordningen] dömer till fördel för den part som berörs av ett beslut som fattats av byrån. Sanktionerna och bestämmelserna om ersättning ska vara effektiva, proportionella, icke-diskriminerande och avskräckande. **[Ändr. 136]**

Artikel 50

Rapporter och information

1. Kommissionen ska vart tredje år och första gången tre år efter offentliggörandet av detta direktiv 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 7 och av tillämpningen av kapitel V. ***Kommissionen ska med utgångspunkt i rapporten lägga fram förslag till förbättringar och åtgärder för att stärka byråns roll för genomförandet av driftskompatibilitet.*** **[Ändr. 137]**

1a. Två år efter offentliggörandet av detta direktiv och efter samråd med de olika berörda aktörerna ska kommissionen lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om hur byrån fungerar och om de framsteg den gjort vad gäller utövandet av dess nya ansvarsområden. **[Ändr. 138]**

2. Byrån ska utarbeta och regelbundet uppdatera ett hjälpmedel som, på en medlemsstats***, Europaparlamentets*** eller kommissionens begäran, kan ge en översikt över nivån beträffande driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet. Till detta hjälpmedel ska uppgifterna i de register som avses i kapitel VII användas. **[Ändr. 139]**

([1]) Rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (EGT L 235, 17.9.1996, s. 6).

Onsdagen den 26 februari 2014

Artikel 50a

Övergångsordning

Utan att detta påverkar tillämpningen av artikel 20.9a ska de fordonsgodkännanden som avses i artiklarna 20 och 22 under fyra år från detta direktivs ikraftträdande beviljas av byrån. Under denna övergångsperiod kan ett fordonsgodkännande beviljas av byrån eller av den nationella säkerhetsmyndigheten, beroende på vilken instans sökanden väljer.

Byrån ska förfoga över den organisatoriska kapacitet och expertis som behövs för att den ska kunna utföra alla sina funktioner enligt artiklarna 18, 20 och 22, senast fyra år efter detta direktivs ikraftträdande.

För att kunna fullgöra sina skyldigheter får byrån ingå samarbetsavtal med nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med artikel 22b. **[Ändr. 140]**

Artikel 51

Övergångsordning för ibruktagande av fordon

1. Medlemsstaterna får fortsätta att tillämpa bestämmelserna i kapitel V i direktiv 2008/57/EG till och med den [~~två~~ ***ett*** år efter ikraftträdandet]. **[Ändr. 141]**

2. Godkännanden att ta fordon i bruk som beviljats enligt punkt 1, 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.

3. Fordon som godkänts för ibruktagande enligt punkterna 1 och 2 måste erhålla ett godkännande för utsläppande av fordon på marknaden för att få användas på ett eller flera nät som inte omfattas av deras godkännande. Ibruktagandet på dessa nya nät omfattas av bestämmelserna i artikel 21.

Artikel 52

Andra övergångsbestämmelser

Bilagorna IV, V, VI, VII och IX till direktiv 2008/57/EG ska tillämpas fram till dagen för ikraftträdandet av motsvarande ***delegerade akter som avses i artiklarna*** 8.2 ***och*** 15.7a ***och de*** genomförandeakter som avses i artiklarna ***14.8, 15.7*** och 7.3 i detta direktiv. **[Ändr. 142]**

Artikel 53

Rekommendationer och yttranden från byrån

Byrån ska ge rekommendationer och avge yttranden i enlighet med artikel 15 i förordning (EU) nr …/… [byråförordningen] vid tillämpning av detta direktiv. Dessa rekommendationer och yttranden kommer att utgöra grunden för alla unionsåtgärder som vidtas enligt detta direktiv.

Artikel 54

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artikel 1, artikel 2, artikel 7.1–7.4, artikel 11.1, artikel 13, artikel 14.1–14.7, artikel 15.1–15.6, artiklarna 17–21, artikel 22.3–22.7, artiklarna 23–36, artikel 37.2, artikel 38, artikel 39, artiklarna 41–43, artikel 45.1–45.5, artikel 51 samt bilagorna I–III senast [~~två år~~ ***ett år*** efter dagen för ikraftträdandet]. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen tillsammans med en jämförelsetabell över dessa bestämmelser och detta direktiv. Jämförelsetabellerna behövs för att göra det möjligt för alla berörda aktörer att klart identifiera relevanta bestämmelser som är tillämpliga på nationell nivå för genomförandet av detta direktiv. **[Ändr. 143]**

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. De ska även innehålla en uppgift om att hänvisningar i befintliga lagar och andra författningar till det direktiv som upphävts genom detta direktiv ska anses som hänvisningar till detta direktiv. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras och hur uppgiften ska formuleras ska varje medlemsstat själv utfärda.

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

3. Skyldigheterna att införliva och genomföra artikel 13, artikel 14.1–14.7, artikel 15.1–15.6, artiklarna 17–21, artikel 42, artikel 43, artikel 45.1–45.5 och artikel 51 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 artiklar som avses i första stycket senast ett år efter mottagandet av ansökan.

Artikel 55

Upphävande

Direktiv 2008/57/EG, ändrat genom de direktiv som anges i del A i bilaga IV, ska upphöra att gälla med verkan från och med den [~~två år~~ ***ett år*** efter dagen för ikraftträdandet], dock utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter när det gäller de tidsfrister för införlivande i nationell lagstiftning av direktiven som anges i del B i bilaga IV. **[Ändr. 144]**

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till detta direktiv och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga V.

Artikel 56

Ikraftträdande

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

Artiklarna 3–10, artikel 11.2, 11.3 och 11.4, artikel 12 samt artikel 16 ska tillämpas från och med den [två år efter dagen för ikraftträdandet].

Artikel 57

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*

Onsdagen den 26 februari 2014

BILAGA I

Delar i unionens järnvägssystem

1. Järnvägsnät

I enlighet med detta direktiv ska unionens järnvägsnät omfatta följande ***delar av höghastighetsjärnvägsnät enligt definitionen i leden a, b och c och konventionella järnvägsnät enligt definitionen i leden d–i***:

a) Linjer som särskilt konstruerats för höghastighetstrafik och som utrustats för hastigheter som i allmänhet uppgår till 250 km/tim eller däröver***, samtidigt som det under lämpliga förhållanden ska vara möjligt att uppnå hastigheter på över 300 km/tim***.

b) Linjer som särskilt byggts om för höghastighetstrafik och som utrustats för hastigheter på cirka 200 km/tim.

c) Linjer som särskilt byggts om för höghastighetstrafik, med en specifik karaktär till följd av topografi, höjdskillnader eller stadsbebyggelse som gör att hastigheten måste anpassas från fall till fall. Denna kategori omfattar 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 rullande materiel avsedd för höghastighetstrafik.

d) Konventionella linjer avsedda för persontrafik.

e) Konventionella linjer avsedda för blandad trafik (person- och godstrafik).

f) Konventionella linjer avsedda för godstrafik.

g) Knutpunkter för persontrafik.

h) Knutpunkter för godstrafik, inklusive intermodala terminaler.

i) Linjer som sammanbinder de uppräknade delarna. **[Ändr. 145]**

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.

2. Fordon

Enligt detta direktiv ska unionsfordon omfatta alla fordon som kan förväntas trafikera hela eller delar av unionens nät, bland annat

— lok och passagerarfordon, inbegripet dragfordon med el- eller förbränningsmotordrift, motorvagnståg med el- eller förbränningsmotordrift för persontrafik, personvagnar,

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

— fordon konstruerade för att framföras med en hastighet på omkring 200 km/tim på höghastighetslinjer eller linjer som särskilt konstruerats eller särskilt byggts om för höghastighetstrafik, om de är kompatibla med dessa linjers prestanda.

Dessutom ska fordon konstruerade för att framföras med en högsta hastighet understigande 200 km/tim, som kan förväntas trafikera hela eller delar av det transeuropeiska höghastighetsnätet, om de är kompatibla med detta järnvägsnäts prestanda, uppfylla kraven för säker trafik på detta järnvägsnät. Därför ska det i TSD:erna för konventionella fordon specificeras krav för säker trafik med konventionella fordon på höghastighetsjärnvägsnät. **[Ändr. 146]**

— godsvagnar, inbegripet ***låga*** fordon utformade ***för hela järnvägsnätet och fordon utformade*** för transport av lastbilar, **[Ändr. 147]**

— specialfordon, exempelvis arbetsfordon.

Var och en av kategorierna ovan kan delas in i

— fordon för internationell användning,

— fordon för nationell användning.

TSD:erna ska ange kraven för att säkerställa säker drift av dessa fordon på olika kategorier av linjer.

Onsdagen den 26 februari 2014

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.), järnvägsrelaterade stationskomponenter (inbegripet ingångar, plattformar, tillfartsanordningar, serviceområden, toaletter och informationssystem, liksom tillhörande hjälpmedel för att främja tillgängligheten för personer med nedsatt rörlighet och personer med funktionsnedsättning) 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.

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 alla typer av järnvägstjänster.

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 hjälpmedel för att främja tillgängligheten för personer med nedsatt rörlighet och för personer med funktionsnedsättning), 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.

Onsdagen den 26 februari 2014

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 unionsbestämmelser.

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.

1.4.4. Järnvägssystemet ska drivas under iakttagande av föreskrivna gränsvärden för buller.

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.

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.

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.

Onsdagen den 26 februari 2014

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.

Det ska finnas anordningar som gör det möjligt för passagerare att i händelse av fara göra lokföraren ***och/eller tågmästaren*** uppmärksam på situationen och ~~för~~ ***uppmana*** tågpersonalen att sätta sig i förbindelse med ~~denne~~ ***lokföraren och/eller tågmästaren***. **[Ändr. 148]**

~~Dörrarna för på- och avstigning ska vara försedda med lås- och öppningssystem som garanterar~~ ***Det måste vara säkert att stiga på och av tågen. Dörrarnas lås- och öppningsmekanismer, avståndet till perrongen och tågklareringen ska garantera*** passagerarnas säkerhet. ***Tågen måste vara så utformade att inga resande kan fastna på dem.*** **[Ändr. 149]**

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 ***och/eller lokförare*** att överföra meddelanden till de resande. **[Ändr. 150]**

De resande ska ges lättfattlig och omfattande information om gällande bestämmelser både på stationerna och i tågen (tillträdesförbud, in- och utgångar, förhållningsregler, tillträde för personer med nedsatt rörlighet, markeringars betydelse, farliga utrymmen osv.). **[Ändr. 151]**

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~~ ***klimatmässiga och topografiska förhållanden***. **[Ändr. 152]**

2.4.4. Kontroll

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

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.

2.6. Drift och trafikledning

2.6.1. Säkerhet

Enhetliga regler för drift av järnvägsnätet samt för lokförarnas***, vagnunderhållspersonalens, tågklarerarnas*** och tågpersonalens och personalens vid trafikledningscentraler kvalifikationer ska säkerställa säker drift under beaktande av de olika kraven vid internationellt och inhemskt arbete. ***En enhetlig och hög utbildningsnivå i hela unionen med utbildningsintyg som garanterar en hög kvalitet är önskvärd.*** **[Ändr. 153]**

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.

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 dataöverförings-protokollen måste garantera högsta möjliga effektivitet och kvalitet.

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.

BILAGA IV

DEL A

Upphävda direktiv

och ändringar av det i kronologisk ordning

(enligt artikel 55)

Direktiv 2008/57/EG	(EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.)
Direktiv 2009/131/EG	(EUT L 273, 17.10.2009, s. 12.)
Direktiv 2011/18/EU	(EUT L 57, 2.3.2011, s. 21.)

DEL B

Tidsfrister för införlivande i nationell lagstiftning

(enligt artikel 55)

Direktiv	Sista dag för införlivande
2008/57/EG	19 juli 2010
2009/131/EG	19 juli 2010
2011/18/EU	31 december 2011

Onsdagen den 26 februari 2014

BILAGA V

JÄMFÖRELSETABELL

Direktiv 2008/57/EG	Detta direktiv
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 a–z	Artikel 2.1–2.24
———	Artikel 2.25–2.41
Artikel 3	———
Artikel 4	Artikel 3
Artikel 5.1–5.3 g	Artikel 4.1–4.3 g
———	Artikel 4.3 h och i
Artikel 5.4–5.8	Artikel 4.4–4.8
Artikel 6	Artikel 5
Artikel 7	Artikel 6
Artikel 8	———
Artikel 9	Artikel 7
Artikel 10	Artikel 8
Artikel 11	Artikel 9
Artikel 12	———
Artikel 13	Artikel 10
Artikel 14	Artikel 11
Artikel 15.1	Artiklarna 18.3 och 19.2
Artikel 15.2 och 15.3	———
Artikel 16	Artikel 12
Artikel 17	Artiklarna 13 och 14
Artikel 18	Artikel 15
Artikel 19	Artikel 16
———	Artikel 17

Direktiv 2008/57/EG	Detta direktiv
———	Artikel 18 (utom 18.3)
———	Artiklarna 19 och 20
Artikel 20	———
Artikel 21	Artikel 21
Artiklarna 22–25	———
Artikel 26	Artikel 22
Artikel 27	Artikel 14.8
Artikel 28 och bilaga VIII	Artiklarna 23–41
Artikel 29	Artikel 48
Artiklarna 30 och 31	———
Artikel 32	Artikel 42
Artikel 33	Artikel 43
Artikel 34	Artikel 44
Artikel 35	Artikel 45
Artikel 36	———
———	Artiklarna 46 och 47
Artikel 37	Artikel 49
Artikel 38	Artikel 54
Artikel 39	Artikel 50
———	Artiklarna 51 och 52
———	Artikel 53
Artikel 40	Artikel 55
Artikel 41	Artikel 56
Artikel 42	Artikel 57
Bilagorna I–III	Bilagorna I–III
Bilaga IV	Artikel 8.2
Bilagorna V och VI	Artikel 15.7

Direktiv 2008/57/EG	Detta direktiv
Bilaga VII	Artikel 14.8
Bilaga VIII	Artiklarna 27, 28 och 29
Bilaga IX	Artikel 7.3
Bilaga X	Bilaga IV
Bilaga XI	Bilaga V