

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

► **B**

RÅDETS DIREKTIV 96/48/EG

av den 23 juli 1996

om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg

(EUT L 235, 17.9.1996, s. 6)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
► <u>M1</u>	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 av den 29 september 2003	L 284	1	31.10.2003
► <u>M2</u>	Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG av den 29 april 2004	L 220	40	21.6.2004
► <u>M3</u>	Kommissionens direktiv 2007/32/EG av den 1 juni 2007	L 141	63	2.6.2007



RÅDETS DIREKTIV 96/48/EG

av den 23 juli 1996

om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 129d tredje stycket i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽³⁾,

i enlighet med det i artikel 189c i fördraget angivna förfarandet ⁽⁴⁾, och

med beaktande av följande:

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

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

I december 1990 framlade kommissionen ett meddelande för rådet om detta höghastighetstågnät, vilket rådet välkomnade i sin resolution av den 17 december 1990 ⁽⁵⁾.

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

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

Rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar ⁽⁶⁾ innebär att järnvägsföretagen måste ha ökad tillgång till medlemsstaternas järnvägsnät, vilket sålunda förutsätter driftskompatibilitet mellan infrastrukturer, utrustning och rullande materiel.

Medlemsstaterna är ansvariga för att säkerställa att de säkerhets-, hälso- och konsumentskyddsregler som gäller för järnvägsnät i allmänhet följs

⁽¹⁾ EGT nr C 134, 17.5.1994, s. 6.

⁽²⁾ EGT nr C 397, 31.12.1994, s. 8.

⁽³⁾ EGT nr C 210, 14.8.1995, s. 38.

⁽⁴⁾ Europaparlamentets yttrande av den 19 januari 1995 (EGT nr C 43, 20.2.1995, s. 60), rådets gemensamma ståndpunkt av den 8 december 1995 (EGT nr C 356, 3.12.1995, s. 43) och Europaparlamentets beslut av den 16 april 1996 (EGT nr C 141, 13.5.1996, s. 48).

⁽⁵⁾ EGT nr C 33, 8.2.1991, s. 1.

⁽⁶⁾ EGT nr L 237, 24.8.1991, s. 25.

▼B

vid projektering, anläggning, ibruktagande och under drift. Tillsammans med de lokala myndigheterna har de även ansvar för frågor rörande marklagstiftning, fysisk planering och miljöskydd. Detta är särskilt viktigt vad beträffar nät för höghastighetståg.

I enlighet med direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt ⁽¹⁾ skall det göras en bedömning av hur anläggning av järnvägslinjer för fjärrtrafik påverkar miljön.

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

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

Det är sålunda nödvändigt att för hela gemenskapen fastställa väsentliga krav för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

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

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

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

För att de relevanta bestämmelserna om upphandlingsförfaranden inom järnvägssektorn, särskilt direktiv 93/38/EEG ⁽²⁾, skall uppfyllas, måste de upphandlande enheterna inkludera de tekniska specifikationerna i de allmänna dokumenten eller i de kontraktbestämmelser som hänförs till varje kontrakt. Det är nödvändigt att utarbeta en uppsättning europeiska specifikationer som referenser för dessa tekniska specifikationer.

I direktiv 93/38/EEG definieras en europeisk specifikation som en gemensam teknisk specifikation, ett europeiskt typgodkännande eller en nationell standard som inför en europeisk standard. En harmoniserad europeisk standard kommer att på uppdrag av kommissionen utarbetas

⁽¹⁾ EGT nr L 175, 5.7.1985, s. 40.

⁽²⁾ Rådets direktiv 93/38/EEG av den 14 juni 1993 om samordning av upphandlingsförfarandena inom vatten-, energi-, transport- och telekommunikationssektorerna (EGT nr L 199, 9.8.1993, s. 84). Direktivet senast ändrat genom 1994 års anslutningsakt.

▼B

av ett europeiskt standardiseringsorgan, Europeiska standardiseringskommittén (CEN), Europeiska kommittén för elektroteknisk standardisering (CENELEC) eller Europeiska standardiseringsinstitutet för telekommunikation (ETSI). En hänvisning till den kommer att offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

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

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

Förfarandena för bedömning av komponenternas överensstämmelse eller lämplighet bör grunda sig på utnyttjandet av de moduler som avses i beslut 93/465/EEG ⁽¹⁾. För att främja utvecklingen av de berörda industrierna är det nödvändigt att i största möjliga utsträckning utveckla förfaranden med kvalitetssäkringssystem. Begreppet komponent täcker såväl materiella föremål som immateriella föremål, såsom programvara.

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ Rådets beslut 93/465/EEG av den 22 juli 1993 om moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande och användning av CE-märkning om överensstämmelse, avsedda att användas i tekniska harmoniseringsdirektiv (EGT nr L 220, 30.8.1993, s. 23).

▼B

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

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

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL 1

Allmänna bestämmelser**▼M2***Artikel 1*

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

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

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

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

▼B*Artikel 2*

I detta direktiv avses med

- a) *transeuropeiskt järnvägssystem för höghastighetståg*: det system som beskrivs i bilaga I och som består av järnvägsinfrastrukturer, som omfattar järnvägslinjer och fasta installationer och som ingår i det transeuropeiska transportnätet samt som konstruerats eller anpassats för trafik med höghastighetståg samt den rullande materiel som är avsedd att framföras på dessa infrastrukturer,
- b) *driftskompatibilitet*: möjlighet att med det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg erbjuda säker trafik utan driftsavbrott med höghastighetståg samtidigt som angivna prestandakrav uppfylls.

▼ B

Denna möjlighet grundar sig på alla de föreskrifter samt tekniska och driftsmässiga villkor som skall iakttas för att de väsentliga kraven skall uppfyllas,

- c) *delsystem*: det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg är, som anges i bilaga II, uppdelat i delsystem av strukturell eller funktionell beskaffenhet, för vilka väsentliga krav skall anges,
- d) *driftskompatibilitetskomponenter*: alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg är direkt eller indirekt beroende av,
- e) *väsentliga krav*: alla de krav som beskrivs i bilaga III och som måste uppfyllas av det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna,
- f) *européisk specifikation*: en gemensam teknisk specifikation, ett europeiskt tekniskt godkännande eller en nationell standard som genomför en europeisk standard, så som de definieras i artikel 1.8-1.12 i direktiv 93/38/EEG,
- g) *tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, nedan kallade "TSD"*: de specifikationer som samtliga delsystem skall tillgodose för att de väsentliga kraven skall vara uppfyllda genom upprättande av ett nödvändigt inbördes funktionellt förhållande mellan delsystemen i järnvägssystemet för höghastighetståg samt genom säkerställande av detta systems enhetlighet,

▼ M2**▼ B**

- i) *anmälda organ*: de organ som skall bedöma överensstämmelsen eller lämpligheten hos driftskompatibilitetskomponenterna eller handlägga förfarandet för EG-kontroll för delsystemen,

▼ M2

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

▼B*Artikel 3*

1. Detta direktiv innehåller de bestämmelser som gäller för samtliga delsystems egenskaper, driftskompatibilitetskomponenter, gränssnitt och förfaranden, samt de villkor för allmän enhetlighet för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg som krävs för att uppnå driftskompatibilitet i systemet.
2. Bestämmelserna i detta direktiv skall tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av andra relevanta gemenskapsbestämmelser. Vad gäller driftskompatibilitetskomponenterna kan emellertid uppfyllandet av de väsentliga kraven i detta direktiv innebära att särskilda europeiska specifikationer som fastställts för detta ändamål måste tillämpas.

Artikel 4

1. Det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna skall uppfylla de väsentliga krav som de berörs av.
2. De tilläggskrav som avses i artikel 18.4 i direktiv 93/38/EEG och som krävs för att komplettera de europeiska specifikationerna eller andra standarder som tillämpas inom gemenskapen får inte strida mot de väsentliga kraven.

KAPITEL II

Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet*Artikel 5***▼M2**

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

▼B

2. Delsystemen skall överensstämma med TSD, och denna överensstämmelse skall upprätthållas under hela den tid som de olika delsystemen används.

▼M2

3. Varje TSD skall, i den mån det är nödvändigt för att uppnå de mål som avses i artikel 1,
 - a) ange det tillämpningsområde som avses (del av det nät eller den rullande materiel som avses i bilaga I, delsystem eller del av delsystem som avses i bilaga II),
 - b) ange de väsentliga kraven för det berörda delsystemet och dess gränssnitt mot andra delsystem,
 - c) fastställa funktionella och tekniska specifikationer som skall följas när det gäller delsystemen och deras gränssnitt mot andra delsystem; om det är nödvändigt kan dessa specifikationer variera beroende på användningen av delsystemet, till exempel efter kategori av linjer och/eller rullande materiel enligt bilaga I,
 - d) ange vilka driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som skall omfattas av europeiska specifikationer, däribland europeiska standarder, och som krävs för att uppnå driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg,
 - e) för varje tänkbart fall ange vilka förfaranden som skall tillämpas vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse

▼M2

eller lämplighet å ena sidan eller vid EG-kontroll av delsystem å andra sidan; dessa förfaranden skall grunda sig på de moduler som anges i beslut 93/465/EEG,

- f) ange strategin för genomförandet av TSD; bland annat är det nödvändigt att ange de etapper som skall slutföras för en stegvis övergång från den nuvarande situationen till den slutliga situationen, då TSD skall iaktas generellt,
- g) för den berörda personalen ange de yrkesmässiga kvalifikationer och de villkor avseende hälsa och säkerhet som krävs för drift och underhåll av delsystemen samt för genomförandet av TSD.

▼B

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

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

▼M2

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

Artikel 6

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

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

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

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

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

Byrån skall därefter med utgångspunkt i dessa grundparametrar utarbeta ett förslag till TSD. Byrån skall också i förekommande fall beakta tekniska framsteg, redan utfört standardiseringsarbete, befintliga arbetsgrupper och erkänd forskning. En övergripande bedömning av de kostnader och fördelar som genomförandet av TSD kan beräknas medföra

⁽¹⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 1.

▼ M2

skall bifogas förslaget till TSD, och i bedömningen skall den sannolika inverkan på alla operatörer och ekonomiska aktörer framgå.

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

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

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

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

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

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

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

Arbetsmarknadens parter skall höras inom ramen för den branschvisa dialogkommitté som inrättats i enlighet med kommissionens beslut 98/500/EG⁽¹⁾. Arbetsmarknadens parter skall avge sitt yttrande inom tre månader.

Artikel 7

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

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

⁽¹⁾ EGT L 225, 12.8.1998, s. 27.

▼M2

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

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

▼B

KAPITEL III

Driftskompatibilitetskomponenter*Artikel 8*

Medlemsstaterna skall vidta alla lämpliga åtgärder för att driftskompatibilitetskomponenterna

- endast släpps ut på marknaden om de gör det möjligt att uppnå driftskompatibilitet i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg samtidigt som de uppfyller de väsentliga kraven,
- används inom det användningsområde och på det sätt som de är avsedda för och installeras och underhålls korrekt.

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

Artikel 9

Medlemsstaterna får inte, på sitt territorium och med hänvisning till detta direktiv, förbjuda, begränsa eller förhindra att driftskompatibilitetskomponenter släpps ut på marknaden för användning i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg om de uppfyller bestämmelserna i detta direktiv.

▼M2

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

▼B*Artikel 10*

1. Medlemsstaterna skall betrakta driftskompatibilitetskomponenter som är försedda med en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet, vilka närmare beskrivs i bilaga IV, som överensstämmande med de väsentliga krav i detta direktiv som gäller för dem.

▼M2

2. Varje driftskompatibilitetskomponent skall underställas det förfarande för bedömning av överensstämmelse och lämplighet som anges i berörd TSD och åtföljas av motsvarande intyg.
3. Medlemsstaterna skall anse att en driftskompatibilitetskomponent stämmer överens med de väsentliga kraven om den uppfyller villkoren i motsvarande TSD eller de europeiska specifikationer som utarbetats för att uppfylla dessa villkor.

Artikel 11

När en medlemsstat eller kommissionen anser att de europeiska specifikationer som direkt eller indirekt används för att uppnå målen i detta direktiv inte uppfyller de väsentliga kraven, får beslut om att helt eller delvis återkalla dessa specifikationer från de publikationer där de är införda, eller om att ändra dem, fattas i enlighet med förfarandet i artikel 21.2, efter samråd med den kommitté som inrättats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster ⁽¹⁾.

▼B*Artikel 12*

1. Om en medlemsstat konstaterar att en driftskompatibilitetskomponent som är försedd med EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet, som släppts ut på marknaden och används på det sätt som den är avsedd för utgör en risk för att de väsentliga kraven inte längre kommer att uppfyllas, skall denna medlemsstat vidta alla nödvändiga åtgärder för att begränsa dess tillämpningsområde, för att förbjuda dess användning eller för att dra tillbaka den från marknaden. Medlemsstaten skall genast underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits och ange skälen till beslutet, samt särskilt ange om avvikelsen beror på

- att de väsentliga kraven inte har uppfyllts,
- att de europeiska specifikationerna tillämpats på ett felaktigt sätt, i den mån det hänvisas till dessa specifikationer,
- att de europeiska specifikationerna är otillräckliga.

2. Kommissionen skall snarast möjligt samråda med de berörda parterna. Om kommissionen efter detta samråd konstaterar att åtgärden är motiverad skall den genast underrätta den medlemsstat som har tagit initiativet samt övriga medlemsstater. Om kommissionen efter samrådet konstaterar att åtgärden inte är motiverad skall den genast underrätta den medlemsstat som har tagit initiativet samt tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud om detta. Om det beslut som avses i första stycket motiveras med en brist i de europeiska specifikationerna skall förfarandet som anges i artikel 11 tillämpas.

3. Om en driftskompatibilitetskomponent som är försedd med en EG-försäkran om överensstämmelse, visar sig icke vara i överensstämmelse, skall den behöriga medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder gentemot den som utfärdat försäkran samt underrätta kommissionen och de övriga medlemsstaterna om detta.

4. Kommissionen skall försäkra sig om att medlemsstaterna hålls informerade om förloppet och resultatet av detta förfarande.

⁽¹⁾ EGT L 204, 21.7.1998, s. 37. Direktivet ändrat genom direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18).

▼B*Artikel 13*

1. För att utfärda en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för en driftskompatibilitetskomponent skall tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud tillämpa de bestämmelser som anges i de TSD som gäller för den.
2. Om TSD så föreskriver skall bedömningen av överensstämmelsen eller lämpligheten för en driftskompatibilitetskomponent handläggas av det anmälda organ hos vilket ansökan gjorts av tillverkaren, eller dennes i gemenskapen etablerade ombud.
3. Om driftskompatibilitetskomponenter är föremål för andra gemenskapsdirektiv som behandlar andra aspekter skall EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet i detta fall visa att driftskompatibilitetskomponenten också svarar mot kraven i dessa andra direktiv.
4. Om varken tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud har uppfyllt skyldigheterna i punkterna 1, 2 och 3, skall dessa skyldigheter åligga varje person som släpper ut driftskompatibilitetskomponenten på marknaden. Samma skyldigheter skall åvila den som monterar driftskompatibilitetskomponenter eller delar av driftskompatibilitetskomponenter av olika ursprung eller den som tillverkar driftskompatibilitetskomponenter för eget bruk, vad detta direktiv beträffar.
5. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artikel 12 gäller följande:
 - a) Varje gång en medlemsstat konstaterar att en EG-försäkran om överensstämmelse har utfärdats på ett otillbörligt sätt, skall detta medföra en skyldighet för tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud att återställa driftskompatibilitetskomponentens överensstämmelse och att se till att överträdelsen upphör på de villkor som medlemsstaten fastställt.
 - b) Om icke-överensstämmelsen kvarstår skall medlemsstaten vidta alla lämpliga åtgärder för att begränsa eller förbjuda att den berörda driftskompatibilitetskomponenten släpps ut på marknaden eller sörja för att den dras tillbaka från marknaden enligt de förfaranden som anges i artikel 12.

KAPITEL IV

Delsystem**▼M2***Artikel 14*

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

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

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

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

▼M2

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

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

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

- a) Registret skall följa de gemensamma specifikationer som anges i punkt 5.
- b) Registret skall föras och uppdateras av ett organ som skall vara oberoende i förhållande till alla järnvägsföretag.
- c) Registret skall vara tillgängligt för de säkerhetsmyndigheter och utredningsorgan som utses enligt artiklarna 16 och 21 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet) ⁽¹⁾. Det skall likaså, vad avser legitima förfrågningar, vara tillgängligt för de regleringsorgan som utses inom ramen för artikel 30 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturskapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg ⁽²⁾ samt för byrån, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

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

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

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

▼B*Artikel 15*

Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artikel 19 får medlemsstaterna inte, på sitt territorium och med hänvisning till detta direktiv, förbjuda, begränsa eller förhindra anläggandet, ibruktagandet eller driften av strukturella delsystem som ingår i det transeuropeiska

⁽¹⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 44.

⁽²⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet ändrat genom kommissionens beslut 2002/844/EG (EGT L 289, 26.10.2002, s. 30).

▼ B

järnvägssystemet för höghastighetståg och som uppfyller de väsentliga kraven.

▼ M2

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

▼ B*Artikel 16*

1. Medlemsstaterna skall betrakta de strukturella delsystem som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och vilka är försedda med EG-kontrollförklaringen som driftskompatibla och överensstämmande med de väsentliga krav som gäller för dem.

2. Kontrollen av driftskompatibiliteten i överensstämmelse med de väsentliga kraven, hos ett strukturellt delsystem som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, skall genomföras med hänvisning till TSD när sådana finns.

▼ M2

3. När TSD saknas, inbegripet de fall när en avvikelse har meddelats enligt artikel 7, skall medlemsstaterna till de övriga medlemsstaterna och kommissionen överlämna en förteckning för varje delsystem över de tekniska föreskrifter som tillämpas för att tillgodose de väsentliga kraven. Detta skall ske senast den 30 april 2005 och därefter vid varje ändring i förteckningen över de tekniska föreskrifterna. Vid detta tillfälle skall medlemsstaterna även utse de organ som med avseende på dessa tekniska föreskrifter skall ansvara för att genomföra det kontrollförfarande som avses i artikel 18.

▼ B*Artikel 17*

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

▼ M2

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

▼ B*Artikel 18*

1. För att utfärda EG-kontrollförklaringen skall den upphandlande enheten eller dess ombud se till att förfarandet för EG-kontroll handhas av det anmälda organ som han har utsett för detta ändamål.

2. Arbetet för det anmälda organ som fått i uppdrag att utföra EG-kontroll av ett delsystem skall börja på projektstadiet och sedan följa hela byggnadstiden ända fram till typgodkännandestadiet innan delsystemet tas i bruk.

▼ M2

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

▼ B

3. Det anmälda organet skall ansvara för att sammanställa det tekniska underlag som skall medfölja EG-kontrollförklaringen. Detta tek-

▼B

niska underlag skall innehålla alla nödvändiga dokument som rör delsystemets egenskaper liksom, i förekommande fall, alla intyg om driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse. Det bör också innehålla alla detaljer om villkor och begränsningar för användandet, skötsel-föreskrifter, kontinuerlig eller periodisk övervakning, inställningar och underhåll.

Artikel 19

1. Om en medlemsstat konstaterar att ett strukturellt delsystem, försett med EG-kontrollförklaringen tillsammans med det tekniska underlaget, inte till fullo motsvarar bestämmelserna i detta direktiv och särskilt de väsentliga kraven, kan den begära att kompletterande kontroller genomförs.
2. Den medlemsstat som gjort denna begäran skall omedelbart informera kommissionen om de kompletterande kontroller som har begärts och redovisa skälen för dem. Kommissionen skall utan dröjsmål inleda det förfarande som anges i artikel 21.2.

KAPITEL V

Anmälda organ*Artikel 20*

1. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om vilka organ som har fått till uppgift att genomföra förfarandet för bedömning av överensstämmelse eller lämplighet enligt artikel 13 och kontrollförfarandet enligt artikel 18, samt ange varje organs kompetensområde.

Kommissionen skall tilldela dessa organ identifikationsnummer. Den skall i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* offentliggöra en förteckning över dessa organ med identifikationsnummer och kompetensområde, samt tillse att förteckningen uppdateras.

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

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

4. Om en medlemsstat eller kommissionen anser att ett organ som anmälts av en annan medlemsstat inte uppfyller de relevanta kriterierna, skall frågan föreläggas den i artikel 21 angivna kommittén, som skall avge ett yttrande inom tre månader; mot bakgrund av kommitténs yttrande skall kommissionen informera den berörda medlemsstaten om samtliga ändringar som är nödvändiga för att det anmälda organet skall kunna behålla den ställning som det tilldelats.

▼M2

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

Kommissionen och observatörerna skall informera den kommitté som avses i artikel 21 om samordningsgruppens överläggningar. Kommissio-

▼M2

nen skall, när så är lämpligt, föreslå de åtgärder som är nödvändiga för att avhjälpa problemen.

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

▼B

KAPITEL VI

Kommitté**▼M2***Artikel 21*

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.
2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾ tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.
3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.
4. Kommittén får vid behov tillsätta arbetsgrupper som skall bistå kommittén vid fullgörandet av dess uppgifter, särskilt för att samordna de anmälda organen.

Artikel 21a

1. Kommittén får behandla alla frågor som rör driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, inbegripet frågor som rör driftskompatibiliteten mellan detta system och järnvägssystem i tredje land.
2. Kommittén får behandla alla frågor som rör genomförandet av detta direktiv. Om så krävs, skall kommissionen anta en rekommendation om genomförande i enlighet med förfarandet i artikel 21.2.

Artikel 21b

1. Kommissionen får på eget initiativ eller på begäran av en medlemsstat och i enlighet med förfarandet i artikel 21.2 besluta att påbörja utarbetande av en TSD för ett kompletterande område, förutsatt att det berör ett delsystem enligt bilaga II.
2. Kommittén skall på grundval av ett förslag från kommissionen och i enlighet med förfarandet i artikel 21.2 anta ett arbetsprogram som uppfyller målen i detta direktiv och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg ⁽²⁾.

Artikel 21c

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

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EGT L 110, 20.4.2001, s. 1.

▼B

KAPITEL VII
Slutbestämmelser

Artikel 22

Varje beslut som fattas i enlighet med detta direktiv och som rör bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för driftskompatibilitetskomponenter, kontroll av delsystem i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, samt beslut som fattas i enlighet med artiklarna 11, 12, 17 och 19 skall motiveras noggrant. Beslutet skall snarast delges den berörda parten med angivande av möjligheter och frister för överklagande enligt gällande lagstiftning i den berörda medlemsstaten.

▼M2

Artikel 22a

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

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

▼B

Artikel 23

1. Medlemsstaterna skall ändra och anta de lagar och andra författningar så att användning av driftskompatibilitetskomponenter och ibruktagande och drift av delsystem som överensstämmer med detta direktiv tillåts senast trettio månader efter den dag då detta direktiv har trätt i kraft. Medlemsstaterna skall omedelbart underrätta kommissionen om detta.

2. När medlemsstaterna antar de bestämmelser som avses i punkt 1, skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

Artikel 24

Kommissionen skall vartannat år till rådet och Europaparlamentet överlämna en rapport över de framsteg som gjorts vad beträffar driftskompatibiliteten för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Artikel 25

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

Artikel 26

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

▼ M2*BILAGA I***DET TRANSEUROPEISKA JÄRNVÄGSSYSTEMET FÖR HÖGHASTIGHETSTÅG****1. INFRASTRUKTUR**

Infrastrukturen för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg utgörs av den infrastruktur av linjer i det transeuropeiska transportnätet som fastställs i Europaparlamentets och rådets beslut 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet ⁽¹⁾ eller i senare ändringar av beslutet föranledda av den revidering som avses i artikel 21 i beslutet.

Järnvägslinjer för höghastighetståg omfattar

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

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

2. RULLANDE MATERIEL

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

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

3. KOMPATIBILITET HOS DET TRANSEUROPEISKA JÄRNVÄGSSYSTEMET FÖR HÖGHASTIGHETSTÅG

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

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

▼M2*BILAGA II***DELSYSTEM****1. FÖRTECKNING ÖVER DELSYSTEMEN**

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

- a) strukturellt definierade områden som
 - infrastruktur,
 - energi,
 - kontrollstyrning och signalering,
 - drift och trafikledning,
 - rullande materiel, eller
- b) funktionellt definierade områden som
 - underhåll,
 - telematiktillämpningar avsedda för person- och godstrafik.

2. OMRÅDEN SOM SKALL BEHANDLAS

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

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

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



BILAGA III

VÄSENTLIGA KRAV

1. **Allmänna krav**
 - 1.1 *Säkerhet*
 - 1.1.1 Utkast, utformning eller tillverkning samt underhåll och övervakning av säkerhetskritiska komponenter och särskilt av komponenter som är av betydelse för tågens framförande skall garantera en säkerhetsnivå som motsvarar de mål som ställts upp för nätet, också under vissa angivna, försämrade förhållanden.
 - 1.1.2 De egenskaper som avser kontakten mellan hjul och räls skall följa de kriterier för körstabilitet som är nödvändiga för att garantera säker trafik vid högsta tillåtna hastighet.
 - 1.1.3 De komponenter som används skall under hela sin livslängd kunna motstå angivna, normala eller exceptionella påkänningar. Genom lämpliga åtgärder skall konsekvenserna för säkerheten av oförutsedda brister begränsas.
 - 1.1.4 Fasta anläggningar och rullande materiel skall utformas och material väljas i syfte att begränsa uppkomst, spridning och följder av eld och rök i händelse av brand.
 - 1.1.5 Anordningar som är avsedda att hanteras av användarna skall vara så utformade att en förutsägbar användning i strid med anvisningarna inte medför någon säkerhetsrisk.
 - 1.2 *Tillförlitlighet och tillgänglighet*

Övervakning och underhåll av fasta eller rörliga komponenter som ingår i tågtrafiken skall organiseras, genomföras och kvantifieras på så sätt att komponenternas funktionsduglighet bibehålls under specificerade förhållanden.
 - 1.3 *Hälsa*
 - 1.3.1 Material som genom det sätt de används på kan komma att innebära en hälsofara för de personer som utsätts för dem får inte användas i tågen eller i järnvägsinfrastrukturen.
 - 1.3.2 Dessa material skall väljas, iordningställas och användas på så sätt att utsläppen av rök eller skadliga och farliga gaser begränsas, särskilt i händelse av brand.
 - 1.4 *Miljöskydd*
 - 1.4.1 Den miljöpåverkan som anläggning och drift av det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg medför skall bedömas och beaktas vid utformningen av detta system i enlighet med gällande gemenskapsbestämmelser.
 - 1.4.2 De material som används i tågen och i infrastrukturen får inte medföra utsläpp av rök eller gaser som är skadliga och farliga för miljön, särskilt i händelse av brand.
 - 1.4.3 Rullande materiel och energiförsörjningssystem skall utformas och utföras på så sätt att de är elektromagnetiskt kompatibla med allmänna eller privata nät samt installationer och anläggningar med vilka det föreligger risk för interferens.
 - 1.5 *Teknisk kompatibilitet*

Infrastrukturens och de fasta installationernas tekniska egenskaper skall vara kompatibla inbördes samt med de tåg som skall trafikera det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

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

▼B**2. Särskilda krav för varje delsystem****2.1 *Infrastruktur*****2.1.1 Säkerhet**

Anpassade åtgärder skall vidtas för att hindra oönskat tillträde till eller oönskat intrång i installationerna av de linjer som trafikeras med höghastighetståg.

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

Den infrastruktur till vilken allmänheten har tillträde skall utformas och utföras på så sätt att säkerhetsriskerna för människor begränsas (stabilitet, brand, tillträde, evakuering, perronger osv.).

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

2.2 *Energi***2.2.1 Säkerhet**

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

2.2.2 Miljöskydd

Driften av energiförsörjningssystemen får inte ge skador på miljön utöver angivna gränsvärden.

2.2.3 Teknisk kompatibilitet

De försörjningssystem för elektrisk energi som används vid det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg skall

— möjliggöra för tågen att uppnå angiven prestanda, samt

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

2.3 *Kontrollstyrning och signalering***2.3.1 Säkerhet**

De anläggningar och de åtgärder för kontrollstyrning och signalering som används vid det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg skall möjliggöra tågtrafik med en säkerhetsnivå som motsvarar de mål som fastställts för nätet.

2.3.2 Teknisk kompatibilitet

All ny infrastruktur och all ny rullande materiel för höghastighetstrafik som tillverkas eller utvecklas efter det att kompatibel kontrollstyrning och signalering antagits, skall anpassas så att de kan användas med dessa system.

Kontrollstyrning och signalering som installeras i tågförarhytterna skall möjliggöra normal drift under angivna förhållanden i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

2.4 *Rullande materiel***2.4.1 Säkerhet**

Konstruktionen av den rullande materielen och förbindelserna mellan vagnarna skall vara sådan att utrymmena för passagerare och tågpersonal skyddas i händelse av kollision eller urspårning.

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

Bromstekniken och den påverkan denna förorsakar skall vara förenliga med spårens, de tekniska installationernas och signalsystemens konstruktion.

Åtgärder skall vidtas för att hindra tillgången till spänningsförande komponenter för att inte äventyra personsäkerheten.

Det skall finnas anordningar som möjliggör för de resande att i händelse av fara göra lokföraren uppmärksam på situationen och för personalen att komma i kontakt med denne.

▼ B

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

Nödutgångar skall finnas och dessa skall vara utmärkta.

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

En tillräckligt kraftfull och självständig anläggning för nödbelysning är obligatorisk i tågen.

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

2.4.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet

Grundläggande utrustning för hjul, drivsystem och bromsar liksom för kontrollstyrning skall vara utformad på så sätt att tågets färd kan försätta under angivna, försämrade förhållanden utan allvarliga konsekvenser för den utrustning som fortfarande fungerar.

2.4.3 Teknisk kompatibilitet

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

Strömavtagarnas egenskaper skall möjliggöra tågtrafik med strömförsörjningssystemen vid det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Den rullande materielens egenskaper skall möjliggöra trafik längs alla de linjer som den planeras trafikera.

▼ M2

2.4.4 Kontroll

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

▼ B2.5 *Underhåll*

2.5.1 Hälsa

De tekniska installationerna och de metoder som används vid underhållsanläggningarna får inte medföra risk för människors hälsa.

2.5.2 Miljöskydd

De tekniska installationerna och de metoder som används vid underhållsanläggningarna får inte överskrida tillåtna miljögränsvärden.

2.5.3 Teknisk kompatibilitet

De underhållsanläggningar som används för höghastighetståg skall kunna användas för att genomföra åtgärder för säkerhet, hygien och komfort på alla tåg för vilka de är avsedda.

2.6 *Miljö*

2.6.1 Hälsa

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

2.6.2 Miljöskydd

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

2.7 *Drift*

2.7.1 Säkerhet

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

Underhållsåtgärder och underhållsfrekvens, underhållspersonalens utbildning och kvalifikationer samt det kvalitetssäkringssystem som inrättats vid

▼B

underhållningsanläggningarna hos de berörda driftsansvariga skall garantera en hög säkerhetsnivå.

2.7.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet

Underhållsåtgärder och underhållsfrekvens, underhållspersonalens utbildning och kvalifikationer samt det kvalitetssäkringssystem som inrättats vid underhållningsanläggningarna hos de berörda driftsansvariga skall garantera en hög tillförlitlighet och tillgänglighetsnivå.

2.7.3 Teknisk kompatibilitet

Enhetliga regler för drift av nätet och för lokförarnas samt tåg- och driftledningspersonalens kvalifikationer skall garantera effektiv drift av det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.



BILAGA IV

DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER

EG-försäkran

— om överensstämmelse,

— om lämplighet.

1. *Driftskompatibilitetskomponenter*

EG-försäkran är tillämplig på de i artikel 3 angivna driftskompatibilitetskomponenter som är relevanta för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg. Dessa driftskompatibilitetskomponenter kan vara följande:

1.1 Komponenter för flera användningsområden

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

1.2 Komponenter för flera användningsområden med särskilda egenskaper

Detta är komponenter som inte i sig själva är specifika för järnvägssystemet men som skall uppfylla särskild prestanda om de skall användas på järnvägsområdet.

1.3 Särskilda komponenter

Detta är komponenter som är ämnade för användning i järnvägssystem.

2. *Användningsområde*

EG-försäkran avser

— antingen ett eller flera anmälda organs bedömning av om en driftskompatibilitetskomponent i sig själv överensstämmer med de tekniska specifikationer som den skall uppfylla,

— eller ett eller flera anmälda organs bedömning/värdering av en driftskompatibilitetskomponents lämplighet när den betraktas i dess järnvägs-miljö, särskilt när det handlar om gränssnitt; bedömningen skall göras med hänsyn till de tekniska specifikationer, särskilt av funktionellt slag, som skall kontrolleras.

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

3. *EG-försäkrans innehåll*

EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet samt medföljande dokument skall dateras och skrivas under.

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

— Hänvisningar till direktivet.

— Tillverkarens eller dennes i gemenskapen etablerade ombuds namn och adress. (Firmanamn och fullständig adress skall uppges. Om det är fråga om ett ombud skall tillverkarens eller konstruktörens firmanamn också uppges.)

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

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

— Alla relevanta beskrivningar av driftskompatibilitetskomponenten, särskilt användningsbetingelserna.

— Namn på och adress till det eller de anmälda organ som medverkat i förfarandet för förklaringen om överensstämmelse eller lämplighet, provningsintygets datum samt vid behov giltighetstid och giltighetsvillkor för intyget.

— I förekommande fall, hänvisning till de europeiska specifikationerna.

— Identitet på den som av tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud bemyndigats att sluta avtal med bindande verkan.

▼B*BILAGA V*
DELSYSTEM

EG-KONTROLLFÖRKLARING

EG-kontrollförklaringen och medföljande dokument skall vara daterade och underskrivna.

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

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

▼ **M3***BILAGA VI***KONTROLLFÖRFARANDE FÖR DELSYSTEM****1. INLEDNING**

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

- överensstämmer med direktivets bestämmelser,
- överensstämmer med andra bestämmelser som skall tillämpas i överensstämmelse med fördraget, och att det kan tas i drift.

2. ETAPPER I FÖRFARANDET

Kontrollen av ett delsystem sker i följande etapper:

- Konstruktion.
- Tillverkning: t.ex. byggnads- och anläggningsarbeten, tillverkning, montering av komponenter och inställning av hela delsystemet.
- Slutprovning av det färdiga delsystemet.

För konstruktionsfasen (inklusive typprovning) och för tillverkningsfasen får huvudentreprenören (eller tillverkaren) eller dennes i gemenskapen etablerade ombud ansöka om en inledande bedömning.

I så fall leder denna (dessa) bedömning(ar) till att mellanliggande kontrollintyg utfärdas av det anmälda organ som har valts av huvudentreprenören (eller tillverkaren). Denne utarbetar i sin tur en ”Mellanliggande EG-kontrollförklaring för delsystemet” för fasen (faserna) i fråga.

3. INTYG

Det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen skall utfärda ett kontrollintyg avsett för den upphandlande enheten eller dennes i gemenskapen etablerade ombud, som därefter skall utfärda den EG-kontrollförklaring som är avsedd för tillsynsmyndigheten i den medlemsstat där delsystemet inrättats och/eller är i drift.

Det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen skall bedöma konstruktionen och färdigställandet av delsystemet.

Det anmälda organet skall också ta hänsyn till eventuella mellanliggande kontrollintyg och för att utfärda EG-kontrollintyget skall den vidta följande åtgärder:

- Kontrollera att delsystemet
 - omfattas av de relevanta mellanliggande kontrollintyg för konstruktion och färdigställande som överlämnats till huvudentreprenören (eller tillverkaren) om denne hos det anmälda organet har ansökt om detta för båda faserna, eller
 - i sitt färdiga utförande på alla punkter motsvarar det mellanliggande kontrollintyg för konstruktionen som överlämnats till huvudentreprenören (eller tillverkaren) om denne hos det anmälda organet har ansökt om detta för endast konstruktionsfasen.
- Kontrollera att förklaringarna omfattar TSD-kraven på ett riktigt sätt och bedöma de delar av konstruktion och tillverkning som inte omfattas av de mellanliggande kontrollintyg för konstruktion och/eller tillverkning som överlämnats till huvudentreprenören (eller tillverkaren).

4. TEKNISKT UNDERLAG

Det tekniska underlag som åtföljer kontrollförklaringen skall innehålla följande:

- För infrastrukturen: byggnads- och anläggningsritningar, besiktnings- eller mottagningsprotokoll för mark- och armeringsarbeten, provnings- och kontrollrapporter om betongarbeten osv.
- För övriga delsystem: allmänna ritningar och detaljritningar som överensstämmer med utförandet, elektriska och hydrauliska diagram, styrkretsdiagram, beskrivningar av datasystem och automatiska system, drifts- och underhållsinstruktioner osv.
- En förteckning över driftskompatibilitetskomponenter som avses i artikel 3 och som ingår i delsystemet.

▼M3

- Kopior av de EG-försäkringar om överensstämmelse eller lämplighet som skall vara utfärdade för komponenterna i enlighet med bestämmelserna i artikel 13 i direktivet, vid behov åtföljda av tillhörande beräkningar och av en kopia av de provnings- och undersökningsprotokoll som upprättats av de anmälda organen på grundval av gemensamma tekniska specifikationer.
- Eventuella mellanliggande kontrollförklaringar och, i så fall, den (de) mellanliggande EG-kontrollförklaring(ar) för delsystemet som åtföljer EG-kontrollintyget, inklusive resultatet av det anmälda organets kontroll av dessas giltighet.
- Intyg från det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen om att projektet överensstämmer med bestämmelserna i detta direktiv, åtföljt av tillhörande beräkningar, attesterat av det anmälda organet och med uppgivande av eventuella förbehåll som anmälts under arbetets utförande och som inte dragits tillbaka; till intyget bör även fogas de eventuella inspektions- och kontrollrapporter som upprättats i samband med kontrollen, i enlighet med punkterna 5.3 och 5.4.

5. ÖVERVAKNING

- 5.1. Syftet med EG-övervakningen är att säkerställa att de skyldigheter som följer av det tekniska underlaget fullgörs under färdigställandet av delsystemet.
- 5.2. Det anmälda organ som ansvarar för att kontrollera färdigställandet skall ha permanent tillträde till byggplatser, tillverkningsanläggningar, lagerutrymmen, och i tillämpliga fall till prefabriceringsanläggningar, provningsanläggningar och generellt till alla de platser som organet anser sig behöva ha tillgång till för att utföra sitt uppdrag. Den upphandlande enheten eller dennes i gemenskapen etablerade ombud skall till det anmälda organet överlämna eller låta överlämna alla dokument som organet kan ha nytta av för detta ändamål, bl.a. arbetsplaner och teknisk dokumentation för delsystemet.
- 5.3. Det anmälda organ som ansvarar för övervakningen av genomförandet skall regelbundet kontrollera att bestämmelserna i direktivet följs. Det skall vid dessa tillfällen överlämna en kontrollrapport till de parter som ansvarar för genomförandet. Organet kan kräva att få närvara vid vissa moment i byggvarsarbetet.
- 5.4. Det anmälda organet får också avlägga oanmälda besök på byggarbetsplatsen eller i tillverkningsanläggningarna. Vid dessa besök får det anmälda organet göra fullständiga kontroller eller delkontroller. Organet skall överlämna en inspektionsrapport och i förekommande fall en kontrollrapport till de parter som ansvarar för genomförandet.

6. INLÄMNING AV TEKNISKT UNDERLAG

Hela det tekniska underlaget som avses i punkt 4 skall överlämnas till den upphandlande enheten eller dennes i gemenskapen etablerade ombud och utgöra stöd för det intyg om överensstämmelse som utfärdas av det anmälda organ som ansvarar för kontrollen av det driftsklara delsystemet. Det tekniska underlaget skall bifogas den EG-kontrollförklaring som den upphandlande enheten skall överlämna till tillsynsmyndigheten i den berörda medlemsstaten.

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

7. OFFENTLIGGÖRANDE

Varje anmält organ skall regelbundet offentliggöra relevant information om

- inkomna ansökningar om EG-kontroll,
- mellanliggande kontrollintyg som utfärdats eller avslagits,
- EG-kontrollintyg som utfärdats eller avslagits.

8. SPRÅK

Underlag och korrespondens om EG-kontrollförfaranden skall vara avfattade på ett av de officiella språken i den medlemsstat där den upphandlande enheten eller dennes ombud i gemenskapen är etablerad, eller på ett språk som denne godkänner.

▼B*BILAGA VII***MINIMIKRITERIER SOM MEDLEMSSTATERNA SKALL BEAKTA DÅ DE ANMÅLER ORGAN**

1. Organet, dess chef och den personal som skall utföra kontrollarbetet får varken direkt eller som ombud medverka i utformning, tillverkning, konstruktion, marknadsföring eller underhåll av driftskompatibilitetskomponenterna eller delsystemen och inte heller i driften. Detta utesluter inte möjligheten till utbyte av teknisk information mellan tillverkaren eller uppföraren och det anmälda organet.
2. Organet och den personal som ansvarar för inspektionen skall utföra sitt kontrollarbete med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kompetens och skall stå fria från alla påtryckningar och incitament, särskilt av ekonomisk art, som skulle kunna påverka bedömningen eller inspektionsresultaten, särskilt från personer eller grupper av personer som har intresse av kontrollresultaten.

▼M2

I synnerhet måste organet och den personal som ansvarar för kontrollerna till funktionen vara oberoende av de myndigheter som utsetts att utfärda tillstånd för ibruktagande inom ramen för detta direktiv, tillstånd enligt rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag ⁽¹⁾ och säkerhetsintyg inom ramen för direktiv 2004/49/EG, liksom av de organ som ansvarar för utredningar vid olyckor.

▼B

3. Organet skall förfoga över den personal och de medel som behövs för att det på ett adekvat sätt skall kunna uppfylla de tekniska och administrativa uppgifterna i samband med genomförandet av kontrollerna; det skall också ha tillgång till nödvändig materiel för extraordinära kontroller.
4. Den personal som ansvarar för kontrollerna skall ha
 - god teknisk yrkesutbildning,
 - tillräckliga kunskaper om föreskrifterna för de kontroller som den utför och tillräcklig erfarenhet av sådana kontroller,
 - erforderlig förmåga att utforma de intyg, protokoll och rapporter som utgör dokumentationen för de utförda kontrollerna.
5. Kontrollpersonalens oberoende måste garanteras. Ersättningen till den anställda får inte vara knuten till antalet kontroller som genomförs och inte heller till kontrollresultaten.
6. Organet skall teckna en ansvarsförsäkring om inte ansvar redan täcks av staten på grundval av nationell rätt eller kontrollerna utförs direkt av medlemsstaten.
7. Organets personal har tystnadsplikt beträffande allt som den får kännedom om under utövandet av sina funktioner (förutom gentemot de behöriga administrativa myndigheterna i den stat inom vilken den utövar sin verksamhet) i samband med detta direktiv eller nationell lagstiftning för direktivets tillämpning.

⁽¹⁾ EGT L 143, 27.6.1995, s. 70. Direktivet ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG (EGT L 75, 15.3.2001, s. 26).