

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

- B
- M1 EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2001/16/EG  
av den 19 mars 2001  
om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg ◀  
(EUT L 110, 20.4.2001, s. 1)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
► <u>M1</u>	Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG av den 29 april 2004	L 220	40	21.6.2004
► <u>M2</u>	Kommissionens direktiv 2007/32/EG av den 1 juni 2007	L 141	63	2.6.2007

▼ B▼ M1**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2001/16/EG****av den 19 mars 2001****om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg**▼ B

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 156 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(3)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(4)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) För att göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen att i full utsträckning utnyttja de fördelar som följer av att ett område utan inre gränser skapas bör samtrafikförmågan och driftskompatibiliteten hos de nationella näten och tillgängligheten till dessa nät främjas genom att de åtgärder som kan visa sig nödvändiga när det gäller teknisk standardisering genomförs, såsom föreskrivs i artikel 155 i fördraget.
- (2) Genom undertecknandet av det protokoll som antogs i Kyoto den 12 december 1997 har Europeiska unionen åtagit sig att minska sina gasutsläpp. Dessa målsättningar kräver att balansen mellan olika transportsätt ändras och således att konkurrenskraften för järnvägstransporterna ökar.
- (3) Rådets strategi för en integrering av miljöfrågorna och en hållbar utveckling i gemenskapens transportpolitik medför krav på insatser för att minska miljöpåverkan från transporterna.
- (4) Kommersiell drift av tåg längs det transeuropeiska järnvägsnätet förutsätter bland annat en utomordentligt god kompatibilitet mellan infrastrukturens och den rullande materielens egenskaper, men också en effektiv sammankoppling av infrastrukturförvaltarnas och användarnas informations- och kommunikationssystem. Prestanda, säkerhet, tjänstens kvalitet och kostnaderna för den är beroende av denna kompatibilitet och sammankoppling, som utgör grunden för driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.
- (5) Rådet vidtog den 23 juli 1996 en första åtgärd för att uppnå dessa målsättningar genom att anta direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg <sup>(5)</sup>.
- (6) Kommissionen meddelade i vitboken *En strategi för vitalisering av gemenskapens järnvägar* från 1996 att man skulle vidta ytterligare en åtgärd beträffande järnvägssystemet för konventionella tåg och beställde därefter en utredning om integrationen av de nationella järnvägsnäten, vars resultat överlämnades 1998. I ut-

<sup>(1)</sup> EGT C 89 E, 28.3.2000, s. 11.

<sup>(2)</sup> EGT C 204, 18.7.2000, s. 13.

<sup>(3)</sup> EGT C 317, 6.11.2000, s. 22.

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

<sup>(5)</sup> EGT L 235, 17.9.1996, s. 6.

**▼B**

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

- (7) I kommissionens meddelande om integrationen av de konventionella järnvägssystemen rekommenderas att föreliggande direktiv antas och det anförs att de främsta likheterna och skillnaderna jämfört med direktiv 96/48/EG är berättigade. De främsta skillnaderna gäller anpassningen av det geografiska tillämpningsområdet, utvidgningen av det tekniska tillämpningsområdet, bland annat för att resultaten av den ovannämnda utredningen skall beaktas, och antagandet av ett tillvägagångssätt som innebär att hindren för driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet undanröjs stegvis, och som inbegriper en prioriteringsordning och en tidplan för att utarbeta denna.
- (8) Med hänsyn till detta stegvisa tillvägagångssätt och den tid som behövs för att anta alla tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) bör medlemsstaterna undvika att anta nya nationella regler eller att inleda projekt som skulle göra det befintliga systemet ännu mer heterogent.
- (9) Antagandet av ett stegvist tillvägagångssätt svarar mot de särskilda behov som hänger samman med driftskompatibiliteten hos de konventionella järnvägssystemen, vilka kännetecknas av gammal nationell infrastruktur och materiel som kräver stora investeringar för att anpassas eller förnyas och man bör särskilt se till att inte järnvägen bestraffas ekonomiskt i förhållande till andra transportsätt.
- (10) I sin resolution av den 10 mars 1999 om järnvägspaketet begärde Europaparlamentet att en successiv öppning av järnvägssektorn skall åtföljas av åtgärder för teknisk harmonisering som är så snabba och effektiva som möjligt.
- (11) Rådet uppmanade den 6 oktober 1999 kommissionen att lägga fram ett förslag till en strategi för att förbättra järnvägstransporternas driftskompatibilitet och minska flaskhalsarna så att de tekniska, administrativa och ekonomiska hindren för järnvägsnätens driftskompatibilitet snabbt kan undanröjas, samtidigt som en hög säkerhetsnivå garanteras liksom personalens utbildning och kompetens.
- (12) Rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar<sup>(1)</sup> innebär att järnvägsföretagen måste få ökad tillgång till medlemsstaternas järnvägsnät, vilket förutsätter driftskompatibilitet mellan infrastrukturer, utrustning, rullande materiel och system för förvaltning och drift, inbegripet de yrkesmässiga kvalifikationer och de villkor avseende hygien och säkerhet för personalen, vilka krävs för drift och underhåll av de delsystem som avses samt för genomförandet av varje teknisk specifikation för driftskompatibilitet. Det här direktivet syftar dock inte till att, vare sig direkt eller indirekt, harmonisera arbetsförhållandena inom järnvägssektorn.
- (13) Medlemsstaterna ansvarar för att de säkerhets-, hälso- och konsumentskyddsregler som gäller för järnvägsnät i allmänhet följs vid projektering, uppbyggnad och ibruktagande samt under drift.

<sup>(1)</sup> EGT L 237, 24.8.1991, s. 25.

**▼B**

- (14) Det råder stora skillnader mellan de nationella föreskrifter, interna regler samt tekniska specifikationer som järnvägarna tillämpar på grund av att de innehåller tekniska bestämmelser som är specifika för varje lands industri och att de innehåller föreskrifter om mått och dimensioner, särskilda anordningar och särskilda egenskaper. Detta innebär bland annat att tåg inte kan framföras under gynnsamma villkor inom hela gemenskapen.
- (15) Denna situation har under årens lopp medfört att den nationella järnvägsindustrin och de nationella järnvägarna knutits mycket nära samman, vilket har utgjort ett hinder för öppnandet av marknaderna. För att dessa industrier skall kunna bli konkurrenskraftiga på världsmarknaden måste de ha tillgång till en europeisk marknad som är öppen och utsatt för konkurrens.
- (16) Det är sålunda nödvändigt att för hela gemenskapen fastställa väsentliga krav för det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.
- (17) På grund av omfattningen av och komplexiteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg har det av praktiska skäl visat sig nödvändigt att dela upp det i delsystem. För varje sådant delsystem måste väsentliga krav definieras för hela gemenskapen och sådana tekniska specifikationer fastställas som är nödvändiga för att uppfylla dessa krav, särskilt när det gäller komponenter och gränssnitt.
- (18) Genomförandet av bestämmelserna om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg får inte leda till att det uppstår oskäligen hinder, med hänsyn till förhållandet mellan kostnader och nytta, för medlemsstaterna mot att bibehålla kompatibiliteten i sina befintliga järnvägsnät, samtidigt som dock ansträngningar måste göras för att målet att nå driftskompatibilitet bibehålls.
- (19) De tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet påverkar liksom förutsättningarna för passagerarnas användning av järnvägar, och dessa bör följaktligen rådfrågas om de aspekter som rör dem.
- (20) En berörd medlemsstat bör tillåtas att frånga tillämpningen av vissa tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, och det bör fastställas förfaranden för att säkerställa att sådana undantag är berättigade. Enligt artikel 155 i fördraget krävs att gemenskapens åtgärder i fråga om driftskompatibilitet vidtas med beaktande av projektens potentiella ekonomiska livskraft.
- (21) Utarbetandet av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och deras tillämpning på järnvägssystemet för konventionella tåg bör inte få lägga hinder i vägen för den tekniska innovationen, och denna bör inriktas på att förbättra de ekonomiska resultaten.
- (22) Driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg bör utnyttjas för att förbättra villkoren för kompatibilitet mellan de olika transportsätten, bland annat när det gäller godstransport.
- (23) Enligt bestämmelserna om upphandlingsförfaranden inom järnvägssektorn, särskilt direktiv 93/38/EEG<sup>(1)</sup>, bör de upphandlande enheterna inkludera de tekniska specifikationerna i de allmänna dokumenten eller i de kontraktsbestämmelser som hänför sig till varje kontrakt. Det är nödvändigt att utarbeta en uppsättning europeiska specifikationer som kan tjäna som referenser för dessa tekniska specifikationer.

<sup>(1)</sup> Rådets direktiv 93/38/EEG av den 14 juni 1993 om samordning av upphandlingsförfarandena inom vatten-, energi-, transport- och telekommunikationssektorerna (EGT L 199, 9.8.1993, s. 9). Direktivet senast ändrat genom direktiv 98/4/EG (EGT L 101, 1.4.1998, s. 1).

▼B

- (24) Det ligger i gemenskapens intresse att det finns ett internationellt standardiseringssystem, inom vilket standarder utformas som verkligen används av internationella handelsparter och som uppfyller de gemenskapspolitiska kraven. De europeiska standardiseringsorganen bör följaktligen fortsätta sitt samarbete med de internationella standardiseringsorganen.
- (25) De upphandlande enheterna fastställer de ytterligare specifikationer som krävs för att komplettera de europeiska specifikationerna eller övriga standarder. Dessa specifikationer måste uppfylla de väsentliga krav som harmoniseras på gemenskapsnivå och som det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg måste uppfylla.
- (26) Förfarandena för bedömning av komponenternas överensstämmelse eller lämplighet bör grunda sig på utnyttjandet av de moduler som är föremål för beslut 93/465/EEG <sup>(1)</sup>. För att främja industrins utveckling är det nödvändigt att i största möjliga utsträckning utarbeta förfarandena för kvalitetssäkring.
- (27) Komponenternas överensstämmelse är i huvudsak knuten till deras användningsområde så att systemets driftskompatibilitet kan säkerställas, och inte bara till deras fria rörlighet på den gemensamma marknaden. Bedömningen av lämpligheten kommer att göras för de komponenter som är mest avgörande för systemets säkerhet, tillgänglighet eller ekonomi. Tillverkaren behöver således inte CE-märka komponenter som omfattas av bestämmelserna i detta direktiv, utan, på grundval av bedömningen av överensstämmelse eller lämplighet, borde tillverkarens försäkran om överensstämmelse vara tillräcklig.
- (28) Detta påverkar inte tillverkarens skyldighet att CE-märka vissa komponenter för att styrka att de överensstämmer med andra gemenskapsbestämmelser som de omfattas av.
- (29) De delsystem som utgör det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg bör underkastas ett kontrollförfarande. Denna kontroll skall ge de ansvariga myndigheter som ger tillstånd till ibruktage en möjlighet att kunna försäkra sig om att resultatet på projekterings-, uppbyggnads- och ibruktagestadiet överensstämmer med tillämpliga regler och tillämpliga tekniska och driftsmässiga föreskrifter. Kontrollförfarandet skall även göra det möjligt för tillverkarna att kunna räkna med likabehandling oavsett vilket land det rör sig om. Det är således nödvändigt att utforma en modul som fastställer principerna och villkoren för en EG-kontroll av delsystemen.
- (30) Förfarandet för EG-kontroll bör grunda sig på TSD. TSD omfattas av bestämmelserna i artikel 18 i direktiv 93/38/EEG. De anmälda organ som har till uppgift att handlägga förfarandena för bedömning av komponenternas överensstämmelse eller lämplighet liksom förfarandet för kontroll av delsystemen måste, särskilt om någon europeisk specifikation inte finns, samordna sina beslut så mycket som möjligt.
- (31) På uppdrag av kommissionen utarbetas dessa TSD av ett gemensamt representativt organ som företräder infrastrukturförvaltarna, järnvägsföretagen och industrin. Företrädarna för tredje land, särskilt för kandidatländerna, får redan från början delta som observatörer vid möten inom det gemensamma representativa organet.
- (32) I rådets direktiv 91/440/EEG föreskrivs, vad gäller redovisningen, att åtskillnad skall göras mellan verksamhet som avser transport och verksamhet som rör förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen.

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

**▼B**

På motsvarande sätt bör de specialiserade avdelningar hos infrastrukturförvaltarna som utses till anmälda organ struktureras så att de uppfyller de kriterier som gäller för denna typ av organ. Andra specialiserade organ kan bemyndigas om de uppfyller samma kriterier.

- (33) De åtgärder som krävs för att genomföra detta direktiv bör vidtas i enlighet med artikel 2 i rådets beslut av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter <sup>(1)</sup>.
- (34) Driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg är en fråga som berör hela gemenskapen. Medlemsstaterna är inte var för sig i stånd att vidta de åtgärder som krävs för att uppnå denna driftskompatibilitet. I enlighet med subsidiaritetsprincipen kan målen för de planerade åtgärderna därför inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna och kan därför, på grund av åtgärdernas omfattning eller verkningar, bättre uppnås på gemenskapsnivå.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## KAPITEL I

**Allmänna bestämmelser***Artikel 1***▼M1**

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

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

**▼B**

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

**▼M1**

3. Räckvidden för detta direktiv skall gradvis utsträckas till att omfatta hela järnvägssystemet för konventionella tåg, inklusive spårförbindelser till terminaler och de huvudfunktioner i hamnar som betjänar eller kan betjäna mer än en användare, med undantag för infrastruktur och rullande materiel avsedda att användas uteslutande för lokala ändamål, historiska ändamål eller turiständamål eller sådan infrastruktur vars funktion är fristående från det övriga järnvägssystemet, och utan att det påverkar de undantag från tillämpningen av TSD som anges i artikel 7.

Detta direktiv skall tillämpas på de delar av nätet som ännu inte omfattas av punkt 1 först dagen för ikraftträdandet av motsvarande TSD

<sup>(1)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

**▼ M1**

som skall antas i enlighet med det förfarande som beskrivs nedan och på de tillämpningsområden som anges i dem.

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

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

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

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

**▼ B***Artikel 2*

I detta direktiv avses med

- a) *det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg*: hela system som beskrivs i bilaga I och som utgörs av järnvägsinfrastrukturer, bestående av järnvägslinjer och fasta installationer som ingår i det transeuropeiska transportnätet och som konstruerats eller anpassats för konventionell eller kombinerad järnvägstrafik, samt den rullande materiel som är avsedd att framföras på dessa infrastrukturer,
- b) *driftskompatibilitet*: egenskapen hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erforderade prestandakrav uppfylls. Denna egenskap grundar sig på alla de föreskrifter samt tekniska och driftsmässiga villkor som skall iaktas för att de väsentliga kraven skall uppfyllas,
- c) *delsystem*: resultatet av uppdelningen av det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, såsom anges i bilaga II. Dessa delsystem, för vilka väsentliga krav skall anges, är av strukturell eller funktionell beskaffenhet,
- d) *driftskompatibilitetskomponenter*: alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg är direkt eller indirekt beroende av; begreppet ”komponent” omfattar såväl materiella föremål som immateriella föremål, t.ex. programvara,
- e) *väsentliga krav*: de krav som anges i bilaga III och som skall uppfyllas av det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och även gränssnitten,
- f) *européisk specifikation*: en gemensam teknisk specifikation, ett europeiskt tekniskt godkännande eller en nationell standard som

**▼B**

införlivar en europeisk standard, såsom de definieras i artikel 1.8-12 i direktiv 93/38/EEG,

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

**▼M1****▼B**

- i) *anmälda organ*: de organ som har till uppgift att bedöma driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse och lämplighet eller att handlägga förfarandet för EG-kontroll av delsystemen,
- j) *grundparametrar*: regler och tekniska eller driftsrelaterade villkor som är av avgörande betydelse för driftskompatibiliteten och som skall fastställas genom beslut fattat enligt det förfarande som avses i artikel 21 innan det gemensamma representativa organet utarbetar förslag till TSD,
- k) *specialfall*: del i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg som nödvändiggör särskilda (tillfälliga eller definitiva) föreskrifter i TSD av skäl som hänför sig till begränsningar beroende på geografi, topografi eller stadsmiljö eller till en strävan att uppnå kompatibilitet med det befintliga systemet; detta kan bland annat gälla järnvägslinjer och järnvägsnät som är isolerade från resten av gemenskapen, lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd, rullande materiel som uteslutande är avsedd för lokal, regional eller historisk användning samt rullande materiel på väg till eller från tredje land, förutsatt att denna materiel inte överskrider gränsen mellan två medlemsstater,

**▼M1**

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

**▼B**

- n) *befintligt järnvägssystem*: hela det befintliga järnvägssystemet bestående av järnvägsinfrastrukturerna, med linjer och fasta installationer, samt rullande materiel av alla kategorier och ursprung som färdas på dessa infrastrukturer,

**▼M1**

- o) *byte i samband med underhåll*: ersättande av komponenter med delar som har identisk funktion och prestanda i samband med förebyggande underhåll och reparationer,
- p) *ibruktage*: alla åtgärder som sammantagna gör att ett delsystem färdigställs för projekterad drift.

**▼B***Artikel 3*

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

2. Bestämmelserna i detta direktiv skall tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av andra gemenskapsbestämmelser. När det gäller driftskompatibilitetskomponenter, däribland gränssnitt, kan emellertid



**▼B**

uppfyllandet av de väsentliga kraven i detta direktiv innebära att särskilda, för ändamålet fastställda europeiska specifikationer måste tillämpas.

*Artikel 4*

1. Det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna, däribland gränssnitten, skall uppfylla de väsentliga krav som de berörs av.
2. Sådana tilläggskrav för att komplettera tekniska specifikationer som avses i artikel 18.4 i direktiv 93/38/EEG och som är nödvändiga för att komplettera de europeiska specifikationerna eller andra standarder som tillämpas inom gemenskapen får inte strida mot de väsentliga kraven.

## KAPITEL II

**Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD)***Artikel 5***▼M1**

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

**▼B**

2. Delsystemen skall stämma överens med TSD. Denna överensstämmelse skall föreligga under hela den tid delsystemet är i bruk.
3. Varje TSD skall, i den mån det är nödvändigt för att uppnå de mål som avses i artikel 1,
  - a) ange det tillämpningsområde som avses (del av det nät eller den rullande materiel som anges i bilaga I; delsystem eller del av delsystem som avses i bilaga II),
  - b) ange de väsentliga kraven för det berörda delsystemet och dess gränssnitt mot andra delsystem,
  - c) fastställa funktionella och tekniska specifikationer som skall följas när det gäller delsystemen och deras gränssnitt mot andra delsystem. Om det är nödvändigt kan dessa specifikationer variera beroende på användningen av delsystemet, till exempel efter kategori av linjer, knutpunkter och/eller rullande materiel enligt bilaga I,
  - d) ange vilka driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som skall vara föremål för europeiska specifikationer, däribland de europeiska standarder som krävs för att uppnå driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg,

**▼M1**

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

**▼B**

- f) ange strategin för att genomföra TSD. Bland annat skall de etapper anges som skall slutföras för en stegvis övergång från den nuvarande situationen till den slutliga situationen, då TSD iakttas generellt,
- g) för den berörda personalen ange de yrkesmässiga kvalifikationer och de villkor avseende hälsa och säkerhet som krävs för drift och underhåll av de delsystem som avses samt för genomförandet av TSD.

**▼B**

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

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

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

**▼M1**

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

*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)<sup>(1)</sup> och i samarbete med de arbetsgrupper som nämns i dessa artiklar.

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

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

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

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

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

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

<sup>(1)</sup> EUT L 164, 30.4.2004, s. 1.

**▼ M1**

Medlemsstaterna skall medverka i bedömningen genom att tillhandahålla nödvändiga uppgifter.

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

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

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

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

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

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

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

**▼ B***Artikel 7*

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

**▼ M1**

- 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**

- b) För ett projekt som gäller modernisering eller ombyggnad av en befintlig linje om lastprofilen, spårvidden eller spåravståndet eller den elektriska spänningen enligt dessa TSD är inkompatibla med vad som gäller för den befintliga linjen.
- c) För ett projekt som gäller en ny linje eller modernisering eller ombyggnad av en befintlig linje på en medlemsstats territorium om järnvägsnätet i denna medlemsstat på grund av havet är isolerat eller avskilt från järnvägsnätet i resten av gemenskapen.
- d) För alla projekt som gäller modernisering, utvidgning eller ombyggnad av en befintlig linje om tillämpningen av dessa TSD hotar

<sup>(1)</sup> EGT L 225, 12.8.1998, s. 27.

**▼B**

- projektets lönsamhet och/eller kompatibiliteten hos medlemsstatens järnvägssystem.
- e) Villkoren för att snabbt återupprätta järnvägsförbindelserna efter en olyckshändelse eller en naturkatastrof medger inte, tekniskt eller ekonomiskt, att man helt eller delvis tillämpar motsvarande TSD.
  - f) För vagnar till eller från tredje land där spårvidden avviker från den spårvidd som används för gemenskapens huvudjärnvägsnät.

I samtliga fall skall den berörda medlemsstaten på förhand till kommissionen anmäla sin avsikt att avvika från TSD och överlämna ett underlag med uppgifter om vilka TSD eller delar av TSD medlemsstaten vill slippa tillämpa och de motsvarande specifikationer som den i stället önskar tillämpa. Den kommitté som avses i artikel 21 skall analysera de åtgärder som medlemsstaten planerar. I fallen enligt b och d och f skall kommissionen fatta beslut enligt det förfarande som avses i artikel 21.2, och vid behov skall en rekommendation utfärdas om vilka specifikationer som skall följas. Emellertid skall kommissionens beslut i det fall som avses under b inte avse lastprofilen eller spårvidden.

## KAPITEL III

**Driftskompatibilitetskomponenter***Artikel 8*

Medlemsstaterna skall vidta lämpliga åtgärder för att driftskompatibilitetskomponenter

- a) endast släpps ut på marknaden om de medger att driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg uppnås och de uppfyller de väsentliga kraven,
- b) används inom avsett användningsområde och på avsett sätt samt installeras och underhålls korrekt.

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

*Artikel 9*

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

*Artikel 10*

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

**▼M1**

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.

**▼M1****▼B**

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

**▼M1***Artikel 11*

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

**▼B***Artikel 12*

1. Om en medlemsstat konstaterar att en driftskompatibilitetskomponent som är försedd med EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet och som släppts ut på marknaden och används på avsett sätt möjligen inte uppfyller de väsentliga kraven, skall medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess användning eller dra tillbaka den från marknaden. Medlemsstaten skall genast underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits och ange skälen till beslutet, samt särskilt ange om avvikelser 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. Kommissionen skall så snart som möjligt samråda med de berörda parterna. Om kommissionen efter samrådet konstaterar att åtgärden är motiverad skall den genast underrätta den medlemsstat som har tagit initiativet och övriga medlemsstater. Om kommissionen efter samrådet konstaterar att åtgärden inte är motiverad skall den genast underrätta den medlemsstat som har tagit initiativet och tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud om detta. Om det beslut som avses i första stycket motiverats med att de europeiska specifikationerna är otillräckliga skall det förfarande som anges i artikel 11 tillämpas.

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

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

*Artikel 13*

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

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

**▼B**

3. Om en driftskompatibilitetskomponent omfattas av andra gemenskapsdirektiv som behandlar andra aspekter skall det framgå av EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet att komponenten också uppfyller de krav som uppställs i dessa direktiv.
4. Om varken tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud har fullgjort de skyldigheter som anges i punkterna 1-3, övergår dessa skyldigheter på var och en som släpper ut driftskompatibilitetskomponenten på marknaden. När det gäller detta direktiv åligger samma skyldighet den som monterar driftskompatibilitetskomponenter eller delar av driftskompatibilitetskomponenter av olika ursprung eller tillverkar driftskompatibilitetskomponenter för eget bruk.
5. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 12 gäller följande:
  - a) Om en medlemsstat konstaterar att en EG-försäkran om överensstämmelse har utfärdats på ett otillbörligt sätt, är tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud skyldig att bringa driftskompatibilitetskomponenten i överensstämmelse och se till att otillbörligheten upphör på de villkor som medlemsstaten fastställer.
  - b) Om överensstämmelsen fortfarande brister, skall medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder för att begränsa eller förbjuda driftskompatibilitetskomponentens utsläppande på marknaden eller se till att den dras tillbaka från marknaden enligt de förfaranden som anges i artikel 12.

## KAPITEL IV

**Delsystem***Artikel 14*

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

För detta ändamål skall medlemsstaterna vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att ett delsystem kan tas i bruk endast om det har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att delsystemet uppfyller de väsentliga kraven när det integreras i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg. De skall särskilt kontrollera dessa delsystems kompatibilitet med det system de integreras i.

2. Det åligger varje medlemsstat att vid ibruktagandet och därefter regelbundet kontrollera att delsystemen drivs och underhålls i enlighet med de väsentliga kraven.

**▼M1**

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

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

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

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 for-

**▼M1**

don och föras in i ett nationellt fordonsregister, som skall uppfylla följande kriterier:

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

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

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

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

**▼B***Artikel 15*

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

*Artikel 16*

1. Medlemsstaterna skall anse att de strukturella delsystem som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och som är försedda med en EG-kontrollförklaring är driftskompatibla och överensstämmer med de väsentliga kraven.

2. Driftskompatibiliteten hos ett strukturellt delsystem som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg skall med be-

<sup>(1)</sup> EUT L 164, 30.4.2004, s. 44.

<sup>(2)</sup> 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**

aktande av de väsentliga kraven kontrolleras på grundval av TSD, när sådana finns.

**▼M1**

3. När TSD saknas, inbegripet de fall när en avvikelse har meddelats enligt artikel 7, skall medlemsstaterna till de övriga medlemsstaterna och kommissionen överlämna en förteckning för varje delsystem över de tekniska föreskrifter som tillämpas för att tillgodose de väsentliga kraven. Detta skall ske före den 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.

**▼M1**

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. Vid utfärdandet av en EG-kontrollförklaring skall den upphandlande enheten eller dess ombud låta det anmälda organ enligt bilaga VII som den utser för ändamålet handlägga förfarandet för EG-kontroll, vilket anges i bilaga VI.
2. Uppdraget för det anmälda organ som utsetts att utföra en EG-kontroll av ett delsystem skall börja på projektstadiet och sedan pågå under hela uppbyggnadstiden fram till överlämnandet innan delsystemet tas i bruk. I uppdraget ingår också att kontrollera det berörda delsystemets gränssnitt i förhållande till det system i vilket det skall integreras på grundval av de uppgifter som finns tillgängliga i berörd TSD och i de register som föreskrivs i artikel 24.
3. Det anmälda organet skall ansvara för sammanställningen av det tekniska underlag som skall åtfölja EG-kontrollförklaringen. Detta tekniska underlag skall innehålla alla nödvändiga dokument som rör delsystemets egenskaper och, i förekommande fall, alla intyg om driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse. Det skall också innehålla närmare uppgifter om villkor och begränsningar för användning, föreskrifter om underhåll, kontinuerlig eller periodisk övervakning, inställningar och underhåll.

*Artikel 19*

1. Om en medlemsstat konstaterar att ett strukturellt delsystem, för vilket en EG-kontrollförklaring åtföljt av det tekniska underlaget har utfärdats, inte till fullo uppfyller bestämmelserna i detta direktiv och i synnerhet i fråga om de väsentliga kraven, får den begära att kompletterande kontroller genomförs.
2. En medlemsstat som gör en sådan begäran skall omedelbart informera kommissionen om de kompletterande kontroller som har begärts och redovisa skälen för dem. Kommissionen skall utan dröjsmål inleda det förfarande som avses i artikel 21.2.



**▼B**

## KAPITEL V

**Anmälda organ***Artikel 20*

1. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om vilka organ som har fått i uppgift att genomföra förfarandet för bedömning av överensstämmelse och lämplighet enligt artikel 13 och kontrollförfarandet enligt artikel 18 samt ange varje organs kompetensområde, och de identifikationsnummer som de har erhållit av kommissionen. Den skall i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* offentliggöra en förteckning över dessa organ med identifikationsnummer och kompetensområde samt tillse att förteckningen uppdateras.
2. Medlemsstaterna skall vid bedömningen av de organ som skall anmälas tillämpa de kriterier som anges i bilaga VII. Organ som uppfyller bedömningskriterier som anges i relevanta europeiska standarder skall anses uppfylla kriterierna i bilaga VII.
3. En medlemsstat skall upphäva godkännandet av ett organ om det inte längre uppfyller de kriterier som anges i bilaga VII. Medlemsstaten skall omedelbart informera kommissionen och övriga medlemsstater om detta.
4. Om en medlemsstat eller kommissionen anser att ett organ som anmälts av en annan medlemsstat inte uppfyller de relevanta kriterierna skall frågan hänskjutas till den i artikel 21 angivna kommittén, som skall avge ett yttrande inom tre månader. Mot bakgrund av kommitténs yttrande skall kommissionen informera den berörda medlemsstaten om vilka ändringar som är nödvändiga för att det anmälda organet skall kunna behålla den ställning som det tilldelats.

**▼M1**

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

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

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

**▼B**

## KAPITEL VI

**Kommitté och arbetsprogram***Artikel 21*

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättas i enlighet med artikel 21 i direktiv 96/48/EG (nedan kallad kommittén).
  2. Vid hänvisning till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.
- Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.
3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

**▼ M1**

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*

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

*Artikel 21b*

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

**▼ B***Artikel 22*

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

**▼ M1***Artikel 23*

1. Prioriteringsordningen för antagande av TSD är följande, utan att detta påverkar ordningen för fastställande av uppdrag enligt artikel 6.1:

- a) Den första TSD-gruppen skall omfatta kontrollstyrning och signalering, telematikapplikationer för godstrafik, drift och trafikledning (inbegripet personalens kvalifikationer för den gränsöverskridande trafiken i enlighet med kriterierna i bilagorna II och III), godsvagnar, bullerstörningar som hänger samman med den rullande materielen och infrastrukturen. När det gäller den rullande materielen skall den som är avsedd för internationellt bruk utvecklas i första hand.
- b) Följande aspekter skall dessutom behandlas beroende på de resurser som kommissionen och byrån förfogar över: telematikapplikationer för persontrafik, underhåll med särskild uppmärksamhet på säkerheten, passagerarvagnar, lok och motorvagnståg, infrastruktur, energi, luftföroreningar. När det gäller den rullande materielen skall den som är avsedd för internationellt bruk utvecklas i första hand.
- c) På begäran av kommissionen, en medlemsstat eller byrån får kommittén i enlighet med förfarandet i artikel 21.2 besluta att utarbeta en TSD för ett kompletterande område, förutsatt att det berör ett delsystem enligt bilaga II.

2. Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 21.2 upprätta ett arbetsprogram som tar hänsyn till den prioriteringsordning som anges ovan i punkt 1 och övriga uppgifter som tilldelas den genom detta direktiv.

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

3. Arbetsprogrammet skall innehålla följande steg:

- a) En plan utarbetas för det konventionella järnvägssystemet med utgångspunkt i ett förslag från byrån och grundad på en förteckning över delsystemen (bilaga II), vilken gör det möjligt att garantera enhetlighet mellan olika TSD. Planen skall bland annat innehålla systemets grundläggande delar och deras gränssnitt och skall tjäna som referens för avgränsningen av respektive TSD:s tillämpningsområde.
- b) En mall för utarbetande av TSD fastställs.

**▼ M1**

- c) En metod för kostnadsnyttoanalys av de lösningar som anges i TSD fastställs.
- d) De uppdrag som kommer att behövas för utarbetandet av TSD fastställs.
- e) Grundparametrar för varje TSD fastställs.
- f) Förslagen till standardiseringsprogram godkänns.
- g) Övergångsperioden mellan tidpunkten för ikraftträdandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG <sup>(1)</sup> av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, och offentliggörandet av TSD administreras, samt det referenssystem som avses i artikel 25 antas.

**▼ B**

## KAPITEL VII

**Register över infrastruktur och rullande materiel***Artikel 24*

1. Medlemsstaterna skall se till att register över infrastrukturerna och rullande materiel offentliggörs och uppdateras varje år. Detta register skall, för varje delsystem eller del av delsystem som berörs, innehålla uppgifter om de viktigaste egenskaperna (till exempel grundparametrarna) och deras överensstämmelse med de egenskaper som föreskrivs i gällande TSD. I varje TSD skall därför noggrant anges vilka uppgifter som skall föras in i registren över infrastrukturerna och den rullande materielen.

**▼ M1**

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**

## KAPITEL VIII

**Övergångsbestämmelser***Artikel 25***▼ M1**

1. På grundval av uppgifter som lämnas av medlemsstaterna enligt artikel 16.3 samt branschens tekniska dokument och relevanta internationella avtal skall byrån i enlighet med artiklarna 3 och 12 i förordning (EG) nr 881/2004 utarbeta ett förslag till referenssystem med de tekniska föreskrifter som ligger till grund för den nuvarande graden av driftskompatibilitet mellan de linjer och den rullande materiel som kommer att läggas till detta direktivs tillämpningsområde enligt artikel 1.3. Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 21.2 granska förslaget och besluta om detta kan utgöra ett referenssystem i avvaktan på att TSD antas.

**▼ B**

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

<sup>(1)</sup> EUT L 164, 30.4.2004, s. 114.



## KAPITEL IX

**Slutbestämmelser***Artikel 26*

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

*Artikel 27*

Medlemsstaterna skall senast den 20 april 2003 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv, med undantag för de bestämmelser som är specifika för varje TSD och som skall genomföras enligt de regler som gäller för varje TSD. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

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

*Artikel 28*

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

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

*Artikel 29*

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Euro-peiska gemenskapernas officiella tidning*.

*Artikel 30*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.



## BILAGA I

### DET TRANSEUROPEISKA JÄRNVÄGSSYSTEMET FÖR KONVENTIONELLA TÅG

#### 1. INFRASTRUKTUR

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

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

- Linjer avsedda för persontrafik.
- Linjer avsedda för blandad trafik (person- och godstrafik).
- Linjer särskilt anlagda eller ombyggda för godstrafik.
- Knutpunkter för persontrafik.
- Knutpunkter för godstrafik, inklusive intermodala terminaler.
- Anslutningsspår mellan de uppräknade delarna.

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

#### 2. RULLANDE MATERIEL

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

- motorvagnståg med el- eller förbränningsmotordrift,
- lok med el- eller förbränningsmotordrift,
- personvagnar,
- godsvagnar, inbegripet rullande materiel konstruerad för transport av lastbilar.

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

Var och en av kategorierna ovan delas in i

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

#### 3. KOMPATIBILITET HOS DET TRANSEUROPEISKA JÄRNVÄGSNÄTET FÖR KONVENTIONELLA TÅG

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

#### 4. UTVIDGNING AV TILLÄMPNINGSSOMRÅDET

##### 1. Underkategorier av linjer och rullande materiel

För att åstadkomma driftskompatibilitet skall det vid behov skapas ytterligare underkategorier för alla kategorier av järnvägslinjer och rullande

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

**▼M1**

materiel som anges i denna bilaga. Om så är nödvändigt kan de funktionella och tekniska specifikationerna i artikel 5.3 variera efter underkategori.

**2. Kostnadsskydd**

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

- Kostnaden för den föreslagna åtgärden.
- Minskade kapitalkostnader och utgifter genom stordriftsfördelar och bättre utnyttjande av rullande materiel.
- Minskade investeringar och underhålls- och driftskostnader genom ökad konkurrens mellan tillverkare och underhålls företag.
- Miljöfördelar genom tekniska förbättringar av järnvägssystemet.
- Ökad driftssäkerhet.

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



## BILAGA II

### DELSYSTEM

#### 1. FÖRTECKNING ÖVER DELSYSTEMEN

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

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

#### 2. BESKRIVNING AV DELSYSTEMEN

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

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

##### 2.1 Infrastruktur

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

##### 2.2 Energi

Strömförsörjningssystem, luftledningar och strömvtagarsystem.

##### 2.3 Kontrollstyrning och signalering

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

##### 2.4 Drift och trafikledning

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

Samtliga yrkeskvalifikationer som krävs för att kunna utföra gränsöverskridande arbete.

##### 2.5 Telematikapplikationer

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

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

**▼B****2.6 Rullande materiel**

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

**2.7 Underhåll**

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



*BILAGA III***VÄSENTLIGA KRAV**

1. ALLMÄNNA KRAV
  - 1.1 **Säkerhet**
    - 1.1.1 Utformning, uppförande eller tillverkning samt underhåll och övervakning av säkerhetskritiska komponenter och särskilt av komponenter som är av betydelse för tågtrafiken skall ske på ett sätt som garanterar en säkerhetsnivå motsvarande de mål som ställts upp för nätet, också i vissa angivna nöddriftssituationer.
    - 1.1.2 Parametrar som avser kontaktytan hjul-räls skall följa de kriterier för körstabilitet som är nödvändiga för att garantera säker trafik vid högsta tillåtna hastighet.
    - 1.1.3 De komponenter som används skall under hela sin livslängd kunna motstå angivna, normala eller exceptionella påkänningar. Genom lämpliga åtgärder skall de säkerhetsmässiga konsekvenserna av oförutsedda fel i komponenterna begränsas.
    - 1.1.4 Fasta installationer och rullande materiel skall utformas och material för dessa väljas på ett sådant sätt att uppkomst, spridning och följderna av eld och rök begränsas i händelse av brand.
    - 1.1.5 Anordningar som är avsedda att hanteras av användarna skall vara så utformade att de är ofarliga att använda och inte medför någon hälso- eller säkerhetsrisk för användarna vid en förutsägbar användning i strid med anvisningarna.
  - 1.2 **Tillförlitlighet och tillgänglighet**

Övervakning och underhåll av fasta eller rörliga delar som ingår i tågtrafiken skall organiseras och utföras på ett sådant sätt och i sådan omfattning att komponenternas funktionsduglighet bibehålls under angivna förhållanden.
  - 1.3 **Hälsa**
    - 1.3.1 Material som vid normal användning kan komma att innebära en hälsofara för personer som utsätts för dem får inte användas i tågen eller i järnvägsinfrastrukturen.
    - 1.3.2 Materialen skall väljas, iordningställas och användas på så sätt att utsläpp av rök eller skadliga och farliga gaser begränsas, särskilt i händelse av brand.
  - 1.4 **Miljöskydd**
    - 1.4.1 Den miljöpåverkan som anläggning och drift av det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg medför skall bedömas och beaktas vid utformningen av detta system i enlighet med gällande gemenskapsbestämmelser.
    - 1.4.2 De material som används i tågen och i infrastrukturen får inte medföra utsläpp av rök eller gaser som är skadliga och farliga för miljön, särskilt i händelse av brand.
    - 1.4.3 Rullande materiel och energiförsörjningssystem skall utformas och byggas på så sätt att de är elektromagnetiskt kompatibla med installationer, anläggningar och utrustning samt allmänna och privata nät med vilka det föreligger risk för interferens.
    - 1.4.4 Det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg skall drivas under iakttagande av föreskrivna gränsvärden för buller.
    - 1.4.5 Det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg får inte ge upphov till markvibrationer som är oacceptabla för verksamhet och omgivningar som ligger nära infrastrukturen och som är normalt underhållna.

**▼B****1.5 Teknisk kompatibilitet**

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

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

**2. SÄRSKILDA KRAV FÖR VARJE DELSYSTEM****2.1 Infrastrukturer****2.1.1 Säkerhet**

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

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

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

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

**2.2 Energi****2.2.1 Säkerhet**

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

**2.2.2 Miljöskydd**

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

**2.2.3 Teknisk kompatibilitet**

Försörjningssystemen för elenergi eller bränsle skall

- möjliggöra för tågen att uppnå angivna prestanda,
- beträffande elenergi, vara kompatibla med de strömavtagare som är installerade på tågen.

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

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

**2.3.2 Teknisk kompatibilitet**

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

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

**▼ B****2.4 Rullande materiel****2.4.1 Säkerhet**

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

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

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

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

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

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

Det skall finnas tydligt markerade nödutgångar.

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

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

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

**2.4.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet**

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

**2.4.3 Teknisk kompatibilitet**

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

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

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

**▼ M1****2.4.4 Kontroll**

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

**▼ B****2.5 Underhåll****2.5.1 Hälsa och säkerhet**

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

**2.5.2 Miljöskydd**

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

**▼B****2.5.3 Teknisk kompatibilitet**

Underhållsanläggningar för konventionell rullande materiel skall 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 nätet samt för lokförarnas och tåg- och kontrollcentralpersonalens kvalifikationer skall garantera säker drift under beaktande av de olika kraven vid internationellt och inhemskt arbete.

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

**2.6.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet**

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

**2.6.3 Teknisk kompatibilitet**

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

**2.7 Telematikapplikationer för person- och godstrafik****2.7.1 Teknisk kompatibilitet**

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

När det gäller dessa applikationer måste följande uppnås:

— Databaser, programvara och dataöverföringsprotokoll skall utarbetas för största möjliga datautbyte mellan de olika applikationerna och mellan operatörerna, men utbytet skall inte omfatta konfidentiella handelsdata.

— Användarna måste enkelt kunna få tillgång till information.

**2.7.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet**

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

**2.7.3 Hälsa**

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

**2.7.4 Säkerhet**

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



*BILAGA IV*

**DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTERS ÖVERENSSTÄM-  
MELSE OCH LÄMPLIGHET**

1. DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER

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

1.1 **Komponenter med flera användningsområden**

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

1.2 **Komponenter med flera användningsområden och särskilda egenskaper**

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

1.3 **Särskilda komponenter**

Dessa komponenter är avsedda för användning i järnvägssystem.

2. TILLÄMPNINGSOMRÅDE

EG-försäkran avser

- ett eller flera anmälda organs bedömning av om en driftskompatibilitetskomponent i sig överensstämmer med de tekniska specifikationerna, eller
- ett eller flera anmälda organs bedömning eller värdering av en driftskompatibilitetskomponents lämplighet för avsedd användning i järnvägssammanhang, särskilt när det handlar om gränssnitt, med utgångspunkt i de tekniska specifikationer, bland annat av driftsrelaterade sådana, som skall kontrolleras.

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

3. EG-FÖRSÄKRANS INNEHÅLL

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

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

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

**▼B***BILAGA V***KONTROLLFÖRKLARINGAR OM DELSYSTEM**

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

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

- Hänvisningar till direktivet.
- 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 och adress för det anmälda organ som utfört det EG-kontrollförfarande som avses i artikel 18.
- Hänvisningar till dokumenten i det tekniska underlaget.
- Alla relevanta, tillfälliga eller slutliga bestämmelser som delsystemet skall uppfylla, särskilt sådana som gäller eventuella begränsningar av eller villkor för driften.
- Om EG-förklaringen är tillfällig skall giltighetstid anges.
- Uppgifter om undertecknaren.

▼ M2

## 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.

▼ M2

- För övriga delsystem: allmänna ritningar och detaljritningar som överensstämmer med utförandet, elektriska och hydrauliska diagram, styrkretsdiagram, beskrivningar av datasystem och automatiska system, drifts- och underhållsinstruktioner osv.
- En förteckning över driftskompatibilitetskomponenter som avses i artikel 3 och som ingår i delsystemet.
- Kopior av de EG-försäkringar om överensstämmelse eller lämplighet som skall vara utfärdade för komponenterna i enlighet med bestämmelserna i artikel 13 i direktivet, vid behov åtföljda av tillhörande beräkningar och av en kopia av de provnings- och undersökningsprotokoll som upprättats av de anmälda organen på grundval av gemensamma tekniska specifikationer.
- 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 byggnadsarbetet.
- 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,



▼ M2

- 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  
NÄR DE ANMÅLER ORGAN**

1. Organet, dess chef och den personal som skall utföra kontrollarbetet får varken, direkt eller som ombud, medverka i utformning, tillverkning, byggnad, marknadsföring eller underhåll av driftskompatibilitetskomponenter eller delsystem eller medverka i driften. Detta utesluter dock inte utbyte av teknisk information mellan tillverkaren eller byggaren och det anmälda organet.
2. Organet och den personal som ansvarar för inspektionen skall utföra sitt kontrollarbete med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kompetens och stå fria från alla påtryckningar och incitament, bland annat av ekonomisk art, som skulle kunna påverka bedömningen eller inspektionsresultaten, särskilt från personer eller grupper av personer som berörs av kontrollresultaten.

**▼M1**

I synnerhet måste organet och den personal som ansvarar för kontrollerna till funktionen vara oberoende av de myndigheter som utsetts att utfärda tillstånd för ibruktage inom ramen för detta direktiv, tillstånd inom ramen för rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag <sup>(1)</sup>, 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 kontrollerna; det skall också ha tillgång till det material som krävs för extraordinära kontroller.
4. Den personal som ansvarar för kontrollerna skall ha
  - god teknisk yrkesutbildning,
  - tillräckliga kunskaper om föreskrifterna för de kontroller som den utför och tillräcklig erfarenhet av sådana kontroller,
  - erforderlig förmåga att utforma de intyg, protokoll och rapporter som utgör dokumentationen för de utförda kontrollerna.
5. Kontrollpersonalens oberoende måste garanteras. Den anställdes ersättning får inte vara knuten till antalet genomförda kontroller eller till kontrollresultaten.
6. Organet skall teckna en ansvarsförsäkring om inte detta ansvar enligt nationell rätt täcks av staten eller kontrollerna utförs direkt av medlemsstaten.
7. Organets personal har tystnadsplikt beträffande allt som den får kännedom om under utövandet av sina funktioner (förutom gentemot de behöriga administrativa myndigheterna i den stat i vilken den utövar sin verksamhet) i samband med detta direktiv eller nationell lagstiftning för direktivets tillämpning.

**▼M1**

<sup>(1)</sup> 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).