



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 30.1.2013

COM(2013) 30 final

2013/0015 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen

(Omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

1.1. Den senaste utvecklingen när det gäller järnvägspolitiken i EU

I sin vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*, antagen den 28 mars 2011, tillkännagav kommissionen sin vision om att inrätta ett gemensamt europeiskt järnvägsområde och klargjorde att detta mål förutsätter att man skapar en inre järnvägsmarknad där europeiska järnvägsföretag kan tillhandahålla tjänster utan onödiga tekniska och administrativa hinder.

I Europeiska rådets slutsatser från mötet i januari 2012 framhävs vidare vikten av att frigöra den tillväxtskapande potentialen hos en fullt integrerad inre marknad, även i fråga om nätverksindustrier¹. I kommissionens meddelande av den 30 maj 2012² om insatser för stabilitet, tillväxt och arbetstillfällen betonas betydelsen av att ytterligare minska regelbördan och hindren för tillträde till järnvägssektorn, och utfärdas således landspecifika rekommendationer för att uppnå detta. I samma riktning antog kommissionen den 6 juni 2012 ett meddelande om att stärka styrningen av den inre marknaden, och även i detta meddelande framhävs transportsektorns betydelse³.

Under det senaste decenniet har järnvägsmarknaden i EU förändrats radikalt med den gradvisa ändringen av lagstiftningen i form av tre ”järnvägs paket” (samt några kompletterande akter) avsedda att öppna de nationella marknaderna och göra järnvägstrafiken mer konkurrenskraftig och driftskompatibel på EU-nivå, samtidigt som en hög säkerhetsnivå upprätthålls. Trots de stora förändringarna av ”EU:s regelverk” för att upprätta en inre marknad för järnvägstransport har järnvägstrafiken fortfarande en låg marknadsandel om man ser till de olika transportsättens andel av de totala transporterna inom EU. Kommissionen har därför planerat att lägga fram ett fjärde järnvägs paket med syfte att höja järnvägstrafikens kvalitet och effektivitet genom att undanröja alla kvarvarande marknadshinder. Det här direktivet ingår i detta fjärde järnvägs paket och inriktas på att undanröja kvarvarande administrativa och tekniska hinder, särskilt genom att införa ett gemensamt synsätt på säkerhets- och driftskompatibilitetsbestämmelser syftande till ökade stordriftsfördelar för järnvägsföretag med verksamhet i flera EU-länder, och genom att minska administrativa kostnader, påskynda administrativa förfaranden och undvika förtäckt diskriminering.

1.2. Regelverk för driftskompatibilitet

Enligt fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (artiklarna 170 och 171) ska unionen bidra till att upprätta och utveckla transeuropeiska nät inom transportområdet. För att uppnå dessa mål måste unionen vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa nätens driftskompatibilitet, särskilt när det gäller teknisk standardisering.

De inledande åtgärderna som vidtogs inom järnvägssektorn var direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, ändrat genom direktiv 2004/50/EG. Dessa direktiv omarbetades genom

¹ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.

² COM(2012) 299 final.

³ COM(2012) 259 final.

direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen, vilket för närvarande är i kraft i dess ändrade lydelse enligt direktiv 2009/131/EG och direktiv 2011/18/EU.

1.3. Varför behövs det en omarbetning av direktiv 2008/57/EG i dess ändrade lydelse?

Flera lärdomar har dragits på grundval av arbetet med utarbetandet av TSD:er, tillämpningen av driftskompatibilitetsdirektiven på särskilda projekt, arbetet i den kommitté som inrättats enligt artikel 29 i direktiv 2008/57/EG och feedback från berörda parter. Dessutom har den rättsliga ramen för saluföring av produkter utvecklats under de senaste åren, vilket innebär att lagstiftningen om driftskompatibilitet behöver uppdateras.

Mot denna bakgrund avser kommissionen att föreslå ett antal ändringar av direktiv 2008/57/EG, vilka kan delas in i tre olika kategorier:

- Nya bestämmelser: ett antal nya definitioner, begreppet ”godkännande för utsläppande av fordon på marknaden” och några bestämmelser om register.
- Klargörande av befintliga bestämmelser: direktivets tillämpningsområde, tillämpning av TSD:er på befintliga system, möjlighet att frångå tillämpningen av TSD:er, brister i TSD:er och nationella bestämmelsers tillämplighet.
- Uppdateringar till följd av lagstiftningens utveckling: bestämmelser om överensstämmelsebedömning och organ för bedömning av överensstämmelse samt hänvisningar till kommittéförfaranden och delegerade akter.
- Redaktionella ändringar: konsolidering av tidigare ändringar av direktivtexten, omnumrering av artiklar och bilagor, hänvisningar till andra komponenter i det fjärde järnvägspaketet, omformulering av ett fåtal meningar i avsikt att undvika tvetydigheter i översättningen.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

Europeiska kommissionen genomförde en grundlig konsekvensbedömning till stöd för lagstiftningsförslag om att förbättra det gemensamma europeiska järnvägsområdets effektivitet och konkurrenskraft när det gäller driftskompatibilitet och säkerhet.

En ledningsgrupp för konsekvensbedömningen inrättades i juni 2011. Samtliga generaldirektoratet inbjöds att delta, men de huvudsakliga intressenterna är GD Näringsliv, GD Sysselsättning, socialpolitik och inkludering, Generalsekretariatet, Rättstjänsten, GD Personal och säkerhet, GD Forskning och innovation, GD Budget, GD Regionalpolitik, GD Energi och GD Utvidgning.

Kommissionens avdelningar har kontinuerligt diskuterat utvecklingen av det gemensamma europeiska järnvägsområdet med sektorsföreträdare. Under 2010 och 2011 gjorde de också en efterhandsutvärdering av förordning (EG) nr 881/2004 om inrättande av Europeiska järnvägsbyrån.

För att bistå kommissionen med att bedöma förslagets effekter fick en extern konsult i uppdrag att göra en studie till stöd för konsekvensbedömningen och genomföra ett riktat samråd med berörda parter.

Det riktade samrådet med berörda parter inleddes med en internetenkät den 18 november 2011, som avslutades den 30 december 2011. Därpå följde intervjuer med de viktigaste berörda parterna samt ett seminarium med berörda parter i slutet av februari 2012.

Sedan dess har GD MOVE deltagit i bilaterala möten med sektorn för att bedöma deras åsikter om vad som bör göras i det fjärde järnvägspaketet med avseende på driftskompatibilitet och säkerhet.

Med hänsyn till förslagets tekniska karaktär ägde inget offentligt samråd rum. Kommissionen har dock försäkrat sig om att alla berörda parter har konsulterats i god tid och att diskussionerna har täckt alla viktiga aspekter av förslaget.

Mer uppgifter om konsekvensbedömningen och resultatet av samrådet med berörda parter ges i kommissionens arbetsdokument som åtföljer lagstiftningsförslag för att undanröja kvarvarande administrativa och tekniska hinder i fråga om driftskompatibilitet och säkerhet på EU:s järnvägsmarknad.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

I detta avsnitt ges kommentarer och förklaringar till de viktiga ändringarna av direktivtexten. Inga detaljerade kommentarer ges till smärre ändringar som gjorts till följd av Lissabonfördraget, och inte heller till redaktionella och andra självklara ändringar.

Numreringen motsvarar de omnumrerade artiklarna och bilagorna, såvida inte numret föregås av ”f.d.”, i vilket fall det hänvisar till numreringen i direktiv 2008/57/EG.

KAPITEL I

Artikel 1

Tillsammans med den kommitté som avses i artikel 29 i direktiv 2008/57/EG har kommissionen redan i februari 2009 behandlat förtydligandet av direktivets tillämpningsområde när det gäller linjer och fordon som används för lokal-, stads- och förortstrafik. Slutsatserna från denna analys var en strategi i tre delar: i) uteslutning av spårbundna stadstransporter och förtydligande av tillämpningsområdet; ii) utveckling av en särskild ram för frivillig europeisk standardisering av spårbundna stadstransporter; iii) utveckling av väsentliga krav för stadstransporter.

Den första åtgärden inleddes i oktober 2009, när kommissionen uppmanade medlemsstaterna att från tillämpningsområdet för åtgärderna för införlivande av direktiv 2008/57/EG undanta fall a och fall b enligt definitionerna i artikel 1.3. Detta för att undvika en situation där en medlemsstat kan tillämpa direktivet på konkreta fall som inte omfattas av TSD:erna. En sådan situation skulle i själva verket innebära att medlemsstaterna skulle anmäla alla nationella bestämmelser som används för tunnelbanor, spårvägar och snabbspårvägssystem i avsaknad av TSD:er, och att de för dessa system skulle följa alla förfaranden som fastställs i direktivet för järnvägstrafik, vilket skulle innebära en oproportionerlig administrativ, teknisk och rättslig börda. För att undvika denna situation formaliseras i punkt 3 i ändringsförslaget den indikation som kommissionen gav redan i oktober 2009, vilket innebär att den första åtgärden slutförs.

Den andra åtgärden inleddes formellt i februari 2011, när kommissionen gav de europeiska standardiseringsorganen i uppdrag att utarbeta frivilliga standarder i fråga om spårbunden stadsstransport.

För att bidra till den ovannämnda tredje åtgärden utfärdade de sammanslutningar som företräder sektorn för spårbunden stadstransport i oktober 2011 ett antal ”grundläggande

krav”, som används som en grundläggande referensram för genomförandet av det program för standardisering av spårbundna stadstransporter som föreslogs av CEN/Cenelec och ETSI i oktober 2011.

På denna grundval anses kompatibilitet för lokal-, stads- och förortssystem ha behandlats på ett tillfredsställande sätt på det frivilliga området och behöver därför inte omfattas av detta direktiv.

Artikel 2

För tydlighetens skull, och för att ta hänsyn till utvecklingen av den rättsliga ramen, har vissa definitioner omformulerats eller lagts till.

F.d. artikel 3

Utgår eftersom den har blivit överflödigt genom artikel 1.

Artikel 3

Ingen betydande ändring.

KAPITEL II

Artikel 4

Ytterligare bestämmelser ska specificeras i TSD för att täcka befintliga delsystem och för att göra det möjligt för järnvägsföretag att kontrollera kompatibilitet mellan fordon och de sträckor där fordonen är avsedda att användas.

Artikel 5

Ingen betydande ändring, utom de som krävs i Lissabonfördraget.

Artikel 6

Här görs ett förtydligande om användningen av byråns yttranden i avvaktan på TSD-ändringar till följd av att brister har upptäckts.

F.d. artikel 7

Denna artikel har utgått eftersom den har blivit föråldrad. I själva verket kommer TSD:erna att ha utökats innan detta direktiv träder i kraft.

Artikel 7

Antalet möjliga undantag från tillämpningen av TSD:er har minskats eftersom fall 1 b i artikel 9 i det nuvarande direktivet är oklart, aldrig har använts och kan omfattas, liksom i fall 1 c och fall 1 f, av specialfall i TSD:er.

Artikels 8, 9 and 10

Ingen betydande ändring, utom de som krävs i Lissabonfördraget.

F.d. artikel 12

Utgår eftersom den täcks av förordning 1025/2012/EU.

Artikel 11

Ingen betydande ändring.

KAPITEL IV

F.d. artikel 15

Bestämmelserna i artikeln har överföts till artiklar i kapitel V.

Artikel 12

Ingen betydande ändring.

Artiklarna 13 och 14

Artiklarna har omformulerats för att överensstämma med den ändrade texten till detta direktiv och med byråförordningen och säkerhetsdirektivet. De klargör nationella bestämmelsers roll, de fall då nationella bestämmelser får införas samt förfarandena för deras återkallelse och offentliggörande.

Byrån har kvar sina uppgifter avseende klassificering av nationella bestämmelser (f.d. artikel 27). Byrån ska dessutom granska anmälda nationella bestämmelser och uppmana medlemsstaterna att upphäva dem om de är överflödiga eller om de är oförenliga med EU:s lagstiftning.

Artikel 15

Artikeln klargör de omständigheter som kräver en ny EG-kontrollförklaring.

Artikel 16

Ingen betydande ändring.

Artikel 17

Erinrar om den allmänna principen om presumtion om överensstämmelse som fastställs i förordning 1025/2012/EU.

F.d. artikel 20

En del av innehållet har förtydligats och överförs till kapitel V. Det återstående innehållet täcks redan av artikel 7 (fall där TSD:er inte behöver tillämpas).

KAPITEL V

F.d. artiklarna 21–25 utgår och har ersatts med de nya artiklarna 18–20.

Artikel 18

För fasta installationer är förfarandet praktiskt taget identiskt med förfarandet i direktiv 2008/57/EG, med undantag för markbaserad trafikstyrning och signalering som kommer att godkännas av byrån för att främja överensstämmelse med motsvarande fordonsbaserade delsystem.

Artikel 19

Behandlar utsläppandet av mobila delsystem på marknaden, vilket kan ombesörjas av både järnvägsföretag och tillverkare. I praktiken tas inte mobila delsystem i bruk individuellt; de tas i bruk när de integreras i ett fordon, och ibruktagandet av ett fordon behandlas i artikel 21.

Artikel 20

Här införs begreppet ”godkännande för utsläppande av fordon på marknaden”, vilket delvis ersätter begreppet ”godkännande att ta fordon i bruk” som utfärdas av den nationella säkerhetsmyndigheten i enlighet med direktiv 2008/57/EG.

Godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden utfärdas av byrån och innehåller all information som järnvägsföretaget senare behöver för att sätta ett fordon i kommersiell drift. Sökanden (järnvägsföretag, tillverkare etc.) får uppmana byrån att komplettera godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden med ett meddelande om fordonets tekniska kompatibilitet med en viss uppsättning linjer eller nät som anges av sökanden på grundval av

kommersiella och/eller tekniska överväganden. Detta kompletterande meddelande kommer att göra det lättare för järnvägsföretaget att ta fordon i bruk.

Artikel 21

Här klargörs järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares roller när det gäller att kontrollera huruvida fordonet är tekniskt kompatibelt med sträckan och huruvida fordonet på ett säkert sätt har integrerats i det system i vilket det är avsett att användas.

Artikel 22

Här behandlas godkännandet för utsläppande av fordonstyper på marknaden. Artikelns ändrats för att återspegla bestämmelserna i artiklarna 18–21.

F.d. artikel 27

Artikelns utgår eftersom vissa av dess bestämmelser har överförts till byråförordningen.

KAPITEL VI

Artiklarna 23–41 om organ för bedömning av överensstämmelse ersätter och kompletterar f.d. artikel 28 och f.d. bilaga VIII för att inkludera bestämmelserna från den nya rättsliga ramen för saluföring av produkter enligt beslut nr 768/2008/EG.

F.d. artikel 31

Artikelns utgår eftersom den är föråldrad.

KAPITEL VII

Artiklarna 42–45 om europeiskt fordonsnummer och register har uppdaterats för att återspegla bestämmelserna i kapitel V.

F.d. artikel 36

Artikelns utgår eftersom den är föråldrad.

KAPITEL VIII

Artiklarna 46 och 47

Dessa artiklar rör delegering av befogenheter till kommissionen enligt Lissabonfördraget.

Artikel 48

Artikelns har ändrats för att ta hänsyn till de nya kommittéförfarandena.

F.d. artikel 30

Artikelns utgår eftersom den är föråldrad.

Artikels 49 and 50

Dessa artiklar har uppdaterats för att överensstämma med texten i detta direktiv.

Artikel 51

Artikelns omfattar de nya bestämmelserna avseende övergångsbestämmelser för ibruktagande av fordon. Detta kommer att göra det möjligt att tillämpa båda ordningar samtidigt (direktiv 2008/57/EG och detta direktiv) under en begränsad tid.

Artikel 52

Till följd av Lissabonfördraget har ett antal bilagor till direktiv 2008/57/EG omvandlats till genomförandeakter som ska antas av kommissionen. I denna artikel fastställs de

bestämmelser som ska tillämpas fram till den dag då dessa genomförandeakter börjar tillämpas.

Artikel 53

Artikeln innehåller jämförelsetabeller som medlemsstaterna ska överlämna när de införlivar detta direktiv med nationell lagstiftning. Dessa tabeller behövs på grund av de betydande ändringar som införs genom detta direktiv i kapitlen V och VI och anses nödvändiga för att göra det möjligt för alla aktörer att lätt hitta tillämplig nationell lagstiftning.

Artikel 54

Ny artikel om vilken roll som myndighetens yttranden och rekommendationer ska spela.

Artiklarna 55–57

Artiklarna har uppdaterats för att överensstämma med texten i detta direktiv.

Bilaga I

Det transeuropeiska järnvägssystemet nämns inte längre, eftersom TSD:erna i praktiken kommer att ha utvidgats innan detta direktiv träder i kraft.

Åtskillnaden mellan för höghastighetstrafik och konventionell trafik har också tagits bort till följd av sammanslagningen av ett antal TSD:er för höghastighetstrafik och konventionell trafik.

Mot bakgrund av ovanstående har klassificeringen av fordon förenklats.

Bilagorna II och III

Ingen betydande ändring.

F.d. bilaga IV

Bilagan har omvandlats till en genomförandeakt, se artikel 8.2.

F.d. bilagorna V och VI

Bilagorna har omvandlats till genomförandeakter, se artikel 15.7.

F.d. bilaga VII

Bilagan har omvandlats till en genomförandeakt, se artikel 14.8.

F.d. bilaga VIII

Artikeln utgår eftersom den ingår i artiklarna 27, 28 och 29.

F.d. bilaga IX

Bilagan har omvandlats till en genomförandeakt, se artikel 7.3.

Bilagorna IV och V

Bilagorna har uppdaterats för att överensstämma med texten i detta direktiv.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV**om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen****(Omarbetning)**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ~~upprättandet av Europeiska gemenskapen~~, särskilt artiklarna 71 och 156 ☒ 91.1, 170 och 171 ☒ ,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

~~Rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg³ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg⁴ ändrades väsentligt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG⁵. Eftersom nya ändringar nu införs bör de direktiven omarbetas av tydlighetsskäl, och bestämmelserna i direktiven bör i förenklingssyfte samlas i en enda rättsakt.~~

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

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

⁴ EGT L 110, 20.4.2001, s. 1. Direktivet ändrat genom direktiv 2007/32/EG.

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (EUT L 164, 30.4.2004, s. 114. Rättat i EUT L 220, 21.6.2004, s. 40).

↓ ny

- (1) Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen⁶ har ändrats väsentligt flera gånger. Med anledning av nya ändringar bör det direktivet av tydlighetsskäl omarbetas.

↓ 2008/57/EG skäl 2 (anpassad)

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

↓ ny

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

↓ 2008/57/EG skäl 3 (anpassad)

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

↓ 2008/57/EG skäl 43 (anpassad)

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

↓ 2008/57/EG skäl 5

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

⁶ EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

↓ 2008/57/EG skäl 6 (anpassad)

⇒ ny

- (5) ~~Medlemsstaterna ansvarar för att~~ ⇒ De rättsliga ramarna för järnvägen bör fastställa tydliga ansvarsområden för att säkerställa att ~~de säkerhets-, hälso- och konsumentskyddsregler som gäller för järnvägsnät i allmänhet följs vid projektering, uppbyggnad, och ibruktagande samt under drift.~~
-

↓ 2008/57/EG skäl 7 (anpassad)

- (6) Det råder stora skillnader mellan ~~de nationella föreskrifterna, och mellan~~ interna regler samt tekniska specifikationer ~~som järnvägarna tillämpar~~ ☒ som gäller för järnvägssystem, delsystem och komponenter ☒ på grund av att de innehåller tekniska bestämmelser som är specifika för varje lands industri och att de innehåller föreskrifter om mått och dimensioner, särskilda anordningar och särskilda egenskaper. Detta innebär att tåg inte kan framföras under gynnsamma villkor inom hela ~~gemenskapen~~ ☒ unionen ☒.
-

↓ 2008/57/EG skäl 8

⇒ ny

- (7) Denna situation har under årens lopp medfört att den nationella järnvägsindustrin och de nationella järnvägarna knutits mycket nära samman, vilket har utgjort ett hinder för ett verkligt öppnande av marknaderna ⇒ som ger möjligheter för nya marknadsaktörer att komma fram ⇐. För att öka dessa industriers konkurrenskraft på världsmarknaden måste de ha tillgång till en europeisk marknad som är öppen och utsatt för konkurrens.
-

↓ 2008/57/EG skäl 9 (anpassad)

⇒ ny

- (8) Det är sålunda lämpligt att för hela ~~gemenskapen~~ ☒ unionen ☒ fastställa ~~grundläggande~~ väsentliga krav ⇒ relaterade till järnvägens driftskompatibilitet ⇐ ☒ som bör gälla ☒ för dess järnvägssystem.
-

↓ 2008/57/EG skäl 10

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

↓ 2008/57/EG skäl 11

~~Ikraftträdandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar⁷, Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av~~

⁷ EGT L 75, 15.3.2001, s. 1.

~~den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag⁸ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturskapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg⁹ påverkar även införandet av driftskompatibilitet. En utvidgning av tillträdesrätten måste, liksom för övriga transportsätt, ske parallellt med att nödvändiga harmoniseringsåtgärder genomförs. Det är därför nödvändigt att införa driftskompatibilitet för hela järnvägsnätet genom en gradvis utvidgning av det territoriella tillämpningsområdet för direktiv 2001/16/EG. Det är också nödvändigt att utöka den rättsliga grunden för direktiv 2001/16/EG till att även omfatta artikel 71 i fördraget, som direktiv 2001/12/EG grundar sig på.~~

↓ 2008/57/EG skäl 12 (anpassad)
⇒ ny

- (9) Utvecklingen av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) har visat behovet av att klargöra förhållandet mellan å ena sidan de väsentliga kraven och TSD:er och å andra sidan europeiska standarder och övriga handlingar av normativ karaktär. Det bör särskilt göras en tydlig skillnad mellan standarder eller delar av standarder som ~~måste~~ ☒ bör ☒ göras obligatoriska för att målen i detta direktiv ska kunna uppnås och de ”harmoniserade” standarder” som har växt fram ☒ i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut 1673/2006/EG¹⁰ ☒ i linje med den nya strategin för teknisk harmonisering och standardisering. ☒ När det är absolut nödvändigt kan det i TSD:erna göras en uttrycklig hänvisning till europeiska standarder eller specifikationer, som blir obligatoriska från och med den dag då TSD:n ska tillämpas. ☒

↓ ny

- (10) För att få till stånd en verklig ökning av konkurrenskraften inom unionens järnvägssektor, utan att snedvrida konkurrensen mellan de viktigaste aktörerna i järnvägssystemet, bör TSD:erna utarbetas med beaktande av principerna om öppenhet, samförstånd och insyn enligt bilaga II till förordning (EU) nr 1025/2012.
- (11) Kvaliteten på järnvägstransporter i unionen är bland annat beroende av en utomordentligt god kompatibilitet mellan egenskaperna hos nätet i dess vidaste mening, inbegripet de fasta delarna av alla berörda delsystem, och egenskaperna hos fordonen, inbegripet komponenter ombord i alla berörda delsystem. Prestanda, säkerhet, tjänsternas kvalitet och kostnaderna är beroende av denna kompatibilitet.

⁸ ECT L 75, 15.3.2001, s. 26.

⁹ ECT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2007/58/EG (EUT L 315, 3.12.2007, s. 44).

¹⁰ EUT L 316, 14.11.2012, s. 12.

↓ 2008/57/EG skäl 13

~~I allmänhet utvecklas europeiska specifikationer i linje med den nya strategin för teknisk harmonisering och standardisering. Det kan därför förmodas att överensstämmelse med vissa väsentliga krav i detta direktiv föreligger, särskilt när det gäller driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt. Dessa europeiska specifikationer eller tillämpliga delar av dem är inte obligatoriska, och ingen uttrycklig hänvisning till specifikationerna får göras i TSD:erna. Hänvisningar till dessa europeiska specifikationer offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, och medlemsstaterna offentliggör hänvisningar till nationella standarder som införlivar europeiska standarder.~~

↓ 2008/57/EG skäl 14

~~I vissa fall, när det är absolut nödvändigt för att uppfylla målen i detta direktiv, får en uttrycklig hänvisning till europeiska standarder eller specifikationer göras i TSD:er. En sådan uttrycklig hänvisning får konsekvenser som måste klargöras, framför allt att dessa europeiska standarder eller specifikationer blir obligatoriska från och med den dag då TSD:erna ska tillämpas.~~

↓ 2008/57/EG skäl 15 (anpassad)

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

↓ 2008/57/EG skäl 16 (anpassad)

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

↓ 2008/57/EG skäl 17 (anpassad)

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

↓ ny

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

↓ 2008/57/EG skäl 18 (anpassad)

- (16) Det bör anges hur en situation där det finns väsentliga krav som är tillämpliga på ett delsystem ☒ men som ☒ vilket ännu inte omfattas av uttömmande specifikationer i motsvarande TSD ska hanteras. I detta fall bör de organ som ansvarar för förfarandena för bedömning av överensstämmelse och kontroll vara de anmälda organ som avses i artikel 17 ~~20~~ i direktiv 2008/57/EG ~~96/48/EG och direktiv 2001/16/EG~~.
-

↓ ny

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

↓ 2008/57/EG skäl 19

~~Skilnaden mellan ett järnvägssystem för höghastighetstrafik och ett järnvägssystem för konventionell trafik rättfärdigar inte existensen av två olika direktiv. Förfarandena för utarbetande av TSD:er är identiska för de två systemen, och detsamma gäller förfarandena för certifiering av driftskompatibilitetskomponenter och delsystem. De väsentliga kraven är praktiskt taget identiska, och detsamma gäller indelningen av systemet i delsystem för vilka tekniska specifikationer måste utarbetas. Eftersom tågen måste kunna passera fritt från höghastighetsjärnvägsnätet till det konventionella järnvägsnätet överlappar dessutom de tekniska specifikationerna för de två systemen varandra i stor utsträckning. Arbetet med utarbetande av TSD:er har visat att det för vissa delsystem går att använda en enda TSD för båda systemen. Därför är det lämpligt att kombinera direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG.~~

↓ ny

- (18) De funktionella och tekniska specifikationer som ska uppfyllas av delsystemen och deras gränssnitt kan variera beroende på användningen av delsystem, exempelvis beroende på linje- och fordonskategori.
- (19) För att säkerställa det successiva genomförandet av driftskompatibilitet för järnvägen inom hela unionen och gradvis minska olikheterna i kvarvarande system bör TSD:erna ange de bestämmelser som ska tillämpas vid modernisering eller ombyggnad av befintliga delsystem och eventuellt specificera tidsfrister som anger när målsystemet ska ha uppnåtts.

↓ 2008/57/EG skäl 20

~~Enligt direktiv 2004/50/EG skulle tillämpningsområdet för direktiv 2001/16/EG utvidgas gradvis allteftersom nya TSD:er antas eller befintliga TSD:er ses över. När det här direktivet träder i kraft kommer dess tillämpningsområde att omfatta europeiska konventionella järnvägsnät och höghastighetsjärnvägsnät enligt definitionen av dessa termer i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet¹¹, samt de fordon som kan komma att framföras på dessa järnvägsnät. Tillämpningsområdet kommer att utvidgas gradvis till att omfatta hela järnvägsnätet och alla fordon under förutsättning att en konsekvensanalys påvisar den ekonomiska nyttan av detta.~~

↓ 2008/57/EG skäl 21

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

↓ ny

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

↓ 2008/57/EG skäl 22

- (22) Antagandet av ett stegvist tillvägagångssätt svarar mot de särskilda behov som hänger samman med driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet, vilket kännetecknas av gammal nationell infrastruktur och gamla fordon som kräver stora investeringar för att anpassas eller förnyas, och man bör särskilt se till att inte järnvägen bestraffas ekonomiskt i förhållande till andra transportsätt.
-

↓ 2008/57/EG skäl 23

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

¹¹ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1. Direktivet senast ändrat genom rådets förordning (EG) nr 1791/2006 (EUT L 363, 20.12.2006, s. 1).

↓ 2008/57/EG skäl 24

~~Rådet uppmanade vid mötet den 6 oktober 1999 kommissionen att lägga fram ett förslag till en strategi för att förbättra järnvägstransporternas driftskompatibilitet och minska flaskhalsarna så att de tekniska, administrativa och ekonomiska hindren för järnvägsnätens driftskompatibilitet snabbt kan undanröjas, samtidigt som en hög säkerhetsnivå garanteras och den berörda personalens utbildning och kompetens.~~

↓ 2008/57/EG skäl 26

~~Enligt rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar¹² måste järnvägsföretagen få ökad tillgång till medlemsstaternas järnvägsnät, vilket förutsätter driftskompatibilitet mellan infrastrukturer, utrustning, rullande materiel och system för förvaltning och drift, inbegripet de yrkesmässiga kvalifikationer och de villkor avseende hygien och säkerhet för personalen vilka krävs för drift och underhåll av de delsystem som avses samt för genomförandet av varje TSD. Detta direktiv syftar dock inte till att direkt eller indirekt harmonisera arbetsförhållandena inom järnvägssektorn.~~

↓ 2008/57/EG skäl 26 (anpassad)

- (23) På grund av omfattningen av och komplexiteten hos järnvägssystemet har det av praktiska skäl visat sig nödvändigt att dela upp systemet i följande delsystem: Infrastruktur, ☒ Markbaserad ☒ trafikstyrning och signalering, ☒ Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering, ☒ Energiförsörjning, Rullande materiel, Drift och trafikledning, Underhåll samt Telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik. För varje sådant delsystem måste väsentliga krav definieras ~~för hela gemenskapen~~ och sådana tekniska specifikationer fastställas som är nödvändiga för att uppfylla dessa krav, särskilt när det gäller komponenter och gränssnitt. Järnvägssystemet indelas i anläggningstillgångar och rörliga delar vilka å ena sidan omfattar järnvägsnätet, som består av linjer, stationer, terminaler och alla former av fast utrustning som behövs för att säkerställa ett säkert och kontinuerligt fungerande system, och å andra sidan alla fordon som rör sig inom järnvägsnätet. I detta direktiv består ”fordon” därför av ett delsystem (”Rullande materiel”) och i tillämpliga fall ~~en eller flera delar av~~ andra delsystem (huvudsakligen ~~den fordonsbaserade delen av~~ delsystemet Fordonsbaserad ”Trafikstyrning och signalering” och ~~den fordonsbaserade delen av delsystemet ”Energiförsörjning”~~).

↓ ny

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

¹² EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2007/58/EG.

↓ 2008/57/EG skäl 27 (anpassad)

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

↓ 2008/57/EG skäl 28

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

↓ 2008/57/EG skäl 29

⇒ ny

- (27) Varje berörd medlemsstat bör tillåtas att ~~i vissa fall~~ frångå tillämpningen av vissa TSD:er. ⇒ i ett begränsat antal vederbörligen motiverade situationer. Dessa situationer och de förfaranden som ska följas om TSD:n inte tillämpas bör definieras tydligt. ~~↔ förutsatt att det finns förfaranden för att säkerställa att sådana undantag är berättigade. Enligt artikel 155 i fördraget krävs att gemenskapens åtgärder i fråga om driftskompatibilitet vidtas med beaktande av projektens potentiella ekonomiska livskraft.~~
-

↓ 2008/57/EG skäl 30

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

↓ 2008/57/EG skäl 31

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

↓ 2008/57/EG skäl 32 (anpassad)

- (29) För att iaktta tillämpliga bestämmelser om upphandlingsförfaranden inom järnvägssektorn, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (försörjningsdirektivet)¹³, bör de upphandlande enheterna inkludera de tekniska specifikationerna i de allmänna dokumenten eller i de kontraktsbestämmelser som hänför sig till varje kontrakt. Det är därför nödvändigt att

¹³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (EUT L 134, 30.4.2004, s. 1). Direktivet senast ändrat genom kommissionens förordning (EG) nr 213/2008 (EUT L 74, 15.3.2008, s. 1).

utarbета en uppsättning ☒ regler ☒ ~~europiska specifikationer~~ som kan tjäna som referenser för dessa tekniska specifikationer.

↓ 2008/57/EG skäl 33 (anpassad)

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

↓ 2008/57/EG skäl 34 (anpassad)

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

↓ 2008/57/EG skäl 35

- (32) Förfarandena för bedömning av komponenternas överensstämmelse eller lämplighet för användning bör grunda sig på utnyttjandet av de moduler som omfattas av ~~rådets beslut 93/465/EEG¹⁴~~ kommissionens beslut 2010/713/EU av den 9 november 2010 om moduler för förfarandena för bedömning av överensstämmelse, bedömning av lämplighet för användning och EG-kontroll som ska användas i de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som antas i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG¹⁵. För att främja industrins utveckling är det lämpligt att i största möjliga utsträckning utarbета förfarandena för kvalitetssäkring.

↓ 2008/57/EG skäl 36 (anpassad)

- (33) Komponenternas överensstämmelse är i huvudsak knuten till deras användningsområde så att systemets driftskompatibilitet kan garanteras, och inte bara ~~till~~ deras fria rörlighet på ~~gemenskapsmarknaden~~ ☒ unionsmarknaden ☒ . Bedömningen av lämpligheten för användning bör göras för användning av de komponenter som är mest avgörande för systemets säkerhet, tillgänglighet eller ekonomi. Tillverkaren behöver således inte CE-märka komponenter som omfattas av bestämmelserna i detta direktiv. På grundval av bedömningen av överensstämmelse och/eller lämplighet för användning, bör tillverkarens försäkran om överensstämmelse vara tillräcklig.

¹⁴ ~~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).~~

¹⁵ EUT L 319, 4.12.2010, s. 1.

↓ 2008/57/EG skäl 37 (anpassad)

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

↓ 2008/57/EG skäl 38

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

↓ 2008/57/EG skäl 39 (anpassad)

- (36) De delsystem som utgör järnvägssystemet bör underkastas ett kontrollförfarande. Denna kontroll ~~måste~~ ☒ bör ☒ ge de ~~myndigheter~~ ☒ enheter ☒ som ansvarar för ~~godkännande att ta i bruk~~ ibruktagandet av delsystemen möjlighet att försäkra sig om att resultatet i projekterings-, uppbyggnads- och ibruktagandestadierna överensstämmer med gällande regler och tekniska och driftsmässiga föreskrifter. Kontrollförfarandet ~~måste~~ ☒ bör ☒ även göra det möjligt för tillverkarna att kunna räkna med likabehandling oavsett vilket ~~land~~ ☒ medlemsstat ☒ det rör sig om. ~~Det är således nödvändigt att utforma en eller flera moduler som fastställer principerna och villkoren för en EG-kontroll av delsystemen.~~

↓ 2008/57/EG skäl 40

⇒ ny

- (37) Efter det att ett delsystem har tagits i bruk bör man försäkra sig om att det används och underhålls i enlighet med de väsentliga krav som gäller för delsystemet. Enligt ~~Europaparlamentets och rådets~~ direktiv [.../...] ~~2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerheten på gemenskapens järnvägar~~¹⁶ (järnvägssäkerhetsdirektivet)¹⁷ åligger ansvaret för att dessa krav uppfylls infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget, som var och en ansvarar för sina egna delsystem. ~~Medlemsstaterna kan kontrollera att dessa krav uppfylls i samband med beviljandet av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd i enlighet med artiklarna 10 och 11 i järnvägssäkerhetsdirektivet.~~

↓ 2008/57/EG skäl 41 (anpassad)

⇒ ny

- (38) ~~Vad gäller fordon bör~~ ~~Förfarandet för att ta~~ ~~dem~~ i bruk ⇒ fordon och fasta installationer ⇐ ~~bör~~ klargöras med beaktande av ⇒ infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags ansvar. ⇐ ~~definitionen av "fordon" som består av ett eller flera delsystem. Eftersom direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG berör nya och ombyggda delsystem och direktiv 2004/49/EG berör fordon i bruk, bör även alla bestämmelser om godkännande att ta fordon i bruk integreras i detta direktiv. Vidare bör ett förfarande för godkännande av fordonstyper läggas till. I syfte att förenkla detta~~

¹⁶ EUT L 164, 30.4.2004, s. 44. Rättad i EUT L 220, 21.6.2004, s. 16.

¹⁷ EUT L ...

~~förfarande och göra det lättare att identifiera fordonstyper bör ett europeiskt register över godkända fordonstyper upprättas och förvaltas av Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad byrån).~~

- (39) ~~☒~~ För ~~☒~~ för att underlätta ibruktagandet av fordon och minska den administrativa bördan, ~~⇒~~ bör begreppet godkännande för utsläppande av fordon på marknaden införas, varvid detta godkännande ska vara en förutsättning för att järnvägsföretag ska kunna ta ett fordon i bruk. Detta begrepp är dessutom mer i linje med Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG av den 9 juli 2008 om en gemensam ram för saluföring av produkter och upphävande av rådets beslut 93/465/EEG¹⁸ ~~↔~~.

↓ ny

- (40) För att säkerställa spårbarhet avseende fordonen och deras historia bör hänvisningarna till godkännandena för utsläppande av fordon på marknaden registreras tillsammans med övriga fordonsdata.
- (41) TSD:erna bör specificera förfarandena för kontroll av kompatibiliteten mellan fordon och nät efter utfärdandet av godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden och före beslutet om ibruktagande.

↓ 2008/57/EG skäl 42

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

¹⁸

EUT L 218, 13.8.2008, s. 82.

↓ ny

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

↓ 2008/57/EG skäl 43

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

↓ 2008/57/EG skäl 44

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

↓ 2008/57/EG skäl 45

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

↓ 2008/57/EG skäl 46 (anpassad)

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

↓ 2008/57/EG skäl 47

~~De anmälda organen bör struktureras så att de uppfyller de kriterier som gäller för denna typ av organ inom alla sektorer som omfattas av den nya strategin för teknisk harmonisering och kontroll av överensstämmelse, särskilt kriterier som rör oberoende och behörighet.~~

↓ ny

- (44) Öppen ackreditering enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93¹⁹, för att den nivå som krävs när det gäller förtroendet för intyg om överensstämmelse ska tryggas, bör av de nationella offentliga myndigheterna inom unionen betraktas som det bästa sättet att styrka den tekniska kompetensen hos anmälda organ och, på motsvarande sätt, de organ som utsetts att kontrollera överensstämmelsen med nationella bestämmelser. Nationella myndigheter kan emellertid anse att de har tillräckliga möjligheter att utföra denna bedömning på egen hand. I så fall bör de nationella myndigheterna, för att trygga en rimlig trovärdighetsnivå för bedömningar utförda av andra nationella myndigheter, tillhandahålla kommissionen och övriga medlemsstater den dokumentation som krävs för att visa att de utvärderade organen för bedömning av överensstämmelse uppfyller de relevanta kraven.
- (45) Detta direktiv bör vara begränsat till att fastställa driftskompatibilitetskraven för driftskompatibilitetskomponenter och delsystem. För att underlätta överensstämmelsen med dessa krav är det nödvändigt att tillämpa presumtion om överensstämmelse för driftskompatibilitetskomponenter och delsystem som överensstämmer med harmoniserade standarder som har antagits i enlighet med förordning (EU) nr 1025/2012 för att uttrycka detaljerade tekniska specifikationer för dessa krav.

↓ 2008/57/EG skäl 48 (anpassad)

⇒ ny

- (46) TSD:erna ~~☒~~ bör ~~☒~~ ~~kommer~~ regelbundet att ses över. När ~~allvarliga fel~~ ~~☒~~ brister ~~☒~~ upptäcks ⇒ i TSD:erna bör Europeiska unionens järnvägsbyrå (nedan kallad *byrå*) uppmanas att avge ett yttrande som, under vissa villkor, kan offentliggöras och användas av alla berörda parter (inbegripet industrin och anmälda organ) som ett godtagbart sätt att uppfylla kraven i avvaktan på översynen av de berörda TSD:erna. ⇐ ~~bör ett tillfälligt snabbförfarande utformas så att ett provisoriskt corrigendum först godkänns i en kommitté och sedan offentliggörs av byrån. Härigenom kan alla berörda parter, inbegripet industrin, anmälda organ och myndigheter, snabbare använda detta corrigendum i avvaktan på kommissionens formella översyn av TSD:n. För att undvika förväxling med kommissionens officiella corrigendum kommer termen "tekniskt utlåtande" att användas. Detta förfarande överensstämmer med det mandat som kommissionen antog genom sitt beslut av den 13 juli 2007 om ett rammandat för Europeiska järnvägsbyrån för genomförandet av vissa åtgärder inom ramen för direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG. Om en TSD emellertid måste ändras på grund av ett stort eller allvarligt fel, bör ett översynsförfarande tillämpas.~~

↓ 2008/57/EG skäl 49

~~Definitionen av "fordonsinnehavare" bör ligga så nära den definition som används i 1999 års fördrag om internationell järnvägstrafik (Cotif) som möjligt. Många enheter kan identifieras~~

¹⁹ EUT 218, 13.8.2008, s 30.

~~som fordonsinnehavare, exempelvis ägaren, ett bolag som bedriver verksamhet med en fordonspark, ett bolag som leasar fordon till ett järnvägsföretag, ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare som använder fordon för att underhålla infrastrukturen. Dessa enheter har kontroll över fordonet i syfte att använda det som ett transportmedel av järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna. För att undvika att det uppstår tvivel bör fordonsinnehavaren klart identifieras i det nationella fordonsregistret.~~

↓ 2008/57/EG skäl 50

~~De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter²⁰.~~

↓ 2008/57/EG skäl 51

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

↓ 2008/57/EG skäl 52

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

↓ 2008/57/EG skäl 53 (anpassad)

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

↓ 2008/57/EG skäl 54

~~I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet Bättre lagstiftning²¹ uppmanas medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så~~

²⁰ ECT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

²¹ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

~~långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.~~

↓ ny

- (48) För att ändra icke-väsentliga delar av detta direktiv bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med hänsyn till anpassningen av bilaga II till tekniska framsteg med avseende på uppdelningen av järnvägssystemet i delsystem och beskrivningen av dessa delsystem, innehållet i TSD:erna och ändringarna av TSD:er, inklusive sådana ändringar som behövs för att avhjälpa brister i TSD:er. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (49) För att avhjälpa de brister som upptäckts i TSD:er bör kommissionen anta delegerade akter som ändrar dessa TSD:er i enlighet med det skyndsamma förfarandet.
- (50) För att säkerställa tillämpningen av artikel 6.1 i detta direktiv i fråga om byråns uppdrag att utarbeta TSD:er och ändringar av dessa och att lämna relevanta rekommendationer till kommissionen, bör kommissionen ges genomförandebefogenheter.
- (51) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen ges genomförandebefogenheter som avser följande: innehållet i det underlag som ska åtfölja begäran om att få frångå tillämpningen av en eller flera TSD:er eller delar av dessa samt detaljuppgifterna i, formatet för och formerna för översändning av detta underlag; omfattningen av och innehållet i EG-försäkran om överensstämmelse och lämplighet för användning för driftskompatibilitetskomponenter, dess format och detaljerna i den information som ingår i denna; klassificeringen av de anmälda nationella bestämmelserna i olika grupper i syfte att underlätta kontrollerna av kompatibilitet mellan fast och mobil utrustning; kontrollförfarandena för delsystem, inklusive de allmänna principer, det innehåll, det förfarande och de dokument som är knutna till EG-kontrollförfarandet och till kontrollförfarandet för nationella bestämmelser; mallarna för EG-kontrollförklaringen och för kontrollförklaringen för nationella bestämmelser och mallar för dokument i det tekniska underlag som måste åtfölja kontrollförklaringen; de gemensamma specifikationer som avser innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftssätt samt regler för inmatning och läsning av data för infrastrukturregistret. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter²².
- (52) I enlighet med medlemsstaternas och kommissionens gemensamma politiska förklaring om förklarande dokument av den 29 september 2011 har medlemsstaterna åtagit sig att, i de fall detta är motiverat, till anmälan av sina införlivandeåtgärder bifoga ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan ett direktivs olika delar och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Med

²² EUT L 55, 28.2.2011, s.13.

avseende på detta direktiv anser lagstiftaren att översändandet av sådana dokument är motiverat.

↓ 2008/57/EG skäl 55 (anpassad)

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

↓ ny

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

↓ 2008/57/EG skäl 56

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

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

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

↓ 2008/57/EG

⇒ ny

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

~~a) underlätta, förbättra och utveckla de internationella järnvägstrafiktjänsterna inom Europeiska unionen och med tredjeländer,~~

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

~~c) bidra till driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen.~~

3. ~~Medlemsstaterna får undanta följande från de bestämmelser som de inför vid genomförande av detta direktiv~~ ⇒ Följande system är undantagna från detta direktivs tillämpningsområde ⇐ :

↓ 2008/57/EG (anpassad)

a) Tunnelbanor, spårvägar och ~~andra~~ snabbspårvägssystem.

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

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

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

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

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

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

↓ 2008/57/EG (anpassad)

⇒ ny

(1) ~~det transeuropeiska~~ ⇒ unionens ⇐ järnvägssystemet: de ~~transeuropeiska järnvägssystemen för konventionell trafik och för höghastighetstrafik~~ ☒ delar som förtecknas i ☒ ~~enligt bilaga I, punkt 1 och 2.~~

↓ 2008/57/EG

(2) *driftskompatibilitet*: egenskapen hos ett järnvägssystem att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erforderade prestandakrav uppfylls. ~~denna egenskap~~

~~är beroende av alla de föreskrifter samt tekniska och driftsmässiga villkor som ska iakttas för att de väsentliga kraven ska uppfyllas,~~

↓ 2008/57/EG (anpassad)

⇒ ny

- (3) *fordon*: ett järnvägsfordon som ☒ är lämpligt för trafikering av ☒ ~~trafikera~~ järnvägslinjer på egna hjul, med eller utan dragkraft, ~~☒ i en fast eller flexibel tågsammansättning ☐~~. Ett fordon består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem ~~eller delar av sådana delsystem.~~

↓ 2008/57/EG

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

- (5) *delsystem*: ☒ de strukturella eller funktionella delarna ☒ ~~resultatet av uppdelningen~~ av järnvägssystemet, såsom anges i bilaga II. ~~Dessa delsystem, för vilka väsentliga krav ska anges, kan vara av strukturell eller funktionell beskaffenhet,~~
- (6) *driftskompatibilitetskomponenter*: alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet är direkt eller indirekt beroende av ☒, inbegripet ☒ ~~begreppet "komponent" omfattar~~ såväl materiella föremål som immateriella föremål. ~~ex. programvara.~~

↓ 2008/57/EG

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

⇒ ny

- (8) *européisk specifikation*: en gemensam teknisk specifikation, ett europeiskt tekniskt godkännande ☒ enligt definitionerna i bilaga XXI till direktiv 2004/17/EG ☒ eller en ~~nationell~~ ⇒ europeisk ☐ standard ⇒ enligt definitionen i artikel 2.1 b i förordning (EU) nr 1025/2012. ☐ ~~som införlivar en europeisk standard, såsom de definieras i bilaga XXI till direktiv 2004/17/EG,~~

↓ 2008/57/EG

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

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

⇒ ny

- (10) *grundparametrar*: regler och tekniska eller driftsrelaterade villkor som är av avgörande betydelse för driftskompatibiliteten och som anges i den relevanta TSD:n.5
- (11) *specialfall*: del i järnvägssystemet som nödvändiggör särskilda tillfälliga eller definitiva föreskrifter i TSD:er av skäl som hänför sig till begränsningar beroende på geografi, topografi eller stadsmiljö eller till en strävan att uppnå kompatibilitet med det befintliga systemet.5 ~~detta kan~~ i synnerhet gälla järnvägslinjer och järnvägsnät som är isolerade från resten av ~~gemenskapen~~ ☒ unionen ☒, lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd, fordon som uteslutande är avsedda för lokal, regional eller historisk användning samt fordon på väg till eller från tredjeländer.5
- (12) *ombyggnad*: sådant ~~större~~ arbete för att ändra ett delsystem eller en del av ~~ett delsystem~~ ☒ detta ☒ som ⇒ resulterar i en förändring i det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen, om detta tekniska underlag existerar, och som ⇐ förbättrar delsystemets totala prestanda.5
- (13) *modernisering*: sådant ~~större~~ arbete för att byta ett delsystem eller en del av ~~ett delsystem~~ ☒ detta ☒ som inte ändrar delsystemets totala prestanda.5
- (14) *befintligt järnvägssystem*: hela det befintliga systemet bestående av järnvägsinfrastrukturerna, med linjer och fasta installationer, samt fordon av alla kategorier och ursprung som färdas på dessa infrastrukturer.5

↓ 2008/57/EG

- (15) *byte i samband med underhåll*: ersättande av komponenter med delar som har identisk funktion och prestanda i samband med förebyggande underhåll och reparationer.5

↓ 2008/57/EG (anpassad)

- (16) *ibruktagande*: alla åtgärder som sammantagna gör att ett delsystem eller ett fordon ☒ tas i drift ☒ ~~färdigställs för projekterad drift.~~5
- (17) *upphandlande enhet*: varje offentligt eller privat organ som beställer projektering och/eller uppbyggnad eller modernisering eller ombyggnad av ett delsystem. Detta organ kan vara ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en fordonsinnehavare, eller också en koncessionsinnehavare som har fått i uppdrag att genomföra ett projekt.5

↓ 2008/57/EG

⇒ ny

- (18) *fordonsinnehavare*: den person eller det organ som utnyttjar ett fordon som transportmedel och som är ägare av fordonet eller har rätt att nyttja detsamma och som registrerats som sådan i det nationella fordonsregister som avses i artikel ~~4333~~4333.5

- (19) *långt framskridet projekt*: projekt vars planerings- eller uppbyggnadsfas är i ett sådant stadium att en ändring av de tekniska specifikationerna skulle $\Rightarrow$ kan äventyra genomförbarheten hos projektet som det är planerat. $\Leftarrow$ ~~vara oacceptabel för den berörda medlemsstaten; ett sådant hinder kan vara av rättslig, avtalsmässig, ekonomisk, finansiell, social eller miljömässig karaktär och måste styrkas på vederbörligt sätt,~~

↓ 2008/57/EG (anpassad)
 $\Rightarrow$ ny

- (20) *harmoniserad standard*: $\boxtimes$ en $\boxtimes$ europeisk standard $\Rightarrow$ enligt definitionen i artikel 2.1 c i förordning (EU) nr 1025/2012 $\Leftarrow$ ~~som antagits av ett av de europeiska standardiseringsorgan som förtecknas i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster²³ inom ramen för ett uppdrag från kommissionen som fastställts i enlighet med det förfarande som anges i artikel 6.3 i det direktivet och som utgör, ensam eller tillsammans med andra standarder, en lösning som gör det möjligt att uppfylla en lagbestämmelse.~~
- (21) *nationell säkerhetsmyndighet*: säkerhetsmyndighet enligt definitionen i artikel 3 § i direktiv $\boxtimes$.../... [om säkerheten i unionens järnvägssystem] $\boxtimes$ ~~2004/49/EG.~~
- (22) *typ*: en fordonstyp som definierar de grundläggande projekteringskännetecknen för fordonet som omfattas av $\boxtimes$ ett typ- eller konstruktionskontrollintyg som beskrivs i den relevanta kontrollmodulen $\boxtimes$ ~~det enhetliga typkontrollintyg som beskrivs i modul B i beslut 93/465/EEG.~~

↓ 2008/57/EG

- (23) *serie*: ett antal identiskt lika fordon av en typ.²⁴
- ~~byrån: Europeiska järnvägsbyrån, inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen)²⁴~~

↓ 2008/57/EG (anpassad)

- ~~(24)~~ *enhet som ansvarar för underhåll*: den enhet som har ansvar för underhållet $\boxtimes$ enligt definitionen i artikel 3 i direktiv .../.... [järnvägssäkerhetsdirektivet] $\boxtimes$ ~~av ett fordon och är registrerad som sådan i det nationella fordonsregistret.~~

↓ ny

- (25) *snabbspårvägar*: ett system för spårbunden transport i städer och/eller förorter, med lägre kapacitet och hastigheter än sedvanliga järnvägs- och tunnelbanesystem, men högre kapacitet och hastigheter än spårvägssystem. Snabbspårvägssystem kan ha ett

²³ ECT L 204, 21.7.1998, s. 37. Direktivet senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG (EUT L 362, 20.12.2006, s. 81).

²⁴ EUT L 164, 30.4.2004, s. 1. Rättad i EUT L 220, 21.6.2004, s. 3.

eget körfält eller dela det med vägtrafik och utbyter vanligtvis inte fordon med långväga person- eller godstrafik.

- (26) *nationella bestämmelser*: alla bindande bestämmelser som innehåller järnvägssäkerhetsrelaterade eller tekniska krav och som har införts på medlemsstatsnivå och är tillämpliga på järnvägsföretag, oavsett vilket organ som har utfärdat dem.
- (27) *projekterad drift*: normalt driftssätt och förutsebara försämrade omständigheter (inbegripet slitage) inom det område och under de användningsvillkor som anges i det tekniska underlaget och i underhållsunderlaget.
- (28) *godtagbart sätt att uppfylla kraven*: icke-bindande yttranden som utfärdas av byrån för att fastställa sätt att säkerställa överensstämmelse med de väsentliga kraven.
- (29) *utsläppande på marknaden*: tillhandahållande för första gången på unionsmarknaden av en driftskompatibilitetskomponent, ett delsystem eller ett fordon som är redo för användning i projekterad drift.
- (30) *tillverkare*: fysisk eller juridisk person som tillverkar, eller låter konstruera eller tillverka, en driftskompatibilitetskomponent eller ett delsystem och saluför driftskompatibilitetskomponenten eller delsystemet i eget namn eller under eget varumärke.
- (31) *behörigt ombud*: fysisk eller juridisk person som är etablerad inom unionen och som enligt skriftlig fullmakt från tillverkaren har rätt att i dennes ställe utföra särskilda uppgifter.
- (32) *teknisk specifikation*: ett dokument där det fastställs vilka tekniska krav som ska uppfyllas av en produkt, process eller tjänst.
- (33) *ackreditering*: den betydelse som anges i förordning (EG) nr 765/2008.
- (34) *nationellt ackrediteringsorgan*: den betydelse som anges i förordning (EG) nr 765/2008.
- (35) *bedömning av överensstämmelse*: en process där det visas huruvida specificerade krav avseende en produkt, en process, en tjänst, ett system, en person eller ett organ har uppfyllts.
- (36) *organ för bedömning av överensstämmelse*: ett organ som utför bedömning av överensstämmelse, inbegripet kalibrering, provning, certifiering och kontroll.
- (37) *person med funktionsnedsättning och person med nedsatt rörlighet*: en person som har en permanent eller tillfällig fysisk, psykisk, intellektuell eller sensorisk funktionsnedsättning som, i samspel med olika hinder, kan göra det svårt för personen att fullt ut och effektivt använda transporter på samma villkor som andra passagerare, eller en person vars rörlighet vid användning av transporter är reducerad på grund av ålder.
- (38) *infrastrukturförvaltare*: infrastrukturförvaltare enligt definitionen i artikel 3 i direktiv .../... [om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde].
- (39) *järnvägsföretag*: ett järnvägsföretag enligt definitionen i artikel 3 i direktiv .../... [om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde], samt andra offentliga eller privata företag vars verksamhet består i att tillhandahålla transport av gods och/eller passagerare på järnväg med krav på att företaget måste säkerställa dragkraft; detta gäller även företag som endast tillhandahåller dragkraft.

↓ 2008/57/EG

Artikel 3

Allmän kompatibilitet

1. Detta direktiv avser, för varje delsystem, de bestämmelser om driftskompatibilitetskomponenter, gränssnitt och förfaranden samt de villkor för den allmänna kompatibiliteten hos järnvägssystemet som krävs för att uppnå driftskompatibilitet i systemet.
2. Bestämmelserna i detta direktiv ska tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av andra relevanta gemenskapsbestämmelser. När det gäller driftskompatibilitetskomponenter, inbegripet gränssnitt, kan emellertid uppfyllandet av de väsentliga kraven i detta direktiv innebära att särskilda, för ändamålet fastställda europeiska specifikationer måste tillämpas.

Artikel 34

Väsentliga krav

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

2. Sådana kompletterande tekniska specifikationer som avses i artikel 34 i direktiv 2004/17/EG och som är nödvändiga för att komplettera de europeiska specifikationerna eller andra standarder som tillämpas inom gemenskapen ☒ unionen ☒ får inte strida mot de väsentliga kraven.

↓ 2008/57/EG (anpassad)

⇒ ny

KAPITEL II

TEKNISKA SPECIFIKATIONER FÖR DRIFTSKOMPATIBILITET (TSD)

Artikel 45

~~TSD:ers innehåll~~ ☒ Innehåll i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet ☒

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

↓ ny

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

↓ 2008/57/EG

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

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

↓ 2008/57/EG

a) ange det tillämpningsområde som avses (del av det järnvägsnät eller de fordon som anges i bilaga I; delsystem eller del av delsystem som avses i bilaga II),

↓ 2008/57/EG

b) ange de väsentliga kraven för det berörda delsystemet och dess gränssnitt mot andra delsystem,

c) fastställa de funktionella och tekniska specifikationer som ska följas när det gäller delsystemen och deras gränssnitt mot andra delsystem; om det är nödvändigt kan dessa specifikationer variera beroende på användningen av delsystemet, ~~till exempel efter kategori av linjer, knutpunkter och/eller fordon enligt bilaga I,~~

↓ 2008/57/EG

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

e) för varje tänkbart fall ange vilka förfaranden som ska tillämpas vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning å ena sidan eller vid EG-kontroll av delsystem å andra sidan; dessa förfaranden ska grunda sig på de moduler som anges i beslut 2010/713/EU²⁵ ~~93/465/EEG,~~

↓ 2008/57/EG (anpassad)

⇒ ny

f) ange strategin för ~~att genomföra~~ ☒ tillämpningen av ☒ TSD:erna; det är framför allt nödvändigt att ange de etapper som ska slutföras för en stegvis övergång från den nuvarande situationen till den slutliga situationen, då TSD:erna ska utgöra gällande norm, ⇒ och även vid behov ange tidsfrister för slutförandet av dessa etapper, ⇐

g) för den berörda personalen ange de yrkesmässiga kvalifikationer och de villkor avseende hälsa och säkerhet som krävs för drift och underhåll av de delsystem som avses ovan samt för ~~genomförandet~~ ☒ tillämpningen ☒ av TSD:erna, ⇐

²⁵

EUT L 319, 4.12.2010, s. 1.

↓ ny

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

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

⇒ ny

54. Varje TSD ska utarbetas med utgångspunkt i en utredning av det befintliga delsystemet och ange ett mål för delsystemet som kan uppnås successivt inom en rimlig tid. Genom att TSD:erna antas stegvis och följs ☒ kommer man att bidra till att ☒ kan driftskompatibiliteten hos järnvägsnätet uppnås successivt ☒ inom denna tid ☒.

65. TSD:er ska på lämpligt sätt bevara kompatibiliteten i varje medlemsstats järnvägssystem. I detta syfte kan specialfall anges för varje TSD, både i fråga om järnvägsnät och fordon ☒, och särskilt för ☒; ~~särskild uppmärksamhet måste ägnas åt lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd och fordon som kommer från eller ska till tredjeländer.~~ För varje specialfall ska i TSD:erna anges tillämpningsföreskrifter för de ☒ TSD-bestämmelser ☒ TSD:er som avses i punkt 43 c–g.

↓ 2008/57/EG

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

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

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

Artikel 56

☒ Utarbetande, antagande och översyn ☒ ~~Antagande, översyn och offentliggörande av TSD:er~~

↓ 2008/57/EG

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

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

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

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

↓ ny

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

~~32.~~ Ett förslag till TSD ska utarbetas i ~~två~~ ☒ följande ☒ steg.

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

~~b) Under andra steget ska b) Byrån ska~~ med utgångspunkt i dessa grundparametrar utarbeta ett förslag till TSD. Byrån ska också i förekommande fall beakta tekniska framsteg, redan utfört standardiseringsarbete, befintliga arbetsgrupper och erkänd forskning. En övergripande bedömning av de beräknade kostnaderna för och fördelarna med genomförandet av TSD:erna ska bifogas förslaget till TSD. ~~3~~ 1 I bedömningen ska den sannolika inverkan på alla operatörer och ekonomiska aktörer framgå.

↓ 2008/57/EG

⇒ ny

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

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

~~45. Den kommitté som avses i artikel 29 ska regelbundet informeras om arbetet med att utarbeta TSD:erna. Kommissionen får~~ ⇒ under arbetet med att utarbeta TSD:er ⇐ ~~detta arbete, på begäran av kommittén, ge uppdrag eller utfärda relevanta rekommendationer om utformningen av TSD:erna och om kostnadsnyttoanalysen. Kommissionen får särskilt, på begäran av en medlemsstat, begära att alternativa lösningar undersöks och att bedömningen av kostnader och fördelar för dessa alternativa lösningar förs in i den rapport som bifogas förslaget till TSD.~~

~~56. När en TSD antas ska dagen för dess ikraftträdande fastställas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 29.4. Om olika delsystem ska tas i bruk samtidigt av skäl som rör den tekniska kompatibiliteten ska dagen för ikraftträdande för motsvarande TSD:er vara densamma.~~

~~67.~~ Vid utarbetande, antagande och översyn av TSD:er ska användarnas synpunkter beaktas beträffande sådana egenskaper som direkt påverkar de förhållanden under vilka de använder delsystemen. Byrån ska i detta syfte samråda med sammanslutningar och organ som företräder användarna under utarbetande och översyn av TSD:er. Den ska till förslaget till TSD bifoga en rapport med resultatet av detta samråd.

↓ 2008/57/EG (anpassad)

⇒ ny

~~7. ⇒ I enlighet med artikel 6 i förordning (EU) nr .../... [byråförordningen] ska byrån utarbeta och regelbundet uppdatera~~ ⇐ ~~Kommissionen ska, efter att ha hört kommittén i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 29.2, utarbeta förteckningen över de~~ ☒ användarsammanslutningar ☒ ~~sammanslutningar~~ och organ med vilka samråd ska ske, ~~och den~~ ☒. Denna förteckning ☒ kan ses över och uppdateras på begäran av en medlemsstat eller på kommissionens initiativ.

↓ 2008/57/EG (anpassad)

⇒ ny

8. Vid utarbetande, antagande och översyn av TSD:er ska hänsyn tas till de synpunkter som arbetsmarknadens parter har beträffande de villkor som avses i artikel 4.45.3 g. ⇒ För detta ändamål ska byrån samråda med arbetsmarknadens parter innan rekommendationer om TSD:er och ändringar av dessa lämnas till kommissionen. ⇐ ~~I detta syfte ska arbetsmarknadens parter höras innan förslag till TSD läggs fram för antagande eller översyn inför den kommitté som avses i artikel 29. Arbetsmarknadens parter ska höras inom ramen för den branschvisa dialogkommitté som inrättats i enlighet med kommissionens beslut 98/500/EG av den 20 maj 1998 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen mellan arbetsmarknadens parter på europeisk nivå²⁶. Arbetsmarknadens parter ska avge sitt yttrande inom tre månader.~~

²⁶ EGT L 225, 12.8.1998, s. 27. ~~Beslutet senast ändrat genom förordning (EG) nr 1792/2006 (EUT L 362, 20.12.2006, s. 1).~~

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

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

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

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

~~10. Kommissionen ska offentliggöra TSD:er i Europeiska unionens officiella tidning. Artikel 67~~

Brister hos TSD:er

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

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

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

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

↓ ny

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

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

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

↓ 2008/57/EG

~~Artikel 8~~

Utvidgning av omfattningen av TSD:er

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

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

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

a) godkännande att ta i bruk

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

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

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

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

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

Artikel 79

Undantag ☒ Fall där TSD:erna inte behöver tillämpas ☒

↓ ny

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

a) När det gäller ett föreslaget nytt delsystem eller en del av detta, för modernisering eller ombyggnad av ett befintligt delsystem eller en del av detta, eller för någon

aspekt som nämns i artikel 1.1 och som, den dag då dessa TSD:er börjar tillämpas, befinner sig i ett långt framskridet utvecklingsstadium eller omfattas av ett avtal som håller på att genomföras.

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

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

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

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

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

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

↓ 2008/57/EG

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

↓ 2008/57/EG

6. Alla medlemsstater ska informeras om resultaten av dessa analyser och om resultaten av det förfarande som avses i punkterna ~~3 4 och 5~~.

↓ 2008/57/EG

KAPITEL III

DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER

Artikel ~~84~~0

Utläppande av driftskompatibilitetskomponenter på marknaden

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

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

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

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

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

↓ ny

Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa omfattningen av och innehållet i EG-försäkran om överensstämmelse och lämplighet för användning för driftskompatibilitetskomponenter, dess format och detaljerna i den information som ingår i denna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 48.3.

↓ 2008/57/EG (anpassad)

⇒ ny

Artikel ~~9~~11

Överensstämmelse eller lämplighet för användning

1. Medlemsstaterna ~~⇒ och byrån ⇨~~ ska anse att driftskompatibilitetskomponenter som ~~är försedda med~~ ~~⇒ omfattas av~~ ~~⇨~~ en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning, ~~☒~~ är driftskompatibla och uppfyller ~~☒~~ ~~överensstämmer med~~ de väsentliga kraven ~~i detta direktiv.~~

↓ 2008/57/EG

⇒ ny

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

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

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

5. I TSD:erna får det föreskrivas en övergångsperiod för järnvägsprodukter som identifieras av dessa TSD:er som driftskompatibilitetskomponenter som redan har släppts ut på marknaden när TSD:erna träder i kraft. Sådana komponenter ska uppfylla kraven i artikel ~~8~~10.1.

Artikel ~~12~~

~~Europeiska specifikationer icke överensstämmer med väsentliga krav~~

När en medlemsstat eller kommissionen anser att europeiska specifikationer som direkt eller indirekt används för att uppnå målen för detta direktiv inte uppfyller de väsentliga kraven, ska den kommitté som avses i artikel 29 informeras om detta, och kommissionen ska anta den lämpligaste åtgärden, dvs.

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

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

⇒ ny

Artikel ~~1013~~

Förfarande för EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning

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

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

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

4. Om varken tillverkaren eller dennes i ~~gemenskapen~~ etablerade behöriga ombud har uppfyllt de skyldigheterna ☒ som fastställs ☒ i punkterna 1 och 3, ska dessa skyldigheter åligga varje person som släpper ut driftskompatibilitetskomponenten på marknaden. När det gäller detta direktiv åligger samma skyldighet den som monterar driftskompatibilitetskomponenter eller delar av driftskompatibilitetskomponenter av olika ursprung eller tillverkar driftskompatibilitetskomponenter för eget bruk.

5. ⇒ För att undvika att driftskompatibilitetskomponenter som inte uppfyller väsentliga krav släpps ut på marknaden, och utan ☐ Utan att det påverkar tillämpningen av artikel ~~1114~~, 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~~ ☒ unionen ☒ etablerade behöriga ombud skyldig att, vid behov, bringa driftskompatibilitetskomponenten i överensstämmelse och se till att otillbörligheten upphör på de villkor som medlemsstaten fastställer.

↓ 2008/57/EG

b) Om överensstämmelsen fortfarande brister, ska medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder för att begränsa eller förbjuda driftskompatibilitetskomponentens

utsläppande på marknaden eller se till att den dras tillbaka från marknaden enligt de förfaranden som anges i artikel ~~114~~.

Artikel ~~114~~

Driftskompatibilitetskomponenters icke-överensstämmelse med väsentliga krav

↓ 2008/57/EG (anpassad)

⇒ ny

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

↓ 2008/57/EG

- 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.

↓ 2008/57/EG (anpassad)

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

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

↓ 2008/57/EG

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

KAPITEL IV

DELSYSTEM

Artikel 15

Förfarande för att ta i bruk

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

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

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

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

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

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

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

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

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

↓ 2008/57/EG

Artikel 1216

Fri rörlighet för delsystem

1. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i kapitel V ~~artikel 15.1~~ får en medlemsstat inte, på sitt territorium och av skäl som hänför sig till detta direktiv, förbjuda, begränsa eller förhindra uppbyggnad, ibruktagande eller drift av strukturella delsystem som ingår i järnvägssystemet och som uppfyller de väsentliga kraven. En medlemsstat får i synnerhet inte kräva sådana kontroller som redan har utförts

(a) antingen inom ramen för förfarandet för EG-kontrollförklaring, ~~vilket beskrivs närmare i bilaga V,~~

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

Artikel 1317

Överensstämmelse med TSD:er och nationella bestämmelser

↓ 2008/57/EG

⇒ ny

1. Medlemsstaterna ~~⇒~~ och byrån ~~⇐~~ ska anse att de strukturella delsystem som ingår i järnvägssystemet och som är försedda med en EG-kontrollförklaring är driftskompatibla och överensstämmer med de väsentliga kraven.

↓ 2008/57/EG

⇒ ny

2. Driftskompatibiliteten hos ett strukturellt delsystem som ingår i järnvägssystemet ska med beaktande av de väsentliga kraven kontrolleras på grundval av TSD:er, ~~när sådana finns~~ ~~⇒~~ och nationella bestämmelser som anmälts i enlighet med punkt 3 ~~⇐~~ .

↓ 2008/57/EG (anpassad)

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

↓ 2008/57/EG

~~relevant TSD saknas, eller~~

↓ ny

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

⇒ ny

b) ~~☒~~ När det enligt artikel 7 har anmälts att ~~☒ ett undantag ☒~~ en eller flera TSD:er, ~~☒ ⇒~~ eller delar av dem, ~~⇐~~ ~~☒~~ inte tillämpas. ~~☒ har anmälts enligt artikel 9, eller~~

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

↓ ny

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

4. ~~Vid detta tillfälle ska m~~ Medlemsstaterna ska även utse de organ som med avseende på dessa tekniska föreskrifter ska ansvara för att ~~☒ utfärda ☒ genomför det ☒~~ den EG-kontrollförklaring ~~☒ kontrollförfarande~~ som avses i artikel ~~18~~ 15.

↓ 2008/57/EG

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

⇒ ny

Artikel 14

☒ Nationella bestämmelser ☒

1. ⇒ Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna den förteckning över nationella bestämmelser som avses i artikel 13.3 ⇐ ~~Denna förteckning ska överlämnas~~ antingen

- (a) vid varje ändring i förteckningen över ~~sådana tekniska föreskrifter bestämmelser som enligt artikel 16.3 i direktiv 96/48/EG och artikel 16.3 i direktiv 2001/16/EG skulle ha anmälts senast den 30 april 2005, eller~~
- (b) efter det att ☒ en begäran om ☒ ~~undantaget~~ ☒ att få frånga tillämpningen av TSD:n ☒ ~~meddelades~~ ☒ har lämnats in i enlighet med artikel ☒ , eller

↓ 2008/57/EG

⇒ ny

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

↓ ny

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

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

- a) Om en TSD inte fullt ut uppfyller de väsentliga kraven.
- b) Som en brådskande preventiv åtgärd, i synnerhet efter en olycka.

4. Om en medlemsstat har för avsikt att införa en ny nationell bestämmelse ska den överlämna utkastet till byrån och till kommissionen via det därför avsedda it-systemet i enlighet med artikel 23 i förordning (EU) nr .../... [byråförordningen].

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

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

7. Nationella bestämmelser som anmäls enligt denna artikel omfattas inte av det anmälningsförfarande som anges i direktiv 98/34/EG.

8. Kommissionen ska fastställa, med hjälp av genomförandeakter, klassificeringen av de anmälda nationella bestämmelserna i olika grupper i syfte att underlätta kontrollerna av kompatibilitet mellan fast och mobil utrustning. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 48.3.

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

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

↓ 2008/57/EG

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

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

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

Artikel ~~1518~~

Förfarande för utfärdande av EG-kontrollförklaring

↓ 2008/57/EG (anpassad)

⇒ ny

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

2. Uppdraget för det anmälda organ ☒ för bedömning av överensstämmelse ☒ som utsetts att utföra en EG-kontroll av ett delsystem ska börja i ~~på~~ projekteringsskedet och sedan pågå under hela uppbyggnadstiden fram till överlämnandet innan delsystemet tas i bruk. I uppdraget ~~ingår~~ ⇒ kan det ⇐ också ☒ ingå ☒ att kontrollera det berörda delsystemets gränssnitt i förhållande till det system i vilket det ska integreras på grundval av de uppgifter som finns tillgängliga i relevant TSD och i de register som föreskrivs i artiklarna ~~44 och 45~~ ~~och 35~~.

3. Det anmälda organet ☒ för bedömning av överensstämmelse ☒ ska ansvara för sammanställningen av det tekniska underlag som ska åtfölja EG-kontrollförklaringen. Detta tekniska underlag ska innehålla alla nödvändiga dokument som rör delsystemets egenskaper

och, i förekommande fall, alla intyg om driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse. Det ☒ ska ☒ ~~bä~~ också innehålla alla uppgifter om villkor och begränsningar för användning, föreskrifter om underhåll, kontinuerlig eller periodisk övervakning, inställningar och underhåll.

↓ ny

4. Varje ändring som görs i det tekniska underlag som avses i punkt 3, och som får följder för genomförda kontroller, medför att en ny EG-kontrollförklaring måste utfärdas.

↓ 2008/57/EG (anpassad)
⇒ ny

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

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

↓ ny

7. Kommissionen ska med hjälp av genomförandeakter fastställa

- (a) kontrollförfarandena för delsystem, inklusive de allmänna principer, det innehåll, det förfarande och de dokument som är knutna till EG-kontrollförfarandet och till kontrollförfarandet för nationella bestämmelser,
- (b) mallarna för EG-kontrollförklaringen och för kontrollförklaringen för nationella bestämmelser och mallar för dokument i det tekniska underlag som måste åtfölja kontrollförklaringen.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 48.3.

↓ 2008/57/EG

Artikel ~~164~~ 19

Delsystems icke-överensstämmelse med väsentliga krav

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

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

a) Icke-överensstämmelse med de väsentliga kraven eller en TSD, eller felaktig tillämpning av en TSD. I detta fall ska kommissionen omedelbart underrätta den medlemsstat där den som otillbörligen har utfärdat EG-kontrollförklaringen är etablerad och begära att medlemsstaten vidtar erforderliga åtgärder.

b) En brist i en TSD. I detta fall ska det förfarande för ändring av TSD:n som avses i artikel ~~67~~ gälla.

↓ ny

Artikel 17

Presumtion om överensstämmelse

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

↓ 2008/57/EG

Artikel 20

~~I bruktagande av befintliga delsystem efter modernisering eller ombyggnad~~

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

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

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

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

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

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

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

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

KAPITEL V

FORDON

↓ ny

KAPITEL V

UTSLÄPPANDE PÅ MARKNADEN OCH IBRUKTAGANDE

Artikel 18

Ibruktagande av fasta installationer

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

2. Varje nationell säkerhetsmyndighet ska besluta om godkännande att ta i bruk de delsystem avseende Energiförsörjning och Infrastruktur som är belägna eller används på dess medlemsstats territorium.

Byrån ska besluta om godkännande att ta i bruk de delsystem avseende Markbaserad trafikstyrning och signalering som är belägna eller används inom unionen.

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

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

- (a) att en EG-kontrollförklaring utfärdats,
- (b) att dessa delsystem är tekniskt kompatibla med det system som de integreras i, vilket ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er, nationella bestämmelser och register,
- (c) att integrationen av dessa delsystem är säker, vilket ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er, nationella bestämmelser, register och de gemensamma säkerhetsmetoder som anges i artikel 6 i direktiv.../... [om säkerheten i unionens järnvägssystem].

4. Vid modernisering eller ombyggnad av befintliga delsystem ska sökanden tillställa den nationella säkerhetsmyndigheten (för delsystem avseende Energiförsörjning och Infrastruktur) eller byrån (för delsystem avseende Markbaserad trafikstyrning och signalering) underlag som beskriver projektet. Den nationella säkerhetsmyndigheten eller byrån ska granska detta underlag och ska besluta, på grundval av de kriterier som anges i punkt 5, huruvida det behövs ett nytt godkännande att ta i bruk. Den nationella säkerhetsmyndigheten

och byrån ska fatta sina beslut inom en förutbestämd, rimlig tid, och i alla händelser inom fyra månader från mottagandet av all relevant information.

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

- (a) den övergripande säkerhetsnivån för det berörda delsystemet kan påverkas negativt av de planerade arbetena, eller
- (b) det krävs i relevanta TSD:er, eller
- (c) det krävs i de införandeplaner som upprättats av medlemsstaterna.

Artikel 19

Utsläppande av mobila delsystem på marknaden

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

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

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

↓ 2008/57/EG

Artikel 21

Godkännande att ta fordon i bruk

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 20

Godkännande för utsläppande av fordon på marknaden

1. Ett fordon ska släppas ut på marknaden endast efter att ha erhållit det godkännande för utsläppande av fordon på marknaden som utfärdats av byrån i enlighet med punkt 5.

2. Byrån ska utfärda beslut om att bevilja godkännanden för utsläppande av fordon på marknaden. I dessa godkännanden attesteras värdena för de parametrar som är relevanta för kontrollen av den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och de fasta installationerna enligt TSD:erna. Godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden ska också ge information om fordonets överensstämmelse med relevanta TSD:er och uppsättningar av nationella bestämmelser som är relaterade till dessa parametrar.

3. I godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden får det anges villkor för användningen av fordonet samt andra restriktioner.

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

- (a) utsläppandet på marknaden av de mobila delsystem som fordonet består av enligt artikel 19,
- (b) den tekniska kompatibiliteten hos de delsystem som avses i led a i fordonet, vilken ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er, nationella bestämmelser och register,
- (c) att integrationen i fordonet av de delsystem som avses i led a är säker, vilket ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er, nationella bestämmelser och de gemensamma säkerhetsmetoder som anges i artikel 6 i direktiv.../... [om säkerheten i unionens järnvägssystem].

5. Byrån ska fatta de beslut som avses i punkt 2 inom en förutbestämd, rimlig tid, och i alla händelser inom fyra månader från mottagandet av all relevant information. Dessa godkännanden ska vara giltiga i alla medlemsstater.

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

6. Byrån får utfärda godkännande för utsläppande av fordon på marknaden för en serie fordon. Dessa godkännanden ska vara giltiga i alla medlemsstater.

7. Sökanden får till den överklagandenämnd som utses enligt artikel 51 i förordning (EU) nr .../... [om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå] lämna in ett överklagande mot byråns beslut eller om byrån underlåter att agera inom den tid som avses i punkt 5.

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

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

- (b) Ett nytt godkännande för utsläppande av fordon på marknaden krävs om det har gjorts någon ändring av värdena för de parametrar som ingår i det redan beviljade fordonsgodkännandet.

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

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

Artikel 21

Ibruktagande av fordon

1. Järnvägsföretag ska ta i bruk ett fordon endast efter att ha kontrollerat, i samråd med infrastrukturförvaltaren, att fordonet är tekniskt kompatibelt med sträckan och att fordonet på ett säkert sätt har integrerats i det system som det är avsett för, vilket ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er, nationella bestämmelser, register och de gemensamma säkerhetsmetoder som fastställs i artikel 6 i direktivet.

För detta ändamål ska fordon först erhålla godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden i enlighet med artikel 20.

2. Järnvägsföretaget ska översända sina beslut avseende ibruktagandet av fordon till byrån, infrastrukturförvaltaren och den berörda nationella säkerhetsmyndigheten. Dessa beslut ska registreras i de nationella fordonsregister som avses i artikel 43.

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

- (a) när den övergripande säkerhetsnivån för det berörda delsystemet kan påverkas negativt av de planerade arbetena, eller,
- (b) när det krävs i relevanta TSD:er.

↓ 2008/57/EG

Artikel 22

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

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

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

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

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

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

~~Teknisk kompatibilitet mellan fordonet och det berörda järnvägsnätet.~~

~~Nationella regler som är tillämpliga på öppna punkter.~~

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

Artikel 23

Kompletterande godkännande att ta i bruk fordon som överensstämmer med TSD

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 24

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

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

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

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

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

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

Artikel 25

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

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

~~2. Sökanden ska till den nationella säkerhetsmyndigheten överlämna ett dokument med tekniska uppgifter om fordonet eller fordonstypen tillsammans med detaljer om planerad~~

användning på järnvägsnätet. Dokumentet med tekniska uppgifter ska innehålla följande information:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)
⇒ ny

Artikel 2226

Godkännande för ☒ utsläppande av ☒ fordonstyper ☒ på marknaden ☒

1. ⇒ Byrån ska ⇐ Medlemsstaterna får utfärda godkännanden för ☒ utsläppande av ☒ fordonstyper ☒ på marknaden ☒.

↓ ny

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

↓ 2008/57/EG
⇒ ny

2. Om ⇒ byrån ⇐ medlemsstaterna ⇒ utfärdar ett godkännande för utsläppande av fordon på marknaden, ⇐ godkänner ett fordon, ska den dock samtidigt godkänna ⇒ utfärda godkännandet för utsläppande av motsvarande fordonstyp på marknaden ⇐ fordonstypen.

↓ ny

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

↓ 2008/57/EG

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

↓ ny

4. Vid ändringar av relevanta bestämmelser i TSD:er eller nationella bestämmelser, på grundval av vilka ett godkännande för utsläppande av en fordonstyp på marknaden har

utfärdats, ska TSD:n eller den nationella bestämmelsen avgöra huruvida det redan beviljade godkännandet för utsläppande av den fordonstypen på marknaden fortfarande ska vara giltigt eller behöver förnyas. Om godkännandet behöver förnyas får de kontroller som utförs av byrån endast beröra de ändrade bestämmelserna. Förnyandet av godkännandet för utsläppande av en fordonstyp på marknaden påverkar inte godkännanden för utsläppande av fordon på marknaden som redan utfärdats på grundval av det föregående godkännandet för utsläppande av den fordonstypen på marknaden.

↓ 2008/57/EG

⇒ ny

~~54. Utformningen av försäkran om typöverensstämmelse ska antas i enlighet med beslut 2010/713/EU av kommissionen senast den 19 juli 2009 på grundval av ett förslag från byrån och i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3.~~

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

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

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

↓ ny

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

↓ 2008/57/EG

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

⇒ ny

7. Typgodkännanden ⇒ Godkännandet för utsläppande av fordonstyper på marknaden ska registreras i det europeiska registret för godkända ⇒ godkännanden för utsläppande av en fordonstyp på marknaden ⇒ typer av fordon som avses i artikel 44.3. Det ska av registret framgå i vilken eller vilka medlemsstater som ett fordon är godkänt.

↓ 2008/57/EG

Artikel 27

Klassificering av de nationella bestämmelserna

- ~~1. I syfte att underlätta förfarandet för godkännande att ta i bruk fordon som avses i artikel 25 ska de nationella bestämmelserna klassificeras i enlighet med bilaga VII.~~
- ~~2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 30.3 ska byrån senast den 19 januari 2009 se över parametrarna i avsnitt 1 i bilaga VII och utfärda de rekommendationer till kommissionen som den anser lämpliga.~~
- ~~3. Byrån ska utarbeta en rekommendation till referensdokument med uppgifter om samtliga nationella bestämmelser som medlemsstaterna tillämpar i fråga om ibruktagande av fordon. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta med byrån om denna uppgift.~~
- ~~4. Kommissionen ska anta referensdokumentet, och eventuella beslut om att uppdatera det dokumentet, på grundval av byråns rekommendation och i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3.~~

KAPITEL VI

↓ 2008/57/EG (anpassad)

~~ANMÄLDA ORGAN~~ ☒ ANMÄLAN AV ORGAN FÖR BEDÖMNING AV ÖVERENSSTÄMMELSE ☒

↓ 2008/57/EG

Artikel 28

Anmälda organ

- ~~1. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om vilka organ som har fått i uppgift att genomföra förfarandet för bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning som avses i artikel 13 och kontrollförfarandet som avses i artikel 18 samt ange varje organs kompetensområde, och de identifikationsnummer som de i förväg har erhållit från kommissionen. Kommissionen ska i Europeiska unionens officiella tidning offentliggöra en förteckning över dessa organ med identifikationsnummer och kompetensområde samt tillse att förteckningen uppdateras.~~
- ~~2. Medlemsstaterna ska vid bedömningen av de organ som ska anmälas tillämpa de kriterier som anges i bilaga VIII. De organ som uppfyller bedömningskriterierna enligt relevanta europeiska standarder ska anses uppfylla dessa kriterier.~~
- ~~3. En medlemsstat ska upphäva godkännandet av ett organ om det inte längre uppfyller de kriterier som anges i bilaga VIII. Medlemsstaten ska omedelbart informera kommissionen och övriga medlemsstater om detta.~~
- ~~4. Om en medlemsstat eller kommissionen anser att ett organ som anmälts av en annan medlemsstat inte uppfyller kriterierna som anges i bilaga VIII, ska kommissionen samråda~~

med de berörda parterna. Kommissionen ska informera den sistnämnda medlemsstaten om vilka ändringar som är nödvändiga för att det anmälda organet ska kunna behålla den ställning som det tilldelats.

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

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

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

↓ ny

Artikel 23

Anmälan

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

Artikel 24

Anmälade myndigheter

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

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

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

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

Artikel 25

Krav på anmälade myndigheter

1. En anmälade myndighet ska vara inrättad på ett sådant sätt att det inte uppstår någon intressekonflikt gentemot organen för bedömning av överensstämmelse.
2. En anmälade myndighet ska vara organiserad och fungera på ett sådant sätt att dess verksamhet är objektiv och opartisk.
3. En anmälade myndighet ska vara organiserad på ett sådant sätt att alla beslut som rör anmälan av ett organ för bedömning av överensstämmelse fattas av annan behörig personal än den som har gjort bedömningen.
4. En anmälade myndighet får inte erbjuda eller utföra sådan verksamhet som utförs av organ för bedömning av överensstämmelse, och får inte heller erbjuda eller utföra konsulttjänster på kommersiell eller konkurrensmässig grund.
5. En anmälade myndighet ska skydda erhållen konfidentiell information.
6. En anmälade myndighet ska ha tillräckligt många anställda med lämplig kompetens för att kunna utföra sina uppgifter.

Artikel 26

De anmälade myndigheternas informationsskyldighet

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

Kommissionen ska offentliggöra denna information.

Artikel 27

Krav avseende organ för bedömning av överensstämmelse

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 28

Opartiska organ för bedömning av överensstämmelse

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 29

Personal hos organ för bedömning av överensstämmelse

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

a) fullgod teknisk och yrkesinriktad utbildning som täcker all slags bedömning av överensstämmelse på det område inom vilket organet för bedömning av överensstämmelse har anmälts,

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

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

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

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

Artikel 30

Presumtion om överensstämmelse för ett organ för bedömning av överensstämmelse

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

Artikel 31

Dotterföretag och underleverantörer till organ för bedömning av överensstämmelse

1. Om det anmälda organet lägger ut specifika uppgifter med anknytning till bedömningen av överensstämmelse på underentreprenad eller anlitar ett dotterbolag ska det se till att

underleverantören eller dotterbolaget uppfyller kraven i artiklarna 27–29 och informera den anmälade myndigheten om detta.

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

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

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

Artikel 32

Ackrediterade interna organ

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

2. Ett ackrediterat internt organ ska uppfylla följande krav:

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

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

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

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

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

Artikel 33

Ansökan om anmälan

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

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

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

Artikel 34

Anmälningsförfarande

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

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

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

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

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

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

Artikel 35

Identifikationsnummer för och förteckningar över anmälda organ för bedömning av överensstämmelse

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

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

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

Kommissionen ska se till att denna förteckning hålls aktuell.

Artikel 36

Ändringar i anmälningar

1. Om en anmälade myndighet har konstaterat eller har informerats om att ett anmält organ för bedömning av överensstämmelse inte längre uppfyller de krav som anges i artiklarna 27–29 eller att det underlåter att fullgöra sina skyldigheter, ska myndigheten i förekommande fall, beroende på hur allvarlig underlåtenheten att uppfylla kraven eller fullgöra skyldigheterna är,

begränsa anmälan, dra tillbaka den tillfälligt eller återkalla den. Den ska omedelbart underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

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

Artikel 37

Ifrågasättande av anmälda organs kompetens

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

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

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

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

Artikel 38

Anmälda organs operativa skyldigheter

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

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

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

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

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

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

Artikel 39

Anmälda organs informationsskyldighet

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 40

Utbyte av erfarenheter

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

Artikel 41

Samordning av anmälda organ

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

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

~~KAPITEL VII~~

~~KOMMITTÉ OCH ARBETSPROGRAM~~

~~Artikel 31~~

~~Arbetsprogram~~

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

~~2. Arbetsprogrammet ska innehålla följande steg:~~

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

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

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

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

~~e) Grundparametrar för varje TSD fastställs.~~

~~f) Förslagen till standardiseringsprogram godkänns.~~

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

⇒ ny

~~KAPITEL VIII~~

~~REGISTER ÖVER JÄRNVÄGSNÄT OCH FORDON~~

~~Artikel 42~~

~~Fordonsnummersystem~~

~~1. Ett fordon som tas i bruk i ~~gemenskapens~~ ☒ unionens ☒ järnvägssystem ska vara försett med ett europeiskt fordonsnummer, som det ska tilldelas ☐ av den nationella säkerhetsmyndighet som har behörighet för det relevanta territoriet före det första ibruktagandet av fordonet ☐ när det första godkännandet att ta i bruk utfärdas.~~

↓ 2008/57/EG

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

↓ ny

Det järnvägsföretag som står för driften av ett fordon ska sörja för att fordonet är märkt med det tilldelade europeiska fordonsnumret.

↓ 2008/57/EG (anpassad)

⇒ ny

3. Det europeiska fordonsnumret ska specificeras i ~~⇒ beslut 2007/756/EG ⇐ TSD:n "Drift och trafikledning"~~.

↓ 2008/57/EG

⇒ ny

4. Ett fordon får tilldelas ett europeiskt fordonsnummer endast en gång, såvida inte annat anges i ~~⇒ beslut 2007/756/EG ⇐ TSD:n "Drift och trafikledning"~~.

↓ 2008/57/EG (anpassad)

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

↓ 2008/57/EG

⇒ ny

Artikel ~~4332~~

Nationella fordonsregister

1. Varje medlemsstat ska föra register över järnvägsfordon som ~~är godkända~~ ~~⇒ tagits i bruk~~ ⇐ på dess territorium. Registret ska uppfylla följande kriterier:

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

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

c) Registret ska vara tillgängligt för de ☒ nationella ☒ säkerhetsmyndigheter och undersökningsorgan som utses enligt artiklarna 16 och 21 i direktiv [.../... om säkerheten i unionens järnvägssystem] 2004/49/EG; det ska likaså, vad avser alla legitima förfrågningar, vara tillgängligt för de regleringsorgan som utses enligt

artiklarna 55 och 56 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde²⁷ artikel 30 i direktiv 2001/14/EG, samt för byrån, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt personer eller organisationer som registrerar fordon eller förekommer i registret.

↓ 2008/57/EG

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

↓ ny

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

↓ 2008/57/EG

~~För varje fordon ska registret innehålla åtminstone följande uppgifter:~~

- ~~a) Det europeiska fordonsnumret.~~
- ~~b) Hänvisningar till EG-kontrollförklaringen och utfärdande myndighet.~~
- ~~c) Hänvisningar till det europeiska register över tillåtna fordonstyper som avses i artikel 34.~~
- ~~d) Uppgifter om fordonets ägare och fordonsinnehavare.~~
- ~~e) Begränsningar i villkoren för fordonets användning.~~
- ~~f) Uppgift om vilken enhet som ansvarar för underhållet.~~

↓ 2008/57/EG (anpassad)

⇒ ny

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

²⁷

EUT L 343, 14.12.2012, s. 32.

↓ 2008/57/EG
⇒ ny

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

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

Artikel ~~44~~34

↓ 2008/57/EG (anpassad)
⇒ ny

Europeiskt register över ~~godkända typer av fordon~~ ☒ godkännande för utsläppande av fordonstyper på marknaden ☒

↓ 2008/57/EG
⇒ ny

1. Byrån ska upprätta och föra ett register över ⇒ godkännanden för utsläppande av fordonstyper på marknaden vilka utfärdats i enlighet med artikel 22 ⇐ ~~alla typer av järnvägsfordon för vilka medlemsstaterna godkänt ibruktagande på gemenskapens järnvägsnät.~~ Registret ska uppfylla följande kriterier:

- a) Registret ska vara offentligt och åtkomligt på elektronisk väg.
 - b) Registret ska följa de gemensamma specifikationer som anges i punkt 34.
 - c) Registret ska vara sammanlänkat med alla nationella fordonsregister.
-

↓ ny

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

↓ 2008/57/EG

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

- ~~a) Fordonstypens tekniska egenskaper enligt de relevanta TSD:erna.~~
- ~~b) Tillverkarens namn.~~

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

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

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

Artikel 45~~35~~

Register över infrastruktur

↓ ny

1. Varje medlemsstat ska offentliggöra ett register över infrastruktur med uppgifter om nätparametrarnas värden för varje berört delsystem eller varje berörd del av ett delsystem.
2. Värdena på de parametrar som registreras i registret över infrastruktur ska användas i kombination med värdena på de parametrar som registreras i godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden för att kontrollera den tekniska kompatibiliteten mellan fordon och nät.
3. Villkor för användning av fasta installationer och andra begränsningar får fastställas i registret över infrastruktur.
4. Varje medlemsstat ska uppdatera registret över infrastruktur i enlighet med kommissionens beslut 2011/633/EU.
5. Andra register, exempelvis ett register över tillgänglighet, kan också vara knutna till registret över infrastruktur.
6. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta gemensamma specifikationer avseende innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftsätt samt regler för inmatning och läsning av data för infrastrukturregistret. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 48.3.

↓ 2008/57/EG

~~1. Varje medlemsstat ska se till att ett register över infrastrukturerna offentliggörs och uppdateras på grundval av de uppdateringsintervall som avses i punkt 2. Detta register ska, för varje delsystem eller del av delsystem som berörs, innehålla uppgifter om de viktigaste egenskaperna (till exempel grundparametrarna) och deras överensstämmelse med de egenskaper som föreskrivs i gällande TSD:er. I varje TSD ska därför noggrant anges vilka uppgifter som ska föras in i registret över infrastrukturerna.~~

~~2. Byrån ska utarbeta ett förslag till specifikationer för detta register när det gäller dess uppställning och format, dess uppdateringsintervall och användningsinstruktioner, med beaktande av en lämplig övergångstid för den infrastruktur som tagits i bruk före~~

~~ikraftträdandet av det här direktivet. Kommissionen ska anta specifikationerna i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3.~~

~~KAPITEL IX~~

~~ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER~~

~~Artikel 36~~

~~Förslag till referenssystem~~

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

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

KAPITEL ~~VIII~~IX

~~☒~~ ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER OCH ~~☒~~ SLUTBESTÄMMELSER

↓ ny

Artikel 46

Utövande av delegering

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

2. Befogenheten att anta delegerade akter enligt artiklarna 4.2 och 5.3 ska ges till kommissionen på obestämd tid från och med den dag då detta direktiv träder i kraft.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4.2 och 5.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

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

5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 4.2 och 5.3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom

en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 47

Skyndsamt förfarande

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

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)
⇒ ny

Artikel 48~~29~~

Kommittéförfarande

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

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel ⇐ 4 i förordning (EU) nr 182/2011 ⇐ ~~3 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.~~

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel ⇐ 5 i förordning (EU) nr 182/2011 ⇐ ~~5 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.~~

↓ ny

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

↓ 2008/57/EG

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

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

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

Artikel 30

Kompletterande uppgifter

~~1. Kommissionen får förelägga kommittén alla frågor som rör genomförandet av detta direktiv.~~

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

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

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

↓ 2008/57/EG

⇒ ny

Artikel 49~~37~~

Motivering

Beslut som fattas i enlighet med detta direktiv och som avser bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning, kontroll av delsystem i järnvägssystemet samt beslut som fattas i enlighet med artiklarna ~~67~~, ~~12~~, ~~1144~~ och ~~1619~~ ska motiveras noggrant. Besluten ska snarast delges den berörda parten med angivande av vilka möjligheter till överklagande som finns enligt den berörda medlemsstatens gällande lagstiftning och vilka tidsfrister som gäller för dessa överklaganden.

Artikel 50~~39~~

Rapporter och information

1. Kommissionen ska vart tredje år och första gången ⇒ tre år efter offentliggörandet av detta direktiv ⇐ ~~den 19 juli 2011~~ överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om de framsteg som gjorts beträffande driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet. Denna rapport ska även innehålla en analys av de fall som avses i artikel ~~79~~ ⇒ och av tillämpningen av kapitel V ⇐ .

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

~~32.~~ Byrån ska utarbeta och regelbundet uppdatera ett hjälpmedel som, på en medlemsstats eller kommissionens begäran, kan ge ☒ en översikt över ☒ ~~konkret information om~~ nivån beträffande driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet. Till detta hjälpmedel ska uppgifterna i de register som avses i kapitel VII artiklarna 33, 34 och 35 användas.

Artikel 51

Övergångsordning för ibruktagande av fordon

1. Medlemsstaterna får fortsätta att tillämpa bestämmelserna i kapitel V i direktiv 2008/57/EG till och med den [två år efter ikraftträdandet].
2. Godkännanden att ta fordon i bruk som beviljats enligt punkt 1, inbegripet godkännanden som beviljats med stöd av internationella avtal, framför allt RIC (*Regolamento Internazionale Carrozze*) och RIV (*Regolamento Internazionale Veicoli*), ska fortsätta att gälla på de villkor de ursprungligen beviljats.
3. Fordon som godkänts för ibruktagande enligt punkterna 1 och 2 måste erhålla ett godkännande för utsläppande av fordon på marknaden för att få användas på ett eller flera nät som inte omfattas av deras godkännande. Ibruktagandet på dessa nya nät omfattas av bestämmelserna i artikel 21.

Artikel 52

Andra övergångsbestämmelser

Bilagorna IV, V, VI, VII och IX till direktiv 2008/57/EG ska tillämpas fram till dagen för ikraftträdandet av motsvarande genomförandeakter som avses i artiklarna 8.2, 14.8, 15.7 och 7.3 i detta direktiv.

Artikel 53

Rekommendationer och yttranden från byrån

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

Artikel ~~54~~^{54a}

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa ~~artikel 1, artikel 2, artikel 4.2, artikel 5.2, 5.5, 5.6 och 5.8, artikel 6.1, 6.2, 6.3, 6.9, och 6.10, artiklarna 7, 8 och 9, artikel 11.4 och 11.5, artikel 12, artikel 13.5, artiklarna 15, 16 och 17, artikel 18.1, 18.2, 18.4 och 18.5, artikel 19.3, artiklarna 20–27, artikel 28.4 och 28.6, artiklarna 32–35 samt bilagorna I–IX~~ ⇒ artikel 1, artikel 2, artikel 7.1–7.4, artikel 11.1, artikel 13, artikel 14.1–14.7, artikel 15.1–15.6, artiklarna 17–21, artikel 22.3–22.7, artiklarna 23–36, artikel 37.2, artikel 38, artikel 39, artiklarna 41–43, artikel 45.1–45.5, artikel 51 samt bilagorna I–III ⇐ senast ⇒ [två år efter dagen för ikraftträdandet] ⇐ ~~den 19 juli 2010~~. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen ⇒ tillsammans med en jämförelsetabell över dessa bestämmelser och detta direktiv. Jämförelsetabellerna behövs för

att göra det möjligt för alla berörda aktörer att klart identifiera relevanta bestämmelser som är tillämpliga på nationell nivå för genomförandet av detta direktiv. ⇐

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

↓ 2008/57/EG

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

↓ 2008/57/EG (anpassad)

~~23.~~ Skyldigheterna att införliva och genomföra ☒ artikel 13, artikel 14.1–14.7, artikel 15.1–15.6, artiklarna 17–21, artikel 42, artikel 43, artikel 45.1–45.5 och artikel 51 ☒ ~~kapitel IV, V, VII och VIII~~ i detta direktiv ska inte gälla Republiken Cypern och Republiken Malta, så länge som inget järnvägssystem upprättats på deras territorium.

↓ 2008/57/EG (anpassad)

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

Artikel ~~55~~40

Upphävande

↓ 2008/57/EG (anpassad)
⇒ ny

Direktiv ~~96/48/EG och 2001/16/EG~~ 2008/57/EG ☒ , ändrat genom de direktiv som anges i del A i bilaga IV, ☒ ska upphöra att gälla med verkan från och med den ⇒ [två år efter dagen för ikraftträdandet], ⇐ ~~19 juli 2010 dock~~ utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter ~~vad när det gäller avser de tidsfrister för införlivande i nationell lagstiftning och för tillämpning av dessa direktiven~~ ☒ som anges i del B i bilaga IV ☒ .

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

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

Artikel ~~56~~41

Ikraftträdande

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

↓ ny

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

↓ 2008/57/EG

Artikel 57~~42~~

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar
Ordförande*

*På rådets vägnar
Ordförande*

BILAGA I

⇒ Delar i unionens järnvägssystem ⇐ TILLÄMPNINGSSOMRÅDE

~~1. DET TRANSEUROPEISKA JÄRNVÄGSSYSTEMET FÖR KONVENTIONELL TRAFIK~~

1.1. ~~Järnvägsnät~~

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

I enlighet med detta direktiv ☒ ska ☒ ~~få~~ ☒ unionens ☒ järnvägsnätet ☒ omfatta följande ☒ ~~delar in i följande kategorier:~~

- ☒ Linjer som särskilt konstruerats för höghastighetstrafik och som utrustats för hastigheter som i allmänhet uppgår till 250 km/tim eller däröver. ☒
- ☒ Linjer som särskilt byggts om för höghastighetstrafik och som utrustats för hastigheter på cirka 200 km/tim. ☒
- ☒ Linjer som särskilt byggts om för höghastighetstrafik, med en specifik karaktär till följd av topografi, höjdskillnader eller stadsbebyggelse som gör att hastigheten måste anpassas från fall till fall. Denna kategori omfattar linjer som utgör förbindelser mellan höghastighetsjärnvägsnät och konventionella järnvägsnät, genomgångsspår på stationer, spår för tillträde till terminaler, lokstallar etc., vilka trafikeras med konventionell hastighet av rullande materiel avsedd för höghastighetstrafik. ☒
- ☒ Konventionella ☒ ~~linjer~~ avsedda för persontrafik.
- ☒ Konventionella ☒ ~~linjer~~ avsedda för blandad trafik (person- och godstrafik).
- ☒ Konventionella ☒ ~~linjer~~ ☒ avsedda ☒ ~~särskilt utformade eller ombyggda~~ för godstrafik.

- Knutpunkter för persontrafik.
- Knutpunkter för godstrafik, inklusive intermodala terminaler.
- Linjer som sammanbinder de uppräknade delarna.

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

4.2. Fordon

↓ 2008/57/EG

⇒ ny

⇒ Enligt detta direktiv ska unionsfordon ~~Det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik ska~~ omfatta alla fordon som kan förväntas trafikera hela eller delar av ~~det transeuropeiska järnvägsnätet för konventionell trafik~~ ⇒ unionens nät ⇐ , bland annat

↓ ny

- lok och passagerarfordon, inbegripet dragfordon med el- eller förbränningsmotordrift, motorvagnståg med el- eller förbränningsmotordrift för persontrafik, personvagnar,
- godsvagnar, inbegripet fordon utformade för transport av lastbilar,
- specialfordon, exempelvis arbetsfordon.

Var och en av kategorierna ovan kan delas in i

- fordon för internationell användning,
- fordon för nationell användning.

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

↓ 2008/57/EG

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

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

~~motorvagnståg med el- eller förbränningsmotordrift,~~

~~dragfordon med el- eller förbränningsmotordrift,~~

~~personvagnar,~~

~~godsvagnar, inbegripet fordon utformade för transport av lastbilar.~~

~~Mobil utrustning för uppbyggnad och underhåll av järnvägsinfrastruktur kan ingå.~~

~~Var och en av kategorierna ovan kan delas in i~~

~~fordon för internationell användning,~~

~~fordon för nationell användning.~~

~~In the case of vehicles designed to operate with a maximum speed lower than 200 km/h and likely to operate on high speed lines, the TSIs shall specify the requirements to ensure the safe operation of these vehicles on high speed lines.~~

2. DET TRANSEUROPEISKA JÄRNVÄGSSYSTEMET FÖR HÖGHASTIGHETSTRAFIK

2.1. Järnvägsnät

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

Järnvägslinjer för höghastighetstrafik omfattar

- linjer som särskilt konstruerats för höghastighetstrafik och som utrustats för hastigheter på i allmänhet 250 km/tim eller däröver,
- linjer som särskilt byggts om för höghastighetstrafik och som utrustats för hastigheter på cirka 200 km/tim,
- linjer som särskilt byggts om för höghastighetstrafik och som har en specifik karaktär till följd av topografi, höjdskillnader eller stadsbebyggelse, där hastigheten måste anpassas från fall till fall. Denna kategori omfattar också linjer som utgör förbindelser mellan höghastighetsjärnvägsnät och konventionella järnvägsnät, genomgångsspår på stationer, spår för tillträde till terminaler, lokstallar etc., vilka trafikeras med konventionell hastighet av höghastighetståg.

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

2.2. Fordon

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

- med en hastighet på minst 250 km/tim på de linjer som särskilt anläggs för höghastighetstrafik, samtidigt som det under lämpliga förhållanden ska vara möjligt att uppnå hastigheter på över 300 km/tim, eller
- med en hastighet på omkring 200 km/tim på linjerna i punkt 2.1 vid kompatibilitet med dessa linjers prestanda.

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

3. KOMPATIBILITET HOS JÄRNVÄGSSYSTEMET

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

4. UTVIDGNING AV TILLÄMPNINGSOMRÅDET

4.1. Underkategorier av järnvägsnät och fordon

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

4.2. Kostnadsskydd

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

— Kostnaden för den föreslagna åtgärden.

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

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

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

— Miljöfördelar genom tekniska förbättringar av järnvägssystemet.

— Ökad driftssäkerhet.

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

BILAGA II

DELSYSTEM

1. Förteckning över delsystemen

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

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

2. Beskrivning av delsystemen

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

2.1. Infrastruktur

Spår, spårväxlar, konstbyggnader (broar, tunnlar m.m.), ☒ järnvägsrelaterade stationskomponenter (inbegripet ingångar, plattformar, tillfartsanordningar, serviceområden, toaletter och informationssystem, liksom tillhörande hjälpmedel för att främja tillgängligheten för personer med nedsatt rörlighet och personer med funktionsnedsättning) ☒ ~~infrastruktur vid stationer (plattformar och lastkajer, tillfartsanordningar inbegripet för rörelsehindrades behov m.m.)~~ samt säkerhets- och skyddsutrustning.

2.2. Energi

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

2.3. Markbaserad trafikstyrning och signalering

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

2.4. Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering

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

2.5. Drift och trafikledning

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

De yrkeskvalifikationer som kan krävas för ⇒ alla typer av järnvägstjänster ⇐ ~~gränsöverskridande trafik.~~

2.6. Telematikapplikationer

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

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

2.7. Rullande materiel

Strukturen, styr- och kontrollsystem för all tågutrustning, strömvtagarsystem, drivsystem och energiomvandlingssystem, fordonsbaserad utrustning för mätning av strömförbrukning, bromssystem, koppel, löpverk (boggier, axlar) och hjulupphängning, dörrar, gränssnitt mellan människa och maskin (förare, tågpersonal, passagerare inbegripet ☒ hjälpmedel för att främja tillgängligheten ☒ för ☒ personer med nedsatt rörlighet ☒ ~~rörelsehinder~~ ~~behov~~ ☒ och för personer med funktionsnedsättning ☒), aktiva eller passiva säkerhetsanordningar, anordningar som krävs för passagerarnas och tågpersonalens hälsa.

2.8. Underhåll

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

BILAGA III

VÄSENTLIGA KRAV

1. ALLMÄNNA KRAV

1.1. Säkerhet

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

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

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

1.1.4. Fasta installationer och rullande materiel ska utformas och material för dessa väljas på ett sådant sätt att uppkomst, spridning och följderna av eld och rök begränsas i händelse av brand.

1.1.5. Anordningar som är avsedda att hanteras av användarna ska vara så utformade att de är ofarliga att använda och inte medför någon hälso- eller säkerhetsrisk för användarna vid en förutsägbar användning, även i strid med anvisningarna.

1.2. Tillförlitlighet och tillgänglighet

Övervakning och underhåll av fasta eller rörliga komponenter som ingår i tågtrafiken ska organiseras, genomföras och kvantifieras på så sätt att komponenternas funktionsduglighet bibehålls under specificerade förhållanden.

1.3. Hälsa

1.3.1. Material som genom det sätt de används på kan komma att innebära en hälsofara för de personer som utsätts för dem får inte användas i tågen eller i järnvägsinfrastrukturen.

1.3.2. Materialen ska väljas, iordningställas och användas på så sätt att utsläpp av rök eller gaser som är skadliga och farliga begränsas, särskilt i händelse av brand.

1.4. Miljöskydd

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

1.4.2. De material som används i tågen och i infrastrukturen får inte medföra utsläpp av rök eller gaser som är skadliga och farliga för miljön, särskilt i händelse av brand.

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

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

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

1.5. Teknisk kompatibilitet

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

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

2. SÄRSKILDA KRAV FÖR VARJE DELSYSTEM

2.1. Infrastruktur

2.1.1. Säkerhet

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

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

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

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

2.2. Energi

2.2.1. Säkerhet

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

2.2.2. Miljöskydd

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

2.2.3. Teknisk kompatibilitet

Försörjningssystemen för elenergi eller bränsle ska

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

2.3. Trafikstyrning och signalering

2.3.1. Säkerhet

Anläggningar och åtgärder för trafikstyrning och signalering ska möjliggöra tågtrafik med en säkerhetsnivå som motsvarar de mål som fastställts för järnvägsnätet. Systemen för trafikstyrning och signalering bör medge fortsatt säker trafik för tåg med tillstånd att framföras under särskilda försämrade omständigheter.

2.3.2. Teknisk kompatibilitet

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

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

2.4. Rullande materiel

2.4.1. Säkerhet

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

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

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

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

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

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

Det ska finnas tydligt markerade nödutgångar.

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

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

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

2.4.2. Tillförlitlighet och tillgänglighet

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

2.4.3. Teknisk kompatibilitet

Den elektriska utrustningen ska vara kompatibel med installationerna för trafikstyrning och signalering.

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

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

2.4.4. Kontroll

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

2.5. Underhåll

2.5.1. Hälsa och säkerhet

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

2.5.2. Miljöskydd

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

2.5.3. Teknisk kompatibilitet

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

2.6. Drift och trafikledning

2.6.1. Säkerhet

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

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

2.6.2. Tillförlitlighet och tillgänglighet

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

2.6.3. Teknisk kompatibilitet

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

2.7. Telematikapplikationer för person- och godstrafik

2.7.1. Teknisk kompatibilitet

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

När det gäller dessa applikationer måste följande uppnås:

- Databaser, programvara och dataöverföringsprotokoll ska utarbetas för största möjliga datautbyte mellan de olika applikationerna och mellan operatörerna, men utbytet ska inte omfatta konfidentiella handelsdata.
- Användarna måste enkelt kunna få tillgång till information.

2.7.2. Tillförlitlighet och tillgänglighet

Användning, handhavande, uppdatering och underhåll av databaserna, programvaran och dataöverföringsprotokollen måste garantera högsta möjliga effektivitet och kvalitet.

2.7.3. Hälsa

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

2.7.4. Säkerhet

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

BILAGA IV

EG-FÖRSÄKRAN OM ÖVERENSSTÄMMELSE OCH LÄMPLIGHET FÖR ANVÄNDNING AV DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER

1. DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER

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

1.1. Komponenter med flera användningsområden

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

1.2. Komponenter med flera användningsområden och särskilda egenskaper

Dessa komponenter är inte i sig specifika för järnvägssystemet, men de måste uppvisa specifika prestanda om de ska användas för järnvägsändamål.

1.3. Särskilda komponenter

Dessa komponenter är särskilt avsedda för användning i järnvägssystem.

2. TILLÄMPNINGSGOMRÅDE

EG-försäkran avser

ett eller flera anmälda organs bedömning av om en driftskompatibilitetskomponent i sig överensstämmer med de tekniska specifikationerna, eller

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

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

3. EG-FÖRSÄKRANS INNEHÅLL

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

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

Hänvisningar till direktivet.

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

Beskrivning av driftskompatibilitetskomponenten (märke, typ osv.).

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

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

~~Namn på och adress till de anmällda organ som medverkat i förfarandet för överensstämmelse eller lämplighet för användning, provningsintygets datum och, i förekommande fall, giltighetstid och giltighetsvillkor.~~

~~I förekommande fall, hänvisning till de europeiska specifikationerna.~~

~~Uppgifter om den som av tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombud bemyndigats att sluta avtal med bindande verkan.~~

BILAGA V

KONTROLLFÖRKLARINGAR FÖR DELSYSTEM

1. EG-kontrollförklaringar för delsystem

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

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

~~Hänvisningar till direktivet.~~

- ~~– Namn på och adress till den upphandlande enheten eller tillverkaren, eller dess i Europeiska unionen etablerade behöriga ombud. (Firmanamn och fullständig adress ska uppges. Om det är fråga om ett behörigt ombud ska den upphandlande enhetens eller tillverkarens firmanamn också uppges.)~~

~~Kortfattad beskrivning av delsystemet.~~

~~Namn och adress för det anmälda organ som utfört det EG-kontrollförfarande som avses i artikel 18.~~

~~Hänvisningar till dokumenten i det tekniska underlaget.~~

~~Alla relevanta, tillfälliga eller slutliga bestämmelser som delsystemet ska uppfylla, särskilt sådana som gäller eventuella begränsningar av eller villkor för driften.~~

- ~~– Om EG-förklaringen är tillfällig ska giltighetstid anges.~~

~~Uppgifter om undertecknaren.~~

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

2. Kontrollförklaringar för delsystem när nationella bestämmelser är tillämpliga

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

BILAGA VI

KONTROLLFÖRFARANDE FÖR DELSYSTEM

1. ALLMÄNNA PRINCIPER

Kontrollförfarandet för ett delsystem omfattar kontroll och intygande av att ett delsystem har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att delsystemet uppfyller de väsentliga krav som gäller för det, och kan godkännas för att tas i bruk.

2. EG-KONTROLLFÖRFARANDE

2.1. Inledning

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

överensstämmer med relevanta TSD:er,

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

2.2. Delar av delsystemet och etapper i förfarandet

2.2.1 Mellanliggande kontrollintyg

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

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

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

2.2.2 Delar av delsystemet

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

2.2.3 Etapper i kontrollförfarandet

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

Den allmänna utformningen.

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

Slutlig provning.

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

2.3. Kontrollintyg

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

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

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

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

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

- kontrollera den slutliga provningen av delsystemet som helhet.

2.4. Tekniskt underlag

Det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen ska innehålla

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

- en förteckning över driftskompatibilitetskomponenter som avses i artikel 5.3 d och som ingår i delsystemet;

- kopior av de EG-försäkringar om överensstämmelse eller lämplighet för användning som ska vara utfärdade för ovannämnda komponenter i enlighet med bestämmelserna i artikel 13 i direktivet, vid behov åtföljda av tillhörande beräkningar och av en kopia av de provnings- och undersökningsprotokoll som upprättats av de anmälda organen på grundval av gemensamma tekniska specifikationer;

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

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

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

~~Om det krävs en säker integrering enligt kommissionens förordning 352/2009/EG³¹ ska den sökande se till att det tekniska underlaget innehåller bedömarens rapport om de gemensamma säkerhetsmetoderna för riskbedömning enligt artikel 6.3 i direktiv 2004/49/EG.~~

~~2.5. Övervakning~~

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

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

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

~~2.5.4. Det anmälda organet får också avlägga oanmälda besök på byggarbetsplatsen eller i tillverkningsanläggningarna. Vid dessa besök får det anmälda organet göra fullständiga eller partiella kontroller. Organet ska överlämna en inspektionsrapport och i förekommande fall en kontrollrapport till de parter som ansvarar för utförandet.~~

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

~~2.6. Deponering~~

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

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

~~2.7. Offentliggörande~~

~~Varje anmält organ ska regelbundet offentliggöra relevant information om~~

~~ansökningar om EG-kontroll och mellanliggande kontroll,~~

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

~~utfärdade eller avvisade mellanliggande EG-kontrollintyg,~~

³¹ EUT L 108, 22.4.2009, s. 4.

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

~~utfärdade eller avvisade EG-kontrollintyg.~~

2.8. Språk

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

3. KONTROLLFÖRFARANDE NÄR NATIONELLA BESTÄMMELSER ÄR TILLÄMPLIGA

3.1. Inledning

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

3.2. Kontrollintyg

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

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

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

3.3. Tekniskt underlag

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

BILAGA VII

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

1. Förteckning över parametrar

1.1. Allmän dokumentation

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

1.2. Strukturer och mekaniska delar

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

1.3. Samverkan mellan fordon och bana samt fordonsprofiler

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

1.4. Bromssystem

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

1.5. Passagerarrelaterade komponenter

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

1.6. Miljövillkor och aerodynamiska effekter

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

1.7. Externa varningssignaler, märkning, programvarufunktioner och integritetskrav för programvara

~~Externa varningssignaler, märkningar, programvarufunktioner och programvaruintegritet, t.ex. säkerhetsrelaterade funktioner som påverkar tågets beteende, inklusive "tågbusen"~~

1.8. Energiförsörjnings- och styrsystem ombord

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

~~1.9. Utrustning, gränssnitt och miljöer som berör personal~~

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

~~1.10. Brandsäkerhet och evakuering~~

~~1.11. Service~~

~~Ombordbaserade utrustningar och gränssnitt för serviceändamål~~

~~1.12. Trafikstyrning och signalering ombord~~

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

~~1.13. Specifika driftskrav~~

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

~~1.14. Godsrelaterade komponenter~~

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

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

↓ 2008/57/EG

~~2. Klassificering av föreskrifter~~

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

~~Grupp A~~

~~Grupp A omfattar~~

~~internationella normer,~~

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

~~Grupp B~~

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

~~Grupp C~~

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

BILAGA VII

MINIMIKRITERIER SOM MEDLEMSSTATERNA SKA BEAKTA NÄR DE ANMÄLER ORGAN

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

2. Organet och den personal som ansvarar för inspektionen ska utföra sitt kontrollarbete med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kompetens och stå fria från alla påtryckningar och incitament, bland annat av ekonomisk art, som skulle kunna påverka bedömningen eller inspektionsresultaten, särskilt från personer eller grupper av personer som berörs av kontrollresultaten.

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

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

4. Den personal som ansvarar för kontrollerna ska ha

~~— god teknisk yrkesutbildning,~~

~~— tillräckliga kunskaper om föreskrifterna för de kontroller som den utför och tillräcklig erfarenhet av sådana kontroller,~~

~~— erforderlig förmåga att utforma de intyg, protokoll och rapporter som utgör dokumentationen för de utförda kontrollerna.~~

5. Kontrollpersonalens oberoende måste garanteras. Den anställdes ersättning får inte vara knuten till antalet genomförda kontroller eller till kontrollresultaten.

6. Organet ska teckna en ansvarsförsäkring om inte detta ansvar enligt nationell rätt täcks av staten eller kontrollerna utförs direkt av medlemsstaten.

7. Organets personal har tystnadsplikt beträffande allt som den får kännedom om under utövandet av sina funktioner (förutom gentemot de behöriga administrativa myndigheternas organ som utreder olyckor i den stat i vilken den utövar sin verksamhet samt organ som utreder olyckor med ansvar för utredning av olyckor orsakade av fel i kontrollerade driftskompatibilitetskomponenter eller delsystem) i samband med genomförandet av detta direktiv eller nationell lagstiftning för direktivets tillämpning.

↓ 2008/57/EG

BILAGA IX

UNDERLAG FÖR BEGÄRAN OM UNDANTAG

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

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

~~b) Ett underlag, bifogat skrivelsen, som omfattar åtminstone följande:~~

~~En beskrivning av arbeten, varor och tjänster som omfattas av undantaget, med uppgifter om viktiga datum, geografisk belägenhet samt funktionellt och tekniskt område.~~

~~En exakt hänvisning till de TSD:er (eller delar av dessa) för vilka ett undantag begärs.~~

~~En exakt hänvisning till och närmare upplysningar om alternativa bestämmelser som kommer att tillämpas.~~

~~Vid begäran enligt artikel 7.1 a: bestyrkande av att projektet är långt framskridet.~~

~~Motiveringen till undantaget, med de viktigaste skälen av teknisk, ekonomisk, kommersiell, driftsmässig och/eller administrativ natur.~~

~~Annan information som motiverar begäran om undantag.~~

- ~~– En beskrivning av de åtgärder som medlemsstaten föreslår att vidta för att uppnå slutlig driftskompatibilitet hos projektet. Denna beskrivning krävs inte för mindre undantag.~~

~~Handlingarna måste tillhandahållas både i pappersform och i elektronisk form så att de kan distribueras till kommitténs medlemmar.~~

BILAGA IVX

DEL A

Upphävda direktiv

☒ och ändringar av det i kronologisk ordning ☒

(enligt artikel ~~55~~40)

Direktiv 96/48/EG ☒ 2008/57/EG ☒	☒ (EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.) ☒
Direktiv 2001/16/EG ☒ 2009/131/EG ☒	☒ (EUT L 273, 17.10.2009, s. 12.) ☒
Direktiv 2004/49/EG ☒ 2011/18/EU ☒	endast artikel 14 ☒ (EUT L 57, 2.3.2011, s. 21.) ☒

DEL B

Tidsfrister för införlivande i nationell lagstiftning

(enligt artikel ~~55~~40)

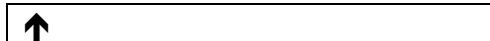
Direktiv	Sista dag för införlivande
96/48/EG ☒ 2008/57/EG ☒	9 april 1999 ☒ 19 juli 2010 ☒
2001/16/EG ☒ 2009/131/EG ☒	20 april 2003 ☒ 19 juli 2010 ☒
2004/49/EG ☒ 2011/18/EU ☒	30 april 2006 ☒ 31 december 2011 ☒

BILAGA XI
JÄMFÖRELSETABELL

Direktiv 96/48/EG	Direktiv 2001/16/EG	Detta direktiv
Artikel 1.1	Artikel 1.1	Artikel 1.1
Artikel 1.2	Artikel 1.2	Artikel 1.2
—	—	Artikel 1.3
—	Artikel 1.3	Artikel 1.4
Artikel 2, inledningsfrasen	Artikel 2, inledningsfrasen	Artikel 2, inledningsfrasen
Artikel 2 a 1	Artikel 2 a 1	Artikel 2 a b och 2 e m
—	—	Artikel 2 c och 2 d
Artikel 2 n	Artikel 2 m	Artikel 2 n
Artikel 2 o	Artikel 2 n	Artikel 2 o
Artikel 2 m	Artikel 2 o	Artikel 2 p
Artikel 2 p	Artikel 2 p	Artikel 2 q
—	—	Artikel 2 r z
Artiklarna 3, 4 och 5	Artiklarna 3, 4 och 5	Artiklarna 3, 4 och 5.1–5.5
Artikel 5.6	Artikel 5.7	Artikel 5.7
—	—	Artikel 5.6
—	—	Artikel 5.8
Artikel 6.1–6.8	Artikel 6.1–6.8	Artikel 6.1–6.8
—	—	Artikel 6.9–6.10
—	—	Artikel 7 och 8
Artikel 7	Artikel 7	Artikel 9
Artikel 8	Artikel 8	Artikel 10.1
Artikel 9	Artikel 9	Artikel 10.2
Artikel 10.1–10.3	Artikel 10.1–10.3	Artikel 11.1–11.3

—	Artikel 10.6	Artikel 11.4
—	—	Artikel 11.5
Artiklarna 11–13	Artiklarna 11–13	Artiklarna 12–14
Artikel 14.1 och 14.2	Artikel 14.1 och 14.2	Artikel 15.1 och 15.2
Artikel 14.3	Artikel 14.3	Artikel 20
Artikel 14.4 och 14.5	Artikel 14.4 och 14.5	Artikel 33
—	—	Artikel 15.2 och 15.3
Artiklarna 15–16	Artiklarna 15–16	Artiklarna 16–17
Artikel 16.3	Artikel 16.3	Artikel 17.3
—	—	—
Artikel 18.1–18.3	Artikel 18.1–18.3	Artikel 18.1–18.3
—	—	Artikel 18.4 och 18.5
Artikel 19	Artikel 19	Artikel 19
Artikel 20	Artikel 20	Artikel 28
—	—	Artiklarna 21–27
Artikel 21.1–21.3	Artikel 21.1–21.3	Artikel 29.1–29.3
—	—	Artikel 29.4–29.5
—	—	—
Artikel 21a.1	Artikel 22	Artikel 30.2
Artikel 21.4	Artikel 21.4	Artikel 30.4
Artikel 21a.2	Artikel 21a	Artikel 30.1
Artikel 21b	—	—
Artikel 21c	Artikel 21b	Artikel 30.3
Artikel 22	Artikel 26	Artikel 37
Artikel 22a	Artikel 24	Artiklarna 34 och 35
—	—	Artikel 32
—	Artikel 23	Artikel 31

—	Artikel 25	Artikel 36
Artikel 23	Artikel 27	Artikel 38
Artikel 24	Artikel 28	Artikel 39
—	—	Artikel 40
Artikel 25	Artikel 29	Artikel 41
Artikel 26	Artikel 30	Artikel 42
Bilagorna I–VI	Bilagorna I–VI	Bilagorna I–VI
—	—	Bilaga VII
Bilaga VII	Bilaga VII	Bilaga VIII
—	—	Bilagorna IX–XI



BILAGA V
JÄMFÖRELSETABELL

Direktiv 2008/57/EG	Detta direktiv
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 a–z	Artikel 2.1–2.24
-----	Artikel 2.25–2.41
Artikel 3	-----
Artikel 4	Artikel 3
Artikel 5.1–5.3 g	Artikel 4.1–4.3 g
-----	Artikel 4.3 h och i
Artikel 5.4–5.8	Artikel 4.4–4.8
Artikel 6	Artikel 5

Artikel 7	Artikel 6
Artikel 8	-----
Artikel 9	Artikel 7
Artikel 10	Artikel 8
Artikel 11	Artikel 9
Artikel 12	-----
Artikel 13	Artikel 10
Artikel 14	Artikel 11
Artikel 15.1	Artiklarna 18.3 och 19.2
Artikel 15.2 och 15.3	-----
Artikel 16	Artikel 12
Artikel 17	Artiklarna 13 och 14
Artikel 18	Artikel 15
Artikel 19	Artikel 16
-----	Artikel 17
-----	Artikel 18 (utom 18.3)
-----	Artiklarna 19 och 20
Artikel 20	-----
Artikel 21	Artikel 21
Artiklarna 22–25	-----
Artikel 26	Artikel 22

Artikel 27	Artikel 14.8
Artikel 28 och bilaga VIII	Artiklarna 23–41
Artikel 29	Artikel 48
Artiklarna 30 och 31	-----
Artikel 32	Artikel 42
Artikel 33	Artikel 43
Artikel 34	Artikel 44
Artikel 35	Artikel 45
Artikel 36	-----
-----	Artiklarna 46 och 47
Artikel 37	Artikel 49
Artikel 38	Artikel 54
Artikel 39	Artikel 50
-----	Artiklarna 51 och 52
-----	Artikel 53
Artikel 40	Artikel 55
Artikel 41	Artikel 56
Artikel 42	Artikel 57
Bilagorna I–III	Bilagorna I–III
Bilaga IV	Artikel 8.2
Bilagorna V och VI	Artikel 15.7

Bilaga VII	Artikel 14.8
Bilaga VIII	Artiklarna 27, 28 och 29
Bilaga IX	Artikel 7.3
Bilaga X	Bilaga IV
Bilaga XI	Bilaga V