

Kommittédirektiv

Utredning om järnvägssektorns organisation
m.m.

Dir.
2001:48

Beslut vid regeringssammanträde: 2001-05-31.

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare tillkallas för att göra en bred översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn. Uppdraget kan delas upp i två delar.

I den ena delen ingår att med utgångspunkt i konsumentintresset analysera möjliga utvecklingsvägar för såväl person- som godstrafiken på järnväg. Utredaren skall analysera olika modeller för en utvecklad konkurrens samt i sin slutliga bedömning förorda ett alternativ. I denna del av uppdraget ingår även att se över myndighetsstrukturen inom järnvägssektorn. Utredaren skall mot bakgrund av denna översyn ange förslag avseende såväl den övergripande organisationen av myndigheterna, som ansvarsfördelningen dem emellan. Utredningsuppdraget omfattar även Sveriges deltagande i vissa internationella organisationer.

I den andra delen av uppdraget ingår att i svensk rätt genomföra de nya regler inom området som på senare tid antagits inom Europeiska gemenskapen och på internationell nivå. Detta gäller såväl det så kallade järnvägspaketet och direktivet om driftskompatibilitet för transeuropeiska konventionella järnvägar, som den nya konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF). I denna del av uppdraget ingår också att göra en generell översyn av järnvägslagstiftningen för att modernisera denna och – om så bedöms erforderligt – anpassa den till regeringsformens bestämmelser om

normgivning. I samband därmed bör utredaren även lämna förslag till sådana ändringar som är lämpliga med hänsyn till vad som föreslagits avseende organisationen inom järnvägssektorn eller mot bakgrund av att ovannämnda regleringar genomförts.

De båda delarna av uppdraget kan inte ses som från varandra fristående delar utan är i grunden starkt integrerade. Målsättningen skall vara att skapa ett robust regelverk som är anpassat till dagens politiska situation både i Sverige och inom EU och som samtidigt ger utrymme för utveckling av järnvägssektorn.

Utredaren skall senast den 20 december 2001 lämna förslag om hur Sverige skall vara representerat i olika internationella organisationer. Vid samma tidpunkt skall förslag lämnas om vilken organisation som skall ansvara för vagnregistret och vagncertifieringen. Utredaren skall vidare föreslå författningsändringar med anledning av genomförandet av direktiven i järnvägspaketet samt direktivet om driftskompatibilitet för transeuropeiska konventionella järnvägar.

Övriga delar av uppdraget skall redovisas senast den 15 mars 2003.

Bakgrund

I 1998 års transportpolitiska beslut (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:226) lades transportpolitikens långsiktiga inriktning fast. Det övergripande målet definierades som att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet. Vidare angavs ett antal principer och riktlinjer som skall ligga till grund för transportpolitiken, bl.a. att en ökad samverkan mellan olika transportmedel och trafikslag skall förenas med en effektiv konkurrens mellan olika trafikutövare och transportlösningar. Vidare konstaterades att väl fungerande järnvägstransporter är en viktig förutsättning för att tillgodose näringslivets behov av långväga transporter och för effektiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik.

I det transportpolitiska beslutet lades även en långsiktig strategi för EU-samarbetet på transportområdet fast. Strategin innebär att Sverige skall verka för en aktiv transportpolitik på gemenskapsnivå för att främja en stark integrering av det europeiska transportsystemet.

I regeringens proposition Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. som riksdagen beslutade om i juni 2000, konstaterades att den positiva utveckling tågresandet haft skulle stimuleras ytterligare (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238). För att persontrafiken på järnväg skall kunna fortsätta sin positiva utveckling är det nödvändigt att tågtrafiken även i fortsättningen är konkurrenskraftig till pris och kvalitet samt ökar sin kundorientering. I propositionen angavs att en effektiv konkurrens mellan olika trafikutövare och transportlösningar i grunden är ett verkningsfullt medel för att skapa ett transportsystem som effektivare och bättre uppfyller kundernas krav och behov. Samtidigt betonades att det finns skäl att utveckla persontrafiken på järnväg successivt och under kontrollerade former.

Sverige har aktivt verkat för att direktiven inom det s.k. järnvägspaketet och att direktiv för driftskompatibilitet för såväl höghastighetståg som konventionella tåg på TEN-järnvägarna skall antas. Detta är en följd av den ökade internationaliseringen av järnvägstrafiken och ligger i linje med den internationella strategin i det transportpolitiska beslutet. Sverige har vidare varit pådrivande i den process som resulterade i en revidering av COTIF.

Utvecklingen inom järnvägssektorn

Järnvägssektorn har under de senaste ca 15 åren förändrats genom reformer såväl i Sverige och i andra länder som på EU-nivå. Förändringarna syftar till att på olika sätt lösa två av järnvägens grundproblem – en alltför ensidig nationell inriktning respektive bristande konsument- och marknadsorientering.

Järnvägen i Europa har av historiska skäl kommit att utvecklas mot att betjäna nationella transportmarknader. Järnvägens organisationsformer, normer och kultur liksom dess infrastruktur har förstärkt detta mönster. Järnvägen har därför haft svårt att anpassa sig till framväxten av den inre marknaden och de ändrade produktions- och transportmönster denna medfört.

Järnvägen har också haft svårt att anpassa sig till de allt högre och mer diversifierade krav transportmarknadens kunder i dag ställer på transporttjänster. Detta gäller för både godstransportmarknaden och marknaden för persontrafik. Järnvägen har av såväl tekniska som historiska skäl ett produktionsorienterat sätt att organisera och producera sina tjänster.

Sammantaget har järnvägens nationella inriktning samt dess produktionsorienterade organisation bidragit till en avsevärt minskad konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag, vilket har medfört minskande marknadsandelar, särskilt på godstransportmarknaden.

Nationella bestämmelser

De viktigaste författningarna på området är följande

- lagen (1995:1649) om byggande av järnväg,
- förordningen (1995:1652) om byggande av järnväg,
- järnvägstrafiklagen (1985:192),
- lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik,
- miljöbalken (1998:808) (Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. vid byggande av järnväg m.m.),
- järnvägssäkerhetslagen (1990:1157),
- förordningen (1996:734) om statens spåranläggningar,
- lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet,
- förordningen (1997:757) om tilldelning av spårkapacitet,
- lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg,
- förordningen (2000:1339) om järnvägssystem för höghastighetståg,
- förordningen (1998:1827) om avgifter för trafik på statens spåranläggningar.

Förändringar i EG:s regelverk

I syfte att förnya, vitalisera och harmonisera den europeiska järnvägssektorn föreslog EG-kommissionen år 1998 att direktiven 91/440/EEG om utveckling av gemenskapens järnvägar och 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag skulle förtydligas samt att direktiv 95/19/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av banavgifter och utfärdande av säkerhetsintyg skulle ersättas av nya, betydligt mer precisa direktiv. Kommissionens förslag behandlades i rådet och Europaparlamentet under arbetsnamnet "järnvägspaketet". Efter ett omfattande förhandlingsarbete kunde följande tre direktiv slutligen antas.

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar ,
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag,
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg.

Enligt direktiv 2001/12/EG skall internationell godstrafik ha fritt tillträdet till spåret inom ett särskilt definierat transeuropeiskt nät för godstransporter på järnväg (TERFN). I övrigt syftar direktivet till att ge tydligare anvisningar och regler för den ekonomiska uppdelningen mellan operatörer och infrastrukturhållare. Härigenom skall insynen i dessa aktörers ekonomiska mellanhanden förbättras. Vidare kräver direktivet att vissa funktioner skiljs åt för att garantera en likvärdig och icke diskriminerande tillgång till infrastrukturen.

Genom direktiv 2001/13/EG utvidgas direktiv 95/18/EG till att gälla samtliga järnvägsföretag som etablerar sig i gemenskapen.

I direktiv 2001/14/EG finns bestämmelser som huvudsakligen fastställer principer för tilldelning av spårkapacitet och nivån på de banavgifter som får tas ut.

I Sverige leder genomförandet av de nya direktiven till att bl.a. Banverkets, Järnvägsinspektionens och Tågtrafikledningens roller i järnvägssystemet behöver ses över. Behovet av en mer genomgripande samlad översyn av organisation och lagstiftning inom järnvägsområdet blir därmed uppenbart.

Inom EU har vidare nyligen antagits Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg. Detta direktiv liknar till sin uppläggning det redan tidigare antagna s.k. höghastighetsdirektivet (direktiv 96/48/EG) som avser driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägsnätet för höghastighetståg. Direktivet om driftskompatibilitet avseende konventionella tåg skall vara genomfört i medlemsländerna senast den 20 april 2003.

Kommissionen planerar dessutom att lägga fram ett förslag till direktiv om järnvägssäkerhet vilket dels kan komma att ha inverkan

på hur säkerhetsansvariga myndighetsfunktioner skall vara organiserade, dels hur den styrande lagstiftningen skall vara utformad. Kommissionen har vidare aviserat att järnvägspaketet skall följas upp av ett andra paket med åtgärder syftande till vidgat marknadstillträde och/eller ökad konkurrens i trafikutövarledet. Dessa direktivförslag planeras att läggas fram senare under år 2001.

COTIF

COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviares) är en mellanstatlig konvention till vilken 39 stater i Europa, Nordafrika och Främre Asien är anslutna. Huvudsyftet bakom COTIF är att underlätta internationella järnvägstransporter genom att skapa en för alla konventionsstater gemensam transporträttslig grund för sådana transporter.

COTIF omfattar huvudsakligen regler rörande innehållet i transportavtal för internationella person- och godstransporter på järnväg. COTIF:s särskilda bilagor innehåller vidare regler rörande farligt gods, s.k. vagnrätt samt regler rörande frakt av containrar respektive expressgods.

COTIF reviderades sommaren 1999. Vid revisionen antogs ett ändringsprotokoll med sju bilagor. De sju bilagorna berör följande områden:

- transportavtal vid persontransporter,
- transportavtal vid godstransporter,
- transport av farligt gods,
- användning av privatvagnar,
- avtal om infrastrukturanvändning,
- validering/antagande av tekniska standarder/ normer,
- tekniskt godkännande av järnvägsmateriel för användning i internationell trafik.

Nyheterna i det reviderade COTIF rör främst att konventionens regler blir tillämpliga för alla transportavtal för internationella järnvägstransporter inom COTIF:s geografiska område. Under vissa villkor gäller COTIF:s regler också för järnvägstransporter mellan COTIF-stater och andra stater. Därutöver utökas COTIF med två nya bilagor som innehåller regler om dels antagande av tekniska normer/standarder för utformning/underhåll av järnvägsmateriel, dels tekniskt godkännande för användning av järnvägs-

materiel. I stället för att rättigheter och skyldigheter var knutna till det generella begreppet järnvägen, har de delats upp och knutits till järnvägsföretag, vagnägare, transportkunder, infrastrukturhållare osv.

1999 års ändringsprotokoll till COTIF undertecknades för Sveriges räkning den 4 juni 1999.

Behovet av en utredning

I 1998 års transportpolitiska beslut poängterade regeringen vikten av att främja en effektiv konkurrens mellan olika trafikutövare och transportlösningar. Transportlösningarna måste dessutom enligt beslutet kontinuerligt utvecklas så att de blir effektivare och bättre uppfyller konsumenternas krav och behov. För att främja en sådan utveckling och därigenom stärka järnvägssektorns effektivitet krävs ett regelverk som möjliggör och uppmuntrar en väl fungerande konkurrens. Den statliga persontrafikupphandlingen med trafikstart år 2000 visade att det finns en potential att utveckla järnvägstrafiken. Upphandlingen resulterade i att tre nya operatörer etablerade sig på marknaden. De nya operatörernas anbud visade i flera avseenden på ett nytänkande.

Samtidigt har övergången till de nya operatörerna inte varit oproblematisk. De allvarigaste störningarna förorsakades av att Sydvästen AB som övertog persontrafiken på Västkustbanan i januari 2000 ställde in betalningarna i juni 2000. Även problem med biljettförsäljning och biljettsamordning ledde till svårigheter för resenärerna.

Tågresandet har under de senaste åren haft en mycket positiv utveckling och kan komma att vända den långsiktigt negativa trenden avseende järnvägens totala marknadsandelar. Det förutsätter dock att tågtrafiken även fortsatt är konkurrenskraftig till pris och kvalitet samt ökar sin kundorientering. Regeringen anser att en effektiv konkurrens mellan olika trafikutövare och transportlösningar i grunden är ett verkningsfullt medel för att skapa ett transportsystem som effektivare och bättre uppfyller konsumenternas krav och behov. Den senaste tidens problem inom järnvägstrafiken pekar dock på att det finns skäl att utveckla persontrafiken på järnväg successivt och under kontrollerade former. Därför måste de önskvärda åtgärderna genomföras stegvis på både kort och lång sikt. Det är vidare viktigt att

konsumentintresset behandlas i det regelverk som skall styra kommande upphandlingar. I propositionen Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238) har regeringen därför föreslagit vissa åtgärder för att skapa stabilare förutsättningar för den av staten upphandlade trafiken.

Genomförandet av järnvägspaketets direktiv och driftskompatibilitetsdirektivet ställer krav på en översyn av organisationen och rollfördelningen mellan Tågtrafikledningen, Järnvägsinspektionen och Banverket. Utvecklingen mot flera operatörer ställer krav på regel- och övervakningssystem för fördelning av infrastrukturkapacitet. De olika banförvaltare som förekommer utöver Banverkets ställer krav på ändrade regelverk.

Utvecklingen mot ökad konkurrens i den nationella järnvägstrafiken samt den pågående utvecklingen inom EU mot en fortsatt internationalisering av järnvägstrafiken gör det angeläget med en total översyn av järnvägslagstiftningen. Inte minst är det av vikt att utreda hur SJ:s tidigare ansvar och befogenheter enligt de delar av UIC-regelverket som ej påverkas av EG-rätten eller COTIF skall hanteras i svensk rätt.

Sverige är part i COTIF. De ändringar som genomförts i konventionen vid 1999 års revision får anses angelägna och önskvärda från svensk ståndpunkt. Mot denna bakgrund bör Sverige ratificera ändringsprotokollet, inklusive dess bilagor, och i samband därmed genomföra dess bestämmelser i svensk rätt. Genomförandet kommer i huvudsak att beröra de lagar som berör internationella förhållanden. Det finns dock ett stort intresse av att samma regler gäller både internationellt och nationellt. Utgångspunkten bör därför vara att motsvarande ändringar görs i den nationella regleringen. Samtidigt kan det finnas särskilda intressen som motiverar särlösningar på nationell nivå.

Det finns ett stort antal internationella organisationer på järnvägsområdet, i vilka Sverige fram t.o.m. år 2000 varit representerat i huvudsak av Banverket och affärsverket SJ. Ett sådant exempel är internationella järnvägsunionen, UIC. I avsaknad av ett gemensamt europeiskt offentlighetsligt regelverk på framför allt den tekniska sidan har inom ramen för UIC ett omfattande civilrättsligt regelverk tagits fram. Ett medlemskap i UIC är i dag inte obligatoriskt, men i praktiken nödvändigt för att en gränsöverskridande trafik skall kunna bedrivas. I och med SJ:s bolagisering

måste frågan om hur Sverige skall vara officiellt representerat i UIC och andra organisationer lösas.

I driftskompatibilitetsdirektiven ingår bestämmelser om s.k. anmälda organ som bl.a. har till uppgift att bestämma huruvida tekniska specifikationer står i överensstämmelse med direktiven. Den tekniska kompetensen som behövs i ett sådant organ finns i dag i Train Tech Engineering Sweden AB (f.d. SJ:s maskindivision). När SJ bolagiserats finns det risk att denna kompetens skingras. Det är väsentligt för den svenska järnvägsmarknaden att det skapas garantier för att denna kompetens kan bibehållas inom landet för att möjliggöra etablering av ett eller flera anmälda organ.

Uppdraget

En särskild utredare tillkallas för att göra en bred översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn. Uppdraget kan delas upp i två delar. Den ena delen berör organisationen och konkurrensen inom järnvägssektorn. Den andra omfattar genomförande av ett antal EG-direktiv och COTIF samt dessutom en allmän översyn av järnvägslagstiftningen. De båda delarna kan dock inte ses som från varandra fristående delar utan är i grunden starkt integrerade. Målsättningen skall vara att skapa ett robust regelverk som är anpassat till dagens politiska situation både i Sverige och inom EU och som samtidigt ger utrymme för utveckling av järnvägssektorn.

Med hänsyn till de förändringar som beskrivits ovan samt vad som anges i 1998 års transportpolitiska beslut (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:226) och i propositionen Ändrade verksamhetsformer för SJ m.m. (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238) skall utredaren i ett slutbetänkande med utgångspunkt från kundintresset beskriva förutsättningarna för och analysera effekterna av en fortsatt utveckling av konkurrensen inom den nationella persontrafiken på järnväg. Utredaren skall analysera olika modeller för en utvecklad konkurrens samt i sin slutliga bedömning förorda ett alternativ. Analysen kan exempelvis avse en total avreglering eller olika former av koncessioner. Den rapport som tagits fram av SJ AB "Marknadsmodeller för persontrafik på järnväg" och det förslag till indelning i koncessionsområden som redovisats i betänkandet Rikstrafiken – en ny myndighet (SOU 1999:57) kan utgöra

utgångspunkter för analysen. Det står dock utredaren fritt att välja de modeller som han anser bör analyseras närmare. Den förordade modellen bör om möjligt redovisa en stegvis utveckling av konkurrensen.

Utredaren skall mot bakgrund av den för konkurrens alltmer öppnade järnvägsmarknaden se över myndighetsstrukturen inom sektorn. Vid detta arbete skall särskilt bedömas vilka förändringar av myndigheternas organisation och ansvarsområden som är nödvändiga för att överensstämme med EU:s järnvägspolitik skall uppnås. En fråga i detta sammanhang är vilken myndighet som skall ha ansvar för vagnregistret och vagncertifieringen. Utredaren skall även ta ställning till i vilken utsträckning Sverige bör vara officiellt representerat i internationella organisationer och andra organisationer inom järnvägssektorn.

Utredaren skall vidare föreslå de författnings- och organisationsförändringar som är lämpliga för genomförandet av direktiven i järnvägspaketet samt direktivet om driftskompatibilitet för transeuropeiska konventionella järnvägar.

Utredaren skall dessutom föreslå hur COTIF skall genomföras i svensk rätt. Utredaren skall också göra en översyn av de nationella regler vilka har sin motsvarighet i överenskommelserna i COTIF och föreslå lämpliga ändringar i dessa. Utgångspunkten bör i denna del vara att de nationella reglerna bör överensstämma med de internationella överenskommelserna såvida inte något särskilt intresse talar för motsatsen.

I uppdraget ingår slutligen att göra en generell översyn av järnvägslagstiftningen för att modernisera denna och – om så bedöms erforderligt – anpassa den till regeringsformens bestämmelser om normgivning. I samband därmed bör utredaren även lämna förslag på sådana ändringar som är lämpliga med hänsyn till vad som föreslagits avseende organisationen inom sektorn eller mot bakgrund av att ovannämnda regleringar genomförts.

Utredaren skall i sitt arbete beakta de analyser och förslag som Godstransportdelegationen lägger fram i sitt betänkande. Vidare skall utredaren samråda med den utredning som genomförs av Banverket och SIKA avseende banavgifter.

Utredaren skall även samla och redovisa erfarenheter från andra länder som exempelvis Storbritannien, Nederländerna, Tyskland och Danmark. Utredaren bör samråda med övriga nordiska stater.

Utredaren skall senast den 20 december 2001 lämna förslag om hur Sverige skall vara representerat i olika internationella

organisationer. Vid samma tidpunkt skall förslag lämnas om vilken organisation som skall ansvara för vagnregistret och vagncertifieringen. Utredaren skall också föreslå de författningsändringar som är lämpliga med anledning av genomförandet av direktiven i järnvägspaketet samt direktivet om driftskompatibilitet för transeuropeiska konventionella järnvägar.

Övriga delar av uppdraget skall redovisas senast den 15 mars 2003.

Utredaren skall i betänkandet särskilt redovisa konsekvenserna för små företags villkor i enlighet med 15 § kommittéförordningen (1998:1474). Utredaren skall i detta arbete samråda med Näringslivets nämnd för regelgranskning.

(Näringsdepartementet)

Tilläggsdirektiv

**Tilläggsdirektiv till Utredningen (N 2001:09) Dir
om järnvägssektorns organisation m.m. 2001:16**

Beslut vid regeringssammanträde den 20 december 2001.

Sammanfattning av uppdraget

Utredningen (N 2001:09) om järnvägssektorns organisation m.m. skall avge sitt delbetänkande senast den 31 maj 2002.

Uppdraget

Med stöd av regeringens bemyndigande den 31 maj 2001 har chefen för Näringsdepartementet tillkallat Jan Brandborn som särskild utredare med uppdrag att göra en bred översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn (dir. 2001:48). Utredaren skulle enligt direktiven senast den 20 december 2001 i ett delbetänkande lämna förslag om dels hur Sverige skall vara representerat i olika internationella organisationer inom järnvägssektorn, dels vilken organisation som skall ansvara för vagnregistret och vagncertifieringen. Utredaren skulle också i detta delbetänkande föreslå de författningsändringar som är lämpliga med anledning av genomförandet av direktiven i järnvägspaketet samt direktivet om driftskompatibilitet för transeuropeiska konventionella järnvägar

Med ändring av direktiven i denna del skall utredningen i stället redovisa dessa förslag i ett delbetänkande senast den 31 maj 2002.

(Näringsdepartementet)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2002 om ändring av rådets direktiv 91/440/EG och utvecklingen av gemenskapens järnvägar

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA
UNIONENS RÅD

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 71 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande, i enlighet med
förfarandet i artikel 251 i fördraget, mot bakgrund av det
gemensamma utkast som godkändes av förlikningskommittén den
22 november 2000, och av följande skäl:

(1) Rådets direktiv 91/440/EEG (5) av den 29 juli 1999 om
utvecklingen av gemenskapens järnvägar bör ändras med hänsyn till
gjorda erfarenheter i samband med dess genomförande och till
utvecklingen inom järnvägssektorn sedan direktivet antogs för att
säkerställa att direktivets mål uppnås.

(1) Rättvis och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen
behöver garanteras genom att vissa väsentliga uppgifter skiljs från
varandra och/eller genom att det tillsätts en järnvägsregulator som
kontrollerar och genomför uppgifterna samt genom att resultat-
och balansräkningar skiljs från varandra.

(2) Rättvis och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen
behöver även garanteras genom att de säkerhetsrelaterade
uppgifterna skiljs ut och/eller genom att det tillsätts en
järnvägsregulator som kontrollerar och genomför uppgifterna.

Under alla förhållanden kan järnvägsföretagen engageras på ett icke-diskriminerande sätt när det gäller säkerställande av efterlevnaden och övervakningen av säkerhetsstandarderna.

(3) Utvidgning av tillträdesrätten bör, liksom för övriga transportmedel, ske i kombination med att nödvändiga kompletterande harmoniseringsåtgärder genomförs parallellt.

(4) I enlighet med målet att fullborda den inre marknaden, som kommer att innebära möjlighet för alla järnvägsföretag med tillstånd som uppfyller säkerhetsvillkoren för att tillhandahålla tjänster, bör under en övergångsperiod om högst sju år tillträdesrätten utvidgas till att omfatta järnvägsföretag med tillstånd att bedriva internationell godstransport på ett visst nät, kallat det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter, inbegripet tillträde till och tillhandahållande av tjänster i större terminaler och hamnar. Efter denna övergångsperiod bör det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter omfatta hela det europeiska järnvägsnätet och järnvägsföretagen bör få tillträdesrätt till detta för internationell godstransport.

(5) Tillträdesrätt garanteras järnvägsföretag med tillstånd som uppfyller säkerhetsvillkoren och som anhåller om tillträde, oberoende av driftsform.

(6) Medlemsstaterna har fortfarande rätt att bevilja tillträdesrätt som är mer omfattande än tillträde för järnvägsföretag som utför internationella kombinerade transporter, för internationella sammanslutningar som utför internationella tjänster och för järnvägsföretag som utför internationella godstransporter inom det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter. Utnyttjandet av denna mer utvidgade tillträdesrätt kan begränsas till järnvägsföretag med tillstånd i de medlemsstater där tillträdesrätt av liknande art beviljas, under förutsättning att denna begränsning är förenlig med fördraget.

(7) För att främja en effektiv förvaltning av järnvägsinfrastrukturen i det allmännas intresse bör infrastrukturförvaltare ges en oberoende ställning i förhållande till staten och fritt kunna sköta sin egen verksamhet, samtidigt som medlemsstaterna bör vidta de

åtgärder som behövs för utveckling och säker användning av järnvägsinfrastrukturen.

(8) För att främja effektiva person- och godstransporttjänster och säkerställa insyn i dessa verksamheters ekonomiska situation, inklusive all ekonomisk ersättning eller stöd från staten, måste person- respektive godstransporttjänsterna redovisas separat i bokföringen.

(9) Det är nödvändigt att vidta en rad åtgärder för att bättre övervaka utvecklingen inom järnvägssektorn och på marknaden, utvärdera effekten av de antagna åtgärderna och analysera konsekvenserna av kommissionens planerade åtgärder.

(10) Det bör inrättas organ med tillräcklig grad av oberoende för att övervaka konkurrensen på marknaden för järnvägstjänster om det inte finns några enheter med sådana uppgifter.

(11) Kommissionen bör rapportera om genomförandet av detta direktiv och lägga fram lämpliga förslag.

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

(13) Det krävs särskilda åtgärder för att beakta det specifika geopolitiska och geografiska läget för vissa medlemsstater samt en särskild strukturering av järnvägssektorn i olika medlemsstater samtidigt som den inre marknadens integritet säkerställs.

(14) I enlighet med subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen enligt artikel 5 i fördraget kan målen för detta direktiv, nämligen att utveckla gemenskapens järnvägar, inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna, med hänsyn till behovet av att säkerställa rättvisa och icke-diskriminerande villkor för tillträde till infrastrukturen och av att beakta att driften av viktiga delar av järnvägsnätet har en uppenbar internationell aspekt, och de kan därför på grund av behovet av att samordna mellanstatliga åtgärder, bättre uppnås på gemenskapsnivå. Detta direktiv går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(15) Direktiv 91/440/EEG bör ändras i enlighet härmed.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 91/440/EEG ändras på följande sätt:

1. Rubriken på avsnitt 1 skall ersättas med "Räckvidd och definitioner.
2. Artikel 1 skall utgå.
3. Följande punkt skall läggas till i artikel 2:
 3. Företag, vars verksamhet på järnväg är begränsad till att tillhandahålla endast pendeltrafiktjänster för befordran av motorfordon genom tunneln under Engelska kanalen omfattas inte av detta direktiv, med undantag av artiklarna 6.1, 10 och 10a."
4. Artikel 3 skall ändras enligt följande:
 - a) den första och den andra strecksatsen skall ersättas med följande: – järnvägsföretag: varje offentligt eller privat företag med tillstånd i enlighet med gällande gemenskapslagstiftning vars huvudsakliga verksamhet består i att tillhandahålla tjänster för transport av gods och/eller passagerare på järnväg med kravet att företaget måste tillhandahålla dragkraft; detta gäller även företag som endast tillhandahåller dragkraft, – infrastrukturförvaltare: varje organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga och underhålla järnvägsinfrastruktur; detta kan också inbegripa hantering av kontroll- och säkerhetssystem för infrastrukturen. Infrastrukturförvaltarens uppgifter med avseende på järnvägsnät eller del av ett järnvägsnät får tilldelas olika organ eller företag,
 - b) följande strecksats skall införas efter den fjärde strecksatsen: – internationell godstrafik: transporttjänster med tåg som passerar minst en gräns till en medlemsstat; tåget får bildas och/eller kopplas isär och vagnar eller

vagngrupper får ha olika ursprung och olika destination, förutsatt att alla vagnar passerar minst en gräns.

5. Rubriken på avsnitt 2 skall ersättas med Förvaltningsmässigt oberoende.

6. Artikel 4 skall ersättas med följande:

Artikel 4

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att järnvägsföretag när det gäller förvaltning, administration och intern kontroll över frågor som gäller administration, ekonomi och bokföring skall ha en oberoende ställning som innebär att de skall hålla i synnerhet tillgångar, budget och bokföring åtskilda från statens.

2. Infrastrukturförvaltaren skall med iakttagande av den ram och de specifika regler för avgifter och tilldelning som medlemsstaterna fastställer ha ansvaret för sin egen förvaltning, administration och interna kontroll.

7. Artikel 6 skall ersättas med följande:

Artikel 6

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att separata resultat- och balansräkningar förs och offentliggörs dels för verksamhet som avser järnvägsföretags tillhandahållande av transporttjänster dels för verksamhet som avser förvaltningen av järnvägsinfrastruktur. Allmänna medel som utbetalas till det ena av dessa två verksamhetsområden får inte överföras till det andra. Bokföringen för de två verksamhetsområdena skall göras på ett sätt som återspeglar detta förbud.

2. Medlemsstaterna får även bestämma att denna åtskillnad kräver att det skall finnas speciella avdelningar inom ett enda företag eller att infrastrukturen skall förvaltas av en särskild enhet.

3. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de uppgifter, enligt förteckningen i bilaga II,

som ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen är beroende av, anförtros organ eller företag som själva inte tillhandahåller järnvägstransporttjänster. Oberoende av de organisatoriska strukturerna måste det kunna påvisas att detta mål uppnåtts. Medlemsstaterna får emellertid på järnvägsföretag eller annat organ överlåta uttag av avgifter och ansvar för förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen, exempelvis investeringar, underhåll och finansiering.

4. Tillämpningen av punkt 3 skall vara föremål för en rapport från kommissionen i enlighet med artikel 10 b, vilken skall överlämnas senast den 15 mars 2006.

8. Artikel 7 skall ersättas med följande:

Artikel 7

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för utvecklingen av deras nationella järnvägsinfrastruktur, när så är nödvändigt med hänsyn till gemenskapens allmänna behov.

2. Medlemsstaterna skall säkerställa att säkerhetsstandarder och säkerhetsregler fastställs, att rullande materiel och järnvägsföretag godkänns i enlighet med dessa samt att olyckor utreds. Dessa uppgifter skall utföras av organ eller företag som inte själva tillhandahåller järnvägstransporttjänster och som har en oberoende ställning i förhållande till organ eller företag som utför sådana tjänster, på ett sätt som garanterar rättvist och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastruktur.

Järnvägsföretagen skall tillämpa dessa säkerhetsstandarder och säkerhetsbestämmelser. Om inte medlemsstaterna ger oberoende organ i uppdrag att säkerställa efterlevnad och att övervaka, får de kräva av eller tillåta järnvägsföretagen att medverka till att säkerställa efterlevnad och övervakning av säkerhetsstandarder och säkerhetsbestämmelser, samtidigt som de garanterar ett neutralt och icke-diskriminerande utförande av dessa uppgifter.

3. Medlemsstaterna får också med beaktande av artiklarna 73, 87 och 88 i fördraget tilldela infrastrukturförvaltaren tillräckliga

medel i förhållande till uppgifterna, storleken och de finansiella kraven, särskilt för att täcka nya investeringar.

4. Inom ramen för den allmänna politik som fastställs av staten skall infrastrukturförvaltaren upprätta en verksamhetsplan, inklusive investerings- och finansieringsplaner. Planen skall utformas för att säkerställa en optimal och effektiv användning och utveckling av infrastrukturen, samtidigt som ekonomisk balans säkerställs och medel tillhandahålls som gör det möjligt att uppnå dessa mål.

9. Artikel 9.3 skall ersättas med följande:

3. Stöd som ges av medlemsstaterna för att avveckla de skulder som anges i denna artikel skall beviljas enligt artikel 73, 87 och 88 i fördraget.

10. Följande punkt skall läggas till i artikel 9:

4. För järnvägsföretag skall resultaträkningar och antingen balansräkningar eller årsredovisning av tillgångar och skulder upprättas och offentliggöras för verksamhet som avser tillhandahållande av godstransport på järnväg. Medel som utbetalas till verksamhet som rör persontransport i allmänhetens tjänst skall redovisas separat i tillämplig bokföring och får inte överföras till verksamhet som rör andra transporttjänster eller andra verksamheter.

11. Artikel 10 skall ersättas med följande:

Artikel 10

1. Internationella sammanslutningar skall ges tillträde till järnvägsnät och rätt att utföra transittrafik i de medlemsstater där de till sammanslutningen hörande järnvägsföretagen är etablerade, liksom rätt att utföra transittrafik i andra medlemsstater, för internationell trafik mellan de medlemsstater där de företag som ingår i dessa sammanslutningar är etablerade.

2. Järnvägsföretag som omfattas av artikel 2 skall på rättvisa villkor beviljas tillträde till infrastrukturen i de andra medlemsstaterna för att utföra internationella kombinerade godstransporter.

3. Oberoende av driftsform skall järnvägsföretag som omfattas av artikel 2 på rättvisa villkor för utförande av internationella godstransporter på järnväg beviljas det tillträde som de söker till det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter, definierat i artikel 10a samt i bilaga I och, i vart fall efter den 15 mars 2008, till hela järnvägsnätet.

4. Kommissionen skall på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ i ett enskilt fall granska tillämpningen och efterlevnaden av denna artikel och inom två månader efter det att begäran mottagits och efter att ha rådfrågat den kommitté som anges i artikel 11a.2 besluta om huruvida den aktuella åtgärden får fortsätta att tillämpas. Kommissionens skall underrätta Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna om sitt beslut. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 226 i fördraget får varje medlemsstat inom en månad hänskjuta kommissionens beslut till rådet. Rådet får med kvalificerad majoritet under exceptionella omständigheter fatta ett annat beslut inom en månad.

5. Järnvägsföretag som utför järnvägstransporter enligt punkterna 1, 2 och 3 skall på grundval av offentligrättsliga eller privaträttsliga bestämmelser ingå nödvändiga administrativa, tekniska och ekonomiska överenskommelser med infrastrukturförvaltarna i syfte att reglera de frågor om trafikledning och säkerhet som berör transporterna i fråga. De villkor som reglerar sådana överenskommelser skall vara icke-diskriminerande samt i tillämpliga fall stå i överensstämmelse med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg.

6. Tillträde till järnvägsspår och tillhandahållande av tjänster i de terminaler och hamnar som är förknippade med sådan järnvägsverksamhet som avses i punkterna 1, 2 och 3 ovan, vilka betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund skall tillhandahållas samtliga järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande

sätt, och en begäran av ett järnvägsföretag får göras till föremål för begränsningar endast om det finns genomförbara alternativ på marknadsmässiga villkor.

7. Utan att det påverkar gemenskapslagstiftningen och nationella bestämmelser om konkurrenspolitik och de institutioner som är behöriga i denna fråga, skall det regleringsorgan som inrättats i enlighet med artikel 30 i direktiv 2001/14/EG eller ett annat organ med samma grad av oberoende övervaka konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster, inklusive marknaden för järnvägstransport. Detta organ skall inrättas i enlighet med bestämmelserna i artikel 30.1 i nämnda direktiv. Varje sökande eller berörd part får lämna in klagomål till detta organ om han anser att han har behandlats orättvist eller varit föremål för diskriminering eller har missgynnats på annat sätt. Regleringsorganet skall så snart som möjligt, på grundval av ett klagomål eller i förekommande fall på eget initiativ, besluta om nödvändiga åtgärder för att korrigera en negativ utveckling på dessa marknader. För att garantera att det finns möjlighet till rättslig prövning och till det nödvändiga samarbetet mellan de nationella regleringsorganen skall artikel 30.6 och artikel 31 i nämnda direktiv tillämpas i förekommande fall.

8. I enlighet med artikel 14, i vilken det föreskrivs att en rapport skall upprättas om genomförandet av detta direktiv, vilken skall åtföljas av lämpliga förslag till fortsatta gemenskapsåtgärder för att utveckla järnvägsmarknaden och den lagstiftning som reglerar den, och i vart fall efter den 15 mars 2008, skall det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter, definierat i artikel 10 a samt i bilaga I, som ger de järnvägsföretag som omfattas av artikel 3 tillträde för internationell godstransport, utsträckas till att omfatta hela det europeiska järnvägsnätet. Järnvägsföretagen skall på rättvisa villkor och på hela det järnvägsnätet ges tillträde och rätt att utföra transittrafik för internationell godstransport.

I avsnitt 5 "Tillgång till järnvägsinfrastrukturen" skall följande artikel läggas till:

Artikel 10a

1. Det europeiska järnvägsnätet för godstransporter skall bestå av följande:

- a) järnvägslinjer i enlighet med kartorna i bilaga I,
- b) alternativa sträckningar, vid behov, särskilt runt sådan hårt belastad järnvägsstruktur som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG. När sådana sträckningar erbjuds skall så långt det går den totala transporttiden hållas,
- c) tillträde till järnvägsspår till terminaler som betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund samt andra platser och anläggningar, inklusive anslutningslinjer till och från dessa,
- d) tillträde till järnvägsspår till och från de hamnar som anges i bilaga I, inklusive anslutningslinjer.

2. De i punkt 1 c och d nämnda anslutningslinjerna får i transportsträckans ena eller andra ände utgöra 50 km eller 20 % av transportsträckan på de järnvägslinjer som avses i punkt 1 a, varvid den längre av dessa angivelser gäller. Belgien och Luxemburg, som är medlemsstater med ett relativt litet och koncentrerat nät, får begränsa längden på anslutningslinjerna under det första året efter den 15 mars 2003 till minst 20 km och fram till slutet av det andra året till minst 40 km.

13. Efter Avsnitt 5 "Tillgång till järnvägsinfrastrukturen" skall följande avsnitt läggas till:

AVSNITT 5a

Kommissionens övervakningsuppgifter*Artikel 10 b*

1. Senast den 15 september 2001 skall kommissionen vidta de åtgärder som krävs för att övervaka de tekniska och ekonomiska

förutsättningarna och följa marknadsutvecklingen för de europeiska järnvägstransporterna. Kommissionen skall se till att tillräckliga resurser ställs till förfogande så att sektorn kan övervakas på ett effektivt sätt.

2. I detta sammanhang skall kommissionen till sitt arbete nära knyta företrädare för medlemsstaterna och företrädare för de berörda sektorerna, även användarna, för att dessa bättre skall kunna övervaka utvecklingen inom järnvägssektorn och på marknaden, utvärdera effekten av de antagna åtgärderna och analysera konsekvenserna av kommissionens planerade åtgärder.

3. Kommissionen skall övervaka användningen av järnvägsnäten och utvecklingen av ramvillkoren för järnvägssektorn, särskilt fastställande och uttag av infrastrukturavgifter, tilldelning av kapacitet, säkerhetsbestämmelser och tillståndsgivning samt graden av harmonisering som utvecklas. Den skall säkerställa en aktiv samverkan mellan medlemsstaternas respektive regleringsorgan.

4. Kommissionen skall rapportera till Europaparlamentet och rådet om

- a) utvecklingen av den inre marknaden för järnvägstrafik,
- b) grundförutsättningarna,
- c) läget för det europeiska järnvägsnätet för godstransporter,
- d) utnyttjandet av tillträdesrätt,
- e) hinder för en effektivare järnvägstrafik,
- f) begränsningar i infrastrukturen, och
- g) behovet av lagstiftning.

14. Artikel 11 skall ersättas med följande:

Artikel 11

1. Medlemsstaterna får förelägga kommissionen varje fråga som rör genomförandet av detta direktiv. Lämpliga beslut skall fattas enligt det rådgivande förfarande som avses i artikel 11a.2.
2. Beslut om sådana ändringar som behövs för att anpassa bilagorna skall fattas med tillämpning av det föreskrivande förfarande som avses i artikel 11a.3.
15. Följande artikel skall införas:

Artikel 11a

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.
2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.
3. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet. Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.
4. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.
16. Artikel 14 skall ersättas med följande:

Artikel 14

Senast den 15 mars 2005 skall kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet, Ekonomiska och sociala kommittén, Regionkommittén och rådet om genomförandet av detta direktiv, vilken skall åtföljas av lämpliga förslag till fortsatta gemenskapsåtgärder för att utveckla järnvägsmarknaden och den lagstiftning som reglerar den.

17. Följande artikel skall införas:

Artikel 14a

1. Under en period om fem år från och med den 15 mars 2003 gäller följande för följande medlemsstater:

- Irland, i egenskap av en medlemsstat på en ö med järnvägsförbindelse med endast en annan medlemsstat;
- Förenade kungariket, för vilket det i fråga om Nordirland råder samma förhållande; och
- Grekland, som är en medlemsstat utan direkta järnvägsförbindelser med någon annan medlemsstat;
- behöver inte tillämpa kravet att tilldela ett oberoende organ uppgiften att fastställa rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen enligt artikel 6.3 första stycket och uppgifterna i enlighet med artikel 7.2 första stycket, i den mån medlemsstaterna i dessa artiklar åläggs att inrätta oberoende organ för att utföra de uppgifter som anges i nämnda artiklar.

2. Om emellertid

- a) mer än ett järnvägsföretag med tillstånd enligt artikel 4 i direktiv 95/18/EG, eller, i fråga om Irland och Nordirland, ett järnvägsföretag med sådant tillstånd i ett annat land, lämnar in en formell ansökan om att få bedriva konkurrerande järnvägstrafik i, till eller från Irland, Nordirland eller Grekland, kommer beslut om den fortsatta tillämpligheten av detta undantag att fattas enligt det rådgivande förfarande som avses i artikel 11a.2, eller
- b) ett järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik i Irland, Nordirland eller Grekland lämnar in en formell ansökan om att få bedriva järnvägstrafik på, till eller från en annan medlemsstats territorium (i fråga om Irland eller Förenade kungariket, med avseende på Nordirland, eller i fråga om

båda dessa stater, en annan medlemsstat utanför deras territorium), skall undantaget i punkt 1 inte gälla.

Inom ett år efter det att den eller de berörda medlemsstaterna mottagit antingen det beslut som avses i punkt a och som antagits i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 11a.2, eller meddelande om den formella ansökan som avses i punkt b, skall den eller de berörda medlemsstaterna (Irland och Förenade kungariket, med avseende på Nordirland, eller Grekland) anta lagstiftning för att genomföra de artiklar som avses i punkt 1.

3. Ett undantag enligt punkt 1 får förlängas med tidsperioder på högst fem år. Senast tolv månader innan undantaget löper ut får en medlemsstat som har ett sådant undantag ansöka om ett förnyat undantag hos kommissionen. Varje ansökan av detta slag skall motiveras. Kommissionen skall behandla ansökan och fatta beslut i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 11a.2. Det nämnda rådgivande förfarandet skall tillämpas för alla beslut i samband med en sådan ansökan.

När kommissionen fattar sitt beslut skall den ta hänsyn till eventuella förändringar i det geopolitiska läget samt till utvecklingen av marknaden för järnvägstrafik i, från och till den medlemsstat som begärt ett förnyat undantag.

4. Luxemburg, som är en medlemsstat med ett relativt litet järnvägsnät, behöver inte förrän den 31 augusti 2004 tillämpa kravet att tilldela ett oberoende organ uppgiften att fastställa rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen enligt artikel 6.3 första stycket i den mån medlemsstaterna i den åläggs att inrätta oberoende organ för att utföra de uppgifter som anges i den artikeln.

Artikel 2

Medlemsstaterna skall anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 15 mars 2003. De skall genast underrätta kommissionen om detta. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning

när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 26 februari 2001.

På Europaparlamentets vägnar

N. Fontaine
Ordförande

På rådets vägnar
A. Lindh

- (1) EGT C 321, 20.10.1998, s. 6 och EGT C 116 E, 26.4.2000, s. 21.
- (2) EGT C 209, 22.7.1999, s. 22.
- (3) EGT C 57, 29.2.2000, s. 40.
- (4) Europaparlamentets yttrande av den 10 mars 1999 (EGT C 175, 21.6.1999, s. 115), bekräftat den 16 september 1999 (EGT C 54, 25.2.2000, s. 56), rådets gemensamma ståndpunkt av den 28 mars 2000 (EGT C 288, 11.10.2000, s. 1) och Europaparlamentets beslut av den 5 juli 2000 (ännu ej offentliggjort i EGT). Europaparlamentets beslut av den 1 februari 2001 och rådets beslut av den 20 december 2000.
- (5) EGT L 237, 24.8.1991, s. 25.
- (6) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.
- (7) Se sidan 29 i detta nummer av EGT

BILAGA I

HAMNARBELGIË/BELGIQUE

Antwerpen/Anvers, Gent/Gand, Zeebrugge/Zeebruges

DANMARK

Ålborg, Århus, Esbjerg, Fredericia, København, Nyborg, Odense

DEUTSCHLAND

Brake, Bremen/Bremerhaven, Brunsbüttel, Cuxhaven, Emden, Hamburg, Kiel, Lübeck, Nordenham, Puttgarden, Rostock, Sassnitz, Wilhelmshaven, Wismar

ESPAÑA

Algeciras, Almería, Barcelona, Bilbao, Cartagena-Escombreras, Gijón, Huelva, Tarragona, Valencia, Vigo

FRANCE

Bayonne, Bordeaux, Boulogne, Calai, Cherbourg, Dunkerque, Fos-Marseille, La Rochelle, Le Havre, NantesPort-la-Nouvelle, Rouen, Sète, St-Nazaire,

IRELAND

Cork, Dublin

ITALIA

Ancona, Bari, Brindisi, C. Vecchia, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trieste, Venezia,

LUXEMBOURGNEDERLAND

Amsterdam Zeehaven, Delfzijl/Eemshaven, Vlissingen, Rotterdam-Zeehaven, Terneuzen,

ÖSTERREICH

PORTUGAL

Leixões, Lisboa, Setúbal, Sines

SUOMI/FINLAND

Hamina, Hanko, Helsinki, Kemi, Kokkola, Kotka, Oulu, Pori, Rauma, Tornio, Turku,

SVERIGE

Göteborg-Varberg, Helsingborg, Luleå, Malmö, Norrköping, Oxelösund, Stockholm, Trelleborg-Ystad, Umeå

UNITED KINGDOMS

samtliga hamnar med anslutning till järnväg.

BILAGA II

Förteckning över de väsentliga uppgifter som anges i artikel 6.3:

- Förberedelse och beslutsfattande i samband med tillstånd för järnvägsföretag inbegripet beviljande av individuella tillstånd.
- Beslutsfattande i samband med tilldelning av tåglägen inbegripet både fastställande och bedömning av tillgänglighet samt tilldelning av individuella tåglägen.
- Beslutsfattande i samband med fastställande och uttag av infrastruktur.
- Kontroll av att skyldigheter avseende allmännyttiga tjänster uppfylls vid tillhandahållandet av vissa tjänster.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS
RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande, i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, mot bakgrund av det gemensamma utkast som godkändes av förlikningskommittén den 22 november 2000, och av följande skäl:

(1) I rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar(5) föreskrivs viss tillträdesrätt inom internationell järnvägstrafik för järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag.

(2) För att garantera pålitliga och väl avpassade tjänster behövs ett gemensamt tillståndssystem i syfte att säkerställa att alla järnvägsföretag vid varje tidpunkt uppfyller vissa krav som avser gott anseende, ekonomisk förmåga och yrkesmässig kompetens för att skydda kunder och tredje man, samt att de tillhandahåller tjänster med hög säkerhetsnivå.

(3) För att säkerställa att tillträdesrätten till järnvägsinfrastrukturen tillämpas på ett enhetligt och icke-diskriminerande sätt inom hela gemenskapen infördes genom rådets direktiv 95/18/EG(6) ett tillstånd för järnvägsföretag som tillhandahåller de

tjänster som avses i artikel 10 i direktiv 91/440/EEG; ett sådant tillstånd är obligatoriskt för tillhandahållande av sådana tjänster och giltigt i hela gemenskapen.

(4) Eftersom vissa medlemsstater har beviljat tillträdesrätt utöver vad som föreskrivs i direktiv 91/440/EEG är det nödvändigt att garantera en rättvis, öppen och icke-diskriminerande behandling av alla järnvägsföretag som får bedriva verksamhet på denna marknad genom att utvidga de principer för tillstånd som fastställs i direktiv 95/18/EG till alla företag som är verksamma inom denna sektor.

(5) För att bättre uppfylla sin informationsskyldighet, bör medlemsstaterna och kommissionen se till att samtliga medlemsstater och kommissionen får bättre information. I enlighet med gällande praxis och på grundval av en rimlig tolkning av direktiv 95/18/EG, bör medlemsstaterna och kommissionen även lämna information om de tillstånd som utfärdats.

(6) Det är önskvärt att säkerställa att järnvägsföretag med tillstånd som bedriver internationella godstransporter respekterar de relevanta tull- och skattebestämmelser som är tillämpliga, särskilt i fråga om tulltransitering.

(7) I enlighet med subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen enligt artikel 5 i fördraget kan målen för detta direktiv, nämligen att fastställa de övergripande principerna för tillstånd för järnvägsföretag och att åstadkomma ett ömsesidigt erkännande av sådana tillstånd inom hela gemenskapen, inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna, på grund av att sådan tillståndsgivning har en uppenbar internationell aspekt, och de kan därför, till följd av de transnationella konsekvenserna, bättre uppnås på gemenskapsnivå. Detta direktiv går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål. (8) Direktiv 95/18/EG bör ändras i enlighet härmed.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 95/18/EG ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 skall ersättas med följande:

Artikel 1

1. Detta direktiv behandlar de kriterier som skall tillämpas när en medlemsstat utfärdar, förnyar eller ändrar tillstånd som är avsedda för järnvägsföretag som är eller kommer att vara etablerade inom gemenskapen.

2. Medlemsstaterna får undanta följande företag från detta direktivs tillämpningsområde:

- a) företag som enbart tillhandahåller tjänster som avser persontrafik på lokal och regional fristående järnvägsinfrastruktur utan förbindelse med det allmänna nätet,
- b) järnvägsföretag som enbart tillhandahåller stads- eller förortstrafik på järnväg för personer,
- c) järnvägsföretag vars verksamhet är begränsad till tillhandahållande av regional godstrafik på järnväg som inte omfattas av direktiv 91/440/EEG,
- d) företag som enbart utför godstransporter på privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till järnvägsinfrastrukturen för egen godstransport.

3. Företag vars verksamhet är begränsad till att tillhandahålla pendeltrafiktjänster för befordran av motorfordon genom tunneln under Engelska kanalen omfattas inte av detta direktiv."

2. I artikel 2 skall punkt a) ändras på följande sätt:

- a) järnvägsföretag: varje offentligt eller privat företag vars huvudsakliga verksamhet består i att tillhandahålla tjänster för transport av gods och/eller passagerare på järnväg med kravet att företaget måste tillhandahålla dragkraft. Detta gäller även företag som endast tillhandahåller dragkraft.

3. Artikel 3 skall ersättas med följande:

Artikel 3

Varje medlemsstat skall utse det organ som är ansvarigt för utfärdande av tillstånd och för att de åligganden som följer av detta direktiv uppfylls. Tillstånd skall utfärdas av ett organ som inte själv tillhandahåller järnvägstransporttjänster och som är oberoende i förhållande till organ eller företag som gör detta.

4. Följande stycke skall läggas till i artikel 4:

5. Ett tillstånd skall vara giltigt inom hela gemenskapens territorium.

5. I artikel 6 skall den fjärde strecksatsen ändras på följande sätt:

- inte har dömts för allvarlig eller upprepad underlåtenhet att uppfylla skyldigheter enligt social- eller arbetsrättslig lagstiftning, inklusive skyldigheter enligt lagstiftningen om arbetarskydd, eller skyldigheter enligt tulllagstiftning när det gäller ett företag som önskar bedriva gränsöverskridande godstransporter som skall genomgå tullförfaranden.

6. Artikel 11.8 skall ersättas med följande:

"8. När en tillståndsmyndighet utfärdar, tillfälligt drar in, återkallar eller ändrar ett tillstånd skall den berörda medlemsstaten omedelbart informera kommissionen om detta. Kommissionen skall omedelbart informera de andra medlemsstaterna."

7. Artiklarna 12 och 13 skall ersättas med följande:

Artikel 12

1. Utöver kraven i detta direktiv skall järnvägsföretagen också följa bestämmelser i nationella lagar och andra författningar som är förenliga med gemenskapens lagstiftning och som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt, särskilt när det gäller

- a) specifika tekniska och operationella krav för järnvägstrafik,
- b) säkerhetskrav som gäller för personal, rullande materiel och företagets interna organisation,
- c) bestämmelser om hälsa, säkerhet, sociala förhållanden och arbetstagares och konsumenters rättigheter,
- d) krav som gäller för alla företag i den relevanta järnvägssektorn och som är avsedda att erbjuda konsumenterna fördelar eller skydd.

2. Ett järnvägsföretag kan när som helst rådfråga kommissionen om huruvida kraven i den nationella lagstiftningen är förenliga med gemenskapslagstiftningen och huruvida kraven tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt. Om kommissionen anser att bestämmelserna i detta direktiv inte följts skall den utan att det påverkar tillämpningen av artikel 226 i fördraget yttra sig om hur direktivet skall tolkas.

Artikel 13

Järnvägsföretagen skall respektera de tillämpliga överenskommelser om internationella järnvägstransporter som är i kraft i de medlemsstater där de bedriver verksamhet. De skall även iaktta gällande tull- och skattebestämmelser.

Artikel 2

Medlemsstaterna skall anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 15 mars 2003. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

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

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 26 februari 2001.

På Europaparlamentets vägnar

N. Fontaine
Ordförande

På rådets vägnar

Anna Lindh
Ordförande

- (1) EGT C 321, 20.10.1998, s. 8, och EGT C 116 E, 26.4.2000, s. 38.
- (2) EGT C 209, 22.7.1999, s. 22.
- (3) EGT C 57, 29.2.2000, s. 40.
- (4) Europaparlamentets yttrande av den 10 mars 1999 (EGT C 175, 21.6.1999, s. 119), bekräftat den 16 september 2000 (EGT C 54, 25.2.2000, s. 56), rådets gemensamma ståndpunkt av den 28 mars 2000 (EGT C 178, 27.6.2000, s. 23) och Europaparlamentets beslut av den 5 juli 2000 (ännu ej offentliggjort i EGT). Europaparlamentets beslut av den 1 februari 2001 och rådets beslut av den 20 december 2000.
- (5) EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG (se sidan 1 i detta nummer av EGT).
- (6) EGT L 143, 27.6.1995, s. 70.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS
RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 71 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande, i enlighet med
förfarandet i artikel 251 i fördraget, mot bakgrund av det gemen-
samma utkast som godkändes av förlikningskommittén den 22
november 2000, och av följande skäl:

(1) En närmare samordning av gemenskapens järnvägssektor är
en grundläggande faktor för genomförandet av den gemensamma
marknaden och för att nå målet om hållbar rörlighet.

(2) Enligt rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om
utvecklingen av gemenskapens järnvägar(5) har järnvägsföretag och
internationella sammanslutningar av järnvägsföretag viss
tillträdesrätt till internationell tågtrafik. Denna rätt innebär att
järnvägsinfrastruktur kan användas av flera användare.

(3) I rådets direktiv 95/19/EG av den 19 juni 1995 om tilldelning
av järnvägsinfrastrukturkapacitet och uttag av infrastrukturav-
gifter(6) fastställs de övergripande principerna för tilldelning av
järnvägsinfrastrukturkapacitet.

- (4) Dessa två direktiv har inte hindrat en betydande variation när det gäller strukturen och nivån på infrastrukturavgifter och utformningen och varaktigheten av förfarandet för tilldelning av kapacitet.
- (5) För att säkerställa insyn och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen för samtliga järnvägsföretag skall all nödvändig information som krävs för att utnyttja tillträdesrätten offentliggöras i en beskrivning av järnvägsnätet.
- (6) Lämpliga system för tilldelning av kapacitet tillsammans med konkurrenskraftiga operatörer kommer att leda till en bättre balans mellan transportsätten.
- (7) Främjande av en optimal användning av järnvägsinfrastrukturen kommer att leda till minskade transportkostnader för samhället.
- (8) Åtgärder bör vidtas till förmån för en öppning av marknaden för att godstrafiken och i synnerhet de gränsöverskridande varu-transporterna skall fungera effektivt.
- (9) Det bör vara möjligt för medlemsstaterna att tillåta köpare av järnvägstjänster att delta direkt i förfarandet för tilldelning av kapacitet.
- (10) En vitalisering av den europeiska järnvägssektorn genom ökat tillträde till internationella godstransporter på det europeiska järnvägsnätet för godstransporter kräver rättvis intermodal konkurrens mellan järnvägar och landsvägar, i synnerhet så att skälig hänsyn tas till de olika externa effekterna. Lämpliga avgiftssystem för järnvägsinfrastruktur tillsammans med lämpliga avgiftssystem för annan transportinfrastruktur och konkurrenskraftiga operatörer kommer att skapa bästa möjliga balans mellan olika transportsätt.
- (11) Systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör möjliggöra lika och icke-diskriminerande tillträde för alla företag och i möjligaste mån söka tillgodose behoven hos samtliga användare och trafiktyper på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt.

(12) Inom de ramar som fastställs av medlemsstaterna bör systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet uppmuntra järnvägsinfrastrukturförvaltare till en optimal användning av infrastrukturen.

(13) Genom systemen för tilldelning av kapacitet bör järnvägsföretagen ges klara och överensstämmande signaler, så att de kan fatta rationella beslut.

(14) För att ta hänsyn till användarnas, eller de potentiella användarnas, behov av infrastrukturkapacitet för att planera sin verksamhet, samt till kundernas och finansiärernas behov, är det viktigt att infrastrukturförvaltaren säkerställer att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett sätt som återspeglar behovet av att bibehålla och förbättra nivån på tjänsternas tillförlitlighet.

(15) Det är önskvärt att ge järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren incitament att reducera driftsavbrott till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda.

(16) Systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör ta hänsyn till sund konkurrens vid tillhandahållandet av järnvägstjänster.

(17) Det är viktigt att beakta verksamhetskraven för såväl sökande som för infrastrukturförvaltaren.

(18) Det är viktigt att infrastrukturförvaltarna ges största möjliga flexibilitet vid tilldelning av infrastrukturkapacitet, men samtidigt måste den sökandes rimliga krav tillgodoses.

(19) Vid förfarandet för tilldelning av kapacitet måste det förhindras att önskemål från andra företag som innehar eller avser att inneha rätten att utnyttja infrastrukturen för att utveckla sin verksamhet begränsas på ett obefogat sätt.

(20) Infrastrukturförvaltare bör tillåtas en viss grad av flexibilitet för att möjliggöra en effektivare användning av infrastrukturnätet.

(21) I systemen för tilldelning av kapacitet och fastställande och uttag av avgifter kan hänsyn behöva tas till det faktum att olika delar i järnvägsinfrastrukturnätet har utformats med tanke på olika huvudanvändare.

(22) Krav vid persontransporter kan ofta stå i konflikt med krav vid godstransporter. Krav som ställs vid persontransporter kan resultera i ett järnvägsnät som är dyrare att bygga och underhålla än ett som enbart är avsett för godstrafik. Den ökande skillnaden i hastighet mellan rullande materiel för gods- och persontrafik kan leda till en ökad konflikt mellan dessa två typer av trafik.

(23) Olika användare och typer av användare kommer ofta att inverka olika på infrastrukturkapaciteten och olika verksamheters behov måste avvägas på rätt sätt.

(24) Transporttjänster som tillhandahålls enligt avtal med en offentlig myndighet kan behöva omfattas av särskilda regler för att vara intressanta för användarna.

(25) I systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet måste hänsyn tas till effekten av ökande infrastrukturskapacitetsutnyttjande och i sista hand kapacitetsbrist.

(26) De olika tidsramarna för planering av trafikformerna gör att det bör säkerställas att även ansökningar om infrastrukturkapacitet som lämnas in efter tågplaneprocessen kan beaktas.

(27) Användning av informationsteknik kan öka hastigheten och tillgängligheten i tågplaneprocessen och underlätta budgivningen om infrastrukturkapacitet; den kan också underlätta inrättandet av tåglägen som trafikerar mer än en infrastrukturförvaltares nät.

(28) För att säkerställa ett optimalt resultat för järnvägsföretagen är det önskvärt att kräva en undersökning av hur infrastrukturkapacitet utnyttjas i de fall där det krävs en samordning av önskemålen om kapacitet för att tillgodose användarnas behov.

(29) Med hänsyn till infrastrukturförvaltarnas monopolställning är det önskvärt att kräva en undersökning av tillgänglig infrastrukturkapacitet och metoder för att förstärka den, när användarnas önskemål inte kan tillgodoses vid förfarandet för tilldelning av kapacitet.

(30) Brist på information om andra järnvägsföretags önskemål liksom om begränsningar inom systemet kan göra det svårt för järnvägsföretag att optimera sina ansökningar om infrastrukturkapacitet.

(31) Det är viktigt att säkerställa en bättre samordning av tilldelningssystem för att göra järnvägen mer intressant för trafik som använder mer än en infrastrukturförvaltares järnvägsnät och i synnerhet för internationell trafik.

(32) Det är viktigt att minska den snedvridning av konkurrensen som kan uppstå antingen mellan järnvägsinfrastrukturer eller mellan transportsätt på grund av mycket olika principer för beräkning av avgifter.

(33) Det är önskvärt att fastställa vilka delar av infrastruktur-tjänsterna som är väsentliga för att en operatör skall kunna tillhandahålla en tjänst och bör tillhandahållas som motprestation till lägsta möjliga tillträdesavgifter.

(34) Investeringar i järnvägsinfrastruktur bör göras, och avgiftssystemen för infrastrukturen bör ge infrastrukturförvaltare incitament att göra lämpliga investeringar där dessa är ekonomiskt lönsamma.

(35) Alla avgiftssystem sänder ekonomiska signaler till användare. Det är viktigt att dessa signaler till järnvägsföretagen är samstämmiga, så att företagen kan fatta rationella beslut.

(36) För att lämpliga och rättvisa nivåer för infrastrukturavgifter skall kunna fastställas behöver infrastrukturförvaltare bokföra och fastställa värdet på sina tillgångar och ha en klar uppfattning om kostnadsfaktorerna i driften av infrastrukturen.

(37) När beslut som rör transporter fattas bör hänsyn tas till externa kostnader.

(38) Det är viktigt att säkerställa att avgifterna för internationell trafik tillåter att marknadens behov tillgodoses av järnvägen. Följaktligen bör infrastrukturavgifterna fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.

(39) Den generella nivån på kostnadstäckningen via infrastrukturavgifter inverkar på hur höga statliga bidrag som behövs. Medlemsstaterna kan tänkas fordra olika nivåer av generell kostnadstäckning via avgifter bl.a. prishöjningar eller vinstuttag som marknaden kan bära samtidigt som kostnadstäckningen vägs mot den intermodala konkurrenskraften hos godstransporter med järnväg. I alla avgiftssystem är det dock önskvärt att möjliggöra att trafik som använder järnvägsnätet åtminstone kan täcka de extra-kostnader som trafik på järnvägsnätet medför.

(40) Järnvägsinfrastruktur är till sin natur ett monopol. Det är därför nödvändigt att vidta åtgärder som ger infrastrukturförvaltare incitament att sänka kostnaderna och förvalta infrastrukturen effektivt.

(41) Det bör tas hänsyn till att investeringarna i infrastruktur och teknik under flera år har varit otillräckliga för att skapa förutsättningar för en reell utveckling av järnvägstransporterna. Mot denna bakgrund är det därför lämpligt att genomföra lämpliga förbättringar, särskilt inom ramen för införandet av det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter, bl.a. genom att de tillgängliga gemenskapsinstrumenten används, dock utan att redan fastställda prioriteringar åsidosätts.

(42) Rabatter för järnvägsföretag måste motsvaras av faktiska administrativa kostnadsbesparingar. Rabatter kan också användas för att främja effektiv infrastruktur användning.

(43) Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare bör ges incitament att minimera avbrott i trafik på järnvägsnätet.

(44) Tilldelningen av kapacitet är förbunden med en kostnad för infrastrukturförvaltaren och det bör krävas betalning för denna kostnad.

(45) Det behövs åtgärder för att säkerställa kravet på att alla järnvägsföretag som har tillstånd enligt gemenskapslagstiftningen innehar ett lämpligt säkerhetsintyg innan de startar verksamhet på en medlemsstats territorium. Beviljandet av säkerhetsintyg måste följa gemenskapslagstiftningen.

(46) Effektiv förvaltning och rättvis och icke-diskriminerande användning av järnvägsinfrastrukturen förutsätter att det upprättas ett regleringsorgan som utövar tillsyn av tillämpningen av dessa gemenskapsregler vilket också kan fungera som besvärsorgan, utan att detta påverkar möjligheten till prövning i domstol.

(47) Särskilda åtgärder krävs för att beakta vissa medlemsstaters särskilda geopolitiska och geografiska situation på samma sätt som det krävs en särskild organisering av järnvägssektorn i flera medlemsstater samtidigt som den inre marknadens integritet säkerställs.

(48) De åtgärder som krävs för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter(7).

(49) I enlighet med subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen i artikel 5 i fördraget kan målen för detta direktiv, nämligen att samordna de ordningar i medlemsstaterna som reglerar tilldelningen av infrastrukturkapacitet och avgifterna för användningen av denna samt utfärdandet av säkerhetsintyg, inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna med hänsyn till behovet av att säkerställa rättvisa och icke-diskriminerande villkor för tillträde till infrastrukturen och av att beakta den tydliga internationella aspekt som är involverad i driften av viktiga delar av järnvägsnätet, och de kan därför, på grund av behovet av att samordna mellanstatliga åtgärder, bättre uppnås på gemenskapsnivå. Detta direktiv går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(50) Rådets förordning (EEG) nr 2830/77 av den 12 december 1977 om åtgärder som krävs för att göra järnvägsföretagens redovisningssystem och årsbokslut jämförbara(8), rådets förordning (EEG) nr 2183/78 av den 19 september 1978 om enhetliga

principer för järnvägsföretags kostnadskalkyler(9), rådets beslut 82/529/EEG av den 19 juli 1982 om prisbildningen för internationell godsbefordran på järnväg(10), och rådets beslut 83/418/EEG av den 25 juli 1983 om järnvägarnas kommersiella självständighet vid driften av sin internationella person- och resgodsbefordran(11) och direktiv 95/19/EG ersätts av detta direktiv och bör därför upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

Inledande bestämmelser

Artikel 1

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv gäller de principer och förfaranden som skall tillämpas vid fastställande och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och vid tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet. Medlemsstaterna skall säkerställa att avgiftssystemen och systemen för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet är förenliga med principerna i detta direktiv, och att infrastrukturförvaltare så långt som möjligt ges möjlighet att marknadsföra den tillgängliga infrastrukturkapaciteten och använda den så effektivt som möjligt.
2. Detta direktiv gäller användning av järnvägsinfrastrukturen för inrikes och internationell järnvägstrafik.
3. Medlemsstaterna får från detta direktivs tillämpningsområde undanta följande:
 - a) fristående lokala och regionala järnvägsnät för persontrafik,
 - b) järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förortstjänster för persontrafik,
 - c) regionala järnvägsnät som utnyttjas för regional godstrafik uteslutande av ett järnvägsföretag som inte omfattas av

tillämpningsområdet för direktiv 91/440/EEG, till dess att en annan sökande ansöker om kapacitet på det järnvägsnätet,

- d) privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till järnvägsinfrastrukturen för egen godstransport.

4. Transporter i form av pendeltrafiktjänster för befordran av motorfordon genom tunneln under Engelska kanalen omfattas inte av detta direktiv.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

- a) tilldelning: tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet av en infrastrukturförvaltare,
- b) sökande: ett järnvägsföretag och/eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag med tillstånd, och i medlemsstater som tillhandahåller en sådan möjlighet en annan fysisk och/eller juridisk person som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet, såsom till exempel myndigheter enligt rådets förordning (EEG) nr 1191/69(12) och befraktare, speditörer samt operatörer för kombinerade transporter, för att bedriva järnvägstrafik inom sina respektive territorier,
- c) överbelastad infrastruktur: en del av en infrastruktur där efterfrågan på infrastrukturkapacitet inte helt kan tillgodoses under vissa perioder ens efter en samordning av olika ansökningar om kapacitet,
- d) kapacitetsförstärkningsplan: en åtgärd eller en serie åtgärder med en tidsplan för genomförandet med syftet att minska de kapacitetsbegränsningar som leder till att en del av infrastrukturen förklaras som "överbelastad infrastruktur,

- e) samordning: det förfarande genom vilket tilldelningsorganet och sökanden skall försöka finna en lösning på situationer där det finns konkurrerande ansökningar om infrastrukturkapacitet,
- f) ramavtal: en rättsligt bindande allmän överenskommelse på grundval av offentligrättsliga eller privaträttsliga bestämmelser vilken fastställer rättigheterna och skyldigheterna för sökanden och infrastrukturförvaltaren eller tilldelningsorganet i förhållande till den infrastrukturkapacitet som skall tilldelas och de avgifter som skall tas ut över en tidsperiod som är längre än en tågplanepperiod,
- g) infrastrukturkapacitet: möjlighet att planera begärda tågägen för en del av infrastrukturen under en viss period,
- h) infrastrukturförvaltare: varje organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga och underhålla järnvägsinfrastruktur. Detta kan också inbegripa hantering av kontroll- och säkerhetssystem för infrastrukturen. Infrastrukturförvaltarens uppgifter med avseende på järnvägsnät eller del av ett järnvägsnät får tilldelas olika organ eller företag,
- i) järnvägsnät: hela den järnvägsinfrastruktur som ägs och/eller förvaltas av en infrastrukturförvaltare,
- j) beskrivning av järnvägsnät: en redogörelse som i detalj anger allmänna regler, tidsfrister, förfaranden och kriterier för avgiftssystemen och för tilldelning av kapacitet. Den skall också innehålla annan information som krävs för att kunna ansöka om infrastrukturkapacitet,
- k) järnvägsföretag: varje offentligt eller privat företag med tillstånd enligt gällande gemenskapslagstiftning vars huvudsakliga verksamhet består i att tillhandahålla tjänster för transport av gods och/eller passagerare på järnväg med kravet att företaget måste tillhandahålla dragkraft. Detta gäller även företag som endast tillhandahåller dragkraft,

- l) tågläge: den infrastrukturkapacitet som behövs för att köra ett visst tåg från en plats till en annan under en viss tidsperiod.m) tågplan: uppgifter om alla planerade rörelser av tåg och rullande materiel som kommer att äga rum på den berörda infrastrukturen under den tid som tågplanen gäller.

Artikel 3

Beskrivning av järnvägsnätet

1. Infrastrukturförvaltaren skall efter samråd med berörda parter upprätta och offentliggöra en beskrivning av järnvägsnätet som kan erhållas till en avgift som inte får överstiga kostnaden för offentliggörandet.
2. Beskrivningen av järnvägsnätet skall ange vilken typ av infrastruktur som är tillgänglig för järnvägsföretag. Den skall innehålla information om de villkor som gäller för att få tillträde till den berörda järnvägsinfrastrukturen. Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet fastställs i bilaga I.
3. Beskrivningen av järnvägsnätet skall uppdateras regelbundet och ändras vid behov.
4. Beskrivningen av järnvägsnätet skall offentliggöras senast fyra månader innan tidsfristen för ansökan om infrastrukturkapacitet löper ut.

KAPITEL II

Infrastrukturavgifter

Artikel 4

Fastställande och uppbörd av avgifter

1. Medlemsstaterna skall fastställa ett ramverk för fastställande och uttag av avgifter med beaktande av det förvaltningsmässiga oberoende som avses i artikel 4 i direktiv 91/440/EEG.

Med beaktande av det nämnda villkoret om förvaltningsmässigt oberoende skall medlemsstaterna även fastställa särskilda regler för fastställande och uttag av avgifter eller delegera detta till infrastrukturförvaltaren. Infrastrukturförvaltaren skall fastställa avgiften för utnyttjande av infrastruktur och ansvara för uppbörden av denna avgift.

2. Om infrastrukturförvaltaren inte är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag, i juridisk mening och med avseende på organisation eller beslutsfattande, skall de uppgifter som beskrivs i detta kapitel och är av annat slag än uppbörd av avgifter utföras av ett avgiftsorgan som är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag i juridisk mening och med avseende på organisation och beslutsfattande.

3. Infrastrukturförvaltarna skall samarbeta så att järnvägstrafiktjänster som utnyttjar mer än ett järnvägsnät blir effektiva. De skall särskilt verka för att säkerställa största möjliga konkurrenskraft för internationella godstransporter med järnväg och effektivt utnyttjande av det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter. De får upprätta sådana gemensamma organisationer som är lämpliga för detta ändamål. Varje samarbete eller varje gemensam organisation skall vara bunden av reglerna i detta direktiv.

4. Med undantag för de speciella arrangemang som avses i artikel 8.2 skall infrastrukturförvaltarna säkerställa att det avgiftssystem som används är baserat på samma principer över hela deras järnvägsnät.

5. Infrastrukturförvaltarna skall säkerställa att avgiftssystemet tillämpas på ett sådant sätt att avgifterna blir likvärdiga och icke-diskriminerande för olika järnvägsföretag som utför likvärdiga tjänster på en liknande del av marknaden och att de avgifter som faktiskt tillämpas uppfyller de regler som fastställts i beskrivningen av järnvägsnätet.

6. Infrastrukturförvaltarna eller avgiftsorganen skall respektera den konfidentiella naturen hos företagsinformation som sökande tillhandahållit.

Artikel 5

Tjänster

1. Järnvägsföretagen skall på en icke-diskriminerande grundval ha rätt till det minimipaket av tillträdestjänster och de bantillträdestjänster som beskrivs i bilaga II. Tillhandahållande av tjänster enligt punkt 2 i bilaga II skall tillhandahållas på ett icke-diskriminerande sätt och en begäran från ett järnvägsföretag får endast avslås om det finns praktiskt möjliga alternativ enligt marknadsvillkoren. Om tjänsterna inte tillhandahålls av en infrastrukturförvaltare skall tillhandahållaren av den "huvudsakliga infrastrukturen" göra alla rimliga ansträngningar för att underlätta tillhandahållandet av dessa tjänster.
2. Om infrastrukturförvaltaren erbjuder några av de tjänster som beskrivs som tilläggstjänster i punkt 3 i bilaga II skall dessa på begäran tillhandahållas alla järnvägsföretag.
3. Järnvägsföretagen kan begära ytterligare extra tjänster, som anges i punkt 4 i bilaga II, från infrastrukturförvaltaren eller från andra leverantörer. Infrastrukturförvaltaren är inte skyldig att tillhandahålla dessa tjänster.

Artikel 6

Infrastrukturkostnader och redovisning

1. Medlemsstaterna skall bestämma villkor, inklusive i förekommande fall krav på förskottsbetalning, för att under normala verksamhetsförhållanden och över en rimlig tidsperiod säkerställa balans i en infrastrukturförvaltares räkenskaper, så att inkomsterna från infrastrukturavgifter, överskott från annan affärsverksamhet och statlig finansiering åtminstone täcker utgifterna för infrastrukturen. Utan att det påverkar ett eventuellt långsiktigt mål enligt vilket användarna skall täcka infrastrukturkostnaderna för alla transportsätt på grundval av en intermodal rättvis och icke-diskriminerande konkurrens får en medlemsstat kräva att infrastrukturförvaltaren balanserar sin redovisning utan statlig finansiering, när järnvägstransporterna kan konkurrera med

andra transportsätt, inom ramverket för avgifter enligt artiklarna 7 och 8.

2. Infrastrukturförvaltarna skall ges incitament att, med vederbörlig hänsyn till säkerhet och upprätthållande och förbättring av kvaliteten på infrastrukturtjänsten, sänka kostnaderna för att tillhandahålla infrastruktur samt nivån på tillträdesavgifter.

3. Medlemsstaterna skall säkerställa genomförandet av bestämmelserna i punkt 2 antingen genom ett avtal mellan den behöriga myndigheten och infrastrukturförvaltaren för en period på minst tre år varigenom den statliga finansieringen tilldelas, eller genom inrättandet av lämpliga kontrollåtgärder till vilka tillräckliga befogenheter är knutna.

4. Om det finns ett avtal skall kontraktsvillkoren och de betalningsvillkor som överenskommits för att tillhandahålla finansiering till infrastrukturförvaltaren avtalas i förväg och gälla hela kontraktstiden.

5. Det skall fastställas en metod för hur kostnaderna skall fördelas. Medlemsstaterna får kräva godkännande i förväg. Metoden bör uppdateras med jämna mellanrum till bästa internationella praxis.

Artikel 7

Principer för fastställande och uttag av avgifter

1. Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur skall betalas till infrastrukturförvaltaren och användas för att finansiera dennes verksamhet.

2. Medlemsstaterna kan kräva att infrastrukturförvaltaren tillhandahåller all nödvändig information om de avgifter som tas ut. Infrastrukturförvaltaren måste i detta avseende kunna motivera att de avgifter för infrastrukturen som varje operatör verkligen faktureras enligt artiklarna 4-12 överensstämmer med de metoder, regler och i tillämpliga fall nivåer som anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 4 eller 5 eller artikel 8 skall avgiften för minimipaketet och bantillträdes-tjänsterna fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.

4. En extra avgift får inbegripas i infrastrukturavgiften för att visa att det föreligger en brist på kapacitet i fråga om identifierbara delar av infrastrukturen under perioder av överbelastning.

5. Infrastrukturavgiften får ändras för att ta hänsyn till kostnaden för den miljöpåverkan som driften av tåg förorsakar. En sådan ändring skall differentieras i enlighet med påverkans omfattning. Uttag av miljökostnader som resulterar i en ökning av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren får ske endast under förutsättning att sådana uttag på jämförbar nivå görs också för konkurrerande transportsätt. Om det inte finns någon jämförbar nivå för fastställande och uttag av miljökostnader för andra konkurrerande transportsätt får sådana ändringar inte resultera i någon genomgripande förändring av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren. Om en jämförbar nivå för fastställande och uttag av miljökostnader har införts för järnväg och konkurrerande transportsätt och detta leder till extra intäkter skall medlemsstaterna besluta hur dessa intäkter skall användas.

6. För att undvika oönskade oproportionerliga variationer får de avgifter som anges i punkterna 3, 4 och 5 fastställas på en genomsnittsnivå beräknad på en rimlig spridning av järnvägstrafik och tider. Den relativa storleken på infrastrukturavgifterna skall dock stå i proportion till de kostnader som kan hänföras till tjänsterna.

7. Det tillhandahållande av tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II skall inte omfattas av denna artikel. Utan att det nämnda åsidosätts skall järnvägstrafikens konkurrenssituation beaktas vid fastställandet av priser för de tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II.

8. Om de tjänster som i punkterna 3 och 4 i bilaga II anges som tilläggstjänster eller extra tjänster endast tillhandahålls av en leverantör skall den avgift som tas ut för denna tjänst relateras till

kostnaden för att tillhandahålla tjänsten, beräknat på grundval av det faktiska utnyttjandet.

9. Avgifter får tas ut för kapacitet som används för underhåll av infrastruktur. Dessa avgifter skall inte överstiga den minskade nettointäkt för infrastrukturförvaltaren som förorsakas av underhållet.

Artikel 8

Undantag från principerna för avgifter

1. För att uppnå full kostnadstäckning för infrastrukturförvaltarnas kostnader får medlemsstaterna, om marknaden kan tåla detta, fastställa prishöjningar på grundval av principer om effektivitet, öppenhet och icke-diskriminering, samtidigt som största möjliga konkurrenskraft säkerställs, särskilt för internationella godstransporter med järnväg. Avgiftssystemet skall respektera de produktivitetsökningar som järnvägsföretagen uppnått. Avgifternas nivå får dock inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av driften av tågtrafiken, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen.

2. För särskilda investeringsprojekt, i framtiden, eller som har avslutats senast 15 år före ikraftträdandet av detta direktiv, får infrastrukturförvaltaren fastställa eller fortsätta att fastställa högre avgifter på grundval av den långsiktiga kostnaden för sådana projekt om de ökar effektiviteten och/eller kostnadseffektiviteten och annars inte skulle kunna företas eller ha företagits. En sådan avgiftsordning får även inbegripa överenskommelser om fördelning av de risker som sammanhänger med nya investeringar.

3. För att förhindra diskriminering skall det säkerställas att varje infrastrukturförvaltares genomsnittliga och marginella avgifter för likvärdigt utnyttjande av infrastrukturen är jämförbara och att jämförbara tjänster inom samma marknadssegment är belagda med samma avgifter. Infrastrukturförvaltaren skall i beskrivningen av järnvägsnätet visa att avgiftssystemen uppfyller

dessa krav om detta är möjligt utan att konfidentiell företagsinformation avslöjas.

4. Om en infrastrukturförvaltare har för avsikt att ändra de grunddrag i avgiftssystemet som avses i punkt 1 skall han offentliggöra detta senast tre månader i förväg.

Artikel 9

Rabatter

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 81, 82, 86 och 87 i fördraget, och trots vad som sägs i artikel 7.3 i detta direktiv, skall varje rabatt på de avgifter som infrastrukturförvaltaren debiterar järnvägsföretag för en tjänst vara förenlig med de villkor som anges i den här artikeln.

2. Med undantag av vad som sägs i punkt 3 skall rabatter begränsas till den faktiska besparingen av administrativa kostnader för infrastrukturförvaltaren. När rabattnivåer bestäms får hänsyn inte tas till de kostnadsbesparingar som redan medräknats i den påförda avgiften.

3. Infrastrukturförvaltarna får införa program, som är tillgängliga för alla användare av infrastrukturen för bestämda trafikflöden, med tidsbegränsade rabatter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller rabatter som uppmuntrar till användning av avsevärt underutnyttjade linjer.

4. Rabatter får endast gälla avgifter som tas ut för ett bestämt infrastrukturavsnitt.

5. Likartade rabattsystem skall tillämpas för likartade tjänster.

*Artikel 10***System för ersättning av icke täckta miljökostnader, olycksrelaterade kostnader och infrastrukturkostnader**

1. Medlemsstaterna får införa ett tidsbegränsat system för ersättning för användning av järnvägsinfrastruktur för bevisligen icke täckta miljökostnader, olycksrelaterade kostnader och infrastrukturkostnader i konkurrerande transportslag i den mån dessa kostnader överstiger motsvarande kostnader för järnvägen.
2. Om en operatör som får ersättning har ensamrätt, skall ersättningen åtföljas av jämförbara förmåner till användarna.
3. Den beräkningsmetod som använts och de gjorda beräkningarna skall offentliggöras. Det skall särskilt vara möjligt att redovisa de specifika icke uttagna kostnaderna för den konkurrerande transportinfrastruktur som undvikits genom järnvägstransport och säkerställa att systemet tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt för företagen.
4. Medlemsstaterna skall säkerställa att ett sådant system är förenligt med bestämmelserna i artiklarna 73, 87 och 88 i fördraget.

*Artikel 11***Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande**

1. Avgiftssystemet i fråga om infrastrukturen skall med hjälp av en verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande motivera järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren att reducera driftsavbrotten till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda. Detta får inbegripa sanktioner för verksamhet som stör driften av järnvägsnätet och ersättning till de företag som lider skada av trafikstörningarna och bonus till verksamhet som går bättre än planerat.

2. Grundprinciperna för denna verksamhetsstyrning skall tillämpas för hela järnvägsnätet.

Artikel 12

Bokningsavgifter

Infrastrukturförvaltarna får ta ut en lämplig avgift för kapacitet som är begärd men inte utnyttjad. Denna avgift skall främja ett effektivt utnyttjande av kapaciteten.

Infrastrukturförvaltarna skall alltid kunna upplysa alla berörda parter om vilken infrastrukturkapacitet som har tilldelats de järnvägsföretag som är användare.

KAPITEL III

Tilldelning av infrastrukturkapacitet

Artikel 13

Rätt till kapacitet

1. Infrastrukturkapacitet skall tilldelas av en infrastrukturförvaltare och sådan infrastrukturkapacitet som tilldelats en sökande får av mottagaren inte överlätas till ett annat företag eller för en annan verksamhet. Varje transaktion som rör infrastrukturkapaciteten skall vara förbjuden och skall medföra uteslutning från ytterligare tilldelning av kapacitet. När ett järnvägsföretag utnyttjar kapacitet för att utföra tjänster för en sökande som inte är ett järnvägsföretag skall detta inte anses som en överlåtelse.

2. Rätten att utnyttja en bestämd infrastrukturkapacitet i form av ett tågläge får tilldelas sökande för högst en tågplanepå period. En infrastrukturförvaltare och en sökande får sluta ett ramavtal på det sätt som anges i artikel 17 för utnyttjande av kapacitet på den relevanta järnvägsinfrastrukturen för en längre tidsperiod än en tågplanepå period.

3. Definitionen av infrastrukturförvaltares och sökandes rättigheter och skyldigheter i fråga om varje tilldelning av kapacitet skall fastställas i avtal eller lagstiftning.

Artikel 14

Tilldelning av kapacitet

1. Medlemsstaterna får fastställa ett regelverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet samtidigt som det förvaltningsmässiga oberoende som avses i artikel 4 i direktiv 91/440/EEG respekteras. Särskilda regler för tilldelning av kapacitet skall fastställas. Infrastrukturförvaltaren svarar för kapacitetstilldelningsförfarandet. Han skall särskilt säkerställa att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt och i enlighet med gemenskapslagstiftningen.

2. Om infrastrukturförvaltaren inte är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag, i juridisk mening och med avseende på organisation eller beslutsfattande, skall den tilldelning som avses i punkt 1 och som beskrivs i detta kapitel utföras av ett tilldelningsorgan som är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag i juridisk mening och med avseende på organisation och beslutsfattande.

3. Infrastrukturförvaltarna och tilldelningsorganen skall respektera den konfidentiella naturen hos den företagsinformation som tillhandahålls dem.

Artikel 15

Samarbete vid tilldelning av infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät

1. Infrastrukturförvaltarna skall samarbeta för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät. De skall organisera tågägen för internationell trafik, särskilt inom ramen för det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter. De skall införa lämpliga

förfaranden för att göra detta möjligt. Dessa förfaranden skall följa reglerna i detta direktiv.

Det förfarande som införts för att samordna tilldelning av infrastrukturkapacitet på internationell nivå innefattar företrädare för infrastrukturförvaltare för alla järnvägsinfrastruktursystem vars beslut om tilldelning berör mer än en annan infrastrukturförvaltare. Lämpliga företrädare för infrastrukturförvaltare utanför gemenskapen kan innefattas i dessa förfaranden. Kommissionen skall informeras och bjudas in att närvara som observatör.

2. Vid varje möte eller annan aktivitet som äger rum för att tilldela infrastrukturkapacitet för järnvägstransporttjänster över flera järnvägsnät, får beslut endast fattas av företrädare för infrastrukturförvaltarna.

3. Deltagarna i det samarbete som avses i punkt 1 skall säkerställa att namnet på medlemmarna, arbetsmetoder och alla relevanta kriterier som används för att bedöma och tilldela infrastrukturkapacitet offentliggörs.

4. Infrastrukturförvaltare skall inom ramen för det samarbete som avses i punkt 1 bedöma behovet av och vid behov föreslå och organisera tåglägen för internationell trafik för att underlätta godstrafik som är föremål för en sådan ansökan som avses i artikel 23.

Sådana på förhand arrangerade tåglägen för internationell trafik skall göras tillgängliga för sökande genom någon av de deltagande infrastrukturförvaltarna.

Artikel 16

Sökande

1. Ansökningar om infrastrukturkapacitet får göras av järnvägsföretag och deras internationella sammanslutningar och, i de medlemsstater som tillåter det, av övriga sökande som motsvarar definitionen i artikel 2 b. Medlemsstaterna får också tillåta andra sökande att ansöka om infrastrukturkapacitet inom sina territorier.

2. Infrastrukturförvaltaren kan ställa krav på sökande för att se till att berättigade förväntningar om framtida intäkter och utnyttjande av infrastrukturen säkerställs. Sådana krav skall vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande. Dessa krav skall offentliggöras som en del av principerna för tilldelning i beskrivningen av järnvägsnätet och meddelas kommissionen.

3. Kraven i punkt 2 får endast innefatta bestämmelser om en ekonomisk garanti som inte får överstiga en lämplig nivå, som skall stå i proportion till sökandens planerade verksamhetsnivå, och en garanti avseende förmågan att ansöka om infrastrukturkapacitet i överensstämmelse därmed.

Artikel 17

Ramavtal

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 81, 82 och 86 i fördraget får ett ramavtal ingås med en sökande. I ett sådant ramavtal anges de särskilda egenskaperna hos den infrastrukturkapacitet som en sökande har behov av och erbjuds under en tidsperiod som är längre än en tågplanepериод. Ett ramavtal skall inte i detalj ange ett tågläge utan bör vara utformat på ett sådant sätt att den sökandes legitima kommersiella behov tillgodoses. En medlemsstat får begära förhandsgodkännande av ett sådant ramavtal från det regleringsorgan som avses i artikel 30 i detta direktiv.

2. Ramavtal får inte utformas på ett sätt som hindrar andra sökande eller trafiktjänster från att använda den relevanta infrastrukturen.

3. Villkoren i ett ramavtal skall kunna ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre utnyttja järnvägsinfrastrukturen.

4. Ramavtalet får innehålla bestämmelser om sanktioner om det blir nödvändigt att ändra eller upphäva avtalet.

5. Ramavtal skall i princip gälla under en period om fem år. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period i särskilda fall. Varje period som är längre än fem år skall vara motiverade med hänsyn till att affärskontrakt, särskilda investeringar eller risker föreligger. En längre period än tio år är möjlig endast i exceptionella fall, i synnerhet när det gäller omfattande och långsiktiga investeringar och särskilt när dessa omfattas av åtaganden i avtal.

6. Samtidigt som den konfidentiella naturen hos företagsinformationen respekteras skall alla berörda parter få tillgång till det allmänna innehållet i varje ramavtal.

Artikel 18

Tidsplan för tilldelningsförfarandet

1. Infrastrukturförvaltaren skall iaktta den tidsplan för tilldelning av kapacitet som anges i bilaga III.

2. Infrastrukturförvaltarna skall komma överens med andra berörda infrastrukturförvaltare om vilka tåglägen för internationell trafik som skall ingå i tågplanen, innan samråd om utkastet till tågplan inleds. Anpassningar skall endast göras om det är absolut nödvändigt.

Artikel 19

Ansökan

1. Sökande får, på grundval av offentligrättsliga eller privaträttsliga bestämmelser, ansöka hos infrastrukturförvaltaren om ett avtal som ger rätt att använda järnvägsinfrastruktur mot den avgift som avses i kapitel II.

2. För ansökningar som gäller tågplanen skall de tidsfrister som anges i bilaga III iakttas.

3. En sökande som är avtalspart i ett ramavtal skall ansöka i enlighet med det avtalet.
4. Sökande får ansöka om infrastrukturkapacitet som avser mer än ett järnvägsnät genom att inge en ansökan till en infrastrukturförvaltare. Den infrastrukturförvaltaren skall sedan tillåtas att på den sökandes vägnar begära kapacitet hos de övriga berörda infrastrukturförvaltarna.
5. Infrastrukturförvaltarna skall säkerställa att sökande som begär infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät kan ansöka direkt till vilket gemensamt organ som helst som infrastrukturförvaltarna eventuellt upprättar.

Artikel 20

Tågplaneprocess

1. Infrastrukturförvaltaren skall i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet, inklusive sådana ansökningar om tåglägen som avser mer än ett järnvägsnät, och i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till alla förhållanden av betydelse för sökanden, inklusive den ekonomiska effekten på deras verksamhet.
2. Infrastrukturförvaltaren får prioritera särskilda tjänster i tågplane- och samordningsprocessen, men endast i enlighet med artiklarna 22 och 24.
3. Infrastrukturförvaltaren skall samråda med berörda parter om utkastet till tågplan och ge dem en tidsfrist på minst en månad för att lämna sina synpunkter. Berörda parter skall omfatta alla som har ansökt om infrastrukturkapacitet samt andra parter som vill få möjlighet att lämna synpunkter på hur tågplanen eventuellt påverkar deras möjlighet att upphandla järnvägstjänster under tågplaneperioden.

4. Infrastrukturförvaltaren skall vidta lämpliga åtgärder för att lösa de problem som tas upp.

Artikel 21

Samordningsprocess

1. Om intressekonflikter uppstår under den tågplaneprocess som avses i artikel 20 skall infrastrukturförvaltaren genom en samordning av ansökningarna sträva efter att finna bästa möjliga lösning på alla önskemål.

2. Om det uppstår en situation som kräver samordning skall infrastrukturförvaltaren inom rimliga gränser ha rätt att föreslå en annan infrastrukturkapacitet än den som har begärts.

3. Infrastrukturförvaltaren skall sträva efter att genom samråd med lämpliga sökande uppnå en lösning på eventuella konflikter.

4. De principer som styr samordningsprocessen skall anges i beskrivningen av järnvägsnätet. Dessa skall särskilt spegla svårigheterna med att skapa tåglägen för internationell trafik och hur ändringar kan påverka andra infrastrukturförvaltare.

5. Om ansökningar om infrastrukturkapacitet inte kan tillgodoses utan samordning skall infrastrukturförvaltaren sträva efter att tillmötesgå alla ansökningar genom en samordning.

6. Utan att befintliga förfaranden för överklaganden och bestämmelserna i artikel 30 åsidosätts, skall i sådana fall där tvister uppstår i samband med tilldelning av infrastrukturkapacitet en metod för tvistlösning finnas tillgänglig för att lösa tvisten skyndsamt. Om denna metod tillämpas, skall ett beslut nås inom tio arbetsdagar.

*Artikel 22**Överbelastad infrastruktur*

1. Om det efter koordinering av begärda tåglägen och efter samråd med sökandena inte är möjligt att helt tillgodose alla ansökningar om infrastrukturkapacitet skall infrastrukturförvaltaren omedelbart förklara den del av infrastrukturen där detta har inträffat som överbelastad. Detta skall även gälla infrastruktur där kapacitetsbrist kan förväntas inom en nära framtid.
2. Om infrastruktur har förklarats som överbelastad skall infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys i enlighet med artikel 25, såvida inte en kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med artikel 26 redan håller på att genomföras.
3. Om avgifter enligt artikel 7.4 inte har tagits ut eller givit ett tillfredsställande resultat och infrastrukturen har förklarats vara överbelastad får infrastrukturförvaltaren dessutom använda prioriteringskriterier för att tilldela infrastrukturkapacitet.
4. I prioriteringskriterierna skall hänsyn tas till tjänstens betydelse för samhället i förhållande till varje annan tjänst som följaktligen inte kommer att tilldelas kapacitet.

För att i detta sammanhang säkerställa utvecklingen av adekvata transporttjänster, i synnerhet för att uppfylla kraven på allmännyttiga tjänster eller för att gynna utvecklingen av godstransporter med järnväg, kan medlemsstaterna på ett icke-diskriminerande sätt vidta nödvändiga åtgärder för att sådana tjänster skall prioriteras vid tilldelningen av infrastrukturkapacitet.

Medlemsstaterna kan i förekommande fall garantera infrastrukturförvaltaren en ersättning som motsvarar en eventuell inkomstförlust som sammanhänger med behovet att tilldela vissa tjänster en bestämd kapacitet i enlighet med föregående stycke. Detta skall även innefatta att hänsyn tas till effekterna av sådan icke-tilldelning av kapacitet i andra medlemsstater.

5. Betydelsen av godstrafiktjänster och särskilt internationella sådana skall beaktas i tillräcklig grad när prioriteringskriterierna bestäms.

6. De förfaranden och kriterier som skall tillämpas när infrastrukturen är överbelastad skall redovisas i beskrivningen av järnvägsnätet.

Artikel 23

Ad hoc-ansökningar

1. Infrastrukturförvaltaren skall besvara ad hoc-ansökningar om enskilda tåglägen så fort som möjligt och under alla omständigheter inom högst fem arbetsdagar. Information om reservkapacitet skall göras tillgänglig för alla sökande som eventuellt önskar använda denna kapacitet.

2. Infrastrukturförvaltarna skall vid behov göra en uppskattning av behovet av reservkapacitet som skall finnas tillgänglig inom ramen för den slutligt fastställda tågplanen för att göra det möjligt för dem att snabbt besvara förväntade ad hoc-ansökningar om kapacitet. Detta skall även gälla vid fall av överbelastad infrastruktur.

Artikel 24

Särskild infrastruktur

1. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 skall infrastrukturkapacitet kunna utnyttjas för alla typer av trafik som har de egenskaper som är nödvändiga för att kunna utnyttja ett tågläge.

2. Om det finns lämpliga alternativa järnvägslinjer får infrastrukturförvaltaren efter samråd med berörda parter reservera särskild infrastruktur för att användas för bestämda typer av trafik. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 81, 82 och 86 i fördraget får infrastrukturförvaltaren i sådana fall prioritera denna typ av trafik vid tilldelningen av infrastrukturkapacitet. Att infrastrukturen reserverats för ett visst ändamål skall inte hindra

andra typer av trafik från att använda sådan infrastruktur om kapacitet finns tillgänglig och om den rullande materielen har de tekniska egenskaper som är nödvändiga för att bedriva verksamhet på järnvägslinjen.

3. Om infrastruktur har reserverats enligt punkt 2 skall detta redovisas i beskrivningen av infrastrukturnätet.

Artikel 25

Kapacitetsanalys

1. Syftet med en kapacitetsanalys är att identifiera de restriktioner i fråga om infrastrukturkapacitet som gör att ansökningar om kapacitet inte kan tillgodoses fullt ut och att föreslå metoder för att kunna tillmötesgå ytterligare ansökningar. Denna analys skall identifiera orsakerna till överbelastningarna och de åtgärder som kan vidtas på kort och medellång sikt för att minska dessa.

2. Analysen skall omfatta infrastrukturen, driften och karaktären av olika tjänster som utförs jämte alla dessa faktors inverkan på infrastrukturkapaciteten. De åtgärder som skall beaktas skall särskilt avse omledning av trafik, ändring av tidtabell, ändrade hastigheter eller förbättringar av infrastruktur.

3. En kapacitetsanalys skall vara avslutad inom sex månader efter det att infrastrukturen har förklarats som överbelastad.

Artikel 26

Kapacitetsförstärkningsplan

1. Senast sex månader efter det att kapacitetsanalysen har avslutats skall infrastrukturförvaltaren lägga fram en kapacitetsförstärkningsplan.

2. En kapacitetsförstärkningsplan skall upprättas efter samråd med användare av den relevanta överbelastade infrastrukturen.

Den skall ange

- a) orsakerna till överbelastningen,
- b) den sannolika framtida trafikutvecklingen,
- c) hinder för infrastrukturutveckling,
- d) alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning, inklusive sannolika ändringar av tillträdesavgifter.

Den skall också, på grundval av en kostnadsnyttoanalys för de möjliga åtgärder som angivits, avgöra vilka åtgärder som skall vidtas för en infrastrukturkapacitetsförstärkning inbegripet en tidsplan för genomförande av åtgärderna.

Planen kan bli underkastad medlemsstatens förhandsgodkännande.

3. En infrastrukturförvaltare skall upphöra att ta ut varje avgift som debiteras för den aktuella infrastrukturen enligt artikel 7.4.

- a) om han inte lägger fram en kapacitetsförstärkningsplan, eller
- b) om han inte lyckas genomföra den handlingsplan som anges i kapacitetsförstärkningsplanen.

Infrastrukturförvaltaren får emellertid, med förbehåll för det regleringsorgan som avses i artikel 30 godkännande, fortsätta att ta ut dessa avgifter om

- a) kapacitetsförstärkningsplanen inte kan genomföras på grund av faktorer utanför hans kontroll, eller
- b) de alternativ som står till buds inte är ekonomiskt eller finansiellt hållbara.

Artikel 27

Utnyttjande av tåglägen

1. I synnerhet när det gäller överbelastad infrastruktur skall infrastrukturförvaltaren begära återlämning av ett tågläge som under minst en månad har utnyttjats mindre än en tröskelkvot som skall fastställas i beskrivningen av järnvägsnätet, om det inte berodde på andra orsaker än ekonomiska som operatören inte kunnat råda över.
2. En infrastrukturförvaltare får i beskrivningen av järnvägsnätet ange enligt vilka villkor hänsyn kommer att tas till tidigare utnyttjandegrad av tåglägen, när prioriteringar görs vid tilldelningsförfarandet.

Artikel 28

Infrastrukturkapacitet för planerat underhåll

1. Ansökningar om infrastrukturkapacitet för att möjliggöra underhållsarbeten skall inges under tågplaneprocessen.
2. Infrastrukturförvaltaren skall ta tillräcklig hänsyn till hur infrastrukturkapacitet som reserveras för planerat spårunderhåll påverkar de sökande.

Artikel 29

Särskilda åtgärder som skall vidtas i händelse av störningar

1. I händelse av störningar i tågtrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor skall infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa den normala situationen. I detta syfte skall infrastrukturförvaltaren utarbeta en beredskapsplan med en förteckning över alla offentliga organ som skall informeras i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning av tågtrafiken.

2. I en nödsituation och om det är absolut nödvändigt på grund av ett allvarligt fel som gör att infrastrukturen under en period blir oanvändbar får de tåglägen som tilldelats återtas utan förvarning under den tid som behövs för att reparera systemet.

3. Om infrastrukturförvaltaren anser det nödvändigt får han begära att järnvägsföretagen ger honom tillgång till de resurser som han anser vara mest lämpliga för att återställa den normala situationen så snart som möjligt. Medlemsstaterna får kräva av järnvägsföretag att dessa medverkar till att säkerställa efterlevnad och övervakning i fråga om sitt uppfyllande av säkerhetsstandarder och säkerhetsbestämmelser.

KAPITEL IV

Allmänna bestämmelser

Artikel 30

Regleringsorgan

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 21.6 skall medlemsstaterna upprätta ett regleringsorgan. Detta organ, som kan vara det ministerium som ansvarar för transport eller något annat organ, skall i fråga om organisation, finansieringsavgöranden, juridisk struktur och beslutsfattande vara oberoende i förhållande till varje infrastrukturförvaltare, avgiftsorgan, tilldelningsorgan eller sökande. Organet skall i sin verksamhet följa de principer som anges i den här artikeln enligt vilka överklagande- och tillsynsfunktionen kan förläggas till olika organ.

2. En sökande skall kunna överklaga till regleringsorganet om han anser att han har blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på något sätt kränkt, särskilt när det gäller beslut som fattats av infrastrukturförvaltaren eller i tillämpliga fall järnvägsföretaget om

- a) beskrivning av järnvägsnätet,
- b) kriterier i denna beskrivning,
- c) tilldelningsförfarandet och dess resultat,

- d) avgiftssystemet,
- e) nivå eller struktur i fråga om de infrastrukturavgifter som den sökande måste eller kan bli tvungen att betala,
- f) säkerhetsintyg, efterlevnad och övervakning av säkerhetsstandarder och säkerhetsbestämmelser.

3. Regleringsorganet skall säkerställa att de avgifter som infrastrukturförvaltaren fastställer är förenliga med kapitel II och inte är diskriminerande. Förhandlingar mellan sökande och en infrastrukturförvaltare om nivån på infrastrukturavgifter skall bara vara tillåten om de sker under överinseende av regleringsorganet. Regleringsorganet skall ingripa om det är sannolikt att förhandlingarna strider mot detta direktiv.

4. Regleringsorganet skall ha befogenhet att begära relevant information från infrastrukturförvaltaren, sökande och alla inblandade tredje parter i den berörda medlemsstaten och denna information skall lämnas in utan onödigt dröjsmål.

5. Regleringsorganet skall fatta beslut om varje klagomål och vidta åtgärder för att avhjälpa en situation inom högst två månader efter det att all information lämnats in.

Trots vad som sägs i punkt 6 skall ett beslut av regleringsorganet vara bindande för alla parter som omfattas av beslutet.

Om ett beslut om att vägra tilldelning av infrastrukturkapacitet eller villkoren i ett erbjudande om kapacitet överklagas skall regleringsorganet antingen bekräfta att det inte behövs någon ändring av infrastrukturförvaltarens beslut, eller begära en ändring av det beslutet i enlighet med riktlinjer som regleringsorganet anger.

6. Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de beslut som fattas av regleringsorganet kan överklagas till domstol.

Artikel 31

Samarbete mellan regleringsorganen

De nationella regleringsorganen skall utbyta information om sitt arbete och om principerna och rutinerna för sina beslut för att i hela gemenskapen samordna sina principer för beslutsfattande. Kommissionen skall stödja dem i detta arbete.

Artikel 32

Säkerhetsintyg

1. Bestämmelser om säkerhetsintyg för järnvägsföretag som är eller kommer att vara etablerade i gemenskapen, och för de internationella sammanslutningar som de bildar skall överensstämma med denna artikel.

2. Medlemsstaterna skall för sina respektive territorier föreskriva att ett säkerhetsintyg som fastställer järnvägsföretagets säkerhetskrav lämnas in för att garantera säker trafik på de berörda järnvägslinjerna.

3. För att få ett säkerhetsintyg skall järnvägsföretaget följa föreskrifterna i den nationella lagstiftningen, som skall vara förenliga med gemenskapslagstiftningen och tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt, och som skall ange de tekniska och driftsmässiga krav som är specifika för järnvägstrafiken samt de säkerhetskrav som gäller för personal, rullande materiel och företagets interna organisation. Företaget skall särskilt kunna styrka att den personal som det har i sin tjänst för att köra och följa med tågen har den utbildning som behövs för att följa de trafikbestämmelser som infrastrukturförvaltaren tillämpar och för att kunna uppfylla de säkerhetskrav som ställs upp när det gäller tågrörelser. Järnvägsföretaget skall styrka att den rullande materiel som ingår i dessa tåg har godkänts av den offentliga myndigheten eller av infrastrukturförvaltaren och kontrollerats i enlighet med de regler för driften som gäller för den använda infrastrukturen. Säkerhetsintyget skall utfärdas av det organ som för detta ändamål

utsetts av den medlemsstat i vilken den använda infrastrukturen är belägen.

Artikel 33

Undantag

1. Under en period om fem år från och med den 15 mars 2003 gäller följande för följande medlemsstater:

- Irland, i egenskap av en medlemsstat på en ö med järnvägsförbindelse med endast en annan medlemsstat;
- Förenade kungariket, för vilket det i fråga om Nordirland råder samma förhållande; och
- Grekland, som är en medlemsstat utan direkta järnvägsförbindelser med någon annan medlemsstat: behöver inte tillämpa kraven i
 - a) artiklarna 3, 4.2, 13, 14, 17, 21.4, 21.6, 22, 24.3, 25-28 och 30 under förutsättning att beslut om tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande och uttag av avgifter kan överklagas, när ett järnvägsföretag begär detta skriftligt, inför ett oberoende organ som skall fatta ett beslut inom två månader efter det att all relevant information lagts fram och vars beslut skall kunna överklagas i domstol; och
 - b) artikel 32 när det gäller järnvägstransporter som inte omfattas av artikel 10 i förordning 91/440/EEG.

2. Om emellertid

- a) mer än ett järnvägsföretag med tillstånd enligt artikel 4 i direktiv 95/18/EG, eller, i fråga om Irland och Nordirland, ett järnvägsföretag med sådant tillstånd i ett annat land, lämnar in en formell ansökan om att få bedriva konkurrerande järnvägstrafik i, till eller från Irland, Nordirland eller Grekland, kommer beslut om den fortsatta tillämpligheten av detta undantag att fattas enligt det rådgivande förfarande som avses i artikel 35.2, eller

b) ett järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik i Irland, Nordirland eller Grekland lämnar in en formell ansökan om att få bedriva järnvägstrafik på, till eller från en annan medlemsstats territorium (i fråga om Irland eller Förenade kungariket, med avseende på Nordirland eller i fråga om båda dessa stater, en annan medlemsstat utanför deras territorium), skall undantaget i punkt 1 inte gälla.

Inom ett år efter det att den eller de berörda medlemsstaterna mottagit antingen det beslut som avses i punkt a och som antagits i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 35.2 eller meddelande om den formella ansökan som avses i punkt b skall den eller de berörda medlemsstaterna (Irland, Förenade kungariket, med avseende på Nordirland, eller Grekland) anta lagstiftning för att genomföra de artiklar som avses i punkt 1.

3. Ett undantag enligt punkt 1 får förlängas med tidsperioder på högst fem år. Senast tolv månader innan undantaget löper ut får en medlemsstat som har ett sådant undantag ansöka om ett förnyat undantag hos kommissionen. Varje ansökan av detta slag skall motiveras. Kommissionen skall behandla ansökan och fatta beslut i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 35.2. Det nämnda rådgivande förfarandet skall tillämpas för alla beslut i samband med en sådan ansökan.

När kommissionen fattar sitt beslut skall den ta hänsyn till eventuella förändringar i det geopolitiska läget samt till utvecklingen av marknaden för järnvägstrafik i, från och till den medlemsstat som begärt ett förnyat undantag.

4 Luxemburg, som är en medlemsstat med ett relativt litet järnvägsnät, behöver inte förrän den 31 augusti 2004 tillämpa kravet att tilldela ett oberoende organ uppgiften att fastställa rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen enligt artiklarna 4 och 14 i den mån medlemsstaterna i dessa åläggs att inrätta oberoende organ för att utföra de uppgifter som anges i de artiklarna.

KAPITEL V

SLUTBESTÄMMELSER*Artikel 34**Genomförandebestämmelser*

1. Medlemsstaterna får göra kommissionen uppmärksam på alla frågor som rör genomförandet av detta direktiv. Lämpliga beslut skall antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 35.2.

2. Kommissionen skall på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ i ett särskilt fall granska tillämpning och efterlevnad av bestämmelser som rör avgifter, tilldelning av kapacitet och säkerhetsintyg, och inom två månader efter mottagandet av en sådan begäran, i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 35.2, besluta om dessa åtgärder får tillämpas även i fortsättningen. Kommissionen skall meddela sitt beslut till Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna.

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 226 i fördraget får varje medlemsstat hänskjuta kommissionens beslut till rådet inom en månad. Rådet får i undantagsfall fatta ett annat beslut med kvalificerad majoritet inom en månad.

3. De ändringar som krävs för att anpassa bilagorna skall antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 35.3.

*Artikel 35**Kommittéförfaranden*

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.

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

3. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet. Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

4. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 36

Rapport

Senast den 15 mars 2005 skall kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv, i förekommande fall åtföljd av förslag till ytterligare åtgärder från gemenskapens sida.

Artikel 37

Upphävande

Förordning (EEG) nr 2830/77, förordning (EEG) nr 2183/78, beslut 82/529/EEG, beslut 83/418/EEG och direktiv 95/19/EG upphävs härmed.

Artikel 38

Genomförande

Medlemsstaterna skall anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 15 mars 2003. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

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

Artikel 39

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.

Artikel 40

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 26 februari 2001.

På Europaparlamentets vägnar På rådets vägnar

N. Fontaine
Ordförande

Anna Lindh
Ordförande

- (1) EGT C 321, 20.10.1998, s. 10, och
- (2) EGT C 116 E, 26.4.2000, s. 40.
- (3) EGT C 209, 22.7.1999, s. 22.
- (4) EGT C 57, 29.2.2000, s. 40.
- (5) Europaparlamentets yttrande av den 10 mars 1999 (EGT C 175, 21.6.1999, s. 120), bekräftat den 27 oktober 1999 (EGT C 154, 5.6.2000, s. 22), rådets gemensamma ståndpunkt av den 28 mars 2000 (EGT C 178, 27.6.2000, s. 28) och Europaparlamentets beslut av den 5 juli 2000 (ännu ej offentliggjort i EGT). Europaparlamentets beslut av den 1 februari 2001 och rådets beslut av den 20 december 2000.
- (6) EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG (se sidan 1 i detta nummer av EGT).
- (7) EGT L 143, 27.6.1995, s. 75.
- (8) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.
- (9) EGT L 334, 24.12.1977, s. 13. Förordningen senast ändrad genom 1994 års anslutningsakt.
- (10) EGT L 258, 21.9.1978, s. 1. Förordningen senast ändrad genom 1994 års anslutningsakt.
- (11) EGT L 234, 9.8.1982, s. 5. Beslutet senast ändrat genom 1994 års anslutningsakt.
- (12) EGT L 237, 26.8.1983, s. 32. Beslutet senast ändrat genom 1994 års anslutningsakt.
- (13) Rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar (EGT L 156, 28.6.1969, s. 1). Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1893/91 (EGT L 169, 29.6.1991, s. 1).

*BILAGA I**Innehåll i beskrivningen av järnvägsnätet*

Följande information skall ingå i den beskrivning av järnvägsnätet som nämns i artikel 3:

1. Ett avsnitt som visar beskaffenheten på den infrastruktur som järnvägsföretag har tillgång till och villkoren för att få tillträde till denna.
2. Ett avsnitt om principerna för avgifter och taxor. Här skall finnas tillämpliga uppgifter om avgiftssystemet och tillräcklig information om de avgifter som gäller för de tjänster som finns förtecknade i bilaga II och som tillhandahålls av endast en leverantör. I detta avsnitt skall närmare anges vilka metoder, bestämmelser och i tillämpliga fall skalor som används för tillämpningen av artikel 7.4 och 7.5 samt artiklarna 8 och 9. Det skall innehålla information om redan beslutade eller förberedda avgiftsändringar.
3. Ett avsnitt om principer och kriterier för tilldelning av kapacitet. I detta skall anges de allmänna kapacitetsegenskaperna hos den infrastruktur som järnvägsföretagen har tillgång till och alla eventuella begränsningar i fråga om dess utnyttjande, inbegripet sannolika behov av kapacitet för underhåll. Detta avsnitt skall också ange de förfaranden och tidsfrister som gäller för kapacitetstildelningsförfarandet. Det skall innehålla de speciella kriterier som används vid tilldelningen, särskilt följande:
 - a) de förfaranden enligt vilka sökande kan ansöka om kapacitet hos infrastrukturförvaltaren,
 - b) de krav som ställs på sökande,
 - c) tidsramar för ansöknings- och tilldelningsförfaranden,
 - d) de principer som gäller för samordningsprocessen,

- e) de förfaranden och kriterier som skall användas om infrastruktur är överbelastad,
- f) närmare upplysningar om begränsning av infrastrukturutnyttjande,
- g) under vilka villkor hänsyn tas till tidigare utnyttjandegrad av kapacitet vid beslut om prioriteringar i tilldelningsförfarandet.

I detta avsnitt skall närmare anges vilka åtgärder som vidtagits för att säkerställa en ändamålsenlig handläggning av godstrafik, internationell trafik och ad hoc-ansökningar.

*BILAGA II**Tjänster som skall tillhandahållas järnvägsföretagen*

1. Minimipaket av tillträdestjänster skall omfatta följande:
 - a) behandling av ansökningar om infrastrukturkapacitet,
 - b) rätt att utnyttja den kapacitet som beviljats,
 - c) användning av växlar och övergångsspår i tågspår,
 - d) trafikledning inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser,
 - e) all övrig information som behövs för att utföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.
2. Som bantillträdestjänster och tillhandahållande av tjänster räknas följande:
 - a) användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg där det finns tillgång till sådan,
 - b) bränsledepåer,
 - c) stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter,
 - d) godsterminaler,
 - e) rangerbangårdar,
 - f) tågbildningsmöjligheter,
 - g) sidospår för uppställning,
 - h) underhålls- och andra tekniska anläggningar.
3. Följande tjänster får räknas som tilläggstjänster:

- a) drivmotorström,
- b) uppvärmning före avgång av persontåg,
- c) bränsleförsörjning, växling och alla andra tjänster som tillhandahålls vid ovan nämnda faciliteter för tillträdestjänster,
- d) skräddarsydda kontrakt för- kontroll av transport av farligt gods,- assistans för drift av icke-standardtåg.

4. Följande tjänster får räknas som extra tjänster:

- a) tillträde till telekommunikationsnät,
- b) tillhandahållande av extra information,
- c) teknisk kontroll av rullande materiel.

*BILAGA III**Tidsplan för tilldelningsförfarandet*

1. Tågplanen skall upprättas en gång per kalenderår.
2. Ändring av den gällande tågplanen skall ske vid midnatt den sista lördagen i maj. Om en ändring eller justering genomförs efter sommaren skall detta ske vid midnatt den sista lördagen i september varje år och vid sådana andra tidpunkter mellan dessa datum som behövs. Infrastrukturförvaltarna får komma överens om olika datum och i så fall skall kommissionen informeras om detta.
3. Sista ansökningsdagen för ansökningar om kapacitet som skall införas i tågplanen får inte infalla tidigare än 12 månader innan planen börjar gälla.
4. Senast 11 månader innan tågplanen börjar gälla skall infrastrukturförvaltarna säkerställa att preliminära tåglägen för internationell trafik har upprättats i samarbete med andra relevanta tilldelningsorgan i enlighet med artikel 15. Infrastrukturförvaltarna skall säkerställa att man så långt som möjligt håller sig till dessa under de senare processerna.
5. Senast fyra månader efter det att tidsfristen för budgivning från sökande löpt ut skall infrastrukturförvaltaren utarbeta ett utkast till tågplan.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/ EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS
RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, och av följande
skäl:

(1) För att göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen att i full utsträckning utnyttja de fördelar som följer av att ett område utan inre gränser skapas bör samtrafikförmågan och driftskompatibiliteten hos de nationella näten och tillgängligheten till dessa nät främjas genom att de åtgärder som kan visa sig nödvändiga när det gäller teknisk standardisering genomförs, såsom föreskrivs i artikel 155 i fördraget.

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

(3) Rådets strategi för en integrering av miljöfrågorna och en hållbar utveckling i gemenskapens transportpolitik medför krav på insatser för att minska miljöpåverkan från transporterna.

(4) Kommersiell drift av tåg längs det transeuropeiska järnvägsnätet förutsätter bland annat en utomordentligt god kompatibilitet mellan infrastrukturens och den rullande materielens egenskaper, men också en effektiv sammankoppling av infrastrukturförvaltarnas och användarnas informations- och kommunikationssystem. Prestanda, säkerhet, tjänstens kvalitet och kostnaderna för den är beroende av denna kompatibilitet och sammankoppling, som utgör grunden för driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.

(5) Rådet vidtog den 23 juli 1996 en första åtgärd för att uppnå dessa målsättningar genom att anta direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

(6) Kommissionen meddelade i vitboken En strategi för vitalisering av gemenskapens järnvägar från 1996 att man skulle vidta ytterligare en åtgärd beträffande järnvägssystemet för konventionella tåg och beställde därefter en utredning om integrationen av de nationella järnvägsnäten, vars resultat överlämnades 1998. I utredningen rekommenderades att ett direktiv antas som bygger på samma tillvägagångssätt som det för höghastighetstågen. I utredningen rekommenderas också att inte alla hinder för driftskompatibiliteten angrips på en gång, utan att problemen i stället bör lösas efter hand enligt en prioritetsordning som bör upprättas med utgångspunkt i förhållandet mellan den kostnad och den nytta som varje planerad åtgärd innebär. Enligt utredningen ger en harmonisering av nu använda förfaranden och regler samt en sammankopplingen av informations- och kommunikationssystemen större fördelar än till exempel åtgärder som gäller infrastruktur.

(7) I kommissionens meddelande om integrationen av de konventionella järnvägssystemen rekommenderas att föreliggande direktiv antas och det anförs att de främsta likheterna och skillnaderna jämfört med direktiv 96/48/EG är berättigade. De främsta skillnaderna gäller anpassningen av det geografiska tillämp-

ningsområdet, utvidgningen av det tekniska tillämpningsområdet, bland annat för att resultaten av den ovannämnda utredningen skall beaktas, och antagandet av ett tillvägagångssätt som innebär att hindren för driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet undanröjs stegvis, och som inbegriper en prioriteringsordning och en tidsplan för att utarbeta denna.

(8) Med hänsyn till detta stegvisa tillvägagångssätt och den tid som behövs för att anta alla tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) bör medlemsstaterna undvika att anta nya nationella regler eller att inleda projekt som skulle göra det befintliga systemet ännu mer heterogent.

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

(10) I sin resolution av den 10 mars 1999 om järnvägspaketet begärde Europaparlamentet att en successiv öppning av järnvägssektorn skall åtföljas av åtgärder för teknisk harmonisering som är så snabba och effektiva som möjligt.

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

(12) Rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar(6) innebär att järnvägsföretagen måste få ökad tillgång till medlemsstaternas järnvägsnät, vilket förutsätter driftskompatibilitet mellan infrastrukturer, utrustning, rullande materiel och system för förvaltning och drift, inbegripet de yrkesmässiga kvalifikationer och de villkor avseende hygien och säkerhet för personalen, vilka krävs för drift och

underhåll av de delsystem som avses samt för genomförandet av varje teknisk specifikation för driftskompatibilitet. Det här direktivet syftar dock inte till att, vare sig direkt eller indirekt, harmonisera arbetsförhållandena inom järnvägssektorn.

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

(14) Det råder stora skillnader mellan de nationella föreskrifter, interna regler samt tekniska specifikationer som järnvägarna tillämpar på grund av att de innehåller tekniska bestämmelser som är specifika för varje lands industri och att de innehåller föreskrifter om mått och dimensioner, särskilda anordningar och särskilda egenskaper. Detta innebär bland annat att tåg inte kan framföras under gynnsamma villkor inom hela gemenskapen.

(15) Denna situation har under årens lopp medfört att den nationella järnvägsindustrin och de nationella järnvägarna knutits mycket nära samman, vilket har utgjort ett hinder för öppnandet av marknaderna. För att dessa industrier skall kunna bli konkurrenskraftiga på världsmarknaden måste de ha tillgång till en europeisk marknad som är öppen och utsatt för konkurrens.

(16) Det är sålunda nödvändigt att för hela gemenskapen fastställa väsentliga krav för det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.

(17) På grund av omfattningen av och komplexiteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg har det av praktiska skäl visat sig nödvändigt att dela upp det i delsystem. För varje sådant delsystem måste väsentliga krav definieras för hela gemenskapen och sådana tekniska specifikationer fastställas som är nödvändiga för att uppfylla dessa krav, särskilt när det gäller komponenter och gränssnitt.

(18) Genomförandet av bestämmelserna om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg får inte leda till att det uppstår oskäligen hinder, med hänsyn till förhållandet mellan kostnader och nytta, för medlemsstaterna mot att bibehålla kompatibiliteten i sina befintliga

järnvägsnät, samtidigt som dock ansträngningar måste göras för att målet att nå driftskompatibilitet bibehålls.

(19) De tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet påverkar likaså förutsättningarna för passagerarnas användning av järnvägar, och dessa bör följaktligen rådfrågas om de aspekter som rör dem.

(20) En berörd medlemsstat bör tillåtas att frångå tillämpningen av vissa tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, och det bör fastställas förfaranden för att säkerställa att sådana undantag är berättigade. Enligt artikel 155 i fördraget krävs att gemenskapens åtgärder i fråga om driftskompatibilitet vidtas med beaktande av projektens potentiella ekonomiska livskraft.

(21) Utarbetandet av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och deras tillämpning på järnvägssystemet för konventionella tåg bör inte få lägga hinder i vägen för den tekniska innovationen, och denna bör inriktas på att förbättra de ekonomiska resultaten.

(22) Driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg bör utnyttjas för att förbättra villkoren för kompatibilitet mellan de olika transportsätten, bland annat när det gäller godstransport.

(23) Enligt bestämmelserna om upphandlingsförfaranden inom järnvägssektorn, särskilt direktiv 93/38/EEG(7), bör de upphandlande enheterna inkludera de tekniska specifikationerna i de allmänna dokumenten eller i de kontraktsbestämmelser som hänför sig till varje kontrakt. Det är nödvändigt att utarbeta en uppsättning europeiska specifikationer som kan tjäna som referenser för dessa tekniska specifikationer.

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

(25) De upphandlande enheterna fastställer de ytterligare specifikationer som krävs för att komplettera de europeiska specifikationerna eller övriga standarder. Dessa specifikationer måste uppfylla de väsentliga krav som harmoniseras på gemenskapsnivå och som det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg måste uppfylla.

(26) Förfarandena för bedömning av komponenternas överensstämmelse eller lämplighet bör grunda sig på utnyttjandet av de moduler som är föremål för beslut 93/465/EEG(8). För att främja industrins utveckling är det nödvändigt att i största möjliga utsträckning utarbeta förfarandena för kvalitetssäkring.

(27) Komponenternas överensstämmelse är i huvudsak knuten till deras användningsområde så att systemets driftskompatibilitet kan säkerställas, och inte bara till deras fria rörlighet på den gemensamma marknaden. Bedömningen av lämpligheten kommer att göras för de komponenter som är mest avgörande för systemets säkerhet, tillgänglighet eller ekonomi. Tillverkaren behöver således inte CE-märka komponenter som omfattas av bestämmelserna i detta direktiv, utan, på grundval av bedömningen av överensstämmelse eller lämplighet, borde tillverkarens försäkran om överensstämmelse vara tillräcklig.

(28) Detta påverkar inte tillverkarens skyldighet att CE-märka vissa komponenter för att styrka att de överensstämmer med andra gemenskapsbestämmelser som de omfattas av.

(29) De delsystem som utgör det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg bör underkastas ett kontrollförfarande. Denna kontroll skall ge de ansvariga myndigheter som ger tillstånd till ibruktagande en möjlighet att kunna försäkra sig om att resultatet på projekterings-, uppbyggnads- och ibruktagandestadiet överensstämmer med tillämpliga regler och tillämpliga tekniska och driftsmässiga föreskrifter. Kontrollförfarandet skall även göra det möjligt för tillverkarna att kunna räkna med likabehandling oavsett vilket land det rör sig om. Det är således nödvändigt att utforma en modul som fastställer principerna och villkoren för en EG-kontroll av delsystemen.

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

(31) På uppdrag av kommissionen utarbetas dessa TSD av ett gemensamt representativt organ som företräder infrastrukturförvaltarna, järnvägsföretagen och industrin. Företrädarna för tredje land, särskilt för kandidatländerna, får redan från början delta som observatörer vid möten inom det gemensamma representativa organet.

(32) I rådets direktiv 91/440/EEG föreskrivs, vad gäller redovisningen, att åtskillnad skall göras mellan verksamhet som avser transport och verksamhet som rör förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen. På motsvarande sätt bör de specialiserade avdelningar hos infrastrukturförvaltarna som utses till anmälda organ struktureras så att de uppfyller de kriterier som gäller för denna typ av organ. Andra specialiserade organ kan bemyndigas om de uppfyller samma kriterier.

(33) De åtgärder som krävs för att genomföra detta direktiv bör vidtas i enlighet med artikel 2 i rådets beslut av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter.

(34) Driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg är en fråga som berör hela gemenskapen. Medlemsstaterna är inte var för sig i stånd att vidta de åtgärder som krävs för att uppnå denna driftskompatibilitet. I enlighet med subsidiaritetsprincipen kan målen för de planerade åtgärderna därför inte i tillräcklig uträkning uppnås av medlemsstaterna och kan därför, på grund av åtgärdernas omfattning eller verkningar, bättre uppnås på gemenskapsnivå.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

Allmänna bestämmelser*Artikel 1*

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

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

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

Artikel 2

I detta direktiv avses med

- a) det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg: hela system som beskrivs i bilaga I och som utgörs av järnvägs-

infrastrukturer, bestående av järnvägslinjer och fasta installationer som ingår i det transeuropeiska transportnätet och som konstruerats eller anpassats för konventionell eller kombinerad järnvägstrafik, samt den rullande materiel som är avsedd att framföras på dessa infrastrukturer,

- b) driftskompatibilitet: egenskapen hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erforderade prestandakrav uppfylls. Denna egenskap grundar sig på alla de föreskrifter samt tekniska och driftsmässiga villkor som skall iakttas för att de väsentliga kraven skall uppfyllas,
- c) delsystem: resultatet av uppdelningen av det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, såsom anges i bilaga II. Dessa delsystem, för vilka väsentliga krav skall anges, är av strukturell eller funktionell beskaffenhet,
- d) driftskompatibilitetskomponenter: alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg är direkt eller indirekt beroende av; begreppet "komponent" omfattar såväl materiella föremål som immateriella föremål, t.ex. programvara,
- e) väsentliga krav: de krav som anges i bilaga III och som skall uppfyllas av det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och även gränssnitten,
- f) europeisk specifikation: en gemensam teknisk specifikation, ett europeiskt tekniskt godkännande eller en nationell standard som införlivar en europeisk standard, såsom de definieras i artikel 1.8-12 i direktiv 93/38/EEG,
- g) tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, nedan kallade TSD: de specifikationer som varje delsystem och varje beståndsdel i ett delsystem underkastas för att de väsentliga kraven skall kunna uppfyllas och driftskompatibiliteten hos det

- transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg säkerställas,
- h) gemensamt representativt organ: organ bestående av företrädare för infrastrukturförvaltarna, järnvägsföretagen och industrin som har till uppgift att utarbeta TSD. Infrastrukturförvaltare är de som avses i artiklarna 3 och 7 i direktiv 91/440/EEG,
 - i) anmälda organ: de organ som har till uppgift att bedöma driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse och lämplighet eller att handlägga förfarandet för EG-kontroll av delsystemen,
 - j) grundparametrar: regler och tekniska eller driftsrelaterade villkor som är av avgörande betydelse för driftskompatibiliteten och som skall fastställas genom beslut fattat enligt det förfarande som avses i artikel 21 innan det gemensamma representativa organet utarbetar förslag till TSD,
 - k) specialfall: del i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg som nödvändiggör särskilda (tillfälliga eller definitiva) föreskrifter i TSD av skäl som hänför sig till begränsningar beroende på geografi, topografi eller stadsmiljö eller till en strävan att uppnå kompatibilitet med det befintliga systemet; detta kan bland annat gälla järnvägslinjer och järnvägsnät som är isolerade från resten av gemenskapen, lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd, rullande materiel som uteslutande är avsedd för lokal, regional eller historisk användning samt rullande materiel på väg till eller från tredje land, förutsatt att denna materiel inte överskrider gränsen mellan två medlemsstater,
 - l) ombyggnad: sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller av en del av ett delsystem som kräver att ett nytt tillstånd för ibruktagande, på sätt som avses i artikel 14.1, måste utfärdas,
 - m) modernisering: sådant större arbete för att byta ett delsystem eller en del av ett delsystem som kräver att ett nytt sådant tillstånd för ibruktagande, på sätt som avses i artikel 14.1, måste utfärdas,

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

Artikel 3

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

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

Artikel 4

1. Det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna, däribland gränssnitten, skall uppfylla de väsentliga krav som de berörs av.

2. Sådana tilläggskrav för att komplettera tekniska specifikationer som avses i artikel 18.4 i direktiv 93/38/EEG och som är nödvändiga för att komplettera de europeiska specifikationerna eller andra standarder som tillämpas inom gemenskapen får inte strida mot de väsentliga kraven.

KAPITEL II

Tekniska Specifikationer för driftskompatibilitet (TSD)*Artikel 5*

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

- e) för varje tänkbart fall ange vilka förfaranden som skall tillämpas för att bedöma överensstämmelsen eller lämpligheten. Detta omfattar bland annat de moduler som anges i beslut 93/465/EEG och, i förekommande fall de specifika förfaranden, som skall tillämpas vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet, och EG-kontrollen av delsystem,
- f) ange strategin för att genomföra TSD. Bland annat skall de etapper anges som skall slutföras för en stegvis övergång från den nuvarande situationen till den slutliga situationen, då TSD iakttas generellt,
- g) för den berörda personalen ange de yrkesmässiga kvalifikationer och de villkor avseende hälsa och säkerhet som krävs för drift och underhåll av de delsystem som avses samt för genomförandet av TSD.

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

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

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

Artikel 6

1. TSD-förslagen skall på uppdrag av kommissionen, fastställt enligt det förfarande som avses i artikel 21.2, utarbetas av det gemensamma representativa organet. TSD skall antas och ses över

enligt samma förfarande. Kommissionen skall offentliggöra TSD i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.

2. Det gemensamma representativa organet skall utses i enlighet med det förfarande som avses i artikel 21.2. Organet skall följa bestämmelserna i bilaga VIII. Om organet inte följer bestämmelserna eller inte besitter den kompetens som behövs vid utarbetandet av en viss TSD skall en annan företrädare utses med tillämpning av samma förfarande. I sistnämnda fall skall det gemensamma representativa organet delta i den andra företrädarens arbete.

3. Det gemensamma representativa organet eller, i förekommande fall företrädaren, skall ansvara för att förbereda översyn och uppdatering av TSD och förse den kommitté som avses i artikel 21 med lämpliga rekommendationer för att den tekniska utvecklingen eller förändringar i de samhälleliga kraven skall kunna beaktas.

4. En TSD skall utarbetas i två steg.

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

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

5. För att kunna hitta och genomföra de bästa lösningarna skall man vid utarbetande, antagande och översyn av varje TSD

(inbegripet grundparametrarna) beakta de kostnader och den nytta som varje övervägd teknisk lösning kan beräknas medföra samt gränssnitten mellan dessa. Medlemsstaterna skall medverka i bedömningen genom att tillhandahålla nödvändiga uppgifter.

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

7. När en TSD antas skall dagen för dess ikraftträdande fastställas enligt det förfarande som avses i artikel 21.2. Om olika delsystem skall tas i bruk samtidigt av skäl som rör den tekniska kompatibiliteten skall dagen för ikraftträdande för motsvarande TSD vara densamma.

8. Vid utarbetande och översyn av TSD skall användarnas synpunkter beaktas beträffande sådana egenskaper som direkt påverkar de förhållanden under vilka delsystemen används.

Det gemensamma representativa organet, eller i förekommande fall den berörda företrädaren, skall därför samråda med sammanslutningar och organisationer som företräder användarna under utarbetande och översyn av TSD. Det gemensamma organet skall till TSD-förslaget bifoga en rapport med resultatet av detta samråd.

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

9. Vid utarbetande och översyn av TSD skall hänsyn tas till yttrandet från arbetsmarknadens parter när det gäller villkoren i artikel 5.3 g.I detta syfte skall arbetsmarknadens parter höras innan TSD-förslag läggs fram för antagande eller översyn inför den

kommitté som avses i artikel 21. Arbetsmarknadens parter skall höras inom ramen för den branschvisa dialogkommitté som inrättats i enlighet med kommissionens beslut 98/500/EG(10). Arbetsmarknadens parter skall avge sitt yttrande inom tre månader.

Artikel 7

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

- a) för ett projekt som gäller en ny linje, ombyggnad av en befintlig linje eller uppbyggnad av en sådan del av systemet som avses i artikel 1.1, om projektet redan är långt framskridet eller om ett avtal om ett sådant projekt håller på att genomföras när TSD offentliggörs,
- b) för ett projekt som gäller modernisering eller ombyggnad av en befintlig linje om lastprofilen, spårvidden eller spåravståndet eller den elektriska spänningen enligt dessa TSD är inkompatibla med vad som gäller för den befintliga linjen,
- c) för ett projekt som gäller en ny linje eller modernisering eller ombyggnad av en befintlig linje på en medlemsstats territorium om järnvägsnätet i denna medlemsstat på grund av havet är isolerat eller avskilt från järnvägsnätet i resten av gemenskapen,
- d) för alla projekt som gäller modernisering, utvidgning eller ombyggnad av en befintlig linje om tillämpningen av dessa TSD hotar projektets lönsamhet och/eller kompatibiliteten hos medlemsstatens järnvägssystem,
- e) villkoren för att snabbt återupprätta järnvägsförbindelserna efter en olyckshändelse eller en naturkatastrof medger inte, tekniskt eller ekonomiskt, att man helt eller delvis tillämpar motsvarande TSD,
- f) för vagnar till eller från tredje land där spårvidden avviker från den spårvidd som används för gemenskapens huvudjärnvägsnät. I samtliga fall skall den berörda medlemsstaten på förhand till kommissionen anmäla sin avsikt att avvika från TSD och

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

KAPITEL III

Driftskompatibilitetskomponenter

Artikel 8

Medlemsstaterna skall vidta lämpliga åtgärder för att driftskompatibilitetskomponenter

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

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

Artikel 9

Medlemsstaterna får inte, på sitt territorium och av skäl som hänför sig till detta direktiv, förbjuda, begränsa eller förhindra att driftskompatibilitetskomponenter släpps ut på marknaden för användning i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg om de uppfyller bestämmelserna i detta direktiv. De får i synnerhet inte kräva sådana kontroller som redan har

utförts inom ramen för förfarandet för EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet, närmare beskrivet i bilaga IV.

Artikel 10

1. Medlemsstaterna skall anse att driftskompatibilitetskomponenter som är försedda med en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet, överensstämmer med de väsentliga kraven i detta direktiv.
2. En driftskompatibilitetskomponents överensstämmelse med de väsentliga krav som gäller för den, och i förekommande fall dess lämplighet, skall fastställas i förhållande till villkoren i motsvarande TSD och relevanta europeiska specifikationer då sådana finns.
3. Hänvisningar till europeiska specifikationer skall offentliggöras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning och anges i motsvarande TSD. Om de relevanta europeiska specifikationerna i fråga offentliggörs efter det att TSD:n har antagits skall specifikationerna beaktas vid nästa översyn av TSD:n.
4. Medlemsstaterna skall offentliggöra hänvisningar till de nationella standarder genom vilka de europeiska standarderna genomförs.
5. Under perioden före offentliggörandet av en TSD skall medlemsstaterna, om det inte finns några europeiska specifikationer och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 20.5, tillställa övriga medlemsstater och kommissionen en förteckning över de tekniska standarder och specifikationer som används för att uppfylla de väsentliga kraven. Denna anmälan skall göras senast den 20 april 2002.
6. Om en europeisk specifikation ännu inte är tillgänglig när en TSD antas och om denna specifikation absolut måste följas för att driftskompatibiliteten skall garanteras, kan man i TSD:n hänvisa till den senaste tillgängliga versionen av förslaget till europeisk specifikation som måste följas eller inkorporera hela eller delar av förslaget.

Artikel 11

Om en medlemsstat eller kommissionen upptäcker att europeiska specifikationer inte uppfyller de väsentliga kraven kan specifikationerna helt eller delvis dras tillbaka från de publikationer där de är införda eller ändras genom ett beslut fattat enligt det förfarande som avses i artikel 21.2 och, när det gäller europeiska standarder, efter samråd med den kommitté som inrättas genom direktiv 98/34/EG(11).

Artikel 12

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

- a) att de väsentliga kraven inte har uppfyllts,
- b) att de europeiska specifikationerna tillämpats på ett felaktigt sätt, i den mån det görs gällande att dessa specifikationer tillämpats,
- c) att de europeiska specifikationerna är otillräckliga.

2. Kommissionen skall så snart som möjligt samråda med de berörda parterna. Om kommissionen efter samrådet konstaterar att åtgärden är motiverad skall den genast underrätta den medlemsstat som har tagit initiativet och övriga medlemsstater. Om kommissionen efter samrådet konstaterar att åtgärden inte är motiverad skall den genast underrätta den medlemsstat som har tagit initiativet och tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud om detta. Om det beslut som avses i första stycket motiverats med att de europeiska specifikationerna är otillräckliga skall det förfarande som anges i artikel 11 tillämpas.

3. Om det visar sig att en driftskompatibilitetskomponent försedd med en EG-försäkran om överensstämmelse inte uppfyller kraven om överensstämmelse, skall den behöriga medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder mot den som utfärdat försäkran samt underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om detta. 4. Kommissionen skall försäkra sig om att medlemsstaterna hålls informerade om förfarandets förlopp och resultat.

Artikel 13

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

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

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

4. Om varken tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud har fullgjort de skyldigheter som anges i punkterna 1-3, övergår dessa skyldigheter på var och en som släpper ut driftskompatibilitetskomponenten på marknaden. När det gäller detta direktiv åligger samma skyldighet den som monterar driftskompatibilitetskomponenter eller delar av driftskompatibilitetskomponenter av olika ursprung eller tillverkar driftskompatibilitetskomponenter för eget bruk.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 12 gäller följande:

a) om en medlemsstat konstaterar att en EG-försäkran om överensstämmelse har utfärdats på ett otillbörligt sätt, är

tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud skyldig att bringa driftskompatibilitetskomponenten i överensstämmelse och se till att otillbörligheten upphör på de villkor som medlemsstaten fastställer,

- b) om överensstämmelsen fortfarande brister, skall medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder för att begränsa eller förbjuda driftskompatibilitetskomponentens utsläppande på marknaden eller se till att den dras tillbaka från marknaden enligt de förfaranden som anges i artikel 12.

KAPITEL IV

Delsystem

Artikel 14

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

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

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

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

bruk enligt detta direktiv. Detta tillstånd är nödvändigt så snart säkerhetsnivån kan påverkas av det planerade arbetet.

Artikel 15

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

Artikel 16

1. Medlemsstaterna skall anse att de strukturella delsystem som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och som är försedda med en EG-kontrollförklaring är driftskompatibla och överensstämmer med de väsentliga kraven.
2. Driftskompatibiliteten hos ett strukturellt delsystem som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg skall med beaktande av de väsentliga kraven kontrolleras på grundval av TSD, när sådana finns.
3. Under perioden före offentliggörandet av en TSD skall medlemsstaterna till övriga medlemsstater och kommissionen överlämna en förteckning över de tekniska föreskrifter som tillämpas för att tillgodose de väsentliga kraven. Detta skall ske senast den 20 april 2002.

Artikel 17

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

Artikel 18

1. Vid utfärdandet av en EG-kontrollförklaring skall den upphandlande enheten eller dess ombud låta det anmälda organ enligt bilaga VII som den utser för ändamålet handlägga förfarandet för EG-kontroll, vilket anges i bilaga VI.

2. Uppdraget för det anmälda organ som utsetts att utföra en EG-kontroll av ett delsystem skall börja på projektstadiet och sedan pågå under hela uppbyggnadstiden fram till överlämnandet innan delsystemet tas i bruk. I uppdraget ingår också att kontrollera det berörda delsystemets gränssnitt i förhållande till det system i vilket det skall integreras på grundval av de uppgifter som finns tillgängliga i berörd TSD och i de register som föreskrivs i artikel 24.

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

Artikel 19

1. Om en medlemsstat konstaterar att ett strukturellt delsystem, för vilket en EG-kontrollförklaring åtföljt av det tekniska underlaget har utfärdats, inte till fullo uppfyller bestämmelserna i detta direktiv och i synnerhet i fråga om de väsentliga kraven, får den begära att kompletterande kontroller genomförs.

2. En medlemsstat som gör en sådan begäran skall omedelbart informera kommissionen om de kompletterande kontroller som har begärts och redovisa skälen för dem. Kommissionen skall utan dröjsmål inleda det förfarande som avses i artikel 21.2.

KAPITEL V

ANMÄLDA ORGAN

Artikel 20

1. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om vilka organ som har fått i uppgift att genomföra förfarandet för bedömning av överensstämmelse och lämplighet enligt artikel 13 och kontrollförfarandet enligt artikel 18 samt ange varje organs kompetensområde, och de identifikationsnummer som de har erhållit av kommissionen. Den skall i Europeiska gemenskapernas officiella tidning offentliggöra en förteckning över dessa organ med identifikationsnummer och kompetensområde samt tillse att förteckningen uppdateras.
2. Medlemsstaterna skall vid bedömningen av de organ som skall anmälas tillämpa de kriterier som anges i bilaga VII. Organ som uppfyller bedömningskriterier som anges i relevanta europeiska standarder skall anses uppfylla kriterierna i bilaga VII.
3. En medlemsstat skall upphäva godkännandet av ett organ om det inte längre uppfyller de kriterier som anges i bilaga VII. Medlemsstaten skall omedelbart informera kommissionen och övriga medlemsstater om detta.
4. Om en medlemsstat eller kommissionen anser att ett organ som anmälts av en annan medlemsstat inte uppfyller de relevanta kriterierna skall frågan hänskjutas till den i artikel 21 angivna kommittén, som skall avge ett yttrande inom tre månader. Mot bakgrund av kommitténs yttrande skall kommissionen informera den berörda medlemsstaten om vilka ändringar som är nödvändiga för att det anmälda organet skall kunna behålla den ställning som det tilldelats.
5. I förekommande fall skall de anmälda organen samordnas i enlighet med artiklarna 21 och 22.

KAPITEL VI

KOMITTÉ OCH ARBETSPROGRAM

Artikel 21

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättas i enlighet med artikel 21 i direktiv 96/48/EG (nedan kallad kommittén).
2. Vid hänvisning till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

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

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 22

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

Artikel 23

1. Prioriteringsordningen för antagande av TSD är följande, utan att detta påverkar ordningen för fastställande av uppdrag enligt artikel 6.1:
 - a) den första TSD-gruppen avser kontrollstyrning och signalering, telematikapplikationer för godstrafik, drift och trafikledning (inbegripet personalens kvalifikationer för den gränsöverskridande trafiken i enlighet med kriterierna i bilagorna II och III), godsvagnar, bullerstörningar som hänger samman med den rullande materielen och infrastrukturen. När det gäller den

rullande materielen skall den som är avsedd för internationellt bruk utvecklas i första hand,

- b) följande aspekter skall dessutom behandlas beroende på de resurser som kommissionen och det gemensamma representativa organet förfogar över: telematikapplikationer för persontrafik, underhåll med särskild uppmärksamhet på säkerheten, passagerarvagnar, lok och motorvagnståg, infrastruktur, energi, luftföroreningar. När det gäller den rullande materielen skall den som är avsedd för internationellt bruk utvecklas i första hand,
- c) på begäran av kommissionen, en medlemsstat eller det gemensamma representativa organet får kommittén i enlighet med förfarandet i artikel 21.2 besluta att utarbeta en TSD för ett kompletterande område utan att detta påverkar ovan nämnda prioriteringsordning, förutsatt att denna TSD gäller ett delsystem enligt bilaga II.

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

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

3. Arbetsprogrammet skall bland annat innehålla följande steg:

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

- c) en mall för utarbetande av TSD antas,
- d) en metod för kostnadsnyttoanalys av de lösningar som anges i TSD fastställs,
- e) de uppdrag som kommer att behövas för utarbetandet TSD fastställs,
- f) grundparametrar för varje TSD fastställs,
- g) förslagen till standardiseringsprogram godkänns,
- h) övergångsperioden mellan tidpunkten för direktivets ikraftträdande och offentliggörandet av TSD administreras, samt det referenssystem som avses i artikel 25 antas.

KAPITEL VII

REGISTER ÖVER INFRASTRUKTUR OCH RULLANDE MATERIEL

Artikel 24

1. Medlemsstaterna skall se till att register över infrastrukturerna och rullande materiel offentliggörs och uppdateras varje år. Detta register skall, för varje delsystem eller del av delsystem som berörs, innehålla uppgifter om de viktigaste egenskaperna (till exempel grundparametrarna) och deras överensstämmelse med de egenskaper som föreskrivs i gällande TSD. I varje TSD skall därför noggrant anges vilka uppgifter som skall föras in i registren över infrastrukturerna och den rullande materielen.
2. En kopia av dessa register skall överlämnas till de berörda medlemsstaterna och till det gemensamma representativa organet samt göras tillgängligt för allmänheten.

KAPITEL VIII

Övergångsbestämmelser*Artikel 25*

1. På grundval av uppgifter som lämnas av medlemsstaterna enligt artiklarna 10.5 och 16.3 samt branschens tekniska dokument och relevanta internationella avtal skall det gemensamma representativa organet utarbeta ett utkast till referenssystem med de tekniska föreskrifter som ligger till grund för den nuvarande graden av driftskompatibilitet inom det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg. Kommittén skall granska utkastet och besluta om detta kan utgöra ett referenssystem i avvaktan på att TSD antas.
2. Sedan ovan nämnda referenssystem antagits skall medlemsstaterna informera kommittén om de har för avsikt att anta nationella bestämmelser eller utveckla sådan projekt inom sitt territorium som avviker från referenssystemet.

KAPITEL IX

Slutbestämmelser*Artikel 26*

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

Artikel 27

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

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

Artikel 28

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

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

Artikel 29

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.

Artikel 30

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 19 mars 2001.

På Europaparlamentets vägnar
N. Fontaine
Ordförande.

På rådets vägnar
Anna Lindh
Ordförande

- (1) EGT C 89 E, 28.3.2000, s. 11.
- (2) EGT C 204, 18.7.2000, s. 13.
- (3) EGT C 317, 6.11.2000, s. 22.
- (4) Europaparlamentets yttrande av den 17 maj 2000 (EGT C 59, 23.2.2001, s. 106), rådets gemensamma ståndpunkt av den 10 november 2000 (EGT C 23, 24.1.2001, s. 15) och Europaparlamentets beslut av den 13 februari 2001.
- (5) EGT L 235, 17.9.1996, s. 6.
- (6) EGT L 237, 24.8.1991, s. 25.
- (7) Rådets direktiv 93/38/EEG av den 14 juni 1993 om samordning av upphandlingsförfarandena inom vatten-, energi-, transport- och telekommunikationssektorerna (EGT L 199, 9.8.1993, s. 9). Direktivet senast ändrat genom direktiv 98/4/EG (EGT L 101, 1.4.1998, s. 1).
- (8) 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).
- (9) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.
- (10) Kommissionens beslut 98/500/EG av den 20 maj 1998 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen mellan arbetsmarknadens parter på europeisk nivå (EGT L 255, 12.8.1998, s. 27).
- (11) Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och regler om informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37). Direktivet ändrat genom direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18).

BILAGA I

Det Transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg

1. Infrastrukturer

Infrastrukturerna för det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg är de som ingår i det transeuropeiska transportnät som anges i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet(1) eller i senare ändringar av beslutet föranledda av den revidering som avses i artikel 21 i beslutet. Vad detta direktiv beträffar delas nätet upp i följande kategorier:-

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

Infrastrukturerna omfattar systemen för trafikledning, lokalisering och navigering; tekniska installationer för databehandling och telekommunikation för långväga persontransport och för godstransport på detta nät för att garantera säker och samstämd drift av nätet och effektiv trafikledning.

2. Rullande materiel

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

- motorvagnståg med el- eller förbränningsmotordrift,
- lok med el- eller förbränningsmotordrift,

- personvagnar,
- godsvagnar, inbegripet rullande materiel konstruerat för transport av lastbilar.

Var och en av kategorierna ovan skall delas upp i

- rullande materiel för internationell användning,
- rullande materiel för nationell användning.
- med vederbörligt beaktande av materielens lokala eller regionala användning eller långdistansanvändning.

3. Kompabilitet hos det transeuropeiska järnvägsnätet för konventionella tåg

För att järnvägstransporterna i Europa skall kunna hålla hög kvalitet krävs bland annat en utomordentligt god kompatibilitet mellan infrastrukturen (i vid mening, dvs. inbegripet delsystemens fasta installationer) och den rullande materielen (inbegripet komponenter ombord i delsystemen). Prestanda, säkerhet, tjänstens kvalitet och kostnaderna är beroende av denna kompatibilitet. (1) EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.

BILAGA II

Delsystem

1. Förteckning över delsystemen

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

- infrastrukturer,
- energi,
- kontrollstyrning och signalering,
- drift och trafikledning,
- rullande materiel, eller

b) funktionellt definierade områden som

- underhåll,
- telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik.

2. Beskrivning av delsystemen

För varje delsystem eller del av ett delsystem skall det gemensamma representativa organet vid utarbetandet av motsvarande TSD-förslag lägga fram ett förslag till förteckning över de delar och aspekter som har anknytning till driftskompatibiliteten. Utan att detta är att uppfatta som att vissa aspekter eller driftskompatibilitetskomponenter anges i förväg, eller att delsystemen skall anpassas till TSD i någon viss ordning, skall delsystemen bland annat inbegripa följande:

2.1 Infrastruktur

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

2.2 Energi

Strömförsörjningssystem, luftledningar och strömvtagarsystem.

2.3 Kontrollstyrning och signalering

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

2.4 Drift och trafikledning

Förfaranden och utrustning som krävs för en sammanhängande drift av de olika strukturella delsystemen, både under normala förhållanden och vid nöddrift, inbegripet framförande av tåg, trafikplanering och trafikledning. Samtliga yrkeskvalifikationer som krävs för att kunna utföra gränsöverskridande arbete.

2.5 Telematikapplikationer

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

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

2.6 Rullande materiel

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

2.7 Underhåll

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

*BILAGA III**Väsentliga krav*

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

Övervakning och underhåll av fasta eller rörliga delar som ingår i tågtrafiken skall organiseras och utföras på ett sådant sätt och i sådan omfattning att komponenternas funktionsduglighet bibehålls under angivna förhållanden.
 - 1.3 Hälsa

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

Infrastrukturens och de fasta installationernas tekniska egenskaper skall vara kompatibla inbördes och med de tekniska egenskaperna hos tåg som skall trafikera det

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

2. SÄRSKILDA KRAV FÖR VARJE DELSYSTEM

2.1 Infrastrukturer

2.1.1 Säkerhet

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

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

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

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

2.2 Energi

2.2.1 Säkerhet

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

2.2.2 Miljöskydd

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

2.2.3 Teknisk kompatibilitet

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

2.2.2 Kontrollstyrning och signalering

2.3.1 Säkerhet

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

2.3.2 Teknisk kompatibilitet

Ny infrastruktur och ny rullande materiel som tillverkas eller utvecklas efter det att kompatibla system för kontrollstyrning och signalering införts, skall anpassas så att de kan användas med dessa system. Utrustning för kontrollstyrning och signalering som installeras i tågförarhytterna skall möjliggöra normal drift under angivna förhållanden i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.

2.4 Rullande materiel

2.4.1 Säkerhet

Rullande materiel och förbindelserna mellan vagnar skall utformas så att passagerarutrymmen och förarhytt skyddas i händelse av kollision eller urspärning. Den elektriska utrustningen får inte försämma driftsäkerheten för kontrollstyrnings- och signalanläggningarna. Bromsteknik och bromskrafter skall vara förenliga med spårens, konstbyggnadernas och signalsystemens konstruktion. För att människors säkerhet inte skall äventyras skall åtgärder vidtas för att begränsa åtkomligheten till spänningsförande

komponenter. Det skall finnas anordningar som gör det möjligt för passagerare att i händelse av fara göra lokföraren uppmärksam på situationen och för tågpersonalen att sätta sig i förbindelse med denne. Dörrarna skall vara försedda med läs- och öppningssystem som garanterar passagerarnas säkerhet. Det skall finnas tydligt markerade nödutgångar. Lämpliga åtgärder skall vidtas för att ta hänsyn till de särskilda säkerhetsförhållandena i långa tunnlrar. Tågen skall vara utrustade med ett tillräckligt kraftfullt och oberoende nödbelysningsystem. Tågen skall vara utrustade med en högtalaranläggning som möjliggör för tågpersonal och personal i kontrollcentraler utanför tåget att överföra meddelanden till de resande.

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

2.4.3 Teknisk kompatibilitet Den elektriska utrustningen skall vara kompatibel med installationerna för kontrollstyrning och signalering. Vid elektrisk drivning skall strömavtagarnas egenskaper möjliggöra tågtrafik med strömförsörjningssystemen vid det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg. Den rullande materielen skall ha sådana egenskaper att den är i stånd att trafikera de linjer som den planeras trafikera.

2.5 Underhåll

2.5.1 Hälsa och säkerhet

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

2.5.2 Miljöskydd

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

2.5.3 Teknisk kompatibilitet

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

2.6 Drift och trafikledning

2.6.1 Säkerhet

Enhetliga regler för drift av nätet samt för lokförarnas och tåg- och kontrollcentralspersonalens kvalifikationer skall garantera säker drift under beaktande av de olika kraven vid internationellt och inhemskt arbete. Underhållsätgärder, underhållsfrekvens, utbildning och kvalifikationer för personal vid underhållsanläggningar och kontrollcentraler samt de kvalitetssäkringssystem som inrättats vid dessa anläggningar av de berörda operatörerna skall garantera en hög säkerhetsnivå.

2.6.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet

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

2.6.3 Teknisk kompatibilitet

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

2.7 Telematikapplikationer för person- och godstrafik

2.7.1 Teknisk kompatibilitet

De väsentliga kraven för telematikapplikationer avsedda att garantera resande och godskunder en lägsta servicenivå gäller i första hand den tekniska kompatibiliteten. När det gäller dessa applikationer måste följande uppnås:

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

2.7.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet

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

2.7.3 Hälsa

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

2.7.4 Säkerhet

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

*BILAGA IV**DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTERS
ÖVERENSSTÄMMELSE OCH LÄMPLIGHET.*

1. Driftskompatibilitetskomponenter

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

1.1 Komponenter med flera användningsområden

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

1.2 Komponenter med flera användningsområden och särskilda egenskaper

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

1.3 Särskilda komponenter

Dessa komponenter är avsedda för användning i järnvägssystem.

2. TILLÄMPNINGSSOMRÅDE

EG-försäkran avser

- ett eller flera anmälda organs bedömning av om en driftskompatibilitetskomponent i sig överensstämmer med de tekniska specifikationerna, eller
- ett eller flera anmälda organs bedömning eller värdering av en driftskompatibilitetskomponents lämplighet för

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

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

3. EG-FÖRSÄKRANS INNEHÅLL

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

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

- Hänvisningar till direktivet.
- Tillverkarens eller dennes i gemenskapen etablerade ombuds namn och adress. (Firmanamn och fullständig adress skall uppges. Om det är fråga om ett ombud skall tillverkarens eller konstruktörens firmanamn också uppges.)
- Beskrivning av driftskompatibilitetskomponenten (märke, typ osv.).
- Uppgift om vilket förfarande som tillämpats för försäkran om överensstämmelse eller lämplighet (artikel 13).
- Alla relevanta beskrivningar av driftskompatibilitetskomponenten, särskilt beträffande komponentens användningsbetingelser.
- Namn och adress för de anmälda organ som medverkat i förfarandet för överensstämmelse eller lämplighet.

provningsintygets datum och, i förekommande fall, giltighetstid och giltighetsvillkor.

- I förekommande fall, hänvisning till de europeiska specifikationerna.
- Uppgifter om den som av tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud bemyndigats att sluta avtal med bindande verkan.

*BILAGA V**KONTROLLFÖRKLARINGAR OM DELSYSTEM*

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

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

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

*BILAGA VI**KONTROLLFÖRFARANDE FÖR DELSYSTEM*

1. INLEDNING

EG-kontroll är det förfarande genom vilket ett anmält organ på anmodan av en upphandlande enhet eller dess ombud i gemenskapen kontrollerar och intygar att ett delsystem

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

2. ETAPPER I FÖRFARANDET

Kontrollen av ett delsystem innehåller följande etapper:

- Den allmänna utformningen.
- Delsystemets uppbyggnad, särskilt ingenjörsarbetet, montering av komponenterna och avstämning av hela delsystemet.
- Provning av det färdiga delsystemet.

3. INTYG

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

4. TEKNISKT UNDERLAG

Det tekniska underlag som åtföljer kontrollförklaringen skall innehålla

- för infrastrukturen: ritningar över anläggningarna, besiktnings- eller mottagningsprotokoll för mark- och armeringsarbeten, provnings- och kontrollrapporter om betongarbeten,
- för övriga delsystem: allmänna ritningar och detaljritningar som överensstämmer med utförandet, elektriska och hydrauliska diagram, styrkretsdiagram, beskrivningar av datasystem och automatiska system, drifts- och underhållsinstruktioner osv.,
- en förteckning över driftskompatibilitetskomponenter som avses i artikel 3 och som ingår i delsystemet,
- kopior av de EG-försäkringar om överensstämmelse eller lämplighet som skall vara utfärdade för

komponenterna i enlighet med bestämmelserna i artikel 13 i direktivet, vid behov åtföljda av tillhörande beräkningar och av en kopia av de provnings- och undersökningsprotokoll som upprättats av de anmälda organen på grundval av gemensamma tekniska specifikationer,

- intyg från det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen om att projektet överensstämmer med bestämmelserna i detta direktiv med tillhörande beräkningar attesterat av det anmälda organet; intyget skall innehålla eventuella förbehåll som givits under arbetets utförande och inte dragits tillbaka samt åtföljas av inspektions- och kontrollrapporter som det anmälda organet enligt punkterna 5.3 och 5.4 nedan utarbetat inom ramen för sitt uppdrag.

5. ÖVERVAKNING

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

5.2 Det anmälda organ som ansvarar för att kontrollera utförandet skall ha permanent tillträde till byggplatser, tillverkningsanläggningar, lagerutrymmen, prefabriceringsanläggningar, provningsanläggningar och generellt till alla de platser som organet anser sig behöva ha tillgång till för att utföra sitt uppdrag. Den upphandlande enheten eller dennes i gemenskapen etablerade ombud skall till det anmälda organet överlämna eller låta överlämna alla dokument som organet kan ha nytta av för detta ändamål, bl.a. arbetsplaner och teknisk dokumentation för delsystemet.

5.3 Det anmälda organ som ansvarar för övervakningen av utförandet skall regelbundet kontrollera att bestämmelserna i direktivet följs. Det skall vid dessa tillfällen överlämna en kontrollrapport till de parter som ansvarar för utförandet. Organet kan kräva att få närvara vid vissa moment i arbetet.

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 skall överlämna en inspek-

tionsrapport och i förekommande fall en kontrollrapport till de parter som ansvarar för utförandet.

6. **DEPONERING**

Hela det tekniska underlag som avses i punkt 4 skall deponeras hos den upphandlande enheten eller dennes i gemenskapen etablerade ombud och utgöra stöd för det intyg om överensstämmelse som utfärdas av det anmälda organ som ansvarar för kontrollen av det driftklara delsystemet. Det tekniska underlaget skall bifogas den EG-kontrollförklaring som den upphandlande enheten skall överlämna till tillsynsmyndigheten i den berörda medlemsstaten. Den upphandlande enheten skall behålla en kopia av underlaget under delsystemets hela livslängd. Underlaget skall överlämnas till de medlemsstater som begär detta.

7. **OFFENTLIGGÖRANDE**

- Varje anmält organ skall regelbundet offentliggöra relevant information om
- inkomna ansökningar om EG-kontroll,
- utfärdade intyg om överensstämmelse, - de fall då intyg om överensstämmelse inte utfärdats.

8. **SPRÅK**

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

BILAGA VII
MINIMIKRITERIER SOM MEDLEMSSTATERNA SKALL
BEAKTA NÄR DE ANMÄLER ORGAN

1. Organet, dess chef och den personal som skall utföra kontrollarbetet får varken, direkt eller som ombud, medverka i utformning, tillverkning, byggnad, marknadsföring eller underhåll av driftskompatibilitetskomponenter eller delsystem eller medverka i driften. Detta utesluter dock inte utbyte av teknisk information mellan tillverkaren eller byggaren och det anmälda organet.
2. Organet och den personal som ansvarar för inspektionen skall utföra sitt kontrollarbete med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kompetens och stå fria från alla påtryckningar och incitament, bland annat av ekonomisk art, som skulle kunna påverka bedömningen eller inspektionsresultaten, särskilt från personer eller grupper av personer som berörs av kontrollresultaten.
3. Organet skall förfoga över den personal och de medel som behövs för att det på ett adekvat sätt skall kunna uppfylla de tekniska och administrativa uppgifterna i samband med kontrollerna; det skall också ha tillgång till det material som krävs för extraordinära kontroller.
4. Den personal som ansvarar för kontrollerna skall ha
 - god teknisk yrkesutbildning,
 - tillräckliga kunskaper om föreskrifterna för de kontroller som den utför och tillräcklig erfarenhet av sådana kontroller,
 - erforderlig förmåga att utforma de intyg, protokoll och rapporter som utgör dokumentationen för de utförda kontrollerna.
5. Kontrollpersonalens oberoende måste garanteras. Den anställdes ersättning får inte vara knuten till antalet genomförda kontroller eller till kontrollresultaten.
6. Organet skall teckna en ansvarsförsäkring om inte detta ansvar enligt nationell rätt täcks av staten eller kontrollerna utförs direkt av medlemsstaten.
7. Organets personal har tystnadsplikt beträffande allt som den får kännedom om under utövandet av sina funktioner (förutom gentemot de behöriga administrativa myndigheterna i den stat i vilken den utövar sin

verksamhet) i samband med detta direktiv eller nationell lagstiftning för direktivets tillämpning.

BILAGA VIII
ALLMÄNNA REGLER FÖR DET GEMENSAMMA
REPRESENTATIVA ORGANET

1. Det gemensamma representativa organet skall i enlighet med de allmänna gemenskapsförfarandena för standardisering verka på ett öppet sätt som medger insyn, grundat på samförstånd och oberoende av enskilda intressen. Därför måste aktörer som tillhör någon av de tre grupper som det gemensamma representativa organet företräder (infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och industrin) få tillfälle att yttra sig under utarbetandet av TSD, i enlighet med det gemensamma representativa organets interna bestämmelser och innan det utfärdar det slutgiltiga TSD-förslaget.
2. Om det gemensamma representativa organet inte besitter den kompetens som behövs vid utarbetandet av en viss TSD skall den omedelbart underrätta kommissionen.
3. Det gemensamma representativa organet skall inrätta de arbetsgrupper den anser behövs för utarbetandet av TSD. Arbetsgrupperna skall ha en flexibel och lämplig organisation. Antalet experter skall därför vara begränsat. Sammansättningen skall utgöra en avvägning mellan företrädare för å ena sidan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag och å den andra industrin. Sammansättningen skall också på ett lämpligt sätt avspegla nationaliteterna. Experter från länder utanför gemenskapen får delta som observatörer i arbetsgrupperna.
4. Svårigheter som uppstår i samband med detta direktiv och som inte kan lösas i det gemensamma representativa organets arbetsgrupper skall utan dröjsmål meddelas kommissionen.
5. Kommissionen och den kommitté som avses i artikel 21 skall ha tillgång till de arbetsdokument de behöver för att följa det gemensamma representativa organets arbete.
6. Det gemensamma representativa organet skall vidta de åtgärder som krävs för att bevara konfidentialiteten beträffande viktig information som kommer till dess kännedom under organets verksamhet.
7. Det gemensamma representativa organet skall vidta de åtgärder som behövs för att informera medlemmarna och de experter som deltar i arbetsgrupperna om resultaten av

arbetet i den kommitté som avses i artikel 21 samt kommitténs och kommissionens rekommendationer.