

I

(Lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2016/796

av den 11 maj 2016

om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

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

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) För att ett gemensamt europeiskt järnvägsområde gradvis ska kunna bildas måste unionen vidta åtgärder på området för tillämpliga regler för järnvägarna med avseende på tekniska säkerhets- och driftskompatibilitetsfrågor, eftersom dessa områden är oupplösligt knutna till varandra och båda kräver större harmonisering på unionsnivå. Under de senaste två årtiondena har relevant järnvägslagstiftning antagits, särskilt tre järnvägspaket, varav Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG ⁽⁴⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG ⁽⁵⁾ är de mest relevanta i detta avseende.
- (2) För att de två målen om säkerhet och driftskompatibilitet ska kunna uppfyllas på en och samma gång krävs ett omfattande tekniskt arbete, under ledning av ett specialiserat organ. Det är skälet till att det, som en del av det andra järnvägspaketet 2004, var nödvändigt att, inom ramen för den befintliga institutionsstrukturen och med hänsyn tagen till maktbalansen inom unionen, inrätta en europeisk byrå som hanterar säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet.

⁽¹⁾ EUT C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ EUT C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 26 februari 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 10 december 2015 (EUT C 56, 12.2.2016, s. 1). Europaparlamentets ståndpunkt av den 28 april 2016 (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44).

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (EUT L 191, 18.7.2008, s. 1).

- (3) Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad *byrån*) inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 (1) och har till syfte att främja inrättandet av ett europeiskt järnvägsområde utan gränser och bidra till att blåsa nytt liv i järnvägssektorn, samtidigt som sektorns väsentliga fördelar på säkerhetsområdet förstärks. Det fjärde järnvägspaketet innehåller viktiga förändringar som är avsedda att få det gemensamma europeiska järnvägsområdet att fungera bättre, genom ändringar till följd av omarbetningar av direktiven 2004/49/EG och 2008/57/EG, som båda är direkt kopplade till byråns uppgifter. I dessa direktiv föreskrivs särskilt utförandet av uppgifter i samband med utfärdandet av fordonsgodkännanden och säkerhetsintyg på unionsnivå. Det innebär bl. a. att byrån får en viktigare roll. Till följd av de många ändringarna av byråns uppgifter och av dess interna organisation bör förordning (EG) nr 881/2004 upphävas och ersättas med en ny rättsakt.
- (4) Byrån bör bidra till att en genuin europeisk järnvägskultur växer fram och tillhandahålla ett centralt verktyg för dialog, samråd och åsiktsutbyte mellan järnvägssektorns alla aktörer, med vederbörligt beaktande av deras respektive funktioner och järnvägssektorns tekniska särdrag. När byrån utför sina uppgifter, särskilt när den utarbetar rekommendationer och yttranden, bör den ta största hänsyn till extern sakkunskap på järnvägsområdet, i synnerhet hos sakkunniga från järnvägssektorn och från relevanta nationella myndigheter. Byrån bör därför inrätta kompetenta och representativa arbetsgrupper och andra grupper, som främst består av dessa yrkesverksamma.
- (5) För att ge insikt i de ekonomiska effekterna på järnvägssektorn och dess inverkan på samhället, för att göra det möjligt för andra – särskilt kommissionen, byråns styrelse (nedan kallad *styrelsen*) och byråns verkställande direktör (nedan kallad *den verkställande direktören*) – att fatta välgrundade beslut och för att på ett effektivare sätt hantera arbetsprioriteringarna och resursfördelningen inom byrån, bör byrån vidareutveckla sin medverkan i konsekvensbedömningarna.
- (6) Byrån bör ge oberoende och objektivt tekniskt stöd, främst till kommissionen. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 (2) föreskriver utarbetande och översyn av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 (3) föreskriver utarbetande och översyn av gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsindikatorer. Kontinuiteten i arbetet med och utvecklingen av TSD:er, gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsindikatorer kräver en permanent teknisk ram och ett specialiserat organ med särskild personal som besitter sakkunskap på hög nivå. I detta syfte bör byrån vara ansvarig för att ge kommissionen rekommendationer och yttranden om utarbetandet och revideringen av TSD:er, gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsindikatorer. Byrån bör också avge ett oberoende tekniskt yttrande på begäran av de nationella säkerhetsmyndigheterna och regleringsorganen.
- (7) För att göra utfärdandet av gemensamma säkerhetsintyg till järnvägsföretag mer effektiva och opartiska är det nödvändigt att ge byrån en central roll. I de fall verksamhetsområdet är begränsat till en medlemsstat bör det berörda järnvägsföretaget ha möjlighet att välja mellan att lämna sin ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg till byrån eller till den nationella säkerhetsmyndigheten. Direktiv (EU) 2016/798 kommer att föreskriva detta.
- (8) När det gäller järnvägsfordon föreskriver direktiv 2008/57/EG för närvarande ett godkännande för att ta sådana fordon i bruk i varje medlemsstat, med undantag för vissa särskilda fall. Arbetsgruppen för fordonsgodkännande, som kommissionen inrättade 2011, diskuterade flera fall där tillverkare och järnvägsföretag har blivit lidande av att godkännandeförfarandet har tagit för lång tid och kostat för mycket och föreslog flera förbättringar. Eftersom vissa problem beror på att det nuvarande förfarandet för fordonsgodkännande är komplicerat bör det förenklas och där så är möjligt sammanställas till ett enda förfarande. Varje järnvägsfordon bör endast få ett godkännande. I de fall användningsområdet är begränsat till ett eller flera järnvägsnät i en enda medlemsstat bör den sökande ha möjlighet att välja mellan att lämna in sin ansökan om fordonsgodkännande, genom den one-stop-shop som avses i den här förordningen, till byrån eller till den nationella säkerhetsmyndigheten. Detta skulle ge påtagliga fördelar för sektorn, genom att det minskar förfarandets kostnader och längd, och skulle minska risken för möjlig diskriminering, särskilt av nya företag som vill etablera sig på en järnvägsmarknad. Direktiv (EU) 2016/797 kommer att föreskriva detta.

(1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen) (EUT L 164, 30.4.2004, s. 1).

(2) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet (se sidan 44 i detta nummer av EUT).

(3) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (se sidan 102 i detta nummer av EUT).

- (9) Det är viktigt att direktiven (EU) 2016/797 och (EU) 2016/798 inte leder till lägre säkerhet i unionens järnvägssystem. För detta ändamål bör byrån ta fullt ansvar för de fordonsgodkännanden och gemensamma säkerhetsintyg som den utfärdar, vilket bland annat innebär att den påtar sig både avtalsrättslig och utomobligatorisk ansvarsskyldighet i detta avseende.
- (10) Vad gäller byråns personals ansvarsskyldighet vid utförandet av de uppgifter som byrån har tilldelats bör protokoll nr 7 om Europeiska unionens immunitet och privilegier gälla. Tillämpningen av detta protokoll bör inte leda till otillbörliga dröjsmål eller införande av omotiverade begränsningar av nationella rättsliga förfaranden. Om byråns personal skulle bli inblandad i rättsliga förfaranden varvid en medlem av personalen uppmanas att inställa sig inför en nationell domstol bör styrelsen utan onödigt dröjsmål besluta att upphäva immuniteten för den medlemmen av personalen, förutsatt att ett sådant upphävande inte äventyrar unionens intressen. Ett sådant beslut bör vara vederbörligen motiverat och bör kunna bli föremål för domstolsprövning vid Europeiska unionens domstol.
- (11) Byrån bör samarbeta lojalt med de nationella rättsliga myndigheterna, särskilt i fall där byråns medverkan är nödvändig på grund av att byrån har utövat sina befogenheter i samband med fordonsgodkännanden, gemensamma säkerhetsintyg som den har utfärdat och beslut om godkännande av projekt för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (*European Rail Traffic Management System*, ERTMS). Om byrån eller en medlem av personalen uppmanas att lämna information i samband med de ifrågasvarande nationella förfarandena, bör byrån se till att en sådan begäran om information eller, vid behov, deltagande i förhandlingar behandlas med vederbörlig omsorg och inom en rimlig tidsperiod. I detta syfte bör styrelsen anta lämpliga förfaranden som ska användas i sådana situationer.
- (12) För att ytterligare utveckla det gemensamma europeiska järnvägsområdet, särskilt när det gäller att ge godstransportkunder och resenärer lämplig information, och undvika en fragmentarisk utveckling av telematikapplikationer måste byrån ges en starkt roll på området för sådana applikationer. Byrån bör i egenskap av behörigt organ på unionsnivå ges en framträdande roll för att säkerställa en konsekvent utveckling och driftsättning av alla telematikapplikationer. Byrån bör för detta ändamål ges befogenhet att agera som systemmyndighet för telematikapplikationer och bör, i den egenskapen, upprätthålla, övervaka och förvalta alla motsvarande krav på delsystem på unionsnivå.
- (13) Med tanke på betydelsen av ERTMS för den friktionsfria utvecklingen av det gemensamma europeiska järnvägsområdet och dess säkerhet, och för att undvika en fragmentarisk utveckling av ERTMS, är det nödvändigt att stärka den övergripande samordningen av ERTMS på unionsnivå. Därför bör byrån, i egenskap av det unionsorgan som har störst expertis på området, ges en mer framträdande roll på detta område för att säkerställa konsekvens i utvecklingen av ERTMS, för att bidra till att säkerställa att ERTMS-utrustningen överensstämmer med gällande specifikationer och för att säkerställa att ERTMS-relaterade europeiska forskningsprogram samordnas med utvecklingen av tekniska specifikationer för ERTMS. I synnerhet bör byrån förhindra att ytterligare nationella krav med avseende på ERTMS äventyrar dess driftskompatibilitet. Nationella krav som inte är förenliga bör dock endast tillämpas på frivillig grund eller upphävas.
- (14) För att effektivisera förfarandena för utfärdande av godkännanden för inbruktagande av delsystem för markbaserad trafikstyrning och signalering och för att harmonisera dessa förfaranden på unionsnivå är det av avgörande vikt att byrån, innan ett anbudsförfarande för markbaserad ERTMS-utrustning inleds, kontrollerar att de planerade tekniska lösningarna är fullständigt kompatibla med de relevanta TSD:erna och därmed fullständigt driftskompatibla. Direktiv (EU) 2016/797 kommer att föreskriva detta. Byrån bör inrätta en grupp bestående av anmälda organ för bedömning av överensstämmelse som är verksamma på ERTMS-området. Deltagande av sådana organ i gruppen bör uppmuntras i så hög grad som möjligt.
- (15) För att underlätta samarbetet och garantera en tydlig fördelning av uppgifter och ansvar mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna bör det utarbetas ett kommunikationsprotokoll mellan dem. Dessutom bör det utvecklas en gemensam informations- och kommunikationsplattform som ska fungera som en virtuell one-stop-shop, om så är lämpligt på grundval av befintliga program och register, genom att deras funktioner utvidgas i syfte att uppdatera byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna när det gäller alla ansökningar om godkännande och säkerhetsintyg och dessa förfarandens etapper och resultat. Ett viktigt mål för denna plattform är att i ett tidigt skede fastställa behovet av att samordna de beslut som ska fattas av nationella säkerhetsmyndigheter respektive av byrån i fråga om olika ansökningar om likartade godkännanden och säkerhetsintyg. Sådana fall bör identifieras på ett sammanfattande sätt genom automatiska meddelanden.

- (16) Behöriga nationella myndigheter har hittills tagit ut avgifter för att utfärda fordonsgodkännanden och gemensamma säkerhetsintyg. I och med att behörighet överförs till unionen bör byrån ha rätt att ta ut avgifter av de sökande för utfärdande av de intyg och godkännanden som nämns i de föregående skälen. Det är viktigt att fastställa vissa principer för de avgifter och taxor som ska betalas till byrån. Det bör göras en uppskattning av nivån för dessa avgifter och taxor på ett sådant sätt att hela kostnaden för den tillhandahållna tjänsten täcks, inklusive, när så är lämpligt, relevanta kostnader som härrör från de uppgifter som tilldelats de nationella säkerhetsmyndigheterna. Avgifterna och taxorna bör vara lika höga som eller lägre än det nuvarande genomsnittet för tjänsterna i fråga. Avgifterna och taxorna bör fastställas på ett öppet, rättvist och enhetligt sätt i samarbete med medlemsstaterna och bör inte äventyra den europeiska järnvägssektorns konkurrenskraft. De bör fastställas med vederbörlig hänsyn till företagets betalningsförmåga och bör inte leda till att företagen åläggs onödiga finansiella bördor. De bör när så är lämpligt beakta de särskilda behoven hos små och medelstora företag.
- (17) Ett allmänt mål är att den nya fördelningen av funktioner och uppgifter mellan nationella säkerhetsmyndigheter och byrån ska ske på ett effektivt sätt, utan att den nuvarande höga säkerhetsnivån sänks. Därför bör samarbetsavtal, som inbegriper kostnadsaspekter, ingås mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna. Byrån bör ha tillräckliga resurser för att kunna utföra sina nya uppgifter, och den bör tilldelas dessa resurser när ett klart definierat behov uppstår.
- (18) Vid utarbetandet av rekommendationer bör byrån beakta fallen med järnvägsnät som är isolerade från resten av unionens järnvägssystem och som av geografiska eller historiska skäl kräver särskild sakkunskap. I de fall då verksamheten är begränsad till sådana järnvägsnät bör det dessutom i fråga om gemensamma säkerhetsintyg och fordonsgodkännanden vara möjligt för de sökande att fullgöra de nödvändiga formaliteterna lokalt genom de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna. I detta syfte och för att minska den administrativa bördan och de administrativa kostnaderna bör det kunna föreskrivas en lämplig arbetsfördelning i de samarbetsavtal som ingås mellan byrån och de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna, utan att det påverkar byråns slutgiltiga ansvar för utfärdandet av godkännandet eller det gemensamma säkerhetsintyget.
- (19) Med hänsyn till sakkunskapen hos de nationella myndigheterna, särskilt de nationella säkerhetsmyndigheterna, bör byrån ha möjlighet att utnyttja denna sakkunskap på lämpligt sätt när den beviljar relevanta godkännanden och gemensamma säkerhetsintyg. Utstationering av nationella experter till byrån bör uppmuntras i detta syfte.
- (20) Enligt direktiven (EU) 2016/798 och (EU) 2016/797 ska nationella åtgärder genomgå en granskning med avseende på säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet samt förenligheten med konkurrensreglerna. Genom direktiven kommer även medlemsstaternas möjligheter att anta nya nationella regler att begränsas. Det nuvarande systemet, som fortfarande omfattar ett flertal nationella regler, kan leda till konflikter med unionens regler och till otillräcklig insyn och tänkbar diskriminering av aktörer, däribland små och nya aktörer. För att man ska kunna gå över till ett system med verkligt öppna och opartiska järnvägsregler på unionsnivå måste den gradvisa minskningen av nationella regler, däribland regler för drift, förstärkas. Ett yttrande grundat på oberoende och opartisk sakkunskap är nödvändigt på unionsnivå. I detta syfte måste byråns roll stärkas.
- (21) Resultaten, organisationen och beslutsförfarandena på området för säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet varierar i hög grad mellan olika nationella säkerhetsmyndigheter och anmälda organ för bedömning av överensstämmelse, vilket har en skadlig inverkan på det gemensamma europeiska järnvägsområdets friktionsfria funktion. Särskilt små och medelstora företag som vill etablera sig på järnvägsmarknaden i en annan medlemsstat kan påverkas negativt. Därför är det väsentligt med starkt samordning för att uppnå större harmonisering på unionsnivå. I detta syfte bör byrån övervaka arbetet och beslutsprocesserna vid de nationella säkerhetsmyndigheterna och de anmälda organen för bedömning av överensstämmelse genom granskningar och inspektioner, när så är lämpligt i samarbete med nationella ackrediteringsorgan.
- (22) På säkerhetsområdet är det viktigt att söra för största möjliga öppenhet och välfungerande informationspridning. En resultatanalys som grundas på gemensamma säkerhetsindikatorer och kopplar ihop samtliga parter inom sektorn är viktig och bör därför utföras. Beträffande statistik är det nödvändigt att bedriva ett nära samarbete med Eurostat.

- (23) Byrån bör ansvara för att offentliggöra en rapport vartannat år för att övervaka framstegen med att uppnå säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet. Med tanke på byråns tekniska sakkunskap och opartiskhet bör den även stödja kommissionen i dess övervakning av genomförandet av unionens lagstiftning om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet.
- (24) Driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska transportnätet bör öka, och de nya investeringsprojekt som tilldelas unionsbidrag bör uppfylla målet för driftskompatibilitet i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013⁽¹⁾. Byrån är det organ som är lämpligast för att bidra till att dessa mål uppfylls och den bör nära samarbeta med behöriga unionsorgan när det gäller projekt som berör det transeuropeiska transportnätet. Med avseende på införandet av ERTMS och genomförandet av ERTMS-projekt bör byrån bland annat ha i uppgift att bistå de sökande med att genomföra projekt som uppfyller TSD:erna för trafikstyrning och signalering.
- (25) Underhåll av rullande materiel är en viktig del i säkerhetssystemet. Någon i verklig mening europeisk marknad för underhåll av järnvägsutrustning finns inte, vilket beror på att det saknas ett system för certifiering av järnvägsverkstäder för underhåll. Detta har lett till ökade kostnader och tomtransporter för sektorn. Gemensamma villkor för certifiering av järnvägsverkstäder för underhåll och av enheter som ansvarar för underhåll av andra fordon än godsvagnar bör därför successivt utformas och uppdateras och byrån är det organ som är bäst skickat att föreslå kommissionen lämpliga lösningar.
- (26) Yrkeskraven för lokförare är av stor betydelse för både säkerheten och driftskompatibiliteten på järnvägsområdet inom unionen. Yrkeskraven är också en förutsättning för den fria rörligheten för arbetstagarna inom järnvägssektorn. Denna fråga bör behandlas inom den befintliga ramen för dialogen mellan arbetsmarknadens parter. Byrån bör bistå med det tekniska stöd som behövs för att ta hänsyn till denna aspekt på unionsnivå.
- (27) Byrån bör underlätta samarbetet mellan de nationella säkerhetsmyndigheterna, de nationella utredningsorganen och de representativa organen i järnvägssektorn som agerar på unionsnivå, för att främja god praxis, utbyte av relevant information och insamling av järnvägsrelaterade data samt för att övervaka den allmänna säkerheten inom unionens järnvägssystem.
- (28) För att sörja för högsta möjliga nivå av öppenhet och insyn och se till att alla parter får lika tillgång till relevant information bör registren, om så är lämpligt, och de dokument som är avsedda för arbetet med säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet vara offentliga. Samma sak gäller för trafiktilstånd, gemensamma säkerhetsintyg och andra relevanta järnvägsdokument. Byrån bör tillhandahålla välfungerande, användarvänliga och lättillgängliga hjälpmedel för utbyte och offentliggörande av denna information, särskilt genom lämpliga IT-lösningar, för att förbättra järnvägssystemets kostnadseffektivitet och stödja sektorns operativa behov.
- (29) Främjande av innovations- och forskningsverksamhet inom järnvägsområdet är viktigt och bör uppmuntras av byrån. Finansiellt stöd som ges inom ramen för byråns verksamhet i detta avseende bör dock inte leda till en snedvriddning på den berörda marknaden.
- (30) För att öka verkan av unionens finansiella stöd samt dess kvalitet och förenlighet med relevanta tekniska bestämmelser bör byrån spela en aktiv roll vid bedömningen av järnvägsprojekt.
- (31) En korrekt och enhetlig förståelse av lagstiftningen om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet samt av genomförandehandledningarna och rekommendationerna från byrån är förutsättningar för ett effektivt genomförande av järnvägsregelverket och en välfungerande järnvägsmarknad. Därför bör byrån aktivt ägna sig åt utbildning och förklarande verksamhet i detta avseende.
- (32) Med tanke på byråns nya funktioner i fråga om utfärdande av fordonsgodkännanden och gemensamma säkerhetsintyg kommer det att finnas ett stort behov av utbildnings- och publikationsverksamhet på dessa områden. De nationella säkerhetsmyndigheterna bör uppmanas att kostnadsfritt delta i utbildningsverksamhet när så är möjligt, särskilt om de har deltagit i förberedelserna av utbildningen.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (33) För att kunna fullgöra sina uppgifter ordentligt bör byrån ha ställning som juridisk person och ha en egen budget, som till största delen finansieras genom ett bidrag från unionen och avgifter och taxor som betalas av sökande. Byråns oberoende och opartiskhet bör inte äventyras genom ekonomiska bidrag som den får av medlemsstater, tredjeländer eller andra enheter. För att säkerställa att byrån agerar självständigt i sin dagliga verksamhet och i de yttranden, rekommendationer och beslut som den utfärdar bör det råda insyn i byråns verksamhet och byråns verkställande direktör bör bära det fulla ansvaret. Byråns personal bör vara oberoende och ha såväl kortvariga som långvariga anställningsavtal, för att bevara kunskapen i organisationen och företagskontinuiteten, samtidigt som ett nödvändigt och pågående utbyte av sakkunskap med järnvägssektorn bibehålls. Byråns utgifter bör omfatta kostnader för personal, administration, infrastruktur och drift, och bland annat de belopp som utbetalas till de nationella säkerhetsmyndigheterna för deras arbete med förfarandet för fordonsgodkännanden och gemensamma säkerhetsintyg, i enlighet med relevanta samarbetsavtal och med bestämmelserna i den genomförandeakt som fastställer avgifter och taxor.
- (34) När det gäller förebyggande och hantering av intressekonflikter, är det mycket viktigt att byrån uppvisar opartiskhet, integritet och höga yrkesmässiga standarder. Det bör aldrig föreligga skälig grund att misstänka att beslut kan påverkas av intressen som står i konflikt med byråns roll som ett organ som tjänar hela unionen eller av privata intressen på grund av anknytningar hos byråns personal, utstationerade nationella experter eller ledamöter i styrelsen eller överklagandenämnderna, som skulle leda till, eller skulle kunna leda till, en konflikt med den berörda personens offentliga tjänsteutövning. Styrelsen bör därför anta omfattande regler om intressekonflikter som gäller hela byrån. Dessa regler bör beakta revisionsrättens rekommendationer i särskild rapport nr 15 från 2012.
- (35) För att effektivisera beslutsprocessen inom byrån och bidra till att öka ändamålsenligheten och effektiviteten bör det inrättas en styrelsestruktur med två nivåer. För detta ändamål bör medlemsstaterna och kommissionen vara företrädare i en styrelse med nödvändiga befogenheter, bland annat att fastställa budgeten och godkänna programdokumentet. Styrelsen bör ge allmänna riktlinjer för byråns verksamhet och närmare delta i övervakningen av byråns verksamhet, för att förbättra tillsynen av administrativa och budgetmässiga frågor. Det bör inrättas en mindre direktions med uppgift att på lämpligt sätt förbereda styrelsens möten och stödja dess beslutsprocess. Direktions befogenheter bör fastställas i ett mandat som ska antas av styrelsen och bör när så är lämpligt innefatta yttranden och preliminära beslut med förbehåll för deras slutliga godkännande av styrelsen.
- (36) För att säkerställa insyn i styrelsens beslut bör företrädare för berörda sektorer närvara vid dess sammanträden, dock utan rösträtt. De olika aktörernas företrädare bör utses av kommissionen på grundval av deras representativitet på unionsnivå för järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, järnvägsindustrin, fackföreningar, resenärer och godstransportkunder.
- (37) Det är nödvändigt att se till att de parter som påverkas av byråns beslut har rätt att söka nödvändiga rättsmedel som bör beviljas på ett oberoende och opartiskt sätt. En lämplig överklagademekanism bör inrättas så att den verkställande direktörens beslut kan överklagas till en särskild överklagandenämnd.
- (38) För fall där det råder meningsskiljaktigheter mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna om utfärdandet av gemensamma säkerhetsintyg eller fordonsgodkännanden bör ett skiljeförfarande inrättas så att beslut fattas på ett samordnat sätt och i samarbete.
- (39) Ett vidare strategiskt perspektiv på byråns verksamhet skulle göra det lättare att planera och förvalta dess resurser på ett effektivare sätt och skulle bidra till resultat av högre kvalitet. Detta fick stöd och underbyggdes av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 1271/2013⁽¹⁾. Därför bör styrelsen anta och regelbundet uppdatera ett samlat programdokument som innehåller de årliga och fleråriga arbetsprogrammen, efter lämpligt samråd med berörda intressenter.

⁽¹⁾ Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 1271/2013 av den 30 september 2013 med rambudgetförordning för de organ som avses i artikel 208 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 (EUT L 328, 7.12.2013, s. 42).

- (40) När en ny uppgift avseende säkerheten och driftskompatibiliteten i unionens järnvägssystem tilldelas byrån efter antagandet av programdokumentet, bör styrelsen om så är nödvändigt ändra programdokumentet så att denna nya uppgift läggs till efter en analys av konsekvenserna med avseende på personalresurser och budgetresurser.
- (41) Det bör finnas insyn i byråns verksamhet. Europaparlamentet bör tillförsäkras en fungerande tillsyns rätt och bör för detta ändamål höras om utkastet till den fleråriga delen av byråns programdokument och ha möjlighet att höra byråns verkställande direktör och erhålla årsrapporten om byråns verksamhet. Byrån bör också tillämpa unionens relevanta lagstiftning om allmänhetens tillgång till handlingar.
- (42) I takt med att allt fler decentraliserade organ har inrättats på senare år har insynen i och kontrollen av förvaltningen av unionsanslagen till organen förbättrats, särskilt när det gäller budgetering av avgifter, finansiell kontroll, befogenheter att bevilja ansvarsfrihet, avsättning till pensionssystemet samt det interna budgetförarandet (uppförandekod). Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 ⁽¹⁾ bör även tillämpas fullt ut på byrån, som också bör ansluta sig till det interinstitutionella avtalet av den 25 maj 1999 mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska gemenskapernas kommission om interna utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) ⁽²⁾.
- (43) Byrån bör aktivt främja unionens strategi för järnvägssäkerhet och järnvägsdriftskompatibilitet i sina förbindelser med internationella organisationer och tredjeländer. Detta bör även inbegripa att, inom gränserna för byråns behörighet, underlätta ömsesidigt tillträde för unionens järnvägsföretag till järnvägsmarknaderna i tredjeländer och tillträde för unionens rullande materiel till näten i tredjeländer.
- (44) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning när det gäller granskning av utkast till nationella regler och befintliga nationella regler, tillsyn av nationella säkerhetsmyndigheter och anmälda organ för bedömning av överensstämmelse, fastställande av arbetsordningen för överklagandenämnderna samt fastställande av de avgifter och taxor som byrån har rätt att ta ut, bör genomförandebefogenheter tilldelas kommissionen. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽³⁾.
- (45) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att inrätta ett specialiserat organ med uppgift att utarbeta gemensamma lösningar för säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av att det arbete som ska göras är av gemensam art, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (46) För att byrån ska fungera väl är det nödvändigt att tillämpa vissa principer avseende byråns styrning för att följa det gemensamma uttalandet och den gemensamma ansatsen om decentraliserade organ, som den interinstitutionella arbetsgruppen enades om i juli 2012 och som har till syfte att harmonisera byråernas verksamhet och förbättra deras resultat.
- (47) Denna förordning är förenlig med de grundläggande rättigheter och de principer som erkänns särskilt i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 av den 11 september 2013 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999 och rådets förordning (Euratom) nr 1074/1999 (EUT L 248, 18.9.2013, s. 1).

⁽²⁾ EGT L 136, 31.5.1999, s. 15.

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL 1

PRINCIPER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Genom denna förordning inrättas Europeiska unionens järnvägsbyrå (nedan kallad *byrån*).
2. Denna förordning innehåller bestämmelser om följande:
 - a) Byråns inrättande och uppgifter.
 - b) Medlemsstaternas uppgifter inom ramen för denna förordning.
3. Denna förordning stöder inrättandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet, i synnerhet målen avseende
 - a) driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem såsom föreskrivs i direktiv (EU) 2016/797,
 - b) säkerheten hos unionens järnvägssystem såsom föreskrivs i direktiv (EU) 2016/798,
 - c) behörighetsprövning av lokförare såsom föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG ⁽¹⁾.

Artikel 2

Byråns mål

Byråns mål ska vara att bidra till vidareutvecklingen av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde utan gränser och till att detta fungerar effektivt genom att garantera en hög nivå i fråga om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet och samtidigt förbättra järnvägssektornas konkurrenskraft. Byrån ska särskilt bidra till genomförandet av unionslagstiftningen i tekniska frågor genom att utveckla ett gemensamt synsätt på säkerhet inom unionens järnvägssystem och genom att öka driftskompatibiliteten mellan olika järnvägssystem i unionen.

Byråns mål ska även vara att följa utvecklingen av nationella regler på järnvägsområdet för att stödja arbetet vid de nationella myndigheter som är verksamma på områdena säkerhet och driftskompatibilitet inom järnvägen och främja att förfarandena optimeras.

Där så föreskrivs i direktiven (EU) 2016/797 och (EU) 2016/798, ska byrån fullgöra rollen som unionsmyndighet med ansvar för utfärdande av godkännanden för utsläppande på marknaden av järnvägsfordon och fordonstyper och för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg för järnvägsföretag.

Under arbetet med att uppnå dessa mål ska byrån till fullo ta hänsyn till utvidgningen av unionen och till de särskilda restriktioner som har samband med järnvägsförbindelserna med tredjeländer.

Artikel 3

Rättslig ställning

1. Byrån ska vara ett unionsorgan med ställning som juridisk person.
2. Byrån ska i var och en av medlemsstaterna ha den mest vittgående rättskapacitet som tillerkänns juridiska personer enligt nationell rätt. Den får särskilt förvärva eller avyttra fast och lös egendom samt föra talan inför domstolar och andra myndigheter.
3. Byrån ska företrädas av den verkställande direktören.
4. Byrån ska ensam ha ansvar i fråga om de uppgifter och befogenheter som den tilldelats.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (EUT L 315, 3.12.2007, s. 51).

Artikel 4

Byråns olika akter

Byrån får

- a) ge rekommendationer till kommissionen om tillämpningen av artiklarna 13, 15, 17, 19, 35, 36 och 37,
- b) ge rekommendationer till medlemsstaterna om tillämpningen av artikel 34,
- c) avge yttranden till kommissionen i enlighet med artiklarna 10.2 och 42 och till berörda myndigheter i medlemsstaterna i enlighet med artiklarna 10, 25 och 26,
- d) ge rekommendationer till nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med artikel 33.4,
- e) utfärda beslut i enlighet med artiklarna 14, 20, 21 och 22,
- f) avge yttranden som utgör godtagbara sätt att uppfylla kraven i enlighet med artikel 19,
- g) utfärda tekniska dokument i enlighet med artikel 19,
- h) utfärda granskningsrapporter i enlighet med artiklarna 33 och 34,
- i) utfärda riktlinjer och andra icke-bindande dokument som underlättar tillämpningen av lagstiftningen om järnvägs-säkerhet och järnvägsdriftskompatibilitet i enlighet med artiklarna 13, 19, 28, 32, 33 och 37.

KAPITEL 2

ARBETSMETODER

Artikel 5

Arbetsgruppers och grupper inrättande och sammansättning

1. Byrån ska inrätta ett begränsat antal arbetsgrupper för utarbetande av rekommendationer, och i förekommande fall riktlinjer, särskilt om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er), gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och om användning av gemensamma säkerhetsindikatorer.

Byrån får inrätta arbetsgrupper i andra vederbörligen berättigade fall på begäran av kommissionen eller den kommitté som avses i artikel 81 (nedan kallad *kommittén*) eller på eget initiativ, efter samråd med kommissionen.

Arbetsgrupperna ska ha en företrädare för byrån som ordförande.

2. Arbetsgrupperna ska bestå av

- företrädare som nomineras av de behöriga nationella myndigheterna att delta i arbetsgrupperna,
- fackmän från järnvägssektorn som byrån valt ut från den förteckning som avses i punkt 3. Byrån ska se till att de branschsektorer och de användare som kan påverkas av åtgärder som föreslås av kommissionen på grundval av rekommendationer från byrån är adekvat representerade. Byrån ska när så är möjligt eftersträva en balanserad geografisk representation.

Byrån får vid behov till arbetsgrupperna utse oberoende experter och företrädare för internationella organisationer med erkänd kompetens inom det berörda området. Personal vid byrån får inte utses till arbetsgrupperna, med undantag av arbetsgruppernas ordförande, som ska utgöras av en företrädare för byrån.

3. Varje representativt organ som avses i artikel 38.4 ska till byrån översända en förteckning över de bäst kvalificerade experter som har fått i uppdrag att företräda dem i varje arbetsgrupp samt vid förändringar uppdatera denna förteckning.

4. När det arbete som utförs av arbetsgrupperna direkt påverkar arbetsförhållanden, hälsa och säkerhet för dem som arbetar inom näringen, ska företrädare som utses av fackföreningar på europeisk nivå delta i de berörda arbetsgrupperna som fullvärdiga medlemmar.
5. Kostnader för resor och uppehålle för arbetsgruppens medlemmar ska ersättas av byrån i enlighet med de regler och tariffer som styrelsen fastställt.
6. Byrån ska ta vederbörlig hänsyn till resultatet av det arbete som gjorts av arbetsgrupperna vid utarbetandet av de rekommendationer och riktlinjer som avses i punkt 1.
7. Byrån ska inrätta andra grupper med avseende på tillämpningen av artiklarna 24, 29 och 38.1.
8. Byrån får inrätta grupper i enlighet med artikel 38.4 och i vederbörligen berättigade fall på begäran av kommissionen eller kommittén eller på eget initiativ.
9. Arbetsgruppernas och de andra gruppernas arbete ska präglas av öppenhet och insyn. Styrelsen ska anta arbetsordningar för arbetsgrupperna och de andra grupperna, med bland annat regler om öppenhet och insyn.

Artikel 6

Samråd med arbetsmarknadens parter

När de arbetsuppgifter som föreskrivs i artiklarna 13, 15, 19 och 36 direkt påverkar den sociala miljön eller arbetsförhållandena för dem som arbetar inom näringen ska byrån samråda med arbetsmarknadens parter i den branschvisa dialogkommitté som inrättats enligt kommissionens beslut 98/500/EG⁽¹⁾. I sådana fall får arbetsmarknadens parter reagera på dessa samråd, förutsatt att de gör det inom tre månader.

Dessa samråd ska hållas innan byrån överlämnar sina rekommendationer till kommissionen. Byrån ska vederbörligen beakta dessa samråd och ska alltid stå till förfogande för att ge förklaringar avseende sina rekommendationer. Byrån ska överlämna yttrandena från den branschvisa dialogkommittén och byråns rekommendation till kommissionen, varefter kommissionen ska överlämna dem till kommittén.

Artikel 7

Samråd med godstransportkunder och resenärer

När de uppgifter som avses i artiklarna 13 och 19 direkt påverkar godstransportkunder och resenärer, ska byrån samråda med de organisationer som företräder dem, inbegripet företrädare för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet. I sådana fall ska dessa organisationer reagera på dessa samråd, förutsatt att de gör det inom tre månader.

Förteckningen över de organisationer med vilka samråd ska hållas ska upprättas av kommissionen med bistånd av kommittén.

Dessa samråd ska hållas innan byrån överlämnar sina rekommendationer till kommissionen. Byrån ska vederbörligen beakta dessa samråd och ska alltid stå till förfogande för att ge förklaringar avseende sina rekommendationer. Byrån ska överlämna yttrandena från de berörda organisationerna och byråns rekommendation till kommissionen, varefter kommissionen ska överlämna dem till kommittén.

Artikel 8

Konsekvensbedömning

1. Byrån ska genomföra en konsekvensbedömning av sina rekommendationer och yttranden. Styrelsen ska anta en konsekvensbedömningsmetod som bygger på kommissionens metod. Byrån ska upprätthålla kontakt med kommissionen för att se till att relevant arbete vid kommissionen beaktas på vederbörligt sätt. Byrån ska klart ange de antaganden som används som utgångspunkt för konsekvensbedömningen och de uppgiftskällor som använts i den rapport som åtföljer varje rekommendation.

⁽¹⁾ Kommissionens beslut 98/500/EG av den 20 maj 1998 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen mellan arbetsmarknadens parter på europeisk nivå (EGT L 225, 12.8.1998, s. 27).

2. Innan byrån lägger till en verksamhet i det programdokument som styrelsen har antagit i enlighet med artikel 51.1 ska den göra en tidig konsekvensbedömning av denna verksamhet för att fastställa

- a) vilket problem som ska lösas och möjliga lösningar,
- b) i vilken utsträckning en bestämd åtgärd, t.ex. en rekommendation eller ett yttrande från byrån, kommer att krävas,
- c) byråns förväntade bidrag till lösningen av problemet.

Innan verksamhet och projekt läggs till i programdokumentet ska de genomgå en effektivitetsanalys, individuellt och i kombination med varandra, för att byråns budget och resurser ska kunna utnyttjas på bästa sätt.

3. Byrån får genomföra en efterhandsutvärdering av den lagstiftning som bygger på dess rekommendationer.

4. Medlemsstaterna ska förse byrån med de uppgifter som krävs för konsekvensbedömningarna, om sådana uppgifter finns tillgängliga.

På begäran av byrån ska de representativa organen ge byrån sådana icke-konfidentiella uppgifter som krävs för konsekvensbedömningen.

Artikel 9

Studier

Byrån ska, när så krävs för att den ska kunna utföra sina uppgifter, låta göra studier som vid behov inbegriper de arbetsgrupper och andra grupper som avses i artikel 5 och ska finansiera dessa studier inom ramen för sin budget.

Artikel 10

Yttranden

1. Byrån ska avge yttranden på begäran av ett eller flera av de nationella regleringsorgan som avses i artikel 55 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU⁽¹⁾, i synnerhet om säkerhets- och driftskompatibilitetsaspekter i ärenden som de uppmärksammas på.

2. Byrån ska på kommissionens begäran avge yttranden om ändringar av akter som antas på grundval av direktiven (EU) 2016/797 eller (EU) 2016/798, särskilt om påstådda brister påpekas.

3. Alla byråns yttranden, i synnerhet de som avses i punkt 2, ska lämnas av byrån snarast möjligt, dock senast inom två månader från det att begäran om yttrandet mottogs, såvida inte annat överenskommit med de begärande parterna. Byrån ska offentliggöra sina yttranden inom en månad efter det att de har avgetts, i en version där allt material som rör affärshemligheter har rensats bort.

Artikel 11

Besök i medlemsstaterna

1. För att kunna utföra de uppgifter som den anförtrotts, särskilt de som avses i artiklarna 14, 20, 21, 25, 26, 31, 32, 33, 34, 35 och 42, och för att bistå kommissionen i fullgörandet av dess skyldigheter enligt fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), i synnerhet arbetet med att utvärdera genomförandet av relevant unionslagstiftning, får byrån genomföra besök i medlemsstaterna i enlighet med de riktlinjer, arbetsmetoder och förfaranden som antagits av styrelsen.

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

2. Efter samråd med den berörda medlemsstaten ska byrån i god tid underrätta denna om det planerade besöket, namnen på de tjänstemän vid byrån som har bemyndigats att utföra besöket, det datum när besöket ska inledas och hur länge det förväntas pågå. De bemyndigade tjänstemännen ska genomföra besöket efter uppvisande av ett skriftligt beslut från den verkställande direktören, där syftet och målet med besöket anges.

3. De berörda medlemsstaternas nationella myndigheter ska underlätta arbetet för byråns personal.

4. Efter varje besök enligt punkt 1 ska byrån upprätta en rapport och skicka den till kommissionen och den berörda medlemsstaten.

5. Denna artikel påverkar inte de inspektioner som avses i artiklarna 33.7 och 34.6.

6. Byrån ska stå för kostnader för resor, logi och uppehälle och andra kostnader som uppstått för byråns personal.

Artikel 12

One-stop-shop

1. Byrån ska upprätta och underhålla ett informations- och kommunikationssystem med åtminstone följande funktioner som one-stop-shop:

a) En enda kontaktpunkt genom vilken en sökande ska lämna in ansökningar om typgodkännande, godkännanden för utsläppande på marknaden av fordon och gemensamma säkerhetsintyg. Om användningsområdet eller driften är begränsad till ett eller flera nätverk inom en och samma medlemsstat ska den enda kontaktpunkten utvecklas så att det säkerställs att den sökande väljer den myndighet som den sökande vill ska behandla ansökan om utfärdande av godkännande och gemensamt säkerhetsintyg under hela förfarandet.

b) En gemensam plattform för informationsutbyte som ger byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna information om alla ansökningar om godkännande och gemensamt säkerhetsintyg, de olika etapperna i och resultaten av dessa förfaranden och, i förekommande fall, begäranden och beslut från överklagandenämnden.

c) En gemensam plattform för informationsutbyte som ger byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna information om ansökningar om godkännanden från byrån i enlighet med artikel 19 i direktiv (EU) 2016/797 och ansökningar om godkännanden av delsystem för markbaserad trafikstyrning och signalering som inbegriper European Train Control System (ETCS) och/eller utrustning för ett globalt system för mobiltelefoni – järnväg (GSM-R), de olika etapperna i och resultaten av dessa förfaranden och, i förekommande fall, begäranden och beslut från överklagandenämnden.

d) Ett "förvarningssystem" som i ett tidigt skede fastställer behovet av samordning mellan de beslut som ska fattas av nationella säkerhetsmyndigheter respektive av byrån i fråga om olika ansökningar som kräver likartade godkännanden och/eller gemensamma säkerhetsintyg.

2. De tekniska och funktionsmässiga specifikationerna för den one-stop-shop som avses i punkt 1 ska utvecklas i samarbete med det nätverk av nationella säkerhetsmyndigheter som avses i artikel 38 på grundval av ett utkast som utarbetats av byrån med beaktande av resultatet av en kostnads-nyttoanalys. På grundval av detta ska byråns styrelse anta de tekniska och funktionsmässiga specifikationerna och en plan för inrättandet av en one-stop-shop. Denna one-stop-shop ska utvecklas utan att det påverkar immateriella rättigheter och den krävda sekretessnivån och, i förekommande fall, med beaktande av de it-applikationer och register som byrån redan har inrättat, bl.a. de som avses i artikel 37.

3. Denna one-stop-shop ska vara operationell senast den 16 juni 2019.

4. Byrån ska övervaka de ansökningar som lämnats in genom denna one-stop-shop, särskilt genom att använda det "förvarningssystem" som avses i punkt 1 d. Om olika ansökningar om likartade godkännanden eller gemensamma säkerhetsintyg upptäcks, ska byrån säkerställa lämplig uppföljning, t.ex. genom att

- a) informera den eller de sökande om att det finns en annan eller likartad ansökan om godkännande eller intyg,
- b) samordna med den relevanta nationella säkerhetsmyndigheten för att säkerställa konsekvens mellan de beslut som ska fattas av nationella säkerhetsmyndigheter respektive av byrån. Om en ömsesidigt godtagbar lösning inte går att finna inom en månad efter att samordningsförfarandet inletts ska ärendet hänskjutas till överklagandenämnden för ett skiljeförfarande enligt artiklarna 55, 61 och 62.

KAPITEL 3

BYRÅNS UPPGIFTER AVSEENDE JÄRNVÄGSSÄKERHET

Artikel 13

Tekniskt stöd – rekommendationer om järnvägssäkerhet

1. Byrån ska lämna rekommendationer till kommissionen om de gemensamma säkerhetsindikatorer, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål som föreskrivs i artiklarna 5, 6 och 7 i direktiv (EU) 2016/798. Byrån ska också lämna rekommendationer om den regelbundna översynen av de gemensamma säkerhetsindikatorerna, de gemensamma säkerhetsmetoderna och de gemensamma säkerhetsmålen till kommissionen.
2. Byrån ska på begäran av kommissionen eller på eget initiativ lämna rekommendationer till kommissionen om andra åtgärder på säkerhetsområdet, med beaktande av tidigare erfarenheter.
3. Byrån ska ge riktlinjer för att bistå de nationella säkerhetsmyndigheterna vad gäller tillsyn av järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och andra aktörer i enlighet med artikel 17 i direktiv (EU) 2016/798.
4. Byrån får i enlighet med artikel 9.7 i direktiv (EU) 2016/798 lämna rekommendationer till kommissionen om de gemensamma säkerhetsmetoder som omfattar de aspekter av säkerhetsstyrningssystemet som behöver harmoniseras på unionsnivå.
5. Byrån får utfärda riktlinjer och andra icke-bindande dokument för att underlätta genomförandet av lagstiftning om järnvägssäkerhet, vilket inbegriper att hjälpa medlemsstaterna att identifiera nationella regler som kan upphävas med anledning av antagandet och/eller översynen av de gemensamma säkerhetsmetoderna och riktlinjer för antagande av nya eller ändring av befintliga nationella regler. Byrån får även utfärda riktlinjer för järnvägssäkerhet och säkerhetsintyg, inbegripet förteckningar över exempel på god praxis, särskilt för gränsöverskridande transport och infrastruktur.

Artikel 14

Gemensamma säkerhetsintyg

Byrån ska utfärda, förnya, dra in och ändra gemensamma säkerhetsintyg och i detta avseende samarbeta med nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med artiklarna 10, 11 och 18 i direktiv (EU) 2016/798.

Byrån ska begränsa eller återkalla gemensamma säkerhetsintyg och i detta avseende samarbeta med nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med artikel 17 i direktiv (EU) 2016/798.

Artikel 15

Underhåll av fordon

1. Byrån ska bistå kommissionen med avseende på systemet för certifiering av enheter som är ansvariga för underhåll i enlighet med artikel 14.7 i direktiv (EU) 2016/798.

2. Byrån ska lämna rekommendationer till kommissionen vid tillämpning av artikel 14.8 i direktiv (EU) 2016/798.
3. Byrån ska analysera de alternativa åtgärder om vilka beslut fattas enligt artikel 15 i direktiv (EU) 2016/798 och ta med resultaten av denna analys i den rapport som avses i artikel 35.4 i denna förordning.
4. Byrån ska stödja och, på begäran, samordna de nationella säkerhetsmyndigheternas tillsyn över de enheter som ansvarar för underhåll enligt artikel 17.1 c i direktiv (EU) 2016/798.

Artikel 16

Samarbete med nationella utredningsorgan

Byrån ska samarbeta med nationella utredningsorgan i enlighet med artiklarna 20.3, 22.1, 22.2, 22.5, 22.7 och 26 i direktiv (EU) 2016/798.

Artikel 17

Transport av farligt gods på järnväg

Byrån ska följa utvecklingen av lagstiftningen om transport av farligt gods på järnväg i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG⁽¹⁾ och ska, tillsammans med kommissionen, säkerställa att denna utveckling är förenlig med lagstiftningen om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet, särskilt de väsentliga kraven. I detta syfte ska byrån bistå kommissionen och får avge yttranden på begäran av kommissionen eller på eget initiativ.

Artikel 18

Utbyte av information om säkerhetsrelaterade olyckor

Byrån ska uppmantra till informationsutbyte om säkerhetsrelaterade olyckor, tillbud och händelser som kunde ha lett till olyckor, med beaktande av erfarenheterna från de järnvägsaktörer som avses i artikel 4 i direktiv (EU) 2016/798. Informationsutbytet ska leda till att god praxis utvecklas på medlemsstatsnivå.

KAPITEL 4

BYRÅNS UPPGIFTER AVSEENDE DRIFTSKOMPATIBILITET

Artikel 19

Tekniskt stöd på området för driftskompatibilitet på järnvägsområdet

1. Byrån ska
 - a) lämna rekommendationer till kommissionen om TSD:er och översyner av dessa i enlighet med artikel 5 i direktiv (EU) 2016/797,
 - b) lämna rekommendationer till kommissionen om mallarna för EG-kontrollförklaringen och för handlingar i det tekniska underlag som måste åtfölja den, vid tillämpning av artikel 15.9 i direktiv (EU) 2016/797,
 - c) lämna rekommendationer till kommissionen om specifikationer för register och översyner av dessa vid tillämpning av artiklarna 47, 48 och 49 i direktiv (EU) 2016/797,
 - d) avge yttranden som utgör godtagbara sätt att uppfylla kraven för brister hos TSD:er i enlighet med artikel 6.4 i direktiv (EU) 2016/797 och överlämna dessa yttranden till kommissionen,

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

- e) på kommissionens begäran avge yttranden till kommissionen om begäranden från medlemsstaterna om att få frånga tillämpningen av TSD:er i enlighet med artikel 7 i direktiv (EU) 2016/797,
 - f) utfärda tekniska dokument i enlighet med artikel 4.8 i direktiv (EU) 2016/797,
 - g) utfärda ett beslut om godkännande innan ett anbudsförfarande för markbaserad ERTMS-utrustning inleds för att säkerställa ett harmoniserat genomförande av ERTMS i unionen i enlighet med artikel 19 i direktiv (EU) 2016/797,
 - h) lämna rekommendationer till kommissionen angående utbildning och certifiering av personal ombord med säkerhetskritiska uppgifter,
 - i) ge ingående vägledning om standarder för de berörda europeiska standardiseringsorganen för att komplettera det mandat de fått av kommissionen,
 - j) lämna rekommendationer till kommissionen avseende arbetsvillkoren för all personal som utför säkerhetskritiska uppgifter,
 - k) lämna rekommendationer till kommissionen avseende harmoniserade standarder som ska utarbetas av europeiska standardiseringsorgan och standarder avseende utbytbara reservdelar som kan höja säkerhetsnivån och driftskompatibilitetsnivån hos unionens järnvägssystem,
 - l) när så är lämpligt, lämna kommissionen rekommendationer när det gäller säkerhetskritiska komponenter.
2. Vid utarbetandet av de rekommendationer som avses i punkt 1 a, b, c, h, k och l ska byrån
- a) se till att TSD:er och specifikationer för register anpassas till den tekniska utvecklingen, marknadstendenserna och de sociala behoven,
 - b) sörja för samordningen av dels utvecklings- och uppdateringsarbetet i fråga om TSD:er, dels arbetet med att ta fram europeiska standarder som visar sig vara nödvändiga för driftskompatibiliteten; byrån ska vidare upprätthålla kontakter med de europeiska standardiseringsorganen i relevanta frågor,
 - c) när så är lämpligt delta som observatör i relevanta arbetsgrupper som inrättats av erkända standardiseringsorgan.
3. Byrån får utfärda riktlinjer och andra icke-bindande dokument för att underlätta genomförandet av lagstiftning om driftskompatibilitet på järnvägsområdet, vilket innefattar att hjälpa medlemsstaterna att kartlägga nationella regler som kan upphävas med anledning av antagande eller översyn av TSD:er.
4. Om driftskompatibilitetskomponenterna inte överensstämmer med de väsentliga kraven ska byrån bistå kommissionen i enlighet med artikel 11 i direktiv (EU) 2016/797.

Artikel 20

Godkännande för utsläppande på marknaden av fordon

Byrån ska utfärda godkännanden för utsläppande på marknaden av järnvägsfordon och ska ges befogenhet att förnya, ändra, dra in och återkalla de godkännanden som den har utfärdat. För detta ändamål ska byrån samarbeta med nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med artikel 21 i direktiv (EU) 2016/797.

Artikel 21

Godkännande för utsläppande på marknaden av fordonstyper

Byrån ska utfärda godkännanden för utsläppande på marknaden av fordonstyper och ska ges befogenhet att förnya, ändra, dra in och återkalla godkännanden som den har utfärdat, i enlighet med artikel 24 i direktiv (EU) 2016/797.

Artikel 22

Ibruktagande av delsystem för markbaserad trafikstyrning och signalering

Byrån ska, innan ett anbudsförfarande för markbaserad ERTMS-utrustning inleds, kontrollera att de tekniska lösningarna står i fullständig överensstämmelse med de relevanta TSD:erna och således är fullständigt driftskompatibla och fatta ett beslut om godkännande i enlighet med artikel 19 i direktiv (EU) 2016/797.

Artikel 23

Telematikapplikationer

1. Byrån ska fungera som systemansvarig myndighet för att säkerställa en samordnad utveckling av telematikapplikationer i unionen, i enlighet med relevanta TSD:er. För detta ändamål ska byrån upprätthålla, övervaka och förvalta kraven för motsvarande delsystem.
2. Byrån ska fastställa, offentliggöra och tillämpa förfarandet för behandling av ansökningar om ändringar av specifikationer för telematikapplikationer. För detta ändamål ska byrån inrätta, underhålla och uppdatera ett register över ansökningar om ändring av sådana specifikationer och deras status, tillsammans med relevanta motiveringar.
3. Byrån ska utveckla och underhålla det tekniska verktyget för förvaltning av de olika versionerna av specifikationerna för telematikapplikationer och sträva efter att säkerställa kompatibilitet bakåt i tiden.
4. Byrån ska bistå kommissionen vid övervakningen av driftsättningen av specifikationerna för telematikapplikationer i enlighet med relevanta TSD:er.

Artikel 24

Stöd till anmälda organ för bedömning av överensstämmelse

1. Byrån ska stödja verksamheten vid de anmälda organ för bedömning av överensstämmelse som avses i artikel 30 i direktiv (EU) 2016/797. Stödet ska särskilt inbegripa utarbetande av riktlinjer för bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning enligt artikel 9 i direktiv (EU) 2016/797 samt riktlinjer för förfarandena för EG-kontroll i enlighet med artiklarna 10 och 15 i direktiv (EU) 2016/797.
2. Byrån får underlätta samarbetet mellan anmälda organ för bedömning av överensstämmelse i enlighet med artikel 44 i direktiv (EU) 2016/797 och får särskilt fungera som tekniskt sekretariat för deras samordningsgrupp.

KAPITEL 5

BYRÅNS UPPGIFTER AVSEENDE NATIONELLA REGLER

Artikel 25

Kontroll av utkast till nationella regler

1. Byrån ska inom två månader från mottagandet kontrollera utkast till nationella regler, som lämnas in till den i enlighet med artikel 8.4 i direktiv (EU) 2016/798 och artikel 14.5 i direktiv (EU) 2016/797. Om en översättning krävs eller om utkastet till nationella regler är komplicerade eller långa, får byrån förlänga denna frist med upp till tre månader, under förutsättning att medlemsstaten samtycker till detta. I undantagsfall får byrån och den berörda medlemsstaten emellertid i samförstånd enas om att ytterligare förlänga denna tidsperiod.

Inom denna tidsperiod ska byrån utbyta relevant information med den berörda medlemsstaten, vid behov samråda med berörda intressenter och därefter informera medlemsstaten om resultatet av kontrollen.

2. Om byrån efter den kontroll som avses i punkt 1 anser att utkastet till nationella regler leder till att de väsentliga kraven för driftskompatibilitet på järnvägsområdet uppfylls, de gemensamma säkerhetsmetoderna och de gällande TSD:erna respekteras och de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och att de inte medför godtycklig diskriminering eller en dold begränsning av järnvägstransportverksamheten mellan medlemsstaterna, ska den informera kommissionen och den berörda medlemsstaten om sin positiva bedömning. I så fall får kommissionen validera reglerna i det it-system som avses i artikel 27. Om byrån inom två månader från mottagandet av utkastet till nationella regler eller inom den förlängda tidsperiod som har överenskommit i enlighet med punkt 1 inte informerar kommissionen och den berörda medlemsstaten om sin bedömning, får medlemsstaten införa regeln utan att det innebär åsidosättande av artikel 26.

3. Om den kontroll som avses i punkt 1 leder till en negativ bedömning ska byrån informera den berörda medlemsstaten och be den om dess ståndpunkt avseende bedömningen. Efter diskussionen med den berörda medlemsstaten ska byrån, om den vidhåller sin negativa bedömning, inom en period på högst en månad

- a) avge ett yttrande som riktas till den berörda medlemsstaten med angivande av skälen till att den eller de berörda nationella reglerna inte bör träda i kraft och/eller tillämpas, och
- b) underrätta kommissionen om sin negativa bedömning, med angivande av skälen till att den eller de berörda nationella reglerna inte bör träda i kraft och/eller tillämpas.

Detta påverkar inte en medlemsstats rätt att anta en ny nationell regel i enlighet med artikel 8.3 c i direktiv (EU) 2016/798 eller artikel 14.4 b i direktiv (EU) 2016/797.

4. Den berörda medlemsstaten ska inom två månader meddela kommissionen sin ståndpunkt om det yttrande som avses i punkt 3, inbegripet en motivering om meningsskiljaktighet skulle föreligga.

Om de skäl som anges anses vara otillräckliga eller om informationen saknas, och om medlemsstaten antar den aktuella nationella regeln utan tillräckligt beaktande av det yttrande som avses i punkt 3, får kommissionen genom genomförandeakter anta ett beslut som riktar sig till den berörda medlemsstaten med en anmodan om att ändra eller upphäva den regeln. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 81.2.

Artikel 26

Kontroll av gällande nationella regler

1. Byrån ska inom två månader från mottagandet kontrollera de nationella regler som anmälts i enlighet med artikel 14.6 i direktiv (EU) 2016/797 och artikel 8.6 i direktiv (EU) 2016/798. Om en översättning krävs eller om den nationella regeln är komplicerad eller lång, får byrån förlänga denna frist med upp till tre månader, under förutsättning att medlemsstaten samtycker till detta. I undantagsfall får byrån och den berörda medlemsstaten emellertid i samförstånd enas om att ytterligare förlänga denna tidsperiod.

Inom denna tidsperiod ska byrån utbyta relevant information med den berörda medlemsstaten och därefter informera medlemsstaten om resultatet av kontrollen.

2. Om byrån efter den kontroll som avses i punkt 1 anser att de nationella reglerna leder till att de väsentliga kraven för driftskompatibilitet på järnvägsområdet uppfylls, de gemensamma säkerhetsmetoderna och de gällande TSD:erna respekteras och de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och att de inte medför godtycklig diskriminering eller en dold begränsning av järnvägstransportverksamheten mellan medlemsstaterna, ska den informera kommissionen och den berörda medlemsstaten om sin positiva bedömning. I så fall får kommissionen validera reglerna i det it-system som avses i artikel 27. Om byrån inom två månader från mottagandet av de nationella reglerna eller inom den förlängda tidsperiod som har överenskommit i enlighet med punkt 1 inte informerar kommissionen och den berörda medlemsstaten, ska regeln fortsätta att gälla.

3. Om den kontroll som avses i punkt 1 leder till en negativ bedömning ska byrån informera den berörda medlemsstaten och be om dess ståndpunkt avseende bedömningen. Efter diskussionen med den berörda medlemsstaten ska byrån, om den vidhåller sin negativa bedömning, inom en period på högst en månad

- a) avge ett yttrande som riktas till den berörda medlemsstaten med angivande av att den eller de berörda nationella reglerna har fått en negativ bedömning samt skälen till att den eller de berörda reglerna bör ändras eller upphävas, och
- b) underrätta kommissionen om sin negativa bedömning, med angivande av skälen till att den eller de berörda nationella reglerna bör ändras eller upphävas.

4. Den berörda medlemsstaten ska inom två månader meddela kommissionen sin ståndpunkt om det yttrande som avses i punkt 3, inbegripet en motivering om meningsskiljaktighet skulle föreligga. Om de skäl som anges anses vara otillräckliga eller om informationen saknas får kommissionen genom genomförandeakter anta ett beslut som riktas till den berörda medlemsstaten med anmodan att ändra eller upphäva den nationella regeln i fråga. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 81.2.

5. Om den kontroll som avses i punkt 1 leder till en negativ bedömning och om den berörda medlemsstaten inte ändrar eller upphäver den berörda nationella regeln inom två månader från mottagandet av byråns yttrande, får kommissionen, genom undantag från punkterna 3 och 4, vid brådskande förebyggande åtgärder anta ett beslut genom genomförandeakter där medlemsstaten uppmanas att ändra eller upphäva den bestämmelsen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 81.2.

Om byrån gör en positiv bedömning och om den berörda nationella regeln påverkar mer än en medlemsstat, ska kommissionen i samarbete med byrån och medlemsstater vidta lämpliga åtgärder, däribland en översyn av de gemensamma säkerhetsmetoderna och TSD:erna, om så är nödvändigt.

6. Det förfarande som avses i punkterna 2, 3 och 4 ska på motsvarande sätt tillämpas när byrån får kännedom om att en nationell regel, vare sig den anmälts eller ej, är överflödigt, strider mot de gemensamma säkerhetsmetoderna, de gemensamma säkerhetsmålen, TSD:erna eller annan unionslagstiftning på järnvägsområdet eller skapar ett omotiverat hinder för den gemensamma järnvägsmarknaden.

Artikel 27

It-system för anmälningar och klassificering av nationella regler

1. Byrån ska förvalta ett särskilt it-system med de nationella regler som avses i artiklarna 25 och 26 och godtagbara nationella sätt att uppfylla kraven i artikel 2.34 i direktiv (EU) 2016/797. Byrån ska göra dem tillgängliga för berörda intressenter för konsultation när så är lämpligt.

2. Medlemsstaterna ska anmäla de nationella regler som avses i artiklarna 25.1 och 26.1 till byrån och kommissionen via det it-system som avses i punkt 1 i denna artikel. Byrån ska offentliggöra reglerna i detta it-system, inklusive statusen för kontrollen av dem, och när den har slutförts det positiva eller negativa resultatet av bedömningen och använda detta it-system för att informera kommissionen i enlighet med artiklarna 25 och 26.

3. Byrån ska utföra en teknisk granskning av de befintliga nationella regler till vilka det hänvisas i tillgängliga nationell lagstiftning som från och med den 15 juni 2016 förtecknas i byråns databas över referensdokument. Byrån ska klassificera anmälda nationella regler i enlighet med artikel 14.10 i direktiv (EU) 2016/797. I detta syfte ska den använda det system som avses i punkt 1 i denna artikel.

4. Byrån ska klassificera anmälda nationella regler i enlighet med artikel 8 i och bilaga I till direktiv (EU) 2016/798, med beaktande av unionslagstiftningens utveckling. Byrån ska i detta syfte utveckla ett verktyg för hantering av regler som medlemsstaterna ska använda för att förenkla sina system av nationella regler. Byrån ska använda det system som avses i punkt 1 i denna artikel för att offentliggöra verktyget för hantering av regler.

KAPITEL 6

BYRÅNS UPPGIFTER AVSEENDE DET EUROPEISKA TRAFIKSTYRNINGSSYSTEMET FÖR TÅG (ERTMS)

Artikel 28

Systemmyndighet för ERTMS

1. Byrån ska fungera som systemmyndighet för att säkerställa en samordnad utveckling av ERTMS i unionen, i enlighet med relevanta TSD:er. För detta ändamål ska byrån upprätthålla, övervaka och förvalta kraven för motsvarande delsystem, inbegripet de tekniska specifikationerna för ETCS och GSM-R.

2. Byrån ska fastställa, offentliggöra och tillämpa förfarandet för behandling av ansökningar om ändringar av ERTMS-specifikationerna. För detta ändamål ska byrån inrätta, underhålla och själv uppdatera ett register över ansökningar om ändringar av ERTMS-specifikationer och deras status, tillsammans med relevanta motiveringar.

3. Utvecklingen av nya versioner av tekniska ERTMS-specifikationer ska inte inverka menligt på vare sig införandetakt för ERTMS, den tillförlitlighet som krävs för specifikationerna för att tillverkningen av ERTMS-utrustning ska optimeras, järnvägsföretagens, infrastrukturförvaltarnas och fordonsinnehavarnas avkastning på sina investeringar eller den effektiva planeringen av utbyggnaden av ERTMS.

4. Byrån ska utveckla och underhålla tekniska verktyg för förvaltning av de olika versionerna av ERTMS med målet att dels säkerställa den tekniska och operativa kompatibiliteten mellan järnvägsnät och fordon som utrustats med olika versioner, dels ge incitament för ett snabbt och samordnat införande av de gällande versionerna.

5. I enlighet med artikel 5.10 i direktiv (EU) 2016/797 ska byrån säkerställa att successiva versioner av ERTMS-utrustning är tekniskt förenliga med tidigare versioner.

6. Byrån ska utarbeta och sprida relevanta riktlinjer för tillämpning till intressenterna och dokument som förklarar de tekniska specifikationerna för ERTMS.

Artikel 29

ERTMS-grupp bestående av anmälda organ för bedömning av överensstämmelse

1. Byrån ska inrätta och inneha ordförandeskapet för en ERTMS-grupp bestående av anmälda organ för bedömning av överensstämmelse, enligt artikel 30.7 i direktiv (EU) 2016/797.

Gruppen ska ha till uppgift att kontrollera att man på ett enhetligt sätt tillämpar det förfarande för bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning enligt artikel 9 i direktiv (EU) 2016/797 och de förfaranden för EG-kontroll som avses i artikel 10 i direktiv (EU) 2016/797 och som genomförs av de anmälda organen för bedömning av överensstämmelse.

2. Byrån ska varje år rapportera till kommissionen om arbetet i den grupp som avses i punkt 1, däribland genom närvarostatistik för företrädarna för de anmälda organen för bedömning av överensstämmelse.

3. Byrån ska utvärdera tillämpningen av förfarandet för bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse och av EG-kontrollförfarandet för ERTMS-utrustning och vartannat år lämna en rapport till kommissionen, som när så är lämpligt innehåller rekommendationer till eventuella förbättringar.

Artikel 30

Kompatibilitet mellan delsystem för fordonsbaserad och markbaserad ERTMS

1. Byrån ska besluta att

a) utan att det påverkar tillämpningen av artikel 21.5 i direktiv (EU) 2016/797, och före utfärdandet av ett godkännande för utsläppande på marknaden av ett fordon som är utrustat med ett delsystem för fordonsbaserad ERTMS, på begäran ge sökande råd om den tekniska kompatibiliteten mellan delsystem för fordonsbaserad och markbaserad ERTMS,

b) utan att det påverkar tillämpningen av artikel 17 i direktiv (EU) 2016/798, och efter utfärdandet av ett godkännande för utsläppande på marknaden av ett fordon som är utrustat med ett delsystem för fordonsbaserad ERTMS, på begäran ge järnvägsföretagen råd om den tekniska kompatibiliteten mellan delsystem för fordonsbaserad och markbaserad ERTMS, innan de använder ett fordon som är utrustat med ett delsystem för fordonsbaserad ERTMS.

För tillämpningen av denna punkt ska byrån samarbeta med de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna.

2. Om byrån, innan ett godkännande utfärdats av den nationella säkerhetsmyndigheten, får kännedom om eller informeras av sökanden genom den one-stop-shop som avses i artikel 19.6 i direktiv (EU) 2016/797 om att utformningen eller specifikationerna för ett projekt har ändrats efter det att byrån utfärdade ett godkännande i enlighet med artikel 19 i direktiv (EU) 2016/797 och att det föreligger en risk för teknisk eller operativ inkompatibilitet mellan delsystemet för markbaserad ERTMS och fordon som är utrustade med ERTMS, ska den samarbeta med de berörda parterna, däribland sökanden och den berörda nationella säkerhetsmyndigheten, för att finna en ömsesidigt godtagbar lösning. Om det inte går att finna någon ömsesidigt godtagbar lösning inom en månad från samordningsförfarandets början, ska ärendet hänskjutas till överklagandenämnden.

3. Om byrån, efter ett godkännande som utfärdats av den nationella säkerhetsmyndigheten, finner att det finns en risk för teknisk eller operativ inkompatibilitet mellan de berörda näten och fordon som är utrustade med ERTMS-utrustning, ska den nationella säkerhetsmyndigheten och byrån samarbeta med alla berörda parter för att utan dröjsmål finna en ömsesidigt godtagbar lösning. Byrån ska underrätta kommissionen om sådana fall.

Artikel 31

Stöd till införande av ERTMS och till ERTMS-projekt

1. Byrån ska bistå kommissionen vid övervakningen av införandet av ERTMS enligt den gällande europeiska genomförandeplanen. På kommissionens begäran ska byrån underlätta samordningen av införandet av ERTMS längs de transeuropeiska transportkorridorerna och godskorridorerna i enlighet med vad som anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 ⁽¹⁾.

2. Byrån ska säkerställa teknisk uppföljning av unionsfinansierade projekt för införande av ERTMS, inklusive – i förekommande fall och utan att det leder till onödiga förseningar i förfarandet – analyser av upphandlingsdokument vid tidpunkten för utlysandet av upphandlingen. Byrån ska också vid behov hjälpa mottagarna av unionsfinansieringen att säkerställa att de tekniska lösningar som genomförs i projekten är fullständigt förenliga med TSD:er avseende trafikstyrning och signalering och att de därmed är fullständigt driftskompatibla.

Artikel 32

Akreditering av laboratorier

1. Byrån ska stödja harmoniserad akreditering av ERTMS-laboratorier i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 ⁽²⁾, särskilt genom att ge lämpliga riktlinjer till akrediteringsorganen.

2. Byrån ska informera medlemsstaterna och kommissionen i fall av bristande överensstämmelse med kraven i förordning (EG) nr 765/2008 när det gäller akreditering av ERTMS-laboratorier.

3. Byrån får delta som observatör i de referentbedömningar som krävs i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008.

KAPITEL 7

BYRÅNS UPPGIFTER AVSEENDE ÖVERVAKNING AV DET GEMENSAMMA EUROPEISKA JÄRNVÄGSOMRÅDET

Artikel 33

Övervakning av de nationella säkerhetsmyndigheternas arbete och beslutsprocesser

1. För att utföra de uppgifter som den anförtrotts och bistå kommissionen i fullgörandet av dess skyldigheter enligt EUF-fördraget ska byrån övervaka de nationella säkerhetsmyndigheternas arbete och beslutsprocesser genom granskning och inspektioner, på kommissionens vägnar.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EUT L 276, 20.10.2010, s. 22).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för akreditering och marknads kontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).

2. Byrån ska ha rätt att granska

- a) de nationella säkerhetsmyndigheternas förmåga att fullgöra uppgifter avseende säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägar, och
- b) effektiviteten i de nationella säkerhetsmyndigheternas övervakning av aktörernas säkerhetsstyrningssystem enligt vad som avses i artikel 17 i direktiv (EU) 2016/798.

Styrelsen ska anta riktlinjer, arbetsmetoder, förfaranden och praktiska arrangemang för tillämpningen av denna punkt, inklusive, när det är lämpligt, arrangemang för samråd med medlemsstaterna innan information offentliggörs.

Byrån ska verka för att det i granskningsteamet ingår kvalificerade granskare från nationella säkerhetsmyndigheter som inte är föremål för granskningen i fråga. För detta ändamål ska byrån upprätta en förteckning över kvalificerade granskare och vid behov tillhandahålla utbildning för dem.

3. Byrån ska utfärda granskningsrapporter och sända dem till de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna, till den berörda medlemsstaten och till kommissionen. Varje granskningsrapport ska särskilt innehålla en förteckning över eventuella brister som fastställts av byrån samt rekommendationer om förbättringar.

4. Om byrån anser att de brister som avses i punkt 3 leder till att den berörda nationella säkerhetsmyndigheten förhindras att utföra sina uppgifter avseende säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet på ett effektivt sätt, ska den rekommendera den nationella säkerhetsmyndigheten att vidta lämpliga åtgärder inom en gemensamt överenskommen tidsgräns, med beaktande av bristens allvarlighetsgrad. Byrån ska hålla den berörda medlemsstaten informerad om rekommendationen.

5. Om en nationell säkerhetsmyndighet inte håller med om de rekommendationer som avses i punkt 4, om den inte vidtar de lämpliga åtgärder som avses i punkt 4 eller om den inte ger något svar på byråns rekommendationer inom tre månader från mottagandet av rekommendationerna, ska byrån informera kommissionen.

6. Kommissionen ska informera den berörda medlemsstaten om detta och be den ange sin ståndpunkt avseende den rekommendation som avses i punkt 4. Om de svar som ges anses vara otillräckliga eller om medlemsstaten inte ger något svar inom tre månader från kommissionens begäran, får kommissionen inom sex månader, i förekommande fall, vidta lämpliga åtgärder avseende det som ska göras till följd av granskningen.

7. Byrån ska ha rätt att genomföra föranmälda inspektioner vid nationella säkerhetsmyndigheter, för att kontrollera bestämda områden i deras verksamhet och då särskilt granska dokument, förfaranden och register som står i samband med deras uppgifter enligt direktiv (EU) 2016/798. Inspektionerna får genomföras från fall till fall eller enligt en plan som utarbetas av byrån. Inspektionen får inte ta mer än två dagar. Medlemsstaternas nationella myndigheter ska underlätta arbetet för byråns personal. Byrån ska ge kommissionen, den berörda medlemsstaten och den berörda nationella säkerhetsmyndigheten en rapport om varje inspektion.

Riktlinjer, arbetsmetoder och förfarande för genomförandet av inspektionerna ska antas av styrelsen.

Artikel 34

Övervakning av anmälda organ för bedömning av överensstämmelse

1. Vid tillämpningen av artikel 41 i direktiv (EU) 2016/797 ska byrån stödja kommissionen vid övervakningen av de anmälda organen för bedömning av överensstämmelse genom stöd till ackrediteringsorgan och till relevanta nationella myndigheter samt genom granskningar och inspektioner, enligt punkterna 2–6.

2. Byrån ska stödja harmoniserad ackreditering av anmälda organ för bedömning av överensstämmelse, särskilt genom att ge ackrediteringsorgan lämplig vägledning om utvärderingskriterier och förfaranden för att bedöma huruvida de anmälda organen uppfyller villkoren i kapitel VI i direktiv (EU) 2016/797, via den europeiska ackrediteringsinfrastruktur som har erkänts i enlighet med artikel 14 i förordning (EG) nr 765/2008.

3. När det gäller anmälda organ för bedömning av överensstämmelse som inte är ackrediterade i enlighet med artikel 27 i direktiv (EU) 2016/797 får byrån granska dessa organs förmåga att uppfylla de krav som anges i artikel 30 i direktiv (EU) 2016/797. Förfarandet för granskning ska antas av styrelsen.

4. Byrån ska avge granskningsrapporter som omfattar de verksamheter som avses i punkt 3 och sända dem till det berörda anmälda organet för bedömning av överensstämmelse, till den berörda medlemsstaten och till kommissionen. Varje granskningsrapport ska särskilt innehålla en förteckning över eventuella brister som fastställts av byrån samt rekommendationer om förbättringar. Om byrån anser att sådana brister leder till att det berörda anmälda organet för bedömning av överensstämmelse förhindras från att utföra sina uppgifter avseende driftskompatibilitet på järnvägsområdet på ett effektivt sätt, ska den utarbeta en rekommendation med krav på att den medlemsstat där det anmälda organet har sitt säte ska vidta lämpliga åtgärder, inom en gemensamt överenskommen tidsgräns, med beaktande av bristens allvarlighetsgrad.

5. Om en medlemsstat inte samtycker till de rekommendationer som avses i punkt 4, om den inte vidtar de lämpliga åtgärder som avses i punkt 4 eller om det anmälda organet inte ger något svar på byråns rekommendationer inom tre månader från mottagandet av rekommendationerna ska byrån informera kommissionen. Kommissionen ska informera den berörda medlemsstaten om detta och be den om dess ståndpunkt avseende ovannämnda rekommendation. Om de svar som ges anses vara otillräckliga eller om medlemsstaten inte ger något svar inom tre månader från mottagande av kommissionens begäran får kommissionen anta ett beslut inom sex månader.

6. Byrån ska ha rätt att genomföra föranmälda eller oanmälda inspektioner av anmälda organ för bedömning av överensstämmelse för att kontrollera bestämda områden i deras verksamhet och då särskilt granska dokument, intyg och register som står i samband med deras uppgifter enligt artikel 41 i direktiv (EU) 2016/797. När det gäller ackrediterade organ ska byrån samarbeta med de relevanta nationella ackrediteringsorganen. När det gäller organ för bedömning av överensstämmelse som inte är ackrediterade ska byrån samarbeta med de berörda nationella myndigheter som har erkänt de berörda anmälda organen. Inspektionerna får genomföras från fall till fall eller enligt riktlinjer, arbetsmetoder och förfaranden som utarbetas av byrån. Inspektionen får inte ta mer än två dagar. De anmälda organen för bedömning av överensstämmelse ska underlätta arbetet för byråns personal. Byrån ska ge kommissionen och den berörda medlemsstaten en rapport om varje inspektion.

Artikel 35

Övervakning av utveckling på området säkerhet och driftskompatibilitet inom järnvägen

1. Tillsammans med de nationella utredningsorganen ska byrån samla in relevanta uppgifter om olyckor och tillbud och beakta de nationella utredningsorganens bidrag till säkerheten i unionens järnvägssystem.

2. Byrån ska övervaka den allmänna säkerheten i unionens järnvägssystem. Byrån får särskilt begära bistånd från de organ som avses i artikel 38, inklusive bistånd i form av insamling av uppgifter och tillgång till resultaten av referentbedömningarna i enlighet med artikel 22.7 i direktiv (EU) 2016/798. Byrån ska också använda sig av de uppgifter som Eurostat samlar in och samarbeta med Eurostat för att förhindra dubbelarbete och sörja för att de gemensamma säkerhetsindikatorerna metodologiskt överensstämmer med de indikatorer som används för andra transportsätt.

3. Byrån ska, på kommissionens begäran, lämna rekommendationer om hur driftskompatibilitet i unionens järnvägssystem kan förbättras, särskilt genom att underlätta samordningen mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare eller mellan infrastrukturförvaltare.

4. Byrån ska övervaka utvecklingen av säkerhet och driftskompatibilitet i unionens järnvägssystem. Byrån ska vartannat år för kommissionen lägga fram och offentliggöra en rapport om utvecklingen av säkerhet och driftskompatibilitet inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

5. Byrån ska på kommissionens begäran lämna rapporter om situationen för genomförandet och tillämpningen av unionslagstiftningen om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet i en viss medlemsstat.

6. Byrån ska på begäran av en medlemsstat eller kommissionen ge en översikt över nivån av säkerhet och driftskompatibilitet i unionens järnvägssystem och inrätta ett särskilt hjälpmedel för detta ändamål, i enlighet med artikel 53.2 i direktiv (EU) 2016/797.

KAPITEL 8

BYRÅNS ÖVRIGA UPPGIFTER

Artikel 36

Järnvägspersonal

1. Byrån ska utföra lämpliga uppgifter avseende järnvägspersonal enligt artiklarna 4, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 35 och 37 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG⁽¹⁾.
2. Kommissionen får begära att byrån utför andra uppgifter avseende järnvägspersonal i enlighet med direktiv 2007/59/EG och lämnar rekommendationer avseende järnvägspersonal som anförtros säkerhetsrelaterade uppgifter som inte omfattas av direktiv 2007/59/EG.
3. Byrån ska höra de nationella myndigheter som är behöriga i frågor som rör järnvägspersonal när det gäller de uppgifter som avses i punkterna 1 och 2. Byrån får främja samarbete mellan dessa myndigheter, bland annat genom att vid behov anordna möten med myndigheternas företrädare.

Artikel 37

Register och tillgång till register

1. Byrån ska, när så är lämpligt i samarbete med behöriga nationella aktörer, upprätta och underhålla
 - a) det europeiska fordonregistret i enlighet med artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797,
 - b) det europeiska registret över godkända fordonstyper i enlighet med artikel 48 i direktiv (EU) 2016/797.
2. Byrån ska fungera som systemmyndighet för alla register och databaser som avses i direktiv (EU) 2016/797, direktiv (EU) 2016/798 och direktiv 2007/59/EG. Dess verksamhet i denna egenskap ska särskilt inbegripa
 - a) att utarbeta och underhålla specifikationerna av registren,
 - b) att samordna utvecklingen i medlemsstaterna avseende registren,
 - c) att ge vägledning om registren till berörda intressenter,
 - d) att lämna rekommendationer till kommissionen om förbättringar av specifikationer av befintliga register, vilket vid behov omfattar förenkling och strykning av överflödigt information, och om eventuella behov av att upprätta nya register, med förbehåll för en kostnads-nyttoanalys.
3. Byrån ska offentliggöra följande dokument och register i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798:
 - a) EG-kontrollförklaringar för delsystem.
 - b) EG-försäkringar om överensstämmelse för driftskompatibilitetskomponenter och EG-försäkringar för lämplighet för användning av driftskompatibilitetskomponenter.
 - c) Tillstånd som utfärdas i enlighet med artikel 24.8 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU⁽²⁾.
 - d) Gemensamma säkerhetsintyg utfärdade i enlighet med artikel 10 i direktiv (EU) 2016/798.
 - e) Utredningsrapporter som överlämnas till byrån i enlighet med artikel 24 i direktiv (EU) 2016/798.
 - f) Nationella regler som anmälts till kommissionen i enlighet med artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798 och artikel 14 i direktiv (EU) 2016/797.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (EUT L 315, 3.12.2007, s. 51).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

- g) De fordonsregister som avses i artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797, bland annat via länkarna till relevanta nationella register.
 - h) Infrastrukturregister, bland annat via länkarna till relevanta nationella register.
 - i) Register som rör enheter som ansvarar för underhåll och organ som ansvarar för certifieringen av sådana enheter.
 - j) Det europeiska registret över godkända fordonstyper i enlighet med artikel 48 i direktiv (EU) 2016/797.
 - k) Register över ansökningar om ändringar och planerade ändringar av ERTMS-specifikationerna, i enlighet med artikel 28.2 i denna förordning.
 - l) Register över ansökningar om ändringar och planerade ändringar av TSD:er för telematikapplikationer för persontrafik (TAP) och för telematikapplikationer för godstrafik (TAF), i enlighet med artikel 23.2 i denna förordning.
 - m) Register över märkningar avseende fordonsinnehavaren som innehas av byrån i enlighet med TSD:n om drift och trafikledning.
 - n) Kvalitetsrapporter som utfärdats i enlighet med artikel 28.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 (1).
4. Kommissionen och medlemsstaterna ska på grundval av ett utkast från byrån diskutera och enas om de praktiska villkoren för översändandet av de dokument som avses i punkt 3.
5. När de dokument som avses i punkt 3 översänds får de berörda organen ange vilka dokument som av säkerhetsskäl inte ska lämnas ut till allmänheten.
6. Nationella myndigheter med ansvar för utfärdande av de tillstånd som avses i punkt 3 c i denna artikel ska meddela byrån varje enskilt beslut om utfärdande, förnyelse, ändring eller återkallelse av dessa tillstånd, i enlighet med direktiv 2012/34/EU.

Nationella säkerhetsmyndigheter med ansvar för utfärdande av de gemensamma säkerhetsintyg som avses i punkt 3 d i denna artikel ska, i enlighet med artikel 10.16 i direktiv (EU) 2016/798, meddela byrån varje enskilt beslut om utfärdande, förnyelse, ändring, begränsning eller återkallelse av dessa intyg.

7. Byrån får ta med sådana offentliga handlingar eller länkar som har betydelse för målen med denna förordning i den offentliga databasen, med beaktande av tillämplig unionslagstiftning om uppgiftsskydd.

Artikel 38

Samarbete mellan nationella säkerhetsmyndigheter, utredningsorgan och representativa organ

1. Byrån ska inrätta ett nätverk av de nationella säkerhetsmyndigheter som avses i artikel 16 i direktiv (EU) 2016/798. Byrån ska tillhandahålla ett sekretariat för nätverket.
2. Byrån ska stödja utredningsorganen i enlighet med artikel 22.7 i direktiv (EU) 2016/798. För att underlätta samarbetet mellan utredningsorganen ska byrån tillhandahålla ett sekretariat som ska organiseras separat från de funktioner inom byrån som rör utfärdande av säkerhetsintyg för järnvägsföretag och godkännanden för utsläppande av fordon på marknaden.
3. Samarbetet mellan de organ som avses i punkterna 1 och 2 ska särskilt ha följande syften:
 - a) Att utbyta information om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet.
 - b) Att främja god praxis och sprida relevant kunskap.
 - c) Att lämna uppgifter om järnvägssäkerhet till byrån, särskilt uppgifter om gemensamma säkerhetsindikatorer.

Byrån ska underlätta samarbetet mellan de nationella säkerhetsmyndigheterna och de nationella utredningsorganen, särskilt genom att anordna gemensamma möten.

(1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EUTL 315, 3.12.2007, s. 14).

4. Byrån får inrätta ett nätverk av representativa organ från järnvägssektorn vilket ska vara verksamt på unionsnivå. En förteckning över dessa organ ska fastställas av kommissionen. Byrån får tillhandahålla ett sekretariat för nätverket. Nätverket ska särskilt ha följande uppgifter:

- a) Att utbyta information om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet.
- b) Att främja god praxis och sprida relevant kunskap.
- c) Att lämna uppgifter om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet till byrån.

5. De nätverk och organ som avses i punkterna 1, 2 och 4 i den här artikeln får lämna synpunkter på utkast till sådana yttranden som avses i artikel 10.2.

6. Byrån får inrätta andra nätverk av organ eller myndigheter som har ansvar för en del av unionens järnvägssystem.

7. Kommissionen får delta i mötena för de nätverk som avses i denna artikel.

Artikel 39

Kommunikation och spridning

Byrån ska till berörda intressenter förmedla och sprida information om unionens ram för lagstiftning, utveckling av standarder och vägledning på järnvägsområdet i enlighet med relevanta kommunikations- och informationsplaner som antas av styrelsen på grundval av ett utkast som tagits fram av byrån. Dessa planer ska grundas på en behovsanalys och regelbundet uppdateras av styrelsen.

Artikel 40

Forskning och innovationsfrämjande

1. Byrån ska på kommissionens begäran eller på eget initiativ enligt det förfarande som avses i artikel 52.4 bidra till forskning på järnvägsområdet på unionsnivå, bland annat genom att stödja relevanta kommissionsavdelningar och representativa organ. Sådana bidrag får inte åsidosätta annan forskning på unionsnivå.

2. Kommissionen får anförtro byrån uppgiften att främja innovationsverksamhet som syftar till förbättringar av säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet, särskilt i fråga om utnyttjande av ny informationsteknik, information om tidtabeller och spår- och söksystem.

Artikel 41

Stöd till kommissionen

Byrån ska på kommissionens begäran bistå kommissionen i genomförandet av unionslagstiftning som syftar till att förbättra järnvägssystemens driftskompatibilitet och till att utarbeta en gemensam säkerhetsstrategi för unionens järnvägssystem.

Sådant stöd kan bland annat innebära att ge tekniska råd i frågor som kräver specifik sakkunskap och att samla in information genom de nätverk som avses i artikel 38.

Artikel 42

Stöd till bedömning av järnvägsprojekt

Utan att det påverkar de undantag som föreskrivs i artikel 7 i direktiv (EU) 2016/797 ska byrån, på kommissionens begäran, med avseende på säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet granska varje projekt som rör utformning, konstruktion, förnyelse eller uppgradering av ett delsystem för vilket en ansökan om ekonomiskt bidrag från unionen har lämnats in.

Byrån ska avge sitt utlåtande om huruvida projektet överensstämmer med relevant lagstiftning om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet inom en tidsperiod som ska överenskommas med kommissionen och inte får överstiga två månader, med beaktande av projektets betydelse och de tillgängliga resurserna.

Artikel 43

Stöd till medlemsstater, kandidatländer och intressenter

1. Byrån ska på begäran från kommissionen, medlemsstater, kandidatländer eller de nätverk som avses i artikel 38 arbeta med utbildningsverksamhet och andra lämpliga verksamheter avseende tillämpning och förklaring av lagstiftningen om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet och relaterade resurser som framställs av byrån, exempelvis register, genomförandehandledning och rekommendationer.

2. Karaktären hos och omfattningen av de verksamheter som avses i punkt 1, inklusive eventuell inverkan på resurserna, ska beslutas av styrelsen och anges i byråns programdokument. De begärande parterna ska såvida inte annat överenskommit stå för kostnaderna för sådant stöd.

Artikel 44

Internationella förbindelser

1. I den mån det är nödvändigt för att uppfylla de syften som fastställs i denna förordning och utan att det påverkar de respektive behörighetsområdena för medlemsstaterna, unionens institutioner och Europeiska utrikestjänsten, får byrån stärka samordningen med internationella organisationer på grundval av ingångna avtal och upprätta kontakt och ingå administrativa överenskommelser med tillsynsmyndigheter, internationella organisationer och myndigheter i tredjeländer som är behöriga i frågor som omfattas av byråns verksamhet för att följa med i den vetenskapliga och tekniska utvecklingen och se till att unionens lagstiftning och standarder på järnvägsområdet främjas.

2. De överenskommelser som avses i punkt 1 får varken medföra några juridiska förpliktelser för unionen och dess medlemsstater eller hindra medlemsstaterna och deras behöriga myndigheter från att ingå bilaterala eller multilaterala avtal med de tillsynsmyndigheter, internationella organisationer och myndigheter i tredjeländer som avses i punkt 1. Sådana bilaterala eller multilaterala avtal och samarbeten ska diskuteras i förväg med kommissionen och vara föremål för regelbunden rapportering till kommissionen. Styrelsen ska vederbörligen informeras om dessa bilaterala och multilaterala avtal.

3. Styrelsen ska anta en strategi för förbindelserna med tredjeländer eller internationella organisationer i de frågor som byrån har behörighet för. Strategin ska ingå i byråns programdokument, med en specifikation av därmed förbundna resurser.

Artikel 45

Samordning avseende reservdelar

Byrån ska bidra till att identifiera eventuella utbytbara reservdelar som ska standardiseras, inbegripet de viktigaste gränssnitten till sådana reservdelar. För detta ändamål kan byrån inrätta en arbetsgrupp för att samordna intressenternas arbete och kan knyta kontakter med europeiska standardiseringsorgan. Byrån ska lägga fram lämpliga rekommendationer för kommissionen.

KAPITEL 9

BYRÅNS ORGANISATION

Artikel 46

Förvaltnings- och ledningsstruktur

Byråns förvaltnings- och ledningsstruktur ska bestå av

- a) en styrelse, som ska utföra de uppgifter som anges i artikel 51,
- b) en direktion, som ska utföra de uppgifter som anges i artikel 53,

- c) en verkställande direktör, som ska utföra de uppgifter som anges i artikel 54,
- d) en eller flera överklagandenämnder, som ska utföra de uppgifter som anges i artiklarna 58-62.

Artikel 47

Styrelsens sammansättning

1. Styrelsen ska bestå av en företrädare från varje medlemsstat och två företrädare för kommissionen, samtliga med rösträtt.

I styrelsen ska det också ingå sex företrädare utan rösträtt, som på europeisk nivå företräder följande parter:

- a) Järnvägsföretag.
- b) Infrastrukturförvaltare.
- c) Järnvägsindustrin.
- d) Fackföreningar.
- e) Resenäringar.
- f) Godstransportkunder.

För var och en av dessa parter ska kommissionen utse en företrädare och en suppleant utifrån en förteckning med fyra namn som tagits fram av deras respektive europeiska organisationer.

2. Styrelseledamöterna och deras suppleanter ska utses mot bakgrund av deras kunskaper om byråns kärnverksamhet, med hänsyn tagen till relevanta färdigheter som rör ledarskap, administration och budget. Alla parter ska anstränga sig för att begränsa omsättningen av sina företrädare i styrelsen i syfte att säkerställa kontinuiteten i styrelsens arbete. Alla parter ska sträva efter att uppnå en jämn könsfördelning i styrelsen.

3. Medlemsstaterna och kommissionen ska utse ledamöter i styrelsen och suppleanter till dessa, vilka ska företräda ledamöterna i deras frånvaro.

4. Mandatperioden för ledamöterna ska vara fyra år och får förnyas.

5. Där så är lämpligt ska deltagande av företrädare för tredjeländer och villkoren för sådant deltagande fastställas genom de överenskommelser som avses i artikel 75.

Artikel 48

Styrelsens ordförande

1. Styrelsen ska med två tredjedelars majoritet av sina röstberättigade ledamöter välja en ordförande bland företrädarna för medlemsstaterna och en vice ordförande bland ledamöterna.

Vice ordföranden ska inträda i ordförandens ställe när den senare inte kan fullgöra sina plikter.

2. Ordförandens och vice ordförandens mandatperiod ska vara fyra år och får förnyas en gång. Om emellertid deras uppdrag som styrelseledamot upphör någon gång under mandatperioden upphör också mandatperioden automatiskt vid denna tidpunkt.

Artikel 49

Sammanträden

1. Styrelsens sammanträden ska hållas i enlighet med dess arbetsordning och sammankallas av dess ordförande. Byråns verkställande direktör ska delta i sammanträdena, utom när hans eller hennes deltagande kan leda till en intressekonflikt enligt beslut av ordföranden eller om styrelsen i enlighet med artikel 51.1 i fattar beslut avseende artikel 70.

Styrelsen får bjuda in alla personer vars åsikter kan vara av intresse att delta som observatörer när det gäller särskilda punkter på dagordningen.

2. Styrelsen ska sammanträda minst två gånger om året. Den ska också sammanträda på initiativ av ordföranden, på begäran av kommissionen, av en majoritet av dess ledamöter eller av en tredjedel av medlemsstaternas företrädare i styrelsen.

3. Styrelsen får, om det är fråga om konfidentiella uppgifter eller om en intressekonflikt skulle uppstå, besluta att ta upp särskilda frågor på sin dagordning utan närvaro av de berörda ledamöterna. Detta påverkar inte medlemsstaternas och kommissionens rätt att företrädas av en suppleant eller någon annan person. Närmare regler för tillämpningen av denna regel ska fastställas i styrelsens arbetsordning.

Artikel 50

Omröstning

Såvida inte något annat anges i denna förordning ska styrelsen fatta sina beslut med absolut majoritet av de röstberättigade ledamöterna. Varje röstberättigad ledamot ska ha en röst.

Artikel 51

Styrelsens uppgifter

1. För att säkerställa att byrån fullgör sina uppgifter ska styrelsen göra följande:
 - a) Anta en årsrapport om byråns verksamhet under föregående år, senast den 1 juli översända årsrapporten till Europaparlamentet, rådet, kommissionen och revisionsrätten och offentliggöra den.
 - b) Varje år med två tredjedelars majoritet av sina röstberättigade ledamöter, efter att ha mottagit kommissionens yttrande och i enlighet med artikel 52, anta byråns programdokument.
 - c) Med två tredjedelars majoritet av sina röstberättigade ledamöter anta byråns årsbudget och utöva andra uppgifter med avseende på byråns budget i enlighet med kapitel 10.
 - d) Utarbeta förfaranden för den verkställande direktörens beslutsfattande.
 - e) Anta riktlinjer, arbetsmetoder och förfaranden för besök, granskningar och inspektioner enligt artiklarna 11, 33 och 34.
 - f) Fastställa sin arbetsordning.
 - g) Anta och uppdatera de kommunikations- och informationsspridningsplaner som avses i artikel 39.
 - h) Om inte annat följer av punkt 2, med avseende på byråns personal utöva de befogenheter som tilldelas tillsättningsmyndigheten och den myndighet som är behörig att sluta anställningsavtal enligt tjänsteföreskrifterna för tjänstemän vid Europeiska unionen och anställningsvillkoren för övriga anställda vid unionen (nedan kallade *tjänsteföreskrifterna* och *anställningsvillkoren för övriga anställda*), som fastställs i förordning (EEG, Euratom, EKSG) nr 259/68 ⁽¹⁾.
 - i) Fatta vederbörligen motiverade beslut om upphävande av immunitet i enlighet med artikel 17 i protokoll nr 7 om Europeiska unionens immunitet och privilegier.
 - j) Lämna in genomförandebestämmelser för tjänsteföreskrifterna för tjänstemän och anställningsvillkoren för övriga anställda till kommissionen för godkännande, om dessa skiljer sig från dem som kommissionen har antagit, i enlighet med det förfarande som anges i artikel 110 i tjänsteföreskrifterna.
 - k) Utse den verkställande direktören och, i förekommande fall, förlänga hans eller hennes mandatperiod eller avsätta honom eller henne från sin post med två tredjedelars majoritet av sina röstberättigade ledamöter, i enlighet med artikel 68.
 - l) Utse ledamöterna i direktionen med två tredjedelars majoritet av sina röstberättigade ledamöter, i enlighet med artikel 53.

(1) Rådets förordning (EEG, Euratom, EKSG) nr 259/68 av den 29 februari 1968 om fastställande av tjänsteföreskrifter för tjänstemännen i Europeiska gemenskaperna och anställningsvillkor för övriga anställda i dessa gemenskaper samt om införande av särskilda tillfälliga åtgärder beträffande kommissionens tjänstemän (EGT L 56, 4.3.1968, s. 1).

- m) Anta ett mandat för de av direktionens uppgifter som avses i artikel 53.
- n) Anta beslut som rör de överenskommelser som avses i artikel 75.2.
- o) Utse och avsätta ledamöterna i överklagandenämnderna med två tredjedelars majoritet bland sina röstberättigade ledamöter, i enlighet med artiklarna 55 och 56.4.
- p) Anta ett beslut om regler för utstationering av nationella experter till byrån, i enlighet med artikel 69.
- q) Anta en bedrägeribekämpningsstrategi som står i proportion till bedrägeririsikerna med beaktande av en kostnadsnyttotoanalys av de åtgärder som ska genomföras.
- r) Säkerställa lämplig uppföljning av slutsatserna och rekommendationerna i de undersökningar som utförts av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) samt interna eller externa revisionsrapporter och utvärderingar och kontrollera att den verkställande direktören vidtar lämpliga åtgärder.
- s) Anta regler för förebyggande och hantering av intressekonflikter med avseende på ledamöterna i styrelsen och i överklagandenämnderna samt med avseende på deltagare i de arbetsgrupper och grupper som avses i artikel 5.2 och annan personal som inte omfattas av tjänsteföreskrifterna. Dessa regler ska inbegripa regler om intresseförklaringar och vid behov om ny yrkesverksamhet efter avslutad anställning.
- t) Anta riktlinjer och en förteckning över de centrala aspekter som ska tas med i de samarbetsavtal som ska ingås mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna, med beaktande av bestämmelserna i artikel 76.
- u) Anta den övergripande modell som avses i artikel 76.2 för fördelningen av de avgifter och taxor som den sökande vid tillämpningen av artiklarna 14, 20 och 21 ska betala.
- v) Utarbeta förfaranden för byråns och dess personals samarbete inom nationella rättsliga förfaranden.
- w) Anta arbetsordningar för arbetsgrupper och andra grupper och tariffer avseende kostnader för resor och uppehälle för medlemmar i dessa enligt artikel 5.5 och 5.9.
- x) Utse en observatör bland sina medlemmar som ska bevaka det urvals förfarande som kommissionen tillämpar för utnämning av den verkställande direktören.
- y) Anta lämpliga genomförandebestämmelser för förordning nr 1 ⁽¹⁾ i enlighet med de omröstningsregler som fastställs i artikel 74.1.

2. Styrelsen ska, i enlighet med det förfarande som anges i artikel 110 i tjänsteföreskrifterna, anta ett beslut för tillämpning av artikel 2.1 i tjänsteföreskrifterna och artikel 6 i anställningsvillkoren för övriga anställda om att till den verkställande direktören delegera relevanta tillsättningsmyndighetsbefogenheter och fastställa på vilka villkor denna delegering av befogenheter kan dras in. Den verkställande direktören får vidaredelegera dessa befogenheter. Den verkställande direktören ska underrätta styrelsen om sådan vidaredelegering.

Vid tillämpningen av första stycket får styrelsen vid mycket särskilda omständigheter genom beslut tillfälligt dra in den verkställande direktörens delegerade tillsättningsmyndighetsbefogenheter och sådana befogenheter som denne vidaredelegerat och utöva dem själv eller delegera dem till en av sina ledamöter eller till någon annan anställd än den verkställande direktören. Den person till vilken befogenheter delegerats ska underrätta styrelsen om denna delegering.

Artikel 52

Programdokument

1. Styrelsen ska anta programdokumentet som innehåller de årliga och fleråriga programmen senast den 30 november varje år, efter att ha beaktat kommissionens yttrande, och översända det till medlemsstaterna, Europaparlamentet, rådet, kommissionen och de nätverk som avses i artikel 38. Det årliga arbetsprogrammet ska fastställas av åtgärder byrån ska utföra under det kommande året.

⁽¹⁾ Förordning nr 1 av den 15 april 1958 om vilka språk som skall användas i Europeiska ekonomiska gemenskapen (EGT L7, 6.10.1958, s. 385).

Styrelsen ska fastställa lämpliga förfaranden som ska tillämpas vid antagandet av programdokumentet, inbegripet vid samrådet med berörda intressenter.

2. Programdokumentet blir definitivt efter det att unionens allmänna budget slutligt antagits och ska, om detta är nödvändigt, justeras i enlighet därmed.

Om kommissionen inom 15 dagar från den tidpunkt då programdokumentet antagits meddelar att den inte samtycker till dokumentet ska styrelsen behandla det igen och inom två månader vid en andra behandling anta det om nödvändigt ändrade programdokumentet, antingen med två tredjedelars majoritet av sina röstberättigade ledamöter, däribland samtliga kommissionens företrädare, eller med enhällighet bland medlemsstaternas företrädare.

3. I byråns årliga arbetsprogram ska syftet anges för varje verksamhet. Som en allmän regel ska det för varje särskild åtgärd finnas en tydlig koppling mellan åtgärden och de budget- och personalresurser som krävs för dess genomförande i enlighet med principerna om aktivitetsbaserad budgetering och förvaltning och den tidiga konsekvensbedömning som föreskrivs i artikel 8.2.

4. När byrån tilldelas en ny uppgift, ska styrelsen vid behov ändra det antagna programdokumentet. För att en sådan ny uppgift ska kunna läggas till ska det göras en analys av konsekvenserna för personal- och budgetresurserna i enlighet med artikel 8.2 och ett beslut om att skjuta upp andra uppgifter kan bli nödvändigt.

5. Byråns fleråriga arbetsprogram ska fastställa den övergripande strategiska programplaneringen, inbegripet mål, förväntade resultat och resultatindikatorer. Det ska också fastställa resursplanering, inklusive den fleråriga budgeten och personal. Europaparlamentet ska höras om utkastet till flerårigt arbetsprogram.

Resursplaneringen ska uppdateras årligen. Den strategiska programplaneringen ska uppdateras där så är lämpligt, i synnerhet för att hantera resultatet av den utvärdering och den översyn som avses i artikel 8.2.

Artikel 53

Direktionen

1. Styrelsen ska bistås av en direktion.

2. Direktionen ska utarbeta utkast till beslut som ska antas av styrelsen. Om så är nödvändigt på grund av brådskande skäl ska direktionen fatta vissa provisoriska beslut på styrelsens vägnar, särskilt om administrativa och budgetära frågor, förutsatt att direktionen erhållit ett mandat om detta från styrelsen.

Tillsammans med styrelsen ska direktionen säkerställa lämplig uppföljning av slutsatserna och rekommendationerna i de utredningar som utförts av Olaf och interna eller externa revisionsrapporter och utvärderingar, inbegripet genom lämpliga åtgärder som vidtas av den verkställande direktören.

Utän att det påverkar den verkställande direktörens ansvarsuppgifter i enlighet med artikel 54 ska direktionen bistå och råda den verkställande direktören vid genomförandet av styrelsens beslut, i syfte att förstärka tillsynen av den administrativa och budgetära förvaltningen.

3. Direktionen ska bestå av följande ledamöter:

a) Styrelsens ordförande.

b) Fyra av de andra företrädarna för medlemsstater i styrelsen.

c) En av kommissionens företrädare i styrelsen.

Styrelsens ordförande ska vara direktionens ordförande.

De fyra företrädarna för medlemsstaterna och deras suppleanter ska utses av styrelsen på grundval av relevant kompetens och erfarenhet. När styrelsen utser dem ska den sträva efter en jämn könsfördelning i direktionen.

4. Mandatperioden för direktionens ledamöter ska vara samma som den för styrelsens ledamöter såvida inte styrelsen beslutar att den ska vara kortare.
5. Direktionen ska sammanträda åtminstone en gång var tredje månad och, när så är möjligt, åtminstone två veckor före styrelsens sammanträde. Direktionens ordförande ska sammankalla extra sammanträden på begäran från direktionens ledamöter eller från styrelsen.
6. Direktionens arbetsordning ska fastställas av styrelsen, och styrelsen ska informeras regelbundet om direktionens arbete och ha tillgång till dess handlingar.

Artikel 54

Den verkställande direktörens uppgifter

1. Byrån ska ledas av den verkställande direktören, som ska vara fullständigt oavhängig i sin ämbetsutövning. Den verkställande direktören är ansvarig för sin verksamhet inför styrelsen.
2. Utan att det påverkar befogenheterna för kommissionen, styrelsen eller direktionen får den verkställande direktören varken begära eller ta emot instruktioner från någon regering eller något annat organ.
3. På uppmaning av Europaparlamentet eller rådet ska den verkställande direktören rapportera om utförandet av sina uppgifter till den berörda institutionen.
4. Den verkställande direktören ska vara byråns rättsliga företrädare och ska anta beslut, rekommendationer, yttranden och andra formella akter från byråns sida.
5. Den verkställande direktören ska ansvara för byråns administrativa ledning och för genomförandet av de uppgifter som byrån tilldelas i denna förordning. Den verkställande direktören ska i synnerhet ha ansvaret för följande:
 - a) Myndighetens dagliga förvaltning.
 - b) Verkställande av de beslut som antas av styrelsen.
 - c) Utarbeta programdokumentet och översända det till styrelsen efter att ha hört kommissionen.
 - d) Genomföra programdokumentet och, i så stor utsträckning som möjligt, bemöta begäranden om bistånd från kommissionen med avseende på byråns uppgifter i enlighet med denna förordning.
 - e) Utarbeta den konsoliderade årliga rapporten om byråns verksamheter, inbegripet en förklaring från utnordnaren om att han eller hon har rimlig visshet i enlighet med artikel 47.1 b i delegerade förordning (EU) nr 1271/2013 och artikel 51.1 a i den här förordningen, och lägga fram den för styrelsen för bedömning och antagande.
 - f) Vidta erforderliga åtgärder, i synnerhet utfärdande av interna förvaltningsbestämmelser och offentliggörande av meddelanden, för att se till att byrån bedriver sin verksamhet i enlighet med denna förordning.
 - g) Inrätta ett effektivt kontrollsystem som gör det möjligt att jämföra byråns resultat med dess operativa mål och fastställa förfaranden för regelbunden utvärdering som motsvarar erkända branschnormer.
 - h) Varje år utarbeta ett utkast till allmän rapport på grundval av de kontroll- och utvärderingssystem som avses i led g och lägga fram det för styrelsen.
 - i) Utarbeta ett utkast till beräkning av byråns intäkter och utgifter i enlighet med artikel 64 samt genomföra budgeten i enlighet med artikel 65.
 - j) Vidta de nödvändiga åtgärderna för att följa arbetet i nätverket för de nationella säkerhetsmyndigheterna, utredningsorganen och de representativa organ som avses i artikel 38.

- k) Utarbeta en handlingsplan som uppföljning till slutsatser från interna eller externa revisionsrapporter och utvärderingar samt utredningar som utförts av Olaf och rapportera till kommissionen om framstegen två gånger om året och till styrelsen regelbundet.
- l) Skydda unionens ekonomiska intressen genom vidtagande av åtgärder för att förebygga bedrägeri, korruption och annan olaglig verksamhet, genom effektiva kontroller och, om oegentligheter upptäcks, genom återkrav av betalningar som skett på felaktig grund och, där så är lämpligt, genom införande av effektiva, proportionella och avskräckande administrativa sanktioner och böter.
- m) Utarbeta en bedrägeribekämpningsstrategi för byrån och lägga fram den inför styrelsen för godkännande.
- n) Utarbeta ett förslag till budgetförordning för byrån, som ska antas av styrelsen i enlighet med artikel 66, samt tillhörande genomförandebestämmelser.
- o) På byråns vägnar ingå samarbetsavtal med nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med artikel 76.

Artikel 55

Inrättande och sammansättning av överklagandenämnder

1. Genom styrelsebeslut ska byrån inrätta en eller flera överklagandenämnder som ska ansvara för de överklagande- och skiljeförfaranden som avses i artiklarna 58 och 61.
2. Varje överklagandenämnd ska bestå av en ordförande och två andra ledamöter. De ska ha suppleanter som ska företräda dem i deras frånvaro eller då intressekonflikt uppstår.
3. Inrättandet och sammansättningen av överklagandenämnderna ska beslutas från fall till fall eller alternativt får en överklagandenämnd inrättas som ett permanent organ för en period på upp till högst fyra år, i båda fall gäller följande förfarande:
 - a) Kommissionen ska upprätta en förteckning över kvalificerade experter på grundval av relevant kompetens och erfarenhet och efter ett öppet urvalsförfarande.
 - b) Styrelsen ska utse ordföranden, de övriga ledamöterna och deras suppleanter från den förteckning som avses i led a. Om överklagandenämnden inte har inrättats som ett permanent organ, ska styrelsen beakta typen av och innehållet i överklagandet eller skiljeförfarandet och undvika eventuella intressekonflikter enligt artikel 57.
4. Överklagandenämnden får begära att styrelsen utser ytterligare två ledamöter och deras suppleanter från förteckningen i punkt 3 a om den anser att ärendet så kräver.
5. På förslag av byrån och efter samråd med styrelsen ska kommissionen fastställa överklagandenämndens arbetsordning, inbegripet omröstningsregler, förfarandena för inlämnande av ett överklagande och villkoren för återbetalning av utgifter för överklagandenämndernas ledamöter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 81.3.
6. Överklagandenämnderna får i förfarandets inledande prövningsfas begära ett utlåtande av experter från de berörda medlemsstaterna, särskilt i syfte att klargöra den berörda nationella lagstiftningen.

Artikel 56

Överklagandenämndernas ledamöter

1. När det gäller en permanent överklagandenämnd ska mandatperioden för dess ledamöter och suppleanter vara begränsad till fyra år och får förnyas en gång. I andra fall ska mandatperioden vara begränsad till överklagande- eller skiljeförfarandeperioden.
2. Överklagandenämndernas ledamöter ska vara oberoende från alla parter som deltar i överklagande- eller skiljeförfarandena och får inte utföra andra uppgifter inom byrån. De får inte vara bundna av några instruktioner i sina överläggningar eller i sitt beslutsfattande och ska inte ha några intressekonflikter.

3. Överklagandenämndernas ledamöter får inte vara anställda vid byrån och ska få ersättning för sin faktiska medverkan vid ett visst överklagande eller skiljeförfarande.
4. Överklagandenämndernas ledamöter får inte avsättas från sina poster under sin mandatperiod, såvida det inte finns allvarliga skäl för ett sådant avsättande och styrelsen fattar beslut om detta.
5. Under mandatperioden får överklagandenämndernas ledamöter inte strykas ur förteckningen över kvalificerade experter såvida det inte finns allvarliga skäl för en sådan strykning och kommissionen fattar beslut om detta.

Artikel 57

Jäv

1. Överklagandenämndernas ledamöter får inte delta i ett överklagande- eller skiljeförfarande om de har något personligt intresse i ärendet, om de tidigare har företrätt någon av parterna i förfarandet eller om de varit med om att fatta det beslut som överklagas.
2. En ledamot i en överklagandenämnd som av något av de skäl som avses i punkt 1 eller av något annat skäl anser att det inte är lämpligt för honom eller henne själv eller någon annan ledamot att delta i ett överklagande- eller skiljeförfarande ska informera överklagandenämnden, som ska besluta om jäv mot den berörda personen på grundval av de regler som styrelsen antagit enligt artikel 51.1 s.
3. Alla parter i ett överklagande- eller skiljeförfarande får i enlighet med den arbetsordning som fastställs enligt artikel 55.5 göra invändningar mot en ledamot i överklagandenämnden på någon av de grunder som avses i punkt 1 i denna artikel eller om ledamoten misstänks vara partisk. En invändning får inte grundas på den berörda ledamotens nationalitet.
4. En invändning enligt punkt 3 kan godtas endast om den görs innan förfarandet vid överklagandenämnden inleds eller, om uppgifter som motiverar invändningen blir kända efter det att förfarandet inletts, inom den tidsperiod som fastställs i överklagandenämndens arbetsordning. Den berörda ledamoten i överklagandenämnden ska underrättas om invändningen och ange om han eller hon medger jäv. Om han eller hon inte medger jäv ska överklagandenämnden fatta ett beslut inom den tidsperiod som fastställs i dess arbetsordning eller, om svar uteblivit, efter det att svarstidsfristen har gått ut.
5. Överklagandenämnderna ska besluta om vilka åtgärder som ska vidtas i de fall som anges i punkterna 2, 3 och 4 utan den berörda ledamotens deltagande. När detta beslut fattas ska den berörda ledamoten i överklagandenämnden ersättas av sin suppleant. Styrelsen ska informeras om de beslut som överklagandenämnden fattar.

Artikel 58

Överklagande av beslut och av underlåtenhet att agera

1. Beslut som fattats av byrån enligt artiklarna 14, 20, 21 och 22 får, liksom fall där byrån underlåtit att agera inom de gällande tidsfristerna, bli föremål för ett överklagande till överklagandenämnden efter det att den omprövning som avses i artikel 60 har slutförts.
2. Ett överklagande enligt punkt 1 ska inte hindra verkställighet. Överklagandenämnden får emellertid, på de berörda parternas begäran, besluta att överklagandet i fråga ska hindra verkställighet, om den anser att omständigheterna motiverar det, t.ex. om säkerheten påverkas. I sådana fall ska överklagandenämnden motivera sitt beslut.

Artikel 59

Personer som har rätt att överklaga, tidsgräns och form

1. Varje fysisk eller juridisk person får överklaga ett beslut av byrån enligt artiklarna 14, 20 och 21 som riktas till dem eller som direkt och personligen berör dem eller om byrån underlåter att agera inom de gällande tidsfristerna.

2. Överklagandet med motivering ska lämnas in skriftligen i enlighet med den arbetsordning som avses i artikel 55.5 inom två månader efter det att åtgärden meddelats den berörda personen eller, om så inte är fallet, inom två månader efter det att den berörda personen fick kännedom om åtgärden.

Överklaganden av en underlåtenhet att agera ska sändas skriftligen till byrån inom två månader efter det att den tidsfrist som anges i relevant artikel har löpt ut.

Artikel 60

Omprövning

1. Om byrån anser att överklagandet kan tas upp till prövning och är välgrundat ska den ändra beslutet eller avhjälpa den underlåtenhet att agera som avses i artikel 58.1. Detta ska inte tillämpas, om det överklagade beslutet påverkar en annan part som deltar i överklagandeförfarandet.

2. Om beslutet inte ändras inom en månad från det att överklagandet inkommit ska byrån omedelbart besluta om huruvida verkställigheten av beslutet ska skjutas upp eller inte och hänskjuta överklagandet till en av överklagandenämnderna.

Artikel 61

Skiljeförfarande

Vid meningsskiljaktighet mellan byrån och en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter enligt artiklarna 21.7 och 24 i direktiv (EU) 2016/797 och artiklarna 10.7, 17.5 och 17.6 i direktiv (EU) 2016/798, ska den överklagandenämnd som tilldelats ärendet agera skiljeman på begäran av den eller de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna. I sådana fall ska överklagandenämnden besluta om huruvida den godtar byråns ståndpunkt.

Artikel 62

Prövning av och beslut om överklaganden och skiljeförfaranden

1. Överklagandenämnden ska, inom tre månader efter det att den mottagit överklagandet, besluta att bifalla eller ogilla överklagandet. Under överklagandeförfarandet och när den agerar skiljeman ska överklagandenämnden agera inom de tidsfrister som anges i dess arbetsordning. Den ska vid behov anmoda parterna att inom viss tid inkomma med synpunkter på meddelanden från nämnden eller på inlagor från andra parter i överklagandeförfarandet. Parterna i överklagandeförfarandet ska ha rätt att framställa sin sak muntligt.

2. När det gäller skiljeförfaranden ska byrån fatta sitt slutgiltiga beslut i enlighet med de förfaranden som avses i artikel 21.7 i direktiv (EU) 2016/797 och artikel 10.7 i direktiv (EU) 2016/798.

3. Om överklagandenämnden godtar grunderna för överklagandet ska den hänskjuta ärendet till byrån. När byrån fattar sitt slutgiltiga beslut ska den rätta sig efter överklagandenämndens slutsatser och motivera detta beslut. Byrån ska underrätta parterna i överklagandeförfarandet om det beslutet.

Artikel 63

Överklagande till Europeiska unionens domstol

1. Talan om ogiltigförklaring av beslut som fattats av byrån enligt artiklarna 14, 20 och 21, eller talan om underlåtenhet att agera inom de gällande tidsfristerna, får väckas vid Europeiska unionens domstol först efter det att överklagandeförfarandet inom byrån i enlighet med artikel 58 har uttömts.

2. Byrån ska vidta alla de åtgärder som krävs för att följa Europeiska unionens domstols avgörande.

KAPITEL 10

FINANSIELLA BESTÄMMELSER

Artikel 64

Budget

1. En beräkning ska utarbetas över byråns samtliga intäkter och utgifter för varje budgetår, som sammanfaller med kalenderåret, och föras in i byråns budget.
2. Utan att det påverkar andra medel ska byråns intäkter bestå av
 - a) ett bidrag från unionen och bidrag från unionsorgan,
 - b) eventuella bidrag från tredjeländer som deltar i byråns arbete i enlighet med artikel 75,
 - c) avgifter som betalats av sökande för samt innehavare av intyg och godkännanden som utfärdats av byrån i enlighet med artiklarna 14, 20 och 21,
 - d) avgifter för publikationer, utbildning och andra tjänster som byrån tillhandahåller,
 - e) frivilliga ekonomiska bidrag från medlemsstaterna, tredjeländer eller andra enheter, om bidraget är transparent, klart anges i budgeten och inte hotar byråns oberoende och opartiskhet.
3. Byråns utgifter ska omfatta kostnader för personal, administration, infrastruktur och drift.
4. Det ska råda balans mellan intäkterna och utgifterna.
5. Varje år ska styrelsen, på grundval av ett utkast som den verkställande direktören utarbetat i enlighet med principen om aktivitetsbaserad budgetering, utarbeta en beräkning av byråns intäkter och utgifter för nästkommande budgetår. Senast den 31 januari ska styrelsen överlämna denna beräkning, som också ska innehålla ett utkast till tjänsteförteckning, till kommissionen.
6. Beräkningen ska överlämnas av kommissionen till Europaparlamentet och rådet tillsammans med det preliminära förslaget till unionens allmänna budget.
7. På grundval av den utarbetade beräkningen ska kommissionen i det preliminära förslaget till Europeiska unionens allmänna budget ta upp de medel som den betraktar som nödvändiga för tjänsteförteckningen och storleken på det bidrag som ska belasta den allmänna budgeten, och som den ska förelägga Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 314 i EUF-fördraget, tillsammans med en beskrivning och motivering av eventuella skillnader mellan byråns utarbetade beräkning och det bidrag som ska belasta den allmänna budgeten.
8. Europaparlamentet och rådet ska bevilja anslagen för bidraget till byrån. Europaparlamentet och rådet ska anta byråns tjänsteförteckning.
9. Styrelsen ska anta budgeten med två tredjedelars majoritet av sina röstberättigade ledamöter. Byråns budget blir definitiv efter det att unionens allmänna budget slutligen antagits. Vid behov ska den justeras i enlighet därmed.
10. För alla fastighetsprojekt som kan få betydande konsekvenser för byråns budget ska artikel 203 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 966/2012⁽¹⁾ gälla.

Artikel 65

Genomförande och kontroll av budgeten

1. Den verkställande direktören ska genomföra byråns budget.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 av den 25 oktober 2012 om finansiella bestämmelser för unionens allmänna budget och om upphävande av rådets förordning (EG, Euratom) nr 1605/2002 (EUT L 298, 26.10.2012, s. 1).

2. Senast den 1 mars efter utgången av budgetåret ska byråns räkenskapsförare förse kommissionens räkenskapsförare med de preliminära räkenskaper och en rapport om budgetförvaltningen och den ekonomiska förvaltningen under budgetåret. Kommissionens räkenskapsförare ska konsolidera institutionernas och de decentraliserade organens preliminära redovisningar i enlighet med artikel 147 i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012.

3. Senast den 31 mars efter utgången av budgetåret ska kommissionens räkenskapsförare förse revisionsrätten med byråns preliminära räkenskaper och en rapport om budgetförvaltningen och den ekonomiska förvaltningen under budgetåret. Rapporten om budgetförvaltningen och den ekonomiska förvaltningen under budgetåret ska även överlämnas till Europaparlamentet och rådet.

Revisionsrätten ska granska räkenskaperna i enlighet med artikel 287 i EUF-fördraget. Den ska årligen offentliggöra en rapport om byråns verksamhet.

4. Efter det att revisionsrättens iakttagelser i fråga om byråns preliminära räkenskaper i enlighet med artikel 148 i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 inkommit, ska räkenskapsföraren upprätta byråns slutliga redovisningar. Den verkställande direktören ska överlämna dem till styrelsen för yttrande.

5. Styrelsen ska avge ett yttrande om byråns slutliga redovisningar.

6. Senast den 1 juli efter utgången av budgetåret ska räkenskapsföraren överlämna de slutliga redovisningarna tillsammans med styrelsens yttrande till Europaparlamentet, rådet, kommissionen och revisionsrätten.

7. Byråns slutliga redovisningar ska offentliggöras.

8. Senast den 30 september efter utgången av budgetåret ska den verkställande direktören till revisionsrätten översända ett svar på dess iakttagelser. Han eller hon ska även skicka detta svar till styrelsen och till kommissionen.

9. Den verkställande direktören ska på Europaparlamentets begäran lägga fram alla uppgifter som behövs för att förfarandet för ansvarsfrihet för det berörda räkenskapsåret ska fungera väl, i enlighet med artikel 165.3 i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012.

10. Europaparlamentet ska före den 15 maj år N + 2, på rekommendation av rådet som ska fatta beslut med kvalificerad majoritet, bevilja den verkställande direktören ansvarsfrihet för genomförandet av budgeten för budgetår N.

Artikel 66

Finansiella regler

Styrelsen ska anta byråns finansiella regler efter samråd med kommissionen. De får inte avvika från delegerade förordning (EU) nr 1271/2013, såvida detta inte är nödvändigt på grund av särdragen i byråns verksamhet och kommissionen har gett sitt samtycke till detta i förväg.

KAPITEL 11

PERSONAL

Artikel 67

Allmänna bestämmelser

1. Tjänsteföreskrifterna och anställningsvillkoren för övriga anställda samt de bestämmelser som har antagits gemensamt av unionens institutioner för att ge verkan åt de tjänsteföreskrifterna ska gälla för byråns personal.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 51.1 j i denna förordning ska de genomförandebestämmelser som har antagits av kommissionen för att ge verkan åt tjänsteföreskrifterna och anställningsvillkoren för övriga anställda, inklusive de allmänna genomförandebestämmelserna, i tillämpliga delar gälla för byrån, i enlighet med artikel 110 i tjänsteföreskrifterna.

3. Byrån ska vidta lämpliga administrativa åtgärder, bl.a. genom strategier för utbildning och förebyggande, för att organisera sina avdelningar så att eventuella intressekonflikter undviks.

Artikel 68

Verkställande direktör

1. Den verkställande direktören ska vara tillfälligt anställd vid byrån i enlighet med artikel 2 a i anställningsvillkoren för övriga anställda.

2. Den verkställande direktören ska utses av styrelsen på grundval av meriter, dokumenterad förvaltnings- och ledningsförmåga, samt relevanta kunskaper om och erfarenheter från transportsektorn, från en förteckning över minst tre kandidater som föreslås av kommissionen efter ett öppet och transparent urvalsförfarande efter det att meddelandet om den lediga tjänsten har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* och på lämpligt sätt på andra platser. Innan styrelsen fattar sitt beslut ska den observatör som avses i artikel 51.1 x rapportera om förfarandet.

Vid ingåendet av den verkställande direktörens anställningsavtal ska byrån företrädas av styrelsens ordförande.

Den kandidat som styrelsen väljer kan före utnämningen anmodas att göra ett uttalande inför behörigt utskott i Europaparlamentet och besvara frågor från utskottsledamöterna.

3. Den verkställande direktörens mandatperiod ska vara fem år. Vid periodens utgång ska kommissionen göra en utvärdering av den verkställande direktörens arbetsinsats och byråns framtida uppgifter och utmaningar.

4. Styrelsen får efter ett förslag av kommissionen i vilket hänsyn tas till den utvärdering som avses i punkt 3, förlänga den verkställande direktörens mandatperiod en gång med högst fem år.

5. Styrelsen ska underrätta Europaparlamentet om sin avsikt att förlänga den verkställande direktörens mandatperiod. Under en månad före en sådan förlängning av mandatperioden kan den verkställande direktören anmodas att göra ett uttalande inför behörigt utskott i Europaparlamentet och besvara frågor från utskottsledamöterna.

6. En verkställande direktör vars mandatperiod har förlängts får inte delta i något annat urvalsförfarande för samma befattning efter mandatperiodens förlängning.

7. Den verkställande direktören kan avsättas från sin post endast efter styrelsebeslut på begäran av kommissionen eller av en tredjedel av styrelsens ledamöter.

Artikel 69

Utstationerade nationella experter och övrig personal

Byrån får använda utstationerade nationella experter och övrig personal som inte är anställd av byrån inom ramen för tjänsteforeskrifterna för tjänstemän och anställningsvillkoren för övriga anställda.

Utan att det påverkar tillämpningen av det tillämpliga kommissionsbeslutets bestämmelser för utstationering av nationella experter, vilka gäller för byrån, ska styrelsen anta ett beslut om bestämmelser för utstationering av nationella experter till byrån, däribland bestämmelser om förebyggande och hantering av intressekonflikter samt relevanta begränsningar i fall där de nationella experternas oberoende och opartiskhet skulle kunna undergrävas.

KAPITEL 12

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 70

Immunitet och privilegier

Byrån och dess personal ska omfattas av protokoll nr 7 om Europeiska unionens immunitet och privilegier.

Artikel 71

Avtal om säte och villkor för verksamheten

1. Om de nödvändiga bestämmelserna om de lokaler och anläggningar som värdmedlemsstaten ska ställa till byråns förfogande samt de särskilda regler i denna medlemsstat som ska tillämpas på den verkställande direktören, på styrelseledamöterna, på byråns anställda och på deras familjemedlemmar ännu inte har införts eller ännu inte har fastställts i ett skriftligt avtal, ska en överenskommelse om alla dessa aspekter ingås mellan byrån och värdmedlemsstaten i enlighet med värdmedlemsstatens lagstiftning och efter att ha godkänts av styrelsen, senast den 16 juni 2017. Denna överenskommelse kan anta formen av ett avtal om säte.
2. Värdmedlemsstaten ska erbjuda bästa möjliga villkor för att säkerställa att byrån fungerar väl, inklusive flerspråkig skolundervisning med europeisk inriktning samt lämpliga transportförbindelser.

Artikel 72

Ansvarsbestämmelser

1. Byråns avtalsrättsliga ansvar ska regleras av den lag som är tillämplig på avtalet i fråga.
2. Europeiska unionens domstol ska vara behörig att träffa avgöranden enligt skiljedoms klausul i ett avtal som byrån ingått.
3. Vad beträffar utomobligatoriskt ansvar ska byrån ersätta skada som orsakats av dess avdelningar eller av dess anställda under tjänsteutövning, i enlighet med de allmänna principer som är gemensamma för medlemsstaternas rättsordningar.
4. Europeiska unionens domstol ska vara behörig i tvister om ersättning för sådana skador som avses i punkt 3.
5. De anställdas personliga ansvar gentemot byrån ska regleras av bestämmelserna i de tjänsteforeskrifter eller anställningsvillkor för övriga anställda som är tillämpliga på dem.

Artikel 73

Samarbete med nationella rättsliga myndigheter

Om byrån blir inblandad i nationella rättsliga förfaranden på grund av att byrån har utfört sina uppgifter i enlighet med artiklarna 19 och 21.6 i direktiv (EU) 2016/797 och artikel 10.6 i direktiv (EU) 2016/798, ska byrån och dess personal utan onödigt dröjsmål samarbeta med de behöriga nationella rättsliga myndigheterna. Lämpliga förfaranden som ska tillämpas i sådana situationer ska utarbetas av styrelsen i enlighet med artikel 51.1 v.

Artikel 74

Språkordning

1. Förordning nr 1 ska tillämpas på byrån. Om så krävs ska styrelsen anta lämpliga genomförandebestämmelser för den förordningen.
På begäran av en styrelseledamot ska beslutet om detta fattas med enhällighet.
2. De översättningar som krävs för byråns verksamhet ska tillhandahållas av Översättningscentrum för Europeiska unionens organ.

Artikel 75

Tredjeländers deltagande i byråns arbete

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 44 ska byrån vara öppen för deltagande av tredjeländer, i synnerhet länder inom ramen för den europeiska grannskapspolitiken och utvidgningspolitiken och Eftaländer som har ingått sådana avtal med unionen som innebär att de berörda länderna antagit och tillämpar unionsrätten, eller motsvarande nationella åtgärder, inom det område som omfattas av denna förordning, i enlighet med det förfarande som anges i artikel 218 i EUF-fördraget.

2. I enlighet med tillämpliga bestämmelser i de avtal som avses i punkt 1 ska överenskommelser träffas mellan byrån och de berörda tredjeländerna där det fastställs detaljerade regler för dessa tredjeländers deltagande i byråns arbete, särskilt karaktären hos och omfattningen av deras deltagande. Överenskommelserna ska innehålla bestämmelser om ekonomiska bidrag och personal. De får innehålla bestämmelser om ej röstberättigade företrädare för de berörda tredjeländerna i styrelsen.

Byrån ska underteckna överenskommelserna efter att ha fått kommissionens och styrelsens samtycke.

Artikel 76

Samarbete med nationella myndigheter och organ

1. Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska ingå samarbetsavtal med avseende på genomförandet av artiklarna 14, 20 och 21, med beaktande av artikel 51.1 t.
2. Dessa samarbetsavtal kan vara särskilda avtal eller ramavtal och kan omfatta en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter. Avtalen ska innehålla en specificerad beskrivning av uppgifter och resultatvillkor och fastställa tidsfristerna för de förväntade resultaten samt avgöra hur de avgifter som de sökande betalar ska fördelas mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna. Vid fördelningen ska hänsyn tas till den övergripande modell som avses i artikel 51.1 u.
3. För att minska den administrativa bördan och kostnaderna för den sökande får samarbetsavtalen även inbegripa specifika samarbetsöverenskommelser om järnvägsnäten av geografiska eller historiska skäl kräver särskild sakkunskap. I de fall sådana järnvägsnät är isolerade från resten av unionens järnvägssystem får sådana specifika samarbetsöverenskommelser inbegripa möjligheten att lägga ut uppgifter på de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna, när så krävs för att säkerställa en effektiv och proportionell resursfördelning.
4. När det gäller medlemsstater i vilka järnvägsnätens spårvidd skiljer sig från den för unionens huvudjärnvägsnät och dessa nät omfattas av tekniska och driftsmässiga krav som är identiska med de som gäller i angränsande tredjeländer ska ett multilateralt samarbetsavtal omfatta alla berörda nationella säkerhetsmyndigheter i dessa medlemsstater i enlighet med artikel 21.15 i direktiv (EU) 2016/797 och artikel 11.3 i direktiv (EU) 2016/798.
5. Samarbetsavtalen ska ha upprättats innan byrån utför sina uppgifter i enlighet med artikel 83.4.
6. Byrån får ingå samarbetsavtal med andra nationella myndigheter och behöriga organ med avseende på genomförandet av artiklarna 14, 20 och 21.
7. Samarbetsavtalen ska inte påverka byråns övergripande ansvar för utförandet av dess uppgifter i enlighet med vad som föreskrivs i artiklarna 14, 20 och 21.
8. Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna får samarbeta och utbyta bästa praxis när det gäller genomförandet av direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798.

Artikel 77

Öppenhet

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 ⁽¹⁾ ska tillämpas på de handlingar som finns hos byrån.

Styrelsen ska anta rutiner för genomförandet av förordning (EG) nr 1049/2001 senast den 16 juni 2017.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar (EGT L 145, 31.5.2001, s. 43).

Beslut som fattas av byrån i enlighet med artikel 8 i förordning (EG) nr 1049/2001 får prövas genom ett klagomål till ombudsmannen eller genom att talan väcks vid Europeiska unionens domstol i enlighet med artikel 228 respektive artikel 263 i EUF-fördraget.

2. Byrån ska offentliggöra sina rekommendationer, yttranden, studier, rapporter och konsekvensbedömningsresultat på sin webbplats, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 och efter det att allt konfidentiellt material har avlägsnats.

3. Byrån ska offentliggöra intresseförklaringarna från ledamöterna i byråns förvaltnings- och ledningsstruktur enligt artikel 46.

Byrån ska behandla personuppgifter i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 ⁽¹⁾.

4. Styrelsen ska anta åtgärder för att se till att byrån via sin webbplats ger effektiv, användarvänlig och lättillgänglig information om driftskompatibilitets- och säkerhetsförfaranden på järnvägsområdet och om andra relevanta järnvägsdokument.

Artikel 78

Säkerhetsbestämmelser för skydd av sekretessbelagda eller känsliga uppgifter

Byrån ska tillämpa de principer som anges i kommissionens säkerhetsbestämmelser för skydd av säkerhetsskyddsklassificerade EU-uppgifter (i beslutet kallade *sekretessbelagda EU-uppgifter*) och känsliga icke-sekretessbelagda uppgifter i enlighet med kommissionens beslut (EU, Euratom) 2015/444 ⁽²⁾. Detta ska bland annat omfatta bestämmelser om utbyte, behandling och lagring av sådana uppgifter.

Artikel 79

Bedrägeribekämpning

1. För att underlätta bekämpning av bedrägeri, korruption och annan olaglig verksamhet inom ramen för förordning (EG) nr 1073/1999 ska byrån senast den 16 december 2016 ansluta sig till det interinstitutionella avtalet av den 25 maj 1999 om interna utredningar som utförs av Olaf och anta lämpliga bestämmelser som ska gälla byråns samtliga anställda genom användning av den mall som finns i bilagan till avtalet.

2. Revisionsrätten ska ha befogenhet att utföra revision, på grundval av handlingar och kontroller på plats, hos alla stödmottagare, uppdragstagare och underleverantörer som erhållit unionsfinansiering från byrån.

3. Olaf får göra utredningar, däribland kontroller och inspektioner på plats, i enlighet med bestämmelserna och förfarandena i förordning (EU) nr 883/2013 och rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96 ⁽³⁾ i syfte att fastställa om det har förekommit bedrägeri, korruption eller annan olaglig verksamhet som påverkar unionens ekonomiska intressen i samband med bidrag eller kontrakt som finansierats av byrån.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 ska befogenheten att utföra revision och utredningar uttryckligen tillerkännas revisionsrätten och Olaf, i enlighet med deras respektive befogenheter, i byråns samarbetsavtal med tredjeländer eller internationella organisationer, kontrakt, bidragsavtal och bidragsbeslut.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter (EGT L 8, 12.1.2001, s. 1).

⁽²⁾ Kommissionens beslut (EU, Euratom) 2015/444 av den 13 mars 2015 om säkerhetsbestämmelser för skydd av säkerhetsskyddsklassificerade EU-uppgifter (EUT L 72, 17.3.2015, s. 53).

⁽³⁾ Rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96 av den 11 november 1996 om de kontroller och inspektioner på platsen som kommissionen utför för att skydda Europeiska gemenskapernas finansiella intressen mot bedrägerier och andra oegentligheter (EGT L 292, 15.11.1996, s. 2).

KAPITEL 13

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 80

Genomförandeakter avseende avgifter och taxor

1. Kommissionen ska, på grundval av de principer som anges i punkterna 2 och 3, anta genomförandeakter för att närmare ange

- a) de avgifter och taxor som ska betalas till byrån, särskilt för tillämpning av artiklarna 14, 20, 21 och 22, och
- b) betalningsvillkoren.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 81.3.

2. Avgifter och taxor ska tas ut för

- a) utfärdande och förnyande av godkännanden för utsläppande på marknaden av fordon och fordonstyper,
- b) utfärdande och förnyande av gemensamma säkerhetsintyg,
- c) tillhandahållande av tjänster; de avgifter och taxor som ska betalas i detta avseende ska avspegla den faktiska kostnaden för varje tillhandahållande,
- d) utfärdande av beslut om godkännande i enlighet med artikel 19 i direktiv (EU) 2016/797.

Avgifter och taxor får tas ut för behandling av överklaganden.

Samtliga avgifter och taxor ska anges och betalas i euro.

Avgifter och taxor ska fastställas på ett öppet, rättvist och enhetligt sätt, med beaktande av den europeiska järnvägssektorns konkurrenskraft. De får inte leda till onödiga ekonomiska bördor för de sökande. När så är lämpligt ska små och medelstora företags särskilda behov beaktas, inbegripet möjligheten att dela upp betalningar i flera olika delbetalningar och etapper.

Avgiften för att utfärda beslutet om godkännande ska fastställas på ett proportionellt sätt med beaktande av de olika etapperna i godkännandeförfarandet för projekt för markbaserad ERTMS och den arbetsbörda som krävs för varje etapp. Fördelningen av avgifterna ska anges tydligt i räkenskaperna.

Rimliga tidsfrister för betalning av avgifter och taxor ska fastställas, med beaktande av tidsfristerna för de förfaranden som föreskrivs i artiklarna 19 och 21 i direktiv (EU) 2016/797 och artikel 10 i direktiv (EU) 2016/798.

3. Beloppen för avgifter och taxor ska fastställas på en sådan nivå att inkomsten från dem räcker för att täcka de tillhandahållna tjänsternas fulla kostnad, inklusive de relevanta kostnader som härrör från de uppgifter som tilldelats de nationella säkerhetsmyndigheterna i enlighet med artikel 76.2 och 76.3. Byråns samtliga utgifter för personal som deltar i den verksamhet som avses i punkt 2 i den här artikeln, även arbetsgivarens proportionella bidrag till pensionssystemet, ska särskilt avspeglas i denna kostnad. Om tillhandahållandet av de tjänster som omfattas av avgifter och taxor ger upphov till en återkommande betydande obalans ska avgifts- och taxenivån ses över. Dessa avgifter och taxor ska vara intäkter som avsatts för särskilda ändamål för byrån.

När kommissionen fastställer nivån för avgifterna och taxorna ska den beakta

- a) verksamhetsområdet för intygen,
- b) användningsområdet för godkännandena, och
- c) arten och omfattningen av järnvägsverksamheten.

Artikel 81

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättas genom artikel 51 i direktiv (EU) 2016/797. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 82

Utvärdering och översyn

1. Senast den 16 juni 2020 och vart femte år därefter ska kommissionen låta genomföra en utvärdering för att i synnerhet bedöma effekterna av och ändamålsenligheten och effektiviteten i byråns arbete och dess arbetsmetoder, med beaktande av allt relevant arbete som revisionsrätten genomför samt synpunkter och rekommendationer från de berörda intressenterna, bland annat nationella säkerhetsmyndigheter, företrädare för järnvägssektorn, arbetsmarknadens parter och konsumentorganisationer. Utvärderingen ska särskilt omfatta eventuella behov av att ändra byråns mandat samt de finansiella följderna av sådana ändringar.
2. Senast den 16 juni 2023 ska kommissionen bedöma funktionen hos det dubbla systemet för fordonsgodkännanden och säkerhetsintyg, den därmed sammanhängande one-stop-shop och det harmoniserade genomförandet av ERTMS i unionen, för att fastställa huruvida det krävs förbättringar.
3. Kommissionen ska översända utvärderingsrapporten och sina slutsatser om denna till Europaparlamentet, rådet och styrelsen. Resultaten från utvärderingen ska offentliggöras.
4. I varannan utvärderingsrapport ska även byråns resultat bedömas med avseende på dess mål, mandat och uppgifter.

Artikel 83

Övergångsbestämmelser

1. Byrån ersätter och efterföljer Europeiska järnvägsbyrån, som inrättades genom förordning (EG) nr 881/2004, när det gäller alla ägarförhållanden, avtal, rättsliga förpliktelser, anställningskontrakt, ekonomiska åtaganden och skulder.
2. Utan att det påverkar varje medlemsstats rätt att utse en ny företrädare ska genom undantag från artikel 47 de styrelseledamöter som utsågs enligt förordning (EG) nr 881/2004 före den 15 juni 2016 sitta kvar som styrelseledamöter till dess att deras mandatperiod löper ut.

Genom undantag från artikel 54 ska den verkställande direktör som har utsetts enligt förordning (EG) nr 881/2004 sitta kvar fram till dess att hans eller hennes mandatperiod löper ut.
3. Genom undantag från artikel 67 ska alla anställningskontrakt som är i kraft den 15 juni 2016 uppfyllas till dess att de löper ut.
4. Byrån ska, med förbehåll för artikel 54.4 i direktiv (EU) 2016/797 och artikel 31.3 i direktiv (EU) 2016/798, utföra intygs- och godkännandeppgifter enligt artiklarna 14, 20 och 21 och de uppgifter som avses i artikel 22 senast från och med den 16 juni 2019.

Artikel 84

Upphävande

Förordning (EG) nr 881/2004 ska upphöra att gälla.

Artikel 85

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 11 maj 2016.

På Europaparlamentets vägnar
M. SCHULZ
Ordförande

På rådets vägnar
J.A. HENNIS-PLASSCHAERT
Ordförande

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2016/797
av den 11 maj 2016
om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen
(omarbetning)
(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

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

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG ⁽⁴⁾ har ändrats väsentligt flera gånger. Eftersom ytterligare ändringar ska göras, bör det direktivet av tydlighetsskäl omarbetas.
- (2) För att göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt behöriga myndigheter att i full utsträckning utnyttja de fördelar som följer av att ett gemensamt europeiskt järnvägsområde skapas bör framför allt sammanlänknings- och driftskompatibiliteten hos de nationella järnvägsnäten och tillgängligheten till dessa nät främjas, och de åtgärder som kan vara nödvändiga när det gäller teknisk standardisering bör genomföras, såsom föreskrivs i artikel 171 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).
- (3) Strävan efter driftskompatibilitet inom unionens järnvägssystem bör leda till att det fastställs en optimal nivå av teknisk harmonisering och bör göra det möjligt att främja, förbättra och utveckla internationell järnvägstransport inom unionen och mellan unionen och tredjeländer och bidra till att det successivt inrättas en inre marknad för utrustning och tjänster för uppbyggnad, modernisering, ombyggnad och drift av unionens järnvägssystem.
- (4) För att bidra till fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet och skapa billigare och mer kortvariga godkännandeförfaranden och ökad järnvägssäkerhet är det lämpligt att effektivisera och harmonisera förfarandena för godkännande på unionsnivå.
- (5) Tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem omfattas i många medlemsstater av lokala tekniska krav. Sådana lokala kollektivtrafiksystem omfattas vanligen inte av tillståndsgivning i unionen. Spårvägar och snabbspårvägssystem omfattas dessutom ofta av vägtrafiklagstiftningen på grund av att de använder samma infrastruktur. Av dessa skäl behöver sådana lokala system inte vara driftskompatibla och bör därför undantas från tillämpningsområdet för detta direktiv. Detta bör inte hindra medlemsstaterna från att på frivillig basis tillämpa direktivets bestämmelser på lokala järnvägssystem, om de finner detta lämpligt.

⁽¹⁾ EUT C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ EUT C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 26 februari 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 10 december 2015 (EUT C 57, 12.2.2016, s. 1), Europaparlamentets ståndpunkt av den 28 april 2016 (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (EUT L 191, 18.7.2008, s. 1).

- (6) Spårväg är ett kollektivtrafikskoncept som möjliggör en kombinerad drift både på snabbspårvägsinfrastruktur och på järnvägsinfrastruktur. Medlemsstaterna bör ha rätt att från tillämpningsområdet för de bestämmelser som antas för att genomföra detta direktiv undanta fordon som huvudsakligen används på snabbspårvägsinfrastruktur men som är utrustade med vissa järnvägskomponenter som krävs för att möjliggöra transit på ett avgränsat och begränsat järnvägsinfrastruktursavsnitt och enbart i anslutningssyfte. När spårvägsfordon används på järnvägsinfrastruktur bör det säkerställas att alla väsentliga krav efterlevs, samt att den förväntade säkerhetsnivån på de relevanta linjerna upprätthålls. I gränsöverskridande fall bör de behöriga myndigheterna samarbeta.
- (7) Kommersiell drift av tåg längs järnvägsnätet förutsätter framför allt en utomordentligt god kompatibilitet mellan infrastrukturens och fordonens egenskaper, men också en effektiv sammankoppling av infrastrukturförvaltarnas och järnvägsföretagens informations- och kommunikationssystem. Prestanda, säkerhet, tjänstens kvalitet och kostnaderna för den är beroende av denna kompatibilitet och sammankoppling, vilket är fallet framför allt för driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem.
- (8) De rättsliga ramarna för järnvägen på unionsnivå och medlemsstatsnivå bör fastställa tydliga roller och ansvarsområden för att säkerställa att de säkerhets-, hälso- och konsumentskyddsregler som gäller för järnvägsnätet följs. Detta direktiv bör inte leda till lägre säkerhet eller ökade kostnader för unionens järnvägssystem. Därför bör Europeiska unionens järnvägsbyrå (nedan kallad *byrån*), som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 ⁽¹⁾ och de nationella säkerhetsmyndigheterna ta fullt ansvar för de godkännanden de utfärdar.
- (9) Det råder stora skillnader mellan nationella föreskrifter, interna regler samt tekniska specifikationer som gäller för järnvägssystem, delsystem och komponenter på grund av att de innehåller tekniska bestämmelser som är specifika för varje lands industri och att de fastställer föreskrifter om mått och dimensioner, särskilda anordningar och särskilda egenskaper. Detta kan innebära att tåg inte kan framföras obehindrat inom hela unionen.
- (10) För att öka dessa industriers konkurrenskraft på världsmarknaden måste unionens järnvägsindustri ha tillgång till en marknad som är öppen och utsatt för konkurrens.
- (11) Det är sålunda lämpligt att för hela unionen fastställa väsentliga krav avseende järnvägens driftskompatibilitet som bör gälla för dess järnvägssystem.
- (12) Utvecklingen av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) har visat behovet av att klargöra förhållandet mellan å ena sidan de väsentliga kraven och TSD:er och å andra sidan europeiska standarder och övriga handlingar av normativ karaktär. Det bör särskilt göras en tydlig skillnad mellan standarder eller delar av standarder som bör göras obligatoriska för att målen i detta direktiv ska kunna uppnås och de *harmoniserade standarder* som har växt fram i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 ⁽²⁾. När det är absolut nödvändigt kan det i TSD:erna göras en uttrycklig hänvisning till europeiska standarder eller specifikationer, som blir obligatoriska från och med den dag då TSD:n ska tillämpas.
- (13) För att få till stånd en verklig ökning av konkurrenskraften inom unionens järnvägssektor, utan att snedvrیدا konkurrensen mellan de viktigaste aktörerna i unionens järnvägssystem, bör TSD:erna och byråns rekommendationer om dessa TSD:er utarbetas med beaktande av principerna om öppenhet, samförstånd och insyn enligt bilaga II till förordning (EU) nr 1025/2012.
- (14) Kvaliteten på järnvägstransporter i unionen är bland annat beroende av en utomordentligt god kompatibilitet mellan egenskaperna hos nätet (i dess vidaste mening, det vill säga de fasta delarna av alla berörda delsystem) och egenskaperna hos fordonen (inbegripet komponenter ombord i alla berörda delsystem). Prestandan, säkerheten, tjänstens kvalitet och kostnaderna är beroende av denna kompatibilitet.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004 (se sidan 1 i detta nummer av EUT).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut nr 1673/2006/EG (EUT L 316, 14.11.2012, s. 12).

- (15) TSD:erna har en direkt eller potentiell påverkan på den personal som är involverad i delsystemets drift och underhåll. Därför bör byrån, när den utarbetar TSD:er, samråda med arbetsmarknadens parter när så är lämpligt.
- (16) En TSD bör fastställa alla villkor som ska uppfyllas av en driftskompatibilitetskomponent, liksom det förfarande som ska följas vid bedömningen av överensstämmelse. Det måste också anges att alla komponenter bör underställas det förfarande för bedömning av överensstämmelse och lämplighet som anges i TSD:erna och bör åtföljas av motsvarande intyg, vilket utgörs av antingen en bedömning av om en driftskompatibilitetskomponent som beaktas separat överensstämmer med de tekniska specifikationerna eller en bedömning av en driftskompatibilitetskomponents lämplighet för användning i järnvägssammanhang med utgångspunkt i de tekniska specifikationerna.
- (17) Vid utvecklingen av nya TSD:er bör målet alltid vara att säkerställa kompatibilitet med befintliga delsystem. Detta kommer att bidra till att främja järnvägstransporternas konkurrenskraft och förhindra onödiga ytterligare kostnader genom kravet på ombyggnad eller modernisering av befintliga delsystem för att säkerställa kompatibilitet bakåt. I de undantagsfall där det inte är möjligt att säkerställa kompatibilitet bör det vara möjligt för TSD:er att fastställa den nödvändiga ram som behövs för att besluta om befintliga delsystem kräver ett nytt beslut eller godkännande för ibruktagande eller för utsläppande på marknaden, liksom tillhörande tidsfrister.
- (18) Om vissa tekniska aspekter som hänför sig till de väsentliga kraven inte på ett explicit sätt kan behandlas i en TSD, bör de aspekter som det fortfarande finns behov av att behandla anges i en bilaga till TSD:n som öppna punkter. För dessa öppna punkter och för andra specialfall, och i syfte att efterleva befintliga system, bör nationella regler som kan antas i en medlemsstat av en behörig nationell, regional eller lokal myndighet gälla. För att undvika överflödiga kontroller och onödiga administrativa bördor bör nationella regler klassificeras för att fastställa likvärdighet mellan olika medlemsstaters nationella regler som omfattar samma ämnen.
- (19) Det bör anges hur en situation där det finns väsentliga krav som är tillämpliga på ett delsystem men som ännu inte omfattas av motsvarande TSD ska hanteras. I detta fall bör de organ som ansvarar för förfarandena för bedömning av överensstämmelse och kontroll vara de utsedda organ som avses i detta direktiv.
- (20) Detta direktiv bör gälla för hela unionens järnvägssystem, och tillämpningsområdet för TSD:erna bör utvidgas till att omfatta de fordon och järnvägsnät som inte ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet. Därför bör bilaga I till direktiv 2008/57/EG förenklas.
- (21) De funktionella och tekniska specifikationer som ska uppfyllas av delsystem och deras gränssnitt kan variera beroende på användningen av de berörda delsystemen, exempelvis beroende på linje- och fordonskategori, särskilt för att säkerställa samstämmighet mellan järnvägssystem för höghastighetstrafik och för konventionell trafik.
- (22) För att säkerställa det successiva genomförandet av driftskompatibilitet för järnvägen inom hela unionen och gradvis minska olikheterna i kvarvarande system, bör TSD:erna ange de bestämmelser som ska tillämpas vid modernisering eller ombyggnad av befintliga delsystem och kan inbegripa förslag om slutförande av målsystemet i etapper. För att järnvägssektorn ska förbli konkurrenskraftig och otillbörliga kostnader undvikas bör dock ikraftträdandet av nya eller ändrade TSD:er inte leda till någon omedelbar anpassning av fordon och infrastruktur till de nya specifikationerna.
- (23) I TSD:erna bör det anges när ombyggnad och modernisering av infrastruktur och fordon kräver ett nytt godkännande. Vid alla fall av ombyggnad och modernisering av infrastruktur bör den sökande lämna in ett underlag till den nationella säkerhetsmyndigheten genom den one-stop-shop som avses i förordning (EU) 2016/796 så att denna kan avgöra om ett nytt godkännande behövs på grundval av de kriterier som fastställs i detta direktiv. Vid ombyggnad och modernisering av fordon som har ett godkännande för utsläppande på marknaden bör den sökande kunna avgöra om han eller hon behöver ansöka om ett nytt godkännande från den nationella säkerhetsmyndigheten eller byrån på grundval av de kriterier som fastställs i detta direktiv.
- (24) Med hänsyn till att ett stegvis tillvägagångssätt tillämpas för att undanröja hinder för driftskompatibilitet inom unionens järnvägssystem och den tid som därför behövs för att anta TSD:er bör åtgärder vidtas för att undvika att medlemsstaterna antar nya nationella regler eller inleder projekt som skulle öka olikheterna i det befintliga systemet.

- (25) För att undanröja hindren för driftskompatibilitet, och till följd av att TSD:ernas tillämpningsområde utvidgas till hela unionens järnvägssystem, bör mängden nationella regler minska successivt. Nationella regler som uteslutande har att göra med befintliga system bör åtskiljas från regler som behövs för att täcka öppna punkter i TSD:er. Den sistnämnda typen av regler bör successivt tas bort som ett resultat av att öppna punkter i TSD:erna stängs.
- (26) Nationella regler bör utformas och offentliggöras på ett sådant sätt att alla potentiella användare av ett nationellt järnvägsnät kan förstå dem. I sådana regler hänvisas ofta till andra dokument såsom nationella standarder, europeiska standarder, internationella standarder eller andra tekniska specifikationer som helt eller delvis kan vara skyddade av immateriella rättigheter. Detta innebär att skyldigheten att offentliggöra inte bör gälla de dokument som den nationella regeln direkt eller indirekt hänvisar till.
- (27) Antagandet av ett stegvist tillvägagångssätt svarar mot det mål som hänger samman med driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem, vilket kännetecknas av gammal nationell infrastruktur och gamla fordon som kräver stora investeringar för att anpassas eller förnyas, och man bör särskilt se till att bevara järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra transportsätt.
- (28) På grund av omfattningen av och komplexiteten hos unionens järnvägssystem har det av praktiska skäl visat sig nödvändigt att dela upp systemet i följande delsystem: Infrastruktur, Markbaserad trafikstyrning och signalering, Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering, Energi, Rullande materiel, Drift och trafikledning, Underhåll samt Telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik. För varje sådant delsystem behöver väsentliga krav definieras och sådana tekniska specifikationer fastställas som är nödvändiga för att uppfylla dessa krav, särskilt när det gäller komponenter och gränssnitt. Järnvägssystemet indelas i anläggningstillgångar och rörliga delar vilka å ena sidan omfattar järnvägsnätet, som består av linjer, stationer, terminaler och alla former av fast utrustning som behövs för att säkerställa ett säkert och kontinuerligt fungerande system, och å andra sidan alla fordon som rör sig inom järnvägsnätet. Med avseende på tillämpningen av detta direktiv består fordon därför av ett delsystem (Rullande materiel) och i tillämpliga fall andra delsystem (huvudsakligen delsystemet Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering). Även om systemet är uppdelat i flera delar bör byrån ha översyn över hela systemet, i syfte att främja driftskompatibilitet och säkerhet.
- (29) I Förenta nationernas konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, i vilken unionen är part, fastställs tillgänglighet som en av de allmänna principerna, och det krävs att konventionsstater ska vidta ändamålsenliga åtgärder för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning ges tillgång på samma villkor som andra, bland annat genom att utveckla, utfärda och övervaka tillämpningen av miniminormer och riktlinjer för tillgänglighet. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet är därför ett väsentligt krav för driftskompatibiliteten i unionens järnvägssystem.
- (30) Ingen person får utsättas för direkt eller indirekt diskriminering på grund av funktionsnedsättning. För att se till att alla unionsmedborgare kan dra nytta av det gemensamma europeiska järnvägsområdet, bör medlemsstaterna främja ett järnvägssystem som är tillgängligt för alla.
- (31) Genomförandet av bestämmelserna om driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem bör inte ge upphov till oskäliga kostnader eller till att driftskompatibiliteten i befintliga järnvägsnät undergrävs.
- (32) TSD:erna påverkar även villkoren för användarna av järnvägstransporter, och det är följaktligen nödvändigt att rådfråga dem, inklusive organisationer för personer med funktionsnedsättning när så är lämpligt, om de aspekter som rör dem.
- (33) Varje berörd medlemsstat bör tillåtas att frångå tillämpningen av vissa TSD:er i ett begränsat antal vederbörligen motiverade situationer. Dessa situationer och de förfaranden som ska följas om en viss TSD inte tillämpas bör definieras tydligt.
- (34) Utarbetandet av TSD:er och deras tillämpning på unionens järnvägssystem bör inte få lägga hinder i vägen för den tekniska innovationen, vilken bör inriktas på att förbättra de ekonomiska resultaten.

- (35) För att iaktaga tillämpliga bestämmelser om upphandlingsförfaranden inom järnvägssektorn, särskilt de som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU (¹), ska de upphandlande enheterna inkludera de tekniska specifikationerna i de allmänna dokumenten eller i de kontraktbestämmelser som hänförs till varje kontrakt. Det är därför nödvändigt att utarbeta en uppsättning regler som kan tjäna som referenser för dessa tekniska specifikationer.
- (36) Det ligger i unionens intresse att det finns ett internationellt standardiseringssystem, inom vilket standarder utformas som verkligen används av internationella handelsparter och som uppfyller de unionspolitiska kraven. De europeiska standardiseringsorganisationerna bör följaktligen fortsätta sitt samarbete med internationella standardiseringsorgan.
- (37) En upphandlande enhet som beställer utformning, konstruktion, modernisering eller ombyggnad av ett delsystem kan vara ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare, en enhet som ansvarar för underhåll, en fordonsinnehavare eller en koncessionsinnehavare som har fått i uppdrag att genomföra ett projekt. Upphandlande enheter bör definiera de krav som är nödvändiga för att komplettera de europeiska specifikationerna eller andra standarder. Dessa specifikationer bör uppfylla de väsentliga krav som har harmoniserats på unionsnivå och som unionens järnvägssystem ska uppfylla.
- (38) Förfarandena för bedömning av komponenternas överensstämmelse eller lämplighet för användning bör grunda sig på utnyttjandet av moduler för förfarandena för bedömning av överensstämmelse, bedömning av lämplighet för användning och EG-kontroll som ska användas i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet som antas enligt detta direktiv. För att främja industrins utveckling är det lämpligt att i största möjliga utsträckning utarbeta förfarandena för kvalitetssäkring.
- (39) Komponenternas överensstämmelse är i huvudsak knuten till deras användningsområde så att systemets driftskompatibilitet kan garanteras, och inte bara deras fria rörlighet på unionsmarknaden. Bedömningen av lämpligheten för användning bör göras för användning av de komponenter som är mest avgörande för systemets säkerhet, tillgänglighet eller ekonomi. Tillverkaren behöver således inte CE-märka komponenter som omfattas av detta direktiv. På grundval av bedömningen av överensstämmelse och/eller lämplighet för användning, bör tillverkarens försäkran om överensstämmelse vara tillräcklig.
- (40) Tillverkarna är likväl skyldiga att CE-märka vissa komponenter för att styrka att de överensstämmer med annan unionslagstiftning som de omfattas av.
- (41) När en TSD träder i kraft finns det redan ett antal driftskompatibilitetskomponenter på marknaden. En övergångsperiod bör medges så att dessa komponenter kan integreras i ett delsystem även om de inte på alla punkter överensstämmer med denna TSD.
- (42) De delsystem som utgör unionens järnvägssystem bör underkastas ett kontrollförfarande. Kontrollen bör ge de enheter som ansvarar för ibruktagandet eller utsläppandet på marknaden av delsystemen möjlighet att försäkra sig om att resultatet i konstruktions-, uppbyggnads- och ibruktagandestadierna överensstämmer med gällande regler och tekniska och driftsmässiga föreskrifter. Kontrollförfarandet bör även innebära att tillverkarna kan räkna med likabehandling i alla medlemsstater.
- (43) Efter det att ett delsystem har tagits i bruk eller släppts ut på marknaden bör man försäkra sig om att det används och underhålls i enlighet med de väsentliga krav som gäller för delsystemet. Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 (²) ansvarar infrastrukturförvaltaren, järnvägsföretaget eller den enhet som ansvarar för underhållet, i respektive delsystem, för att dessa krav uppfylls.
- (44) Om det under användningen visar sig att ett fordon eller en fordonstyp inte uppfyller något av de tillämpliga väsentliga kraven bör nödvändiga korrigerande åtgärder vidtas av berörda järnvägsföretag för att få fordonet/fordonen att uppfylla kraven. Om bristen på överensstämmelse med kraven leder till en allvarlig säkerhetsrisk bör det vara möjligt för den nationella säkerhetsmyndigheten som ansvarar för tillsynen av fordonet i trafik att vidta nödvändiga tillfälliga säkerhetsåtgärder, inbegripet att omedelbart begränsa eller avbryta verksamheten i fråga. Om de korrigerande åtgärderna inte räcker till och den allvarliga säkerhetsrisken som den bristande överensstämmelsen orsakat kvarstår, bör den nationella säkerhetsmyndigheten eller byrån ha rätt att återkalla eller

(¹) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 243).

(²) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (se sidan 102 i detta nummer av EUT).

ändra godkännandet. En allvarlig säkerhetsrisk bör i detta sammanhang förstås som ett allvarligt åsidosättande av juridiska skyldigheter eller säkerhetskrav som i sig eller i ett händelseförlopp kan orsaka en olycka eller en allvarlig olycka. Återkallelseprocessen bör stödjas av ett lämpligt informationsutbyte mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna, inbegripet genom användning av register.

- (45) Alla inblandade aktörers respektive roller och ansvarsområden bör klargöras med hänsyn till förfarandena för utsläppandet på marknaden och användning av fordon samt för ibruktagande av fasta installationer.
- (46) Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna bör samarbeta och där det är lämpligt dela behörighet för utfärdande av godkännanden, med vederbörligt beaktande av säkerheten. Därför bör samarbetsavtal mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna upprättas.
- (47) För att säkerställa att ERTMS-utrustningen (*European Rail Traffic Management System* – det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg) uppfyller gällande specifikationer och för att hindra ytterligare krav avseende ERTMS från att undergräva dess driftskompatibilitet bör byrån vara systemmyndighet för ERTMS. I detta syfte bör byrån ansvara för att bedöma de planerade tekniska lösningarna innan en inbjudan att lämna anbud avseende markbaserad ERTMS-utrustning inleds eller offentliggörs, för att kontrollera huruvida dessa tekniska lösningar uppfyller de relevanta TSD:erna och är fullständigt driftskompatibla. Överlappningar mellan byråns bedömning och de anmälda organens uppgifter i kontrollförfarandet bör undvikas. Den sökande bör därför informera byrån om ett kontrollförfarande som utförs av det anmälda organet redan har inletts eller om ett intyg om överensstämmelse redan finns tillgängligt. Sökanden bör kunna välja att begära att byrån genomför en sådan bedömning antingen för varje enskilt ERTMS-projekt eller för en kombination av projekt, en linje, en grupp av linjer eller ett järnvägsnät.
- (48) Ikraftträdandet av detta direktiv bör inte försena genomförandet av ERTMS-projekt för vilka anbuds förfarandet eller tilldelningen av kontrakt slutförts.
- (49) För att underlätta utsläppandet på marknaden av fordon och för att minska den administrativa bördan bör det införas ett godkännande för utsläppande av fordon på marknaden som är giltigt i hela unionen. Även om godkännanden för utsläppande på marknaden möjliggör affärstransaktioner avseende fordon överallt på unionsmarknaden, får ett fordon endast användas inom det område för användning som omfattas av dess godkännande. Mot bakgrund av detta bör alla eventuella utvidgningar av området för användning vara föremål för ett uppdaterat godkännande för fordonet. Det är nödvändigt att fordon som redan godkänts enligt tidigare direktiv även får ett godkännande för utsläppande på marknaden, om de är avsedda att användas på järnvägsnät som inte omfattas av godkännandet.
- (50) När området för användning är begränsat till järnvägsnät inom en medlemsstat bör sökanden ha möjlighet att välja att antingen lämna in ansökan om godkännande av fordon genom den one-stop-shop som avses i förordning (EU) 2016/796 till den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstaten eller till byrån. Sökandens val bör vara bindande tills dess att sökandens ansökan avslutats eller avbrutits.
- (51) Sökanden bör ha tillgång till ett lämpligt förfarande som gör det möjligt att överklaga ett beslut av byrån eller de nationella säkerhetsmyndigheterna eller deras underlåtenhet att agera. Dessutom bör tydliga förfarande- och tvistlösningsbestämmelser fastställas för situationer där byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna är oeniga i sina bedömningar när det gäller utfärdande av godkännande av fordon.
- (52) Särskilda åtgärder, inbegripet samarbetsavtal, bör beakta den specifika geografiska och historiska situationen i vissa medlemsstater, samtidigt som man säkerställer en väl fungerande inre marknad.
- (53) Om verksamheten är begränsad till järnvägsnät som av geografiska eller historiska skäl kräver särskild sakkunskap och om sådana järnvägsnät är isolerade från resten av unionens järnvägssystem, bör det vara möjligt för sökanden att uppfylla nödvändiga formaliteter lokalt genom kontakter med berörda nationella säkerhetsmyndigheter. I detta syfte och för att minska den administrativa bördan och de administrativa kostnaderna bör det vara möjligt att i de samarbetsavtal som ska ingås mellan byrån och de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna föreskriva om en lämplig arbetsfördelning, utan att det påverkar byråns slutgiltiga ansvar för utfärdandet av godkännandet.

- (54) Järnvägsnäten i de baltiska staterna (Estland, Lettland och Litauen) har en spårvidd på 1 520 mm, vilken är densamma som i angränsande tredjeländer men en annan än den som gäller för unionens huvudjärnvägsnät. Dessa baltiska järnvägsnät har ärvt gemensamma tekniska och driftsmässiga krav som möjliggör faktisk driftskompatibilitet mellan dem, och i detta avseende kan ett godkännande av fordon som utfärdats i en av dessa medlemsstater även vara giltigt för de andra järnvägsnäten. För att underlätta en effektiv och proportionell resursfördelning när det gäller godkännande för utsläppande av fordon på marknaden eller ett typgodkännande för fordon samt för att minska de ekonomiska och administrativa bördorna för den sökande i sådana fall, bör de specifika samarbetsavtal som ingås mellan byrån och berörda nationella säkerhetsmyndigheter vid behov inbegripa möjligheten att lägga ut uppgifter på dessa nationella säkerhetsmyndigheter.
- (55) Medlemsstater med en stor andel järnvägstrafik till tredjeländer med samma spårvidd, men en annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät, bör kunna behålla annorlunda förfaranden för fordonsgodkännande för godsvagnar och personvagnar som används gemensamt med dessa tredjeländer.
- (56) Av spårbarhets- och säkerhetsskäl bör medlemsstaternas behöriga myndigheter tilldela fordon ett europeiskt fordonsnummer när fordonsinnehavaren begär detta. Fordonsuppgifterna bör därefter registreras i ett fordonsregister. Fordonsregistren bör vara tillgängliga för alla medlemsstater och för vissa ekonomiska aktörer inom unionen. Uppgifterna i fordonsregistren bör vara uppställda i ett enhetligt format. Registren bör därför omfattas av gemensamma specifikationer vad avser funktionella och tekniska aspekter. För att minska den administrativa bördan och otillbörliga kostnader bör kommissionen anta en specifikation för ett europeiskt fordonsregister som införlivar de nationella fordonsregistren, i syfte att skapa ett gemensamt verktyg, samtidigt som möjlighet ges att bibehålla ytterligare funktioner som är relevanta för medlemsstaternas särskilda behov.
- (57) För att säkerställa spårbarhet avseende fordon och deras historia bör hänvisningarna till godkännandena för utsläppande av fordon på marknaden registreras tillsammans med övriga fordonsdata.
- (58) Förfaranden bör fastställas för kontroll av kompatibiliteten mellan fordon och de sträckor på vilka de ska användas efter utfärdandet av godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden och innan ett järnvägsföretag använder ett fordon inom det område för användning som anges i dess godkännande för utsläppande på marknaden.
- (59) De anmälda organ som har till uppgift att granska förfarandena för bedömning av komponenternas överensstämmelse och lämplighet liksom förfarandet för kontroll av delsystemen bör, särskilt om någon europeisk specifikation inte finns, samordna sina beslut så mycket som möjligt.
- (60) Öppen ackreditering enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008⁽¹⁾, för att den nivå som krävs när det gäller förtroendet för intyg om överensstämmelse ska tryggas, bör av de nationella offentliga myndigheterna inom unionen betraktas som det bästa sättet att styrka den tekniska kompetensen hos anmälda organ och, på motsvarande sätt, de organ som utsetts att kontrollera överensstämmelsen med nationella regler. Nationella myndigheter bör emellertid kunna anse att de har tillräckliga möjligheter att utföra denna bedömning på egen hand. I så fall bör de nationella myndigheterna, för att trygga en rimlig trovärdighetsnivå för bedömningar utförda av andra nationella myndigheter, tillhandahålla kommissionen och övriga medlemsstater den dokumentation som krävs för att visa att de utvärderade organen för bedömning av överensstämmelse uppfyller de relevanta kraven.
- (61) Detta direktiv bör vara begränsat till att fastställa driftskompatibilitetskraven för driftskompatibilitetskomponenter och delsystem. För att underlätta överensstämmelsen med dessa krav är det nödvändigt att tillämpa en presumtion om överensstämmelse för driftskompatibilitetskomponenter och delsystem som överensstämmer med harmoniserade standarder som har antagits i enlighet med förordning (EU) nr 1025/2012 för att uttrycka detaljerade tekniska specifikationer som rör dessa krav.
- (62) Åtgärder som antagits enligt detta direktiv bör kompletteras med initiativ avsedda att ekonomiskt stödja innovativ och driftskompatibel teknik inom unionens järnvägssektor.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).

- (63) I syfte att komplettera icke väsentliga delar av detta direktiv bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på varje TSD:s särskilda mål. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (64) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen ges genomförandebefogenheter som avser följande: TSD:er och ändringar av TSD:er, inklusive sådana ändringar som behövs för att avhjälpa brister i TSD:er, mallen för EG-försäkrans om överensstämmelse eller lämplighet för användning för driftskompatibilitetskomponenter och åtföljande dokument; den information som ska ingå i det underlag som bör åtfölja begäran om att få frångå tillämpningen av en eller flera TSD:er eller delar av dessa samt formatet för och metoderna för översändning av detta underlag, och, när det är lämpligt, beslutet om att frångå tillämpningen av TSD:er; klassificeringen av de anmälda nationella reglerna i olika grupper i syfte att underlätta kontrollerna av kompatibilitet mellan fast och mobil utrustning; uppgifter om EG-kontrollförfarandet och kontrollförfarandet när det gäller nationella regler samt mallarna för EG-kontrollförklaringen och mallar för dokument i det tekniska underlag som bör åtfölja kontrollförklaringen samt mallarna för kontrollintygen; de praktiska arrangemangen för fordonsregistrering; utformningen av försäkrans om typöverensstämmelse och, när det är lämpligt, särskilda moduler för överensstämmelsebedömning; de nationella fordonsregistren, det europeiska fordonsregistret och registret över godkännande för utsläppande av fordonstyper på marknaden; samt de gemensamma specifikationer som avser innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftsätt samt regler för inmatning och läsning av data för infrastrukturregistret. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁽¹⁾.
- (65) TSD:erna bör regelbundet ses över. När brister upptäcks i TSD:erna bör byrån uppmanas att avge ett yttrande som, under vissa villkor, kan offentliggöras och användas av alla berörda parter (inbegripet industrin och anmälda organ) som ett godtagbart sätt att uppfylla kraven i avvaktan på översynen av de berörda TSD:erna.
- (66) Genomförandeaakter om fastställande av nya TSD:er eller ändring av TSD:er bör avspegla de särskilda mål som fastställs av kommissionen genom delegerade akter.
- (67) Vissa organisatoriska åtgärder är nödvändiga för att förbereda byrån för dess utökade roll enligt detta direktiv. Följaktligen bör en lämplig övergångsperiod fastställas. Under denna period bör kommissionen se över de framsteg som byrån gjort vid förberedelserna inför sin utökade roll. Därefter bör kommissionen regelbundet rapportera om framstegen med att genomföra direktivet. Rapporten bör särskilt utvärdera processen för godkännande av fordon, de fall där TSD:er inte tillämpas och användningen av register. Kommissionen bör också rapportera om åtgärder som vidtagits avseende identifiering av och spårbarhet för säkerhetskritiska komponenter.
- (68) Det är nödvändigt att ge medlemsstaterna, de nationella säkerhetsmyndigheterna och berörda parter tillräckligt med tid för att förbereda genomförandet av detta direktiv.
- (69) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom hela unionen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av sin omfattning och sina verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (70) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell rätt bör endast gälla de bestämmelser som utgör en innehållsmässig ändring i förhållande till direktiv 2008/57/EG. Skyldigheten att införliva de oförändrade bestämmelserna följer av direktiv 2008/57/EG.
- (71) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter vad gäller de tidsfrister för införlivande med nationell rätt av direktiven som anges i del B i bilaga V.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Detta direktiv fastställer de villkor som ska uppfyllas för att driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem ska kunna genomföras i överensstämmelse med direktiv (EU) 2016/798 för att fastställa en optimal nivå av teknisk harmonisering, göra det möjligt att främja, förbättra och utveckla järnvägstransport inom unionen och mellan unionen och tredjeländer och bidra till fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet och det gradvisa förverkligandet av den inre marknaden. Dessa villkor gäller konstruktion, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av delarna av systemet samt yrkesmässiga kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet för den personal som arbetar med driften och underhållet av systemet.
2. Detta direktiv innehåller, för varje delsystem, bestämmelser om de driftskompatibilitetskomponenter, gränssnitt och förfaranden samt de villkor för den allmänna kompatibiliteten hos unionens järnvägssystem som krävs för att uppnå driftskompatibilitet i systemet.
3. Detta direktiv ska inte tillämpas på
 - a) tunnelbanor,
 - b) spårvägs- och snabbspårvägsfordon samt infrastruktur som enbart används av dessa fordon,
 - c) nät som är funktionellt helt åtskilda från resten av unionens järnvägssystem och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förtortrafik samt företag som enbart använder de näten.
4. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för de bestämmelser som de antar för att genomföra detta direktiv:
 - a) Privatägd järnvägsinfrastruktur, inklusive sidospår, som ägaren eller en operatör använder för sina respektive godsverksamheter eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som uteslutande används på sådan infrastruktur.
 - b) Infrastruktur och fordon avsedda att användas uteslutande för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.
 - c) Snabbspårvägsinfrastruktur som tidvis används av järnvägsfordon på snabbspårvägens driftsvillkor och uteslutande om detta är nödvändigt för dessa fordons anslutningsmöjligheter.
 - d) Fordon som huvudsakligen används på snabbspårvägsinfrastruktur men som är utrustade med vissa järnvägskomponenter som krävs för att möjliggöra transit som äger rum på ett avgränsat och begränsat järnvägsinfrastrukturssnitt och enbart i anslutningssyfte.
5. Vad gäller duospårvagnar som används i unionens järnvägssystem ska, om det saknas TSD:er som gäller för dessa duospårvagnar, följande gälla:
 - a) Berörda medlemsstater ska säkerställa att nationella regler eller andra relevanta tillgängliga åtgärder antas för att garantera att sådana duospårvagnar uppfyller de relevanta väsentliga kraven.
 - b) Medlemsstaterna får anta nationella regler för att specificera vilket godkännandeförfarande som gäller för sådana duospårvagnar. Den myndighet som utfärdar fordonsgodkännandet ska samråda med relevant nationell säkerhetsmyndighet för att säkerställa att den blandade användningen av duospårvagnar och järnvägståg uppfyller alla väsentliga krav samt relevanta gemensamma säkerhetsmål.

- c) Genom undantag från artikel 21 ska de relevanta behöriga myndigheterna, om det rör sig om gränsöverskridande transport, samarbeta när det gäller utfärdandet av fordonsgodkännandena.

Denna punkt gäller inte fordon som är undantagna från detta direktivs tillämpningsområde i enlighet med punkterna 3 och 4.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv avses med

1. *unionens järnvägssystem*: de delar som förtecknas i bilaga I,
2. *driftskompatibilitet*: egenskapen hos ett järnvägssystem att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erforderade prestandakrav uppfylls,
3. *fordon*: ett järnvägsfordon som är lämpligt för trafikering av järnvägslinjer på hjul, med eller utan dragkraft; ett fordon består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem,
4. *järnvägsnät*: de linjer, stationer, terminaler och alla former av fast utrustning som behövs för att säkerställa att unionens järnvägssystem fungerar säkert och kontinuerligt,
5. *delsystem*: de strukturella eller funktionella delarna av unionens järnvägssystem, såsom anges i bilaga II,
6. *mobilt delsystem*: delsystemet för rullande materiel och delsystemet för fordonbaserad trafikstyrning och signalering,
7. *driftskompatibilitetskomponenter*: alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet är direkt eller indirekt beroende av, inbegripet såväl materiella föremål som immateriella föremål,
8. *produkt*: en produkt som framställs genom en tillverkningsprocess, inbegripet driftskompatibilitetskomponenter och delsystem,
9. *väsentliga krav*: de krav som anges i bilaga III och som ska uppfyllas av unionens järnvägssystem, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och även gränssnitten,
10. *europaisk specifikation*: en specifikation som faller under en av följande kategorier
 - en gemensam teknisk specifikation enligt definitionen i bilaga VIII till direktiv 2014/25/EU,
 - ett europeiskt tekniskt godkännande som avses i artikel 60 i direktiv 2014/25/EU, eller
 - en europeisk standard enligt definitionen i artikel 2.1 b i förordning (EU) nr 1025/2012,
11. *teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD)*: en specifikation som antagits i enlighet med detta direktiv, som varje delsystem eller del av ett sådant omfattas av för att de väsentliga kraven ska uppfyllas och driftskompatibilitet inom unionens järnvägssystem säkerställas,
12. *grundparametrar*: regler och tekniska eller funktionella villkor som är av avgörande betydelse för driftskompatibiliteten och som anges i den relevanta TSD:n,
13. *specialfall*: del i järnvägssystemet som nödvändiggör särskilda tillfälliga eller permanenta föreskrifter i TSD:er av skal som hänför sig till begränsningar beroende på geografi, topografi eller stadsmiljö eller till en strävan att uppnå kompatibilitet med det befintliga systemet, i synnerhet järnvägslinjer och järnvägsnät som är isolerade från resten av unionen, lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd, fordon som uteslutande är avsedda för lokal, regional eller historisk användning samt fordon på väg till eller från tredjeländer,
14. *ombyggnad*: sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av detta som resulterar i en förändring i det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen, om detta tekniska underlag existerar, och som förbättrar delsystemets totala prestanda,
15. *modernisering*: sådant arbete för att byta ett delsystem eller en del av detta som inte ändrar delsystemets totala prestanda,

16. *befintligt järnvägssystem*: infrastrukturen bestående av järnvägsnätet, med linjer och fasta installationer, samt fordon av alla kategorier och ursprung som färdas på dessa infrastrukturer,
17. *byte i samband med underhåll*: ersättande av komponenter med delar som har identisk funktion och prestanda i samband med förebyggande underhåll och reparationer,
18. *duospårsvagn*: ett fordon avsett för kombinerad användning på både snabbspårsvägsinfrastruktur och järnvägsinfrastruktur,
19. *ibruktagande*: alla åtgärder som sammantagna gör att ett delsystem tas i drift,
20. *upphandlande enhet*: ett offentligt eller privat organ som beställer konstruktion och/eller uppbyggnad eller modernisering eller ombyggnad av ett delsystem,
21. *fordonsinnehavare*: den fysiska eller juridiska person som utnyttjar ett fordon som transportmedel, och som är ägare av fordonet eller har rätt att nyttja detsamma, och som registrerats som sådan i ett fordonsregister enligt artikel 47,
22. *sökande*: en fysisk eller juridisk person som begär ett godkännande, oavsett om det rör sig om ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller annan person eller juridisk enhet, t.ex. tillverkaren, en ägare eller en fordonsinnehavare; vid tillämpning av artikel 15, avses med *sökande* en upphandlande enhet, en tillverkare eller deras behöriga ombud; vid tillämpning av artikel 19 avses med *sökande* en fysisk eller juridisk person som begär beslut om samtycke från byrån av de planerade tekniska lösningarna för projekt avseende markbaserad ERTMS-utrustning,
23. *långt framskridet projekt*: projekt vars planerings- eller uppbyggnadsfas är i ett sådant stadium att en ändring av de tekniska specifikationerna kan äventyra genomförbarheten hos projektet som det är planerat,
24. *harmoniserad standard*: en europeisk standard enligt definitionen i artikel 2.1 c i förordning (EU) nr 1025/2012,
25. *nationell säkerhetsmyndighet*: säkerhetsmyndighet enligt definitionen i artikel 3.7 i direktiv (EU) 2016/798,
26. *typ*: en fordonstyp som definierar de grundläggande konstruktionsegenskaperna för fordonet som omfattas av ett typ- eller konstruktionskontrollintyg som beskrivs i den relevanta kontrollmodulen,
27. *serie*: ett antal identiskt lika fordon av en typ,
28. *enhet som ansvarar för underhåll*: den enhet som har ansvar för underhållet enligt definitionen i artikel 3.20 i direktiv (EU) 2016/798,
29. *snabbspårsväg*: ett system för spårbinden transport i städer och/eller förorter, med en krocksäkerhet i kategori C-III eller C-IV (enligt EN 15227:2011) och nominella största konstruktionsvärden för drag- och tryckkrafter på 800 kN i kopplingsområdet; snabbspårsvägssystem kan ha ett eget körfält eller dela det med vägtrafik och utbyter vanligtvis inte fordon med långväga person- eller godstrafik,
30. *nationella regler*: alla bindande regler som har antagits i en medlemsstat, oavsett vilket organ som har utfärdat dem, och som innehåller andra järnvägssäkerhetsrelaterade eller tekniska krav än dem som anges i unionsregler eller internationella regler vilka i den medlemsstaten är tillämpliga på järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller tredje parter,
31. *projekterad drift*: normalt driftssätt och förutsebara nedsatta tillstånd (inbegripet slitage) inom det område och under de användningsvillkor som anges i det tekniska underlaget och i underhållsunderlaget,
32. *ett fordons område för användning*: ett eller flera järnvägsnät i en medlemsstat eller en grupp av medlemsstater där ett fordon är avsett att användas,
33. *godtagbart sätt att uppfylla kraven*: icke-bindande yttranden som utfärdas av byrån för att fastställa sätt att säkerställa överensstämmelse med de väsentliga kraven,
34. *godtagbart nationellt sätt att uppfylla kraven*: icke-bindande yttranden som utfärdas av medlemsstater för att fastställa sätt att säkerställa överensstämmelse med nationella regler,

35. *utsläppande på marknaden*: tillhandahållande för första gången på unionsmarknaden av en driftskompatibilitetskomponent, ett delsystem eller ett fordon som är klart för användning i projekterad drift,
36. *tillverkare*: fysisk eller juridisk person som tillverkar eller låter konstruera eller tillverka en produkt i form av driftskompatibilitetskomponenter, delsystem eller fordon och saluför den i eget namn eller under eget varumärke,
37. *behörigt ombud*: fysisk eller juridisk person som är etablerad inom unionen och som enligt skriftlig fullmakt från tillverkaren eller en upphandlande enhet har rätt att i tillverkarens eller den upphandlande enhetens ställe utföra särskilda uppgifter,
38. *teknisk specifikation*: ett dokument där det fastställs vilka tekniska krav som ska uppfyllas av en produkt, ett delsystem, en process eller en tjänst,
39. *ackreditering*: ackreditering enligt definitionen i artikel 2.10 i förordning (EG) nr 765/2008,
40. *nationellt ackrediteringsorgan*: ett nationellt ackrediteringsorgan enligt definitionen i artikel 2.11 i förordning (EG) nr 765/2008,
41. *bedömning av överensstämmelse*: en process där det visas huruvida specificerade krav avseende en produkt, en process, en tjänst, ett delsystem, en person eller ett organ har uppfyllts,
42. *organ för bedömning av överensstämmelse*: ett organ som anmälts som eller utsetts till ansvarigt organ för bedömning av överensstämmelse, inbegripet kalibrering, provning, certifiering och kontroll; ett organ för bedömning av överensstämmelse klassificeras som *anmält organ* efter det att en medlemsstat anmält det; ett organ för bedömning av överensstämmelse klassificeras som *utsett organ* efter det att en medlemsstat utsett det,
43. *person med funktionsnedsättning* och *person med nedsatt rörlighet*: en person som har en permanent eller tillfällig fysisk, psykisk, intellektuell eller sensorisk funktionsnedsättning som, i samspel med olika hinder, kan göra det svårt för den personen att fullt ut och effektivt använda transporter på samma villkor som andra passagerare, eller en person vars rörlighet vid användning av transporter är reducerad på grund av ålder,
44. *infrastrukturförvaltare*: en infrastrukturförvaltare enligt definitionen i artikel 3.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU ⁽¹⁾,
45. *järnvägsföretag*: ett järnvägsföretag enligt definitionen i artikel 3.1 i direktiv 2012/34/EU, samt andra offentliga eller privata företag vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- och/eller persontrafik på järnväg med krav på att företaget ska sörja för traktion (dragkraft); här innefattas även företag som endast tillhandahåller traktion.

Artikel 3

Väsentliga krav

1. Unionens järnvägssystem, delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna, inbegripet gränssnitten, ska uppfylla relevanta väsentliga krav.
2. De tekniska specifikationer som avses i artikel 60 i direktiv 2014/25/EU, som är nödvändiga för att komplettera de europeiska specifikationerna eller andra standarder som tillämpas inom unionen, får inte strida mot de väsentliga kraven.

KAPITEL II

TEKNISKA SPECIFIKATIONER FÖR DRIFTSKOMPATIBILITET (TSD)

Artikel 4

Innehåll i TSD:er

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

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

2. Fasta delsystem ska stämma överens med de TSD:er och nationella regler som är i kraft vid tidpunkten för ansökan om godkännande av ibruktagande i enlighet med detta direktiv och utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 f.

Fordon ska stämma överens med de TSD:er och nationella regler som är i kraft vid tidpunkten för ansökan om godkännande av utsläppande på marknaden i enlighet med detta direktiv och utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 f.

Fasta delsystem och fordon ska stämma överens under hela den tid de är i bruk.

3. Varje TSD ska, i den mån det är nödvändigt för att uppnå de mål för detta direktiv som avses i artikel 1,

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

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

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

d) fastställa vilka driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som ska vara föremål för europeiska specifikationer, inbegripet europeiska standarder, som krävs för att uppnå driftskompatibilitet hos unionens järnvägssystem,

e) för varje tänkbart fall ange vilka förfaranden som ska tillämpas vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning å ena sidan eller vid EG-kontroll av delsystem å andra sidan; dessa förfaranden ska grunda sig på de moduler som anges i kommissionens beslut 2010/713/EU (1),

f) ange strategin för tillämpningen av TSD:n; det är framför allt nödvändigt att ange de etapper som ska slutföras, med beaktande av de beräknade kostnaderna och fördelarna samt de förväntade konsekvenserna för de aktörer som påverkas, för en stegvis övergång från den nuvarande situationen till den slutliga situationen, då TSD:n ska utgöra gällande norm; om det är nödvändigt med en samordnad tillämpning av TSD:n, t.ex. längs en korridor eller mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, kan strategin inbegripa förslag om slutförande i etapper,

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

h) ange vilka bestämmelser som gäller för existerande delsystem och fordon, i synnerhet vid modernisering och ombyggnad och i sådana fall vilka förändringar som gör att det krävs en ansökan om ett nytt godkännande,

i) ange vilka parametrar hos fordonen och de fasta delsystemen som ska kontrolleras av järnvägsföretaget och de förfaranden som ska tillämpas för att kontrollera dessa parametrar efter utfärdandet av godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden och innan fordonet används för första gången, för att säkerställa kompatibiliteten mellan fordonen och de sträckor som de ska framföras på.

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

5. TSD:er ska på lämpligt sätt bevara kompatibiliteten i varje medlemsstats järnvägssystem. I detta syfte får specialfall anges för varje TSD, i fråga om både järnvägsnät och fordon, och särskilt för lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd och fordon som kommer från eller ska till tredjeländer. För varje specialfall ska i TSD:erna anges tillämpningsföreskrifter för de TSD-bestämmelser som avses i punkt 3 c–g.

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

6. Om vissa tekniska aspekter som hänför sig till väsentliga krav inte på ett uttryckligt sätt kan behandlas i en TSD, ska dessa aspekter tydligt anges i en bilaga till TSD som "öppna punkter".
7. TSD:er får inte hindra medlemsstaterna från att fatta beslut om användningen av infrastrukturerna för förflyttning av fordon som inte omfattas av TSD:erna.
8. När det är absolut nödvändigt för att uppfylla målen i detta direktiv, får en uttrycklig, klart igenkännlig hänvisning till europeiska eller internationella standarder eller specifikationer eller tekniska dokument som offentliggjorts av byrån göras i TSD:erna. I detta fall ska dessa standarder eller specifikationer (eller de relevanta delarna av dessa) eller tekniska dokument anses utgöra bilagor till den berörda TSD:n och blir då obligatoriska så snart denna TSD träder i kraft. Om sådana standarder eller specifikationer eller tekniska dokument saknas, får det, i väntan på att sådana utarbetas, göras hänvisningar till andra klart fastställda, normativa handlingar som är lätt tillgängliga och offentliga.

Artikel 5

Utarbetande, antagande och översyn av TSD:er

1. I syfte att fastställa de specifika målen för varje TSD, ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 beträffande i synnerhet och om så är lämpligt
 - a) TSD:ernas geografiska och tekniska tillämpningsområde,
 - b) tillämpliga väsentliga krav,
 - c) förteckningen över de regler och tekniska och funktionella villkor som ska harmoniseras på delsystems nivå och på nivån för gränssnitt mellan delsystemen och deras förväntade harmoniseringsnivå,
 - d) de järnvägsspecifika förfarandena för bedömning av driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse och lämplighet för användning
 - e) de järnvägsspecifika förfarandena för bedömning av EG-kontrollen av delsystemen,
 - f) de personalkategorier som deltar i driften och underhållet av de berörda delsystemen och de allmänna målen för fastställandet av minimikrav på yrkesmässiga kvalifikationer samt hälso- och säkerhetsvillkor för den berörda personalen,
 - g) eventuella andra nödvändiga faktorer som ska beaktas för att säkerställa driftskompatibilitet enligt artikel 1.1 och 1.2 inom unionens järnvägssystem, såsom anpassning av TSD:er till europeiska och internationella standarder eller specifikationer.

Kommissionen ska då den antar dessa delegerade akter motivera behovet av en ny eller väsentligt ändrad TSD, inbegripet dess konsekvenser för befintliga regler och tekniska specifikationer.

2. I syfte att säkerställa ett enhetligt genomförande av de delegerade akter som avses i punkt 1 ska kommissionen begära att byrån utarbetar TSD:er och ändringar av dessa och lämnar relevanta rekommendationer till kommissionen.

Ett förslag till TSD ska utarbetas i följande steg:

- a) Byrån ska fastställa grundparametrarna för TSD:n samt gränssnitten mot övriga delsystem och varje annat specialfall som kan vara nödvändigt.
- b) Byrån ska med utgångspunkt i de grundparametrar som avses i led a utarbeta ett förslag till TSD. Byrån ska i förekommande fall beakta tekniska framsteg, redan utfört standardiseringsarbete, befintliga arbetsgrupper och erkänd forskning.

3. Vid utarbetandet och översynen av varje TSD, inbegripet grundparametrarna, ska byrån ta hänsyn till de kostnader och den nytta som varje övervägd teknisk lösning kan beräknas medföra samt gränssnitten mellan dessa, så att de bästa lösningarna kan hittas och genomföras. I bedömningen ska den sannolika inverkan på alla inblandade operatörer och ekonomiska aktörer framgå och hänsyn tas till kraven i direktiv (EU) 2016/798. Medlemsstaterna ska medverka i bedömningen genom att om lämpligt tillhandahålla nödvändiga uppgifter.

4. Byrån ska utarbeta TSD:erna och ändringar av dessa, i enlighet med artiklarna 5 och 19 i förordning (EU) 2016/796 och därvid uppfylla kriterierna om öppenhet, samförstånd och insyn enligt bilaga II till förordning (EU) nr 1025/2012.

5. Den kommitté som avses i artikel 51 (nedan kallad *kommittén*) ska regelbundet informeras om arbetet med att utarbeta TSD:erna. Kommissionen får under arbetet, för att efterleva de delegerade akter som avses i punkt 1 i den här artikeln, ge uppdrag eller utfärda relevanta rekommendationer om utformningen av TSD:erna och om en kostnadsnyttoanalys. Kommissionen får särskilt begära att alternativa lösningar undersöks och att bedömningen av kostnader och fördelar för dessa alternativa lösningar förs in i den rapport som bifogas förslaget till TSD.

6. Om olika delsystem ska tas i bruk samtidigt av skäl som rör den tekniska kompatibiliteten ska de relevanta TSD:erna börja tillämpas på en och samma dag.

7. Vid utarbetandet, antagandet och översynen av TSD:erna ska byrån beakta användarnas synpunkter beträffande sådana egenskaper som direkt påverkar de förhållanden under vilka de använder delsystemen. Byrån ska i detta syfte samråda med sammanslutningar och organ som företräder användarna under utarbetande och översyn av TSD:er. Den ska till förslaget till TSD foga en rapport med resultatet av detta samråd.

8. I enlighet med artikel 7 i förordning (EU) 2016/796 ska kommissionen, biträdd av kommittén, utarbeta och regelbundet uppdatera förteckningen över de passagerarammanslutningar och organ med vilka samråd ska ske. Denna förteckning får ses över och uppdateras på begäran av en medlemsstat eller på kommissionens initiativ.

9. Vid utarbetandet och översynen av TSD:er ska byrån ta hänsyn till de synpunkter som arbetsmarknadens parter har beträffande de yrkesmässiga kvalifikationer och de villkor avseende hälsa och säkerhet under arbetet som avses i artikel 4.3 g. För detta ändamål ska byrån samråda med arbetsmarknadens parter innan rekommendationer om TSD:er och ändringar av dessa lämnas till kommissionen. Arbetsmarknadens parter ska höras i den branschvisa dialogkommitté som inrättats i enlighet med kommissionens beslut 98/500/EG⁽¹⁾. Arbetsmarknadens parter ska avge sitt yttrande inom tre månader efter samrådet.

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

11. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa TSD:er för att genomföra de särskilda mål som fastställts i de delegerade akter som avses i punkt 1. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3. De ska innehålla alla de delar som förtecknas i artikel 4.3 och uppfylla alla de krav som anges i artikel 4.4–4.6 och 4.8.

Artikel 6

Brister hos TSD:er

1. Om det efter antagandet av en TSD visar sig att den har en brist, ska den TSD:n ändras i enlighet med artikel 5.11. Om lämpligt ska kommissionen tillämpa detta förfarande utan dröjsmål. Sådana brister ska innefatta fall som skulle kunna leda till verksamhet som inte är säker inom en medlemsstat.

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

3. På begäran av kommissionen ska det yttrande som byrån avger enligt punkt 2 utgöra ett godtagbart sätt att uppfylla kraven och det får därför användas för bedömningen av projekt i avvaktan på att en reviderad TSD antas.

4. Vilken medlem som helst av det nätverk av representativa organ som avses i artikel 38.4 i förordning (EU) 2016/796 får uppmärksamma kommissionen på eventuella brister hos TSD:er.

⁽¹⁾ Kommissionens beslut 98/500/EG av den 20 maj 1998 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen mellan arbetsmarknadens parter på europeisk nivå (EGT L 225, 12.8.1998, s. 27).

Artikel 7

Fall där TSD:er inte behöver tillämpas

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

- a) När det gäller ett föreslaget nytt delsystem eller en del av detta, för modernisering eller ombyggnad av ett befintligt delsystem eller en del av detta eller för någon aspekt som nämns i artikel 1.1 som, den dag då den berörda TSD:n börjar tillämpas, befinner sig i ett långt framskridet utvecklingsstadium eller omfattas av ett avtal som håller på att genomföras.
- b) Om villkoren för att snabbt återupprätta järnvägsnätet efter en olycka eller en naturkatastrof, tekniskt eller ekonomiskt inte medger att man helt eller delvis tillämpar relevanta TSD:er; i detta fall ska möjligheten att inte tillämpa TSD:n vara begränsad till perioden före järnvägsnätets återupprättande.
- c) När det gäller föreslagen modernisering, utvidgning eller ombyggnad av ett befintligt delsystem eller en del av detta, om tillämpningen av den berörda TSD:n skulle hota projektets lönsamhet och/eller kompatibiliteten i järnvägssystemet i den berörda medlemsstaten, t.ex. med avseende på lastprofilen, spårvidden eller spåravståndet eller den elektriska spänningen.
- d) När det gäller fordon till eller från tredje land där spårvidden avviker från den spårvidd som används för unionens huvudjärnvägsnät.
- e) När det gäller ett föreslaget nytt delsystem eller en föreslagen modernisering eller ombyggnad av ett befintligt delsystem på den berörda medlemsstatens territorium, om järnvägsnätet i denna medlemsstat är isolerat eller avskilt från järnvägsnätet i resten av unionen av havet eller på grund av särskilda geografiska förhållanden.

2. I det fall som avses i punkt 1 a ska den berörda medlemsstaten inom ett år efter ikraftträdandet av varje TSD till kommissionen överlämna en förteckning över projekt som genomförs inom dess territorium och som enligt den berörda medlemsstatens uppfattning är långt framskridna.

3. I de fall som avses i punkt 1 a och b ska den berörda medlemsstaten till kommissionen överlämna sitt beslut att inte tillämpa en eller flera TSD:er eller delar av sådana.

4. I de fall som avses i punkt 1 a, c, d och e i denna artikel ska den berörda medlemsstaten till kommissionen lämna en begäran om att få frångå tillämpningen av TSD:erna eller delar av dem, åtföljd av ett underlag med motiveringen till begäran, där medlemsstaten också specificerar de alternativa bestämmelser som den avser att tillämpa i stället för TSD:erna. I det fall som avses i punkt 1 e i denna artikel ska kommissionen analysera begäran och utifrån underlagsuppgifternas fullständighet och samstämmighet besluta huruvida den ska beviljas. I de fall som avses i punkt 1 c och d i denna artikel ska kommissionen utifrån denna analys anta sitt beslut i form av genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3.

I de fall som avses i artikel 21.6 tredje stycket ska den sökande lämna underlaget till byrån. Byrån ska överlägga med de berörda säkerhetsmyndigheterna och avge sitt slutgiltiga yttrande till kommissionen.

5. Kommissionen ska genom en genomförandeakt fastställa vilka uppgifter som ska ingå i det underlag som avses i punkt 4, det erforderliga formatet för underlaget och den form som ska användas för översändning av detta underlag. Denna genomförandeakt ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3.

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

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

8. Medlemsstaterna ska informeras om resultaten av dessa analyser och om resultaten av det förfarande som avses i punkt 4.

KAPITEL III

DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER

Artikel 8

Villkor för utsläppande av driftskompatibilitetskomponenter på marknaden

1. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att driftskompatibilitetskomponenterna
 - a) endast släpps ut på marknaden om de medger att driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem uppnås och de uppfyller de väsentliga kraven,

b) används inom avsett område för användning och på avsett sätt samt installeras och underhålls korrekt.

Denna punkt utgör inte något hinder för att komponenterna släpps ut på marknaden för andra tillämpningar.

2. Medlemsstaterna får inte, på sitt territorium och på grundval av detta direktiv, förbjuda, begränsa eller förhindra att driftskompatibilitetskomponenter släpps ut på marknaden för användning i unionens järnvägssystem om dessa komponenter uppfyller detta direktiv. De får i synnerhet inte kräva sådana kontroller som redan har utförts inom ramen för det förfarande för EG-försäkringen om överensstämmelse eller lämplighet för användning som föreskrivs i artikel 10.

Artikel 9

Överensstämmelse eller lämplighet för användning

1. Medlemsstaterna och byrån ska anse att en driftskompatibilitetskomponent överensstämmer med de väsentliga kraven om den uppfyller villkoren i motsvarande TSD eller de europeiska specifikationer som utarbetats för att uppfylla de villkoren. EG-försäkringen om överensstämmelse eller lämplighet för användning ska visa att driftskompatibilitetskomponenterna har underkastats de förfaranden för bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning som anges i motsvarande TSD.

2. När TSD:n så kräver ska EG-försäkringen åtföljas av

a) ett intyg som utfärdats av ett eller flera anmälda organ om att en driftskompatibilitetskomponent i sig överensstämmer med de tekniska specifikationerna,

b) ett intyg som utfärdats av ett eller flera anmälda organ om att en driftskompatibilitetskomponent är lämplig för användning i järnvägssammanhang, särskilt när det handlar om funktionella krav.

3. EG-försäkringen ska dateras och undertecknas av tillverkaren eller dennes behöriga ombud.

4. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa mallen för EG-försäkringen om överensstämmelse eller lämplighet för användning för driftskompatibilitetskomponenter och förteckningen över följedokument. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3.

5. Reservdelar till delsystem som redan är i bruk när motsvarande TSD träder i kraft får installeras i dessa delsystem utan att de omfattas av punkt 1.

6. I TSD:erna får det föreskrivas en övergångsperiod för järnvägsprodukter som identifieras av dessa TSD:er som driftskompatibilitetskomponenter som redan har släppts ut på marknaden när TSD:erna träder i kraft. Sådana komponenter ska överensstämma med artikel 8.1.

Artikel 10

Förfarande för EG-försäkringen om överensstämmelse eller lämplighet för användning

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

2. När en motsvarande TSD så kräver ska bedömningen av en driftskompatibilitetskomponents överensstämmelse eller lämplighet för användning göras av det anmälda organ hos vilket tillverkaren eller dennes behöriga ombud har ansökt om bedömning.
3. Om en driftskompatibilitetskomponent omfattas av andra unionsrättsakter som behandlar andra frågor ska det framgå av EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning att komponenten också uppfyller kraven i dessa andra rättsakter.
4. Om varken tillverkaren eller dennes behöriga ombud har uppfyllt de skyldigheter som fastställs i punkterna 1 och 3, ska dessa skyldigheter åligga varje person som släpper ut driftskompatibilitetskomponenten på marknaden. Med avseende på tillämpningen av detta direktiv åligger samma skyldighet den som monterar driftskompatibilitetskomponenter eller delar av driftskompatibilitetskomponenter av olika ursprung eller tillverkar driftskompatibilitetskomponenter för eget bruk.
5. Om en medlemsstat konstaterar att en EG-försäkran har utfärdats på ett otillbörligt sätt ska den se till att driftskompatibilitetskomponenten inte släpps ut på marknaden. I sådana fall ska tillverkaren eller dennes behöriga ombud vara skyldig att bringa driftskompatibilitetskomponenten i överensstämmelse på de villkor som medlemsstaten fastställer.

Artikel 11

Driftskompatibilitetskomponenters icke-överensstämmelse med väsentliga krav

1. Om en medlemsstat konstaterar att en driftskompatibilitetskomponent som är försedd med EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning och som släppts ut på marknaden och används på avsett sätt troligen inte uppfyller de väsentliga kraven, ska medlemsstaten vidta alla nödvändiga åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess användning, dra tillbaka den från marknaden eller återkalla den. Medlemsstaten ska genast underrätta kommissionen, byrån och övriga medlemsstater 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. Byrån ska, på uppdrag av kommissionen, utan dröjsmål och i alla händelser inom 20 dagar från det att byrån har fått uppdraget, inleda processen med samråd med de berörda parterna. Om byrån efter samrådet konstaterar att åtgärden inte är motiverad ska den genast underrätta kommissionen, den medlemsstat som har tagit initiativet, övriga medlemsstater och tillverkaren eller dennes behöriga ombud om detta. Om byrån konstaterar att åtgärden är motiverad, ska den genast underrätta medlemsstaterna om detta.
3. Om det beslut som avses i punkt 1 är följden av att de europeiska specifikationerna är otillräckliga ska medlemsstaterna, kommissionen eller byrån, beroende på vad som är lämpligt, vidta en eller flera av följande åtgärder:
 - a) Helt eller delvis återkalla den berörda specifikationen från de publikationer där den är införd.
 - b) Om specifikationen i fråga är en harmoniserad standard, begränsa eller dra tillbaka standarden i enlighet med artikel 11 i förordning (EU) nr 1025/2012.
 - c) Se över TSD:n i enlighet med artikel 6.
4. Om det visar sig att en driftskompatibilitetskomponent försedd med en EG-försäkran om överensstämmelse inte överensstämmer med de väsentliga kraven, ska den behöriga medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder mot den enhet som utfärdat försäkran samt underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

KAPITEL IV

DELSYSTEM

Artikel 12

Fri rörlighet för delsystem

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

- a) inom ramen för förfarandet för EG-kontrollförklaring, eller
- b) i andra medlemsstater, före eller efter detta direktivs ikraftträdande, i syfte att kontrollera efterlevnaden av identiska krav under identiska driftsförhållanden.

Artikel 13

Överensstämmelse med TSD:er och nationella regler

1. Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska anse att de strukturella delsystem som ingår i unionens järnvägssystem överensstämmer med de väsentliga kraven, om de, beroende på vad som är lämpligt, är försedda med en EG-kontrollförklaring som i enlighet med artikel 15 kontrollerats på grundval av TSD:er, eller den kontrollförklaring som upprättats på grundval av nationella regler i enlighet med artikel 15.8, eller båda två.

2. Nationella regler som tillämpas för att tillgodose de väsentliga kraven och, i tillämpliga fall, godtagbara nationella sätt att uppfylla kraven ska vara tillämpliga i följande fall:

- a) Om TSD:erna inte omfattar eller inte fullt ut omfattar vissa aspekter som motsvarar de väsentliga kraven, inbegripet sådana öppna punkter som avses i artikel 4.6.
- b) Om det enligt artikel 7 har anmälts att en eller flera TSD:er, eller delar av dem, inte tillämpas.
- c) Om ett specialfall kräver tillämpning av tekniska föreskrifter som inte omfattas av relevant TSD.
- d) Om nationella regler används för att specificera befintliga system, begränsat till syftet att bedöma fordonets tekniska kompatibilitet med järnvägsnätet.
- e) För järnvägsnät och fordon som inte omfattas av TSD:er.
- f) Som en brådslande och tillfällig preventiv åtgärd, i synnerhet efter en olycka.

Artikel 14

Anmälan av nationella regler

1. Medlemsstaterna ska till kommissionen och byrån anmäla de befintliga nationella regler som avses i artikel 13.2 i följande fall:

- a) Om de nationella reglerna inte har anmälts senast den 15 juni 2016. I sådana fall ska anmälan göras senast den 16 december 2016.
- b) Vid varje ändring av reglerna.
- c) När en ny begäran om att få frångå tillämpningen av TSD:n har lämnats in i enlighet med artikel 7.
- d) Om nationella regler har blivit överflödiga efter offentliggörandet eller översynen av berörd TSD.

2. Medlemsstaterna ska överlämna den fullständiga texten till de nationella regler som avses i punkt 1 via det därför avsedda it-systemet i enlighet med artikel 27 i förordning (EU) 2016/796.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att de nationella regler som avses i punkt 1, inbegripet sådana som omfattar gränssnitten mellan fordon och nät, är lättillgängliga och offentliga samt formulerade på ett sätt som alla berörda parter kan förstå. Medlemsstaterna kan ombes att tillhandahålla ytterligare information om dessa nationella regler.

4. Medlemsstaterna får fastställa nya nationella regler endast i följande fall:
 - a) Om en TSD inte fullt ut uppfyller de väsentliga kraven.
 - b) Som en brådskande preventiv åtgärd, i synnerhet efter en olycka.
 5. Medlemsstaterna ska, via det därför avsedda it-systemet i enlighet med artikel 27 i förordning (EU) 2016/796, lämna in utkast till nya nationella regler till byrån och kommissionen för övervägande före det planerade införandet av den föreslagna nya bestämmelsen i det nationella rättssystemet, i god tid och inom de tidsfrister som avses i artikel 25.1 i förordning (EU) 2016/796 och tillhandahålla en motivering för införandet av den nya bestämmelsen. Medlemsstaterna ska se till att utkastet är tillräckligt detaljerat för att byrån ska kunna göra sin granskning i enlighet med artikel 25.2 i förordning (EU) 2016/796.
 6. När medlemsstaterna antar en ny nationell regel ska de anmäla den till byrån och kommissionen via det därför avsedda it-systemet i enlighet med artikel 27 i förordning (EU) 2016/796.
 7. Vid brådskande preventiva åtgärder får medlemsstaterna anta och omedelbart börja tillämpa en ny nationell regel. Denna regel ska anmälas i enlighet med artikel 27.2 i förordning (EU) 2016/796 och med förbehåll för byråns bedömning i enlighet med artikel 26.1, 26.2 och 26.5 i den förordningen.
 8. När medlemsstaterna anmäler en nationell regel som avses i punkt 1 eller ny nationell regel ska de motivera varför regeln behövs för att ett väsentligt krav som inte redan omfattas av den relevanta TSD:n ska uppfyllas.
 9. Utkast till nationella regler och nationella regler som avses i punkt 1 ska granskas av byrån i enlighet med de förfaranden som anges i artiklarna 25 och 26 i förordning (EU) 2016/796.
 10. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa klassificeringen av de anmälda nationella reglerna i olika grupper i syfte att underlätta korsacceptans i olika medlemsstater och utsläppandet av fordon på marknaden, inbegripet kompatibilitet mellan fast och mobil utrustning. Dessa genomförandeakter ska utgå från byråns framsteg inom korsacceptansområdet och antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3.
- Byrån ska i enlighet med de genomförandeakter som avses i första stycket klassificera de nationella regler som anmäls i enlighet med denna artikel.
11. Medlemsstaterna får besluta att inte anmäla regler och begränsningar av strikt lokal karaktär. Medlemsstaterna ska i sådana fall nämna dessa regler och begränsningar i de register över infrastruktur som avses i artikel 49.
 12. Nationella regler som anmäls enligt denna artikel omfattas inte av det anmälningsförfarande som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 ⁽¹⁾.
 13. Nationella regler som inte har anmälts i enlighet med denna artikel ska inte vara tillämpliga vid tillämpning av detta direktiv.

Artikel 15

Förfarande för utfärdande av EG-kontrollförklaring

1. Vid utfärdandet av den EG-kontrollförklaring som krävs för utsläppande på marknaden och ibruktagande i enlighet med kapitel V ska sökanden anmoda det eller de organ för bedömning av överensstämmelse som den sökande har utsett för ändamålet att handlägga det förfarandet för EG-kontroll som anges i bilaga IV.
2. EG-kontrollförklaringen för ett delsystem ska upprättas av sökanden. Sökanden ska förklara sig vara fullt ansvarig för att det berörda delsystemet har varit föremål för relevanta kontrollförfaranden samt uppfyller kraven i relevant unionsrätt och i eventuella relevanta nationella regler. EG-kontrollförklaringen och följedokumentet ska vara daterade och undertecknade av sökanden.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EUT L 241, 17.9.2015, s. 1).

3. Uppdraget för det anmälda organ som har utsetts att utföra en EG-kontroll av ett delsystem ska börja i konstruktionsskedet och sedan pågå under hela uppbyggnadstiden fram till överlämnandet innan delsystemet släpps ut på marknaden eller tas i bruk. I uppdraget ska det i enlighet med tillämplig TSD också ingå att kontrollera det berörda delsystemets gränssnitt i förhållande till det system i vilket det ska integreras.

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

5. Vid modernisering eller ombyggnad av ett delsystem som leder till en ändring av det tekniska underlaget och som inverkar på redan genomförda kontrollförfarandens giltighet, ska sökanden bedöma huruvida en ny EG-kontrollförklaring behövs.

6. Det anmälda organet får utfärda mellanliggande kontrollintyg för att täcka vissa stadier i kontrollförfarandet eller vissa delar av delsystemet.

7. Om relevanta TSD:er så tillåter, får det anmälda organet utfärda kontrollintyg för ett eller flera delsystem eller vissa delar av delsystemet.

8. Medlemsstaterna ska utse de organ som ansvarar för utförandet av kontrollförfarandet enligt nationella regler. I detta avseende ska utsedda organ ansvara för de arbetsuppgifter detta inbegriper. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 30 får en medlemsstat utnämna ett anmält organ till utsett organ, varvid hela processen får genomföras av ett enda organ för bedömning av överensstämmelse.

9. Kommissionen får genom genomförandeakter ange följande:

- a) Närmare uppgifter om förfarandena för EG-kontroll av delsystem, inbegripet kontrollförfarandet vid nationella regler och de dokument som sökanden ska lämna in enligt detta förfarande.
- b) Mallarna för EG-kontrollförklaringen samt, vid ändring av ett delsystem eller vid kompletterande kontroller, det mellanliggande kontrollintyget och mallarna för dokument i det tekniska underlag som ska åtfölja förklaringarna liksom mallarna för kontrollintyget.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3.

Artikel 16

Delsystems icke-överensstämmelse med väsentliga krav

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

2. En medlemsstat som gör en sådan begäran ska omedelbart informera kommissionen om de kompletterande kontroller som har begärts och redovisa skälen för dem. Kommissionen ska samråda med berörda parter.

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

- a) Icke-överensstämmelse med de väsentliga kraven eller en TSD, eller felaktig tillämpning av en TSD, varvid kommissionen omedelbart ska underrätta den medlemsstat där den som otillbörligen har utfärdat EG-kontrollförklaringen är etablerad och begära att medlemsstaten vidtar erforderliga åtgärder.
- b) En brist i en TSD, varvid det förfarande för ändring av TSD:n som avses i artikel 6 ska tillämpas.

Artikel 17

Presumtion om överensstämmelse

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

KAPITEL V

UTSLÄPPANDE PÅ MARKNADEN OCH IBRUKTAGANDE

Artikel 18

Godkännande för ibruktagande av fasta installationer

1. Delsystemen Markbaserad trafikstyrning och signalering, Energi och Infrastruktur ska tas i bruk endast om de har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att de väsentliga kraven uppfylls, och om relevant godkännande har erhållits i enlighet med punkterna 3 och 4.
2. Varje nationell säkerhetsmyndighet ska godkänna ibruktagande av de delsystem avseende Energi, Infrastruktur och Markbaserad trafikstyrning och signalering som är belägna eller används på dess medlemsstats territorium.
3. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska tillhandahålla detaljerad vägledning om hur de godkännanden som avses i denna artikel kan erhållas. Vägledning om hur en ansökan ska göras med en beskrivning och förklaring av kraven för dessa godkännanden samt en förteckning över erforderliga handlingar ska tillhandahållas sökande avgiftsfritt. Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta om spridningen av sådan information.
4. Sökanden ska lämna in en begäran om godkännande för ibruktagande av fasta installationer till den nationella säkerhetsmyndigheten. Ansökan ska åtföljas av ett underlag med handlingar som styrker
 - a) de kontrollförklaringar som avses i artikel 15,
 - b) att delsystemen är tekniskt kompatibla med det system som de integreras i, vilket ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er, nationella regler och register,
 - c) att integrationen av delsystemen är säker, vilket ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er, nationella regler och de gemensamma säkerhetsmetoder som anges i artikel 6 i direktiv (EU) 2016/798.
 - d) att byrån, när det gäller delsystem för markbaserad trafikstyrning och signalering som inbegriper ETCS- och/eller GSM-R-utrustning, har godkänt ansökan i enlighet med artikel 19 i detta direktiv och – om utkastet till kravspecifikationer eller beskrivningen av de planerade tekniska lösningarna ändras efter godkännandet – att de överensstämmer med resultaten av det förfarande som avses i artikel 30.2 i förordning (EU) 2016/796.
5. Inom en månad efter det att den nationella säkerhetsmyndigheten har mottagit sökandens begäran ska den underrätta sökanden om att underlaget är fullständigt eller begära in kompletterande upplysningar i ärendet och fastställa en rimlig tidsfrist för inlämnande av dessa.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska kontrollera huruvida underlaget är fullständigt, relevant och sammanhängande och, när det gäller markbaserad ERTMS-utrustning, om det överensstämmer med det beslut om godkännande som byrån utfärdat i enlighet med artikel 19 i detta direktiv och, i förekommande fall, överensstämmer med resultaten av det förfarande som avses i artikel 30.2 i förordning (EU) 2016/796. Efter kontrollen ska den nationella säkerhetsmyndigheten utfärda godkännandet för ibruktagande av fasta installationer eller underrätta sökanden om att denne fått avslag inom en förutbestämd, rimlig tid och i alla händelser inom fyra månader från mottagandet av all relevant information.

6. Vid modernisering eller ombyggnad av befintliga delsystem ska sökanden skicka ett underlag som beskriver projektet till den nationella säkerhetsmyndigheten. Inom en månad efter det att den nationella säkerhetsmyndigheten har mottagit sökandens begäran ska den underrätta sökanden om att underlaget är fullständigt eller begära in kompletterande upplysningar i ärendet och fastställa en rimlig tidsfrist för inlämnande av dessa. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska, i nära samarbete med byrån om det är fråga om markbaserade ERTMS-projekt, granska underlaget och besluta huruvida det behövs ett nytt godkännande för ibruktagande, på grundval av följande kriterier:
 - a) Den övergripande säkerhetsnivån för det berörda delsystemet kan påverkas negativt av de planerade arbetena.
 - b) Det krävs i relevanta TSD:er.

- c) Det krävs i de genomförandeplaner som upprättats av medlemsstaterna.
- d) Det har gjorts ändringar av värdena för de parametrar utifrån vilka godkännandet redan beviljats.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska fatta sitt beslut inom en förutbestämd, rimlig tid och i alla händelser inom fyra månader från mottagandet av all relevant information.

7. Beslut om avslag på en begäran om godkännande för ibruktagande av fasta installationer ska vederbörligen motiveras av den nationella säkerhetsmyndigheten. Den sökande får inom en månad efter att denne mottagit avslaget lämna in en begäran om att den nationella säkerhetsmyndigheten ska ompröva sitt beslut. Begäran ska åtföljas av en motivering. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska ha två månader på sig, räknat från dagen för mottagande av begäran om omprövning, att fastställa eller återkalla sitt beslut. Om avslaget från en nationell säkerhetsmyndighet bekräftas, får den sökande lämna in ett överklagande mot beslutet till överklagandeinstansen i artikel 18.3 i direktiv (EU) 2016/798.

Artikel 19

Ett harmoniserat genomförande av ERTMS i unionen

1. När det gäller delsystem för markbaserad trafikstyrning och signalering som inbegriper ETCS- och/eller GSM-R-utrustning ska byrån säkerställa ett harmoniserat införande av ERTMS i unionen.
2. För att ett harmoniserat införande av ERTMS och driftskompatibilitet på unionsnivå ska säkerställas ska byrån – innan någon inbjudan att lämna anbud avseende markbaserad ERTMS-utrustning utfärdas – kontrollera att de planerade tekniska lösningarna fullständigt överensstämmer med relevanta TSD:er och därmed är fullständigt driftskompatibla.
3. Sökanden ska lämna in en begäran om byråns godkännande. En ansökan som gäller enskilda ERTMS-projekt eller en kombination av projekt, en linje, en grupp av linjer eller ett järnvägsnät ska åtföljas av ett underlag som innehåller
 - a) utkastet till kravspecifikationer eller beskrivningen av de planerade tekniska lösningarna,
 - b) dokumentation som styrker nödvändiga villkor för delsystemets tekniska och driftsmässiga kompatibilitet med de fordon som är avsedda att användas i det relevanta järnvägsnätet,
 - c) dokumentation som styrker att de planerade tekniska lösningarna överensstämmer med relevanta TSD:er,
 - d) andra relevanta handlingar, såsom yttranden från nationella säkerhetsmyndigheter, kontrollförklaringar eller intyg om överensstämmelse.

Denna ansökan och information om alla ansökningar, de olika etapperna i och resultaten av de relevanta förfarandena och, i förekommande fall, begäranden och beslut från överklagandenämnden, ska lämnas in via den one-stop-shop som avses i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796.

Den nationella säkerhetsmyndigheten får utfärda ett yttrande om begäran om godkännande, antingen till sökanden innan begäran inlämnas eller till byrån efter inlämnandet.

4. Byrån ska, inom en månad från mottagandet av sökandens begäran, underrätta sökanden om att underlaget är fullständigt eller begära in kompletterande upplysningar i ärendet och fastställa en rimlig tidsfrist för detta.

Byrån ska godkänna begäran eller underrätta sökanden om eventuella brister inom en förutbestämd, rimlig tid och i alla händelser inom två månader från mottagandet av all relevant information. Byrån ska grunda sitt yttrande på sökandens underlag och på eventuella yttranden från de nationella säkerhetsmyndigheterna.

Om sökanden håller med om de brister som byrån påpekat ska sökanden åtgärda konstruktionen och skicka en ny begäran om godkännande till byrån.

Om sökanden inte håller med om de brister som byrån påpekat ska det förfarande som avses i punkt 5 tillämpas.

I sådana fall som avses i artikel 7.1 a ska sökanden inte begära någon ny bedömning.

5. Om byrån ger avslag på begäran ska den vederbörligen motivera detta. Sökanden får inom en månad efter att ha mottagit avslaget lämna in en motiverad begäran om att byrån omprövar sitt beslut. Byrån ska inom två månader efter mottagandet av begäran om omprövning bekräfta eller återkalla sitt beslut. Om byrån bekräftar sitt ursprungliga beslut får sökanden överklaga ärendet inför den överklagandenämnd som inrättats i enlighet med artikel 55 i förordning (EU) 2016/796.

6. Om utkastet till kravspecifikationer eller beskrivningen av de planerade tekniska lösningarna ändras efter godkännandet ska sökanden utan otillbörligt dröjsmål underrätta byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten om detta via den one-stop-shop som avses i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796. I detta fall ska artikel 30.2 i den förordningen gälla.

Artikel 20

Utsläppande av mobila delsystem på marknaden

1. Mobila delsystem får släppas ut på marknaden av sökanden endast om de har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att de väsentliga kraven uppfylls.
2. I synnerhet ska sökanden säkerställa att den tillämpliga kontrollförklaringen har tillhandahållits.

Artikel 21

Godkännande av fordon för utsläppande på marknaden

1. Den sökande får inte släppa ut ett fordon på marknaden utan att först ha erhållit det godkännande för utsläppande av fordon på marknaden som utfärdas av byrån i enlighet med punkterna 5–7 eller av den nationella säkerhetsmyndigheten i enlighet med punkt 8.
2. Den sökande ska i sin ansökan om godkännande för utsläppande av fordon på marknaden ange fordonets område för användning. Ansökan ska innefatta handlingar som styrker att den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och järnvägsnätet i området för användning har kontrollerats.
3. Ansökan om godkännande för utsläppande av fordon på marknaden ska åtföljas av ett underlag om fordonet eller fordonstypen, inbegripet handlingar som styrker
 - a) utsläppandet på marknaden av de mobila delsystem som fordonet består av i enlighet med artikel 20, på grundval av EG-kontrollförklaringen,
 - b) den tekniska kompatibiliteten hos de delsystem i fordonet som avses i led a, vilken ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er och i tillämpliga fall nationella regler,
 - c) att integrationen i fordonet av de delsystem som avses i led a är säker, vilket ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er och i tillämpliga fall nationella regler och de gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6 i direktiv (EU) 2016/798,
 - d) fordonets tekniska kompatibilitet med järnvägsnätet i det område för användning som avses i punkt 2, vilken ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er och i tillämpliga fall nationella regler, register över infrastruktur och den gemensamma säkerhetsmetod för riskbedömning som avses i artikel 6 i direktiv (EU) 2016/798.

Denna ansökan och information om alla ansökningar, de olika etapperna i och resultaten av de relevanta förfarandena och, i förekommande fall, begäranden och beslut från överklagandenämnden, ska lämnas in via den one-stop-shop som avses i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796.

När prov är nödvändiga för att erhålla dokumentation som styrker den tekniska kompatibilitet som avses i första stycket b och d, får de inblandade nationella säkerhetsmyndigheterna utfärda tillfälliga godkännanden till den sökande för användning av fordonet för praktiska kontroller på järnvägsnätet. Infrastrukturförvaltaren ska i samråd med sökanden på alla sätt anstränga sig för att se till att eventuella prov kan äga rum inom tre månader efter mottagandet av sökandens begäran. I förekommande fall ska den nationella säkerhetsmyndigheten vidta åtgärder för att säkerställa att proven kan genomföras.

4. Byrån eller, när det gäller punkt 8, den nationella säkerhetsmyndigheten ska utfärda godkännanden för utsläppande av fordon på marknaden eller underrätta sökanden om avslaget inom en förutbestämd, rimlig tid och i alla händelser inom fyra månader från mottagandet av all relevant information från sökanden. Byrån eller, när det gäller punkt 8, den nationella säkerhetsmyndigheten ska tillämpa de praktiska arrangemang för godkännandeförfarandet som ska fastställas i en genomförandeakt, enligt punkt 9. Dessa godkännanden ska göra det möjligt att släppa ut fordon på unionsmarknaden.

5. Byrån ska utfärda godkännanden för utsläppande på marknaden av fordon med område för användning inom en eller flera medlemsstater. För utfärdandet av sådana godkännanden ska byrån göra följande:

- a) Göra en bedömning av det underlag som anges i punkt 3 första stycket b, c och d för att kontrollera huruvida underlaget är fullständigt, relevant och sammanhängande i förhållande till relevanta TSD:er.
- b) Hänskjuta sökandens underlag till de nationella säkerhetsmyndigheter som berörs av det avsedda området för användning för bedömning av underlaget, för kontroll av huruvida det är fullständigt, relevant och sammanhängande i förhållande till punkt 3 första stycket d och till de aspekter som anges i punkt 3 första stycket a, b och c i förhållande till relevanta nationella regler.

Som en del av bedömningarna enligt leden a och b får byrån eller de nationella säkerhetsmyndigheterna vid berättigade tvivel begära att prov ska utföras på järnvägsnätet. För att underlätta dessa prov får de inblandade nationella säkerhetsmyndigheterna utfärda tillfälliga godkännanden till sökanden för användning av fordonet för prov på järnvägsnätet. Infrastrukturförvaltaren ska på alla sätt anstränga sig för att se till att eventuella prov kan äga rum inom tre månader efter byråns eller den nationella säkerhetsmyndighetens begäran.

6. Inom en månad efter det att byrån har mottagit sökandens begäran ska den underrätta sökanden om att underlaget är fullständigt eller begära in kompletterande upplysningar i ärendet och fastställa en rimlig tidsfrist för inlämnande av dessa. När det gäller huruvida det underlaget är fullständigt, relevant och sammanhängande får byrån också bedöma de aspekter som anges i punkt 3 d.

Byrån ska helt och fullt beakta bedömningarna inom ramen för punkt 5 innan den fattar sitt beslut om utfärdande av godkännande för utsläppande av fordon på marknaden. Byrån ska utfärda godkännandet för utsläppande på marknaden eller underrätta sökanden om att denne fått avslag inom en förutbestämd, rimlig tid och i alla händelser inom fyra månader från mottagandet av all relevant information.

I sådana fall där en eller flera TSD:er helt eller delvis inte behöver tillämpas enligt artikel 7 får byrån inte utfärda fordonsgodkännandet utan att först ha tillämpat det förfarande som anges i den artikeln.

Byrån ska ta fullt ansvar för de godkännanden som den utfärdar.

7. När byrån har en annan mening om en negativ bedömning som gjorts av en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med punkt 5 b, ska den underrätta myndigheten eller myndigheterna i fråga, med en motivering till meningsskiljaktigheten. Byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta i syfte att enas om en bedömning som båda parter kan godta. I de fall där byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna beslutar att det är nödvändigt ska denna process också inbegripa sökanden. Om man inte inom en månad efter det att byrån underrättade den nationella säkerhetsmyndigheten om sin skiljaktiga mening kan enas om en bedömning som båda parter kan godta, ska byrån fatta sitt slutgiltiga beslut, om inte den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna för medling har hänskjutit ärendet till den överklagandenämnd som har inrättats enligt artikel 55 i förordning (EU) 2016/796. Överklagandenämnden ska inom en månad efter begäran från den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna besluta huruvida byråns förslag till beslut ska bekräftas.

När överklagandenämnden instämmer med byrån, ska byrån fatta beslut utan dröjsmål.

När överklagandenämnden instämmer i den nationella säkerhetsmyndighetens negativa bedömning, ska byrån utfärda ett godkännande med ett område för användning som inte omfattar de delar av järnvägsnätet som fick en negativ bedömning.

När byrån har en annan mening om en positiv bedömning från en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med punkt 5 b, ska den underrätta myndigheten eller myndigheterna i fråga, med en motivering till meningskiljaktigheten. Byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta i syfte att enas om en bedömning som båda parter kan godta. I de fall där byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna beslutar att det är nödvändigt ska denna process också inbegripa sökanden. Om man inte inom en månad efter att byrån underrättade den nationella säkerhetsmyndigheten om sin skiljaktiga mening kan enas om en bedömning som båda parter kan godta, ska byrån fatta sitt slutgiltiga beslut.

8. Om området för användning är begränsat till ett eller flera järnvägsnät inom en enda medlemsstat, får den nationella säkerhetsmyndigheten i medlemsstaten på eget ansvar och på sökandens begäran utfärda godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden. För utfärdandet av sådana godkännanden ska den nationella säkerhetsmyndigheten bedöma underlaget i förhållande till de aspekter som anges i punkt 3 och i enlighet med de förfaranden som ska fastställas i den genomförandeakt som antas enligt punkt 9. Inom en månad efter det att den nationella säkerhetsmyndigheten har mottagit sökandens ansökan ska den underrätta sökanden om att underlaget är fullständigt eller begära in kompletterande upplysningar i ärendet. Godkännandet ska också vara giltigt utan utvidgning av området för användning för fordon som trafikerar stationer i angränsande medlemsstater med liknande egenskaper hos järnvägsnätet, när stationerna är belägna nära gränsen, efter samråd med de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna. Detta samråd får genomföras i varje enskilt fall eller fastställas i ett gränsöverskridande avtal mellan nationella säkerhetsmyndigheter.

Om området för användning är begränsat till en medlemsstats territorium, får den nationella säkerhetsmyndigheten, när en eller flera TSD:er eller delar av dem inte tillämpas enligt artikel 7, inte utfärda fordonsgodkännandet utan att det förfarande som anges i den artikeln först har tillämpats.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska ta fullt ansvar för de godkännanden som den utfärdar.

9. Kommissionen ska senast den 16 juni 2018 genom genomförandeakter anta praktiska arrangemang som fastställer

- a) hur kraven för godkännande för utsläppande av fordon på marknaden och för typgodkännande för fordon enligt denna artikel ska fullgöras av sökanden samt en förteckning över erforderliga handlingar,
- b) detaljerna för godkännandeprocessen, t.ex. etapperna i processen och tidsschemat för varje etapp i processen,
- c) hur kraven i denna artikel ska fullgöras av byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten under de olika etapperna av ansöknings- och godkännandeprocessen, däribland vid bedömningen av sökandenas underlag.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3. Hänsyn ska där tas till erfarenheterna från utarbetandet av de samarbetsavtal som avses i punkt 14 i den här artikeln.

10. I godkännandena för utsläppande av fordon på marknaden ska följande anges:

- a) Området eller områdena för användning.
- b) Värdena för de parametrar som anges i TSD:erna och i tillämpliga fall, i nationella regler för kontrollen av den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och området för användning.
- c) Fordonets överensstämmelse med relevanta TSD:er och uppsättningar av nationella regler som är relaterade till de parametrar som avses i led b.
- d) Villkor för användningen av fordonet samt andra restriktioner.

11. Varje beslut om avslag av godkännande för utsläppande av fordon på marknaden eller om att en del av nätet inte ska omfattas i enlighet med den negativa bedömning som avses i punkt 7 ska vara vederbörligen motiverat. Den sökande får inom en månad efter att ha mottagit avslaget begära att byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten, beroende på vad som är tillämpligt, omprövar beslutet. Byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten ska ha två månader från och med dagen för mottagande av begäran om omprövning för att fastställa eller återkalla sitt beslut.

Om avslaget från byrån bekräftas, får sökanden överklaga ärendet till den överklagandenämnd som har inrättats enligt artikel 55 i förordning (EU) 2016/796.

Om avslaget från en nationell säkerhetsmyndighet bekräftas, får den sökande lämna in ett överklagande mot beslutet till en överklagandeinstans i enlighet med nationell rätt. Medlemsstaterna får för detta överklagandeförfarande utse det regleringsorgan som avses i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU. I det fallet ska artikel 18.3 i direktiv (EU) 2016/798 gälla.

12. Vid modernisering eller ombyggnad av befintliga fordon som redan har ett godkännande för utsläppande av fordon på marknaden ska ett nytt godkännande för utsläppande av fordon på marknaden krävas, om

- a) det har gjorts någon ändring av värdena för de parametrar som avses i punkt 10 b, som ligger utanför området för godtagbara parametrar i enlighet med vad som fastställs i TSD:er,
- b) den övergripande säkerhetsnivån för det berörda fordonet kan påverkas negativt av de planerade arbetena, eller
- c) det krävs i relevanta TSD:er.

13. Om sökanden vill utvidga området för användning för ett fordon som redan har godkänts, ska denne komplettera underlaget med de relevanta handlingar som avses i punkt 3 i fråga om det ytterligare området för användning. Sökanden ska lämna in underlaget till byrån, som efter att ha följt de förfaranden som anges i punkterna 4–7 ska utfärda ett uppdaterat godkännande, som omfattar det utvidgade området för användning.

Om sökanden har erhållit ett fordonsgodkännande i enlighet med punkt 8 och vill utvidga området för användning inom medlemsstaten, ska denne komplettera underlaget med de relevanta handlingar som avses i punkt 3 i fråga om det ytterligare området för användning. Sökanden ska lämna in underlaget till den nationella säkerhetsmyndigheten, som efter att ha följt de förfaranden som anges i punkt 8 ska utfärda ett uppdaterat godkännande, som omfattar det utvidgade området för användning.

14. Vid tillämpning av punkterna 5 och 6 i denna artikel ska byrån i enlighet med artikel 76 i förordning (EU) 2016/796 ingå samarbetsavtal med nationella säkerhetsmyndigheter. Dessa avtal kan vara specifika avtal eller ramavtal och kan inbegripa en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter. De ska innehålla en detaljerad beskrivning av uppgifter och villkor med avseende på de åsyftade resultaten, tidsscheman för uppnåendet av dessa samt en beräkning av de avgifter som sökanden ska betala. De får också inbegripa specifika samarbetsavtal i fallet med järnvägsnät som av geografiska eller historiska skäl kräver särskild sakkunskap, med siktet inställt på att minska den administrativa bördan och kostnaderna för sökanden. När sådana nät är isolerade från resten av unionens järnvägssystem kan sådana specifika samarbetsavtal inbegripa möjligheten att lägga ut uppgifter på de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna när detta behövs för att säkerställa en effektiv och proportionell resursfördelning för godkännande. Dessa avtal ska ha ingåtts innan byrån utför godkännandepuppgifter i enlighet med artikel 54.4 i detta direktiv.

15. När det gäller medlemsstater i vilka järnvägsnätens spårvidd skiljer sig från den för unionens huvudjärnvägsnät, och dessa nät omfattas av tekniska och driftsmässiga krav som är identiska med de som gäller i närliggande tredjeländer, ska alla berörda nationella säkerhetsmyndigheter i dessa medlemsstater, utöver de samarbetsavtal som avses i punkt 14, ingå ett multilateralt avtal med byrån för att fastställa villkoren för att ett fordonsgodkännande som utfärdats i en av dessa medlemsstater också ska vara giltigt för de andra berörda medlemsstaterna.

16. Denna artikel ska inte gälla godsvagnar eller personvagnar som används gemensamt med tredjeländer med en annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät och som godkänts i enlighet med ett annorlunda förfarande för fordonsgodkännande. Reglerna om förfarandet för godkännande av sådana fordon ska offentliggöras och anmälas till kommissionen. Det berörda järnvägsföretaget ska inom ramen för sitt säkerhetsstyrningssystem säkerställa att dessa fordon överensstämmer med de väsentliga kraven i detta direktiv. På grundval av byråns rapport får kommissionen avge ett yttrande om huruvida sådana regler är förenliga med syftena med detta direktiv. Om detta inte är fallet får de berörda medlemsstaterna och kommissionen samarbeta för att fastställa lämpliga åtgärder som ska vidtas med deltagande av relevanta internationella organ om detta är nödvändigt.

17. En medlemsstat får besluta att inte tillämpa denna artikel på lok eller motorvagnståg som kommer från tredjeländer och är avsedda att framföras till en station som ligger nära gränsen inom dess territorium och som utsetts för gränsöverskridande transport. Det berörda järnvägsföretaget ska inom ramen för sitt säkerhetsstyrningssystem säkerställa att sådana fordon överensstämmer med de väsentliga kraven i detta direktiv och, i förekommande fall, med artikel 10.9 i direktiv (EU) 2016/798.

Artikel 22

Registrering av fordon som har godkänts för utsläppande på marknaden

1. Innan ett fordon används för första gången och efter att godkännandet för utsläppande på marknaden har beviljats i enlighet med artikel 21, ska det på fordonsinnehavarens begäran registreras i ett fordonsregister som avses i artikel 47.
2. När fordonets användningsområde är begränsat till en enda medlemsstats territorium, ska det registreras i den medlemsstaten.
3. När fordonets användningsområde innefattar mer än en medlemsstats territorium, ska det registreras i en av de berörda medlemsstaterna.

Artikel 23

Kontroller före användning av godkända fordon

1. Ett järnvägsföretag ska kontrollera följande innan det använder ett fordon inom det användningsområde som anges i dess godkännande för utsläppande på marknaden:
 - a) Att fordonet har godkänts för utsläppande på marknaden i enlighet med artikel 21 och är vederbörligen registrerat.
 - b) Att fordonet är kompatibelt med rutten med utgångspunkt i registret över infrastruktur, relevanta TSD:er eller relevant information som kostnadsfritt och inom rimlig tid ska lämnas av infrastrukturförvaltaren, om ett sådant register inte finns eller är ofullständigt.
 - c) Att fordonet är vederbörligt integrerat i den tågsammansättning i vilken det är avsett att användas, med beaktande av det säkerhetsstyrningssystem som anges i artikel 9 i direktiv (EU) 2016/798 och TSD:n "Drift och trafikledning".
2. Vid tillämpning av punkt 1 får järnvägsföretaget utföra prov i samarbete med infrastrukturförvaltaren.

Infrastrukturförvaltaren ska i samråd med sökanden på alla sätt anstränga sig för att se till att eventuella prov kan äga rum inom tre månader efter mottagandet av sökandens begäran.

Artikel 24

Typgodkännande för fordon

1. Byrån eller en nationell säkerhetsmyndighet får, beroende på vad som är lämpligt, bevilja fordonstypgodkännanden i enlighet med det förfarande som anges i artikel 21. Denna ansökan och information om alla ansökningar, de olika etapperna i och resultaten av de relevanta förfarandena och, i förekommande fall, begäranden och beslut från överklagandenämnden, ska lämnas in via den one-stop-shop som avses i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796.
2. Om byrån eller en nationell säkerhetsmyndighet utfärdar ett godkännande för utsläppande av fordon på marknaden, ska den på sökandens begäran samtidigt utfärda fordonstypgodkännandet, som avser samma användningsområde för fordonet.
3. Vid ändringar av relevanta bestämmelser i TSD:er eller nationella regler, på grundval av vilka ett godkännande av en fordonstyp har utfärdats, ska TSD:n eller den nationella bestämmelsen avgöra huruvida det redan beviljade fordonstypgodkännandet fortfarande ska vara giltigt eller behöver förnyas. Om godkännandet behöver förnyas, får de kontroller som utförs av byrån eller av en nationell säkerhetsmyndighet endast beröra de ändrade reglerna.
4. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa utformningen av försäkran om typöverensstämmelse. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3.

5. Försäkran om typöverensstämmelse ska fastställas i enlighet med följande:
 - a) Kontrollförfarandena i relevanta TSD:er.
 - b) I de fall där TSD:er inte är tillämpliga, förfarandena för bedömning av överensstämmelse enligt modulerna B + D, B + F och H1 i Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG⁽¹⁾.
6. När det är lämpligt får kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa särskilda moduler för överensstämmelsebedömning. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3.
7. Fordonstypgodkännandet ska registreras i det europeiska registret över godkända fordonstyper enligt artikel 48.

Artikel 25

Fordons överensstämmelse med en godkänd fordonstyp

1. Ett fordon eller en serie fordon som överensstämmer med en godkänd fordonstyp ska utan ytterligare kontroller erhålla ett fordonsgodkännande i enlighet med artikel 21 på grundval av en försäkran om överensstämmelse med denna fordonstyp som inlämnats av sökanden.
2. Förnyandet av det godkännande av en fordonstyp som avses i artikel 24.3 ska inte påverka sådana godkännanden för utsläppande av fordon på marknaden som redan har utfärdats på grundval av det föregående godkännandet för utsläppande av fordonstypen på marknaden.

Artikel 26

Fordons eller fordonstypers icke-överensstämmelse med väsentliga krav

1. Om ett järnvägsföretag under drift finner att ett fordon som det använder inte uppfyller ett av de tillämpliga väsentliga kraven ska det vidta erforderliga korrigerande åtgärder för att säkerställa fordonets överensstämmelse. Vidare får det informera byrån och eventuella andra berörda nationella säkerhetsmyndigheter om de vidtagna åtgärderna. Om järnvägsföretaget har bevis för att icke-överensstämmelse redan förelåg vid tidpunkten för utfärdandet av godkännandet för utsläppande på marknaden ska det informera byrån och eventuella andra berörda nationella säkerhetsmyndigheter.
2. Om en nationell säkerhetsmyndighet, till exempel under den tillsynsprocess som anges i artikel 17 i direktiv (EU) 2016/798, blir medveten om att ett fordon eller en fordonstyp, för vilket/vilken ett godkännande för utsläppande på marknaden beviljats antingen av byrån i enlighet med artikel 21.5 eller artikel 24, eller av den nationella säkerhetsmyndigheten i enlighet med artikel 21.8 eller artikel 24, då det/den används som avsett, inte uppfyller ett av de tillämpliga väsentliga kraven, ska den informera det järnvägsföretag som använder fordonet eller fordonstypen och be det att vidta erforderliga korrigerande åtgärder för att säkerställa fordonets eller fordonens överensstämmelse. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska informera byrån och eventuella andra berörda nationella säkerhetsmyndigheter, inbegripet dem på ett territorium där en ansökan om godkännande för utsläppande på marknaden för ett fordon av samma typ pågår.
3. Om, i de fall som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel, de korrigerande åtgärder som vidtas av järnvägsföretaget inte säkerställer överensstämmelse med de tillämpliga väsentliga kraven och denna icke-överensstämmelse leder till en allvarlig säkerhetsrisk, får den berörda nationella säkerhetsmyndigheten vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder inom ramen för sina tillsynsuppgifter, i enlighet med artikel 17.6 i direktiv (EU) 2016/798. Tillfälliga säkerhetsåtgärder i form av indragning av typgodkännande för ett fordon får dessutom vidtas parallellt av den nationella säkerhetsmyndigheten eller byrån och ska vara föremål för domstolsprövning och det medlingsförfarande som anges i artikel 21.7.
4. I de fall som avses i punkt 3 får byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten som utfärdade godkännandet, efter en granskning av effektiviteten hos de åtgärder som vidtagits för att ta itu med den allvarliga säkerhetsrisken, besluta att återkalla eller ändra godkännandet om det bevisats att ett väsentligt krav inte var uppfyllt vid tidpunkten för godkännandet. I detta syfte ska de underrätta innehavaren av godkännandet för utsläppande på marknaden eller av fordonstypgodkännandet om sitt beslut och ange skälen till beslutet. Innehavaren får inom en period av en månad från mottagandet av byråns eller den nationella säkerhetsmyndighetens beslut begära att de omprövar beslutet. I sådant fall ska beslutet om återkallelse tillfälligt upphävas. Byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten ska, från dagen för mottagandet av begäran om omprövning, ha en månad på sig att bekräfta eller återkalla sitt beslut.

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

Om det råder meningsskiljaktighet mellan byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten beträffande behovet av att begränsa eller återkalla godkännandet, ska i relevanta fall det medlingsförfarande som föreskrivs i artikel 21.7 följas. Om resultatet av ett sådant förfarande blir att fordonsgodkännandet varken ska begränsas eller återkallas, ska de tillfälliga säkerhetsåtgärder som avses i punkt 3 i den här artikeln upphävas.

5. Om byråns beslut bekräftas, får innehavaren av fordonsgodkännandet överklaga till den överklagandenämnd som inrättats enligt artikel 55 i förordning (EU) 2016/796 inom den tidsfrist som avses i artikel 59 i den förordningen. Om en nationell säkerhetsmyndighets beslut bekräftas får innehavaren av fordonsgodkännandet inom två månader från delgivningen av det beslutet överklaga enligt det nationella förfarande för överklagande till domstol som avses i artikel 18.3 i direktiv (EU) 2016/798. Medlemsstaterna får för detta överklagandeförfarande utse det regleringsorgan som anges i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU.

6. Om byrån beslutar att återkalla eller ändra ett godkännande för utsläppande på marknaden som den har beviljat, ska den informera samtliga nationella säkerhetsmyndigheter direkt och ange skälen till sitt beslut.

Om en nationell säkerhetsmyndighet beslutar att återkalla ett godkännande för utsläppande på marknaden som den har beviljat, ska den genast informera byrån om detta och ange skälen till sitt beslut. Byrån ska därefter informera de övriga nationella säkerhetsmyndigheterna.

7. Byråns eller den nationella säkerhetsmyndighetens beslut att återkalla godkännandet ska återspeglas i det relevanta fordonsregistret, i enlighet med artikel 22 eller, om det gäller ett godkännande av en fordonstyp, i det europeiska registret över godkända fordonstyper i enlighet med artikel 24.7. Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska säkerställa att järnvägsföretag som använder fordon av samma typ av fordon eller typ som är föremål för återkallelse informeras i vederbörlig ordning. Sådana järnvägsföretag ska först kontrollera om samma problem med icke-överensstämmelse föreligger. I sådant fall ska det förfarande som föreskrivs i denna artikel tillämpas.

8. Om ett godkännande för utsläppande på marknaden återkallas, får det berörda fordonet inte längre användas och dess användningsområde får inte utvidgas. Om ett fordonstypgodkännande återkallas, får fordon som byggts på basis av det inte släppas ut på marknaden, och om de redan har släppts ut på marknaden ska de dras tillbaka. Ett nytt godkännande får begäras på grundval av det förfarande som föreskrivs i artikel 21 när det gäller enskilda fordon eller artikel 24 när det gäller en fordonstyp.

9. Om, i de fall som anges i punkt 1 eller 2, icke-överensstämmelse med de väsentliga kraven är begränsad till en del av det berörda fordonets användningsområde och denna icke-överensstämmelse redan förelåg vid tidpunkten för utfärdandet av godkännandet för utsläppande på marknaden, ska det sistnämnda ändras så att de berörda delarna av området för användning utesluts.

KAPITEL VI

ORGAN FÖR BEDÖMNING AV ÖVERENSSTÄMMELSE

Artikel 27

Anmälade myndigheter

1. Medlemsstaterna ska utnämna anmälade myndigheter med ansvar för att inrätta och genomföra de förfaranden som krävs för bedömning, anmälan och kontroll av organ för bedömning av överensstämmelse, inklusive överensstämmelse med artikel 34.

2. Medlemsstaterna ska se till att dessa myndigheter anmäler till kommissionen och andra medlemsstater vilka organ som fått i uppdrag att utföra bedömningar av överensstämmelse som tredje part i enlighet med artiklarna 10.2 och 15.1. De ska också se till att de underrättar kommissionen och övriga medlemsstater om de utsedda organ som avses i artikel 15.8.

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

4. Om den anmälande myndigheten delegerar eller på annat sätt överlåter den bedömning, anmälan eller kontroll som avses i punkt 1 i denna artikel till ett organ som inte är offentligt, ska det organet vara en juridisk person och uppfylla kraven i artikel 28. Det ska ha vidtagit åtgärder för att kunna hantera ansvarskyldighet som kan uppstå i samband med dess verksamhet.

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

Artikel 28

Krav på anmälade myndigheter

En anmälade myndighet

- ska vara inrättad på ett sådant sätt att intressekonflikt gentemot organen för bedömning av överensstämmelse undviks,
- ska vara organiserad och fungera på ett sådant sätt att dess verksamhet är objektiv och opartisk,
- ska vara organiserad på ett sådant sätt att alla beslut som rör anmälan av ett organ för bedömning av överensstämmelse fattas av annan behörig personal än den som har gjort bedömningen,
- får inte erbjuda eller utföra sådan verksamhet som utförs av organ för bedömning av överensstämmelse, och får inte heller erbjuda eller utföra konsulttjänster på kommersiell eller konkurrensmässig grund,
- ska skydda erhållen konfidentiell information,
- ska ha tillräckligt med personal med lämplig kompetens till sitt förfogande för att kunna utföra sina uppgifter.

Artikel 29

Skyldighet för de anmälade myndigheterna att tillhandahålla information

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

Kommissionen ska offentliggöra denna information.

Artikel 30

Organ för bedömning av överensstämmelse

- När det gäller anmälan ska organ för bedömning av överensstämmelse uppfylla kraven i punkterna 2–7 i denna artikel och i artiklarna 31 och 32.
- Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska inrättas i enlighet med nationell rätt och ska vara en juridisk person.
- Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska kunna utföra alla de uppgifter avseende bedömning av överensstämmelse som fastställs i relevant TSD för ett sådant organ och för vilka det har anmälts, oavsett om dessa uppgifter utförs av organet för bedömning av överensstämmelse eller för dess räkning och under dess ansvar.

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

- Erforderlig personal med teknisk kunskap och tillräcklig erfarenhet för att utföra bedömningen av överensstämmelse.
- Relevanta beskrivningar av förfarandena för att utföra bedömningar av överensstämmelse, för att säkerställa insyn och möjlighet att tillämpa dessa förfaranden. Organet ska ha lämpliga rutiner och förfaranden för att skilja mellan de uppgifter som det utför i sin egenskap av anmält organ för bedömning av överensstämmelse och all annan verksamhet.
- Lämpliga förfaranden som gör det möjligt för organet att utöva sin verksamhet med vederbörlig hänsyn tagen till ett företags storlek, bransch och struktur samt till den berörda produktteknikens komplexitet och eventuell massproduktion eller serietillverkning.

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

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

5. Personalen vid ett organ för bedömning av överensstämmelse ska iaktta tystnadsplikt beträffande all information som den erhåller vid utförandet av sina uppgifter i enlighet med relevant TSD eller de nationella regler som genomför TSD:n, utom gentemot de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där verksamheten utförs. Immateriella rättigheter ska skyddas.
6. Organ för bedömning av överensstämmelse ska delta i, eller se till att deras bedömningspersonal känner till, det relevanta standardiseringsarbetet och det arbete som utförs i samordningsgruppen för anmälda organ för bedömning av överensstämmelse, som inrättats i enlighet med relevant unionsrätt, och de ska som generella riktlinjer använda de administrativa beslut och dokument som är resultatet av gruppens arbete.
7. Organ för bedömning av överensstämmelse som har anmälts för delsystemen Markbaserad trafikstyrning och signalering och/eller Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering ska delta i eller se till att deras bedömningspersonal känner till det arbete som utförs i den ERTMS-grupp som avses i artikel 29 i förordning (EU) 2016/796. De ska följa de riktlinjer som tagits fram som ett resultat av gruppens arbete. Om de anser att det är oändamålsenligt eller omöjligt att tillämpa dem, ska de berörda organen för bedömning av överensstämmelse överända sina synpunkter för diskussion till ERTMS-gruppen i syfte att bidra till den kontinuerliga förbättringen av riktlinjerna.

Artikel 31

Opartiskhet hos organ för bedömning av överensstämmelse

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 32

Personal hos organ för bedömning av överensstämmelse

1. Den personal som ansvarar för att utföra bedömningen av överensstämmelse ska ha
 - a) fullgod teknisk och yrkesinriktad utbildning som täcker all slags bedömning av överensstämmelse på det område inom vilket organet för bedömning av överensstämmelse har anmälts,

- b) tillfredsställande kunskap om kraven för de bedömningar som de gör och befogenhet att utföra dessa bedömningar,
 - c) tillräcklig kännedom och insikt om de väsentliga kraven, de tillämpliga harmoniserade standarderna och de relevanta bestämmelserna i unionsrätten,
 - d) förmåga att upprätta intyg, protokoll och rapporter som visar att bedömningarna har gjorts.
2. Ersättningen till den högsta ledningen för och bedömningspersonalen vid ett organ för bedömning av överensstämmelse får inte vara beroende av antalet bedömningar som görs eller resultaten av bedömningarna.

Artikel 33

Presumtion om överensstämmelse för organ för bedömning av överensstämmelse

Ett organ för bedömning av överensstämmelse som kan visa att det uppfyller kriterierna i de relevanta harmoniserade standarderna eller delar av dem, till vilka hänvisningar har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*, ska förutsättas uppfylla kraven i artiklarna 30–32, förutsatt att dessa krav omfattas av de tillämpliga harmoniserade standarderna.

Artikel 34

Dotterföretag och underleverantörer till anmälda organ

1. Om det anmälda organet lägger ut specifika uppgifter med anknytning till bedömningen av överensstämmelse på underentreprenad eller anlitar ett dotterföretag ska det se till att underleverantören eller dotterföretaget uppfyller kraven i artiklarna 30–32 och informera den anmälande myndigheten om detta.
2. De anmälda organen ska ta det fulla ansvaret för underleverantörernas eller dotterföretagens uppgifter, oavsett var dessa är etablerade.
3. Underleverantörer eller dotterföretag får endast med kundens samtycke anlitas för att utföra anmälda organs verksamhet.
4. Anmälda organ ska se till att den anmälande myndigheten har tillgång till de relevanta dokumenten rörande bedömningen av underleverantörens eller dotterföretagets kvalifikationer och det arbete som utförts av dem i enlighet med relevant TSD.

Artikel 35

Akrediterade interna organ

1. Sökande får använda ett ackrediterat internt organ för att utföra bedömningar av överensstämmelse för genomförande av de förfaranden som anges i modulerna A1, A2, C1 eller C2 enligt bilaga II till beslut nr 768/2008/EG och modulerna CA1 och CA2 enligt bilaga I till beslut 2010/713/EU. Detta organ ska utgöra en separat och urskiljbar del av sökanden i fråga och får inte medverka i utformning, tillverkning, leverans, installation, drift eller underhåll av de produkter som det ska bedöma.
2. Ett ackrediterat internt organ ska uppfylla följande krav:
 - a) Det ska vara ackrediterat i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008.
 - b) Organet och dess personal ska vara organisatoriskt åtskilda från företaget som de är en del av och ha rapporteringsmetoder som säkerställer att de är opartiska och ska visa det för det behöriga nationella ackrediteringsorganet.
 - c) Organet och dess personal får inte ansvara för utformning, tillverkning, leverans, installation, drift eller underhåll av de produkter som det bedömer och får inte delta i någon verksamhet som kan vara oförenlig med ett oberoende omdöme och integritet i bedömningsarbetet.
 - d) Organet ska tillhandahålla sina tjänster enbart till det företag som det är en del av.
3. Ett ackrediterat internt organ ska inte anmälas till medlemsstaterna eller kommissionen, men information om dess ackreditering ska lämnas av företaget som det är en del av eller det nationella ackrediteringsorganet till den anmälande myndigheten på denna myndighets begäran.

Artikel 36

Ansökan om anmälan

1. Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska lämna in en ansökan om anmälan till den anmälande myndigheten i den medlemsstat där det är etablerat.
2. Ansökan ska åtföljas av en beskrivning av de bedömningar av överensstämmelse, den eller de moduler för bedömning av överensstämmelse och den eller de produkter som organet anser sig ha kompetens för samt ett ackrediteringsintyg, om det finns ett sådant, som utfärdats av ett nationellt ackrediteringsorgan och där det intygas att organet för bedömning av överensstämmelse uppfyller kraven i artiklarna 30–32.
3. Om organet för bedömning av överensstämmelse inte kan uppvisa något ackrediteringsintyg ska det ge den anmälande myndigheten alla underlag som krävs för kontroll, erkännande och regelbunden övervakning av att det uppfyller kraven i artiklarna 30–32.

Artikel 37

Anmälningsförfarande

1. Anmälande myndigheter ska endast anmäla de organ för bedömning av överensstämmelse som uppfyller kraven i artiklarna 30–32.
2. De anmälande myndigheterna ska anmäla de organ som avses i punkt 1 till kommissionen och de andra medlemsstaterna med hjälp av det elektroniska anmälningsverktyg som utvecklats och förvaltas av kommissionen.
3. Anmälan ska innehålla detaljerade uppgifter om bedömningarna av överensstämmelse, modulerna för bedömning av överensstämmelse och de berörda produkterna samt ett relevant ackrediteringsintyg eller annat intyg om kompetens i enlighet med vad som anges i punkt 4.
4. Om en anmälan inte grundar sig på ett sådant ackrediteringsintyg som avses i artikel 36.2 ska den anmälande myndigheten ge kommissionen och de andra medlemsstaterna skriftliga underlag som styrker att organet för bedömning av överensstämmelse har erforderlig kompetens, och att de system som behövs för att se till att organet kommer att övervakas regelbundet och fortsätta att uppfylla kraven i artiklarna 30–32 har inrättats.
5. Det berörda organet får endast bedriva verksamhet som anmält organ om kommissionen eller de andra medlemsstaterna inte har rest invändningar inom två veckor efter anmälan, i de fall ett ackrediteringsintyg används, eller inom två månader efter anmälan, i de fall då ingen ackreditering används.
6. Kommissionen och övriga medlemsstater ska underrättas om eventuella relevanta senare ändringar av anmälan.

Artikel 38

Identifikationsnummer och förteckningar över anmälda organ

1. Kommissionen ska tilldela varje anmält organ ett identifikationsnummer.
Ett anmält organ ska tilldelas ett enda identifikationsnummer även om det anmäls i enlighet med flera unionsrättsakter.
2. Kommissionen ska offentliggöra förteckningen över de organ som anmäls i enlighet med detta direktiv, tillsammans med de identifikationsnummer som de har tilldelats och den verksamhet som de har anmälts för.
Kommissionen ska se till att denna förteckning hålls aktuell.

Artikel 39

Ändringar i anmälan

1. Om en anmälande myndighet har konstaterat eller har informerats om att ett anmält organ inte längre uppfyller de krav som anges i artiklarna 30–32 eller att det underlåter att fullgöra sina skyldigheter, ska den anmälande myndigheten i förekommande fall, beroende på hur allvarlig underlåtenheten att uppfylla kraven eller fullgöra skyldigheterna är, begränsa anmälan, dra tillbaka den tillfälligt eller återkalla den. Den ska omedelbart underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

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

Artikel 40

Ifrågasättande av de anmälda organens kompetens

1. Kommissionen ska undersöka alla fall där den tvivlar på att ett anmält organ har erforderlig kompetens eller att ett anmält organ allttjämt uppfyller de krav och fullgör de skyldigheter som det omfattas av och även alla fall där den gjorts uppmärksam på att det föreligger sådana tvivel.
2. Den anmälände medlemsstaten ska på begäran ge kommissionen all information om grunderna för anmälan eller vidmakthållandet av det berörda organets kompetens.
3. Kommissionen ska se till att all känslig information som den erhåller i samband med sina undersökningar behandlas konfidentiellt.
4. Om kommissionen konstaterar att ett anmält organ inte uppfyller, eller inte längre uppfyller, kraven för anmälan ska den meddela detta till den anmälände medlemsstaten och anmoda medlemsstaten att vidta erforderliga korrigerande åtgärder, t.ex. vid behov återkalla anmälan.

Artikel 41

De anmälda organens operativa skyldigheter

1. Anmälda organ ska utföra bedömningar av överensstämmelse i enlighet med förfarandena för bedömning av överensstämmelse i relevant TSD.
2. Bedömningarna av överensstämmelse ska vara proportionella så att de ekonomiska aktörerna inte belastas i onödan. Anmälda organ ska när de utför sin verksamhet ta vederbörlig hänsyn till ett företags storlek, bransch och struktur samt till produktteknikens komplexitet och eventuell massproduktion eller serietillverkning.
Samtidigt ska de dock agera för att bedöma produktens överensstämmelse med detta direktiv.
3. Om ett anmält organ konstaterar att en tillverkare inte uppfyller kraven i relevant TSD eller motsvarande harmoniserade standarder eller tekniska föreskrifter, ska det begära att tillverkaren vidtar lämpliga korrigerande åtgärder, och det ska inte utfärda ett intyg om överensstämmelse.
4. Om ett anmält organ vid kontroll av överensstämmelse efter det att ett intyg har utfärdats konstaterar att en produkt inte längre uppfyller kraven i relevant TSD eller motsvarande harmoniserade standarder eller tekniska specifikationer, ska det begära att tillverkaren vidtar lämpliga korrigerande åtgärder, och det ska vid behov tillfälligt dra tillbaka intyget eller återkalla det.
5. Om korrigerande åtgärder inte vidtas eller inte får önskad effekt ska det anmälda organet, beroende på vad som är lämpligt, begränsa, tillfälligt dra tillbaka eller återkalla intyg.

Artikel 42

Skyldighet för de anmälda organen att tillhandahålla information

1. Anmälda organ ska informera den anmälände myndigheten om följande:
 - a) Avslag på ansökan om intyg, eller begränsning, tillfälligt tillbakadragande eller återkallelse av ett intyg.
 - b) Alla omständigheter som inverkar på omfattningen av och villkoren för anmälan.
 - c) Varje begäran från marknadskontrollmyndigheterna om information om bedömningar av överensstämmelse.

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

De behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna ska också informeras om avslag på ansökan om intyg, eller begränsning, tillfälligt tillbakadragande eller återkallelse av ett intyg enligt led a.

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

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

Artikel 43

Utbyte av bästa praxis

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

Artikel 44

Samordning av anmälda organ

Kommissionen ska säkerställa lämplig samordning och samarbete mellan de organ som anmäls i enlighet med detta direktiv genom att inrätta en sektorsövergripande grupp av anmälda organ. Byrån ska stödja anmälda organs verksamhet i enlighet med artikel 24 i förordning (EU) 2016/796.

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

Artikel 45

Utsedda organ

1. De krav avseende organ för bedömning av överensstämmelse som anges i artiklarna 30–34 ska också gälla för de organ som utses inom ramen för artikel 15.8, utom i följande fall:

- a) Kompetens som krävs av dess personal inom ramen för artikel 32.1 c, där det utsedda organet ska ha tillräcklig kännedom och insikt om nationell rätt.
- b) Dokument som den anmälande myndigheten ska ha tillgång till inom ramen för artikel 34.4, då det organ som utses ska inkludera dokument som avser arbete som utförs av dotterföretag eller underleverantörer inom ramen för tillämpliga nationella regler.

2. De operativa skyldigheter som anges i artikel 41 ska också gälla för de organ som utses inom ramen för artikel 15.8, med undantaget att skyldigheterna ska avse nationella regler i stället för TSD:er.

3. Den informationskyldighet som anges i artikel 42.1 ska också gälla för utsedda organ, som ska informera medlemsstaterna i enlighet därmed.

KAPITEL VII

REGISTER

Artikel 46

Fordonsnummersystem

1. Vid registrering i enlighet med artikel 22 ska den behöriga myndigheten i den medlemsstat där registreringen sker tilldela varje fordon ett europeiskt fordonsnummer. Varje fordon ska märkas med ett tilldelat europeiskt fordonsnummer.

2. Specifikationer för det europeiska fordonsnumret ska anges bland de åtgärder som avses i artikel 47.2, och i enlighet med relevant TSD.
3. Varje fordon får tilldelas ett europeiskt fordonsnummer endast en gång, såvida inte annat anges i de åtgärder som avses i artikel 47.2 och i enlighet med relevant TSD.
4. När det gäller fordon som går i trafik eller avses att gå i trafik från eller till tredjeländer i vilka spårvidden är en annan än på unionens huvudjärnvägsnät, får medlemsstaterna utan hinder av punkt 1 acceptera fordon som är klart identifierade i enlighet med ett annat kodsysteem.

Artikel 47

Fordonsregister

1. Fram till dess att det europeiska fordonsregister som avses i punkt 5 är driftsmässigt ska varje medlemsstat föra ett nationellt fordonsregister. Registret ska
 - a) följa de gemensamma specifikationer som anges i punkt 2,
 - b) hållas uppdaterat av ett organ som ska vara oberoende i förhållande till alla järnvägsföretag,
 - c) vara tillgängligt för de nationella säkerhetsmyndigheter och undersökningsorgan som avses i artiklarna 16 och 22 i direktiv (EU) 2016/798; det ska likaså, vad avser alla legitima förfrågningar, vara tillgängligt för de regleringsorgan som avses i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU samt för byrån, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt personer eller organisationer som registrerar fordon eller förekommer i registret.
2. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta gemensamma specifikationer för de nationella fordonsregistren med avseende på innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftssätt, inbegripet arrangemang för datautbyte, samt regler för inmatning och läsning av data.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3.

3. Det nationella fordonsregistret ska åtminstone innehålla följande uppgifter:
 - a) Det europeiska fordonsnumret.
 - b) Hänvisningar till EG-kontrollförklaringen och utfärdande organ.
 - c) Hänvisningar till det europeiska register över godkända fordonstyper som avses i artikel 48.
 - d) Uppgifter om fordonets ägare och fordonsinnehavare.
 - e) Begränsningar i villkoren för fordonets användning.
 - f) Hänvisningar till den enhet som ansvarar för underhåll.
4. Så länge som medlemsstaternas nationella fordonsregister inte är sammanlänkade i enlighet med de specifikationer som avses i punkt 2, ska varje medlemsstat i fråga om uppgifter som berör medlemsstaten uppdatera sitt register med de ändringar som en annan medlemsstat har gjort i sitt register.
5. För att minska administrativa bördor och otillbörliga kostnader för medlemsstater och berörda aktörer ska kommissionen senast den 16 juni 2018, med beaktande av resultatet av en kostnads-nyttanalyt, genom en genomförandeakt anta de tekniska och funktionella specifikationerna för det europeiska fordonsregistret, som ska införliva de nationella fordonsregistren i syfte att ge alla användare tillgång till ett harmoniserat gränssnitt för fordonsregistrering och datahantering. Punkt 1 b och c samt punkt 3 ska tillämpas. En sådan specifikation ska omfatta innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftssätt, inbegripet arrangemang för datautbyte, samt regler för inmatning och läsning av data samt migreringsåtgärder.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3 och på rekommendation av byrån.

När det europeiska fordonsregistret utvecklas ska hänsyn tas till de it-applikationer och register som byrån och medlemsstaterna redan har upprättat, såsom det europeiska centraliserade virtuella fordonsregister som är kopplat till de nationella fordonsregistren. Det europeiska fordonsregistret ska vara i drift senast den 16 juni 2021.

6. Fordonsinnehavaren ska omedelbart anmäla ändringar av uppgifter i fordonsregistren, skrotning av fordon eller sitt beslut om att den inte längre tänker registrera fordonet till myndigheten i den medlemsstat där fordonet har registrerats.

7. När det gäller fordon som godkänns för första gången i ett tredjeland och som därefter används i en medlemsstat, ska medlemsstaten se till att fordonsdata, åtminstone data rörande innehavaren av fordonet i fråga, vilken enhet som ansvarar för underhållet och begränsningar i villkoren för fordonets användning, kan hämtas i ett fordonsregister eller på annat sätt görs tillgängligt i ett läsvänligt format, utan dröjsmål och enligt samma icke-diskriminerande principer som gäller för liknande information från ett fordonsregister.

Artikel 48

Europeiskt register över godkända fordonstyper

1. Byrån ska upprätta och föra ett register över godkännanden för utsläppande av fordonstyper på marknaden vilka utfärdats i enlighet med artikel 24. Registret ska

- a) vara offentligt och åtkomligt på elektronisk väg,
- b) följa de gemensamma specifikationer som anges i punkt 2,
- c) vara sammanlänkat med relevanta fordonsregister.

2. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta gemensamma specifikationer för innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftssätt samt regler för inmatning och läsning av data för registret över godkända fordonstyper. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3.

3. För varje fordonstyp ska registret innehålla åtminstone följande uppgifter:

- a) Fordonstypens tekniska egenskaper, inklusive sådana som rör tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet, såsom de definieras i de relevanta TSD:erna.
- b) Tillverkarens namn.
- c) Uppgifter om godkännanden som rör fordonstypens användningsområde, inklusive eventuella begränsningar eller återkallelser.

Artikel 49

Register över infrastruktur

1. Varje medlemsstat ska se till att ett register över infrastruktur med uppgifter om järnvägsnätets parametrar för varje berört delsystem eller varje berörd del av ett delsystem, och i enlighet med relevant TSD, offentliggörs.

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

3. Villkor för användning av fasta installationer och andra begränsningar får fastställas i registret över infrastruktur.

4. Varje medlemsstat ska se till att registret över infrastruktur uppdateras i enlighet med punkt 5.

5. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta gemensamma specifikationer för infrastrukturregistret med avseende på innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftssätt samt regler för inmatning och läsning av data. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3.

KAPITEL VIII

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER OCH SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 50

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 5.1 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 15 juni 2016. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin vanliga praxis och genomför lämpliga samråd med experter, inbegripet medlemsstaternas experter, innan den antar dessa delegerade akter.
4. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 5.1 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 5.1 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 51

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättas i enlighet med artikel 21 i rådets direktiv 96/48/EG⁽¹⁾. Den kommittén ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 52

Motivering

Beslut som fattas i enlighet med detta direktiv och som avser bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning, kontroll av delsystem i unionens järnvägssystem samt beslut som fattas i enlighet med artiklarna 7, 12 och 17 ska motiveras noggrant. Besluten ska snarast delges den berörda parten med angivande av vilka möjligheter till överklagande som finns enligt den berörda medlemsstatens gällande lagstiftning och vilka tidsfrister som gäller för dessa överklaganden.

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

Artikel 53

Rapporter och information

1. Senast den 16 juni 2018 ska kommissionen rapportera om de framsteg som har gjorts med förberedelserna för byråns utökade roll enligt detta direktiv. Dessutom ska kommissionen vart tredje år och för första gången tre år efter utgången av den övergångsperiod som föreskrivs i artikel 54 överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om de framsteg som har gjorts beträffande driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem och byråns verksamhet i detta sammanhang. Rapporten ska även innehålla en utvärdering av genomförandet och användningen av de register som behandlas i kapitel VII och en analys av de fall som avses i artikel 7 och av tillämpningen av kapitel V, med en bedömning av i synnerhet hur de samarbetsavtal som har ingåtts mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna fungerar. För den första rapporten efter utgången av övergångsperioden ska kommissionen genomföra omfattande samråd med relevanta berörda parter och upprätta ett program för bedömning av framstegen. Kommissionen ska föreslå lagstiftningsåtgärder, om det är lämpligt i ljuset av ovan nämnda analys, inbegripet åtgärder med avseende på byråns framtida roll i samband med förbättrad driftskompatibilitet.

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

Artikel 54

Övergångsordning för användande av fordon

1. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 4 i denna artikel ska fordon som måste godkännas mellan den 15 juni 2016 och den 16 juni 2019 omfattas av bestämmelserna i kapitel V i direktiv 2008/57/EG.

2. Godkännanden för ibruktagande av fordon beviljade enligt punkt 1 och alla andra godkännanden som har beviljats före den 15 juni 2016, inbegripet godkännanden som har beviljats med stöd av internationella avtal, framför allt RIC (*Regolamento Internazionale Carrozze*) och RIV (*Regolamento Internazionale Veicoli*), ska fortsätta att gälla på de villkor enligt vilka de ursprungligen beviljades.

3. Fordon som godkänts för ibruktagande enligt punkterna 1 och 2 ska erhålla ett nytt godkännande för utsläppande av fordon på marknaden för att få användas på ett eller flera nät som ännu inte omfattas av godkännandet. Utsläppandet på marknaden på dessa ytterligare nät ska omfattas av artikel 21.

4. Byrån ska senast från och med den 16 juni 2019 utföra sina godkännandeppgifter i enlighet med artiklarna 21 och 24 och de uppgifter som nämns i artikel 19 avseende användningsområdena i de medlemsstater som inte har meddelat byrån och kommissionen i enlighet med artikel 57.2. Genom undantag från artiklarna 21 och 24 får nationella säkerhetsmyndigheter i de medlemsstater som har meddelat detta till byrån och kommissionen i enlighet med artikel 57.2 fortsätta att utfärda godkännanden i enlighet med direktiv 2008/57/EG fram till den 16 juni 2020.

Artikel 55

Andra övergångsbestämmelser

1. Bilagorna IV, V, VII och IX till direktiv 2008/57/EG ska tillämpas fram till dagen för tillämpning av motsvarande genomförandeakter som avses i artiklarna 7.5, 9.4, 14.10 och 15.9 i detta direktiv.

2. Direktiv 2008/57/EG ska fortsätta gälla för markbaserade ERTMS-projekt som tas i bruk mellan den 15 juni 2016 och den 16 juni 2019.

3. Projekt där upphandlingsfasen eller tilldelningen av kontrakt har avslutats före den 16 juni 2019 omfattas inte av byråns förhandsgodkännande enligt artikel 19.

4. Fram till och med den 16 juni 2031 behöver optioner i kontrakt som undertecknades före den 15 juni 2016 inte omfattas av sådant förhandsgodkännande från byrån som avses i artikel 19, inte ens om de utövas efter den 15 juni 2016.

5. Innan de nationella säkerhetsmyndigheterna godkänner ibruktagandet av den markbaserade ERMTS-utrustning som inte omfattades av det förhandsgodkännande från byrån som avses i artikel 19 ska de samarbeta med byrån för att säkerställa att de tekniska lösningarna är fullständigt driftskompatibla i enlighet med artiklarna 30.3 och 31.2 i förordning (EU) 2016/796.

Artikel 56

Byråns rekommendationer och yttranden

Byrån ska ge rekommendationer och avge yttranden i enlighet med artikel 19 i förordning (EU) 2016/796 med avseende på tillämpningen av detta direktiv. Dessa rekommendationer och yttranden ska om relevant beaktas när genomförandeakter utarbetas i enlighet med detta direktiv.

Artikel 57

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artiklarna 1, 2, 7.1–7.4, 7.6, 8, 9.1, 10.5, 11.1, 11.3, 11.4, 12, 13, 14, 15.1–15.8, 16, 18, 19.3, 21–39, 40.2, 41, 42, 44, 45, 46, 47.1, 47.3, 47.4, 47.7, 49.1–49.4 och 54 samt bilagorna I, II, III och IV senast den 16 juni 2019. De ska genast överlämna texterna till dessa åtgärder till kommissionen.

2. Medlemsstaterna får förlänga den införlivandeperiod som avses i punkt 1 med ett år. För detta ändamål ska de medlemsstater som inte sätter i kraft lagar och andra författningar inom den införlivandeperiod som avses i punkt 1 senast den 16 december 2018 meddela byrån och kommissionen detta och ange skälen för en sådan förlängning.

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

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

5. Skyldigheterna att införliva och genomföra artiklarna 13, 14.1–14.8, 14.11, 14.12, 15.1–15.9, 16.1, 19–26, 45, 46, 47, 49.1–49.4 och 54 i detta direktiv ska inte gälla Cypern och Malta, så länge som inget järnvägssystem har upprättats på deras territorier.

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

Artikel 58

Upphävande

Direktiv 2008/57/EG, ändrat genom de direktiv som anges i bilaga V del A, ska upphöra att gälla med verkan från och med den 16 juni 2020, dock utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter när det gäller de tidsfrister för införlivande med nationell lagstiftning av direktiven som fastställs i bilaga V del B.

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

Artikel 59

Ikraftträdande

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

Artikel 60

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 11 maj 2016.

På Europaparlamentets vägnar
M. SCHULZ
Ordförande

På rådets vägnar
J.A. HENNIS-PLASSCHAERT
Ordförande

BILAGA I

DELAR I UNIONENS JÄRNVÄGSSYSTEM

1. Järnvägsnät

I enlighet med detta direktiv ska unionens järnvägsnät omfatta följande delar:

- a) Linjer som särskilt konstruerats för höghastighetstrafik och som utrustats för hastigheter som i allmänhet uppgår till 250 km/tim eller däröver.
- b) Linjer som särskilt byggts om för höghastighetstrafik och som utrustats för hastigheter på cirka 200 km/tim.
- c) Linjer som särskilt byggts om för höghastighetstrafik, med en specifik karaktär till följd av topografi, höjdskillnader eller stadsbebyggelse som gör att hastigheten måste anpassas från fall till fall. Denna kategori omfattar linjer som utgör förbindelser mellan höghastighetsjärnvägsnät och konventionella järnvägsnät, genomgångsspår på stationer, spår för tillträde till terminaler, lokstallar etc., vilka trafikeras av rullande materiel avsedd för höghastighetstrafik men i konventionell hastighet.
- d) Konventionella linjer avsedda för persontrafik.
- e) Konventionella linjer avsedda för blandad trafik (person- och godstrafik).
- f) Konventionella linjer avsedda för godstrafik.
- g) Knutpunkter för persontrafik.
- h) Knutpunkter för godstrafik, inklusive intermodala terminaler.
- i) Linjer som sammanbinder de uppräknade delarna.

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

2. Fordon

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

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

Förteckningen över fordon ska inbegripa sådana som är särskilt konstruerade för trafik på de olika typer av höghastighetslinjer som beskrivs i punkt 1.

BILAGA II

DELSYSTEM

1. Förteckning över delsystemen

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

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

2. Beskrivning av delsystemen

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

2.1 *Infrastruktur*

Spår, spårväxlar, plankorsningar, konstbyggnader (broar, tunnlar m.m.), järnvägsrelaterade stationselement (inbegripet ingångar, plattformar, tillfartsanordningar, serviceområden, toaletter och informationssystem, liksom tillhörande hjälpmedel för att främja tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet) samt säkerhets- och skyddsutrustning.

2.2 *Energi*

Eldistributionssystem, inklusive kontaktledningar och den markbaserade delen av systemet för mätning av förbrukningen av och för laddning med elektricitet.

2.3 *Markbaserad trafikstyrning och signalering*

All markbaserad utrustning som är nödvändig för att säkerställa säkerhet för, och styrning och kontroll av trafiken med tåg som är godkända för att trafikera järnvägsnätet

2.4 *Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering*

All fordonsbaserad utrustning som är nödvändig för att säkerställa säkerhet för, och styrning och kontroll av trafiken med tåg som är godkända för att trafikera järnvägsnätet.

2.5 *Drift och trafikledning*

Förfaranden och utrustning som möjliggör en sammanhängande drift av de olika strukturella delsystemen, både under normala förhållanden och vid nedsatta tillstånd, inbegripet tågsammansättning och framförande av tåg, trafikplanering och trafikledning.

De yrkeskvalifikationer som kan krävas för alla typer av järnvägstjänster.

2.6 *Telematikapplikationer*

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

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

2.7 *Rullande materiel*

Mekaniska strukturen, styr- och kontrollsystem för all tågutrustning, strömavtagarsystem, drivsystem och energiomvandlingssystem, fordonsbaserad utrustning för mätning av förbrukning av och för debitering av elektricitet, bromssystem, koppel, löpverk (boggier, axlar) och hjulupphängning, dörrar, gränssnitt mellan människa och maskin (förare, tågpersonal, passagerare inbegripet hjälpmedel för att främja tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet), aktiva eller passiva säkerhetsanordningar, anordningar som krävs för passagerarnas och tågpersonalens hälsa.

2.8 *Underhåll*

Förfaranden, utrustning, underhållscentra för arbeten och reservmateriel medresurser som medger utförande av obligatoriskt avhjälpande och förebyggande underhåll som krävs för att säkerställa driftskompatibiliteten i unionens järnvägssystem och garantera nödvändiga prestanda.

BILAGA III

VÄSENTLIGA KRAV

1. **Allmänna krav**

1.1 *Säkerhet*

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

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

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

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

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

1.2 *Tillförlitlighet och tillgänglighet*

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

1.3 *Hälsa*

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

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

1.4 *Miljöskydd*

1.4.1 Den miljöpåverkan som anläggning och drift av järnvägssystemet medför ska bedömas och beaktas vid utformningen av detta system i enlighet med unionsrätten.

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

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

1.4.4 Konstruktionen och driften av järnvägssystemet får inte leda till en oacceptabel bullernivå:

- i områden nära järnvägsinfrastruktur, enligt definitionen i artikel 3.3 i direktiv 2012/34/EU, och
- i förarhytten.

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

1.5 *Teknisk kompatibilitet*

Infrastrukturerna och de fasta installationernas tekniska egenskaper ska vara kompatibla inbördes och med de tekniska egenskaperna hos tåg som ska trafikera järnvägssystemet. Detta krav omfattar säker integrering av fordonets delsystem med infrastrukturen.

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

1.6 *Tillgänglighet*

1.6.1 Delsystemen "Infrastruktur" och "Rullande materiel" måste vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet, så att tillträde säkerställs på samma grundval som för andra, genom att hinder förebyggs eller avlägsnas och genom andra lämpliga åtgärder. Detta ska omfatta utformning, konstruktion, ombyggnad, modernisering, underhåll och drift av de relevanta delarna av de delsystem till vilka allmänheten har tillträde.

1.6.2 Delsystemen "Drift" och "Telematikapplikationer avsedda för persontrafik" måste fungera på ett sätt som är nödvändigt för att underlätta tillträde för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet på samma grundval som andra, vilket ska ske genom att hinder förebyggs eller avlägsnas och genom andra lämpliga åtgärder.

2. **Särskilda krav för varje delsystem**

2.1 *Infrastruktur*

2.1.1 *Säkerhet*

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

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

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

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

2.1.2 *Tillgänglighet*

Infrastrukturdelssystem till vilka allmänheten har tillträde måste vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet i enlighet med punkt 1.6.

2.2 *Energi*

2.2.1 *Säkerhet*

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

2.2.2 *Miljöskydd*

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

2.2.3 *Teknisk kompatibilitet*

Försörjningssystemen för elenergi eller bränsle ska

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

2.3 *Trafikstyrning och signalering*

2.3.1 *Säkerhet*

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

2.3.2 *Teknisk kompatibilitet*

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

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

2.4 *Rullande materiel*

2.4.1 *Säkerhet*

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

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

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

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

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

Det måste vara säkert för passagerare att stiga på och av tågen. Dörrarna för på- och avstigning ska vara försedda med läs- och öppningssystem som garanterar passagerarnas säkerhet.

Det ska finnas tydligt markerade nödutgångar.

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

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

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

Passagerarna ska ges lättfattlig och omfattande information om gällande regler både på stationerna och i tågen.

2.4.2 *Tillförlitlighet och tillgänglighet*

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

2.4.3 *Teknisk kompatibilitet*

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

Vid elektrisk fordonsdrift ska strömavtagarnas egenskaper möjliggöra tågtrafik med användning av energiförsörjningssystemen vid järnvägssystemet.

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

2.4.4 Kontroll

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

2.4.5 Tillgänglighet

Delsystem för rullande materiel till vilken allmänheten har tillträde måste vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet i enlighet med punkt 1.6.

2.5 Underhåll

2.5.1 Hälsa och säkerhet

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

2.5.2 Miljöskydd

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

2.5.3 Teknisk kompatibilitet

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

2.6 Drift och trafikledning

2.6.1 Säkerhet

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

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

2.6.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet

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

2.6.3 Teknisk kompatibilitet

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

2.6.4 Tillgänglighet

Lämpliga åtgärder ska vidtas för att säkerställa att delsystem för telematikapplikationer avsedda för persontrafik tillhandahåller den funktionalitet som krävs för att säkerställa tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet.

2.7 *Telematikapplikationer för person- och godstrafik*

2.7.1 Teknisk kompatibilitet

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

När det gäller dessa applikationer måste följande uppnås:

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

2.7.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet

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

2.7.3 Hälsa

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

2.7.4 Säkerhet

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

2.7.5 Tillgänglighet

Det måste vidtas lämpliga åtgärder för att se till att det i telematikapplikationerna avsedda för persontrafik fastställs att det måste säkerställas tillgänglighet till dem för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet.

BILAGA IV

EG-KONTROLLFÖRFARANDE FÖR DELSYSTEM

1. ALLMÄNNA PRINCIPER

EG-kontroll innebär ett förfarande som genomförs av sökanden i den mening som avses i artikel 15 för att visa att kraven i den relevanta unionsrätten, samt i eventuella relevanta nationella regler, har uppfyllts för ett delsystem och att delsystemet kan godkännas för att tas i bruk.

2. KONTROLLINTYG UTFÄRDAT AV ETT ANMÅLT ORGAN

2.1 **Inledning**

I detta direktiv avses med kontroll i förhållande till TSD:er det förfarande genom vilket ett anmält organ kontrollerar och intygar att delsystemet överensstämmer med de tillämpliga tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD).

Detta påverkar inte skyldigheterna för sökanden att följa övriga tillämpliga unionsrättsakter samt alla kontroller utförda av bedömningsorganen som krävs enligt övriga regler.

2.2 **Mellanliggande kontrollintyg**

2.2.1 *Principer*

På begäran av sökanden kan kontrollerna genomföras för delar av ett delsystem eller begränsas till bestämda etapper av kontrollförfarandet. I dessa fall kan kontrollresultaten dokumenteras i ett "mellanliggande kontrollintyg" som utfärdas av det anmälda organ som utsetts av sökanden. Det mellanliggande kontrollintyget ska innehålla hänvisningar till de TSD:er som överensstämelsen har bedömts i förhållande till.

2.2.2 *Delar av delsystemet*

Sökanden kan ansöka om ett mellanliggande kontrollintyg för valfri del som sökanden beslutar att dela upp delsystemet i. Varje del ska då kontrolleras under varje etapp såsom fastställs i punkt 2.2.3.

2.2.3 *Etapper i kontrollförfarandet*

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

- (a) Den allmänna utformningen.
- (b) Produktion: uppbyggnad, inbegripet särskilt konstruktionsarbetet, tillverkning, montering av komponenterna och slutjustering av hela delsystemet.
- (c) Slutlig provning.

Sökanden får ansöka om ett mellanliggande kontrollintyg för utformningsskedet (inklusive typprovning) och för produktionsskedet för hela delsystemet eller för valfri del som sökanden beslutar att dela upp det i (se punkt 2.2.2).

2.3 **Kontrollintyg**

- 2.3.1 De anmälda organ som ansvarar för kontrollen ska bedöma utformning, produktion och slutlig provning av delsystemet och utfärdade kontrollintyget som är avsett för sökanden, vilken därefter ska utfärdas EG-kontrollförklaringen. Kontrollintyget ska innehålla hänvisningar till de TSD:er som överensstämelsen har bedömts i förhållande till.

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

- 2.3.2 Om mellanliggande kontrollintyg har utfärdats ska det anmälda organ som ansvarar för kontrollen av delsystemet beakta dessa mellanliggande kontrollintyg, och innan det utfärdar sitt kontrollintyg
- kontrollera att de mellanliggande kontrollintygen korrekt uppfyller de relevanta kraven i TSD:erna,
 - kontrollera alla aspekter som inte omfattas av de mellanliggande kontrollintygen, och
 - kontrollera den slutliga provningen av delsystemet som helhet.
- 2.3.3 I samband med en ändring av ett delsystem som redan omfattas av ett kontrollintyg ska det anmälda organet endast utföra de undersökningar och provningar som är relevanta och nödvändiga, dvs. bedömningen ska avse endast de delar av delsystemet som har ändrats samt deras gränssnitt mot de oförändrade delarna av delsystemet.
- 2.3.4 Varje anmält organ som medverkar i kontrollen av ett delsystem ska sammanställa ett underlag i enlighet med artikel 15.4 vilket omfattar dess verksamhetsområde.

2.4 Tekniskt underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen

Det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen ska sammanställas av sökanden och måste innehålla följande:

- Information om tekniska egenskaper rörande utformningen, inklusive allmänna ritningar och detaljritningar när det gäller utförandet, elektriska och hydrauliska diagram, kopplings scheman, beskrivningar av datasystem och automatiska system på en detaljnivå som är tillräcklig för att den pågående kontrollen av överensstämmelse ska kunna dokumenteras, dokumentation om drift och underhåll osv., som har relevans för delsystemet i fråga.
- För teckning över driftskompatibilitetskomponenter, så som avses i artikel 4.3 d, som ingår i delsystemet.
- De underlag som avses i artikel 15.4, sammanställt av vart och ett av de anmälda organ som medverkar i kontrollen av delsystemet, som ska omfatta följande:
 - Kopior av EG-kontrollförklaringar och, i förekommande fall, EG-försäkringar om lämplighet för användning, som fastställts för driftskompatibilitetskomponenter enligt artikel 4.3 d, vid behov åtföljda av tillhörande beräkningar och av en kopia av de provnings- och undersökningsprotokoll som upprättats av de anmälda organen på grundval av de gemensamma tekniska specifikationerna.
 - Mellanliggande kontrollintyg, om sådana finns tillgängliga, som åtföljer kontrollintyget, inklusive resultatet av det anmälda organets kontroll av de mellanliggande kontrollintygens giltighet.
 - Kontrollintyget som visar att delsystemet överensstämmer med kraven i den eller de relevanta TSD:erna, med tillhörande beräkningar och undertecknat av det anmälda organ som ansvarar för kontrollen. Detta kontrollintyg ska också innehålla uppgifter om eventuella förbehåll som givits under arbetets utförande och som inte dragits tillbaka. Det ska även åtföljas av inspektions- och kontrollrapporter som det anmälda organet utarbetat inom ramen för sitt uppdrag, i enlighet med punkterna 2.5.2 och 2.5.3.
- Kontrollintyg som utfärdats i enlighet med andra unionsrättsakter.
- När det krävs en kontroll av säker integrering enligt artiklarna 18.4 c och 21.3 c ska det relevanta tekniska underlaget innehålla bedömarens rapporter om de gemensamma säkerhetsmetoderna för riskbedömning i enlighet med artikel 6.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG⁽¹⁾.

2.5 Övervakning genom anmälda organ

- 2.5.1 Det anmälda organ som ansvarar för att kontrollera utförandet ska ha permanent tillträde till byggplatser, tillverkningsanläggningar, lagerutrymmen och, i förekommande fall, till prefabriceringsanläggningar, provningsanläggningar och mer generellt till alla de platser som organet anser sig behöva ha tillgång till för att utföra sitt uppdrag. Det anmälda organet ska från sökanden få alla dokument som organet kan ha nytta av för detta ändamål, bl.a. införandeplaner och teknisk dokumentation för delsystemet.
- 2.5.2 Det anmälda organ som ansvarar för övervakningen av införandet ska regelbundet genomföra kontroller för att försäkra sig om överensstämmelsen med den eller de relevanta TSD:erna. Det ska vid dessa tillfällen överlämna en kontrollrapport till de parter som ansvarar för införandet. Organet kan behöva närvara vid vissa moment i byggande och tillverkning.

(¹) Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44).

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

2.5.4 Det anmälda organet ska kunna övervaka ett delsystem där en driftskompatibilitetskomponent är monterad för att, om motsvarande TSD så kräver, bedöma dess lämplighet för användning i avsedd järnvägsmiljö.

2.6 Deponering

En kopia av det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen ska behållas av sökanden så länge delsystemet är i bruk. Den ska på begäran överlämnas till medlemsstaterna eller byrån.

Den dokumentation som lämnats in i samband med en ansökan om godkännande att ta delsystemet i bruk ska lämnas till den myndighet som handlägger ansökan om godkännande. Den nationella säkerhetsmyndigheten eller byrån får begära att delar av de dokument som lämnas in tillsammans med ansökan ska översättas till dess eget språk.

2.7 Offentliggörande

Varje anmält organ ska regelbundet offentliggöra relevant information om

- a) mottagna ansökningar om kontroll och mellanliggande kontrollintyg,
- b) ansökningar om bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse och lämplighet för användning,
- c) utfärdade eller avvisade mellanliggande kontrollintyg,
- d) utfärdade eller avvisade intyg om överensstämmelse och EG-intyg om lämplighet för användning,
- e) utfärdade eller avvisade kontrollintyg.

2.8 Språk

Underlag och korrespondens om EG-kontrollförfarandet ska vara avfattade på ett av unionens officiella språk i den medlemsstat där sökanden är etablerad eller på ett av unionens officiella språk som godtas av sökanden.

3. KONTROLLINTYG UTFÄRDAT AV ETT UTSETT ORGAN

3.1 Inledning

I de fall där nationella regler är tillämpliga ska kontrollförfarandet omfatta ett förfarande där det organ som utsetts i enlighet med artikel 15.8 (nedan kallat *utsett organ*) kontrollerar och intygar att delsystemet överensstämmer med de nationella regler som anmälts i enlighet med artikel 14 för varje medlemsstat där delsystemet är avsett att godkännas för ibruktagande.

3.2 Kontrollintyg

Det utsedda organet ska utfärda kontrollintyget för sökanden.

I intyget ska det anges exakt för vilka nationella regler som det utsedda organet har undersökt om kravet på överensstämmelse uppfylls under kontrollförfarandet.

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

3.3 Underlag

Det underlag som sammanställts av det utsedda organet och som åtföljer kontrollintyget när nationella regler är tillämpliga ska bifogas det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen som avses i punkt 2.4 och ska innehålla de tekniska data som är relevanta för bedömningen av delsystemets överensstämmelse med de nationella reglerna.

3.4 **Språk**

Underlag och korrespondens om EG-kontrollförfarandet ska vara avfattade på ett av unionens officiella språk i den medlemsstat där sökanden är etablerad eller på ett av unionens officiella språk som godtas av sökanden.

4. KONTROLL AV DELAR AV DELSYSTEM I ENLIGHET MED ARTIKEL 15.7

Om ett kontrollintyg ska utfärdas för vissa delar av ett delsystem ska bestämmelserna i denna bilaga gälla med nödvändiga anpassningar för dessa delar.

BILAGA V

DEL A

Upphävda direktiv och en förteckning över deras efterföljande ändringar

(som avses i artikel 58)

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

DEL B

Tidsfrister för införlivande med nationell lagstiftning

(som avses i artikel 57)

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

BILAGA VI

Jämförelsetabell

Direktiv 2008/57/EG	Detta direktiv
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 a–z	Artikel 2.1–2.5, 2.7–2.17 och 2.19–2.28
-	Artikel 2.6, 2.18, 2.29–2.45
Artikel 3	-
Artikel 4	Artikel 3
Artikel 5.1–3 g	Artikel 4.1–4.3 g
-	Artikel 4.3 h och i
Artikel 5.4–8	Artikel 4.4–4.8
Artikel 6	Artikel 5
Artikel 7	Artikel 6
Artikel 8	-
Artikel 9	Artikel 7
Artikel 10	Artikel 8
Artikel 11	Artikel 9
Artikel 12	-
Artikel 13	Artikel 10
Artikel 14	Artikel 11
Artikel 15.1	Artiklarna 18.2
Artikel 15.2 och 3	-
Artikel 16	Artikel 12
Artikel 17	Artiklarna 13 och 14
Artikel 18	Artikel 15
Artikel 19	Artikel 16
-	Artikel 17
-	Artikel 18, utom 18.3
-	Artiklarna 19, 20, 21, 22 och 23
Artikel 20	-
Artikel 21	-
Artiklarna 22–25	-
Artikel 26	Artikel 24
Artikel 27	Artikel 14.10
-	Artikel 26
Artikel 28 och bilaga VIII	Artiklarna 27–44
-	Artikel 45
Artikel 29	Artikel 51
Artiklarna 30 och 31	-
Artikel 32	Artikel 46
Artikel 33	Artikel 47.3, 47.4, 47.6 och 47.7
-	Artikel 47.1, 47.2 och 47.5
Artikel 34	Artikel 48

Direktiv 2008/57/EG	Detta direktiv
Artikel 35	Artikel 49
Artikel 36	-
-	Artikel 50
Artikel 37	Artikel 52
Artikel 38	Artikel 57
Artikel 39	Artikel 53
-	Artiklarna 54 och 55
-	Artikel 56
Artikel 40	Artikel 58
Artikel 41	Artikel 59
Artikel 42	Artikel 60
Bilaga I–III	Bilaga I–III
Bilaga IV	Artikel 9.2
Bilaga V	Artikel 15.9
Bilaga VI	Bilaga IV
Bilaga VII	Artikel 14.10
Bilaga VIII	Artiklarna 30, 31 och 32
Bilaga IX	Artikel 7.5
Bilaga X	Bilaga V
Bilaga XI	Bilaga VI

Uttalande av kommissionen om skriftliga motiveringar

Kommissionen erinrar om att Europaparlamentet, rådet och kommissionen i sin gemensamma politiska förklaring av den 27 oktober 2011 om skriftliga motiveringar framhöll att den information som medlemsstaterna förser kommissionen med när det gäller införlivande av direktiv i nationell lagstiftning måste vara tydlig och precis för att underlätta för kommissionen att fullgöra sina uppgifter i fråga om att se över tillämpningen av unionslagstiftningen. I föreliggande ärende kunde skriftliga motiveringar ha varit användbara i detta syfte. Kommissionen beklagar att den slutliga texten inte innehåller bestämmelser i detta hänseende.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2016/798

av den 11 maj 2016

om järnvägssäkerhet

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

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

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG ⁽⁴⁾ har ändrats väsentligt. Eftersom ytterligare ändringar ska göras, bör det direktivet av tydlighetsskäl omarbetas.
- (2) Direktiv 2004/49/EG upprättade ett gemensamt regelverk för järnvägssäkerhet genom att harmonisera säkerhetsreglernas innehåll, utfärdandet av säkerhetsintyg för järnvägsföretag, de nationella säkerhetsmyndigheternas uppgifter och ansvarsråden samt rutinerna för olycksutredning. För att fortsätta ansträngningarna för att vidareutveckla ett gemensamt europeiskt järnvägsområde är det emellertid nödvändigt att revidera direktiv 2004/49/EG i grunden.
- (3) Tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem omfattas i många medlemsstater av lokala tekniska krav och är undantagna från tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 ⁽⁵⁾. För att underlätta genomförandet av detta direktiv och direktiv (EU) 2016/797 bör båda direktiven ha samma tillämpningsområde. Därför bör sådana lokala system undantas från det här direktivets tillämpningsområde.
- (4) I den mån vissa begrepp som avses i detta direktiv kan tillämpas på tunnelbanor och andra lokala system, bör medlemsstaterna tillåtas att tillämpa vissa bestämmelser i detta direktiv som de anser lämpliga, utan att det påverkar detta direktivs tillämpningsområde. I sådana fall bör medlemsstaterna tillåtas att frånga skyldigheter såsom anmälan av nationella regler och rapportering.
- (5) Säkerhetsnivåerna inom unionens järnvägssystem är i allmänhet höga, särskilt i jämförelse med dem som gäller för vägtrafik. Järnvägssäkerheten bör generellt upprätthållas och, när så är möjligt, kontinuerligt förbättras med beaktande av den tekniska och vetenskapliga utvecklingen och utvecklingen av unionsrätten och internationell rätt. Förebyggandet av olyckor bör prioriteras. Inverkan av mänskliga faktorer bör också beaktas.

⁽¹⁾ EUT C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ EUT C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 26 februari 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 10 december 2015 (EUT C 57, 12.2.2016, s. 64). Europaparlamentets ståndpunkt av den 28 april 2016 (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44).

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (se sidan 44 i detta nummer av EUT).

- (6) Om en medlemsstat inför en högre säkerhetsnivå, bör den säkerställa att den antagna bestämmelsen inte skapar hinder för driftskompatibiliteten eller leder till diskriminering.
- (7) Huvudaktörerna i unionens järnvägssystem, dvs. infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, bör ha fullt ansvar för säkerheten i sina respektive delar av systemet. När så är lämpligt bör de samarbeta vid införande av riskkontrollåtgärder.
- (8) Utan att det påverkar infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags ansvar för att utveckla och förbättra järnvägssäkerheten bör övriga aktörer såsom enheter med ansvar för underhåll, tillverkare, transportörer, avsändare, mottagare, fyllare och tömmare, lastare, lossare, underhållsleverantörer, fordonsinnehavare, tjänsteleverantörer och upphandlande enheter inte hindras från att ta ansvar för sina produkter, tjänster och processer. När det gäller frågan huruvida fordon är kördugliga bör varje aktör i unionens järnvägssystem vara ansvarig för att alla relevanta uppgifter på ett fullständigt och sanningsenligt sätt överlämnas till de andra aktörerna. Detta gäller särskilt uppgifter om ett aktuellt fordon status och historia, underhållsjournaler, lastningsåtgärders spårbarhet och fraktsedlar.
- (9) Varje järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enhet med ansvar för underhåll bör säkerställa att dess entreprenörer och andra parter genomför riskkontrollåtgärder. För detta ändamål bör varje järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enhet med ansvar för underhåll tillämpa de metoder för övervakning som anges i de gemensamma säkerhetsmetoderna. Deras entreprenörer bör fås att använda denna process med hjälp av avtalsvillkor. Med hänsyn till att sådana avtalsvillkor är en viktig del av järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem bör järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare redovisa sina avtalsvillkor när Europeiska unionens järnvägsbyrå (nedan kallad *byrån*), som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 ⁽¹⁾, eller den nationella säkerhetsmyndigheten begär det inom ramen för dess tillsyn.
- (10) Medlemsstaterna bör främja en kultur av ömsesidigt förtroende, ömsesidig tillit och ömsesidigt lärande, där personal vid järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare uppmuntras att bidra till att utveckla säkerheten samtidigt som konfidentialiteten säkerställs.
- (11) Gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder har införts stegvis för att upprätthålla en hög säkerhetsnivå och, vid behov samt i den mån det är rimligen genomförbart, förbättra den. De bör tillhandahålla hjälpmedel för bedömningen av operatörernas säkerhetsnivå och resultat, såväl på unionsnivå som i de enskilda medlemsstaterna. Gemensamma säkerhetsindikatorer har fastställts för att man ska kunna bedöma om systemen uppfyller de gemensamma säkerhetsmålen och för att underlätta övervakningen av järnvägssäkerheten.
- (12) Nationella regler, ofta baserade på nationella tekniska standarder, håller gradvis på att ersättas med regler som baseras på gemensamma standarder, fastställda med hjälp av gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (nedan kallade *TSD:er*). För att hindren för driftskompatibiliteten ska kunna undanröjas bör antalet nationella regler, inbegripet driftsregler, minska som ett resultat av att TSD:ernas räckvidd utvidgas till att omfatta unionens hela järnvägssystem och av att öppna punkter i TSD:erna avslutas. För detta ändamål bör medlemsstaterna hålla sitt system med nationella regler uppdaterat, ta bort obsoleta regler och utan dröjsmål informera kommissionen och byrån om detta.
- (13) Nationella regler bör utformas och offentliggöras på ett sådant sätt att alla potentiella användare av nationella nätverk kan förstå dem. Sådana regler hänvisar emellertid ofta till andra dokument, till exempel nationella standarder, europeiska standarder, internationella standarder eller andra tekniska specifikationer som helt eller delvis kan skyddas av immateriella rättigheter. Det är därför lämpligt att publiceringsskyldigheten inte bör gälla de dokument som den nationella regeln direkt eller indirekt hänvisar till.
- (14) Nationella regler innefattar ofta krav som delvis har betydelse för både driftskompatibiliteten och säkerheten. Eftersom säkerheten är ett väsentligt krav i direktiv (EU) 2016/797, kan en nationell regel vara relevant för direktiv (EU) 2016/797 och för det här direktivet. Distinktionen mellan nationella säkerhetsbestämmelser och nationella tekniska föreskrifter enligt definitionerna i direktiv 2004/49/EG respektive Europaparlamentets och

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004 (se sidan 1 i detta nummer av EUT).

rådets direktiv 2008/57/EG ⁽¹⁾ bör därför tas bort och ersättas med begreppet *nationella regler* som ska anmälas enligt direktiv (EU) 2016/797 och/ eller enligt det här direktivet. Nationella regler ska anmälas enligt direktiv (EU) 2016/797 huvudsakligen när de gäller utsläppande av strukturella delsystem på marknaden eller ibruktage av strukturella delsystem. De bör anmälas enligt detta direktiv när de gäller driften av unionens järnvägssystem eller de frågor som detta direktiv särskilt avser, bl.a. rollen för olika aktörer, utfärdande av säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd och utredning av olyckor.

- (15) Med tanke på det successiva undanröjandet av hindren för driftskompatibilitet i unionens järnvägssystem och den tid som följaktligen krävs för antagande av TSD:er, bör åtgärder vidtas för att undvika en situation där medlemsstater antar nya nationella regler eller inleder projekt som ökar olikheterna i det befintliga systemet utom under de särskilda förhållanden som anges i detta direktiv. Säkerhetsstyrningssystemet är det erkända verktyget för att kontrollera risker, medan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är skyldiga att vidta omedelbara korrigerande åtgärder för att förebygga att olyckor upprepas. Medlemsstaterna bör undvika att införa nya nationella regler omedelbart efter en olycka, såvida sådana nya regler inte krävs som en brådskande förebyggande åtgärd.
- (16) Tågkontroll- och signalsystemen spelar en avgörande roll för att säkerställa järnvägssäkerheten. Användningen av det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg (ERTMS) på unionens järnvägsnät bidrar väsentligt till ökad säkerhet i detta avseende.
- (17) Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör vid utövandet av sina förpliktelser och uppfyllandet av sitt ansvar använda sig av ett säkerhetsstyrningssystem som uppfyller unionskrav och innehåller gemensamma element. Byrån och den berörda medlemsstatens nationella säkerhetsmyndighet bör informeras om säkerheten och om genomförandet av säkerhetsstyrningssystemet.
- (18) Säkerhetsstyrningssystemet bör, genom sina processer, säkerställa att människans förmåga och begränsningar och inflytandet på människans förutsättningar beaktas genom tillämpning av kunskap om mänskliga faktorer och användande av erkända metoder.
- (19) Godstrafik på järnväg bör även innefatta transport av farligt gods. En åtskillnad bör dock göras mellan syftet med det här direktivet, nämligen att upprätthålla och där så är möjligt stärka säkerheten för unionens järnvägssystem, och syftet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG ⁽²⁾, som huvudsakligen är att reglera klassificeringen av ämnen och specifikationer för deras behållare, inklusive säker lastning, lossning och användning av behållarna inom det befintliga järnvägssystemet. I järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem bör därför, utan att detta påverkar tillämpningen av direktiv 2008/68/EG, vederbörlig hänsyn tas till de potentiella ytterligare risker som transport av farligt gods medför.
- (20) Alla järnvägsföretag bör omfattas av samma säkerhetskrav för att trygga en hög nivå på järnvägssäkerheten och likvärdiga villkor. Ett järnvägsföretag bör inneha ett säkerhetsintyg som ett villkor för att tillåtas få tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Säkerhetsintyget bör visa att järnvägsföretaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem och att det kan uppfylla tillämpliga säkerhetsstandarder och säkerhetsregler för det relevanta området för verksamheten. När byrån utfärdar ett gemensamt säkerhetsintyg till ett järnvägsföretag med ett område för verksamheten i en eller flera medlemsstater, bör den vara den enda myndigheten att bedöma om järnvägsföretaget på ett korrekt sätt har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem. De nationella säkerhetsmyndigheter som berörs av det avsedda område för verksamheten bör medverka i bedömningen av de krav som fastställs i de relevanta nationella reglerna.
- (21) Harmoniserade metoder grundade på direktiv 2004/49/EG har införts för att tillämpas på aktörer i unionens järnvägssystem och nationella säkerhetsmyndigheter när det gäller övervakning, bedömning av överensstämmelse, tillsyn, riskvärdering och riskbedömning. Det regelverket är tillräckligt moget för en gradvis övergång till ett gemensamt säkerhetsintyg som är giltigt inom det berörda järnvägsföretagets område för verksamheten.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (EUT L 191, 18.7.2008, s. 1).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

- (22) För att göra förfarandena för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg till järnvägsföretag effektivare och enhetligare är det nödvändigt att tilldela byrån en central roll för utfärdande av sådana säkerhetsintyg. Om området för verksamheten är begränsat till en medlemsstat bör den sökande ha möjlighet att välja huruvida denne lämnar in sin ansökan om gemensamt säkerhetsintyg genom den one-stop-shop som avses i förordning (EU) 2016/796 till den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstaten eller till byrån. Den sökandes val bör vara bindande tills handläggningen av ansökan har slutförts eller avbrutits. Detta nya tillvägagångssätt bör medföra att unionens järnvägssystem blir mer ändamålsenligt och effektivt genom att minska de administrativa bördorna för järnvägsföretagen.
- (23) Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna bör samarbeta och utbyta erfarenheter när så är lämpligt, för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg. Tydliga förfarandebestämmelser och regler för skiljeförfaranden bör fastställas för att hantera situationer där byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna är oense om de bedömningar som har gjorts i samband med utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg.
- (24) Den nya fördelningen av funktioner och uppgifter mellan nationella säkerhetsmyndigheter och byrån i samband med utfärdande av säkerhetsintyg bör ske på ett effektivt sätt. För detta ändamål bör samarbetsavtal mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ingås.
- (25) I samarbetsavtalen bör man särskilt beakta vissa medlemsstaters särskilda geografiska och historiska situation och samtidigt säkerställa en väl fungerande inre marknad. Om verksamheten är begränsad till nät som av geografiska eller historiska skäl kräver särskild sakkunskap och om sådana nät är isolerade från resten av unionens järnvägssystem, bör det vara möjligt för sökanden att fullfölja nödvändiga formaliteter lokalt genom kontakter med berörda nationella säkerhetsmyndigheter. I detta syfte och för att minska de administrativa bördorna och kostnaderna bör det vara möjligt att föreskriva en lämplig arbetsfördelning genom samarbetsavtal som ingås mellan byrån och de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna, utan att det påverkar byråns slutgiltiga ansvar för utfärdandet av det gemensamma säkerhetsintyget.
- (26) Järnvägsnäten i de baltiska staterna (Estland, Lettland och Litauen) har en spårvidd på 1 520 mm, vilken är densamma som i angränsande tredjeländer men en annan än den som gäller för unionens huvudjärvnätsnät. Dessa baltiska nätverk har ärvt gemensamma tekniska och driftsmässiga krav som möjliggör faktisk driftskompatibilitet mellan dem, och i detta avseende kan ett säkerhetsintyg som beviljats i en av dessa medlemsstater utvidgas till att omfatta resten av dessa nätverk. För att underlätta en effektiv och proportionell resursfördelning när det gäller utfärdande av säkerhetsintyg och för att minska de ekonomiska och administrativa bördorna för den sökande i sådana fall, bör de specifika samarbetsavtal som ingås mellan byrån och berörda nationella säkerhetsmyndigheter vid behov inbegripa möjligheten att lägga ut uppgifter på dessa nationella säkerhetsmyndigheter.
- (27) Detta direktiv bör inte leda till en lägre säkerhetsnivå och bör inte öka kostnaderna i unionens järnvägssektor. I detta syfte bör byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ta fullt ansvar för de gemensamma säkerhetsintyg de utfärdar och i synnerhet påta sig avtalsrättsliga och utomobligatoriska ansvarskyldigheter i detta avseende. Om byrån eller dess personal skulle bli föremål för en rättslig utredning bör byrån helt och fullt samarbeta med de behöriga myndigheterna i den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna.
- (28) Det bör göras en klar åtskillnad mellan, å ena sidan, byråns och de nationella säkerhetsmyndigheternas omedelbara ansvar för säkerhet som följer av utfärdandet av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd och, å andra sidan, den uppgift att tillhandahålla nationell ramagstiftning och fortlöpande utöva tillsyn över samtliga berörda parter säkerhetsresultat som ankommer på de nationella säkerhetsmyndigheterna. Varje nationell säkerhetsmyndighet bör se till att den juridiska skyldigheten för ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare att införa ett säkerhetsstyrningssystem fortlöpande efterlevs. För att fastställa att denna skyldighet efterlevs kan det krävas inte bara inspektioner på plats hos det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som berörs utan även tillsynsuppgifter som de nationella säkerhetsmyndigheterna ska utföra för att bedöma om järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren fortsätter att tillämpa sitt säkerhetsstyrningssystem efter att ha beviljats ett säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd. Nationella säkerhetsmyndigheter bör samordna sin tillsynsverksamhet i förhållande till järnvägsföretag som är etablerade i olika medlemsstater och bör utbyta uppgifter med varandra och, när så är lämpligt, med byrån. Byrån bör bistå de nationella säkerhetsmyndigheterna i deras samarbete. I det sammanhanget bör nödvändiga arrangemang fastställas av byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna för att underlätta utbytet av information mellan dem.

- (29) Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna bör ha ett nära samarbete i sådana fall där en nationell säkerhetsmyndighet konstaterar att en innehavare av ett gemensamt säkerhetsintyg utfärdat av byrån inte längre uppfyller villkoren för intyget. Den bör i sådana fall begära att byrån begränsar eller återkallar intyget. Ett skiljeförfarande bör inrättas för hantering av fall då det råder oenighet mellan byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten. Om en nationell säkerhetsmyndighet vid tillsyn upptäcker en allvarlig säkerhetsrisk bör den underrätta byrån och samtliga andra berörda nationella säkerhetsmyndigheter i det verksamhetsområde där järnvägsföretaget bedriver trafik. De berörda nationella säkerhetsmyndigheterna bör få vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder, t.ex. omedelbart begränsa eller avbryta den relevanta verksamheten. En allvarlig säkerhetsrisk bör i detta sammanhang förstås som ett allvarligt fall av åsidosättande av juridiska skyldigheter eller säkerhetskrav vilket i sig eller i ett händelseförlopp kan orsaka en olycka eller en allvarlig olycka.
- (30) Byrån bör ha möjlighet att inrätta ett verktyg som underlättar utbyte av information mellan de relevanta aktörer som identifierar eller informeras om en säkerhetsrisk avseende fel, bristande överensstämmelse i konstruktionen eller bristande funktion i den tekniska utrustningen.
- (31) Ett gemensamt säkerhetsintyg bör utfärdas på grundval av bevis för att ett järnvägsföretag har inrättat sitt säkerhetsstyrningssystem.
- (32) Infrastrukturförvaltare bör ha ett huvudansvar för att det egna järnvägsnätet har en säker konstruktion och underhålls och drivs på ett säkert sätt. Infrastrukturförvaltare bör vara föremål för en tillståndsprövning av den nationella säkerhetsmyndigheten som beviljar ett säkerhetstillstånd avseende deras säkerhetsstyrningssystem och efterlevnad av andra bestämmelser för att uppfylla säkerhetskraven.
- (33) Certifiering av ombordpersonal kan skapa problem för nya marknadsaktörer. Medlemsstaterna bör säkerställa att resurser för utbildning och certifiering av ombordpersonal som behövs för att uppfylla kraven enligt nationella regler finns tillgängliga för järnvägsföretag som avser att trafikera nätet i fråga.
- (34) Enheter med ansvar för underhåll bör vara certifierade för godsvagnar. Om sådana enheter är infrastrukturförvaltare bör denna certifiering ingå i förfarandet för säkerhetstillstånd. Ett intyg som utfärdas till en sådan enhet bör garantera att alla underhållskrav enligt detta direktiv är uppfyllda för varje godsvagn som den ansvarar för. Detta intyg bör vara giltigt i hela unionen och bör utfärdas av ett organ som kan granska det underhållssystem som enheten upprättat. Certifieringsorganet bör kunna genomföra sina kontroller i hela unionen, eftersom godsvagnar ofta används i internationell trafik och eftersom enheter med ansvar för underhåll kan vilja använda verkstäder som är etablerade i flera medlemsstater. Byrån bör utvärdera systemet för certifiering av enheter med ansvar för underhåll av godsvagnar och bör, i tillämpliga fall, rekommendera att det utvidgas till att omfatta alla järnvägsfordon.
- (35) De nationella säkerhetsmyndigheterna bör när det gäller organisation, rättslig struktur och beslutsfattande vara helt oberoende av alla järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, sökande, upphandlande enheter eller enheter som tilldelar offentliga tjänstekontrakt. De bör utföra sina uppgifter på ett öppet och icke-diskriminerande sätt och bör samarbeta med byrån för att upprätta ett gemensamt europeiskt järnvägsområde och samordna sina kriterier för beslutsfattande. Vid behov bör det vara möjligt för en medlemsstat att besluta att inbegripa dess nationella säkerhetsmyndighet i det nationella ministerium som ansvarar för transportfrågor, förutsatt att kriterierna för oberoende iaktas. För att fullfölja sina uppgifter bör de nationella säkerhetsmyndigheterna ha den interna och externa organisatoriska kapacitet som behövs med avseende på mänskliga och materiella resurser.
- (36) De nationella utredningsorganen spelar en viktig roll i säkerhetsutredningsprocessen. Deras arbete är ytterst viktigt när det gäller att fastställa orsakerna till en olycka eller ett tillbud. Det är därför väsentligt att de har de ekonomiska och mänskliga resurser som krävs för att genomföra ändamålsenliga och effektiva utredningar. Utredningsorganen bör samarbeta för att utbyta information och bästa praxis. De bör inrätta ett program för referentgranskning för att övervaka effektiviteten i de egna undersökningarna. Referentgranskningsrapporterna bör tillhandahållas byrån för att den ska kunna övervaka den allmänna säkerheten i unionens järnvägssystem.

- (37) Det är sällsynt med allvarliga järnvägsolyckor. De kan emellertid få katastrofala följder och skapa oro bland allmänheten när det gäller säkerhetsnivån för unionens järnvägssystem. Alla sådana olyckor bör därför utredas ur säkerhetssynpunkt för att undvika att de upprepas, och resultaten från utredningarna bör offentliggöras. Andra olyckor och tillbud bör också bli föremål för säkerhetsutredningar, när de inbegriper klara signaler om risker för allvarliga olyckor.
- (38) En säkerhetsutredning bör hållas åtskild från alla rättsliga utredningar av samma händelse och utredarna bör ges tillgång till bevisning och vittnen. Utredningen bör utföras av ett permanent organ, som är oberoende i förhållande till aktörerna inom unionens järnvägssystem. Organet bör fungera på ett sätt som förhindrar intressekonflikter och varje eventuell inblandning i orsakerna till de händelser som utreds. Framför allt bör dess funktionella oberoende inte påverkas om det genom sin organisationsstruktur eller juridiska form har en nära koppling till den nationella säkerhetsmyndigheten, byrån eller det organ som reglerar järnvägsverksamheten. Utredningarna bör utföras med så stor öppenhet som möjligt. Utredningsorganet bör för varje händelse inrätta en utredningsgrupp som besitter den sakkunskap som krävs för att kartlägga de omedelbara och bakomliggande orsakerna.
- (39) En utredning efter en allvarlig olycka bör utföras på ett sådant sätt att samtliga parter ges möjlighet att yttra sig och ta del av resultaten. Framför allt bör utredningsorganet under utredningen ge uppdaterad information till de parter som organet bedömer ha säkerhetsrelaterat ansvar om hur utredningen fortskrider, och bör beakta deras åsikter och synpunkter. Därigenom kan utredningsorganet erhålla ytterligare relevant information och få kännedom om olika synpunkter på dess arbete så att det på lämpligaste sätt kan fullfölja utredningen. Sådant samråd bör inte i något fall leda till fastställande av skuld eller ansvar utan snarare till att konkreta bevis samlas in och erfarenheter tillvaratas för att förbättra säkerheten i framtiden. Utredningsorganet bör emellertid fritt kunna välja vilken information det har för avsikt att utbyta med parterna för att undvika otillbörliga påtryckningar, förutom vid begäran om information från dem som genomför det rättsliga förfarandet. Utredningsorganet bör också ta hänsyn till samtliga offers och deras anhörigas rimliga behov av information.
- (40) För att förbättra effektiviteten i utredningsorganets verksamhet och underlätta fullgörandet av deras uppgifter bör organen snarast möjligt få tillträde till olycksplatser, vid behov i nära samarbete med samtliga rättsliga myndigheter som är involverade i frågan. Utredningsrapporter och eventuella resultat och rekommendationer ger viktig information som kan användas för att förbättra järnvägssäkerheten ytterligare och bör offentliggöras på unionsnivå. De som säkerhetsrekommendationerna riktar sig till bör vidta åtgärder och åtgärderna återrapporteras till utredningsorganet.
- (41) Om den direkta orsaken till en olycka eller ett tillbud verkar vara relaterad till mänskligt handlande, bör uppmärksamhet ägnas åt de särskilda omständigheterna samt det sätt på vilket personalen sköter rutinuppgifter under normal drift, inbegripet såväl människa-maskinränssnittets utformning, förfarandenas lämplighet, motstridiga målsättningar, arbetsbörda som alla övriga omständigheter som kan ha en inverkan på händelsen, inbegripet fysisk och arbetsrelaterad stress, utmattning eller psykologisk lämplighet.
- (42) Det bör göras insatser för att säkerställa en hög utbildningsnivå och avancerade kvalifikationer i hela unionen.
- (43) I syfte att komplettera och ändra vissa icke väsentliga delar av detta direktiv, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål, samt översynen av dessa. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den säkerställa att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (44) Kommissionen bör tilldelas genomförandebefogenheter för att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv vad gäller byråns mandat att utarbeta gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål, samt ändringar därav, och att utfärda nödvändiga rekommendationer till kommissionen, detaljerade bestämmelser som fastställer vilka av kraven i bilaga III som ska tillämpas på underhållsfunktioner som genomförs av underhållsverkstäder, inbegripet detaljerade bestämmelser för att säkerställa att certifieringen av

underhållsverkstäder genomförs på ett enhetligt sätt, i överensstämmelse med de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna och TSD:erna; detaljerade bestämmelser som fastställer vilka av kraven i bilaga III som ska tillämpas på certifiering av de enheter som ansvarar för underhåll av andra fordon än godsvagnar, baserade på sådana fordons tekniska egenskaper, inbegripet detaljerade bestämmelser för att säkerställa att certifieringsvillkoren för de enheter som ansvarar för underhåll av andra fordon än godsvagnar tillämpas på ett enhetligt sätt, i överensstämmelse med de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna och TSD:erna, samt rapporteringsstrukturen för rapporter om utredning av olyckor och tillbud. Dessa genomförandebefogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁽¹⁾.

- (45) Medlemsstaterna bör fastställa regler om sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som antagits enligt detta direktiv och säkerställa att dessa sanktioner genomförs. Sanktionerna bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.
- (46) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att samordna verksamheten i medlemsstaterna för att reglera och utöva tillsyn över säkerheten, att utreda olyckor och att fastställa gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsindikatorer och enhetliga krav på gemensamma säkerhetsintyg, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av deras omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (47) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell rätt bör endast gälla de bestämmelser som utgör en innehållsmässig ändring i förhållande till direktiv 2004/49/EG. Skyldigheten att införliva de bestämmelser som är oförändrade följer av det direktivet.
- (48) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter vad gäller tidsfristerna för införlivande med nationell rätt av de direktiv som anges i bilaga IV del B.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte

I detta direktiv anges bestämmelser för att säkerställa att säkerheten inom unionens järnvägssystem utvecklas och förbättras och att tillträde till marknaden för spårbundna tjänster underlättas genom följande åtgärder:

- a) Harmonisering av regleringssystemen i medlemsstaterna.
- b) Fastställande av ansvarsfördelningen mellan aktörerna inom unionens järnvägssystem.
- c) Utarbetande av gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder i syfte att successivt undanröja behovet av nationella regler.
- d) Fastställande av principerna för utfärdande, förnyelse, ändring och begränsning eller återkallande av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd.
- e) Krav på att det för varje medlemsstat inrättas en nationell säkerhetsmyndighet och ett organ för utredning av olyckor och tillbud.
- f) Fastställande av gemensamma principer för ledning, reglering och tillsyn när det gäller järnvägssäkerheten.

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

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv ska tillämpas på medlemsstaternas järnvägssystem, som får indelas i strukturella och funktionella delsystem. Direktivet omfattar säkerhetskrav för systemet som helhet, bland annat säker infrastrukturförvaltning och säker drift av trafiken samt samspelet mellan järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och andra aktörer inom unionens järnvägssystem.
2. Detta direktiv ska inte tillämpas på
 - a) tunnelbanor,
 - b) spårvägs- och snabbspårvägsfordon samt infrastruktur som enbart används av dessa fordon, eller
 - c) nät som är funktionellt helt åtskilda från resten av unionens järnvägssystem och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förtortstrafik samt företag som enbart använder de näten.
3. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för de bestämmelser som de antar för att genomföra detta direktiv:
 - a) Privatägd järnvägsinfrastruktur, inklusive sidospår, som ägaren eller en operatör använder för sina respektive godsverksamheter eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som uteslutande används på sådan infrastruktur.
 - b) Infrastruktur och fordon avsedda att användas uteslutande för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.
 - c) Snabbspårvägsinfrastruktur som tidvis används av järnvägsfordon på snabbspårvägens driftsvillkor och uteslutande om detta är nödvändigt för dessa fordons anslutningsmöjligheter.
 - d) Fordon som huvudsakligen används på snabbspårvägsinfrastruktur men som är utrustade med vissa järnvägskomponenter som krävs för att möjliggöra transit som äger rum på ett avgränsat och begränsat järnvägsinfrastrukturavschnitt och enbart i anslutningssyfte.
4. Utan hinder av punkt 2 får medlemsstater besluta att, när så är lämpligt och i överensstämmelse med nationell rätt, tillämpa bestämmelser i detta direktiv på stadsbanesystem och andra lokala system.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv avses med

1. *unionens järnvägssystem*: unionens järnvägssystem enligt definitionen i artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/797,
2. *infrastrukturförvaltare*: en infrastrukturförvaltare enligt definitionen i artikel 3.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU ⁽¹⁾,
3. *järnvägsföretag*: ett järnvägsföretag enligt definitionen i artikel 3.1 i direktiv 2012/34/EU, samt andra offentliga eller privata företag vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- och/eller persontrafik på järnväg med krav på att företaget måste tillhandahålla dragkraft; här innefattas även företag som endast tillhandahåller dragkraft,
4. *teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD)*: en i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 antagen specifikation som varje delsystem eller del av ett sådant omfattas av för att de väsentliga kraven ska uppfyllas och för att driftskompatibilitet inom unionens järnvägssystem säkerställas,
5. *gemensamma säkerhetsmål*: den lägsta säkerhetsnivå som ska uppnås för systemet i dess helhet och, där det är genomförbart, för olika delar av unionens järnvägssystem (som system för konventionella tåg, höghastighetståg, längre järnvägstunnlar eller linjer som enbart används för godstrafik),

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

6. *gemensamma säkerhetsmetoder*: metoder för bedömning av säkerhetsnivåer och för uppnåendet av säkerhetsmål och uppfyllandet av andra säkerhetskrav,
7. *nationell säkerhetsmyndighet*: nationellt organ som har anförtrots uppgifter avseende järnvägssäkerhet i enlighet med detta direktiv eller något organ som flera av medlemsstaterna anförtrott dessa uppgifter för att säkerställa en enhetlig styrning av säkerheten,
8. *nationella regler*: alla bindande regler som antagits i en medlemsstat, oavsett vilket organ som har utfärdat dem, och som innehåller andra järnvägssäkerhetsrelaterade eller tekniska krav än de som anges i unionsbestämmelser eller internationella regler, vilka i den medlemsstaten är tillämpliga på järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller tredje parter,
9. *säkerhetsstyrningssystem*: organisation, åtgärder och förfaranden som införts av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag för att trygga en säker verksamhet,
10. *utredningsledare*: en person som ansvarar för organisation, genomförande och styrning av en utredning,
11. *olycka*: en önskad eller oönskad plötslig händelse, eller en viss följd av sådana händelser, som får skadliga följder; olyckor indelas i följande kategorier: kollisioner, urspårningar, plankorsningsolyckor, personolyckor som inbegriper rullande materiel i rörelse, bränder och övriga olyckor,
12. *allvarlig olycka*: varje form av tågkollision eller tågurspårning som resulterar i att minst en person dödas eller att minst fem personer skadas allvarligt eller i omfattande skador på rullande materiel, infrastruktur eller miljön, och varje annan olycka med samma följder och med uppenbara konsekvenser för regleringen av järnvägssäkerheten eller säkerhetshanteringen; omfattande skador: skador vars kostnad utredningsorganet omedelbart kan uppskatta till sammanlagt minst 2 miljoner EUR,
13. *tillbud*: händelse som inte utgör en olycka eller allvarlig olycka men som påverkar eller kan påverka järnvägsdriftens säkerhet,
14. *utredning*: en process som genomförs i syfte att förebygga olyckor och tillbud och som omfattar insamling och analys av information, slutsatser, däribland fastställande av orsaker och, i förekommande fall, utformning av säkerhetsrekommendationer,
15. *orsaker*: handling, underlåtenhet, händelser eller omständigheter, eller en kombination, som har lett till en olycka eller ett tillbud,
16. *snabbspårväg*: ett system för spårbunden transport i städer och/eller förorter, med en krocksäkerhet i kategori C-III eller C-IV (i enlighet med EN 15227:2011) och en högsta fordonshållbarhet på 800 kN (longitudinell tryckkraft på kopplingsytan); snabbspårvägssystem kan ha ett eget körfält eller dela det med vägtrafik och utbyter vanligtvis inte fordon med långväga person- eller godstrafik,
17. *organ för bedömning av överensstämmelse*: ett organ som anmälts som eller utsetts till ansvarigt organ för bedömning av överensstämmelse, inbegripet kalibrering, provning, certifiering och kontroll. Ett organ för bedömning av överensstämmelse klassificeras som anmält organ efter det att en medlemsstat anmält det. Ett organ för bedömning av överensstämmelse klassificeras som utsett organ efter det att en medlemsstat utsett det,
18. *driftskompatibilitetskomponenter*: driftskompatibilitetskomponenter enligt definitionen i artikel 2.7 i direktiv (EU) 2016/797,
19. *fordonsinnehavare*: den fysiska eller juridiska person som utnyttjar ett fordon som transportmedel, och som är ägare av fordonet eller har rätt att nyttja detsamma, och som registrerats som sådan i ett fordonsregister enligt artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797,
20. *enhet som ansvarar för underhåll*: den enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i det nationella fordonsregister som avses i artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797,
21. *fordon*: ett järnvägsfordon på hjul som trafikerar järnvägslinjer, med eller utan dragkraft, ett fordon består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem,

22. *tillverkare*: tillverkare enligt definitionen i artikel 2.36 i direktiv (EU) 2016/797,
23. *avsändare*: ett företag som avsänder varor, för egen räkning eller för en tredje parts räkning,
24. *mottagare*: en fysisk eller juridisk person som mottar varor enligt ett transportavtal; vid transporter utan transportavtal ska den fysiska eller juridiska person som tar hand om varorna vid ankomst anses vara mottagaren,
25. *lastare*: ett företag som lastar förpackade varor, små behållare eller flyttbara tankar i eller på en vagn eller en container, eller som lastar en container, bulkcontainer, MEG-container, tankcontainer eller flyttbar tank på en vagn,
26. *lossare*: ett företag som avlägsnar en container, bulkcontainer, MEG-container, tankcontainer eller flyttbar tank från en vagn, alternativt ett företag som lastar av förpackade varor, små behållare eller flyttbara tankar från en vagn eller container, alternativt ett företag som tömmer ut varor ur en tank (cisternvagn, avmonterbar tank, flyttbar tank eller tankcontainer) eller lossar varor från en batterivagn eller MEG-container eller från en vagn, stor container eller liten behållare för transport i bulk eller en bulkcontainer,
27. *fyllare*: ett företag som lastar varor i en tank (inklusive en cisternvagn, vagn med avmonterbar tank, flyttbar tank eller tankcontainer) på en vagn, i en stor container eller liten behållare för transport i bulk, eller på en batterivagn eller i en MEG-container,
28. *tömmare*: ett företag som avlägsnar varor ur en tank (inklusive en cisternvagn, vagn med avmonterbar tank, flyttbar tank eller tankcontainer) eller från en vagn, en stor container eller liten behållare för transport i bulk eller från en batterivagn eller MEG-container,
29. *transportör*: ett företag som utför en transport i enlighet med ett transportavtal,
30. *upphandlande enhet*: ett offentligt eller privat organ som beställer projektering och/eller uppbyggnad eller modernisering eller ombyggnad av ett delsystem,
31. *verksamhetstyp*: den typ som kännetecknas av persontrafik, inklusive eller exklusive höghastighetstrafik, godstrafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, samt enbart växlingstjänster,
32. *omfattning av verksamhet*: den omfattning som kännetecknas av passagerarantal och/eller godsvolym samt uppskattad storlek på ett järnvägsföretag efter antalet anställda inom järnvägssektorn (dvs. som mikroföretag, små företag, medelstora företag eller stora företag),
33. *område för verksamheten*: ett eller flera nät i en eller flera medlemsstater där ett järnvägsföretag avser att bedriva trafik.

KAPITEL II

UTVECKLING OCH HANTERING AV JÄRNVÄGSSÄKERHET

Artikel 4

Roller för olika aktörer inom unionens järnvägssystem när det gäller att utveckla och förbättra järnvägssäkerheten

1. Medlemsstaterna ska, i syfte att utveckla och förbättra järnvägssäkerheten och inom ramen för sin behörighet,
 - a) säkerställa att järnvägssäkerheten upprätthålls generellt och att den, i den mån detta är rimligen genomförbart, kontinuerligt förbättras med beaktande av utvecklingen av unionsrätten och internationella bestämmelser och av tekniska och vetenskapliga framsteg, och att förebyggande av olyckor prioriteras,
 - b) säkerställa att all tillämplig lagstiftning upprätthålls på ett öppet och icke-diskriminerande sätt för att främja skapandet av ett gemensamt europeiskt järnvägstransportsystem,
 - c) säkerställa att åtgärder för utveckling och förbättring av säkerheten på järnvägarna görs med beaktande av ett systembaserat angreppssätt,

- d) säkerställa att infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen åläggs ansvaret för en säker drift av deras respektive del av unionens järnvägssystem och riskhanteringen för densamma, varvid de ska vara skyldiga att
- i) genomföra nödvändiga riskkontrollåtgärder i enlighet med vad som avses i artikel 6.1 a, i samarbete med varandra där det är lämpligt,
 - ii) tillämpa unionsbestämmelser och nationella regler, och
 - iii) inrätta säkerhetsstyrningssystem i enlighet med detta direktiv.
- e) utan att det inverkar på det civilrättsliga skadeståndsansvar som följer av medlemsstaternas rättsliga bestämmelser, säkerställa att varje infrastrukturförvaltare och varje järnvägsföretag ges ansvaret för sina respektive delar av systemet och för en säker drift av dessa, inklusive materielförsörjning och upphandling av tjänster, gentemot användare, kunder, berörd personal och andra aktörer som avses i punkt 4,
- f) utarbeta och offentliggöra årliga säkerhetsplaner där man anger genom vilka åtgärder de gemensamma säkerhetsmålen är tänkta att uppnås, och
- g) där det är lämpligt bistå byrån i dess arbete med att följa hur järnvägssäkerheten utvecklas på unionsnivå.
2. Byrån ska inom ramarna för sina befogenheter säkerställa att järnvägssäkerheten upprätthålls generellt och att den, i den mån detta är rimligen genomförbart, kontinuerligt förbättras med beaktande av utvecklingen av unionsrätten och av tekniska och vetenskapliga framsteg, och att förebyggande av allvarliga olyckor prioriteras.
3. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska
- a) genomföra de nödvändiga riskkontrollåtgärderna i enlighet med vad som avses i artikel 6.1 a, där det är lämpligt i samarbete med varandra och med andra aktörer,
 - b) i sina säkerhetsstyrningssystem beakta riskerna i samband med övriga aktörers och tredje parter verksamhet,
 - c) där det är lämpligt, genom avtal ålägga de andra aktörer som avses i punkt 4 och som har en potentiell inverkan på säker drift av unionens järnvägssystem att genomföra riskkontrollåtgärder, och
 - d) säkerställa att dess entreprenörer genomför riskkontrollåtgärder genom att tillämpa de gemensamma säkerhetsmetoder för övervakningsprocesser som anges i den gemensamma säkerhetsmetoden om övervakning som avses artikel 6.1 c och att detta föreskrivs i avtalsvillkor som ska redovisas på begäran av byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten.
4. Utan att det påverkar järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares ansvar enligt punkt 3 ska de enheter som är ansvariga för underhåll och alla andra aktörer med potentiell inverkan på säker drift av unionens järnvägssystem, däribland tillverkare, underhållsleverantörer, fordonsinnehavare, tjänsteleverantörer, upphandlande enheter, transportörer, avsändare, mottagare, lastare, lossare, fyllare och tömmare
- a) genomföra de nödvändiga riskkontrollåtgärderna, där det är lämpligt i samarbete med andra aktörer,
 - b) säkerställa att delsystem, utrustning och materiel samt tjänster levereras i enlighet med angivna krav och användningsvillkor så att det järnvägsföretag och/eller den infrastrukturförvaltare som berörs kan använda dem på ett säkert sätt.
5. Järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och varje aktör som avses i punkt 4 som upptäcker eller informeras om en säkerhetsrisk avseende fel, bristande överensstämmelse i konstruktionen eller bristande funktion i den tekniska utrustningen, inbegripet dem i strukturella delsystem, ska, inom ramarna för sin respektive behörighet
- a) vidta de korrigerande åtgärder som krävs för att hantera den upptäckta säkerhetsrisken,

- b) rapportera dessa risker till berörda delaktiga parter så att de kan vidta de eventuella ytterligare korrigerande åtgärder som krävs för att säkerställa att säkerhetsnivån i unionens järnvägssystem kontinuerligt upprätthålls. Byrån får inrätta ett verktyg som underlättar detta informationsutbyte mellan de relevanta aktörerna, med beaktande av de berörda användarnas integritet, resultaten av en kostnads–nyttoanalys samt de it-tillämpningar och register som byrån redan har inrättat.
6. Om järnvägsföretag använder varandras fordon ska samtliga delaktiga aktörer utbyta alla uppgifter som är relevanta för en säker drift, men inte enbart begränsat till det berörda fordonets status och historik, uppgifter i underhållsjournaler för spårbarhetsändamål, lastningsåtgärders spårbarhet och fraktsedlar.

Artikel 5

Gemensamma säkerhetsindikatorer

1. För att göra det lättare att bedöma hur de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av järnvägssäkerheten ska medlemsstaterna samla in information om gemensamma säkerhetsindikatorer med hjälp av de årsrapporter från nationella säkerhetsmyndigheter som avses i artikel 19.
2. De gemensamma säkerhetsindikatorerna anges i bilaga I.

Artikel 6

Gemensamma säkerhetsmetoder

1. I de gemensamma säkerhetsmetoderna ska det anges hur säkerhetsnivåerna, uppnåendet av säkerhetsmålen och uppfyllandet av andra säkerhetskrav ska bedömas, t.ex. i förekommande fall av ett oberoende bedömningsorgan, genom utformning och fastställande av följande:
 - a) Metoderna för riskvärdering och riskbedömning.
 - b) Metoderna för bedömning av överensstämmelse med krav i säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd utfärdade i enlighet med artiklarna 10 och 12.
 - c) De metoder för tillsyn som ska användas av nationella säkerhetsmyndigheter och de metoder för övervakning som ska användas av järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enheter som ansvarar för underhåll.
 - d) Metoderna för bedömning av järnvägsoperatörers säkerhetsnivå och säkerhetsresultat på nationell nivå och på unionsnivå.
 - e) Metoderna för bedömning av uppnåendet av säkerhetsmål på nationell nivå och unionsnivå.
 - f) Varje annan metod för någon process inom säkerhetsstyrningssystemet som behöver harmoniseras på unionsnivå.
2. Kommissionen ska genom genomförandeakter ge byrån mandat att utarbeta gemensamma säkerhetsmetoder och ändringar av dessa samt att lämna relevanta rekommendationer till kommissionen, baserade på ett tydligt berättigande av behovet av en ny eller ändrad gemensam säkerhetsmetod och dess inverkan på gällande regler och på säkerhetsnivån för unionens järnvägssystem. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 28.3. Om den kommitté som avses i artikel 28 (nedan kallad *kommittén*) inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt, och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Vid utarbetande, antagande och översyn av de gemensamma säkerhetsmetoderna ska användarnas, de nationella säkerhetsmyndigheternas och berörda parter, inbegripet när det är lämpligt arbetsmarknadens parter, synpunkter beaktas. Rekommendationerna ska innefatta en rapport om resultaten av detta samråd och en rapport där effekterna av de nya eller ändrade gemensamma säkerhetsmetoder som ska antas bedöms.

3. Vid utövandet av det mandat som avses i punkt 2 ska kommittén systematiskt och regelbundet informeras av byrån eller av kommissionen om det förberedande arbetet med de gemensamma säkerhetsmetoderna. Under detta arbete kan kommissionen tillställa byrån alla slags användbara rekommendationer om de gemensamma säkerhetsmetoderna och en kostnads–nyttoanalys. Kommissionen får särskilt begära att byrån undersöker alternativa lösningar och att bedömningen av dessa alternativa lösningars kostnader och nytta förs in i den rapport som bifogas utkastet till gemensamma säkerhetsmetoder.

Vid utförandet av de uppgifter som nämns i första stycket ska kommissionen biträdas av kommittén.

4. Kommissionen ska granska den rekommendation som utfärdats av byrån för att kontrollera att det mandat som avses i punkt 2 har uppfyllts. Om mandatet inte har uppfyllts ska kommissionen begära att byrån ser över sin rekommendation genom att ange vilka punkter i mandatet som inte uppfylldes. Kommissionen får, av motiverade skäl, besluta att modifiera det mandat som byrån fått i enlighet med det förfarande som anges i punkt 2.

Vid utförandet av de uppgifter som nämns i första stycket ska kommissionen biträdas av kommittén.

5. De gemensamma säkerhetsmetoderna ska ses över regelbundet, med beaktande av erfarenheterna av deras tillämpning, järnvägssäkerhetens övergripande utveckling och i syfte att generellt upprätthålla och, när det är rimligen genomförbart, kontinuerligt förbättra säkerheten.

6. På grundval av den rekommendation som byrån utfärdat och efter den granskning som avses i punkt 4 i denna artikel, ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 27 med avseende på innehållet i gemensamma säkerhetsmetoder och alla ändringar av dessa.

7. Medlemsstaterna ska utan dröjsmål företa alla de ändringar i sina nationella regler som behövs med anledning av antagandet av gemensamma säkerhetsmetoder och ändringar av dessa.

Artikel 7

Gemensamma säkerhetsmål

1. I de gemensamma säkerhetsmålen ska de lägsta säkerhetsnivåer fastställas som i varje medlemsstat och i unionen ska uppnås i systemet i dess helhet och, där det är genomförbart, i järnvägssystemets olika delar. De gemensamma säkerhetsmålen får uttryckas i form av kriterier för en acceptabel risknivå eller som miniminivåer för säkerheten och ska särskilt beakta följande:

a) Individuella risker relaterade till passagerare, personal, däribland entreprenörers anställda, plankorsningstrafikanter och övriga samt, utan att det påverkar befintliga nationella och internationella regler om skadeståndsansvar, individuella risker relaterade till inkräktar.

b) Samhällsrisker.

2. Kommissionen ska genom genomförandeakter ge byrån mandat att utarbeta gemensamma säkerhetsmål och ändringar av dessa samt att lämna relevanta rekommendationer till kommissionen, baserade på ett tydligt berättigande av behovet av nya eller ändrade gemensamma säkerhetsmål och deras inverkan på gällande bestämmelser. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 28.3. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt, och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

3. Vid utövandet av det mandat som avses i punkt 2 ska kommittén systematiskt och regelbundet informeras av byrån eller av kommissionen om det förberedande arbetet med de gemensamma säkerhetsmålen. Under detta arbete kan kommissionen tillställa byrån användbara rekommendationer om de gemensamma säkerhetsmålen och en kostnadsnyttoanalys. Kommissionen får särskilt begära att byrån undersöker alternativa lösningar och att bedömningen av dessa alternativa lösningars kostnader och nytta förs in i den rapport som bifogas utkastet till gemensamma säkerhetsmål.

Vid utförandet av de uppgifter som nämns i första stycket ska kommissionen biträdas av kommittén.

4. Kommissionen ska granska den rekommendation som utfärdats av byrån för att kontrollera att det mandat som avses i punkt 2 har uppfyllts. Om mandatet inte har uppfyllts, ska kommissionen begära att byrån ser över sin rekommendation genom att ange de av mandatets punkter som inte uppfylldes. Kommissionen får, av motiverade skäl, besluta att modifiera det mandat som byrån fått i enlighet med det förfarande som anges i punkt 2.

Vid utförandet av de uppgifter som nämns i första stycket ska kommissionen biträdas av kommittén.

5. De gemensamma säkerhetsmålen ska ses över regelbundet, med beaktande av järnvägssäkerhetens övergripande utveckling. De reviderade gemensamma säkerhetsmålen ska återspegla alla prioriterade områden där säkerheten behöver förbättras ytterligare.

6. På grundval av den rekommendation som byrån utfärdat och efter den granskning som avses i punkt 4 i denna artikel, ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 27 med avseende på innehållet i gemensamma säkerhetsmål och alla ändringar i dessa.

7. Medlemsstaterna ska företa alla de ändringar i sina nationella regler som behövs för att åtminstone uppnå de gemensamma säkerhetsmålen och eventuella reviderade gemensamma säkerhetsmål, i överensstämmelse med de tidsplaner för genomförandet som bifogas dessa. De ändringarna ska beaktas i de årliga säkerhetsplaner som avses i artikel 4.1 f. Medlemsstaterna ska anmäla dessa regler till kommissionen i enlighet med artikel 8.

Artikel 8

Nationella regler på säkerhetsområdet

1. Nationella regler som anmälts senast den 15 juni 2016 i enlighet med direktiv 2004/49/EG ska gälla om de

- a) faller under en av de typer som angetts i bilaga II, och
- b) är förenliga med unionsrätten, i synnerhet TSD:er, gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder, och
- c) inte skulle leda till godtycklig diskriminering eller en förtäckt begränsning av järnvägstransporterna mellan medlemsstaterna.

2. Senast den 16 juni 2018 ska medlemsstaterna se över de nationella regler som avses i punkt 1 och upphäva

- a) alla nationella regler som inte anmälts eller inte uppfyller kriterierna i punkt 1,
- b) alla nationella regler som unionsrätten gjort överflödiga, inbegripet särskilt TSD:er, gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder.

Medlemsstaterna får för detta ändamål använda sig av det verktyg för hantering av bestämmelser som avses i artikel 27.4 i förordning (EU) 2016/796 och begära att byrån bedömer vissa angivna regler mot kriterierna i denna punkt.

3. Medlemsstaterna får fastställa nya nationella regler i enlighet med detta direktiv enbart i följande fall:

- a) När regler om befintliga säkerhetsmetoder inte omfattas av en gemensam säkerhetsmetod.
- b) När regler för drift av järnvägsnätet ännu inte omfattas av TSD:er.
- c) När en brådskande förebyggande åtgärd krävs, särskilt till följd av en olycka eller ett tillbud.
- d) När en redan anmäld regel behöver revideras.
- e) När regler om krav som gäller personal som utför säkerhetskritiska uppgifter, inbegripet urvalskriterier, fysisk och psykisk lämplighet samt yrkesutbildning, ännu inte omfattas av någon TSD eller av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG⁽¹⁾.

4. Medlemsstaterna ska i god tid och inom de tidsfrister som avses i artikel 25.1 i förordning (EU) 2016/796 och före det planerade införandet av den nya föreslagna regeln i det nationella rättssystemet, lämna in utkastet till en ny nationell regel till byrån och kommissionen för övervägande, med en motivering av införandet, genom det därför avsedda it-systemet i enlighet med artikel 27 i förordning (EU) 2016/796. Medlemsstaterna ska säkerställa att utkastet är tillräckligt detaljerat för att byrån ska kunna göra sin kontroll i enlighet med artikel 25.2 i förordning (EU) 2016/796.

5. Medlemsstaterna får vid brådskande förebyggande åtgärder anta och tillämpa en ny regel omedelbart. Denna regel ska meddelas enligt artikel 27.2 i förordning (EU) 2016/796 och underkastas byråns bedömning enligt artikel 26.1, 26.2 och 26.5 i förordning (EU) 2016/796.

6. Om byrån blir medveten om att en nationell regel, oavsett om den anmälts eller ej, har blivit överflödigt eller oförenlig med någon gemensam säkerhetsmetod eller annan unionsrätt som antagits efter det att den berörda nationella regeln börjat tillämpas, ska det förfarande som anges i artikel 26 i förordning (EU) 2016/796 tillämpas.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (EUT L 315, 3.12.2007, s. 51).

7. Medlemsstaterna ska anmäla de nationella regler som antas till byrån och kommissionen. De ska använda det därför avsedda it-systemet i enlighet med artikel 27 i förordning (EU) 2016/796. Medlemsstaterna ska säkerställa att befintliga nationella regler är lättillgängliga och offentliga samt formulerade på ett sätt som alla berörda parter kan förstå. Medlemsstaterna kan ombes att tillhandahålla ytterligare information om sina nationella regler.

8. Medlemsstaterna får besluta att inte anmäla regler och begränsningar av strikt lokal karaktär. Medlemsstaterna ska i sådana fall nämna dessa regler och begränsningar i de register över infrastruktur som avses i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797 eller ange i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU var dessa regler och begränsningar offentliggörs.

9. Nationella regler som anmäls i enlighet med denna artikel omfattas inte av det anmälningsförfarande som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 ⁽¹⁾.

10. Utkast till nationella regler och befintliga nationella regler ska granskas av byrån i enlighet med de förfaranden som anges i artiklarna 25 och 26 i förordning (EU) 2016/796.

11. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 8 ska nationella regler som inte har anmälts i enlighet med den här artikeln inte gälla med avseende på tillämpningen av detta direktiv.

Artikel 9

Säkerhetsstyrningssystem

1. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska inrätta sina respektive säkerhetsstyrningssystem för att säkerställa att unionens järnvägssystem kan uppfylla åtminstone de gemensamma säkerhetsmålen, att det överensstämmer med de säkerhetskrav som fastställs i TSD:er samt att tillämpliga delar av de gemensamma säkerhetsmetoderna och de nationella regler som anmälts i enlighet med artikel 8 tillämpas.

2. Säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras i alla relevanta delar och ska särskilt beskriva ansvarsfördelningen inom infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretagets organisation. Det ska visa hur ledningens kontroll på olika nivåer säkerställs, hur personal och dess företrädare på alla nivåer deltar och hur en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet säkerställs. Det ska finnas ett tydligt åtagande att konsekvent tillämpa kunskap och metoder som avser mänskliga faktorer. Genom säkerhetsstyrningssystemet ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretagen främja en kultur av ömsesidigt förtroende, ömsesidigt tillit och ömsesidigt lärande, där personal vid järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare uppmanas att bidra till att utveckla säkerheten samtidigt som konfidentialiteten säkerställs.

3. Säkerhetsstyrningssystemet ska innehålla följande grundläggande element:

- a) En säkerhetspolicy som godkänts av organisationens högste chef och meddelats all personal.
- b) Organisationens kvantitativa och kvalitativa mål för upprätthållande och förbättring av säkerheten samt planer och förfaranden för uppnåendet av dessa mål.
- c) Förfaranden för att uppfylla befintliga, nya och ändrade tekniska och operativa normer eller andra föreskrifter som fastställts i TSD:er, nationella regler enligt artikel 8 och bilaga II, andra relevanta regler eller myndighetsbeslut.
- d) Förfaranden för att säkerställa att normer och andra föreskrifter efterlevs under utrustningens och verksamhetens hela livscykel.
- e) Förfaranden och metoder för identifiering av risker, utförande av riskvärdering och genomförande av åtgärder för riskhantering närhelst en ändring av driftförhållandena eller ibruktagande av nytt material medför nya risker för infrastrukturen eller människa-maskin-organisationsgränssnittet.
- f) Tillhandahållande av utbildningsprogram för personal och av system för säkerställande av att personalens kompetens bibehålls och att uppgifterna utförs på rätt sätt, inbegripet arrangemang för fysisk och psykologisk lämplighet.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EUT L 241, 17.9.2015, s. 1).

- g) Arrangemang för tillhandahållande av tillräcklig information inom organisationen och, i tillämpliga fall, mellan organisationer inom järnvägssystemet.
- h) Förfaranden och format för hur säkerhetsinformation ska dokumenteras, och utarbetande av ett förfarande för konfigurationskontroll av vital säkerhetsinformation.
- i) Förfaranden för att säkerställa att olyckor, tillbud och händelser som kunde ha lett till olyckor och andra farliga händelser rapporteras, utreds och analyseras och att nödvändiga förebyggande åtgärder vidtas.
- j) Tillhandahållande av sådana handlingsplaner och larmrutiner samt sådan information i nödsituationer som har överenskommit med de tillämpliga offentliga myndigheterna.
- k) Bestämmelser om återkommande intern revision av säkerhetsstyrningssystemet.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska inkludera alla andra element som är nödvändiga för att täcka säkerhetsrisker, i enlighet med bedömningen av risker som uppkommer till följd av den egna verksamheten.

4. Säkerhetsstyrningssystemet ska anpassas till verksamhetstypen, omfattningen av verksamheten, området för verksamheten och den utövade verksamhetens andra förhållanden. Med hjälp av systemet ska hanteringen av alla de risker som infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets verksamhet ger upphov till tryggas, däribland underhåll, utan att det påverkar artikel 14, och materieförsörjning samt anlåtande av entreprenörer. Utan att det påverkar befintliga nationella och internationella regler om skadeståndsansvar, ska i säkerhetsstyrningssystemet också, i tillämpliga och rimliga fall, beaktas de risker som uppstår som ett resultat av verksamhet som bedrivs av andra sådana aktörer som avses i artikel 4.

5. Alla infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem ska vara sådana att effekterna av den trafik som bedrivs på järnvägsnätet av olika järnvägsföretag beaktas och att det är möjligt för alla järnvägsföretag att bedriva trafik i enlighet med TSD:er, nationella regler och de villkor som föreskrivs i deras säkerhetsintyg.

Säkerhetsstyrningssystem ska utformas så att infrastrukturförvaltarens rutiner för nödsituationer samordnas med alla järnvägsföretag som använder dess infrastruktur och med larmtjänsterna, för att underlätta ett snabbt ingripande av räddningstjänsterna, samt med alla andra parter som kan vara involverade i en nödsituation. När det gäller gränsöverskridande infrastruktur ska samarbete mellan relevanta infrastrukturförvaltare underlätta den nödvändiga samordningen av och beredskapen hos de behöriga larmtjänsterna på båda sidor om gränsen.

Efter en allvarlig olycka ska järnvägsföretaget ge bistånd till offren och hjälpa dem med skadeståndsförfaranden i enlighet med unionsrätten, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007⁽¹⁾, utan att det påverkar andra parter skyldigheter. Detta bistånd ska ges genom kanaler för kommunikation med anhöriga till offren och ska bland annat omfatta psykologiskt stöd till offren och deras anhöriga.

6. Före den 31 maj varje år ska alla infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag överlämna en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret till den nationella säkerhetsmyndigheten. Säkerhetsrapporten ska innehålla följande uppgifter:

- a) Information om hur organisationens samlade säkerhetsmål är uppfyllda och om resultatet av säkerhetsplanerna.
- b) En redogörelse för utarbetandet av nationella säkerhetsindikatorer och av de gemensamma säkerhetsindikatorer som avses i artikel 5, i den utsträckning detta är av betydelse för den rapporterande organisationen.
- c) Resultaten av den interna säkerhetsrevisionen.
- d) Synpunkter på brister och fel i järnvägsdrift och infrastrukturförvaltning som skulle kunna vara av betydelse för den nationella säkerhetsmyndigheten, bl.a. en sammanfattning av uppgifter som lämnats av relevanta aktörer i enlighet med artikel 4.5 b.
- e) En rapport om tillämpningen av relevanta gemensamma säkerhetsmetoder.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EUT L 315, 3.12.2007, s. 14).

7. Utifrån den information som tillhandahålls av de nationella säkerhetsmyndigheterna i enlighet med artiklarna 17 och 19, får byrån utfärda en rekommendation till kommissionen om en gemensam säkerhetsmetod för de element av säkerhetsstyrningssystemet som behöver harmoniseras på unionsnivå, även genom harmoniserade standarder, i enlighet med artikel 6.1 f. I sådana fall ska artikel 6.2 tillämpas.

KAPITEL III

SÄKERHETSINTYG OCH SÄKERHETSTILLSTÅND

Artikel 10

Gemensamt säkerhetsintyg

1. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 9, ska enbart järnvägsföretag som innehar ett gemensamt säkerhetsintyg som utfärdats av byrån i enlighet med punkterna 5–7, eller av en nationell säkerhetsmyndighet i enlighet med punkt 8, få tillträde till järnvägsinfrastrukturen.

Syftet med det gemensamma säkerhetsintyget är att styrka att det berörda järnvägsföretaget har inrättat sitt säkerhetsstyrningssystem och att det är i stånd till säker drift i det avsedda området för verksamheten.

2. I sin ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska järnvägsföretaget ange den typ av järnvägsdrift och dess omfattning som täcks av intyget och det avsedda området för verksamheten.

3. Ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska åtföljas av dokumenterade bevis för att

- a) järnvägsföretaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med artikel 9 och att det uppfyller kraven i TSD: er, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål och annan relevant lagstiftning för att hålla risker under kontroll och ett säkert tillhandahållande av transporttjänster på nätet, och
- b) järnvägsföretaget i förekommande fall uppfyller de krav som anges i tillämpliga nationella regler som anmälts i enlighet med artikel 8.

Denna ansökan och information om alla ansökningar, de olika etapperna i och resultaten av de relevanta förfarandena och, i förekommande fall, begäranden och beslut från överklagandenämnden, ska lämnas in via den one-stop-shop som avses i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796.

4. Byrån eller, i de fall som anges i punkt 8, den nationella säkerhetsmyndigheten ska utfärda det gemensamma säkerhetsintyget eller meddela sökanden om sitt beslut om avslag inom en förutbestämd och rimlig tid, och i alla händelser inom fyra månader efter det att alla nödvändiga uppgifter och eventuella begärda ytterligare upplysningar har lämnats in av sökanden. Byrån eller, i de fall som anges i punkt 8, den nationella säkerhetsmyndigheten ska tillämpa de praktiska arrangemang för förfarandet för utfärdande av intyg som ska fastställas i en genomförandeakt, i enlighet med vad som avses i punkt 10.

5. Byrån ska utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg till järnvägsföretag som har ett område för verksamheten i en eller flera medlemsstater. För utfärdandet av ett sådant intyg ska byrån

- a) bedöma de element som anges i punkt 3 a, och
- b) omedelbart hänskjuta järnvägsföretagets hela ansökningsunderlag till de nationella säkerhetsmyndigheter som berörs av det avsedda området för verksamheten för en bedömning av de element som anges punkt 3 b.

Som en del av de ovannämnda bedömningarna ska byrån eller de nationella säkerhetsmyndigheterna få tillstånd att göra besök och inspektioner hos järnvägsföretaget och revisioner, och får begära in ytterligare uppgifter. Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska samordna organisationen av sådana besök, revisioner och inspektioner.

6. Inom en månad efter det att byrån har mottagit en ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska den underrätta järnvägsföretaget om att ansökningsunderlaget är fullständigt eller begära in ytterligare relevanta upplysningar i ärendet och fastställa en rimlig tidsfrist för inlämningen av dessa. När det gäller huruvida ansökningsunderlaget är fullständigt, relevant och sammanhängande får byrån också bedöma de element som anges i punkt 3 b.

Byrån ska fullt ut beakta bedömningarna inom ramen för punkt 5 innan den fattar sitt beslut om utfärdande av det gemensamma säkerhetsintyget.

Byrån ska ta fullt ansvar för alla gemensamma säkerhetsintyg som den utfärdar.

7. Om byrån har en annan mening om en negativ bedömning som gjorts av en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med punkt 5 b ska den underrätta myndigheten eller myndigheterna i fråga, med en motivering till meningsskiljaktigheten. Byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta i syfte att komma överens om en bedömning som båda parter kan godta. Om det är nödvändigt får byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna besluta att involvera järnvägsföretaget. Om man inte inom en månad efter det att byrån underrättade den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna om sin skiljaktiga mening kan komma överens om en bedömning som båda parter kan godta ska byrån fatta sitt slutgiltiga beslut, om inte den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna har hänskjutit ärendet för skiljeförfarande till den överklagandenämnd som har inrättats inom ramen för artikel 55 i förordning (EU) 2016/796. Överklagandenämnden ska inom en månad efter begäran från den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna besluta huruvida byråns förslag till beslut ska bekräftas.

Om överklagandenämnden instämmer med byrån ska byrån fatta beslut utan dröjsmål.

Om överklagandenämnden instämmer i den nationella säkerhetsmyndighetens negativa bedömning ska byrån bevilja ett gemensamt säkerhetsintyg med ett område för verksamheten som inte omfattar de delar av nätet som fick en negativ bedömning.

Om byrån har en annan mening om en positiv bedömning som gjorts av en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med punkt 5 b ska den underrätta myndigheten eller myndigheterna i fråga, med en motivering till meningsskiljaktigheten. Byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta i syfte att komma överens om en bedömning som båda parter kan godta. Om det är nödvändigt får byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna besluta att involvera sökanden. Om man inte inom en månad efter det att byrån underrättade den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna om sin skiljaktiga mening kan komma överens om en bedömning som båda parter kan godta ska byrån fatta sitt slutgiltiga beslut.

8. Om området för verksamheten är begränsat till en enda medlemsstat får den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstaten på eget ansvar och på sökandens begäran utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg. För utfärdandet av sådana intyg ska den nationella säkerhetsmyndigheten bedöma ansökningsunderlaget i förhållande till samtliga de element som specificeras i punkt 3 och ska tillämpa de praktiska arrangemang som ska fastställas i de genomförandeakter som avses i punkt 10. Som en del av de ovannämnda bedömningarna ska den nationella säkerhetsmyndigheten få tillstånd att göra besök och inspektioner hos järnvägsföretaget och revisioner. Inom en månad efter det att den nationella säkerhetsmyndigheten har mottagit sökandens begäran ska den underrätta sökanden om att ansökningsunderlaget är fullständigt eller begära in ytterligare upplysningar i ärendet. Det gemensamma säkerhetsintyget ska också vara giltigt utan utvidgning av området för verksamheten för järnvägsföretag som trafikerar stationer i angränsande medlemsstater med liknande egenskaper hos nätet och liknande regler för driften, när stationerna är belägna nära gränsen, efter samråd med de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna. Detta samråd får ske i varje enskilt fall eller fastställas i ett gränsöverskridande avtal mellan medlemsstater eller nationella säkerhetsmyndigheter.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska ta fullt ansvar för alla gemensamma säkerhetsintyg som den utfärdar.

9. En medlemsstat får tillåta operatörer från tredjeländer att komma till en station på dess territorium som är avsedd för gränsöverskridande trafik och som ligger nära den medlemsstatens gräns utan att kräva ett gemensamt säkerhetsintyg, förutsatt att en lämplig säkerhetsnivå säkerställs genom

a) gränsöverskridande avtal mellan medlemsstaten i fråga och det angränsande tredjelandet, eller

b) avtal mellan operatören från tredjeland och det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som har ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd för att bedriva verksamhet på det nätet, förutsatt att säkerhetsaspekterna i detta avtal har beaktats på tillbörligt sätt i deras säkerhetsstyrningssystem.

10. Senast den 16 juni 2018 ska kommissionen genom genomförandeakter anta praktiska arrangemang där det fastställs

- a) hur kraven för det gemensamma säkerhetsintyg som fastställs i denna artikel ska uppfyllas av sökanden och vilka handlingar som krävs,
- b) detaljerna i processen för att utfärda intyg, t.ex. förfarandets etapper och tidsschemat för varje etapp i processen,
- c) hur kraven i denna artikel ska fullgöras av byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten under de olika etapperna av ansöknings- och certifieringsprocessen, däribland vid bedömningen av sökandenas underlag, och
- d) giltighetstiden för gemensamma säkerhetsintyg som utfärdats av byrån eller av de nationella säkerhetsmyndigheterna, särskilt vid uppdateringar av alla gemensamma säkerhetsintyg till följd av ändringar i verksamhetstyp, omfattning av verksamhet och område för verksamhet.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 28.3. Hänsyn ska däri tas till erfarenheterna från tillämpningen av kommissionens förordning (EG) nr 653/2007 ⁽¹⁾ och av kommissionens förordning (EU) nr 1158/2010 ⁽²⁾ och till erfarenheterna från förberedandet av de samarbetsavtal som avses i artikel 11.1.

11. Ett gemensamt säkerhetsintyg ska ange den typ av järnvägsdrift och dess omfattning som täcks av intyget och området för verksamheten. Ett gemensamt säkerhetsintyg får också omfatta sidospår som ägs av järnvägsföretaget om de ingår i dess säkerhetsstyrningssystem.

12. Varje beslut om att avslå en begäran om utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg eller om att utesluta en del av nätet i enlighet med en negativ bedömning som avses i punkt 7 ska vara vederbörligen motiverat. Sökanden får inom en månad efter att ha mottagit beslutet begära att byrån eller den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten, beroende på vad som är tillämpligt, omprövar beslutet. Byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten ska ha två månader från och med dagen för mottagande av begäran om omprövning för att fastställa eller återkalla sitt beslut.

Om avslaget från byrån bekräftas, får sökanden överklaga ärendet till den överklagandenämnd som har utsetts enligt artikel 55 i förordning (EU) 2016/796.

Om avslaget från en nationell säkerhetsmyndighet bekräftas, får sökanden överklaga ärendet till en överklagandeinstans i enlighet med nationell rätt. Medlemsstaterna får för detta överklagandeförfarande utse det regleringsorgan som avses i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU. I det fallet ska artikel 18.3 i det här direktivet tillämpas.

13. Ett gemensamt säkerhetsintyg som inom ramen för denna artikel utfärdats av antingen byrån eller en nationell säkerhetsmyndighet ska förnyas när järnvägsföretaget ansöker om detta, åtminstone vart femte år. Det ska uppdateras helt eller delvis närhelst verksamhetens typ eller omfattning ändras väsentligt.

14. Om en sökande redan innehar ett gemensamt säkerhetsintyg som utfärdats i enlighet med punkterna 5–7 och vill utvidga sitt område för verksamheten eller om den redan har ett gemensamt säkerhetsintyg som utfärdats i enlighet med punkt 8 och vill utvidga sitt område för verksamheten till en annan medlemsstat, ska den komplettera ansökningsunderlaget med de relevanta handlingar som avses i punkt 3 i fråga om det ytterligare området för verksamheten. Järnvägsföretaget ska lämna in ansökningsunderlaget till byrån, som efter att ha följt de förfaranden som anges i punkterna 4–7 ska utfärda ett uppdaterat gemensamt säkerhetsintyg som omfattar det utvidgade området för verksamheten. I sådant fall ska endast de nationella säkerhetsmyndigheter som berörs av utvidgningen av verksamheten rådfrågas när det underlag som anges i punkt 3 b ska bedömas.

(1) Kommissionens förordning (EG) nr 653/2007 av den 13 juni 2007 om användningen av ett gemensamt europeiskt format för säkerhetsintyg och ansökningsdokument i enlighet med artikel 10 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG och om giltigheten för säkerhetsintyg som utfärdats enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG (EUT L 153, 14.6.2007, s. 9).

(2) Kommissionens förordning (EU) nr 1158/2010 av den 9 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetsintyg för järnväg (EUT L 326, 10.12.2010, s. 11).

Om järnvägsföretaget har ett gemensamt säkerhetsintyg i enlighet med punkt 8 och vill utvidga området för verksamheten inom medlemsstaten ska det komplettera ansökningsunderlaget med de relevanta handlingar som avses i punkt 3 i fråga om det ytterligare området för verksamheten. Det ska lämna in ansökningsunderlaget genom den one-stop-shop som avses i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796 till den nationella säkerhetsmyndigheten, som efter att ha följt de förfaranden som anges i punkt 8 ska utfärda ett ändat gemensamt säkerhetsintyg som omfattar det utvidgade området för verksamheten.

15. Byrån och de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna får kräva att gemensamma säkerhetsintyg som de utfärdade ska revideras till följd av omfattande ändringar i säkerhetsregelverket.

16. Byrån ska utan dröjsmål och i alla händelser inom två veckor underrätta de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna om utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg. Byrån ska omedelbart underrätta de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna om förnyelse, ändring eller återkallelse av ett gemensamt säkerhetsintyg. Informationen ska omfatta järnvägsföretagets namn och adress samt det gemensamma säkerhetsintygets utfärdandedag, typ, omfattning, giltighet och område för verksamheten samt, vid återkallelse, en motivering av beslutet. I fråga om gemensamma säkerhetsintyg som utfärdats av nationella säkerhetsmyndigheter ska den eller de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna lämna samma information till byrån inom samma tidsramar.

Artikel 11

Samarbete mellan byrån och nationella säkerhetsmyndigheter avseende utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg

1. Vid tillämpning av artikel 10.5 och 10.6 i detta direktiv ska byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ingå samarbetsavtal i enlighet med artikel 76 i förordning (EU) 2016/796. Samarbetsavtalen ska vara specifika avtal eller ramavtal och inbegripa en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter. Samarbetsavtalen ska innehålla en detaljerad beskrivning av uppgifter och villkor med avseende på de åsyftade resultaten, tidscheman för uppnåendet av dessa samt en fördelning av de avgifter som sökanden ska betala.

2. Samarbetsavtalen får också inbegripa specifika samarbetsavtal i fallet med nät som av geografiska eller historiska skäl kräver särskild sakkunskap för att minska de administrativa bördorna och kostnaderna för sökanden. När sådana nät är isolerade från resten av unionens järnvägssystem får sådana specifika samarbetsavtal inbegripa möjligheten att lägga ut uppgifter på de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna när detta behövs för att säkerställa en effektiv och proportionell resursfördelning för utfärdande av intyg. Dessa samarbetsavtal ska ha ingåtts innan byrån utför certifieringsuppdrag i enlighet med artikel 31.3.

3. När det gäller medlemsstater där järnvägsnätets spårvidd skiljer sig från spårvidden i unionens huvudjärvnätsnät och tekniska och operativa krav som är identiska med dem som gäller i angränsande tredjeländer gäller för dessa nät, ska samtliga berörda nationella säkerhetsmyndigheter i dessa medlemsstater, utöver de samarbetsavtal som avses i punkt 2, ingå ett multilateralt avtal med byrån som ska inbegripa villkoren för underlättande av utvidgandet av området för verksamheten för säkerhetsintyg i de berörda medlemsstaterna, om detta är relevant.

Artikel 12

Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare

1. För att få tillstånd att förvalta och driva järnvägsinfrastruktur ska infrastrukturförvaltare ha ett säkerhetstillstånd från den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstat där järnvägsinfrastrukturen är belägen.

Säkerhetstillståndet ska innehålla ett godkännande av infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem enligt artikel 9, och ska innefatta förfaranden och åtgärder som uppfyller kraven för säker konstruktion, säkert underhåll och säker drift av järnvägsinfrastrukturen, inklusive, i tillämpliga fall, underhåll och drift av systemet för trafikstyrning och signalering.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska förklara kraven för säkerhetstillstånden och vilka handlingar som krävs, om lämpligt i form av en vägledning om hur en ansökan ska göras.

2. Säkerhetstillståndet ska vara giltigt i fem år och får förnyas efter ansökan av infrastrukturförvaltaren. Det ska revideras helt eller delvis närhelst väsentliga förändringar görs i delsystemen för infrastruktur, signalering eller energi eller i fråga om principerna för deras drift eller underhåll. Infrastrukturförvaltaren ska utan dröjsmål underrätta den nationella säkerhetsmyndigheten om alla sådana förändringar.

Den nationella säkerhetsmyndigheten får kräva att säkerhetstillståndet ska revideras till följd av omfattande ändringar i säkerhetsregelverket.

3. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska fatta ett beslut om en ansökan om säkerhetstillstånd utan dröjsmål och i alla händelser inom fyra månader efter det att alla nödvändiga uppgifter och alla begärda kompletterande uppgifter har lämnats av sökanden.

4. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska utan dröjsmål och i alla händelser inom två veckor underrätta byrån om utfärdande, förnyelse, ändring eller återkallelse av säkerhetstillstånd. Informationen ska omfatta infrastrukturförvaltarens namn och adress, samt utfärdandedag, omfattning och giltighetstid för säkerhetstillståndet, samt, vid återkallelse, en motivering av beslutet.

5. När det gäller gränsöverskridande infrastruktur ska de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna samarbeta i syfte att utfärda säkerhetstillstånden.

Artikel 13

Tillgång till utbildning

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och deras personal som utför säkerhetskritiska uppgifter har rättvis och icke-diskriminerande tillgång till utbildning för lokförare och ombordpersonal närhelst sådan utbildning är nödvändig för att bedriva trafik på deras nät.

Utbildningstjänsterna ska innefatta utbildning om nödvändig linjekännedom, trafikregler och instruktioner, signal- och trafikledningssystem samt de rutiner för nödsituationer som tillämpas på de trafikerade linjerna.

Om utbildningen inte inbegriper examinering och utfärdande av intyg ska medlemsstaterna säkerställa att järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens personal har tillgång till sådana intyg.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska säkerställa att utbildningen uppfyller de krav som fastställs i direktiv 2007/59/EG, i TSD:er eller i de nationella regler som avses i artikel 8.3 e i det här direktivet.

2. Om utbildningen endast erbjuds av ett enda järnvägsföretag eller av infrastrukturförvaltaren, ska medlemsstaten säkerställa att den görs tillgänglig för andra järnvägsföretag till ett rimligt och icke-diskriminerande pris som är kostnadsrelaterat och som får inbegripa en vinstmarginal.

3. När järnvägsföretagen anställer nya lokförare, ombordpersonal och personal som utför säkerhetskritiska uppgifter får järnvägsföretagen ta hänsyn till eventuell utbildning, kompetens och erfarenheter som erhållits tidigare hos andra järnvägsföretag. Berörd personal ska därför ha rätt att få tillgång till, erhålla kopior av och framlägga alla handlingar som styrker deras utbildning, kompetens och erfarenheter.

4. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska vara ansvariga för utbildnings- och kompetensnivån hos sin personal som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

Artikel 14

Underhåll av fordon

1. Innan ett fordon används i järnvägsnätet ska det tilldelas en enhet som ansvarar för underhåll och denna enhet ska vara registrerad i fordonsregistret i enlighet med artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797.

2. Utan att det inverkar på ansvaret för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i fråga om säker drift av ett tåg enligt artikel 4 ska den enhet som ansvarar för underhåll säkerställa att de fordon för vars underhåll den ansvarar är i säkert skick. I detta syfte ska den enhet som ansvarar för underhåll inrätta ett system för underhåll av dessa fordon och ska med hjälp av detta system

- a) säkerställa att fordonen underhålls i enlighet med underhållsjournalen för varje fordon och gällande krav, inklusive underhållsregler och relevanta TSD-bestämmelser,
- b) tillämpa nödvändiga metoder för riskvärdering och riskbedömning som fastställs i de gemensamma säkerhetsmetoderna i enlighet med vad som avses i artikel 6.1 a, i samarbete med andra aktörer där det är lämpligt,
- c) säkerställa att dess entreprenörer genomför riskkontrollåtgärder genom att tillämpa den gemensamma säkerhetsmetoden om övervakning som avses i artikel 6.1 c och att detta föreskrivs i avtalsvillkor som ska redovisas på begäran av byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten, och
- d) säkerställa underhållsverksamhetens spårbarhet.

3. Underhållssystemet ska ha följande funktioner:

- a) En ledningsfunktion som övervakar och samordnar de underhållsfunktioner som avses i leden b–d och ser till att fordonet är i säkert skick i järnvägssystemet.
- b) En underhållsutvecklingsfunktion som har ansvaret för att förvalta underhållsdokumentationen, inklusive konfigurationsledningen, som bygger på utformningsdata och operativa data samt på prestanda och erfarenheter.
- c) En funktion för styrning av flottans underhåll som ser till att fordonet tas ur drift för underhåll och åter tas i drift efter underhåll.
- d) En funktion för utförande av underhåll som sköter det nödvändiga tekniska underhållet av ett fordon eller av delar av den, inklusive dokumentationen i underhållsintyget.

Enheten som ansvarar för underhåll ska själv sköta ledningsfunktionerna men får lägga ut på entreprenad de underhållsfunktioner, eller delar av dem, som avses i leden b–d, till andra avtalsparter, till exempel underhållsverkstäder.

Den enhet som ansvarar för underhåll ska säkerställa att alla de funktioner som anges i leden a–d uppfyller kraven och bedömningskriterierna i bilaga III.

Underhållsverkstäderna ska tillämpa relevanta delar av bilaga III såsom de fastställs i de genomförandeakter som antagits enligt punkt 8 a, vilka motsvarar de funktioner och den verksamhet som ska certifieras.

4. Vad gäller godsvagnar, och efter antagande av de genomförandeakter som avses i punkt 8 b vad gäller andra fordon, ska varje enhet som ansvarar för underhåll certifieras och tilldelas ett underhållscertifikat (ECM-certifikat) av ett ackrediterat eller erkänt organ eller av en nationell säkerhetsmyndighet i enlighet med följande villkor:

- a) Ackrediterings- och erkännandeförfarandena för certifieringsförfaranden ska grundas på kriterier för oberoende, kompetens och opartiskhet.
- b) Certifieringssystemet ska tillhandahålla bevis för att en enhet som ansvarar för underhåll har inrättat underhållssystemet för att säkerställa att alla fordon som enheten har underhållsansvar för är driftssäkra.
- c) ECM-certifieringen ska baseras på en bedömning av enhetens förmåga att uppfylla de relevanta kraven och bedömningskriterierna i bilaga III samt att tillämpa dem på ett konsekvent sätt. Certifieringen ska omfatta ett övervakningssystem för att säkerställa kontinuerligt uppfyllande av dessa krav och bedömningskriterier efter utfärdandet av ECM-certifikatet.
- d) Certifiering av järnvägsverkstäder ska baseras på överensstämmelse med de relevanta delar av bilaga III som ska tillämpas på motsvarande funktioner och verksamhet som ska certifieras.

Om den enhet som ansvarar för underhåll är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare, får överensstämmelsen med de villkor som anges i första stycket kontrolleras av den nationella säkerhetsmyndigheten i enlighet med de förfaranden som avses i artikel 10 eller 12 och bekräftas i de intyg som utfärdas i enlighet med dessa förfaranden.

5. De intyg som utfärdats i enlighet med punkt 4 ska vara giltiga i hela unionen.

6. På grundval av byråns rekommendation ska kommissionen genom genomförandeakter anta detaljerade bestämmelser för de certifieringsvillkor som avses i punkt 4 första stycket för den enhet som ansvarar för underhållet av godsvagnar, inbegripet de krav som anges i bilaga III, i överensstämmelse med de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna och TSD:erna, och vid behov ändra dessa bestämmelser.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 28.3.

Det certifieringssystem för godsvagnar som antagits genom kommissionens förordning (EU) nr 445/2011⁽¹⁾ ska fortsätta att tillämpas till dess att de genomförandeakter som avses i denna punkt tillämpas.

7. Byrån ska senast den 16 juni 2018 utvärdera systemet för certifiering av enheter med ansvar för underhåll av godsvagnar, undersöka lämpligheten i att utvidga det systemet till samtliga fordon och göra certifieringen av underhållsverkstäderna obligatorisk, samt lämna sin rapport till kommissionen.

8. På grundval av den utvärdering som byrån gjort enligt punkt 7 ska kommissionen genom genomförandeakter i lämpliga fall fastställa och, vid behov, senare ändra detaljerade bestämmelser som fastställer vilka av kraven i bilaga III som ska tillämpas på

- a) underhållsfunktioner som utförs av underhållsverkstäder, inbegripet detaljerade bestämmelser för att säkerställa att certifieringen av järnvägsverkstäder genomförs på ett enhetligt sätt, i enlighet med de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna och TSD:erna.
- b) certifieringen av enheter som ansvarar för underhållet av andra fordon än godsvagnar, på grundval av de tekniska egenskaperna hos sådana fordon, inbegripet detaljerade bestämmelser för att säkerställa att certifieringsvillkoren för den enhet som ansvarar för underhållet av andra fordon än godsvagnar genomförs på ett enhetligt sätt, i enlighet med de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna och TSD:erna.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 28.3.

Artikel 15

Undantag från systemet för certifiering av enheter med ansvar för underhåll

1. Medlemsstaterna får i följande fall uppfylla skyldigheten att identifiera enheten som ansvarar för underhåll genom alternativa åtgärder i förhållande till det underhållssystem som fastställs i artikel 14:

- a) Fordon som är registrerade i ett tredjeländ och som underhålls i enlighet med lagstiftningen i det landet.
- b) Fordon som används i sådana nät eller på sådana linjer där spårvidden skiljer sig från spårvidden i unionens huvudjärnvägsnät och för vilka uppfyllandet av de krav som anges i artikel 14.2 säkerställs genom internationella avtal med tredjeländer.
- c) Godsvagnar och personvagnar som används gemensamt med tredjeländer med annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät.
- d) Fordon som används på de nät som avses i artikel 2.3, och militärutrustning och specialtransporter för vilka det krävs ett särskilt tillstånd utfärdat av en nationell säkerhetsmyndighet före deras ibruktagande. I detta fall ska undantag beviljas för perioder vars längd inte överstiger fem år.

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 av den 10 maj 2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007 (EUT L 122, 11.5.2011, s. 22).

2. De alternativa åtgärder som avses i punkt 1 ska genomföras genom undantag som beviljas av den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten eller byrån när
- fordon registreras i enlighet med artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797, när det gäller identifieringen av den enhet som ansvarar för underhåll,
 - gemensamma säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd beviljas järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i enlighet med artiklarna 10 och 12 i det här direktivet, när det gäller identifieringen eller certifieringen av den enhet som ansvarar för underhåll.
3. Undantag ska identifieras och motiveras i den årliga rapport som avses i artikel 19. När det förefaller som om omotiverade säkerhetsrisker tas i unionens järnvägssystem ska byrån omedelbart informera kommissionen om detta. Kommissionen ska kontakta de berörda parterna och, vid behov, begära att den berörda medlemsstaten drar tillbaka sitt beslut om undantag.

KAPITEL IV

NATIONELLA SÄKERHETSMYNDIGHETER

Artikel 16

Arbetsuppgifter

1. Varje medlemsstat ska inrätta en nationell säkerhetsmyndighet. Medlemsstaterna ska säkerställa att den nationella säkerhetsmyndigheten har den interna och externa organisatoriska kapacitet som behövs med avseende på mänskliga och materiella resurser. Myndigheten ska beträffande organisation, rättslig struktur och beslutsfattande vara oberoende av järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, sökande eller upphandlande enheter samt från enheter som tilldelar offentliga tjänstekontrakt. Förutsatt att sådant oberoende garanteras kan denna myndighet vara en avdelning inom det nationella ministerium som ansvarar för transportfrågor.
2. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska ha åtminstone följande uppgifter:
- Att godkänna ibruktagande av de delsystem för markbaserad trafikstyrning och signalering, energi och infrastruktur som utgör unionens järnvägssystem i enlighet med artikel 18.2 i direktiv (EU) 2016/797.
 - Att utfärda, förnya, ändra och återkalla godkännanden för utsläppande av fordon på marknaden i enlighet med artikel 21.8 i direktiv (EU) 2016/797.
 - Att bistå byrån vid utfärdande, förnyelse, ändring och återkallelse av godkännanden för utsläppande på marknaden av fordon i enlighet med artikel 21.5 i direktiv (EU) 2016/797 och typgodkännande för fordon i enlighet med artikel 24 i direktiv (EU) 2016/797.
 - Att inom sitt territorium utöva tillsyn av att driftskompatibilitetskomponenterna uppfyller de grundläggande kraven enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/797.
 - Att säkerställa att ett fordonsnummer har tilldelats i enlighet med artikel 46 i direktiv (EU) 2016/797, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 47.4 i det direktivet.
 - Att bistå byrån vid utfärdande, förnyelse, ändring och återkallelse av gemensamma säkerhetsintyg beviljade i enlighet med artikel 10.5.
 - Att utfärda, förnya, ändra och återkalla gemensamma säkerhetsintyg beviljade i enlighet med artikel 10.8.
 - Att utfärda, förnya, ändra och återkalla säkerhetstillstånd beviljade i enlighet med artikel 12.
 - Att övervaka, främja och, vid behov, kontrollera efterlevnaden av och uppdatera säkerhetsregelverket, inklusive systemet med nationella regler.
 - Att utöva tillsyn över järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 17.
 - Att i tillämpliga fall och i enlighet med nationell rätt utfärda, förnya, ändra och återkalla förarbevis för tåg i enlighet med direktiv 2007/59/EG.
 - Att i tillämpliga fall och i enlighet med nationell rätt utfärda, förnya, ändra och återkalla tillstånd för enheter som ansvarar för underhåll.

3. De uppgifter som avses i punkt 2 får inte överföras till eller uppdras åt en infrastrukturförvaltare, ett järnvägsföretag eller en upphandlande enhet.

Artikel 17

Tillsyn

1. Nationella säkerhetsmyndigheter ska övervaka att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare fortsättningsvis uppfyller den juridiska skyldigheten att använda sig av ett säkerhetsstyrningssystem som avses i artikel 9.

För detta ändamål ska de nationella säkerhetsmyndigheterna tillämpa de principer som anges i de tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoderna för tillsyn som avses i artikel 6.1 c och därvid säkerställa att tillsynsverksamheten särskilt innefattar att kontrollera järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares tillämpning av

- a) säkerhetsstyrningssystemet i syfte att övervaka dess ändamålsenlighet,
- b) enstaka eller partiella beståndsdelar av säkerhetsstyrningssystemet, däribland driftsverksamhet, underhåll och materieförsörjning samt anlåtande av entreprenörer i syfte att övervaka deras ändamålsenlighet, och
- c) de relevanta gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6. Den tillsynsverksamhet som sammanhänger med denna punkt ska också när så är lämpligt gälla för enheter som ansvarar för underhåll.

2. Minst två månader innan järnvägsföretag inleder ny järnvägstransportverksamhet ska de underrätta de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna så att dessa kan planera tillsynsverksamheten. Järnvägsföretagen ska också lägga fram en redovisning av personalkategorierna och fordonstyperna.

3. Innehavaren av ett gemensamt säkerhetsintyg ska utan dröjsmål underrätta de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna om alla viktigare ändringar av de uppgifter som avses i punkt 2.

4. Övervakningen av att reglerna för lokförarnas arbets- och körtider samt viloperioder efterlevs ska säkerställas av behöriga myndigheter som utses av medlemsstaterna. När övervakningen av efterlevnad inte säkerställs av nationella säkerhetsmyndigheter, ska de behöriga myndigheterna samarbeta med de nationella säkerhetsmyndigheterna i syfte att låta de nationella säkerhetsmyndigheterna fylla sin funktion som övervakare av järnvägssäkerheten.

5. Om en nationell säkerhetsmyndighet konstaterar att en innehavare av ett gemensamt säkerhetsintyg inte längre uppfyller villkoren för intyget ska den begära att byrån begränsar eller återkallar intyget. Byrån ska omedelbart informera samtliga behöriga nationella säkerhetsmyndigheter. Om byrån beslutar att begränsa eller återkalla det gemensamma säkerhetsintyget, ska den ange skälen till sitt beslut.

Om byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten har skiljaktiga meningar ska det skiljeförfarande som anges i artikel 10.7 tillämpas. Om detta skiljeförfarande leder till att det gemensamma säkerhetsintyget varken ska begränsas eller återkallas ska de tillfälliga säkerhetsåtgärderna enligt punkt 6 i den här artikeln avbrytas.

I de fall där den nationella säkerhetsmyndigheten själv har utfärdat det gemensamma säkerhetsintyget i enlighet med artikel 10.8 får den begränsa eller återkalla intyget, med angivande av skälen till sitt beslut, och ska underrätta byrån.

Innehavaren av ett gemensamt säkerhetsintyg som har begränsats eller återkallats av antingen byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten ska ha rätt att överklaga i enlighet med artikel 10.12.

6. Om en nationell säkerhetsmyndighet vid tillsyn upptäcker en allvarlig säkerhetsrisk får den när som helst vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder, inklusive att omedelbart begränsa eller tillfälligt avbryta den relevanta verksamheten. Om det gemensamma säkerhetsintyget har utfärdats av byrån ska den nationella säkerhetsmyndigheten omedelbart informera byrån om detta och styrka sitt beslut.

Om byrån konstaterar att en innehavare av ett gemensamt säkerhetsintyg inte längre uppfyller villkoren för intyget ska den omedelbart begränsa eller återkalla intyget.

Om byrån anser att den nationella säkerhetsmyndighetens åtgärder är oproportionella får den begära att den nationella säkerhetsmyndigheten återkallar eller anpassar åtgärderna. Byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten ska samarbeta i syfte att enas om en bedömning som båda parter kan godta. Där det är nödvändigt ska denna process även involvera järnvägsföretaget. Om det sistnämnda förfarandet misslyckas ska den nationella säkerhetsmyndighetens beslut att vidta tillfälliga åtgärder fortsätta att gälla.

Den nationella säkerhetsmyndighetens beslut om tillfälliga säkerhetsåtgärder ska kunna överklagas till en nationell domstol i enlighet med artikel 18.3. I sådana fall kan de tillfälliga säkerhetsåtgärderna fortsätta att gälla till dess att domstolsprövningen avslutats, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 5.

Om en tillfällig åtgärd varar längre än tre månader ska den nationella säkerhetsmyndigheten begära att byrån begränsar eller återkallar det gemensamma säkerhetsintyget och förfarandet i punkt 5 ska tillämpas.

7. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska utöva tillsyn över delsystemen för markbaserad trafikstyrning och signalering, energi och infrastruktur och säkerställa att de uppfyller de väsentliga kraven. Vad gäller gränsöverskridande infrastruktur ska den nationella säkerhetsmyndigheten utöva tillsynen i samarbete med andra relevanta nationella säkerhetsmyndigheter. Om den nationella säkerhetsmyndigheten finner att en infrastrukturförvaltare inte längre uppfyller villkoren för sitt säkerhetstillstånd, ska den begränsa eller återkalla tillståndet och motivera sitt beslut.

8. Vid tillsyn över ändamålsenligheten hos infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretags säkerhetsstyrningssystem får de nationella säkerhetsmyndigheterna beakta säkerhetsnivån hos de aktörer som avses i artikel 4.4 i detta direktiv och, i lämpliga fall, hos de utbildningsanstalter som avses i direktiv 2007/59/EG, så länge deras verksamhet har inverkan på järnvägssäkerheten. Denna punkt påverkar inte tillämpningen av järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens ansvar enligt artikel 4.3 i detta direktiv.

9. De nationella säkerhetsmyndigheterna i medlemsstater där ett järnvägsföretag bedriver trafik ska samarbeta när det gäller att samordna sin tillsynsverksamhet avseende det järnvägsföretaget för att säkerställa att väsentliga uppgifter om järnvägsföretaget i fråga sprids, särskilt i fråga om kända risker och järnvägsföretagets säkerhetsnivå. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska också utbyta information med andra relevanta nationella säkerhetsmyndigheter och byrån om den konstaterar att järnvägsföretaget inte vidtar nödvändiga riskkontrollåtgärder.

Detta samarbete ska säkerställa att tillsynen är tillräckligt omfattande och att dubblingar i fråga om inspektioner och revisioner undviks. De nationella säkerhetsmyndigheterna får utarbeta en gemensam tillsynsplan för att säkerställa att revisioner och andra inspektioner görs regelbundet, med hänsyn tagen till typen och omfattningen av trafikverksamhet i alla de medlemsstater som berörs.

Byrån ska bistå sådan samordningsverksamhet genom att ta fram riktlinjer.

10. Nationella säkerhetsmyndigheter får skicka ett meddelande för att varna infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag vid åsidosättande av de skyldigheter som anges i punkt 1.

11. Nationella säkerhetsmyndigheter ska använda uppgifter som byrån insamlat vid den bedömning av det ansökningsunderlag som avses i artikel 10.5 a för ändamålet att utöva tillsyn över ett järnvägsföretag efter utfärdandet av dess gemensamma säkerhetsintyg. De ska använda de uppgifter som insamlats under säkerhetstillståndsprocessen i enlighet med artikel 12 för ändamålet att utöva tillsyn över infrastrukturförvaltaren.

12. För ändamålet att förnya gemensamma säkerhetsintyg ska byrån eller, i fråga om ett säkerhetsintyg som utfärdats i enlighet med artikel 10.8, de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna använda uppgifter som insamlats under tillsynsverksamheten. För ändamålet att förnya säkerhetstillstånd ska den nationella säkerhetsmyndigheten också använda uppgifter som insamlats under dess tillsynsverksamhet.

13. Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska vidta de åtgärder som krävs för att samordna och säkerställa fullt utbyte av alla de uppgifter som avses i punkterna 10, 11 och 12.

Artikel 18

Principer för beslutsfattande

1. Byrån, när den behandlar ansökningar om gemensamma säkerhetsintyg i enlighet med artikel 10.1, och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska utföra sina uppgifter på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. De ska framför allt tillåta samtliga intresserade parter att bli hörda och motivera sina beslut.

De ska omgående besvara framställningar och ansökningar, utan dröjsmål skicka sina framställningar om information och anta alla sina beslut inom fyra månader efter det att alla de relevanta uppgifterna har lämnats av sökanden. De kan när som helst begära tekniskt stöd av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag eller av andra behöriga organ när de utför sina uppgifter enligt artikel 16.

Vid utarbetandet av det nationella regelverket ska de nationella säkerhetsmyndigheterna samråda med samtliga aktörer och berörda parter, bland annat infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, tillverkare, underhållsföretag, användare och personalföreträdare.

2. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska ha möjlighet att utföra de inspektioner, revisioner och utredningar som behövs för att de ska kunna fullgöra sina uppgifter, och de ska beviljas tillgång till infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretags all relevanta dokumentation samt till deras anläggningar, installationer och utrustning och, vid behov all relevant dokumentation och anläggningar, installationer och utrustning tillhörande någon sådan aktör som avses i artikel 4. Byrån ska åtnjuta samma rättigheter gentemot järnvägsföretag när den utför sina säkerhetscertifieringsuppgifter i enlighet med artikel 10.5.

3. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de beslut som fattas av de nationella säkerhetsmyndigheterna kan överklagas till domstol.

4. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska ha ett aktivt utbyte av åsikter och erfarenheter, särskilt inom det nätverk som inrättas av byrån för att inom unionen harmonisera deras kriterier för beslutsfattande.

Artikel 19

Årsrapport

De nationella säkerhetsmyndigheterna ska varje år offentliggöra en rapport om sina verksamheter under föregående år och överlämna denna till byrån senast den 30 september. Rapporten ska innehålla information om följande:

- a) Utvecklingen av järnvägssäkerheten, inbegripet en sammanställning på medlemsstatsnivå av de gemensamma säkerhetsindikatorerna i enlighet med artikel 5.1.
- b) Viktiga ändringar av lagstiftningen om och regleringen av järnvägssäkerhet.
- c) Utvecklingen av utfärdandet av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd.
- d) Resultaten och erfarenheterna av tillsynen över infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, inklusive antalet och resultaten av inspektioner och revisioner.
- e) De undantag som har beslutats i enlighet med artikel 15.
- f) Järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens erfarenhet av tillämpningen av de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna.

KAPITEL V

UTREDNING AV OLYCKOR OCH TILLBUD

Artikel 20

Skyldighet att utreda

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att det utredningsorgan som avses i artikel 22 efter varje allvarlig olycka inom unionens järnvägssystem genomför en utredning. Utredningens syfte ska vara att förbättra järnvägssäkerheten och förebyggandet av olyckor, när det är möjligt.

2. Det utredningsorgan som avses i artikel 22 får också utreda sådana olyckor eller tillbud som under något annorlunda omständigheter skulle ha kunnat leda till allvariga olyckor, exempelvis tekniska brister i strukturella delsystem eller driftskompatibilitetskomponenter i unionens järnvägssystem.

Utredningsorganet får besluta om en utredning av en sådan olycka eller ett sådant tillbud ska genomföras. När det fattar sitt beslut ska det beakta följande:

- a) Olyckans eller tillbudets omfattning.
 - b) Om olyckan eller tillbudet utgör en del av en serie olyckor eller tillbud av betydelse för systemet som helhet.
 - c) Olyckans eller tillbudets inverkan på järnvägssäkerhet.
 - d) Framställningar från infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, den nationella säkerhetsmyndigheten eller medlemsstaterna.
3. Utredningarnas omfattning och de förfaranden som ska följas vid genomförandet av utredningar ska bestämmas av utredningsorganet, med beaktande av artiklarna 21 och 23 och beroende på den lärdom organet förväntar sig att dra av olyckan eller tillbudet när det gäller förbättring av säkerheten.
4. Utredningen ska inte i något fall avse fastställande av skuld eller ansvar.

Artikel 21

Utredningsstatus

1. Medlemsstaterna ska, inom sina respektive rättssystem, fastställa den rättsliga status för utredningen som gör det möjligt för utredningsledarna att utföra sin uppgift så effektivt och snabbt som möjligt.
2. I enlighet med sin nationella lagstiftning ska medlemsstaterna säkerställa att de myndigheter som ansvarar för rättsliga utredningar samarbetar till fullo och att utredarna så snart som möjligt ges tillgång till uppgifter och bevis av relevans för utredningen. I synnerhet ska de ges
 - a) omedelbart tillträde till den plats där olyckan eller tillbudet ägde rum och till berörd rullande materiel, därtill hörande infrastruktur och installationer för trafikstyrning och signalering,
 - b) rätten att omedelbart erhålla en förteckning över bevisning och att säkerställa ett kontrollerat bortförande av vrakdelar, infrastruktur-anläggningar eller -komponenter för att undersöka eller analysera dessa,
 - c) obegränsad tillgång till, och möjlighet att använda, innehållet i fordonets registreringsutrustning samt utrustning för registrering av muntliga meddelanden och signal- och trafikstyrningssystemets funktion, som finns ombord på tåg,
 - d) tillgång till resultatet av undersökningen av offrens kroppar,
 - e) tillgång till resultatet av undersökningen av ombordpersonal och annan järnvägspersonal som är inblandad i olyckan eller tillbudet,
 - f) möjlighet att höra järnvägspersonal och andra vittnen som är inblandade i olyckan eller tillbudet, och
 - g) tillgång till relevant information eller dokumentation som innehas av infrastrukturförvaltaren, järnvägsföretag, enheter med ansvar för underhåll och den nationella säkerhetsmyndigheten.
3. Byrån ska samarbeta med utredningsorganet om utredningen omfattar fordon som är godkända av byrån eller järnvägsföretag med säkerhetsintyg utfärdade av byrån. Den ska så snart som möjligt översända all begärd information eller dokumentation till utredningsorganet och på begäran lämna förklaringar.
4. Utredningen ska utföras oberoende av en eventuell rättslig utredning.

Artikel 22

Utredningsorgan

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att utredningar av de olyckor och tillbud som avses i artikel 20 genomförs av ett permanent organ bestående av minst en utredare som kan fungera som utredningsledare vid eventuella olyckor eller tillbud. Detta organ ska beträffande organisation, rättslig struktur och beslutsfattande vara oberoende av infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, avgiftsorgan, tilldelningsorgan och organ för bedömning av överensstämmelse samt av parter vars intressen kan stå i strid med de uppgifter som anförtrotts utredningsorganet. Utredningsorganet ska dessutom vara funktionellt oberoende av den nationella säkerhetsmyndigheten, av byrån och av organ som reglerar järnvägsverksamhet.

2. Utredningsorganet ska utföra sina uppgifter oberoende av de andra enheter som avses i punkt 1 och ska ges tillräckliga resurser för att göra detta. Organets utredare ska ha en status som ger dem nödvändiga garantier för oberoende.

3. Medlemsstaterna ska föreskriva att järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och, i tillämpliga fall, den nationella säkerhetsmyndigheten omedelbart måste anmäla de olyckor och tillbud som avses i artikel 20 till utredningsorganet och tillhandahålla all information som är tillgänglig. Denna anmälan ska, när det är lämpligt, uppdateras när den information som saknas blir tillgänglig.

Utredningsorganet ska utan dröjsmål och under alla omständigheter senast två månader efter det att anmälan om olyckan eller tillbudet inkommit besluta om huruvida en utredning ska påbörjas.

4. Utredningsorganet får kombinera sina uppgifter enligt detta direktiv med uppgiften att utreda andra händelser än järnvägsolyckor och -tillbud så länge sådana andra utredningar inte äventyrar organets oberoende.

5. Om det är nödvändigt, och förutsatt att det inte äventyrar utredningsorganets oberoende enligt punkt 1, får utredningsorganet be om stöd från utredningsorgan i andra medlemsstater eller från byrån för att ta del av deras sakkunskap eller för att be dem utföra tekniska inspektioner, analyser eller utvärderingar.

6. Medlemsstaterna får anförtro utredningsorganet uppgiften att genomföra utredningar av andra järnvägsolyckor eller -tillbud än dem som avses i artikel 20.

7. Utredningsorganen ska aktivt utbyta åsikter och erfarenheter i syfte att utveckla gemensamma utredningsmetoder, utarbeta gemensamma principer för uppföljning av säkerhetsrekommendationer och anpassa sig till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen.

Byrån ska, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1, stödja utredningsorganen i utförandet av denna uppgift i enlighet med artikel 38.2 i förordning (EU) 2016/796.

Utredningsorganen ska, med stöd från byrån enligt artikel 38.2 i förordning (EU) 2016/796, inrätta ett program för referentgranskning, där samtliga utredningsorgan uppmanas delta för att övervaka deras effektivitet och oberoende. Utredningsorganen ska, med stöd från det sekretariat som avses i artikel 38.2 i förordning (EU) 2016/796, offentliggöra

- a) det gemensamma programmet för referentgranskning och bedömningskriterierna, och
- b) en årlig rapport om programmet som ska belysa de starka sidor som identifierats och förslag till förbättringar.

Rapporterna från programmet för referentgranskning ska tillhandahållas alla utredningsenheter och byrån. Det ska vara frivilligt att offentliggöra dessa rapporter.

Artikel 23

Utredningsförfarande

1. De olyckor eller tillbud som avses i artikel 20 ska undersökas av utredningsorganet i den medlemsstat där de inträffade. Om det inte är möjligt att avgöra i vilken medlemsstat de inträffade eller om de inträffade på eller nära gränsen mellan två medlemsstater ska de berörda utredningsorganen komma överens om vilket av dem som ska genomföra utredningen eller besluta att genomföra den tillsammans. Det andra utredningsorganet ska i förstnämnda fall beredas möjlighet att delta i utredningen och ta del av alla resultat därav.

Utredningsorgan från andra medlemsstater ska bjudas in, där det är lämpligt, att delta i en utredning om

- a) ett järnvägsföretag som är etablerat och innehar tillstånd i en av dessa medlemsstater är inblandat i olyckan eller tillbudet, eller
- b) ett fordon som är registrerat eller underhålls i en av dessa medlemsstater är inblandat i olyckan eller tillbudet.

Utredningsorgan från inbjudna medlemsstater ska ges de befogenheter som behövs för att de på begäran ska kunna bistå vid insamling av bevismaterial för en annan medlemsstats utredningsorgan.

Utredningsorgan från inbjudna medlemsstater ska ges tillgång till den information och de bevis som behövs för att de ska kunna delta effektivt i utredningen med vederbörlig respekt för den nationella lagstiftningen avseende rättsliga förfaranden.

Denna punkt hindrar inte att medlemsstaterna kommer överens om att organen i fråga ska utföra utredningar i samarbete med varandra även under andra omständigheter.

2. Det organ som ansvarar för utredningen ska för varje olycka eller tillbud säkerställa att lämpliga resurser finns tillgängliga, bland annat för utredningen nödvändig operativ och teknisk sakkunskap. Sakutlåtandena kan begäras inom organet eller från annat håll alltefter arten av den olycka eller det tillbud som ska utredas.

3. Utredningen ska utföras med iakttagande av största möjliga öppenhet för att ge samtliga parter möjlighet att yttra sig och ta del av resultaten. Infrastrukturförvaltaren, järnvägsföretagen, den nationella säkerhetsmyndigheten, byrån, offer och deras anhöriga, ägare till egendom som kommit till skada, tillverkare, larmtjänster och företrädare för personal och användare ska ges tillfälle att tillhandahålla relevant teknisk information för att förbättra utredningsrapportens kvalitet. Utredningsorganet ska också ta hänsyn till offrens och deras anhörigas rimliga behov och hålla dem underrättade om hur utredningen framskrider.

4. Utredningsorganet ska avsluta sin utredning på olycksplatsen inom kortast möjliga tid för att ge infrastrukturförvaltaren möjlighet att återställa infrastrukturen och öppna den för järnvägstrafik så snart som möjligt.

Artikel 24

Rapporter

1. En utredning av en sådan olycka eller ett sådant tillbud som avses i artikel 20 ska rapporteras på ett sätt som lämpar sig för olyckans eller tillbudets typ och omfattning och för utredningsresultatets betydelse. Av rapporten ska framgå utredningens mål i enlighet med artikel 20.1 och den ska, i tillämpliga fall, innehålla säkerhetsrekommendationer.

2. Utredningsorganet ska offentliggöra slutrapporten snarast möjligt, vanligen senast tolv månader efter det att händelsen inträffade. Om slutrapporten inte kan offentliggöras inom tolv månader ska utredningsorganet lämna ett preliminärt utlåtande åtminstone en gång om året på årsdagen av olyckan, med en beskrivning av hur utredningen framskrider och av eventuella säkerhetsfrågor som uppkommit. Rapporten, inbegripet säkerhetsrekommendationerna, ska meddelas de parter som anges i artikel 23.3 samt berörda organ och parter i andra medlemsstater.

Med beaktande av den erfarenhet som utredningsorganen samlat ska kommissionen, genom genomförandeakter, fastställa den rapporteringsstruktur som ska följas så nära som möjligt vid upprättandet av utredningsrapporter för olyckor och tillbud. Denna rapporteringsstruktur ska innehålla följande element:

- a) En beskrivning av händelsen och dess bakgrund.
- b) En förteckning över utredningar och förfrågningar, inbegripet vad gäller säkerhetsstyrningssystemet, de regler och föreskrifter som tillämpats, funktionen hos rullande materiel och tekniska anläggningar, bemanning, dokumentering av driftssystemet och tidigare händelser av samma karaktär.

- c) En analys och slutsatser vad gäller orsakerna till händelsen, inbegripet bidragande faktorer, i fråga om
 - i) involverade personers agerande,
 - ii) den rullande materielens eller de tekniska anläggningarnas skick,
 - iii) personalens kompetens, förfaranden och underhåll,
 - iv) regelverkets villkor, och
 - v) tillämpningen av säkerhetsstyrningssystemet.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 28.3.

3. Senast den 30 september varje år ska utredningsorganet offentliggöra en årsrapport om de utredningar som genomförts under föregående år, de säkerhetsrekommendationer som utfärdats och de åtgärder som vidtagits i enlighet med tidigare utfärdade rekommendationer.

Artikel 25

Information som ska överlämnas till byrån

1. Inom sju dagar efter det att det har fattats beslut om att inleda en utredning ska utredningsorganet underrätta byrån om detta. I underrättelsen ska dag, tid och plats för händelsen anges liksom vilken typ av händelse det är fråga om, dess följder med avseende på dödsfall, personskador och materiella skador.
2. Utredningsorganet ska till byrån överlämna en kopia av den slutrapport som avses i artikel 24.2 och av den årliga rapport som avses i artikel 24.3.

Artikel 26

Säkerhetsrekommendationer

1. En säkerhetsrekommendation som utfärdats av ett utredningsorgan ska i inget fall utgöra någon presumtion om skuld till eller ansvar för en olycka eller ett tillbud.
2. Rekommendationerna ska ställas till den nationella säkerhetsmyndigheten och, om så behövs på grund av rekommendationens art, till byrån, andra organ eller myndigheter i den berörda medlemsstaten eller till andra medlemsstater. Medlemsstaterna, deras nationella säkerhetsmyndigheter och byrån ska, inom ramarna för sina befogenheter, vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de av utredningsorganen utfärdade säkerhetsrekommendationerna vederbörligen beaktas och, i tillämpliga fall, leder till åtgärder.
3. Byrån, den nationella säkerhetsmyndigheten och andra myndigheter eller organ eller, i tillämpliga fall, andra medlemsstater till vilka rekommendationer har riktats ska regelbundet rapportera tillbaka till utredningsorganet angående åtgärder som vidtagits eller planeras till följd av en viss rekommendation.

KAPITEL VI

ÖVERGÅNGS- OCH SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 27

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 6.6 och 7.6 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 15 juni 2016. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin vanliga praxis och genomför lämpliga samråd med experter, inbegripet medlemsstaternas experter, innan den antar dessa delegerade akter.

4. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 6.6 och 7.6 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 6.6 och 7.6 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 28

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som avses i artikel 51 i direktiv (EU) 2016/797. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 29

Rapport och ytterligare unionsåtgärder

1. Kommissionen ska senast den 16 juni 2021 och därefter vart femte år, lämna en rapport om genomförandet av detta direktiv till Europaparlamentet och rådet, i synnerhet för att övervaka hur ändamålsenliga åtgärderna för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg är.

Rapporten ska när så är nödvändigt åtföljas av förslag till ytterligare unionsåtgärder.

2. Byrån ska utvärdera utvecklingen av en säkerhetskultur, inbegripet rapportering av händelser. Den ska senast den 16 juni 2024 överlämna en rapport till kommissionen som, när det är tillämpligt, inbegriper rekommendationer till förbättringar av systemet. Kommissionen ska vidta erforderliga åtgärder utifrån dessa rekommendationer och vid behov föreslå ändringar av detta direktiv.

3. Kommissionen ska senast den 16 december 2017 rapportera till Europaparlamentet och till rådet om de åtgärder som vidtagits för att uppnå följande mål:

- a) Skyldighet för tillverkarna att märka de säkerhetskritiska komponenter som cirkulerar på europeiska järnvägsnät med en identifikationskod. Identifikationskoden ska klart identifiera komponenten, namnet på tillverkaren och viktiga produktionsdata.
- b) Full spårbarhet för dessa säkerhetskritiska komponenter, spårbarhet för underhåll av dem och identifiering av deras tidigare användning.
- c) Fastställande av gemensamma obligatoriska principer för dessa komponenters underhåll.

Artikel 30

Sanktioner

Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av nationella regler som antagits enligt detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, icke-diskriminerande och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa regler till kommissionen senast den dag som föreskrivs i artikel 33.1, och ska utan dröjsmål anmäla eventuella ändringar av dem till kommissionen.

Artikel 31

Övergångsbestämmelser

1. Bilaga V till direktiv 2004/49/EG ska tillämpas till och med den dag då de genomförandeakter som avses i artikel 24.2 i detta direktiv börjar tillämpas.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 i denna artikel ska järnvägsföretag som behöver beviljas säkerhetsintyg mellan den 15 juni 2016 och den 16 juni 2019, omfattas av direktiv 2004/49/EG. Sådana säkerhetsintyg ska gälla till dess att deras löptid går ut.
3. Byrån ska utföra certifieringsuppgifterna enligt artikel 10 senast från och med den 16 juni 2019 med avseende på verksamhetsområden i de medlemsstater som inte har meddelat byrån och kommissionen i enlighet med artikel 33.2. Genom undantag från artikel 10 får de nationella säkerhetsmyndigheter i medlemsstaterna som har meddelat byrån och kommissionen i enlighet med artikel 33.2 fortsätta att utfärda intyg i enlighet med direktiv 2004/49/EG till och med den 16 juni 2020.

Artikel 32

Byråns rekommendationer och yttranden

Byrån ska ge rekommendationer och avge yttranden i enlighet med artikel 13 i förordning (EU) 2016/796 med avseende på tillämpningen av detta direktiv. Dessa rekommendationer och yttranden får beaktas när unionen antar rättsakter enligt detta direktiv.

Artikel 33

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artiklarna 2, 3, 4, 8–11, 12.5, 15.3, 16–19, 21.2, 23.3 och 23.7, 24.2 och 26.3 samt bilagorna II och III senast den 16 juni 2019. De ska genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen.
2. Medlemsstaterna får förlänga den införlivandeperiod som avses i punkt 1 med ett år. För detta ändamål ska de medlemsstater som inte kommer att sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar inom den införlivandeperiod som avses i punkt 1 senast den 16 december 2018 meddela byrån och kommissionen detta och ange skälen för en sådan förlängning.
3. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. De ska även innehålla ett uttalande om att hänvisningar i befintliga lagar och andra författningar till det direktiv som upphävs genom detta direktiv ska anses som hänvisningar till detta direktiv. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras och hur uttalandet ska formuleras ska varje medlemsstat själv utfärda.
4. Skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv ska inte tillämpas på Cypern och Malta, så länge som inget järnvägssystem upprättats på deras territorier.

Så snart en offentlig eller privat enhet officiellt ansöker om att få anlägga en järnvägslinje som är avsedd att drivas av ett eller flera järnvägsföretag ska den berörda medlemsstaten emellertid vidta åtgärder för att genomföra detta direktiv senast två år efter mottagandet av ansökan.

Artikel 34

Upphävande

Direktiv 2004/49/EG, ändrat genom de direktiv som anges i del A i bilaga IV, ska upphöra att gälla med verkan den 16 juni 2020, utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter vad gäller de tidsfrister för införlivande med nationell rätt och tillämpning av direktiven som anges i bilaga IV del B.

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

Artikel 35

Ikraftträdande

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

Artikel 36

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 11 maj 2016.

På Europaparlamentets vägnar
M. SCHULZ
Ordförande

På rådets vägnar
J. A. HENNIS-PLASSCHAERT
Ordförande

BILAGA I

GEMENSAMMA SÄKERHETSINDIKATORER

De nationella säkerhetsmyndigheterna ska varje år rapportera de gemensamma säkerhetsindikatorerna.

Om nya fakta eller fel upptäcks efter inlämnandet av rapporten, ska indikatorerna för ett visst år ändras eller korrigeras av den nationella säkerhetsmyndigheten vid första lämpliga tillfälle och senast i följande årsrapport.

I tillägget fastställs gemensamma definitioner för de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor.

1. **Indikatorer avseende olyckor**

1.1 Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet allvarliga olyckor och en uppdelning av följande olyckstyper:

- Kollision mellan tåg och järnvägsfordon.
- Tågakollision med hinder inom det fria rummet.
- Tågurspårning.
- Plankorsningsolycka, inbegripet olycka som innefattar fotgängare vid plankorsning, och en ytterligare uppdelning för de fem typer av plankorsningar som definieras i punkt 6.2.
- Personolycka som inbegriper rullande materiel i rörelse, med undantag av självmord och självmordsförsök.
- Brand i rullande materiel.
- Annan.

Varje allvarlig olycka ska rapporteras under typen av primär olycka även om följderna av den sekundära olyckan är allvarligare (t.ex. urspårning som följs av brand).

1.2 Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet personer som allvarligt skadats eller avlidit per olyckstyp ska delas upp i följande kategorier:

- Passagerare (även i förhållande till det sammanlagda antalet passagerarkilometer och persontågkilometer).
- Anställd eller entreprenör.
- Plankorsningstrafikant.
- Inkräktare.
- Annan person som befinner sig på en plattform.
- Annan person som inte befinner sig på en plattform.

2. **Indikatorer avseende farligt gods**

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet olyckor som inbegriper järnvägstransport av farligt gods ska delas upp i följande kategorier:

- Olycka som minst inbegriper minst ett järnvägsfordon som transporterar farligt gods, enligt definitionen i tillägget.
- Antalet sådana olyckor med utsläpp av farligt gods.

3. **Indikatorer avseende självmord**

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet självmord och självmordsförsök.

4. **Indikatorer avseende riskfaktorer för olyckor**

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet riskfaktorer och en uppdelning på följande typer av riskfaktorer:

- Rälsbrott.
- Skevhet i spår och andra spårgeometrifel.
- Säkerhetsfarligt signalfel.

- Passerad stoppsignal vid passage av en farlig punkt.
- Passerad stoppsignal utan passage av en farlig punkt.
- Hjulbrott på rullande materiel i bruk.
- Axelbrott på rullande materiel i bruk.

Alla riskfaktorer ska rapporteras, både de som leder till olyckor och de som inte gör det. (En riskfaktor som leder till en allvarlig olycka ska även rapporteras under indikatorer avseende riskfaktorer; en riskfaktor som inte leder till en allvarlig olycka ska endast rapporteras under indikatorer avseende riskfaktorer.)

5. Indikatorer för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor

Den sammanlagda och relativa (per tågkilometer) kostnaden i euro:

- Antalet dödsfall och allvarliga personskador multiplicerat med värdet av att förhindra ett dödsfall eller en allvarlig personskada.
- Kostnaden för miljöskador.
- Kostnaden för materiella skador på rullande materiel eller infrastruktur.
- Kostnaden för förseningar till följd av olyckor.

De nationella säkerhetsmyndigheterna ska rapportera de ekonomiska konsekvenserna av allvarliga olyckor.

Värdet av att förhindra ett dödsfall eller en allvarlig personskada är det värde samhället tillskriver förhindrandet av dessa, och det värdet får som sådant inte utgöra en referens för kompensation för parter som varit inblandade i olyckor.

6. Indikatorer avseende infrastrukturens tekniska säkerhet och dess genomförande

6.1 Procentandel spår med tågskyddssystem (TPS) som är aktiva och procentandel tågkilometer med tågskyddssystem ombord på tåget, där dessa system tillhandahåller följande:

- Varning.
- Varning och automatiskt stopp.
- Varning och automatiskt stopp och punktvis hastighetsövervakning.
- Varning och automatiskt stopp och kontinuerlig hastighetsövervakning.

6.2 Antalet plankorsningar (sammanlagt, per linjekilometer och spårkilometer) av följande fem slag:

- a) Plankorsningar med passiva skyddsanordningar.
- b) Plankorsningar med aktiva skyddsanordningar:
 - i) Manuella.
 - ii) Automatiska varningssignaler mot vägen.
 - iii) Automatiska skydd mot vägen.
 - iv) Med hinderkontroll.

Tillägg

Gemensamma definitioner för de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor

1. Indikatorer avseende olyckor

- 1.1 *allvarlig olycka*: varje olycka där minst ett järnvägsfordon i rörelse är inblandat och där minst en person avlider eller skadas allvarligt, eller med omfattande skador på materiel, spår, andra installationer eller miljön eller med allvarliga trafikstörningar som följd, med undantag för olyckor i verkstäder, lagerhallar och depåer.
- 1.2 *omfattande skador på materiel, spår, andra installationer eller miljön*: skador som uppgår till minst 150 000 EUR.
- 1.3 *allvarliga trafikstörningar*: tågtrafiken på en huvudjärnvägslinje upphör i minst sex timmar.
- 1.4 *tåg*: ett eller flera järnvägsfordon som dras av ett eller flera lokomotiv eller motorvagnar, eller en ensamgående motorvagn som framförs med ett bestämt nummer eller en särskild beteckning från en fast utgångspunkt till en fast slutpunkt, inklusive ett ensamgående lok.
- 1.5 *kollision mellan tåg och järnvägsfordon*: frontalkollision, bakifrånkollision eller sidokollision mellan delar av ett tåg och delar av ett annat tåg eller järnvägsfordon, eller med fordon under växling.
- 1.6 *kollision mellan tåg och hinder inom det fria rummet*: kollision mellan delar av ett tåg och fasta eller tillfälligt placerade föremål på eller nära spåret (förutom vid plankorsningar om föremålet härrör från ett korsande fordon eller andra korsande trafikanter), inklusive kollisioner med kontaktledningar.
- 1.7 *tågurspärning*: varje fall då minst ett av tågets hjul lämnar spåret.
- 1.8 *plankorsningsolycka*: olycka vid en plankorsning mellan minst ett järnvägsfordon och ett eller flera korsande fordon, andra plankorsningstrafikanter såsom fotgängare eller andra föremål som tillfälligt befinner sig på eller nära spåret och som härrör från korsande fordon eller trafikanter.
- 1.9 *personolycka som inbegriper rullande materiel i rörelse*: olycka där en eller flera personer blir skadade av antingen ett järnvägsfordon eller ett föremål som är fogat till eller har lossnat från fordonet. Här ingår personer som ramlar av järnvägsfordon, liksom personer som faller eller skadas av lösa föremål när de reser med fordonen.
- 1.10 *brand i rullande materiel*: brand eller explosion som inträffar i järnvägsfordon (även i lasten) när det är på väg mellan avgångsstationen och slutstationen, även när det står stilla på avgångsstationen, slutstationen eller däremellan, samt vid omringering.
- 1.11 *annan (olycka)*: varje annan olycka än kollision mellan tåg och järnvägsfordon, kollision mellan tåg och hinder inom det fria rummet, tågurspärning, plankorsningsolycka, personolycka som inbegriper rullande materiel i rörelse samt brand i rullande materiel.
- 1.12 *passagerare*: varje person, exklusive någon i tågpersonalen, som reser med ett järnvägsfordon, endast i olycksstatistiken en passagerare, som försöker stiga på eller av ett tåg i rörelse.
- 1.13 *anställd eller entreprenör*: varje person vars anställning har anknytning till järnvägen och som arbetar när olyckan sker, inbegripet entreprenörens personal, entreprenörer som är egenföretagare, tågpersonalen samt personer som hanterar rullande materiel och infrastrukturåtgångningar.
- 1.14 *plankorsningstrafikant*: en person som använder en plankorsning för att korsa järnvägslinjen med hjälp av ett transportmedel eller till fots.
- 1.15 *inkräktare*: alla personer som regelvidrigt uppehåller sig på järnvägsområdet, undantaget plankorsningstrafikanter.
- 1.16 *annan person som befinner sig på en plattform*: varje person på en plattform som inte definieras som passagerare, anställd eller entreprenör, plankorsningstrafikant, annan person som inte befinner sig på en plattform eller inkräktare.

- 1.17 *annan person som inte befinner sig på en plattform*: varje person som inte befinner sig på en plattform och som inte definieras som passagerare, anställd eller entreprenör, plankorsningstrafikant, annan person som befinner sig på en plattform eller inkräktare.
- 1.18 *dödsfall (avliden person)*: varje person som till följd av en olycka omedelbart avlider eller avlider inom 30 dagar, undantaget självmord.
- 1.19 *allvarlig personskada (allvarligt skadad person)*: varje skadad person som till följd av en olycka lagts in på sjukhus i mer än 24 timmar, undantaget självmordsförsök.

2. Indikatorer avseende farligt gods

- 2.1 *olycka i samband med transport av farligt gods*: varje olycka eller tillbud som ska rapporteras i enlighet med avdelning 1.8.5 i RID ⁽¹⁾/ADR.
- 2.2 *farligt gods*: de ämnen och varor som enligt RID inte får transporteras, eller som endast får transporteras på de villkor som anges däri.

3. Indikatorer avseende självmord

- 3.1 *självmord*: avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden, och som klassificeras och registreras som sådan av den behöriga nationella myndigheten.
- 3.2 *självmordsförsök*: avsiktlig självdestruktiv handling som leder till allvarlig personskada.

4. Indikatorer avseende riskfaktorer för olyckor

- 4.1 *rälsbrott*: räl som är delad i två eller fler delar eller räl från vilken en metallbit har lossnat, vilket efterlämnar ett hål på löpytan som är mer än 50 mm långt och 10 mm djupt.
- 4.2 *skevhet i spår och andra spårgeometrifel*: fel som hör samman med spårkontinuitet och spårgeometri, som kräver att spåret tas ur bruk eller att den tillåtna hastigheten omedelbart sänks.
- 4.3 *signalfel som leder till ett mindre restriktivt signalbesked*: varje tekniskt signalfel (antingen på infrastruktur eller rullande materiel) som ger upphov till mindre restriktiv signalinformation än vad som krävs.
- 4.4 *passerad stoppsignal vid passage av en farlig punkt*: varje tillfälle då någon del av ett tåg kör längre än tillåtet och bortom den farliga punkten.
- 4.5 *passerad stoppsignal utan passage av en farlig punkt*: varje tillfälle då någon del av ett tåg kör längre än tillåtet men inte bortom den farliga punkten.

Att köra längre än tillåtet, som avses i punkterna 4.4 och 4.5, innebär att tåget passerar

- en ljussignal eller semafor vid spåret som signalerar stopp, eller en stopporder då ett tågskyddssystem (TPS) är ur bruk,
- en av säkerhetsskäl angiven slutpunkt enligt körbeskedet i ett tågskyddssystem,
- en viss punkt som i enlighet med föreskrifterna meddelats muntligen eller skriftligen,
- hindertavlor (ej stoppbockar) eller handsignaler.

Fordon utan dragenhet eller oövervakade tåg som passerar en stoppsignal ingår ej. De fall då stoppsignalen oavsett anledning slår om så sent att föraren inte kan stanna tåget före signalen ingår ej.

De nationella säkerhetsmyndigheterna får lämna in separata rapporter om de fyra fall då tåg kör längre än tillåtet som anges i strecksatserna i denna punkt och ska lämna in minst en sammanlagd rapport med uppgifter om alla fyra fall.

- 4.6 *hjulbrott på rullande materiel i bruk*: brott som påverkar hjulet och som därmed skapar en olycksrisk (urspårning eller kollision).

⁽¹⁾ RID: reglementet för internationell transport av farligt gods på järnväg, antaget inom ramen för Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

4.7 *axelbrott på rullande materiel i bruk*: brott som påverkar axeln och som därmed skapar en olycksrisk (urspårning eller kollision).

5. **Gemensamma metoder för att beräkna de ekonomiska konsekvenserna av olyckor**

5.1 Värdet av att förhindra ett dödsfall eller en allvarlig personskada består av

1. värdet av säkerheten i sig: värdet på betalningsviljan baserat på undersökningar av uttalad preferens genomförda i den medlemsstat där värdet ska tillämpas,

2. direkta och indirekta ekonomiska kostnader: de uppskattade kostnaderna i medlemsstaterna består av:

— kostnader för medicinsk behandling och rehabilitering,

— rättegångskostnader, kostnader för polis, privata olycksundersökningar, räddningstjänst och förvaltning av försäkringar,

— produktionsbortfall: värdet för samhället av de varor och tjänster som kunde ha producerats av personen i fråga om olyckan inte hade inträffat.

Vid beräkningen av kostnaderna för dödsfall och allvarliga personsador ska dessa beaktas separat (värdet av att förhindra ett dödsfall skiljer sig från värdet av att förhindra en allvarlig personskada).

5.2 Gemensamma principer för att uppskatta värdet av säkerheten i sig och de direkta och/eller indirekta ekonomiska kostnaderna:

Vid beräkning av värdet av säkerheten i sig ska bedömningen av huruvida föreliggande uppskattningar är rimliga eller ej utgå från följande faktorer:

— Uppskattningarna ska vara knutna till ett system för värdering av en minskad risk för dödsfall inom transportsektorn och följa ett förfarande som utgår från värdet på betalningsviljan enligt uttalade preferenser.

— Det stickprov som görs när värdena tas fram ska vara representativt för den berörda populationen. Framför allt måste stickprovet avspegla populationens ålder/inkomstfördelning och andra relevanta socioekonomiska och/eller demografiska kännetecken.

— Metod för att räkna fram värdet av betalningsviljan: undersökningen ska vara utformad så att frågorna är tydliga och meningsfulla för de svarande.

Direkta och indirekta ekonomiska kostnader ska uppskattas utifrån de faktiska kostnader som samhället står för.

5.3 Definitioner

5.3.1 *kostnad för miljöskador*: kostnader som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, enligt uppskattning baserad på erfarenhet, står inför vid arbetet med att återställa det skadade området till det skick det befann sig i före järnvägsolyckan.

5.3.2 *kostnad för materiella skador på rullande materiel eller infrastruktur*: kostnad för att tillhandahålla ny rullande materiel eller ny infrastruktur, med samma funktion och tekniska parametrar som den som inte går att reparera, och kostnad för att återställa rullande materiel eller infrastruktur som går att reparera till det skick den befann sig i före olyckan, ska uppskattas av järnvägsföretag/infrastrukturförvaltare utifrån deras erfarenhet. Här ingår också kostnader för hyra av rullande materiel som ersätter skadade fordon.

5.3.3 *kostnad för förseningar till följd av olyckor*: det monetära värdet av förseningar för användarna av järnvägstransporter (passagerare och fraktföretag) till följd av olyckor, uträknad enligt följande modell:

VT = det monetära värdet av kortare restid

Tidens värde för en tågpassagerare (per timme)

$VT_p = [VT \text{ för passagerare som reser i arbetet}] * [\text{genomsnittlig procentandel passagerare som reser i arbetet per år}] + [VT \text{ för passagerare som inte reser till eller från arbetet}] * [\text{genomsnittlig procentandel passagerare som inte reser till och från arbetet per år}]$

VT_p mäts i euro per passagerare och timme.

Med passagerare som reser till och från arbetet avses en passagerare som reser i samband med sin yrkesverksamhet med undantag av pendling.

Tidens värde för ett godståg (per timme)

$VT_f = [VT \text{ för godståg}] * [(\text{ton-km})/(\text{tåg-km})]$

VT_f mäts i euro per godston och timme.

Genomsnittligt ton gods som transporteras per tåg på ett år = (ton-km)/(tåg-km).

CM = Kostnaden för en tågförsening på en minut

Persontåg

$$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(passagerar-km)/(tåg-km)]$$

Genomsnittligt antal passagerare per tåg på ett år = (passagerar-km)/(tåg-km).

Godståg

$$CM_f = K2 * (VT_f/60)$$

Faktorerna K1 och K2 ligger mellan värdet av tiden och värdet av förseningen, uppskattade vid undersökningar av uttalad preferens, för att ta hänsyn till att tidsförlusten till följd av förseningar betraktas som betydligt mer negativ än normal restid.

Kostnad för förseningar till följd av en olycka = $CM_p * (\text{ett persontågs försening i minuter}) + CM_f * (\text{ett godstågs försening i minuter})$.

Modellens tillämpningsområde

Kostnaden för förseningar ska beräknas för allvarliga olyckor enligt följande:

- Faktiska förseningar på de järnvägslinjer där olyckor inträffade, uppmätta vid ändstationen.
- Faktiska förseningar eller, om detta inte är möjligt, uppskattade förseningar på de andra påverkade linjerna.

6. Indikatorer avseende infrastrukturens tekniska säkerhet och dess genomförande

- 6.1 *tågskyddssystem (TPS)*: ett system som genomdriver efterlevnad av signaler och hastighetsbegränsningar.
- 6.2 *ombordssystem*: system som hjälper föraren att observera signalering utmed banan och signalering inne i hytten och därigenom tillhandahåller skydd av farliga punkter och upprätthållande av hastighetsbegränsningar. Tågskyddssystem ombord på tåget kan beskrivas på följande sätt:

- a) Varning: automatisk varning till föraren.
- b) Varning och automatiskt stopp: automatisk varning till föraren och automatiskt stopp när tåget passerar en stoppsignal.
- c) Varning och automatiskt stopp och punktvis hastighetsövervakning: skydd av farliga punkter, där punktvis hastighetsövervakning avser övervakning av hastigheten vid vissa platser (hastighetsfällor) när tåget närmar sig en signal.
- d) Varning och automatiskt stopp och kontinuerlig hastighetsövervakning: skydd av farliga punkter och kontinuerlig övervakning av hastighetsbegränsningar på linjen, där kontinuerlig hastighetsövervakning avser kontinuerlig angivelse och upprätthållande av den högsta tillåtna målhastigheten på alla delar av linjen.

Typ d betraktas som ett system för automatisk tågkontroll (ATP).

- 6.3 *plankorsning*: en korsning på samma nivå mellan en väg eller övergång och en järnväg, erkänd av infrastrukturförvaltaren och tillgänglig för offentliga och privata användare. Övergångar mellan plattformar på stationer omfattas ej, och inte heller de övergångar över spår som endast får användas av anställda.
- 6.4 *väg*: för olycksstatistiken rörande järnvägar, en allmän eller privat väg, gata eller landsväg, även angränsande gång- och cykelbanor.
- 6.5 *övergång*: en färdväg som inte är en väg och som är till för människor, djur, fordon eller maskiner.
- 6.6 *plankorsning med passiva skyddsanordningar*: en plankorsning utan någon form av varningssystem eller skydd som aktiveras när det inte är säkert för trafikanter att ta sig över korsningen.
- 6.7 *plankorsning med aktiva skyddsanordningar*: en plankorsning där användarna skyddas från eller varnas för ankommade tåg genom att skyddsanordningar aktiveras när det inte är säkert för användarna att ta sig över korsningen.

— Skydd i form av fysiska anordningar:

— Halv- eller helbommar.

— Grindar.

- Varning genom fast utrustning vid plankorsningar:
 - Synliga skyddsanordningar: ljussignaler.
 - Hörbara skyddsanordningar: klockor, signaler, sirener m.m.

Plankorsningar med aktiva skyddsanordningar klassificeras enligt följande:

- a) Manuella: plankorsningar där skydd och varningssignaler mot vägen aktiveras manuellt av en järnvägsanställd.
- b) Automatiska med varningssignaler mot vägen: plankorsningar där varningssignaler mot vägen aktiveras av det ankommande tåget.
- c) Automatiska med skydd mot vägen: plankorsningar där skydd mot vägen aktiveras av det ankommande tåget. Detta ska inbegripa plankorsningar med både skydd mot vägen och varningssignaler mot vägen.
- d) Med hinderkontroll: en plankorsning där en signal eller annat tågskyddssystem tillåter ett tåg att passera först när plankorsningen är helt skyddad från vägsidan och fri från intrång.

7. Definitioner av måttenheter

- 7.1 *tågkilometer*: måttenhet för ett tågs rörelse över en kilometer. Den sträcka som används ska om möjligt vara den sträcka som faktiskt tillryggalagts, annars ska järnvägsnätets standardavstånd mellan avgångsstation och slutstation användas. Endast den sträcka som tillryggalagts på det rapporterade landets territorium ska beaktas.
- 7.2 *passagerarkilometer*: måttenhet för järnvägstransport av en passagerare över en kilometer. Endast den sträcka som tillryggalagts på det rapporterade landets territorium ska beaktas.
- 7.3 *linjekilometer*: längden mätt i kilometer på medlemsstaters järnvägsnät, vars omfattning fastställs i artikel 2. För flerspåriga järnvägslinjer ska endast avståndet mellan avgångsstationen och slutstationen räknas.
- 7.4 *spårkilometer*: längden mätt i kilometer på medlemsstaters järnvägsnät, vars omfattning fastställs i artikel 2. Alla spår i en flerspårig järnvägslinje ska räknas.

BILAGA II

ANMÄLAN AV NATIONELLA SÄKERHETSREGLER

De nationella säkerhetsregler som anmäls i enlighet med artikel 8.1 a omfattar:

1. Regler angående befintliga nationella säkerhetsmål och säkerhetsmetoder.
2. Regler angående krav med avseende på säkerhetsstyrningssystem och utfärdande av säkerhetsintyg till järnvägsföretag.
3. Gemensamma regler för sådan drift av järnvägsnätet som ännu inte omfattas av någon TSD, inbegripet regler i samband med signal- och trafikledningssystem.
4. Regler om krav när det gäller kompletterande interna regler för drift (företagsregler) som måste fastställas av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.
5. Regler om krav när det gäller personal som utför säkerhetskritiska uppgifter, inbegripet urvalskriterier, hälsokrav, yrkesutbildning och certifiering i den utsträckning som de ännu inte omfattas av någon TSD.
6. Regler angående utredning av olyckor och tillbud.

BILAGA III

Krav och bedömningskriterier för organisationer som ansöker om ett ECM-certifikat eller ett certifikat för underhållsfunktioner som lagts ut på entreprenad av en enhet som ansvarar för underhåll

Organisationsförvaltningen måste dokumenteras i alla berörda delar och ska särskilt beskriva ansvarsfördelningen inom organisationen och med underleverantörer. Den ska visa hur ledningens kontroll på olika nivåer säkras, hur personal och deras företrädare på alla nivåer är involverade och hur kontinuerlig förbättring säkerställs.

Följande grundläggande krav ska tillämpas på de fyra funktioner som en enhet som ansvarar för underhåll har och som ska täckas av organisationen själv eller genom slutande av kontrakt:

1. Ledarskap – åtagande att utveckla och genomföra organisationens underhållssystem och kontinuerligt förbättra dess effektivitet.
2. Riskbedömning – en strukturerad metod för att bedöma risker som har att göra med underhållet av fordon, inklusive risker som uppstår som en direkt följd av operativa processer och andra organisationers eller personers aktiviteter, och för att identifiera lämpliga riskkontrollåtgärder.
3. Övervakning – en strukturerad metod för att säkerställa att det finns riskkontrollåtgärder, att de fungerar korrekt och att de bidrar till att organisationens mål uppnås.
4. Kontinuerlig förbättring – en strukturerad metod för att analysera information som har samlats in genom regelbunden övervakning, granskning eller andra relevanta källor, och för att använda resultaten till att öka kunskaperna och anta preventiva eller korrigerande åtgärder i avsikt att upprätthålla eller höja säkerhetsnivån.
5. Struktur och ansvar – en strukturerad metod för att definiera individers och grupperns ansvar för att organisationens säkerhetsmål uppnås på ett säkert sätt.
6. Kompetensförvaltning – en strukturerad metod för att säkerställa att de anställda har den kompetens som behövs för att uppnå organisationens mål på ett säkert, ändamålsenligt och effektivt sätt under alla förhållanden.
7. Information – en strukturerad metod för att säkerställa att de som gör bedömningar och fattar beslut på alla nivåer i organisationen har tillgång till viktig information och för att säkerställa att informationen är fullständig och relevant.
8. Dokumentation – en strukturerad metod för att säkerställa spårbarheten för all relevant information.
9. Sluta avtal – en strukturerad metod för att säkerställa att aktiviteter som lagts ut på entreprenad förvaltas på lämpligt sätt så att organisationens mål kan uppnås och så att alla kompetenser och krav täcks.
10. Underhållsverksamhet – en strukturerad metod för att säkerställa
 - att all underhållsverksamhet som påverkar säkerheten och säkerhetskritiska komponenter identifieras och förvaltas på rätt sätt och att alla nödvändiga ändringar i denna underhållsverksamhet som påverkar säkerheten identifieras, förvaltas på rätt sätt på grundval av återkoppling av erfarenheter och tillämpningen av gemensamma säkerhetsmetoder för riskbedömning i enlighet med artikel 6.1 a, samt dokumenteras väl,
 - överensstämmelse med de väsentliga kraven för driftskompatibilitet,
 - genomförande och kontroll av underhållsanläggningar, utrustning och verktyg som specifikt utvecklas och krävs för utförande av underhåll,
 - analys av den ursprungliga dokumentationen avseende fordonet för tillhandahållande av den första underhållsjournalen och för säkerställande av en korrekt tillämpning av denna vid kommande underhållsbeställningar,
 - att komponenter (inbegripet reservdelar) och materiel används enligt specifikationerna i underhållsbeställningarna och i leverantörens dokumentation; att de förvaras, behandlas och transporteras på lämpligt sätt enligt specifikationerna i underhållsbeställningarna och i leverantörens dokumentation och överensstämmer med relevanta nationella och internationella regler och med kraven i relevanta underhållsbeställningar,

- att anläggningar, utrustning och verktyg som är lämpliga och ändamålsenliga fastställs, identifieras, tillhandahålls, registreras och hålls tillgängliga för att möjliggöra genomförandet av underhållstjänster enligt underhållsbeställningar och andra tillämpliga specifikationer, för att säkerställa att underhållet, ergonomiska aspekter och hälsoskyddsaspekter genomförs på ett säkert sätt,
 - att organisationen har förfaranden för att säkerställa att alla anläggningar, all utrustning och alla verktyg används, kalibreras, förvaras och underhålls korrekt enligt dokumenterade förfaranden.
11. Kontrollverksamhet – en strukturerad metod för att säkerställa
- att fordon tas ur drift för planerat, villkorsbaserat eller avhjälpande underhåll i god tid eller närhelst defekter och andra behov identifieras,
 - nödvändiga åtgärder för kvalitetskontroll,
 - att underhållsåtgärder genomförs enligt underhållsbeställningarna och att intyget för återinsättande i drift, inbegripet eventuella begränsningar för användning utfärdas,
 - att eventuella fall av bristande efterlevnad i tillämpningen av ledningssystemet som kan leda till olyckor, tillbud, händelser som kunde ha lett till olyckor och andra farliga händelser rapporteras, utreds och analyseras och att nödvändiga förebyggande åtgärder vidtas i enlighet med den gemensamma säkerhetsmetoden för övervakning enligt artikel 6.1 c,
 - en återkommande intern process för revision och kontroll i enlighet med den gemensamma säkerhetsmetoden för kontroll enligt artikel 6.1 c.
-

BILAGA IV

DEL A

Upphävt direktiv och en förteckning över dess efterföljande ändringar

(som avses i artikel 34)

Direktiv 2004/49/EG	(EUT L 164, 30.4.2004, s. 44)
Direktiv 2008/57/EG	(EUT L 191, 18.7.2008, s. 1)
Direktiv 2008/110/EG	(EUT L 345, 23.12.2008, s. 62)
Kommissionens direktiv 2009/149/EG	(EUT L 313, 28.11.2009, s. 65)
Rättelse, 2004/49/EG	(EUT L 220, 21.6.2004, s. 16)
Kommissionens direktiv 2014/88/EU	(EUT L 201, 10.7.2014, s. 9)

DEL B

Tidsfrister för införlivande med nationell lagstiftning

(som avses i artikel 34)

Direktiv	Sista dag för införlivande
2004/49/EG	30 april 2006
2008/57/EG	19 juli 2010
2008/110/EG	24 december 2010
Kommissionens direktiv 2009/149/EG	18 juni 2010
Kommissionens direktiv 2014/88/EU	30 juli 2015

BILAGA V

Jämförelsetabell

Direktiv 2004/49/EG	Detta direktiv
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4	Artikel 4
Artikel 5	Artikel 5
Artikel 6	Artikel 6
Artikel 7	Artikel 7
Artikel 8	Artikel 8
Artikel 9	Artikel 9
Artikel 10	Artikel 10
—	Artikel 11
Artikel 11	Artikel 12
Artikel 12	—
Artikel 13	Artikel 13
Artikel 14a.1–14a.7	Artikel 14
Artikel 14a.8	Artikel 15
Artikel 15	—
Artikel 16	Artikel 16
—	Artikel 17
Artikel 17	Artikel 18
Artikel 18	Artikel 19
Artikel 19	Artikel 20
Artikel 20	Artikel 21
Artikel 21	Artikel 22
Artikel 22	Artikel 23
Artikel 23	Artikel 24
Artikel 24	Artikel 25
Artikel 25	Artikel 26
Artikel 26	—
—	Artikel 27
Artikel 27	Artikel 28
Artikel 28	—
Artikel 29	—
Artikel 30	—
Artikel 31	Artikel 29
Artikel 32	Artikel 30
—	Artikel 31
—	Artikel 32
Artikel 33	Artikel 33

Direktiv 2004/49/EG	Detta direktiv
—	Artikel 34
Artikel 34	Artikel 35
Artikel 35	Artikel 36
Bilaga I	Bilaga I
Bilaga II	Bilaga II
Bilaga III	—
Bilaga IV	—
Bilaga V	—
—	Bilaga III

Uttalande från kommissionen om förklarande dokument

Kommissionen påminner om att Europaparlamentet, rådet och kommissionen, i sin gemensamma politiska förklaring av den 27 oktober 2011 om förklarande dokument, angav att de är medvetna om att den information medlemsstaterna lämnar till kommissionen om införlivande av direktiv i nationell rätt måste vara tydlig och precis för att underlätta för kommissionen att utföra uppgiften att övervaka tillämpningen av unionsrätten. I det aktuella fallet hade förklarande dokument kunnat vara till nytta. Kommissionen beklagar att den slutliga texten inte innehåller bestämmelser om detta.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2016/2337

av den 14 december 2016

om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 91 och 109,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

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

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Rådets förordning (EEG) nr 1192/69 ⁽⁴⁾ gör det möjligt för medlemsstaterna att ersätta 40 angivna järnvägsföretag för betalning av skyldigheter som företag inom andra transportslag inte behöver bekosta. Om reglerna för normalisering tillämpas korrekt leder det till att medlemsstater undantas från skyldigheten att anmäla statligt stöd.
- (2) Det har antagits en rad unionsrättsakter som innebär att marknaderna för godstrafik och internationell persontrafik på järnväg har konkurrensutsatts, och genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU ⁽⁵⁾ har det inrättats vissa grundläggande principer, vilka inbegriper att järnvägsföretag ska förvaltas i enlighet med de principer som gäller för kommersiella företag, att enheter som ansvarar för tilldelning av kapacitet och avgifter för järnvägsinfrastruktur ska vara separata från enheter som driver järnvägstjänster och att särredovisning ska användas, att alla järnvägsföretag som fått tillstånd i enlighet med unionskriterier ska ha tillträde till järnvägsinfrastruktur på rättvisa och icke-diskriminerande villkor och att infrastrukturförvaltare kan erhålla statlig finansiering.
- (3) Förordning (EEG) nr 1192/69 är inkonsekvent och oförenlig med nu gällande lagstiftningsåtgärder. På en avreglerad marknad där järnvägsföretag konkurrerar direkt med de angivna järnvägsföretagen är det framför allt inte längre lämpligt att behandla dessa två grupper av företag olika.
- (4) För att undanröja inkonsekvenser i unionens rättsordning och bidra till en förenkling genom att avskaffa en rättsakt som har blivit föråldrad bör förordning (EEG) nr 1192/69 därför upphävas.

⁽¹⁾ EUT C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ EUT C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 26 februari 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid den första behandlingen av den av den 17 oktober 2016 (EUT C 430, 22.11.2016, s. 1). Europaparlamentets ståndpunkt av den 14 december 2016 (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ Rådets förordning (EEG) nr 1192/69 av den 26 juni 1969 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning (EGT L 156, 28.6.1969, s. 8).

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

- (5) Medlemsstaterna får betala ersättning för kostnader för korsningar i enlighet med artikel 8 i direktiv 2012/34/EU. De kan dock behöva tid för att ändra sin nationella rätt och sina administrativa bestämmelser i syfte att beakta upphävandet av förordning (EEG) nr 1192/69. Följaktligen bör detta upphävande inte få verkan omedelbart när det gäller de fall som omfattas av bilaga 4 till förordning (EEG) nr 1192/69.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EEG) nr 1192/69 ska upphöra att gälla, med undantag av de bestämmelser i förordningen som är tillämpliga på enhetliga redovisningsregler för de fall av typ IV som omfattas av bilaga 4 till den förordningen. De bestämmelserna ska fortsätta att tillämpas till och med den 31 december 2017.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 14 december 2016.

På Europaparlamentets vägnar

M. SCHULZ

Ordförande

På rådets vägnar

I. KORČOK

Ordförande

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2016/2338

av den 14 december 2016

om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

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

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Transporter på järnväg har potential att växa och öka sin andel av transporterna och spela en viktig roll i ett hållbart transport- och rörlighetssystem samt skapa nya investeringsmöjligheter och arbetstillfällen. Persontrafiken på järnväg har dock inte utvecklats i samma takt som andra transportsätt.
- (2) Unionsmarknaden för internationell persontransport på järnväg har varit öppen för konkurrens sedan 2010. Dessutom har vissa medlemsstater öppnat sin nationella persontrafik för konkurrens genom att införa rätt till öppet tillträde och/eller genom att upphandla avtal om allmän trafik. Om marknaden för inrikes persontrafik på järnväg öppnas borde det inverka positivt på hur det gemensamma europeiska järnvägsområdet fungerar och leda till bättre tjänster för användarna.
- (3) I sin vitbok om transport av den 28 mars 2011 tillkännagav kommissionen sin avsikt att fullborda den inre marknaden för järnvägstjänster och avlägsna tekniska, administrativa och rättsliga hinder som begränsar tillträdet till järnvägsmarknaden.
- (4) Fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör främja järnvägstransportens utveckling som ett trovärdigt alternativ till andra transportsätt, bland annat i fråga om pris och kvalitet.
- (5) Ett särskilt mål med denna förordning är att förbättra kvaliteten, insynen, effektiviteten och utförandet vad gäller kollektivtrafik på järnväg.
- (6) Tjänster på gränsöverskridande nivå, inbegripet allmänna transporttjänster som tillgodoser lokala och regionala transportbehov, bör vara föremål för överenskommelse mellan de behöriga myndigheterna i de medlemsstater inom vilkas territorium tjänsterna tillhandahålls.

⁽¹⁾ EUT C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ EUT C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 26 februari 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 17 oktober 2016 (EUT C 430, 22.11.2016, s. 4). Europaparlamentets ståndpunkt av den 14 december 2016 (ännu ej offentliggjord i EUT).

- (7) Behöriga myndigheter bör fastställa specifikationer av den allmänna trafikplikten för kollektivtrafiken. Sådana specifikationer bör överensstämma med de politiska mål som fastställs i policydokument för kollektivtrafik i medlemsstaterna.
- (8) Specifikationerna av den allmänna trafikplikten för kollektivtrafiken bör om möjligt skapa positiva nätverkseffekter, bland annat i form av förbättrad kvalitet på tjänsterna, ökad social och territoriell sammanhållning eller förbättring av kollektivtrafiksystemets övergripande effektivitet.
- (9) Den allmänna trafikplikten bör ligga i linje med kollektivtrafikpolitiken. Detta innebär dock inte att de behöriga myndigheterna har rätt till ett specifikt finansieringsbelopp.
- (10) När policydokument för kollektivtrafik utarbetas bör berörda parter höras i enlighet med nationell rätt. Sådana parter kan till exempel vara transportföretag, infrastrukturförvaltare, arbetstagarorganisationer och företrädare för användarna av kollektivtrafiken.
- (11) För avtal om allmän trafik som inte tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande bör ersättningen för kollektivtrafikföretagens fullgörande av den allmänna trafikplikten vara rimlig så att kollektivtrafikens långsiktiga finansiella hållbarhet tryggas i enlighet med kollektivtrafikpolitikens krav. En sådan ersättning bör särskilt uppmuntra kollektivtrafikföretagen att fortsätta med eller utveckla en effektiv affärsverksamhet och tillhandahålla persontrafiktjänster av tillräckligt god kvalitet.
- (12) Inom ramen för inrättandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör medlemsstaterna säkerställa en tillräcklig nivå av socialt skydd för kollektivtrafikföretagens anställda.
- (13) I syfte att på ett lämpligt sätt integrera social- och arbetsrättsliga krav i förfaranden för tilldelning av avtal om allmän trafik för kollektivtrafik bör kollektivtrafikföretagen vid fullgörandet av avtal om allmän trafik iakttä social- och arbetsrättsliga skyldigheter som är tillämpliga i den medlemsstat där avtalet om allmän trafik har tilldelats och som följer av lagar, andra författningar och beslut både på nationell nivå och på unionsnivå, samt av tillämpliga kollektivavtal, förutsatt att dessa nationella bestämmelser och deras tillämpning överensstämmer med unionsrätten.
- (14) Om medlemsstater kräver att den personal som anställts av det föregående företaget ska överföras till det nyligen utvalda kollektivtrafikföretaget bör denna personal ges samma rättigheter som den skulle ha haft vid en överlåtelse enligt rådets direktiv 2001/23/EG⁽¹⁾. Det bör stå medlemsstaterna fritt att anta sådana bestämmelser.
- (15) De behöriga myndigheterna bör för alla berörda parter tillgängliggöra relevant information för utarbetandet av anbud under konkurrensutsatt anbudsförfaranden, och samtidigt säkerställa det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation.
- (16) En behörig myndighets skyldighet att tillhandahålla alla berörda parter nödvändig information för utarbetandet av ett anbud under ett konkurrensutsatt anbudsförfarande bör inte omfatta framtagande av ytterligare information när sådan information inte finns.
- (17) Mot bakgrund av variationen i medlemsstaternas territoriella och politiska organisation kan ett avtal om allmän trafik tilldelas av en behörig myndighet som utgörs av en grupp offentliga myndigheter. Under sådana omständigheter bör det fastställas tydliga regler för rollfördelningen mellan de olika offentliga myndigheterna i processen för tilldelning av dessa avtal.
- (18) Mot bakgrund av medlemsstaternas skiftande administrativa strukturer förblir det, i fråga om avtal om tillhandahållande av kollektivtrafik på järnväg som direkttilldelas av en grupp behöriga lokala myndigheter, upp till medlemsstaterna att avgöra vilka lokala myndigheter som är behöriga i fråga om "tätorter" och "landsbygdsområden".

⁽¹⁾ Rådets direktiv 2001/23/EG av den 12 mars 2001 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter (EGT L 82, 22.3.2001, s. 16).

- (19) Avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg bör tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, utom i de fall som anges i denna förordning.
- (20) Förfaranden för konkurrensutsatt upphandling av avtal om allmän trafik bör vara öppna för alla företag, vara rättvisa och följa principerna om insyn och icke-diskriminering.
- (21) När avtal om kollektivtrafik på järnväg tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande får nya avtal under exceptionella omständigheter direkttilldelas för en begränsad tid för att säkerställa att tjänsterna tillhandahålls så kostnadseffektivt som möjligt. Sådana avtal bör inte förlängas för samma allmänna trafikplikt eller en liknande allmän trafikplikt.
- (22) Om bara ett företag anmäler intresse efter offentliggörandet av avsikten att anordna ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, får de behöriga myndigheterna inleda förhandlingar med det företaget i syfte att tilldela avtalet utan vidare offentliggörande av ett öppet anbudsförfarande.
- (23) Tröskelvärdena för direkttilldelade avtal om allmän trafik bör anpassas så att de avspeglar de högre volymerna och enhetskostnaderna inom kollektivtrafik på järnväg jämfört med andra transportsätt som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007⁽¹⁾. Högre tröskelvärden bör även tillämpas på kollektivtrafik där järnvägstrafiken står för mer än 50 % av värdet av trafiken i fråga.
- (24) Inrättandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet kräver gemensamma regler för tilldelningen av avtal om allmän trafik inom denna sektor, med beaktande av de specifika förhållandena i varje medlemsstat.
- (25) Om vissa villkor med avseende på järnvägsmarknadens eller järnvägsnätets art och struktur är uppfyllda, bör behöriga myndigheter ha rätt att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg om ett sådant avtal skulle öka kvaliteten på tjänsterna eller kostnadseffektiviteten eller bådadera.
- (26) De behöriga myndigheterna får vidta åtgärder för att öka konkurrensen mellan järnvägsföretagen genom att begränsa det antal avtal som de tilldelar ett enskilt järnvägsföretag.
- (27) Medlemsstaterna bör säkerställa att deras rättssystem gör det möjligt för ett oberoende organ att bedöma den behöriga myndighetens beslut att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg på grundval av ett resultatbaserat tillvägagångssätt. Detta skulle kunna genomföras som en del av en domstolsprövning.
- (28) De behöriga myndigheterna bör, när de förbereder konkurrensutsatta anbudsförfaranden, utvärdera huruvida åtgärder är nödvändiga för att säkerställa verkningfull och icke-diskriminerande tillgång till lämplig rullande materiel. De behöriga myndigheterna bör offentliggöra utvärderingsrapporten.
- (29) För att möjliggöra ett bättre organiserat marknadsansvar behöver det råda full insyn i vissa viktiga inslag i kommande konkurrensutsatta anbudsförfaranden för avtal om allmän trafik.
- (30) Förordning (EG) nr 1370/2007 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 1370/2007 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 1.2 ska följande stycke läggas till:

"Efter överenskommelse mellan de behöriga myndigheterna i de medlemsstater inom vilkas territorium tjänsterna tillhandahålls, kan den allmänna trafikplikten omfatta kollektivtrafik på gränsöverskridande nivå, inbegripet sådan som tillgodoser lokala och regionala transportbehov."

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 1).

2. I artikel 2 ska följande led införas:

"aa) *kollektivtrafik på järnväg*: persontransporttjänster på järnväg, undantaget persontransporttjänster med andra spårburna transportsätt såsom tunnelbana eller spårväg."

3. Följande artikel ska införas:

"Artikel 2a

Specifikation av allmän trafikplikt

1. Den behöriga myndigheten ska fastställa specifikationer för allmän trafikplikt vid tillhandahållande av kollektivtrafik och tillämpningsområdet för den trafikplikten i enlighet med artikel 2 e. Detta inbegriper möjligheten att sammanföra kostnadstäckande tjänster med icke kostnadstäckande tjänster.

När den behöriga myndigheten fastställer dessa specifikationer och deras tillämpningsområde ska den vederbörligen iakta proportionalitetsprincipen i enlighet med unionsrätten.

Specifikationerna ska överensstämma med de politiska mål som fastställs i policydokument för kollektivtrafik i medlemsstaterna.

Innehållet i och formatet för policydokument för kollektivtrafik och förfaranden för samråd med berörda parter ska fastställas i enlighet med nationell rätt.

2. Specifikationerna för den allmänna trafikplikten och den dithörande ersättningen för den ekonomiska nettoeffekten av den allmänna trafikplikten ska medföra

- a) att målen med politiken på kollektivtrafikområdet uppnås på ett kostnadseffektivt sätt, och
- b) att tillhandahållandet av kollektivtrafiken understöds ekonomiskt i enlighet med de krav som fastställs i politiken på kollektivtrafikområdet på lång sikt."

4. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska leden a och b ersättas med följande:

"a) klart och tydligt fastställas den allmänna trafikplikt som definieras i denna förordning och specificeras i enlighet med artikel 2a som kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses,

- b) i förväg och på ett objektivt och öppet sätt fastställas
 - i) de parametrar som ska användas för att beräkna den eventuella ersättningen, och
 - ii) den eventuella ensamrättens art och omfattning på ett sätt som förhindrar alltför höga ersättningar.

Om avtal om allmän trafik inte tilldelas i enlighet med artikel 5.1, 5.3 eller 5.3b ska dessa parametrar fastställas på ett sådant sätt att en ersättning aldrig kan överstiga det belopp som krävs för att täcka den ekonomiska nettoeffekten på de kostnader och intäkter som följer av fullgörandet av den allmänna trafikplikten, med hänsyn till kollektivtrafikföretagets intäkter i samband med detta och en rimlig vinst."

b) Följande punkter ska införas:

"4a. Vid fullgörandet av avtal om allmän trafik ska kollektivtrafikföretagen iakta tillämpliga social- och arbetsrättsliga skyldigheter som fastställs i unionsrätten, nationell rätt eller kollektivavtal.

4b. Direktiv 2001/23/EG ska vara tillämpligt på ett byte av kollektivtrafikföretag om ett sådant byte innebär en överlåtelse av ett företag i den mening som avses i det direktivet.”

c) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”6. När behöriga myndigheter i enlighet med nationell rätt kräver att kollektivtrafikföretagen ska uppfylla vissa kvalitetsnormer och sociala normer, eller fastställer sociala och kvalitetsmässiga kriterier, ska dessa normer och kriterier anges i anbudshandlingarna och i avtalen om allmän trafik. Med bibehållen hänsyn till direktiv 2001/23/EG ska sådana anbudshandlingar och avtal om allmän trafik i tillämpliga fall också innehålla information om de rättigheter och skyldigheter som är förbundna med överföringen av personal som anställts av det föregående företaget.”

d) Följande punkt ska läggas till:

”8. I avtalen om allmän trafik ska ingå krav på att företaget ska ge den behöriga myndigheten den information som är nödvändig för tilldelningen av avtal om allmän trafik, samtidigt som det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation säkerställs. De behöriga myndigheterna ska för alla berörda parter tillgängliggöra all relevant information för utarbetandet av ett anbud under ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, och samtidigt säkerställa det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation. Detta ska innebära passagerarnas efterfrågan, biljettpriiser, kostnader och intäkter som hänförs till den kollektivtrafik som omfattas av det konkurrensutsatta anbudsförandet samt upplysningar om infrastrukturspecifikationer som är av betydelse för användningen av de fordon eller rullande materiel som omfattas av kraven, så att berörda parter får möjlighet att utarbeta väl underbyggda affärsplaner. Järnvägsinfrastrukturförvaltare ska stödja de behöriga myndigheterna genom att tillhandahålla alla relevanta infrastrukturspecifikationer. Bristande efterlevnad av ovannämnda bestämmelser ska omfattas av den rättsliga prövning som föreskrivs i artikel 5.7.”

5. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska inledningen ersättas med följande:

”2. Om det inte är förbjudet enligt nationell rätt får behöriga lokala myndigheter, oavsett om det är en enskild myndighet eller en grupp av myndigheter som tillhandahåller integrerad kollektivtrafik, besluta att själva tillhandahålla kollektivtrafik eller att direkttilldela avtal om allmän trafik till en i rättsligt hänseende fristående enhet som den behöriga lokala myndigheten – eller, om det gäller en grupp av myndigheter, åtminstone en behörig lokal myndighet – kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar.

När det gäller kollektivtrafik på järnväg får den grupp av myndigheter som avses i första stycket endast vara sammansatt av lokala behöriga myndigheter vars geografiska behörighetsområde inte är nationellt. Den kollektivtrafik eller det avtal om allmän trafik som avses i första stycket får endast omfatta transportbehoven för tätorter eller landsbygdsområden eller bådadera.

När en behörig lokal myndighet fattar ett sådant beslut ska följande gälla:”

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. När behöriga myndigheter anlitar en annan tredje part än ett internt företag, ska avtal om allmän trafik tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, utom i de fall som anges i punkterna 3a, 4, 4a, 4b, 5 och 6. Det konkurrensutsatta anbudsförandet ska vara öppet för alla företag, det ska vara rättvist och följa principerna om insyn och icke-diskriminering. Efter anbudsinlämningen och ett eventuellt förurval kan förhandlingar föras i enlighet med nämnda principer för att avgöra hur specifika eller komplicerade krav kan uppfyllas på bästa sätt.”

c) Följande punkter ska införas:

”3a. Om det inte är förbjudet enligt nationell rätt får den behöriga myndigheten, när det gäller avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg som tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, besluta att direkttilldela nya avtal för en begränsad tid ifall den behöriga myndigheten anser att direkttilldelningen är motiverad av exceptionella omständigheter. Sådana exceptionella omständigheter ska omfatta situationer där

— det finns flera konkurrensutsatta anbudsföranden som redan har inlett av den behöriga myndigheten eller andra behöriga myndigheter och dessa skulle kunna påverka antalet förväntade anbud och deras kvalitet om avtalet föregicks av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, eller

— tillämpningsområdet för ett eller flera avtal om allmän trafik behöver ändras för att optimera tillhandahållandet av kollektivtrafik.

Den behöriga myndigheten ska utfärda ett motiverat beslut och utan onödigt dröjsmål informera kommissionen om detta.

Löptiden för avtal som tilldelats i enlighet med denna punkt ska stå i proportion till den exceptionella omständigheten och får inte överstiga 5 år.

Kommissionen ska offentliggöra sådana avtal. Därvid ska den ta hänsyn till det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation och affärsintressen.

Ett efterföljande kontrakt som gäller samma allmänna trafikplikt får inte tilldelas på grundval av denna bestämmelse.

3b. Vid tillämpningen av punkt 3 får behöriga myndigheter besluta att använda sig av följande förfarande:

Behöriga myndigheter får offentliggöra sina avsikter att tilldela ett avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg genom offentliggörande av ett förhandsmeddelande i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Förhandsmeddelandet ska innehålla en detaljerad beskrivning av den tjänst som omfattas av det avtal som ska tilldelas samt vilken typ av avtal det är fråga om och avtalets löptid.

Företag kan anmäla sitt intresse inom en tidsperiod som fastställs av den behöriga myndigheten; denna tidsperiod får inte vara kortare än 60 dagar från den dag då förhandsmeddelandet offentliggjordes.

Om det efter utgången av denna tidsperiod visar sig att

- a) endast ett företag har anmält intresse att delta i förfarandet för tilldelning av avtalet om allmän trafik,
- b) detta företag vederbörligen har styrkt att det kommer att kunna tillhandahålla en transporttjänst som uppfyller kraven i avtalet om allmän trafik,
- c) avsaknaden av konkurrens inte beror på en konstgjord begränsning av upphandlingsparametrarna, och
- d) inget annat rimligt alternativ finns,

får de behöriga myndigheterna inleda förhandlingar med detta företag för att tilldela avtalet utan att offentliggöra ett öppet anbuds förfarande.”

d) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Om det inte är förbjudet enligt nationell rätt får den behöriga myndigheten besluta att direkttilldela avtal om allmän trafik

- a) om avtalets genomsnittliga årsvärde uppskattas till mindre än 1 000 000 EUR eller, för ett avtal om allmän trafik som inbegriper kollektivtrafik på järnväg, mindre än 7 500 000 EUR, eller
- b) om avtalet avser ett årligt tillhandahållande av mindre än 300 000 kilometer kollektivtrafik eller, för ett avtal om allmän trafik som inbegriper kollektivtrafik på järnväg, mindre än 500 000 kilometer.

Om ett avtal om allmän trafik direkttilldelas till ett litet eller medelstort företag som bedriver en verksamhet med högst 23 motorfordon får dessa tröskelvärden höjas till ett genomsnittligt årsvärde som uppskattas till mindre än 2 000 000 EUR respektive ett årligt tillhandahållande av mindre än 600 000 kilometer kollektivtrafik.”

e) Följande punkter ska införas:

"4a. Om det inte är förbjudet enligt nationell rätt får den behöriga myndigheten besluta att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg

a) om den anser att direkttilldelningen är motiverad av de relevanta strukturella och geografiska särdragen hos marknaden och nätet i fråga, i synnerhet i fråga om storlek, efterfrågesituation, nätets komplexitet och tekniska och geografiska isolering samt de tjänster som avtalet omfattar, och

b) om ett sådant avtal skulle leda till förbättrad kvalitet på tjänsten eller förbättrad kostnadseffektivitet jämfört med det tidigare tilldelade avtalet om allmän trafik.

Mot denna bakgrund ska den behöriga myndigheten offentliggöra ett motiverat beslut och informera kommissionen om detta inom en månad efter det att beslutet offentliggjorts. Den behöriga myndigheten får inleda förfaranden för tilldelning av avtalet.

Medlemsstater där den maximala årliga marknadsvolymen den 24 december 2017 är mindre än 23 miljoner tågkilometer och som endast har en behörig myndighet på nationell nivå och ett avtal om allmän trafik som omfattar hela nätet ska anses uppfylla villkoren i led a. Om en behörig myndighet i en av dessa medlemsstater beslutar att direkttilldela ett avtal om allmän trafik ska den berörda medlemsstaten informera kommissionen om detta. Förenade kungariket får besluta att tillämpa detta stycke på Nordirland.

Om den behöriga myndigheten beslutar att direkttilldela ett avtal om allmän trafik ska den fastställa mätbara, öppna och verifierbara krav avseende utförandet. Sådana krav ska ingå i avtalet.

Kraven avseende utförandet ska framför allt omfatta tjänsternas punktlighet, turtätheten, kvaliteten på rullande materiel och kapaciteten för passagerartransport.

Avtalet ska innehålla särskilda indikatorer avseende utförandet som gör det möjligt för den behöriga myndigheten att genomföra regelbundna utvärderingar. Avtalet ska också innehålla verkningfulla och avskräckande åtgärder som ska vidtas om järnvägsföretaget inte uppfyller kraven avseende utförande.

Den behöriga myndigheten ska regelbundet utvärdera huruvida järnvägsföretaget har uppnått målen vad gäller att uppfylla de krav avseende utförandet som fastställs i avtalet och den ska offentliggöra resultaten. En sådan regelbunden utvärdering ska äga rum minst vart femte år. Den behöriga myndigheten ska vidta lämpliga åtgärder i vederbörlig tid, inbegripet effektiva och avskräckande avtalsviten, om de begärda förbättringarna beträffande tjänstens kvalitet eller kostnadseffektivitet inte har uppnåtts. Om ett företag inte uppfyller kraven avseende utförandet får den behöriga myndigheten när som helst, helt eller delvis, tillfälligt upphäva eller säga upp det avtal som tilldelats enligt denna bestämmelse.

4b. Om det inte är förbjudet enligt nationell rätt får den behöriga myndigheten besluta att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg när de endast avser drift av persontrafik på järnväg som tillhandahålls av ett företag som samtidigt förvaltar hela eller större delen av den järnvägsinfrastruktur på vilken tjänsten tillhandahålls, om den järnvägsinfrastrukturen är undantagen från tillämpningen av artiklarna 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 och 13 och kapitel IV i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU (*) i enlighet med artikel 2.3 a eller b i det direktivet.

Med avvikelse från artikel 4.3 får löptiden för direkttilldelade avtal i enlighet med den här punkten och punkt 4a i den här artikeln inte överstiga tio år, utom när artikel 4.4 är tillämplig.

Avtal som tilldelats i enlighet med denna punkt och punkt 4a ska offentliggöras, varvid hänsyn ska tas till det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation och affärsintressen.

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

f) Punkt 5 ska ersättas med följande:

"5. Vid trafikstörningar eller överhängande risk för sådana störningar får den behöriga myndigheten vidta nödtåtgärder.

Nödtåtgärderna ska bestå i en direkttilldelning, en formell överenskommelse om förlängning av ett avtal om allmän trafik eller ett åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. Kollektivtrafikföretaget ska ha rätt att överklaga beslutet om åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. Den period för vilken ett avtal om allmän trafik tilldelas, förlängs eller åläggs som nödtåtgärd får inte överstiga två år."

g) Följande punkt ska införas:

"6a. För att öka konkurrensen mellan järnvägsföretag får de behöriga myndigheterna besluta att avtal om kollektivtrafik på järnväg som omfattar delar av samma nät eller grupp av sträckor ska tilldelas olika järnvägsföretag. För detta ändamål får de behöriga myndigheterna innan de inleder det konkurrensutsatta anbudsförandet besluta att begränsa det antal avtal som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag."

h) I punkt 7 ska följande stycke införas efter första stycket:

"I de fall som omfattas av punkterna 4a och 4b ska sådana åtgärder omfatta en möjlighet att begära att ett oberoende organ som utsetts av den berörda medlemsstaten gör en bedömning av den behöriga myndighetens motiverade beslut. Resultatet av denna bedömning ska offentliggöras i enlighet med nationell rätt."

6. Följande artikel ska införas:

"Artikel 5a

Rullande materiel på järnväg

1. Inför ett konkurrensutsatt anbudsförande ska de behöriga myndigheterna bedöma huruvida åtgärder är nödvändiga för att säkerställa verkningsfull och icke-diskriminerande tillgång till lämplig rullande materiel. Vid denna bedömning ska hänsyn tas till förekomsten av leasingföretag för rullande materiel eller av andra marknadsaktörer som tillhandahåller leasing av rullande materiel på den relevanta marknaden. Rapporten med bedömningen ska offentliggöras.

2. De behöriga myndigheterna får besluta att i enlighet med nationell rätt och i överensstämmelse med reglerna om statligt stöd vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa verkningsfull och icke-diskriminerande tillgång till lämplig rullande materiel. Sådana åtgärder kan omfatta

- a) att den behöriga myndigheten anskaffar den rullande materiel som ska användas för fullgörandet av avtalet om allmän trafik i syfte att göra den tillgänglig för det valda kollektivtrafikföretaget till marknadspris eller som en del av avtalet om allmän trafik i enlighet med artiklarna 4.1 b, 6 och, i tillämpliga fall, bilagan,
- b) att den behöriga myndigheten ställer en garanti för finansieringen av den rullande materiel som ska användas för fullgörandet av avtalet om allmän trafik till marknadspris eller som en del av avtalet om allmän trafik i enlighet med artiklarna 4.1 b, 6 och, i tillämpliga fall, bilagan, inbegripet en garanti som täcker restvärdesrisken,
- c) ett åtagande av den behöriga myndigheten i avtalet om allmän trafik att vid utgången av avtalet överta den rullande materielen på förutbestämda finansiella villkor till marknadspris, eller
- d) samarbete med andra behöriga myndigheter i syfte att skapa en större gemensam fordonspark.

3. Om den rullande materielen görs tillgänglig för ett nytt kollektivtrafikföretag ska den behöriga myndigheten i upphandlingsdokumenten inkludera all tillgänglig information om kostnaden för underhåll av den rullande materielen och om dess fysiska skick."

7. I artikel 6 ska punkt 1 ersättas med följande:

"1. Oberoende av hur avtalet har tilldelats ska all ersättning enligt en allmän bestämmelse eller enligt ett avtal om allmän trafik överensstämma med bestämmelserna i artikel 4. Dessutom ska all slags ersättning knuten till ett avtal om allmän trafik som inte har tilldelats i enlighet med artikel 5.1, 5.3 eller 5.3b eller knuten till en allmän bestämmelse också överensstämma med bestämmelserna i bilagan."

8. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. Varje behörig myndighet ska en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt ansvarsområde. Rapporten ska innehålla uppgifter om startdagen och löptiden för avtalen om allmän trafik, de utvalda kollektivtrafikföretagen samt om ersättningar och ensamrätt som dessa kollektivtrafikföretag beviljats som ersättning. I rapporten ska åtskillnad göras mellan busstrafik och spårbunden trafik, den ska möjliggöra övervakning och utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering samt, i förekommande fall, ge information om eventuella beviljade ensamrätters art och omfattning. Rapporten ska också ta hänsyn till de politiska mål som fastställs i policydokument för kollektivtrafik i de berörda medlemsstaterna. Medlemsstaterna ska underlätta central tillgång till dessa rapporter, exempelvis via en gemensam webbplats."

b) I punkt 2 första stycket ska följande led läggas till:

"d) Den planerade startdagen för avtalet om allmän trafik och avtalets löptid."

9. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 gäller följande:

i) Artikel 5 ska gälla för tilldelning av avtal om allmän trafik för persontrafik på väg och via andra spårburna transportsätt än järnväg, såsom tunnelbana eller spårväg från och med den 3 december 2019.

ii) Artikel 5 ska gälla för kollektivtrafik på järnväg från och med den 3 december 2019.

iii) Artiklarna 5.6 och 7.3 ska upphöra att gälla från och med den 25 december 2023.

Löptiden för avtal som tilldelats i enlighet med artikel 5.6 mellan den 3 december 2019 och den 24 december 2023 får inte överstiga tio år.

Till och med den 2 december 2019 ska medlemsstaterna vidta åtgärder för att successivt följa artikel 5 för att undvika allvarliga strukturella problem, särskilt när det gäller transportkapaciteten.

Inom sex månader efter den 25 december 2020 ska medlemsstaterna till kommissionen överlämna en lägesrapport, i vilken genomförandet av tilldelningen av avtal om allmän trafik i enlighet med artikel 5 belyses. På grundval av medlemsstaternas lägesrapporter ska kommissionen genomföra en översyn och vid behov lämna in förslag om lagstiftning."

b) Följande punkt ska införas:

"2a. Avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg som direkttilldelas på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt förfarande från och med den 24 december 2017 till och med den 2 december 2019 får fortsätta tills de löper ut. Med avvikelse från artikel 4.3 får löptiden för sådana avtal inte överstiga tio år, utom när artikel 4.4 är tillämplig."

c) I punkt 3 första stycket ska led d ersättas med följande:

"d) från och med den 26 juli 2000 och före den 24 december 2017 på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande."

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 24 december 2017.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 14 december 2016.

På Europaparlamentets vägnar
M. SCHULZ
Ordförande

På rådets vägnar
I. KORČOK
Ordförande

I

(Lagstiftningsakter)

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2016/2370

av den 14 december 2016

om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

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

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU ⁽⁴⁾ inrättas ett gemensamt europeiskt järnvägsområde med gemensamma bestämmelser om styrningen av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, finansiering av och avgifter för infrastruktur, villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur och järnvägstrafik samt tillsyn över järnvägsmarknaden. Fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör uppnås genom att man utvidgar principen om öppet tillträde till de inhemska järnvägsmarknaderna och reformerar styrningen av infrastrukturförvaltare i syfte att säkerställa lika tillträde till infrastrukturen.
- (2) Ökningen av persontrafiken på järnväg har inte hållit jämna steg med utvecklingen av andra transportsätt. Fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör bidra till att ytterligare utveckla järnvägstransporter som ett trovärdigt alternativ till andra transportsätt. I detta sammanhang är det av avgörande betydelse att lagstiftningen om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde verkligen tillämpas inom de utsatta tidsfristerna.

⁽¹⁾ EUT C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ EUT C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 26 februari 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid den första behandlingen av den 17 oktober 2016 (EUT C 431, 22.11.2016, s. 1). Europaparlamentets ståndpunkt av den 14 december 2016 (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

- (3) Unionens marknader för godstrafik på järnväg och internationell persontrafik på järnväg öppnades för konkurrens 2007 respektive 2010, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG ⁽¹⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG ⁽²⁾. Dessutom har vissa medlemsstater också öppnat upp sin inhemska persontrafik för konkurrens genom att införa öppna tillträdesrätter, genom upphandling för avtal om allmän trafik eller bådadera. Ett sådant öppnande av marknaden bör ha en positiv inverkan på det gemensamma europeiska järnvägsområdets funktion och leda till bättre tjänster för användarna.
- (4) Specifika undantag från tillämpningsområdet för direktiv 2012/34/EU bör göra det möjligt för medlemsstaterna att beakta de särskilda egenskaperna hos strukturen och organisationen av järnvägssystem på deras territorium, samtidigt som det gemensamma europeiska järnvägsområdets enhetlighet säkerställs.
- (5) Drift av järnvägsinfrastruktur på ett järnvägsnät omfattar trafikstyrning och signalering. Så länge som en linje är i drift bör infrastrukturförvaltaren säkerställa särskilt att infrastrukturen är lämplig för den avsedda användningen.
- (6) I syfte att fastställa huruvida ett företag bör anses vara vertikalt integrerat bör begreppet *kontroll* i den mening som avses i rådets förordning (EG) nr 139/2004 ⁽³⁾ tillämpas. I fall där en infrastrukturförvaltare och ett järnvägsföretag är fullständigt oberoende av varandra, men båda kontrolleras direkt av staten utan någon mellanliggande enhet, bör de anses vara separata. Ett regeringsministerium som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och en infrastrukturförvaltare bör inte anses vara en mellanliggande enhet.
- (7) Genom detta direktiv införs ytterligare krav för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende. Medlemsstaterna bör ha frihet att välja mellan olika organisatoriska modeller, allt från fullständig strukturell åtskillnad till vertikal integration, med förbehåll för lämpliga skyddsåtgärder för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende vad gäller väsentliga uppgifter, trafikledning och planering av underhåll. Medlemsstaterna bör inom gränserna för de fastställda ramarna för avgifter och tilldelning säkerställa att infrastrukturförvaltaren är organisatoriskt oberoende och oberoende i beslutsfattandet vad gäller de väsentliga uppgifterna.
- (8) Skyddsåtgärder bör tillämpas inom vertikalt integrerade företag för att säkerställa att andra juridiska enheter i de företagen inte har något avgörande inflytande över tillsättning och avsättning av personer som ansvarar för att fatta beslut om de väsentliga uppgifterna. I detta sammanhang bör medlemsstaterna säkerställa att klagomålsförfaranden finns inrättade.
- (9) Medlemsstaterna bör inrätta en nationell ram för bedömning av intressekonflikter. Inom denna ram bör regleringsorganet beakta alla personliga finansiella, ekonomiska eller yrkesmässiga intressen som på ett otillbörligt sätt skulle kunna påverka infrastrukturförvaltarens opartiskhet. Om en infrastrukturförvaltare och ett järnvägsföretag är oberoende av varandra, bör inte den omständigheten att de kontrolleras direkt av samma nationella myndighet anses ge upphov till en intressekonflikt i den mening som avses i detta direktiv.
- (10) Infrastrukturförvaltarens beslutsfattande i fråga om tilldelning av tåglägen och i fråga om avgiftssystem för infrastruktur är väsentliga uppgifter som är grundläggande för att säkerställa rättvist och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastruktur. Det bör införas strikta skyddsåtgärder för att förhindra otillbörlig påverkan på infrastrukturförvaltarens beslut gällande sådana uppgifter. Dessa skyddsåtgärder bör anpassas i enlighet med järnvägsaktörernas olika styrningsstrukturer.
- (11) Lämpliga åtgärder bör vidare vidtas för att säkerställa att trafikledning och planering av underhåll utförs på ett opartiskt sätt i syfte att undvika snedvridding av konkurrensen. Inom denna ram bör infrastrukturförvaltarna säkerställa att järnvägsföretagen har tillgång till relevant information. Om i detta sammanhang infrastrukturförvaltarna beviljar järnvägsföretag ytterligare tillträde till trafikledningsprocessen bör sådant tillträde beviljas på lika villkor till alla berörda järnvägsföretag.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EUT L 164, 30.4.2004, s. 164).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur (EUT L 315, 3.12.2007, s. 44).

⁽³⁾ Rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer ("EG:s koncentrationsförordning") (EUT L 24, 29.1.2004, s. 1).

- (12) Om de väsentliga uppgifterna utförs av ett oberoende avgiftsorgan och/eller tilldelningsorgan bör infrastrukturförvaltarens opartiskhet vad gäller trafikledning och underhåll säkerställas, utan att dessa uppgifter ska behöva överlätas till en oberoende enhet.
- (13) Regleringsorganen bör ha befogenhet att övervaka trafikledning, planering av modernisering samt planerat och oplanerat underhållsarbete i syfte att säkerställa att dessa verksamheter inte leder till diskriminering.
- (14) Medlemsstaterna bör som allmän regel säkerställa att infrastrukturförvaltaren ansvarar för drift, underhåll och modernisering av ett järnvägsnät och anförtros utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen på det nätet. Om dessa uppgifter har lagts ut på entreprenad till olika enheter bör infrastrukturförvaltaren ändå behålla sin rätt att kontrollera utförandet av uppgifterna och bära det yttersta ansvaret för detta utförande.
- (15) Infrastrukturförvaltare som är del av ett vertikalt integrerat företag får inom det företaget lägga ut andra uppgifter än de väsentliga uppgifterna på entreprenad enligt de villkor som fastställs i detta direktiv, förutsatt att det inte uppstår någon intressekonflikt och att det garanteras att kommersiellt känslig information behandlas konfidentiellt. Väsentliga uppgifter bör inte läggas ut på entreprenad till en annan enhet i det vertikalt integrerade företaget, såvida den inte uteslutande utför väsentliga uppgifter.
- (16) När det är lämpligt, och i synnerhet av effektivitetsskäl, inbegripet när det rör sig om offentlig-privata partnerskap, får uppgifter i infrastrukturförvaltningen delas mellan olika infrastrukturförvaltare. Varje infrastrukturförvaltare bör bära fullt ansvar för de uppgifter som denne utför.
- (17) Ekonomiska transaktioner mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretag, och i vertikalt integrerade företag mellan infrastrukturförvaltaren och en annan juridisk enhet i det vertikalt integrerade företaget, bör förhindras om de kan leda till snedvridning av konkurrensen på marknaden, i synnerhet till följd av korssubventionering.
- (18) Infrastrukturförvaltare får använda inkomster från förvaltningen av infrastrukturnät som inbegriper användning av offentliga medel, för att finansiera sin egen verksamhet eller för att betala utdelning till sina investerare, som avkastning på deras investeringar i järnvägsinfrastruktur. Sådana investerare får innefatta staten och privata aktieägare, men inte företag som är del av ett vertikalt integrerat företag och som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och den berörda infrastrukturförvaltaren. Utdelning som genereras av verksamhet som inte inbegriper användning av offentliga medel eller intäkter från avgifter som uppbärs för användning av järnvägsinfrastruktur får också användas av företag som är del av ett vertikalt integrerat företag och som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och den berörda infrastrukturförvaltaren.
- (19) Principerna för fastställande och uttag av avgifter bör inte utesluta möjligheten att intäkter från infrastrukturavgifter överförs via statliga konton.
- (20) I fall där infrastrukturförvaltaren inom ett vertikalt integrerat företag inte är en separat juridisk person och de väsentliga uppgifterna har lagts ut på entreprenad genom att de har överlåtits till ett oberoende avgiftsorgan och/eller tilldelningsorgan, bör de relevanta bestämmelserna avseende finansiell insyn och infrastrukturförvaltarens oberoende i tillämpliga delar gälla vid vissa avdelningar inom företaget.
- (21) För att uppnå en effektiv förvaltning av järnvägsnätet och en effektiv användning av infrastruktur bör bättre samordning mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag säkerställas genom användning av lämpliga samordningsmekanismer.
- (22) I syfte att underlätta tillhandahållandet av effektiv och ändamålsenlig järnvägstrafik inom unionen bör ett europeiskt nätverk för infrastrukturförvaltare inrättas på grundval av befintliga plattformar. När det gäller att delta i detta nätverk bör medlemsstaterna ha rätt att fastställa vilket eller vilka organ som bör anses vara deras största infrastrukturförvaltare.
- (23) Mot bakgrund av skillnaderna mellan näten i fråga om storlek och täthet och mellan hur nationella, lokala och regionala myndigheter är organiserade och vilka erfarenheter de har av marknadsöppning, bör medlemsstaterna medges tillräcklig flexibilitet för att kunna organisera sina järnvägsnät på ett sätt som gör det möjligt att utföra tjänster som tillhandahålls på grundval av öppet tillträde och tjänster som erbjuds enligt avtal om allmän trafik i syfte att säkerställa att alla passagerare får tillgång till tjänster av hög kvalitet.

- (24) Att unionens järnvägsföretag beviljas tillträdesrätt till järnvägsinfrastruktur i alla medlemsstater för att bedriva inrikes persontrafik skulle kunna påverka organisationen och finansieringen av persontrafik på järnväg som bedrivs inom ramen för ett avtal om allmän trafik. Medlemsstaterna bör på grundval av ett beslut av det berörda regleringsorganet ha möjlighet att begränsa denna tillträdesrätt om den skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i sådana avtal om allmän trafik.
- (25) Rätten för järnvägsföretag att beviljas tillträde till järnvägsinfrastruktur påverkar inte möjligheten för en behörig myndighet att bevilja ensamrätt i enlighet med artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 ⁽¹⁾ eller att direkttilldelade ett avtal om allmän trafik enligt de villkor som fastställs i artikel 5 i den förordningen. Förekomsten av ett sådant avtal om allmän trafik bör inte ge en medlemsstat rätt att begränsa andra järnvägsföretags tillträdesrätt till den berörda järnvägsinfrastrukturen för tillhandahållande av persontrafik på järnväg, såvida inte sådana tjänster skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i avtalet om allmän trafik.
- (26) På begäran av de berörda parterna bör regleringsorganen, på grundval av en objektiv ekonomisk analys, bedöma huruvida den ekonomiska jämvikten för befintliga avtal om allmän trafik skulle äventyras.
- (27) I bedömningsprocessen bör man ta hänsyn till behovet av att ge alla marknadsaktörer tillräckligt stor rättslig säkerhet för att de ska kunna utveckla sin verksamhet. Förfarandet bör vara så enkelt, effektivt och öppet som möjligt och stämma överens med förfarandet för tilldelning av infrastrukturkapacitet.
- (28) Under förutsättning att icke-diskriminerande tillträde säkerställs får medlemsstaterna förena tillträdesrätten till infrastruktur med särskilda villkor i syfte att möjliggöra genomförandet av en integrerad tåtbellsstruktur för inrikes persontrafik på järnväg.
- (29) Utveckling av järnvägsinfrastruktur och förbättring av kvaliteten på persontrafik på järnväg är centrala prioriteringar när det gäller att främja ett hållbart system för transport och rörlighet i Europa. Genom att utveckla ett nät för höghastighetståg har man i synnerhet möjlighet att skapa bättre och snabbare förbindelser mellan Europas ekonomiska och kulturella centrum. Järnvägstrafik med höghastighetståg kopplar samman personer och marknader på ett snabbt, tillförlitligt, miljövänligt och kostnadseffektivt sätt och uppmuntrar fler resande att ta tåget. Det är därför särskilt viktigt att uppmuntra både offentliga och privata investeringar i infrastruktur för höghastighetståg, att skapa gynnsamma förutsättningar för en positiv avkastning på investeringar och att maximera den ekonomiska och sociala nyttan av dessa investeringar. Det bör fortfarande vara möjligt för medlemsstaterna att välja olika sätt att främja investeringar i infrastruktur för höghastighetståg och användning av höghastighetslinjer.
- (30) I syfte att utveckla marknaden för persontrafik med höghastighetståg, och därvid främja en optimal användning av tillgänglig infrastruktur, och för att stärka konkurrenskraften för persontrafik med höghastighetståg, med positiva effekter för passagerare, bör öppet tillträde för persontrafik med höghastighetståg begränsas endast under särskilda omständigheter och efter det att regleringsorganet har gjort en objektiv ekonomisk analys.
- (31) För att göra det möjligt för tågresenärer att få tillgång till de uppgifter de behöver för att planera resor och för att boka biljetter inom unionen, bör gemensamma informationssystem och direktbiljettsystem som utvecklas av marknaden främjas. Med tanke på vikten av att främja smidiga kollektivtrafiksystem bör järnvägsföretagen uppmuntras att arbeta med utvecklingen av sådana system, för att möjliggöra olika alternativ vad gäller multimodal och gränsöverskridande transport samt transport från dörr till dörr.
- (32) Direktbiljettsystem bör vara driftskompatibla och icke-diskriminerande. Järnvägsföretagen bör bidra till utvecklingen av sådana system genom att på ett icke-diskriminerande sätt och i ett driftskompatibelt format ställa alla relevanta uppgifter som behövs för att planera resor och för att boka biljetter till förfogande. Medlemsstaterna bör säkerställa att sådana system inte leder till diskriminering mellan järnvägsföretag och att de respekterar behovet av att säkerställa konfidentiell behandling av kommersiell information, personuppgiftsskydd och efterlevnad av konkurrensregler. Kommissionen bör övervaka och rapportera om utvecklingen av sådana system och vid behov lämna lagstiftningsförslag.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 1).

- (33) Medlemsstaterna bör säkerställa att tillhandahållandet av järnvägstrafik överensstämmer med de krav som är förknippade med att garantera ett fullgott socialt skydd, samtidigt som det säkerställs att utvecklingen mot fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet förlöper väl. I detta sammanhang bör de skyldigheter som i enlighet med nationell rätt grundar sig på bindande kollektivavtal eller avtal som ingåtts mellan arbetsmarknadens parter samt relevanta sociala standarder respekteras. Dessa skyldigheter bör inte påverka unionslagstiftningen på områdena för socialrätt och arbetsrätt. Kommissionen bör aktivt stödja det arbete som utförs inom den sektorsvisa sociala dialogen för järnvägar.
- (34) Inom ramen för den pågående översynen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG⁽¹⁾ bör kommissionen bedöma huruvida det behövs nya lagstiftningsakter för behörighetsprövning av ombordpersonal på tåg.
- (35) Medlemsstaterna bör ha rätt att fatta beslut om lämpliga finansieringsstrategier för att påskynda införandet av European Train Control System (ETCS), särskilt beslut om huruvida differentierade avgifter för tillträde till järnvägsspår ska tillämpas.
- (36) Infrastrukturförvaltare bör samarbeta angående incidenter eller olyckor som påverkar gränsöverskridande trafik, i syfte att utbyta eventuell relevant information som möjliggör ett snabbt återställande till normal trafik.
- (37) I syfte att uppnå målen för det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör regleringsorgan samarbeta för att säkerställa icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastruktur.
- (38) Det är i synnerhet nödvändigt att regleringsorganen samarbetar när frågor som avser internationell järnvägstrafik eller järnvägsinfrastruktur som sträcker sig mellan två länder kräver beslut av två eller flera regleringsorgan, i syfte att samordna deras beslutsfattande för att undvika rättsosäkerhet och säkerställa den internationella järnvägstrafikens effektivitet.
- (39) När nationella järnvägsmarknader öppnas upp för konkurrens genom att alla järnvägsföretag beviljas tillträde till näten bör medlemsstaterna ha en tillräcklig övergångsperiod för att kunna anpassa sin nationella rätt och sin organisationsstruktur. Följaktligen bör medlemsstaterna kunna behålla sina befintliga nationella regler för marknadstillträde fram till slutet av övergångsperioden.
- (40) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument⁽²⁾ har medlemsstaterna åtagit sig att, i de fall detta är motiverat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i ett direktiv och motsvarande delar i nationella instrument för införlivande. Med avseende på detta direktiv anser lagstiftern att översändande av sådana dokument är motiverat.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 2012/34/EU ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 3 ska inledningen ersättas med följande:

”3. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för artiklarna 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 och 13 samt kapitel IV:”.

b) Följande punkter ska införas:

”3a. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för artiklarna 7, 7a, 7b, 7c, 7d och 8:

Lokala lågtrafikerade linjer som är högst 100 km långa och används för godstrafik mellan en huvudlinje och avgångsorter och destinationer för transporter längs dessa linjer, förutsatt att linjerna förvaltas av andra enheter än den största infrastrukturförvaltaren och antingen a) att linjerna används av en enda godstransportör eller

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (EUT L 315, 3.12.2007, s. 51).

⁽²⁾ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

b) att de väsentliga uppgifterna med avseende på de linjerna utförs av ett organ som inte kontrolleras av något järnvägsföretag. Om det endast finns en godstransportör får medlemsstaterna även undanta denna från tillämpningen av kapitel IV till dess att kapacitet begärs av en annan sökande. Denna punkt kan också tillämpas när linjen i begränsad omfattning även används för persontrafik. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om sin avsikt att undanta sådana linjer från tillämpningen av artiklarna 7, 7a, 7b, 7c, 7d och 8.

3b. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för artiklarna 7, 7a, 7b, 7c och 7d:

Regionala lågtrafikerade nät vilka förvaltas av en annan enhet än den största infrastrukturförvaltaren och används för drift av regional persontrafik som tillhandahålls av ett enda järnvägsföretag som är ett annat än medlemsstatens etablerade järnvägsföretag, till dess att kapacitet för persontrafik begärs på det nätet, och förutsatt att företaget är oberoende i förhållande till alla järnvägsföretag som bedriver godstrafik. Denna punkt kan också tillämpas när linjen i begränsad omfattning även används för godstrafik. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om sin avsikt att undanta sådana linjer från tillämpningen av artiklarna 7, 7a, 7b, 7c och 7d."

c) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 får medlemsstaterna undanta lokal och regional järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av artikel 8.3 och lokal järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av artiklarna 7, 7a och 7c samt kapitel IV. Medlemsstaterna ska anmäla till kommissionen att de avser att undanta sådan järnvägsinfrastruktur. Kommissionen ska anta genomförandeakter innehållande dess beslut angående huruvida sådan järnvägsinfrastruktur kan anses sakna strategisk betydelse. Kommissionen ska därvid beakta de berörda järnvägslinjernas längd, det faktiska utnyttjandet samt den trafikvolym som potentiellt kan komma att påverkas. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2."

d) Följande punkt ska införas:

"8a. Under en period av tio år efter den 24 december 2016 får medlemsstaterna från tillämpningen av kapitlen II och IV i detta direktiv, med undantag av artiklarna 10, 13 och 56, undanta isolerade järnvägslinjer som är kortare än 500 km, som har en annan spårvidd än det inhemska huvudnätet, som förbinder medlemsstaten med ett tredjeländ där unionens järnvägslagstiftning inte är tillämplig och som förvaltas av en annan infrastrukturförvaltare än den som förvaltar det inhemska huvudnätet. Järnvägsföretag som bedriver verksamhet enbart på sådana linjer får undantas från tillämpningen av kapitel II.

Sådana undantag får förnyas för perioder på högst fem år. Senast 12 månader före den dag då ett undantag löper ut ska en medlemsstat som avser att förnya undantaget meddela kommissionen om denna avsikt. Kommissionen ska undersöka om villkoren för ett undantag i enlighet med första stycket fortfarande är uppfyllda. Om så inte är fallet ska kommissionen anta genomförandeakter innehållande dess beslut om att undantaget ska upphöra att gälla. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2."

e) Följande punkter ska läggas till:

"12. Om det finns ett offentlig-privat partnerskap som ingåtts före den 16 juni 2015 och den privata parten i detta partnerskap också är ett järnvägsföretag med ansvar för att tillhandahålla persontrafik på infrastrukturen, får medlemsstaterna fortsätta att undanta en sådan privat part från tillämpningen av artiklarna 7, 7a och 7d och att begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare för trafik som bedrivs av järnvägsföretag på samma infrastruktur som den som den privata parten i det offentlig-privata partnerskapet tillhandahåller persontrafik på.

13. Privata infrastrukturförvaltare som ingår i ett offentlig-privat partnerskap som ingåtts före den 24 december 2016 och som inte erhåller offentliga medel ska undantas från tillämpningen av artikel 7d förutsatt att lån och finansiella garantier från infrastrukturförvaltaren varken direkt eller indirekt gynnar specifika järnvägsföretag."

2. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Led 2 ska ersättas med följande:

"2. *infrastrukturförvaltare*: varje organ eller företag som ansvarar för drift, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastruktur på ett nät, samt för deltagande i dess utveckling, i enlighet med regler som medlemsstaten fastställer inom ramen för sin allmänna politik avseende utveckling och finansiering av infrastruktur."

b) Följande led ska införas:

- "2a. *utveckling av järnvägsinfrastruktur*: järnvägsnätplanering, finansierings- och investeringsplanering samt byggande och uppgraderingar av infrastrukturen.
- 2b. *drift av järnvägsinfrastruktur*: tilldelning av tåglägen, trafikledning och uttag av avgifter för infrastruktur.
- 2c. *underhåll av järnvägsinfrastruktur*: arbeten för att upprätthålla den befintliga infrastrukturens skick och kapacitet.
- 2d. *modernisering av järnvägsinfrastruktur*: större utbytesarbeten på den befintliga infrastrukturen som inte förändrar dess övergripande prestanda.
- 2e. *ombyggnad av järnvägsinfrastruktur*: större förändringsarbeten på infrastrukturen som förbättrar dess övergripande prestanda.
- 2f. *väsentliga uppgifter inom infrastrukturförvaltningen*: beslutsfattande om tilldelning av tåglägen, inbegripet både fastställelse och bedömning av tillgänglighet samt tilldelning av individuella tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för infrastruktur, inklusive fastställelse och uppörd av avgifter i enlighet med det ramverk för fastställande och uttag av avgifter och det regelverk för tilldelning av kapacitet som fastställts av medlemsstaterna i enlighet med artiklarna 29 och 39."

c) Följande led ska läggas till:

"31. *vertikalt integrerat företag*: ett företag där, i den mening som avses i rådets förordning (EG) nr 139/2004 (*),

- a) en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett företag som på samma gång kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät,
- b) en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät, eller
- c) ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät kontrolleras av en infrastrukturförvaltare.

Med ett vertikalt integrerat företag avses också ett företag som består av klart avgränsade avdelningar, inklusive en infrastrukturförvaltare och en eller flera avdelningar som tillhandahåller transporttjänster och inte är separata juridiska personer.

Om en infrastrukturförvaltare och ett järnvägsföretag är fullständigt oberoende av varandra, men båda kontrolleras direkt av en medlemsstat utan någon mellanliggande enhet, anses de inte utgöra ett vertikalt integrerat företag i den mening som avses i detta direktiv.

32. *offentlig-privat partnerskap*: en bindande överenskommelse mellan offentliga organ och ett eller flera företag som inte är en medlemsstats största infrastrukturförvaltare, enligt vilken företagen helt eller delvis anlägger och/eller finansierar järnvägsinfrastruktur och/eller erhåller rätten att utöva någon av de uppgifter som anges i led 2 under en i förväg fastställd tidsperiod. Överenskommelsen får ha en lämplig rättsligt bindande form som föreskrivs i nationell lagstiftning.
33. *styrelse*: det högre organ i ett företag som utför verkställande och administrativa uppgifter och ansvarar för företagets löpande verksamhet.
34. *tillsynsråd*: det högsta organ i ett företag som fullgör tillsynsuppgifter, inklusive kontroll av styrelsen, samt fattar allmänna strategiska beslut avseende företaget.
35. *direktbiljett*: en eller flera biljetter som representerar ett transportavtal som har ingåtts för flera på varandra följande järnvägstransporttjänster som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag.
36. *persontrafik med höghastighetståg*: persontrafik på järnväg som bedrivs utan stopp på en sträcka mellan två platser som är på åtminstone mer än 200 kilometers avstånd från varandra, på särskilt konstruerade höghastighetslinjer som är utrustade för hastigheter på i allmänhet minst 250 km/tim, och som genomsnittligen framförs i denna hastighet.

(*) Rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer ("EG:s koncentrationsförordning") (EUT L 24, 29.1.2004, s. 1)."

3. I artikel 6 ska punkt 2 ersättas med följande:

"2. Vid tillämpning av denna artikel ska medlemsstater som tillämpar artikel 7a.3 kräva att företaget organiseras i klart avgränsade avdelningar som inte är olika juridiska personer inom ett och samma företag."

4. Artikel 7 ska ersättas med följande:

"Artikel 7

Infrastrukturförvaltarens oberoende

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltaren ansvarar för drift, underhåll och modernisering av ett nät och anförtros utvecklingen av det nätets järnvägsinfrastruktur, i enlighet med nationell rätt.

Medlemsstaterna ska säkerställa att ingen av de andra juridiska enheterna i det vertikalt integrerade företaget har något avgörande inflytande över beslut som fattas av infrastrukturförvaltaren när det gäller de väsentliga uppgifterna.

Medlemsstaterna ska säkerställa att ledamöterna i infrastrukturförvaltarens tillsynsråd och styrelse samt de chefer som rapporterar direkt till dem agerar på ett icke-diskriminerande sätt och att deras opartiskhet inte påverkas av någon intressekonflikt.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltaren är organiserad som en enhet som är juridiskt skild från alla järnvägsföretag och, när det gäller vertikalt integrerade företag, från alla andra juridiska enheter inom företaget.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att samma personer inte samtidigt kan utses till eller anställas som

- a) ledamöter i en infrastrukturförvaltarens styrelse och ledamöter i ett järnvägsföretags styrelse,
 - b) personer som är ansvariga för att fatta beslut om de väsentliga uppgifterna och ledamöter i ett järnvägsföretags styrelse,
 - c) om det finns ett tillsynsråd, ledamöter i en infrastrukturförvaltarens tillsynsråd och ledamöter i ett järnvägsföretags tillsynsråd,
 - d) ledamöter i tillsynsrådet i ett företag som är del av ett vertikalt integrerat företag och som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och en infrastrukturförvaltare, och ledamöter i den berörda infrastrukturförvaltarens styrelse.
4. I vertikalt integrerade företag får ledamöterna i infrastrukturförvaltarens styrelse och de personer som ansvarar för beslut som rör de väsentliga uppgifterna inte erhålla någon resultatbaserad ersättning från någon annan juridisk enhet i det vertikalt integrerade företaget och inte heller erhålla bonusar som huvudsakligen är kopplade till specifika järnvägsföretags finansiella resultat. De får dock erbjudas incitament som är kopplade till järnvägssystemets resultat som helhet.
5. Om informationssystem är gemensamma för olika enheter inom ett vertikalt integrerat företag, ska tillgång till känslig information som rör de väsentliga uppgifterna begränsas till infrastrukturförvaltarens behöriga personal. Känslig information får inte vidarebefordras till andra enheter i ett vertikalt integrerat företag.
6. Bestämmelserna i punkt 1 i denna artikel ska inte påverka medlemsstaternas beslutanderätt när det gäller utveckling och finansiering av järnvägsinfrastruktur och medlemsstaternas befogenheter när det gäller finansiering av och avgifter för infrastruktur, samt tilldelning av kapacitet såsom dessa definieras i artiklarna 4.2, 8, 29 och 39."

5. Följande artiklar ska införas:

"Artikel 7a

Oberoende i fråga om de väsentliga uppgifterna

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltaren, inom de gränser som anges i artiklarna 4.2, 29 och 39, är organisatoriskt och beslutsmässigt oberoende när det gäller de väsentliga uppgifterna.

2. Vid tillämpning av punkt 1 ska medlemsstaterna särskilt säkerställa att
- a) ett järnvägsföretag eller en annan juridisk enhet inte har något avgörande inflytande över infrastrukturförvaltaren när det gäller de väsentliga uppgifterna, utan att detta påverkar medlemsstaternas roll när det gäller att fastställa ramverket för fastställande och uttag av avgifter och regelverket för tilldelning av kapacitet samt särskilda regler för uttag av avgifter i enlighet med artiklarna 29 och 39,
 - b) ett järnvägsföretag eller en annan juridisk enhet i det vertikalt integrerade företaget inte har något avgörande inflytande över tillsättning och avsättning av personer som ansvarar för att fatta beslut om de väsentliga uppgifterna,
 - c) rörligheten hos de personer som ansvarar för de väsentliga uppgifterna inte skapar intressekonflikter.
3. Medlemsstaterna får besluta att uttag av avgifter för infrastruktur samt tilldelning av tåglägen ska utföras av ett avgiftsorgan och/eller ett tilldelningsorgan som till sin juridiska form och med avseende på organisation och beslutsfattande är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag. Om så är fallet får medlemsstaten besluta att inte tillämpa bestämmelserna i artikel 7.2 och 7.3 c och d.

Artikel 7.3 a och 7.4 ska i tillämpliga delar gälla cheferna för de avdelningar som ansvarar för infrastrukturförvaltning och tillhandahållande av järnvägstrafik.

4. De bestämmelser i detta direktiv som avser en infrastrukturförvaltares väsentliga uppgifter ska gälla det oberoende avgiftsorganet och/eller tilldelningsorganet.

Artikel 7b

Infrastrukturförvaltarens opartiskhet vad gäller trafikledning och planering av underhåll

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att uppgifterna trafikledning och planering av underhåll utövas på ett öppet och icke-diskriminerande sätt och att personer som ansvarar för att fatta beslut om dessa uppgifter inte påverkas av någon intressekonflikt.
2. När det gäller trafikledning ska medlemsstaterna säkerställa att järnvägsföretag, i händelse av störningar som rör dem, så snabbt som möjligt får fullständig tillgång till relevant information. Om infrastrukturförvaltaren beviljar ytterligare tillgång till trafikledningsprocessen ska den göra det på ett öppet och icke-diskriminerande sätt för de berörda järnvägsföretagen.
3. När det gäller långsiktig planering av omfattande underhåll och/eller modernisering av järnvägsinfrastrukturen ska infrastrukturförvaltaren samråda med sökande och, så långt det är möjligt, ta hänsyn till de betänkligheter som framförs.

Infrastrukturförvaltaren ska planera underhållsarbetet på ett icke-diskriminerande sätt.

Artikel 7c

Entreprenad och delning av infrastrukturförvaltarens uppgifter

1. Förutsatt att det inte uppstår några intressekonflikter och att det garanteras att kommersiellt känslig information behandlas konfidentiellt får infrastrukturförvaltaren
- a) lägga ut uppgifter på entreprenad till en annan enhet, förutsatt att denna inte är ett järnvägsföretag, inte kontrollerar ett järnvägsföretag och inte heller kontrolleras av ett järnvägsföretag. I ett vertikalt integrerat företag får väsentliga uppgifter inte läggas ut på entreprenad till en annan enhet i det vertikalt integrerade företaget, om inte denna enhet uteslutande utför väsentliga uppgifter,
- b) lägga ut utförandet av arbeten och relaterade uppgifter som rör utveckling, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen på entreprenad till järnvägsföretag eller företag som kontrollerar järnvägsföretaget eller kontrolleras av järnvägsföretaget.

Infrastrukturförvaltaren ska behålla sin rätt att kontrollera, och bära det yttersta ansvaret för, utförandet av de uppgifter som anges i artikel 3.2. En enhet som utför väsentliga uppgifter ska uppfylla kraven i artiklarna 7, 7a, 7b och 7d.

2. Genom undantag från artikel 7.1 får infrastrukturförvaltarens uppgifter utföras av andra infrastrukturförvaltare, inklusive parter i offentlig-privata partnerskapsarrangemang, förutsatt att de alla uppfyller kraven i artiklarna 7.2–7.6, 7a, 7b och 7d och tar fullt ansvar för utförandet av uppgifterna i fråga.

3. Om väsentliga uppgifter inte överläts till ett elbolag ska företaget undantas från de regler som gäller för infrastrukturförvaltare, förutsatt att efterlevnaden av de relevanta bestämmelserna om utveckling av nätet, särskilt artikel 8, säkerställs.

4. Under överinseende av regleringsorganet eller ett annat oberoende behörigt organ som utsetts av medlemsstaterna får en infrastrukturförvaltare ingå samarbetsavtal med ett eller flera järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande sätt och i syfte att skapa fördelar för kunderna, såsom sänkta kostnader eller förbättrad prestanda på den del av nätet som omfattas av avtalet.

Organet i fråga ska övervaka tillämpningen av sådana avtal och får i motiverade fall ge råd om att de ska upphävas.

Artikel 7d

Finansiell insyn

1. Samtidigt som de nationella förfaranden som är tillämpliga i varje medlemsstat ska respekteras, får inkomster från förvaltningen av infrastrukturnät, inklusive offentliga medel, användas av infrastrukturförvaltaren endast för att finansiera dess egen verksamhet, inklusive avbetalning av lån. Infrastrukturförvaltaren får också använda dessa inkomster för att betala ut utdelning till företagets ägare, vilket får innefatta privata aktieägare, men inte företag som är del av ett vertikalt integrerat företag och som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och den berörda infrastrukturförvaltaren.

2. Infrastrukturförvaltare får varken direkt eller indirekt bevilja lån till järnvägsföretag.

3. Järnvägsföretag får varken direkt eller indirekt bevilja lån till infrastrukturförvaltare.

4. Lån mellan juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag ska endast beviljas, betalas ut och betalas av till marknadsrätter och på villkor som återspeglar den berörda enhetens individuella riskprofil.

5. Lån mellan juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag som beviljats före den 24 december 2016 ska fortsätta att gälla till förfallodagen, förutsatt att de tecknades till marknadsrätter och att de faktiskt betalas ut och avbetalas.

6. Tjänster som erbjuds infrastrukturförvaltaren av andra juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag ska tillhandahållas med stöd av avtal och betalas antingen till marknadspriser eller till priser som återspeglar produktionskostnaden plus en rimlig vinstmarginal.

7. Skulder som tillräknas infrastrukturförvaltaren ska hållas tydligt åtskilda från skulder som tillräknas andra juridiska enheter inom vertikalt integrerade företag. Dessa skulder ska betalas av separat. Detta hindrar inte att slutbetalningen på skulden görs via ett företag som är del av ett vertikalt integrerat företag och som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och en infrastrukturförvaltare, eller via en annan enhet inom företaget.

8. Redovisningen för infrastrukturförvaltaren och för de andra juridiska enheterna i ett vertikalt integrerat företag ska utformas så att den säkerställer att denna artikel följs och möjliggör separata räkenskaper och insyn i betalningsströmmar inom företaget.

9. Inom vertikalt integrerade företag ska infrastrukturförvaltaren bevara detaljerade uppgifter om alla kommersiella och finansiella förbindelser med andra juridiska enheter i det företaget.

10. Om väsentliga uppgifter utförs av ett oberoende avgiftsorgan och/eller tilldelningsorgan i enlighet med artikel 7a.3 och medlemsstaterna inte tillämpar artikel 7.2 ska bestämmelserna i den här artikeln gälla i tillämpliga delar. Hänvisningar till infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag i den här artikeln ska förstås som hänvisningar till företagets respektive avdelningar. Efterlevnad av de krav som anges i den här artikeln ska framgå av de separata räkenskaperna för företagets respektive avdelningar.

Artikel 7e

Samordningsmekanismer

Medlemsstaterna ska säkerställa att lämpliga samordningsmekanismer upprättas för att säkerställa samordningen mellan deras största infrastrukturförvaltare och alla berörda järnvägsföretag samt sådana sökande som avses i artikel 8.3. När så är lämpligt ska företrädare för användare av järnvägstjänster för godstransport och persontrafik på järnväg samt nationella, lokala eller regionala myndigheter inbjudas att delta. Det berörda regleringsorganet får delta som observatör. Samordningen ska omfatta bland annat

- a) de sökandes behov med anknytning till underhållet och utvecklingen av infrastrukturkapaciteten,
- b) innehållet i de användarinriktade prestandamålen i de avtal som avses i artikel 30 och de incitament som avses i artikel 30.1 samt deras tillämpning,
- c) innehållet i och genomförandet av den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27,
- d) intermodalitets- och driftskompatibilitetsfrågor,
- e) alla andra frågor som rör villkoren för tillträde till, användningen av infrastrukturen och kvaliteten på infrastrukturförvaltarens tjänster.

Infrastrukturförvaltaren ska i samråd med berörda parter utarbeta och offentliggöra riktlinjer för samordning. Samordningen ska ske åtminstone en gång per år och infrastrukturförvaltaren ska på sin webbplats offentliggöra en översikt över verksamhet som genomförts i enlighet med denna artikel.

Samordningen enligt denna artikel ska inte påverka sökandes rätt att överklaga till regleringsorganet eller regleringsorganets befogenheter enligt artikel 56.

Artikel 7f

Europeiskt nätverk för infrastrukturförvaltare

1. I syfte att underlätta tillhandahållandet av effektiv och ändamålsenlig järnvägstrafik inom unionen ska medlemsstaterna säkerställa att deras största infrastrukturförvaltare deltar och samarbetar i ett nätverk som håller regelbundna möten för att

- a) utveckla unionens järnvägsinfrastruktur,
- b) främja ett snabbt och effektivt genomförande av det gemensamma europeiska järnvägsområdet,
- c) utbyta bästa praxis,
- d) övervaka och jämföra prestandan,
- e) bidra till den marknadsövervakningsverksamhet som avses i artikel 15,
- f) hantera gränsöverskridande flaskhalsar, och
- g) diskutera tillämpningen av artiklarna 37 och 40.

Vid tillämpning av led d ska nätverket identifiera gemensamma principer och metoder för enhetlig övervakning och jämförelse av prestandan.

Samordningen enligt denna punkt ska inte påverka sökandes rätt att överklaga till regleringsorganet eller regleringsorganets befogenheter enligt artikel 56.

2. Kommissionen ska vara medlem i nätverket. Den ska stödja arbetet i nätverket och underlätta samordningen.”

6. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas:

"1a. Utan att det påverkar unionens och medlemsstaternas internationella skyldigheter får medlemsstater som har en gräns till ett tredjeland begränsa tillträdesrätten enligt denna artikel för trafik från och till detta tredjeland och som drivs på ett järnvägsnät med annan spårvidd än unionens huvudnät om det uppstår snedvridningar av konkurrensen för gränsöverskridande järnvägstransporter mellan medlemsstaterna och detta tredjeland. Sådana snedvridningar kan bland annat bero på avsaknad av icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen och tillhörande tjänster i det berörda tredjelandet.

Om en medlemsstat i enlighet med denna punkt har för avsikt att anta ett beslut för att begränsa tillträdesrätten ska den överlämna utkastet till beslut till kommissionen och samråda med de andra medlemsstaterna.

Om varken kommissionen eller någon medlemsstat framför invändningar inom en tidsperiod av tre månader efter överlämnandet av utkastet till beslut får medlemsstaten anta beslutet.

Kommissionen får anta genomförandeakter för att närmare specificera förfarandet för tillämpningen av denna punkt. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3."

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1370/2007 ska järnvägsföretag på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor beviljas rätt till tillträde till järnvägsinfrastruktur i samtliga medlemsstater för att bedriva persontrafik på järnväg. Järnvägsföretag ska ha rätt att ta upp passagerare vid varje station och att lämna av dem vid en annan station. Denna rätt ska inbegripa tillträde till infrastruktur som förbinder de anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II till detta direktiv."

c) Punkterna 3 och 4 ska utgå.

7. Artikel 11 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. Medlemsstaterna får begränsa tillträdesrätten enligt artikel 10.2 för persontrafik mellan en viss avgångsort och en viss destination, om samma sträcka eller en alternativ sträcka omfattas av ett eller flera avtal om allmän trafik och om utövandet av denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i det eller de berörda avtalen om allmän trafik."

b) I punkt 2 ska första stycket ersättas med följande:

"2. För att avgöra om den ekonomiska jämvikten i ett avtal om allmän trafik skulle äventyras ska det eller de berörda regleringsorgan som avses i artikel 55 göra en objektiv ekonomisk analys och grunda sitt beslut på i förväg fastställda kriterier. De ska avgöra detta efter en begäran, ingiven inom en månad från mottagandet av den information om den avsedd persontrafik som avses i artikel 38.4, från någon av följande:

a) Den eller de behöriga myndigheter som tilldelat avtalet om allmän trafik.

b) Varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt denna artikel.

c) Infrastrukturförvaltaren.

d) Det järnvägsföretag som fullgör avtalet om allmän trafik."

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. Regleringsorganet ska motivera sitt beslut och ange på vilka villkor någon av följande får begära omprövning av beslutet inom en månad från underrättelsen om beslutet:

a) Den eller de berörda behöriga myndigheterna.

b) Infrastrukturförvaltaren.

- c) Det järnvägsföretag som fullgör avtalet om allmän trafik.
- d) Det järnvägsföretag som ansöker om tillträde.

Om regleringsorganet beslutar att den ekonomiska jämvikten i ett avtal om allmän trafik skulle äventyras av den planerade persontrafik som avses i artikel 38.4, ska regleringsorganet ange tänkbara ändringar av denna trafik som skulle säkerställa att de villkor för beviljande av rätt till tillträde som föreskrivs i artikel 10.2 är uppfyllda.”

- d) I punkt 4 ska följande stycke läggas till:

”På grundval av erfarenheter från regleringsorgan, behöriga myndigheter och järnvägsföretag och på grundval av erfarenheterna från verksamheten inom det nätverk som avses i artikel 57.1 ska kommissionen senast den 16 december 2018 anta genomförandeakter för att närmare specificera förfarandet och kriterierna för tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 i den här artikeln vad gäller inrikes persontrafik. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.”

- e) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. Medlemsstaterna får också begränsa rätten till tillträde till järnvägsinfrastruktur för att bedriva inrikes persontrafik mellan en viss avgångsort och en viss destination inom samma medlemsstat om

- a) ensamrätt har beviljats för att befordra passagerare mellan dessa stationer inom ramen för ett avtal om allmän trafik som tilldelats före den 16 juni 2015, eller
- b) ytterligare rätt/tillstånd att bedriva kommersiell persontrafik i konkurrens med ett annat trafikföretag mellan dessa stationer har beviljats senast den 25 december 2018 på grundval av ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,

och dessa trafikföretag inte erhåller någon ersättning för att tillhandahålla denna trafik.

En sådan begränsning får gälla under avtalets eller tillståndets ursprungliga giltighetstid eller till och med den 25 december 2026, beroende på vilken period som är kortast.”

- 8. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 11a

Persontrafik med höghastighetståg

1. I syfte att utveckla marknaden för persontrafik med höghastighetståg, främja en optimal användning av tillgänglig infrastruktur och stärka konkurrenskraften för persontrafik med höghastighetståg, med positiva effekter för passagerare, får utövandet av rätten till tillträde enligt artikel 10 vad gäller persontrafik med höghastighetståg, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 11.5, inte omfattas av några andra krav än de som fastställs av regleringsorganet i enlighet med denna artikel.

2. Om regleringsorganet, efter den analys som föreskrivs i artikel 11.2, 11.3 och 11.4 anser att den tänkta persontrafiken med höghastighetståg mellan en viss avgångsort och en viss destination äventyrar den ekonomiska jämvikten i ett avtal om allmän trafik som omfattar samma sträcka eller en alternativ sträcka, ska regleringsorganet ange tänkbara ändringar av trafiken som skulle säkerställa att de villkor för beviljande av rätt till tillträde som föreskrivs i artikel 10.2 är uppfyllda. Sådana ändringar får inbegripa en ändring av den tänkta trafiken.”

”Artikel 13a

Gemensamma informationssystem och direktbiljettsystem

1. Utan att det påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 (*) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU (**), får medlemsstaterna begära att järnvägsföretag som bedriver inrikes persontrafik ska delta i ett gemensamt informationssystem och integrerat biljettsystem för tillhandahållande av biljetter, direktbiljetter och genomförande av bokningar eller ge behöriga myndigheter befogenhet att upprätta ett sådant system. Om ett sådant system upprättas ska medlemsstaterna se till att det inte leder till snedvriddning på marknaden eller diskriminering mellan järnvägsföretag och att det förvaltas av en offentlig eller privat juridisk enhet eller en sammanslutning av alla järnvägsföretag som bedriver persontrafik.

2. Kommissionen ska övervaka utvecklingen på järnvägsmarknaden i fråga om införande och användning av gemensamma informationssystem och direktbiljettsystem och bedöma behovet av åtgärder på unionsnivå, med beaktande av marknadsinitiativ. Den ska särskilt ta hänsyn till tågpassagerares möjligheter att på ett icke-diskriminerande sätt få tillgång till de uppgifter som behövs för att planera resor och för att boka biljetter. Kommissionen ska senast den 31 december 2022 till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport om tillgängligheten till sådana gemensamma informationssystem och direktbiljettsystem som vid behov ska åtföljas av lagstiftningsförslag.

3. Medlemsstaterna ska begära att järnvägsföretag som bedriver persontrafik inför beredningsplaner och säkerställa att dessa beredningsplaner på ett lämpligt sätt samordnas så att passagerare i händelse av ett allvarligt avbrott i trafiken kan få assistans i den mening som avses i artikel 18 i förordning (EG) nr 1371/2007.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EUT L 315, 3.12.2007, s. 14).

(**) Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (EUT L 207, 6.8.2010, s. 1)."

9. I artikel 19 ska följande led läggas till:

"e) inte har dömts för allvarliga överträdelse i samband med skyldigheter i enlighet med nationell rätt som grundar sig på bindande kollektivavtal, i tillämpliga fall."

10. I artikel 32 ska punkt 4 ersättas med följande:

"4. Infrastrukturaravgifter för utnyttjande av de järnvägskorridorerna som anges i kommissionens förordning (EU) 2016/919 (*) får differentieras för att ge incitament till att utrusta tåg med sådan ETCS som överensstämmer med den version som antogs genom kommissionens beslut 2008/386/EG (**) och med senare versioner. Sådan differentiering får inte resultera i någon ökning av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren.

Medlemsstaterna får besluta att denna differentiering av infrastrukturaravgifterna inte ska gälla de järnvägslinjer som anges i förordning (EU) 2016/919, där endast tåg utrustade med ETCS får köras.

Medlemsstaterna får besluta att utvidga denna differentiering till järnvägslinjer som inte anges i förordning (EU) 2016/919.

(*) Kommissionens förordning (EU) 2016/919 av den 27 maj 2016 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen (EUT L 158, 15.6.2016, s. 1).

(**) Kommissionens beslut 2008/386/EG av den 23 april 2008 om ändring av bilaga A till beslut 2006/679/EG om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och om ändring av bilaga A till beslut 2006/860/EG om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (EUT L 136, 24.5.2008, s. 11)."

11. I artikel 38 ska punkt 4 ersättas med följande:

"4. När en sökande avser att begära infrastrukturkapacitet för att bedriva persontrafik i en medlemsstat där rätten till tillträde till järnvägsinfrastruktur är begränsad i enlighet med artikel 11, ska sökanden informera de berörda infrastrukturförvaltare och regleringsorganen minst 18 månader före ikraftträdandet av den tågplan som begäran om kapacitet avser. För att göra det möjligt för de berörda regleringsorganen att bedöma de potentiella ekonomiska konsekvenserna för befintliga avtal om allmän trafik ska regleringsorganen säkerställa att varje behörig myndighet som har beviljat persontrafik på järnväg på den sträckan enligt ett avtal om allmän trafik, varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt artikel 11 och varje järnvägsföretag som fullgör avtalet om allmän trafik på denna persontrafiksträcka informeras utan dröjsmål och senast inom tio dagar."

12. I artikel 53.3 ska följande stycke läggas till:

"Regleringsorganet får, om det anser att det är nödvändigt, begära att infrastrukturförvaltaren ställer sådana uppgifter till dess förfogande."

13. I artikel 54 ska punkt 1 ersättas med följande:

"1. I händelse av störningar i tågtrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa situationen till det normala. Infrastrukturförvaltaren ska därför utarbeta en beredskapsplan med en förteckning över alla aktörer som ska informeras i händelse av allvarliga olyckor eller allvarliga störningar av tågtrafiken. Om en störning kan få påverkan på gränsöverskridande trafik ska infrastrukturförvaltaren dela med sig av all eventuell relevant information till andra infrastrukturförvaltare vars järnvägsnät och trafik kan påverkas av störningen i fråga. De berörda infrastrukturförvaltarna ska samarbeta för att återställa den gränsöverskridande trafiken till det normala."

14. Artikel 56 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska följande led läggas till:

"h) trafikledningen,

i) planeringen av modernisering och planerat eller oplanerat underhållsarbete,

j) efterlevnaden av de krav, inbegripet sådana som rör intressekonflikter, som fastställs i artiklarna 2.13, 7, 7a, 7b, 7c och 7d."

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Utan att det påverkar de nationella konkurrensmyndigheternas befogenheter att säkra konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster, ska regleringsorganet ha befogenhet att övervaka konkurrenssituationen på marknaderna för järnvägstjänster, däribland i synnerhet marknaden för persontrafik med höghastighetståg, och infrastrukturförvaltarens verksamhet i samband med punkt 1 a–j. Regleringsorganet ska särskilt, på eget initiativ och i syfte att förhindra diskriminering av sökande, kontrollera att punkt 1 a–j efterlevs. I synnerhet ska det kontrollera huruvida beskrivningen av järnvägsnätet innehåller diskriminerande bestämmelser eller ger infrastrukturförvaltaren godtyckliga befogenheter som kan användas för diskriminering av sökande."

c) I punkt 9 ska första stycket ersättas med följande:

"9. Regleringsorganet ska behandla varje klagomål och vid behov begära in relevant information och inleda samråd med de berörda parterna inom en månad efter det att klagomålet lämnats in. Det ska fatta beslut om varje klagomål, vidta åtgärder för att avhjälpa en situation och informera alla berörda parter om sitt motiverade beslut inom en fastställd, rimlig tid och under alla omständigheter inom sex veckor efter det att all relevant information har lämnats in. Utan att det påverkar de nationella konkurrensmyndigheternas befogenheter att säkra konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster ska regleringsorganet på eget initiativ när det är lämpligt besluta om lämpliga åtgärder för att motverka diskriminering av sökande, snedvridning av konkurrensen och all annan icke önskvärd utveckling på dessa marknader, i synnerhet med avseende på punkt 1 a–j."

d) Punkt 12 ska ersättas med följande:

"12. För att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om särredovisning i artikel 6 och bestämmelserna om finansiell insyn i artikel 7d ska regleringsorganet ha befogenhet att utföra revisioner eller ta initiativ till externa revisioner hos infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och, om det är relevant, järnvägsföretag. För vertikalt integrerade företag ska dessa befogenheter omfatta alla juridiska enheter. Regleringsorganet ska ha rätt att begära all relevant information. Det ska särskilt ha befogenhet att begära att infrastrukturförvaltaren, tjänsteleverantörerna och alla företag eller andra enheter som utför eller integrerar olika typer av järnvägstransporter eller infrastrukturförvaltning som avses i artiklarna 6.1, 6.2 och 13 tillhandahåller all eller delar av den bokföringsinformation som anges i bilaga VIII med den tillräckliga detaljnivå som anses vara nödvändig och proportionell."

Utan att det påverkar befogenheterna för nationella myndigheter med ansvar för statligt stöd får regleringsorganet också dra slutsatser beträffande frågor om statligt stöd från bokföringen, och det ska rapportera slutsatserna till dessa myndigheter.

Finansiella flöden som avses i artikel 7d.1, lån som avses i artikel 7d.4 och 7d.5 och skulder som avses i artikel 7d.7 ska övervakas av regleringsorganet.

Om en medlemsstat har utsett regleringsorganet till det oberoende behöriga organ som avses i artikel 7c.4 ska regleringsorganet bedöma de samarbetsavtal som avses i den artikeln."

15. Artikel 57 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas:

"3a. Om frågor som avser internationell trafik kräver beslut av två eller flera regleringsorgan ska de berörda regleringsorganen samarbeta när de bereder sina respektive beslut för att nå en lösning i frågan. I detta syfte ska de berörda regleringsorganen utföra sina uppgifter i enlighet med artikel 56."

b) Punkt 8 ska ersättas med följande:

"8. Regleringsorgan ska utveckla gemensamma principer och gemensam praxis för beslutsfattande för vilket de är bemyndigade enligt detta direktiv. Sådana gemensamma principer och sådan gemensam praxis ska omfatta förfaranden för lösning av tvister som uppstår inom ramen för punkt 3a. På grundval av erfarenheter hos regleringsorgan och erfarenheterna från verksamheten inom det nätverk som avses i punkt 1, och om detta är nödvändigt för att säkerställa ett effektivt samarbete mellan regleringsorganen, får kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa sådana gemensamma principer och sådan gemensam praxis. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3."

c) Följande punkt ska läggas till:

"10. För beslut som rör infrastruktur som sträcker sig mellan två länder får de båda berörda medlemsstaterna när som helst efter den 24 december 2016 komma överens om att samordning ska ske mellan de berörda regleringsorganen för att anpassa effekten av deras beslut."

16. I artikel 63 ska punkt 1 ersättas med följande:

"1. Kommissionen ska senast den 31 december 2024 utvärdera detta direktivs effekter på järnvägssektorn och lämna en rapport till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén om dess genomförande.

Rapporten ska särskilt utvärdera utvecklingen av järnvägstrafik med höghastighetståg och bedöma om det förekommer diskriminerande förfaranden när det gäller tillträde till höghastighetslinjer. Kommissionen ska överväga om det är nödvändigt att lämna lagstiftningsförslag.

Kommissionen ska senast samma datum bedöma om det fortfarande förekommer diskriminerande förfaranden eller andra typer av snedvridningar av konkurrensen i förhållande till infrastrukturförvaltare som är del av ett vertikalt integrerat företag. Kommissionen ska, om så är lämpligt, lämna lagstiftningsförslag."

Artikel 2

1. Trots bestämmelserna i artikel 3.2 ska medlemsstaterna senast den 25 december 2018 anta och offentliggöra de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

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

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

Artikel 3

1. Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Artikel 1.6–1.8 och 1.11 ska tillämpas från och med den 1 januari 2019 i tid för den tågplan som inleds den 14 december 2020.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 14 december 2016.

På Europaparlamentets vägnar
M. SCHULZ
Ordförande

På rådets vägnar
I. KORČOK
Ordförande

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2012/34/EU

av den 21 november 2012

om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

järnvägar är en viktig del av unionens transportsektor
med sikte på att uppnå hållbar rörlighet.

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt, särskilt artikel 91,

(3) Effektiviteten i järnvägssystemet bör förbättras för att det
ska kunna integreras i en konkurrenskraftig marknad
samtidigt som järnvägarnas speciella karaktär beaktas.

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

(4) Medlemsstater som har en betydande andel järnvägstrafik
till tredjeländer med samma spårvidd, men en annan
spårvidd än på unionens huvudjärnvägsnät, bör kunna
få ha särskilda driftsregler som säkerställer dels samord-
ning mellan deras infrastrukturförvaltare och infrastrukt-
urförvaltarna i de berörda tredjeländerna, dels sund kon-
kurrens mellan järnvägsföretagen.

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de natio-
nella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

(5) För att göra järnvägstransporterna effektiva och konkur-
renskraftiga i jämförelse med andra transportsätt bör
medlemsstaterna säkerställa att järnvägsföretag har en
status som oberoende operatörer som handlar på ett
marknadsorienterat sätt och anpassar sig till marknadens
behov.

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

(1) Rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om
utvecklingen av gemenskapens järnvägar ⁽⁴⁾, rådets direk-
tiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järn-
vägsföretag ⁽⁵⁾ och Europaparlamentets och rådets direk-
tiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning
av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nytt-
jande av järnvägsinfrastruktur ⁽⁶⁾ har ändrats på väsent-
liga punkter. Eftersom ytterligare ändringar är nödvän-
diga bör dessa direktiv av tydlighetsskäl omarbetas och
slås samman till en enda rättsakt.

(6) För att säkerställa framtida utveckling och effektiv drift av
järnvägssystemet bör en åtskillnad göras mellan trans-
portverksamheten och förvaltningen av infrastrukturen.
I denna situation är det nödvändigt att driva dessa två
verksamheter var för sig och ha separat redovisning för
dem. Förutsatt att dessa separeringskrav uppfylls, att inga
intressekonflikter uppstår och att den konfidentiella na-
turen hos kommersiellt känsliga uppgifter garanteras, bör
infrastrukturförvaltare ha möjlighet att lägga ut vissa ad-
ministrativa uppgifter på entreprenad, till exempel när
det gäller att ta ut avgifter, på andra enheter än dem
som är aktiva på marknaderna för järnvägstransporttjän-
ster.

(2) En större integrering av unionens transportsektor är en
viktig del av fullbordandet av den inre marknaden och

(7) Principen om frihet att tillhandahålla tjänster bör tilläm-
pas på järnvägssektorn, varvid hänsyn måste tas till
denna sektors särskilda kännetecken.

⁽¹⁾ EUT C 132, 3.5.2011, s. 99.

⁽²⁾ EUT C 104, 2.4.2011, s. 53.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 16 november 2011 (ännu ej
offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen
av den 8 mars 2012 (EUT C 108 E, 14.4.2012, s. 8). Europaparla-
mentets ståndpunkt av den 3 juli 2012 och rådets beslut av den
29 oktober 2012.

⁽⁴⁾ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25.

⁽⁵⁾ EGT L 143, 27.6.1995, s. 70.

⁽⁶⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29.

(8) För att öka konkurrensen vid utbudet av transporttjänster
när det gäller bekvämlighet och service bör medlemssta-
terna behålla det övergripande ansvaret för utveckling av
lämplig järnvägsinfrastruktur.

- (9) I brist på gemensamma regler om fördelning av infrastrukturkostnaderna, bör medlemsstaterna efter samråd med infrastrukturförvaltaren fastställa regler för järnvägsföretagens betalning för nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen. Dessa regler bör inte diskriminera mellan järnvägsföretag.
- (10) Medlemsstaterna bör säkerställa att infrastrukturförvaltaren och befintliga, offentligt ägda eller styrda järnvägsföretag ges en sund ekonomisk struktur, med vederbörligt beaktande av unionens regler om statligt stöd. Detta bör inte påverka medlemsstaternas behörighet när det gäller planering och finansiering av infrastruktur.
- (11) Sökande bör ges möjlighet att lämna synpunkter på innehåll i verksamhetsplanen i fråga om den del som avser användning, tillhandahållande och utveckling av infrastruktur. Detta bör inte nödvändigtvis innebära att den verksamhetsplan som infrastrukturförvaltaren upprättat utlämnas i sin helhet.
- (12) Eftersom privata anslutningslinjer och sidospår, som till exempel sidospår och linjer i privata industrianläggningar, inte ingår i järnvägsinfrastruktur såsom den definieras enligt detta direktiv, bör förvaltare av sådana infrastrukturer inte omfattas av de skyldigheter som åläggs infrastrukturförvaltare enligt detta direktiv. Icke-diskriminerande tillträde till anslutningslinjer och sidospår bör emellertid säkerställas oavsett ägarstruktur i de fall dessa behövs för tillträde till anläggningar för tjänster som är grundläggande för tillhandahållandet av transporttjänster och betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund.
- (13) Medlemsstater bör kunna besluta att täcka utgifter för infrastrukturen genom andra medel än direkt statlig finansiering, som till exempel offentlig-privata partnerskap och finansiering från den privata sektorn.
- (14) Infrastrukturförvaltares resultaträkningar bör vara i balans över en rimlig tidsperiod. När den väl har fastställts, bör det vara möjligt att överskrida den under exceptionella omständigheter, som till exempel en omfattande och plötslig försämring av den ekonomiska situationen i en medlemsstat, som på ett betydande sätt påverkar trafikvolymen på dess infrastruktur eller omfattningen av tillgänglig offentlig finansiering. I överensstämmelse med internationella redovisningsregler bör inte lån för att finansiera infrastrukturprojekt tas upp i sådana resultaträkningar.
- (15) Åtgärder bör vidtas för att öppna marknaden för att godstrafiken och i synnerhet de gränsöverskridande varuslagstransporterna ska fungera effektivt.
- (16) För att säkerställa att tillträdesrätten till järnvägsinfrastrukturen tillämpas på ett enhetligt och icke-diskriminerande sätt överallt inom unionen är det lämpligt att införa ett tillstånd för järnvägsföretag.
- (17) Vid resor med mellanliggande stopp bör nya marknadsaktörer tillåtas ta upp och lämna av passagerare längs linjen för att säkerställa att sådan verksamhet blir ekonomiskt bärkraftig och för att potentiella konkurrenter inte ska missgynnas i förhållande till befintliga järnvägsföretag.
- (18) Införandet av sådan ny internationell persontrafik med öppet tillträde och med mellanliggande stopp bör inte medföra att marknaden för inhemsk persontrafik öppnas, utan bör endast inriktas på stopp utmed den internationella sträckan. Det huvudsakliga syftet med de nya förbindelserna bör vara att befordra passagerare på internationell resa. Vid fastställandet av huruvida detta är förbindelsens huvudsakliga syfte bör kriterier som till exempel den andel av omsättning och volym som härrör från inhemsk eller internationell befordran av passagerare samt förbindelsens längd beaktas. Fastställandet av förbindelsens huvudsakliga syfte bör göras av respektive nationellt regleringsorgan på begäran av en berörd part.
- (19) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg (!) kan medlemsstater och lokala myndigheter ingå avtal om allmän trafik som får ge exklusiva rättigheter att bedriva viss trafik. Det är därför nödvändigt att säkerställa att bestämmelserna i den förordningen är förenliga med principen om att marknaden för internationell persontrafik ska öppnas för konkurrens.
- (20) Att öppna den internationella persontrafiken för konkurrens kan få konsekvenser för organisering och finansiering av persontrafik på järnväg som tillhandahålls enligt ett avtal om allmän trafik. Medlemsstaterna bör ha möjlighet att på begäran av de behöriga myndigheter som har tilldelat ett avtal om allmän trafik begränsa rätten till tillträde till marknaden, om denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för dessa avtal om allmän trafik och det berörda regleringsorganet ger sitt godkännande på grundval av en objektiv ekonomisk analys.
- (21) Vid bedömningen av om den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik har äventyrats, bör på förhand fastställda kriterier beaktas, till exempel lönsamhetskonsekvenserna för tjänster som ingår i avtalet om allmän trafik, inklusive konsekvenserna när det gäller nettokostnaderna för den behöriga offentliga myndighet som ingick avtalet, passagerarnas efterfrågan, biljettpreiser, arrangemang för utfärdande av biljetter, plats för och antal

(!) EUT L 315, 3.12.2007, s. 1.

- stopp på båda sidor om gränsen samt tidtabell och tur-täthet för den föreslagna nya förbindelsen. Medlemsstaterna bör i överensstämmelse med en sådan bedömning och det berörda regleringsorganets beslut kunna bevilja, ändra eller vägra rätten till tillträde till den internationella persontrafik ansökan gäller, inklusive uttag av en avgift från operatören av en ny internationell förbindelse för persontrafik, i linje med den ekonomiska analysen och i enlighet med unionens lagstiftning och principerna om jämlikhet och icke-diskriminering.
- (22) För att bidra till driften av persontrafik på järnväg på linjer där det föreligger en skyldighet att tillhandahålla allmänna tjänster, bör medlemsstater kunna låta de myndigheter som ansvarar för dessa tjänster ta ut en avgift på persontrafik som omfattas av dessa myndigheters behörighet. Denna avgift bör bidra till att finansiera de skyldigheter att tillhandahålla allmänna tjänster som fastställts i avtal om allmän trafik.
- (23) Regleringsorganet bör fungera så att eventuella intressekonflikter och all eventuell inblandning i tilldelning av det aktuella avtalet om allmän trafik undviks. Regleringsorganets befogenheter bör utvidgas till att omfatta bedömning av syftet med en internationell förbindelse och när så är lämpligt de potentiella ekonomiska följderna för befintliga avtal om allmän trafik.
- (24) För att investera i tjänster som använder specialiserad infrastruktur, såsom höghastighetslinjer, behöver sökande rättssäkerhet med tanke på de omfattande, långsiktiga investeringar som detta innebär.
- (25) Regleringsorganen bör utbyta information och bör, när så är lämpligt i enskilda fall, samordna principer och praxis för bedömningen av huruvida den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik äventyras. De bör successivt utarbeta riktlinjer på grundval av gjorda erfarenheter.
- (26) För att säkerställa sund konkurrens mellan järnvägsföretag och garantera full öppenhet och icke-diskriminerande tillträde till och tillhandahållande av tjänster bör en åtskillnad göras mellan tillhandahållandet av transporttjänster och driften av anläggningar för tjänster. Det är följaktligen nödvändigt att bedriva dessa två typer av verksamheter var för sig om tjänsteleverantören tillhör ett organ eller företag som också är aktivt och har en dominerande ställning på nationell nivå på minst en av de marknader för järnvägstransporter av gods eller passagerare för vilka anläggningen används. Sådant oberoende bör inte medföra att det inrättas en separat juridisk enhet för anläggningarna för tjänster.
- (27) Icke-diskriminerande tillträde till anläggningar för tjänster och tillhandahållandet av järnvägsrelaterade tjänster i dessa anläggningar bör göra det möjligt för järnvägsföretag att erbjuda bättre tjänster till passagerare och användare av godstransporttjänster.
- (28) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/72/EG av den 13 juli 2009 om gemensamma regler för den inre marknaden för el⁽¹⁾ föreskrivs ett öppnande av den gemensamma marknaden för el och därför bör drivmotorström på begäran levereras till järnvägsföretag utan diskriminering. Om det finns bara en enda leverantör att tillgå bör avgiften för sådana tjänster fastställas enligt enhetliga principer.
- (29) När det gäller förbindelserna med tredjeländer bör särskilt avseende fästas vid huruvida järnvägsföretag från unionen har tillträde till järnvägsmarknaden i dessa tredjeländer på lika villkor, något som bör underlättas med hjälp av gränsöverskridande överenskommelser.
- (30) För att säkerställa pålitliga och tillfredsställande tjänster är det nödvändigt att järnvägsföretagen alltid uppfyller vissa krav avseende gott anseende, ekonomisk förmåga och yrkesmässig kompetens.
- (31) För att skydda kunder och berörda tredje parter är det av stor betydelse att säkerställa att järnvägsföretagen är försäkrade i tillräcklig omfattning för att täcka eventuellt civilrättsligt ansvar. Sådan ansvarsskyldighet vid olyckor bör även få täckas genom garantier som ställs av banker eller andra företag under förutsättning att dessa garantier ställs på marknadsmässiga villkor, inte utgör statligt stöd och inte innehåller inslag som är diskriminerande mot andra järnvägsföretag.
- (32) Ett järnvägsföretag bör även vara skyldigt att rätta sig efter nationell rätt och unionsrätt om tillhandahållande av järnvägstjänster, som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt, i syfte att säkerställa att det är i stånd att utföra sina aktiviteter på ett fullständigt säkert sätt och med vederbörligt hänsynstagande till hälsa, sociala förhållanden och arbetstagares och konsumenters rättigheter på vissa linjestäckningar.
- (33) Förfarandena för tilldelning, bibehållande och ändring av tillstånd för järnvägsföretag bör tillåta insyn och överensstämma med principen om icke-diskriminering.

(¹) EUT L 211, 14.8.2009, s. 55.

- (34) För att säkerställa öppenhet och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen och tjänster på anläggningar för tjänster för samtliga järnvägsföretag bör all information som krävs för att utnyttja tillträdesrätten offentliggöras i en beskrivning av järnvägsnätet. Beskrivningen av järnvägsnätet bör offentliggöras på minst två av unionens officiella språk, i enlighet med befintlig internationell praxis.
- (35) Lämpliga system för tilldelning av kapacitet tillsammans med konkurrenskraftiga operatörer kommer att leda till en bättre balans mellan transportsätten.
- (36) Infrastrukturförvaltare bör ges incitament, till exempel bonusar för verkställande direktörer, att sänka tillträdesavgifterna och kostnaderna för tillhandahållande av infrastrukturen.
- (37) Den skyldighet medlemsstaterna har att säkerställa förverkligandet av infrastrukturförvaltarens prestandamål och intäkter på medellång och lång sikt genom en avtalsöverenskommelse mellan den behöriga myndigheten och infrastrukturförvaltaren bör inte påverka medlemsstaternas behörighet i fråga om planering och finansiering av järnvägsinfrastruktur.
- (38) Främjande av en optimal användning av järnvägsinfrastrukturen kommer att leda till minskade transportkostnader för samhället.
- (39) De metoder för kostnadsfördelning som fastställs av infrastrukturförvaltarna bör baseras på bästa tillgängliga kunskap om kostnadskausalitet och bör fördela kostnader mellan olika tjänster som järnvägsföretagen erbjuder och, i de fall detta är relevant, mellan olika slags järnvägsfordon.
- (40) Lämpliga avgiftssystem för järnvägsinfrastruktur tillsammans med lämpliga avgiftssystem för annan transportinfrastruktur och konkurrenskraftiga operatörer bör skapa bästa möjliga balans mellan olika transportsätt på en hållbar grund.
- (41) Vid fastställande av uppräknningar bör infrastrukturförvaltaren definiera de olika marknadssegmenten i de fall kostnaderna för tillhandahållande av transporttjänsterna, deras marknadspris eller behovet i fråga om tjänsternas kvalitet varierar avsevärt.
- (42) Systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör möjliggöra lika och icke-diskriminerande tillträde för alla företag och bör i möjligaste mån söka tillgodose behovet hos samtliga användare och trafiktyper på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt. Sådana system bör medge sund konkurrens vid tillhandahållandet av järnvägstjänster.
- (43) 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.
- (44) Genom systemen för tilldelning av kapacitet och avgiftssystemen bör järnvägsföretagen ges klara och konsekventa ekonomiska signaler, så att de kan fatta rationella beslut.
- (45) Rulljud som uppkommer på grund av bromsblock tillverkade med hjälp av gjutjärnsteknik som används på godsvagnar är en orsak till bulleremissioner som kan reduceras med hjälp av lämpliga tekniska lösningar. Bullerdifferentierade infrastrukturavgifter bör huvudsakligen tillämpas med avseende på godsvagnar som inte uppfyller kraven i kommissionens beslut 2006/66/EG av den 23 december 2005 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet "Rullande materiel – buller" i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg⁽¹⁾. I de fall differentiering av detta slag ger upphov till förlust av intäkter för infrastrukturförvaltaren bör detta inte påverka tillämpningen av unionens regler om statligt stöd.
- (46) Bullerdifferentierade infrastrukturavgifter bör komplettera andra åtgärder som syftar till att minska buller från järnvägstrafik, såsom antagandet av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet med bullergränser för järnvägsfordon, bullerkartor och handlingsplaner för att minska bullerexponering enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller⁽²⁾, liksom finansiering från unionen och nationell offentlig finansiering för att utrusta järnvägsfordon i efterhand och för bullerminskande infrastruktur.
- (47) Bullerminskande åtgärder motsvarande dem som har antagits för järnvägssektorn bör beaktas även för andra transportslag.
- (48) I syfte att snabba på installeringen av European Train Control System (ETCS) i loken, bör infrastrukturförvaltarna ändra avgiftssystemet genom en tillfällig differentiering med avseende på tåg som är utrustade med ETCS. Den differentieringen bör ge tillräckliga incitament till att utrusta tågen med ETCS.
- (49) För att ta hänsyn till användarnas, eller de potentiella användarnas, behov av infrastrukturkapacitet för att planera sin verksamhet, samt till kundernas och finansierarnas 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.

(1) EUT L 37, 8.2.2006, s. 1.

(2) EGT L 189, 18.7.2002, s. 12.

- (50) Det är önskvärt att ge järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren incitament att reducera driftsavbrott till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda.
- (51) Medlemsstaterna bör ha möjlighet att tillåta köpare av järnvägstjänster att delta direkt i förfarandet för tilldelning av kapacitet.
- (52) Det är viktigt att beakta verksamhetskraven för såväl sökande som infrastrukturförvaltaren.
- (53) Det är viktigt att infrastrukturförvaltarna ges största möjliga flexibilitet vid tilldelning av infrastrukturkapacitet, men samtidigt bör sökandes rimliga krav tillgodoses.
- (54) Kapacitetstilldelningsprocessen bör förhindra att önskemål från andra företag som innehar eller avser att inneha rätt att utnyttja infrastrukturen för att utveckla sin verksamhet begränsas på ett obefogat sätt.
- (55) 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.
- (56) Eftersom olika användare och typer av användare ofta kommer att inverka olika på infrastrukturkapaciteten måste olika verksamheters behov avvägas på rätt sätt.
- (57) Transporttjänster som tillhandahålls enligt avtal med en offentlig myndighet kan behöva omfattas av särskilda regler för att säkerställa att de är attraktiva för användarna.
- (58) I systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör hänsyn tas till effekten av ökande utnyttjande av infrastrukturkapacitet och i sista hand kapacitetsbrist.
- (59) De olika tidsramarna för planering av trafikformerna bör säkerställa att även ansökningar om infrastrukturkapacitet som lämnas in efter det att den årliga tågplaneprocessen avslutats kan beaktas.
- (60) För att säkerställa ett optimalt utfall 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.
- (61) Med hänsyn till infrastrukturförvaltarnas monopolställning bör det krävas av dem att de undersöker tillgänglig infrastrukturkapacitet och metoder för att förstärka den, när användarnas önskemål inte kan tillgodoses i kapacitetstilldelningsprocessen.
- (62) Brist på information om andra järnvägsföretags önskemål och om begränsningar inom systemet kan göra det svårt för järnvägsföretag att optimera sina ansökningar om infrastrukturkapacitet.
- (63) Det är viktigt att säkerställa en bättre samordning av tilldelningssystem för att göra järnvägen mer attraktiv för trafik som använder mer än en infrastrukturförvaltares järnvägsnät och i synnerhet för internationell trafik.
- (64) Det är viktigt att minimera de snedvridningar av konkurrensen som kan uppstå antingen mellan järnvägsinfrastrukturer eller transportsätt på grund av mycket olika principer för beräkning av avgifter.
- (65) Det är önskvärt att fastställa vilka delar av infrastruktur-tjänsterna som är väsentliga för att en operatör ska kunna tillhandahålla en tjänst och som bör tillhandahållas som motprestation till lägsta möjliga tillrädesavgifter.
- (66) Investeringar i järnvägsinfrastruktur är nödvändiga, och avgiftssystemen för infrastrukturen bör ge infrastruktur-förvaltare incitament att göra lämpliga investeringar ekonomiskt attraktiva.
- (67) För att lämpliga och rättvisa nivåer för infrastrukturavgifter ska kunna fastställas behöver infrastrukturförvaltare bokföra och fastställa värdet på sina tillgångar och bilda sig en klar uppfattning om de faktorer som styr kostnaderna för att driva infrastrukturen.
- (68) När beslut som rör transporter fattas bör hänsyn tas till externa kostnader, och det bör säkerställas att infrastrukturavgifter för järnväg kan bidra till internaliseringen av externa kostnader på ett samstämt och balanserat sätt för alla transportsätt.
- (69) Det är viktigt att säkerställa att avgifterna för inrikes och internationell trafik tillåter att marknads behov tillgodoses av järnvägen. Följaktligen bör infrastrukturavgifterna fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.
- (70) Den generella nivån på kostnadstäckningen via infrastrukturavgifter inverkar på den nivå av statliga bidrag som behövs. Medlemsstaterna kan tänkas fordra olika nivåer av generell kostnadstäckning. Alla avgiftssystem bör dock möjliggöra att trafik kan använda järnvägsnätet förutsatt att den åtminstone kan täcka den extra kostnadsbelastning den innebär.
- (71) Järnvägsinfrastruktur är ett naturligt monopol och det är därför nödvändigt att vidta åtgärder som ger infrastrukturförvaltare incitament att sänka kostnaderna och förvalta infrastrukturen effektivt.
- (72) Utvecklingen av järnvägstransporterna bör uppnås bl.a. genom att de tillgängliga unionsinstrumenten används, dock utan att redan fastställda prioriteringar åsidosätts.

- (73) Rabatter som beviljas järnvägsföretag bör stå i relation till faktiska administrativa kostnadsbesparingar, särskilt besparingar avseende transaktionskostnader. Rabatter kan också beviljas för att främja effektiv infrastruktur användning.
- (74) Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare bör ges incitament att minimera störningar i trafik på järnvägsnätet.
- (75) Tilldelningen av kapacitet är förbunden med en kostnad för infrastrukturförvaltaren och det bör krävas betalning för denna kostnad.
- (76) Effektiv förvaltning och rättvis och icke-diskriminerande användning av järnvägsinfrastrukturen förutsätter att det upprättas ett regleringsorgan som utövar tillsyn av tillämpningen av föreskrifterna i detta direktiv och som också kan fungera som besvärorgan, utan att detta påverkar möjligheten till prövning i domstol. Ett sådant regleringsorgan ska ha rätt att se till att dess begäran om information liksom dess beslut verkställs genom lämpliga sanktioner.
- (77) Regleringsorganets finansiering bör garantera dess oberoende och bör komma antingen från statsbudgeten eller genom att obligatoriska avgifter tas ut från sektorn under iakttagande av principerna om rättvisa, öppenhet, icke-diskriminering och proportionalitet.
- (78) Lämpliga förfaranden för tillsättning av personal bör bidra till att garantera regleringsorganets oberoende, genom att framför allt se till att den beslutsansvariga personalen tillsätts av en offentlig myndighet som inte utövar direkt äganderätt över de reglerade företagen. Förutsatt att detta villkor uppfylls kan en sådan myndighet vara till exempel ett parlament, en president eller en premiärminister/statminister.
- (79) Särskilda åtgärder krävs för att beakta vissa medlemsstaters särskilda geopolitiska och geografiska situation och den särskilda organiseringen av järnvägssektorn i flera medlemsstater samtidigt som den inre marknadens integritet säkerställs.
- (80) I syfte att beakta järnvägsmarknadens utveckling bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) delegeras till kommissionen med avseende på tekniska ändringar i fråga om den information som ska tillhandahållas av det företag som ansöker om tillstånd, om förteckningen över förseningsklasser, om tidsplanen för tilldelningsförfarandet, och om den bokföringsinformation som ska ges till regleringsorganet. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt.
- (81) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter⁽¹⁾.
- (82) Genomförandeakter om järnvägstrafikens huvudsakliga syfte, om hur ny internationell trafik påverkar den ekonomiska jämvikten för avtal om allmän trafik, om uttag av avgift av järnvägsföretag som bedriver persontrafik, om tillträde till tjänster som tillhandahålls av anläggningar för grundläggande tjänster, om närmare detaljer för förfarandet för att erhålla ett tillstånd, om hur de direkta kostnaderna bör beräknas vid tillämpningen av avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter, och hur infrastrukturavgifterna bör differentieras för att ge incitament till att utrusta tåg med ETCS samt om vilka gemensamma principer och rutiner regleringsorganen har att följa vid sitt beslutsfattande, bör inte antas av kommissionen om den kommitté som inrättats enligt detta direktiv inte lämnar något yttrande över det utkast till genomförandeakt som lagts fram av kommissionen.
- (83) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att främja utvecklingen av unionens järnvägar, att fastställa de övergripande principerna för beviljande av tillstånd för järnvägsföretag och att samordna de ordningar i medlemsstaterna som reglerar tilldelningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet och avgifterna för användningen av denna, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, på grund av att sådan tillståndsgivning och driften av viktiga delar av järnvägsnäten har en uppenbar internationell aspekt, och behovet av att säkerställa rättvisa och icke-diskriminerande villkor för tillträde till infrastrukturen, och de därför, till följd av deras transnationella konsekvenser, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (84) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell rätt bör begränsas till de bestämmelser som utgör en avsevärd förändring jämfört med tidigare direktiv. Skyldigheten att införliva de bestämmelser i detta direktiv som är i huvudsak oförändrade i jämförelse med de tidigare direktiven följer av de direktiven.

⁽¹⁾ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

- (85) De medlemsstater som saknar järnvägsnät och inte avser att skaffa ett sådant inom den närmaste framtiden skulle åläggas en oproportionell och meningslös skyldighet om de var tvungna att införliva och genomföra kapitlen II och IV i detta direktiv. Sådana medlemsstater bör därför undantas från den skyldigheten.
- (86) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument⁽¹⁾ har medlemsstaterna åtagit sig att, i de fall detta är berättigat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i ett direktiv och motsvarande delar i nationella instrument för införlivande. Med avseende på detta direktiv anser lagstiftaren att översändande av sådana dokument är berättigat.
- (87) Detta direktiv bör inte påverka de tidsfrister som fastställs i bilaga IX del B, inom vilka medlemsstaterna ska uppfylla tidigare direktiv.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Detta direktiv fastställer
 - a) de regler som ska tillämpas på förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen och på järnvägstransporter utförda av järnvägsföretag som är etablerade eller kommer att etableras i en medlemsstat, som anges i kapitel II,
 - b) de kriterier som ska tillämpas när en medlemsstat utfärdar, förnyar eller ändrar tillstånd som är avsedda för järnvägsföretag som är eller kommer att vara etablerade inom unionen, som anges i kapitel III,
 - c) de principer och förfaranden som ska tillämpas vid fastställande och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och vid tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet, som anges i kapitel IV.
2. Detta direktiv gäller användning av järnvägsinfrastruktur för inrikes och internationell järnvägstrafik.

Artikel 2

Undantag från tillämpningsområdet

1. Kapitel II ska inte tillämpas på järnvägsföretag som enbart tillhandahåller stadstrafik, förtortrafik eller regional trafik på lokala och regionala fristående järnvägsnät för transporttjänster

(¹) EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

på järnvägsinfrastruktur eller på järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förtortrafiktjänster.

Utan hinder av första stycket ska artiklarna 4 och 5 tillämpas när ett sådant järnvägsföretag står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller en annan enhet som utför eller integrerar andra järnvägstransporttjänster än stads- eller förtortrafik eller regional trafik. Även artikel 6 ska tillämpas på ett sådant järnvägsföretag när det gäller förhållandet mellan järnvägsföretaget och det företag eller den enhet som direkt eller indirekt kontrollerar det.

2. Medlemsstaterna får undanta följande företag från tillämpningsområdet för kapitel III:

- a) Företag som enbart tillhandahåller tjänster som avser persontrafik på lokal och regional fristående järnvägsinfrastruktur.
- b) Företag som enbart tillhandahåller persontransporter i stads- eller förtortrafik på järnväg.
- c) Företag som enbart tillhandahåller regional godstrafik.
- d) Företag som enbart utför godstrafik på privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till järnvägsinfrastrukturen för egen godstransport.

3. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för artiklarna 7, 8 och 13 samt kapitel IV:

- a) Lokala och regionala fristående järnvägsnät för persontrafik.
- b) Järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förtortjänster för persontrafik.
- c) Regionala järnvägsnät som utnyttjas för regional godstrafik utslutande av ett järnvägsföretag som inte omfattas av punkt 1, 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. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 får medlemsstaterna undanta lokal och regional järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktion från tillämpningen av artikel 8.3 och lokal järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av kapitel IV. Medlemsstaterna ska anmäla till kommissionen att de avser att undanta sådan järnvägsinfrastruktur. I enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2 ska kommissionen besluta huruvida sådan järnvägsinfrastruktur kan anses sakna strategisk betydelse med beaktande av längden på det aktuella nätet, det faktiska utnyttjandet samt den trafikvolym som potentiellt kan komma att påverkas.

5. Medlemsstaterna får från tillämpningen av artikel 31.5 undanta fordon som går i trafik eller är avsedda att gå i trafik från och till tredjeländer och som drivs på ett järnvägsnät med annan spårvidd än på unionens huvudjärnvägsnät.

6. Medlemsstaterna får besluta om andra tidsperioder och -frister för tidsplanen för tilldelning av kapacitet än de som avses i artikel 43.2 punkt 2 b i bilaga VI och punkterna 3, 4 och 5 i bilaga VII, om fastställandet av tåglagen för internationell trafik i samarbete med infrastrukturförvaltarna i tredjeländer vilka drivs på ett järnvägsnät med annan spårvidd än på unionens huvudjärnvägsnät har en väsentlig inverkan på tidsplanen för tilldelning av kapacitet i allmänhet.

7. Medlemsstaterna får besluta att offentliggöra det ramverk och de regler för fastställande och uttag av avgifter som specifik ska gälla för internationell godstrafik till och från tredjeländer på ett järnvägsnät med annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät med andra instrument och tidsfrister än de som föreskrivs i artikel 29.1, om detta krävs för att säkerställa sund konkurrens.

8. Medlemsstaterna får från tillämpningen av kapitel IV undanta järnvägsinfrastruktur som har en annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät, och som förbinder gränsstationer i en medlemsstat med ett tredjelands territorium.

9. Med undantag av artiklarna 6.1, 6.4, 10, 11, 12 och 28 ska detta direktiv inte tillämpas på företag vars verksamhet är begränsad till att tillhandahålla endast pendeltrafiktjänster för befordran av motorfordon genom undervattenstunnlar eller till transportverksamhet i form av pendeltrafiktjänster genom sådana tunnlar.

10. Medlemsstaterna får från tillämpningen av kapitel II, utom artikel 14, och av kapitel IV undanta varje transitförbindelse med järnväg genom unionen.

11. Medlemsstaterna får från tillämpningen av artikel 32.4 undanta tåg som inte är utrustade med European Train Control System (ETCS) och som används för regional persontrafik och som har tagits i bruk för första gången före 1985.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

1. *järnvägsföretag*: varje offentligt eller privat företag med tillstånd i enlighet med detta direktiv 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.

2. *infrastrukturförvaltare*: varje organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga, förvalta och underhålla järnvägsinfrastruktur, inklusive trafikledning, trafikstyrning och signalering. Infrastrukturförvaltarens uppgifter med avseende på järnvägsnät eller del av ett järnvägsnät får tilldelas olika organ eller företag.

3. *järnvägsinfrastruktur*: de anläggningar som finns förtecknade i bilaga I.

4. *internationell godstrafik*: transporttjänst med tåg som passerar minst en medlemsstats gräns; tåget får bildas och/eller kopplas isär och vagnar eller vagngrupper får ha olika avgångsorter och destination, förutsatt att alla vagnar passerar minst en gräns.

5. *internationell persontrafik*: persontrafik där tåget passerar minst en medlemsstats gräns och vars främsta syfte är att befordra passagerare mellan stationer i skilda medlemsstater. Tåget får kopplas ihop och/eller isär och olika sektioner får ha olika avgångsorter och destination, förutsatt att alla vagnar passerar minst en gräns.

6. *stads- och förortstrafik*: transporter vars huvudsyfte är att tillgodose transportbehoven inom en stadskärna eller en storsadsregion, inklusive gränsöverskridande storsadsregioner, samt transportbehov mellan en sådan stadskärna eller storsadsregion och omgivande områden.

7. *regional trafik*: transporter vars huvudsyfte är att tillgodose transportbehoven i en region, inklusive gränsöverskridande regioner.

8. *transit*: passage genom unionens territorium utan att lasta eller lossa gods och/eller utan att ta upp eller lämna av passagerare på unionens territorium.

9. *alternativ linje*: en annan linje med samma avgångsort och destination och som järnvägsföretag i stället kan använda för att utföra den berörda gods- eller persontrafiken.

10. *praktiskt möjligt alternativ*: tillträde till en annan anläggning för tjänster som är ekonomiskt acceptabel för järnvägsföretaget och som gör att det kan bedriva den berörda gods- eller persontrafiken.

11. *anläggning för tjänster*: installationer, inklusive mark, byggnader och utrustning, som delvis eller helt särskilt iordningstälts, för att medge tillhandahållande av en eller flera av de tjänster som avses i punkterna 2–4 i bilaga II.

12. *tjänsteleverantör*: varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för förvaltningen av en eller flera anläggningar för tjänster eller sådant tillhandahållande av en eller flera tjänster till järnvägsföretag som avses i punkterna 2–4 i bilaga II.
13. *gränsöverskridande överenskommelse*: varje överenskommelse mellan två eller flera medlemsstater eller mellan medlemsstater och tredjeländer som syftar till att underlätta tillhandahållandet av gränsöverskridande järnvägstrafik.
14. *tillstånd*: en auktorisation som utfärdats av en tillståndsmyndighet till ett företag, enligt vilken dess kapacitet att i egen skap av järnvägsföretag tillhandahålla järnvägstransporttjänster erkänns; denna kapacitet kan vara begränsad till utförande av särskilda slags transporttjänster.
15. *tillståndsmyndighet*: det organ som är ansvarigt för utfärdande av tillstånd inom en medlemsstat.
16. *avtalsöverenskommelse*: en överenskommelse eller, i tillämpliga delar, ett arrangemang inom ramen för administrativa åtgärder.
17. *rimlig vinst*: avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den risk, inbegripet beträffande intäkter, eller frånvaron av sådan risk som tjänsteleverantören löper och ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för den aktuella sektorn under de senaste åren.
18. *tilldelning*: tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet av en infrastrukturförvaltare.
19. *sökande*: ett järnvägsföretag eller en internationell sammanlutning av järnvägsföretag eller andra fysiska eller juridiska personer, såsom till exempel behöriga myndigheter enligt förordning (EG) nr 1370/2007 och befraktare, speditörer samt operatörer för kombinerade transporter, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet.
20. *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.
21. *kapacitetsförstärkningsplan*: en åtgärd eller en serie åtgärder med en tidsplan för genomförandet med syftet att minska de kapacitetsbegränsningar som har lett till att en del av infrastrukturen förklaras som "överbelastad infrastruktur".
22. *samordning*: det förfarande genom vilket infrastrukturförvaltaren och sökande ska försöka finna en lösning på situationer där det finns konkurrerande ansökningar om infrastrukturkapacitet.
23. *ramavtal*: ett rättsligt bindande allmänt avtal enligt offentlig-rättsliga eller privaträttsliga bestämmelser vilken fastställer rättigheterna och skyldigheterna för sökanden och infrastrukturförvaltaren i förhållande till den infrastrukturkapacitet som ska tilldelas och de avgifter som ska tas ut över en tidsperiod som är längre än en tågplanepериод.
24. *infrastrukturkapacitet*: möjlighet att planera begärda tåglägen för en del av infrastrukturen under en viss period.
25. *järnvägsnät*: hela den järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en infrastrukturförvaltare.
26. *beskrivning av järnvägsnät*: en redogörelse som i detalj anger allmänna regler, tidsfrister, förfaranden och kriterier för avgifter och tilldelning av kapacitet, inbegripet annan information som krävs för att kunna ansöka om infrastrukturkapacitet.
27. *tågläge*: den infrastrukturkapacitet som behövs för att framföra ett visst tåg från en plats till en annan under en viss period.
28. *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.
29. *sidospår för uppställning*: sidospår som specifikt är avsett för tillfällig uppställning av järnvägsfordon mellan två uppdrag.
30. *tyngre underhåll*: arbete som inte utförs rutinmässigt som en del av det dagliga underhållet utan kräver att fordonet tas ur trafik.

KAPITEL II

UTVECKLING AV UNIONENS JÄRNVÄGAR

AVSNITT 1

Förvaltningsmässigt oberoende

Artikel 4

Järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares oberoende ställning

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att järnvägsföretag som direkt eller indirekt ägs eller kontrolleras av medlemsstaterna har en oberoende ställning när det gäller förvaltning, administration och intern kontroll över frågor som gäller administration, ekonomi och bokföring, som innebär att de ska hålla i synnerhet tillgångar, budget och bokföring åtskilda från statens.

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

Artikel 5

Förvaltning av järnvägsföretagen enligt kommersiella principer

1. Medlemsstaterna ska göra det möjligt för järnvägsföretagen att anpassa sin verksamhet till marknaden och genomföra denna verksamhet på sina ledningsorgans ansvar för att kunna erbjuda effektiva och lämpliga transporter till lägsta möjliga kostnad för den servicekvalitet som krävs.

Järnvägsföretag ska drivas enligt de principer som gäller för kommersiella företag, oavsett ägarförhållandena i järnvägsföretagen. Detta ska också gälla de skyldigheter att tillhandahålla allmänna tjänster som ålagts dem av medlemsstater och för de avtal om allmän trafik som de sluter med de behöriga myndigheterna i staten.

2. Järnvägsföretag ska själva fastställa planer för sin verksamhet inklusive investerings- och finansieringsprogram. Sådana planer ska utformas i syfte att uppnå ekonomisk jämvikt i företagen och övriga tekniska, ekonomiska och finansiella mål för verksamheten. De ska också ange medlen för hur dessa mål ska uppnås.

3. Med beaktande av de allmänna politiska riktlinjer som utfärdas av varje medlemsstat och med hänsyn till nationella planer och kontrakt (som kan vara fleråriga) inklusive investerings- och finansieringsplaner, ska järnvägsföretag särskilt ha frihet att

- a) fastställa sin interna organisation utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artiklarna 7, 29 och 39,
- b) styra utbudet och marknadsföringen av tjänster och bestämma priserna för tjänsterna,
- c) fatta beslut om personal, tillgångar och upphandling,
- d) utöka sin marknadsandel, utveckla ny teknologi och nya tjänster och införa nya driftsmetoder,
- e) etablera ny verksamhet inom områden som har anknytning till järnvägsmarknaden.

Denna punkt ska inte påverka tillämpningen av förordning (EG) nr 1370/2007.

4. Utan hinder av punkt 3, ska aktieägare i offentligt ägda eller styrda järnvägsföretag kunna begära att deras förhandsgodkännande ska krävas när det gäller viktiga företagsledningsbeslut, på samma sätt som aktieägare i privata aktiebolag kan göra enligt bestämmelserna i medlemsstaternas bolagsrätt. Bestämmelserna i denna artikel ska inte påverka de befogenheter

som kontrollorgan har enligt medlemsstaternas bolagsrätt vad beträffar utnämning av styrelseledamöter.

AVSNITT 2

Särskiljande av infrastrukturförvaltning och transportverksamheter och av olika typer av transportverksamheter

Artikel 6

Särredovisning

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att separata resultat- och balansräkningar upprättas 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.

2. Medlemsstaterna får även bestämma att denna åtskillnad kräver att det ska finnas klart avgränsade avdelningar inom ett enda företag eller att infrastrukturen och transporttjänster ska förvaltas av separata enheter.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att separata resultat- och balansräkningar upprättas och offentliggörs, å ena sidan, för verksamhet som avser tillhandahållande av godstransport på järnväg och, å andra sidan, för verksamhet som avser tillhandahållande av persontrafik. Allmänna medel som utbetalas till verksamhet som rör transport i allmänhetens tjänst ska redovisas separat i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 1370/2007 i tillämplig bokföring och får inte överföras till verksamhet som rör andra transporttjänster eller andra verksamheter.

4. Bokföringen för de olika verksamhetsområdena som avses i punkterna 1 och 3 ska göras på ett sätt som medger övervakning dels av förbudet mot överföring av allmänna medel från ett verksamhetsområde, för vilket de utbetalats, till ett annat, dels av användningen av inkomster från infrastrukturavgifter och överskott från annan affärsverksamhet.

Artikel 7

Oberoende i fråga om en infrastrukturförvaltares väsentliga uppgifter

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att de väsentliga uppgifter som ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen är beroende av anförtrös organ eller företag som själva inte tillhandahåller järnvägstransporttjänster. Oberoende av organisatoriska strukturer ska det kunna påvisas att detta mål uppnåtts.

Med väsentliga uppgifter avses

- a) beslutsfattande om tilldelning av tåglägen, inbegripet både fastställande och bedömning av tillgänglighet samt tilldelning av individuella tåglägen, och

b) beslutsfattande avseende uttag av avgifter för infrastruktur, inklusive fastställande och uppbörd av avgifterna, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 29.1.

Medlemsstaterna får emellertid på järnvägsföretag eller annat organ överlåta ansvaret för att bidra till utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen, exempelvis genom investeringar, underhåll och finansiering.

2. Om infrastrukturförvaltaren inte är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag, till sin juridiska form och med avseende på organisation eller beslutsfattande, ska de uppgifter som avses i avsnitt 2 och 3 i kapitel IV utföras av ett avgiftsorgan respektive av ett tilldelningsorgan som är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag till sin juridiska form och med avseende på organisation och beslutsfattande.

3. När det i bestämmelserna i avsnitten 2 och 3 i kapitel IV hänvisas till en infrastrukturförvaltarens väsentliga uppgifter ska bestämmelserna anses vara tillämpliga på avgiftsorganet eller tilldelningsorganet för deras respektive befogenheter.

AVSNITT 3

Förbättring av det finansiella läget

Artikel 8

Finansiering av infrastrukturförvaltaren

1. Medlemsstaterna ska utveckla sin nationella järnvägsinfrastruktur med beaktande av, när så är nödvändigt, unionens allmänna behov, inklusive behovet att samarbeta med angränsande tredjeländer. För detta ändamål ska de senast den 16 december 2014, efter samråd med berörda parter, offentliggöra en indikativ strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen i syfte att tillgodose framtida rörlighetsbehov vad beträffar underhåll, förnyelse och utveckling av infrastrukturen på grundval av en hållbar finansiering av järnvägssystemet. Den strategin ska omfatta en period av minst fem år och ska kunna förlängas.

2. Med beaktande av artiklarna 93, 107 och 108 i EUF-fördraget får medlemsstaterna också tilldela infrastrukturförvaltaren tillräckliga medel i förhållande till dess uppgifter, i enlighet med artikel 3 led 2, infrastrukturens storlek och de finansiella kraven, särskilt för att täcka nya investeringar. Medlemsstaterna får besluta att finansiera dessa investeringar på annat sätt än genom direkt statlig finansiering. Medlemsstaterna ska i vilket fall som helst uppfylla kraven i punkt 4 i den här artikeln.

3. Inom ramen för den allmänna politik som fastställs av den berörda medlemsstaten och med beaktande av den strategi som avses i punkt 1 och den finansiering som medlemsstaterna bidrar med enligt punkt 2, ska infrastrukturförvaltaren anta en verksamhetsplan, inklusive investerings- och finansieringsprogram. Planen ska utformas så att den säkerställer en optimal och effektiv användning och utveckling av infrastrukturen, liksom ett optimalt och effektivt tillhandahållande av infrastruktur, samtidigt som ekonomisk balans säkerställs och medel tillhan-

dahålls som gör det möjligt att uppnå dessa mål. Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att kända sökande och, på deras egen begäran, också potentiella sökande får tillgång till den relevanta informationen och ges möjlighet att ge sina synpunkter när det gäller innehållet i verksamhetsplanen i fråga om villkoren för tillträde och användning, samt arten, tillhandahållandet och utvecklingen av infrastrukturen innan planen fastställs av infrastrukturförvaltaren.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att en infrastrukturförvaltarens resultaträkningar är balanserade under normala verksamhetsförhållanden och över en rimlig period av högst fem år, så att inkomsterna från infrastrukturavgifter, överskott från annan affärsverksamhet, inkomster utan återbetalningskrav från privata källor och statlig finansiering, inbegripet förskottsbetalningar från staten i förekommande fall, åtminstone täcker utgifterna för infrastrukturen.

Utan att det påverkar ett eventuellt långsiktigt mål enligt vilket användarna ska täcka infrastrukturkostnaderna för alla transportslag på grundval av en intermodal rättvis och icke-diskriminerande konkurrens mellan transportslagen, 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 31 och 32.

Artikel 9

Öppenhet i fråga om skuldlättnader

1. Utan att det påverkar tillämpningen av unionens regler om statligt stöd ska medlemsstaterna i enlighet med artiklarna 93, 107 och 108 i EUF-fördraget använda lämpliga medel för att hjälpa till att minska skulderna hos offentligt ägda eller styrda järnvägsföretag till en nivå som inte förhindrar en sund finansiell förvaltning och som förbättrar deras finansiella situation.

2. För de ändamål som avses i punkt 1 får medlemsstaterna kräva att en särskild återbetalningsenhet upprättas inom räkenskapsavdelningarna i sådana järnvägsföretag.

Enhetens balansräkning får belastas med alla de lån som upp tagits av järnvägsföretaget både för att finansiera investeringar och för att täcka driftskostnader som uppstått till följd av järnvägstransporter eller genom förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen, tills lånen är avvecklade. Skulder som härrör från dotterföretags verksamhet får inte medräknas.

3. Punkterna 1 och 2 gäller endast för skulder, eller räntor på dessa, som de offentligt ägda eller styrda järnvägsföretagen har ådragit sig senast vid tidpunkten för öppnandet av marknaden för alla eller en del av järnvägstransporttjänsterna i den berörda medlemsstaten och i alla händelser senast den 15 mars 2001 eller dagen för anslutningen till unionen för de medlemsstater som anslöt sig till unionen efter det datumet.

AVSNITT 4

Tillträde till järnvägsinfrastruktur och järnvägstjänster

Artikel 10

Villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur

1. Järnvägsföretag ska på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor beviljas rätt till tillträde till järnvägsinfrastrukturen i alla medlemsstater i syfte att utföra alla sorters godstransport-tjänster. Denna rätt ska inbegripa tillträde till infrastruktur som förbinder kusthamnar och inlandshamnar och andra anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II, och till infrastruktur som betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund

2. Järnvägsföretag ska beviljas rätt till tillträde till järnvägsinfrastrukturen i samtliga medlemsstater för att bedriva internationell persontrafik. Vid internationell persontrafik ska järnvägsföretagen ha rätt att ta upp passagerare vid varje station utmed den internationella sträckan och att lämna av dem vid en annan, inbegripet stationer som ligger i samma medlemsstat. Denna rätt ska inbegripa tillträde till infrastruktur som förbinder de anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II.

3. Efter begäran från relevanta behöriga myndigheter eller berörda järnvägsföretag ska det eller de relevanta regleringsorgan som avses i artikel 55 fastställa huruvida det huvudsakliga syftet med trafiken är att befordra passagerare mellan stationer i olika medlemsstater.

4. På grundval av erfarenheter hos regleringsmyndigheter, behöriga myndigheter och järnvägsföretag och på grundval av erfarenheterna från verksamheten inom det nätverk som avses i artikel 57.1 ska kommissionen senast den 16 december 2016 anta åtgärder för att närmare specificera förfarandet och kriterierna för tillämpningen av punkt 3 i den här artikeln. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

Artikel 11

Begränsning av tillträdesrätten och av rätten att ta upp och lämna av passagerare

1. Medlemsstaterna får begränsa tillträdesrätten enligt artikel 10 för trafik mellan en avgångsort och en destination vilka omfattas av ett eller flera avtal om allmän trafik som är förenliga med unionsrätten. En sådan begränsning får dock inte leda till en inskränkning av rätten att ta upp passagerare vid någon station utmed en internationell sträcka och att lämna av dem vid en annan, inbegripet stationer som ligger i samma medlemsstat, såvida inte utövdandet av denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik.

2. Huruvida den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik skulle äventyras ska avgöras av det eller de berörda regleringsorgan som avses i artikel 55 på grundval av en ob-

jektiv ekonomisk analys och i förväg fastställda kriterier på begäran av

- a) den eller de behöriga myndigheter som tilldelade avtalet om allmän trafik,
- b) varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt denna artikel,
- c) infrastrukturförvaltaren,
- d) det järnvägsföretag som utför avtalet om allmän trafik.

De behöriga myndigheterna och de järnvägsföretag som tillhandahåller de allmänna tjänsterna ska förse det eller de berörda regleringsorganen med de uppgifter som rimligen krävs för att fatta ett beslut. Regleringsorganet ska beakta de uppgifter dessa parter har tillhandahållit, vid behov begära ytterligare information från samt inleda samråd med samtliga berörda parter inom en månad efter att ha mottagit begäran. Regleringsorganet ska samråda med samtliga berörda parter, och meddela de berörda parterna sitt motiverade beslut inom en i förväg fastställd, rimlig tid och under alla omständigheter senast sex veckor efter att ha mottagit alla relevanta uppgifter.

3. Regleringsorganet ska motivera sitt beslut och ange inom vilken tidsperiod och på vilka villkor en omprövning av beslutet får begäras av

- a) den eller de berörda behöriga myndigheterna,
- b) infrastrukturförvaltaren,
- c) det järnvägsföretag som genomför avtalet om allmän trafik, eller
- d) det järnvägsföretag som söker tillträde.

4. På grundval av de erfarenheter som regleringsmyndigheter, behöriga myndigheter och järnvägsföretag gör och på grundval av erfarenheterna från verksamheten inom det nätverk som avses i artikel 57.1 ska kommissionen senast den 16 december 2016 anta åtgärder för att närmare specificera förfarandet och kriterierna för tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 i den här artikeln. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

5. Medlemsstaterna får också begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare vid stationer inom samma medlemsstat längs en sträcka med internationell persontrafik, där en exklusiv rätt att befordra passagerare mellan dessa stationer har beviljats enligt ett koncessionsavtal som tilldelats före den 4 december 2007 genom ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande och i överensstämmelse med tillämpliga principer i unionsrätten. Denna begränsning får gälla under avtalets ursprungliga giltighetstid eller i 15 år, beroende på vilket som är kortast.

6. Medlemsstaterna ska se till att de beslut som avses i punkterna 1, 2, 3 och 5 kan bli föremål för rättslig prövning.

Artikel 12

Uttag av avgift av järnvägsföretag som bedriver persontrafik

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 11.2 får medlemsstaterna, på de villkor som fastställs i denna artikel, tillåta den myndighet som ansvarar för persontrafik på järnväg att ta ut en avgift av de järnvägsföretag som bedriver persontrafik för trafikering av linjer som omfattas av denna myndighets behörighet och som utförs mellan två stationer i denna medlemsstat.

I detta fall ska de järnvägsföretag som bedriver inrikes eller internationell persontrafik på järnväg omfattas av samma avgift för trafikering av linjer som omfattas av denna myndighets behörighet.

2. Avgiften är avsedd att kompensera denna myndighet för skyldigheten att tillhandahålla allmänna tjänster som fastställs i avtal om allmän trafik vilka tilldelats i enlighet med unionsrätten. De intäkter som en sådan avgift inbringar och som betalas i ersättning får inte överstiga vad som är nödvändigt för att helt eller delvis täcka kostnaden i samband med den aktuella skyldigheten att tillhandahålla allmänna tjänster, med beaktande av relevanta intäkter och en rimlig vinst för att fullgöra dessa skyldigheter.

3. Uttaget av avgiften ska vara förenligt med unionsrätten och i synnerhet iakttä principerna om rättvisa, öppenhet, icke-diskriminering och proportionalitet, särskilt vad gäller förhållandet mellan tjänstens genomsnittliga pris för passageraren och avgiftsnivån. De totala avgifter som tagits ut enligt denna punkt får inte äventyra den ekonomiska bärkraften för den persontrafik på järnväg som de tas ut på.

4. De berörda myndigheterna ska spara de uppgifter som är nödvändiga för att säkerställa att avgifternas ursprung och användningen av dem kan spåras. Medlemsstaterna ska tillhandahålla kommissionen dessa uppgifter.

5. På grundval av erfarenheterna från regleringsorgan, behöriga myndigheter och järnvägsföretag och på grundval av verksamheten i det nätverk som avses i artikel 57.1 ska kommissionen anta åtgärder för att närmare ange villkoren för förfaranden och kriterier som ska gälla för tillämpningen av denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

Artikel 13

Villkor för tillträde till tjänster

1. Infrastrukturförvaltare ska på ett icke-diskriminerande sätt tillhandahålla alla järnvägsföretag det minimipaket av tillträdes-tjänster som anges i punkt 1 i bilaga II.

2. Tjänsteleverantörer ska på ett icke-diskriminerande sätt tillhandahålla samtliga järnvägsföretag tillträde, inbegripet tillträde till järnvägsspår, till de anläggningar som avses i punkt 2 i bilaga II och till de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar.

3. För att garantera full öppenhet och icke-diskriminerande tillträde till de anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 a, b, c, d, g och i i bilaga II och tillhandahållande av tjänster i dessa anläggningar när tjänsteleverantören för en sådan anläggning för tjänster står under direkt eller indirekt kontroll av ett organ eller företag som också är aktivt och har en dominerande ställning på de nationella marknader för järnvägstransporttjänster för vilka anläggningen används, ska tjänsteleverantörerna för dessa anläggningar för tjänster vara organiserade på ett sådant sätt att de i organisatoriskt avseende samt i fråga om beslutsfattande är oberoende i förhållande till detta organ eller företag. Detta oberoende ska inte innebära att en separat juridisk enhet för anläggningar för tjänster måste inrättas och får uppfyllas genom inrättandet av separata avdelningar inom en enda juridisk enhet.

För alla anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II ska tjänsteleverantören och detta organ eller företag ha separata räkenskaper, inbegripet separata balansräkningar och resultaträkningar.

Om verksamheten vid anläggningen för tjänster bedrivs av en infrastrukturförvaltare eller om tjänsteleverantören står under direkt eller indirekt kontroll av en infrastrukturförvaltare ska uppfyllandet av dessa krav anses ha blivit visat genom att bestämmelserna i artikel 7 uppfylls.

4. Järnvägsföretags begäran om tillträde till och tillhandahållande av tjänster inom den anläggning för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II ska besvaras inom en rimlig tidsfrist som ska fastställas av det nationella regleringsorgan som avses i artikel 55. En sådan begäran får avslås endast om det finns praktiskt möjliga alternativ som gör det möjligt för dem att bedriva den berörda gods- eller persontrafiken på samma linjer under ekonomiskt godtagbara förhållanden. Detta innebär inte att tjänsteleverantörer måste investera i resurser eller faciliteter för att tillgodose alla ansökningar från järnvägsföretagens sida.

Om järnvägsföretags begäran gäller tillträde till eller tillhandahållande av tjänster inom en anläggning för tjänster som förvaltas av en tjänsteleverantör som avses i punkt 3, ska tjänsteleverantören skriftligen motivera beslutet att avslå begäran och visa att det finns praktiskt möjliga alternativ i andra anläggningar.

5. Om intressekonflikter uppstår ska en tjänsteleverantör för en anläggning för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II sträva efter att tillmötesgå alla önskemål så långt det är möjligt. Om inget praktiskt möjligt alternativ är tillgängligt och det samtidigt inte är möjligt att tillgodose alla ansökningar om kapacitet för den berörda anläggningen på grundval av påvisade behov, får sökanden rikta ett klagomål till det regleringsorgan som avses i artikel 55, som ska behandla ärendet och som vid behov ska se till att en lämplig del av kapaciteten tilldelas denna sökande.

6. Om en anläggning för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II inte har varit i bruk under minst två på varandra följande år och järnvägsföretag för tjänsteleverantören har uttryckt sitt intresse för tillträde till denna anläggning för tjänster på grundval av påvisade behov, ska dess ägare offentliggöra att driften av anläggningen helt eller delvis kan leasas eller hyras som anläggning för järnvägstjänster, om inte tjänsteleverantören för denna anläggning för tjänster visar att en pågående omlägningsprocess hindrar att den används av något järnvägsföretag.

7. Om tjänsteleverantören tillhandahåller några av de tjänster som avses i punkt 3 i bilaga II ska dessa på begäran tillhandahållas alla järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande sätt.

8. Järnvägsföretag får, som extra tjänster, begära ytterligare tjänster som avses i punkt 4 i bilaga II, från infrastrukturförvaltaren eller från andra tjänsteleverantörer. Tjänsteleverantören är inte skyldig att tillhandahålla dessa tjänster. Om tjänsteleverantören beslutar att erbjuda några av dessa tjänster till andra, ska han på begäran tillhandahålla dem till järnvägsföretagen på ett icke-diskriminerande sätt.

9. På grundval av regleringsorganens och tjänsteleverantörernas erfarenheter och på grundval av verksamheten inom det nätverk som avses i artikel 57.1 får kommissionen anta åtgärder för att närmare specificera förfarandena och kriterierna för tillträde till de tjänster som tillhandahålls i de anläggningar för tjänster som avses i punkterna 2–4 i bilaga II. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

2. Medlemsstaterna ska anmäla till kommissionen varje gränsöverskridande överenskommelse senast den 16 juni 2013 när det gäller överenskommelser som ingåtts före detta datum och innan de ingås när det gäller nya eller reviderade överenskommelser mellan medlemsstater. Kommissionen ska avgöra om sådana överenskommelser överensstämmer med unionsrätten inom nio månader efter anmälan när det gäller överenskommelser som ingåtts före den 15 december 2012 och inom fyra månader efter anmälan när det gäller nya eller reviderade överenskommelser mellan medlemsstater. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2.

3. Utan att det påverkar behörighetsfördelningen mellan unionen och medlemsstaterna, i enlighet med unionsrätten, ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om sin avsikt att inleda förhandlingar om, och att ingå, nya eller reviderade gränsöverskridande överenskommelser mellan medlemsstater och tredjeländer.

4. Om kommissionen inom två månader efter mottagandet av anmälan från en medlemsstat om avsikten att inleda de förhandlingar som avses i punkt 2 konstaterar att förhandlingarna hotar att undergräva målen för unionens pågående förhandlingar med de berörda tredjeländerna och/eller leda till en överenskommelse som är oförenlig med unionsrätten ska den underrätta medlemsstaten om detta.

Medlemsstaterna ska fortlöpande underrätta kommissionen om sådana förhandlingar och, när så är lämpligt, bjuda in kommissionen att delta som observatör.

5. Medlemsstaterna ska vara bemyndigade att tillfälligt tillämpa och/eller ingå nya eller reviderade gränsöverskridande överenskommelser med tredjeländer, förutsatt att de är förenliga med unionsrätten och inte är till skada för ändamålet och syftet med unionens transportpolitik. Kommissionen ska anta sådana beslut om bemyndigande. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2.

AVSNITT 5

Gränsöverskridande överenskommelser

Artikel 14

Allmänna principer för gränsöverskridande överenskommelser

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att bestämmelserna i gränsöverskridande överenskommelser inte diskriminerar mellan järnvägsföretag eller begränsar järnvägsföretags frihet att bedriva gränsöverskridande trafik.

AVSNITT 6

Kommissionens övervakningsuppgifter

Artikel 15

Marknadsövervakningens omfattning

1. Kommissionen ska vidta de åtgärder som krävs för att övervaka de tekniska och ekonomiska förutsättningarna och följa marknadsutvecklingen för unionens järnvägstransporter.

2. I detta sammanhang ska kommissionen till sitt arbete nära knyta företrädare för medlemsstaterna, inklusive företrädare för de regleringsorgan som avses i artikel 55, och företrädare för de berörda sektorerna, inklusive, när så är lämpligt, järnvägssektorns arbetsmarknadsparter, användarna och företrädare för lokala och regionala myndigheter, för att dessa bättre ska kunna övervaka utvecklingen inom järnvägssektorn och på marknaden, utvärdera effekten av de antagna åtgärderna och analysera konsekvenserna av kommissionens planerade åtgärder. Kommissionen ska, där så är lämpligt, också involvera Europeiska järnvägsbyrån, i enlighet med dess uppgifter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen) ⁽¹⁾.

3. Kommissionen ska övervaka användningen av järnvägsnäten och utvecklingen av ramvillkor för järnvägssektorn, särskilt fastställande och uttag av infrastrukturavgifter, tilldelning av kapacitet, investeringar i järnvägsinfrastruktur, utvecklingen i fråga om järnvägstransporttjänsters priser och kvalitet, järnvägstransporttjänster som omfattas av avtal om allmän trafik, tillståndsgivning, graden av marknadsöppning och harmonisering mellan medlemsstaterna samt utvecklingen av anställningsförhållandena och de sociala villkoren inom järnvägssektorn. Denna övervakning ska inte påverka liknande verksamhet i medlemsstaterna och arbetsmarknadsparternas roller.

4. Kommissionen ska en gång vartannat år rapportera till Europaparlamentet och rådet om

- a) utvecklingen av den inre marknaden för järnvägstrafik och tjänster som ska tillhandahållas järnvägsföretag, i enlighet med bilaga II,
- b) de grundförutsättningar som avses i punkt 3, däribland för kollektivtrafik på järnväg,
- c) läget för unionens järnvägsnät,
- d) utnyttjandet av tillträdesrätt,
- e) hinder för en effektivare järnvägstrafik,
- f) begränsningar i infrastrukturen,
- g) behovet av lagstiftning.

5. För kommissionens marknadsövervakning ska medlemsstaterna, på årlig basis och med respekt för arbetsmarknadsparternas roller, tillhandahålla kommissionen nödvändig information om användningen av järnvägsnäten och utvecklingen av ramvillkor för järnvägssektorn.

6. Kommissionen får anta åtgärder för att säkerställa enhetligheten i rapporteringskyldigheterna för medlemsstaterna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

(¹) EUT L 164, 30.4.2004, s. 1.

KAPITEL III

TILLSTÅND FÖR JÄRNVÄGSFÖRETAG

AVSNITT 1

Tillståndsmyndighet

Artikel 16

Tillståndsmyndighet

Varje medlemsstat ska utse en tillståndsmyndighet som ska svara för utfärdande av tillstånd och för att de åligganden som följer av detta kapitel uppfylls.

Tillståndsmyndigheten ska inte själv tillhandahålla järnvägstransporttjänster och ska vara oberoende i förhållande till företag och enheter som tillhandahåller sådana tjänster.

AVSNITT 2

Villkor för erhållande av tillstånd

Artikel 17

Allmänna krav

1. Ett företag ska vara berättigat att ansöka om tillstånd i den medlemsstat där det är etablerat.

2. Medlemsstaterna ska inte utfärda tillstånd eller förlänga dessas giltighet om kraven enligt detta kapitel inte är uppfyllda.

3. Ett företag som uppfyller de krav som anges i detta kapitel har rätt att få tillstånd.

4. Inget företag ska tillåtas tillhandahålla järnvägstransporttjänster som omfattas av tillämpningsområdet för detta kapitel såvida det inte har beviljats ett lämpligt tillstånd för ifrågavarande slag av tjänster.

Ett sådant tillstånd ska emellertid inte i sig berättiga innehavaren till tillträde till järnvägsinfrastrukturen.

5. Kommissionen ska anta åtgärder för att närmare specificera användningen av en gemensam mall för tillstånd och, om så behövs för att säkerställa en sund och effektiv konkurrens på marknaderna för järnvägstransport, närmare specificera förfarandet för tillämpningen av denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

Artikel 18

Villkor för erhållande av ett tillstånd

Ett företag som ansöker om tillstånd ska innan dess verksamhet påbörjas vara tvunget att visa för den berörda medlemsstatens tillståndsmyndigheter att det vid varje tidpunkt kommer att kunna uppfylla de krav med avseende på gott anseende, ekonomisk förmåga, yrkesmässig kompetens och täckning för civilrättsligt ansvar som räknas upp i artiklarna 19–22.

För dessa syften ska varje företag som ansöker om tillstånd tillhandahålla all relevant information.

Artikel 19

Krav avseende gott anseende

Medlemsstaterna ska definiera villkoren för att kraven på gott anseende ska anses vara uppfyllda för att säkerställa att det företag som ansöker om tillstånd eller de personer som ansvarar för dess skötsel

- inte har dömts för allvarliga brott, inklusive brott på det ekonomiska området,
- inte har försatts i konkurs,
- inte har dömts för allvarliga överträdelser av särskild lagstiftning som är tillämplig på transporter,
- inte har dömts för allvarlig eller upprepad underlåtenhet att uppfylla skyldigheter enligt social- eller arbetsrättslig lagstiftning, inklusive skyldigheter enligt arbetsmiljölagstiftning, eller skyldigheter enligt tullagstiftning när det gäller ett företag som önskar bedriva gränsöverskridande godstransporter som ska genomgå tullförfaranden.

Artikel 20

Krav avseende ekonomisk förmåga

1. Kraven på ekonomisk förmåga är uppfyllda om ett företag som ansöker om tillstånd kan visa att det är i stånd att uppfylla sina faktiska och eventuella skyldigheter, som bedömts föreligga på grundval av realistiska antaganden, för en period på tolv månader.
2. Tillståndsmyndigheten ska kontrollera den ekonomiska förmågan särskilt med hjälp av ett järnvägsföretags årsredovisning eller, när det gäller företag som ansöker om tillstånd men inte kan förete årsredovisningar, med hjälp av årets balansräkning. Varje företag som ansöker om tillstånd ska lämna åtminstone den information som anges i bilaga III.
3. Tillståndsmyndigheten ska inte anse att ett företag som ansöker om tillstånd uppfyller kraven på ekonomisk förmåga om det som en följd av sin verksamhet har betydande skulder för skatter och sociala avgifter.
4. Tillståndsmyndigheten får begära att en revisionsberättelse och lämpliga handlingar som upprättats av en bank, sparbank, räkenskapsförare eller auktoriserad revisor överlämnas. Dessa handlingar ska innehålla de uppgifter som anges i bilaga III.
5. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 när det gäller vissa ändringar i bilaga III. Bilaga III får således ändras för att specificera eller komplettera den information som ska lämnas av företag som ansöker om tillstånd mot bakgrund av de erfarenheter som tillståndsmyndigheten vunnit eller utvecklingen på järnvägsmarknaden.

Artikel 21

Krav på yrkesmässig kompetens

Kraven på yrkesmässig kompetens är uppfyllda då det företag som ansöker om tillstånd kan visa att det förfogar eller kommer att förfoga över en ledningsorganisation som har den kunskap eller erfarenhet som är nödvändig för att utöva en säker och pålitlig operativ kontroll och tillsyn över den typ av verksamhet som specificeras i tillståndet.

Artikel 22

Krav avseende täckande av civilrättsligt ansvar

Utän att det påverkar tillämpningen av unionens regler om statligt stöd och i enlighet med artiklarna 93, 107 och 108 i EUF-fördraget, ska ett järnvägsföretag vara tillräckligt försäkrat eller ha tillräckliga garantier på marknadsvillkor för att enligt nationell och internationell lagstiftning täcka sin ansvarsskyldighet i händelse av olyckor, särskilt avseende passagerare, bagage, gods, post och tredje part. Utan hinder av denna skyldighet får hänsyn tas till särdragen hos och riskprofilen för olika typer av tjänster, särskilt järnvägsverksamhet som bedrivs för kulturella ändamål eller museiändamål.

AVSNITT 3

Tillståndets giltighet

Artikel 23

Rumslig och tidsmässig giltighet

1. Ett tillstånd ska vara giltigt inom hela unionens territorium.
2. Ett tillstånd ska vara giltigt så länge som järnvägsföretaget uppfyller de skyldigheter som anges i detta kapitel. Tillståndsmyndigheten får emellertid föreskriva regelbunden omprövning. I så fall ska omprövningen genomföras minst vart femte år.
3. Särskilda bestämmelser som reglerar ett tillstånds tillfälliga indragning eller återkallelse får införlivas i tillståndet.

Artikel 24

Tillfälligt tillstånd, godkännande, tillfällig indragning och återkallelse

1. I fall då det föreligger allvarliga tvivel med avseende på huruvida ett järnvägsföretag som tillståndsmyndigheten har beviljat tillstånd efterlever kraven i detta kapitel, särskilt kraven i artikel 18, får tillståndsmyndigheten vid varje tidpunkt kontrollera huruvida järnvägsföretaget verkligen efterlever dessa krav.

I fall då en tillståndsmyndighet är förvissad om att ett järnvägsföretag inte längre kan uppfylla kraven ska den tills vidare dra in eller återkalla tillståndet.

2. När en tillståndsmyndighet i en medlemsstat konstaterar att det föreligger allvarliga tvivel med avseende på efterlevnaden av kraven i detta kapitel från ett sådant järnvägsföretags sida, till vilket tillstånd har utfärdats av en annan medlemsstats tillståndsmyndighet, ska den utan dröjsmål underrätta den senare myndigheten.

3. Utan hinder av punkt 1, när ett tillstånd tillfälligt dragits in eller återkallats på grund av bristande efterlevnad av kravet på ekonomisk förmåga, får tillståndsmyndigheten bevilja ett tillfälligt tillstånd medan järnvägsföretaget omorganiseras, förutsatt att säkerheten inte äventyras. Ett tillfälligt tillstånd får emellertid inte vara giltigt längre än sex månader från den dag det beviljades.

4. Om ett järnvägsföretag har avbrutit verksamheten under sex månader eller inte har påbörjat verksamheten inom sex månader efter det att tillståndet meddelades får tillståndsmyndigheten besluta att en ny ansökan om tillstånd ska ges in eller att tillståndet tillfälligt ska dras in.

Vad gäller påbörjandet av verksamhet får järnvägsföretaget begära att en längre tidsfrist fastställs med beaktande av den speciella arten av de tjänster som tillhandahålls.

5. I händelse av en förändring som påverkar ett järnvägsföretags rättsliga ställning, särskilt i händelse av en sammanslagning eller ett övertagande, får tillståndsmyndigheten besluta att en ny ansökan om tillstånd ska ges in. Järnvägsföretaget i fråga får fortsätta med verksamheten såvida inte tillståndsmyndigheten beslutar att säkerheten är i fara. I sådana fall ska skälen för ett sådant beslut anges.

6. I fall där ett järnvägsföretag avser att ändra eller utvidga sina verksamheter i betydande omfattning ska dess tillstånd återinges till tillståndsmyndigheten för omprövning.

7. Tillståndsmyndigheten får inte tillåta ett järnvägsföretag mot vilket ett konkursförfarande eller liknande förfarande har inletts att behålla sitt tillstånd om myndigheten är övertygad om att det inte föreligger några realistiska möjligheter att åstadkomma en tillfredsställande finansiell omstrukturering inom rimlig tid.

8. Om en tillståndsmyndighet utfärdar, tillfälligt drar in, återkallar eller ändrar ett tillstånd ska den omedelbart informera Europeiska järnvägsbyrån om detta. Europeiska järnvägsbyrån ska omedelbart informera tillståndsmyndigheterna i de andra medlemsstaterna.

Artikel 25

Förfarande för meddelande av tillstånd

1. Förfarandena för meddelande av tillstånd ska offentliggöras av den berörda medlemsstaten, som ska informera kommissionen om detta.

2. Tillståndsmyndigheten ska besluta över en ansökan så snart som möjligt, men inte senare än tre månader efter det att all relevant information, i synnerhet de upplysningar som avses i bilaga III, har ingetts. Tillståndsmyndigheten ska beakta all tillgänglig information. Beslutet ska utan dröjsmål meddelas till det företag som har ansökt om tillstånd. Ett avslag ska ange de skäl som det grundar sig på.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att tillståndsmyndighetens beslut kan göras till föremål för domstolsprövning.

KAPITEL IV

UTTAG AV AVGIFTER FÖR UTNYTTJANDE AV JÄRNVÄGS-INFRASTRUKTUR OCH TILDELNING AV JÄRNVÄGSINFRASTRUKTURKAPACITET

AVSNITT 1

Allmänna principer

Artikel 26

Effektivt utnyttjande av infrastrukturkapacitet

Medlemsstaterna ska säkerställa att avgiftssystemen och systemen för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet är förenliga med principerna i detta direktiv, och att infrastrukturförvaltare således ges möjlighet att marknadsföra den tillgängliga infrastrukturkapaciteten och använda den så effektivt som möjligt.

Artikel 27

Beskrivning av järnvägsnätet

1. Infrastrukturförvaltaren ska efter samråd med de berörda parterna upprätta och offentliggöra en beskrivning av järnvägsnätet som ska kunna erhållas mot en avgift som inte får överstiga kostnaden för offentliggörandet av beskrivningen. Beskrivningen av järnvägsnätet ska offentliggöras på minst två av unionens officiella språk. Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet ska göras tillgängligt gratis i elektroniskt format på infrastrukturförvaltarens webbplats och tillgängligt via en gemensam webbplats. Den webbplatsen ska upprättas av infrastrukturförvaltare inom ramen för deras samarbete i enlighet med artiklarna 37 och 40.

2. Beskrivningen av järnvägsnätet ska ange vilken art av infrastruktur som är tillgänglig för järnvägsföretag, och den ska innehålla information om de villkor som gäller för att få tillträde till den berörda järnvägsinfrastrukturen. Beskrivningen av järnvägsnätet ska även innehålla information om de villkor som gäller för att få tillträde till de anläggningar för tjänster som är knutna till infrastrukturförvaltarens järnvägsnät och tillhandahållande av tjänster i dessa anläggningar eller ange en webbplats där sådan information görs tillgänglig gratis i elektroniskt format. Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet fastställs i bilaga IV.

3. Beskrivningen av järnvägsnätet ska uppdateras regelbundet och ändras vid behov.

4. Beskrivningen av järnvägsnätet ska offentliggöras senast fyra månader innan tidsfristen för ansökan om infrastrukturkapacitet löper ut.

Artikel 28

Överenskommelser mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare

Järnvägsföretag som utför järnvägstransporter ska i enlighet med offentligrättsliga eller civilrättsliga bestämmelser ingå nödvändiga överenskommelser med den berörda järnvägsinfrastrukturens infrastrukturförvaltare. De villkor som reglerar sådana överenskommelser ska vara icke-diskriminerande och medge insyn, i enlighet med detta direktiv.

AVSNITT 2

Infrastrukturavgifter och avgifter för tjänster

Artikel 29

Fastställande och uppbörd av avgifter

1. Medlemsstaterna ska fastställa ett ramverk för fastställande och uttag av avgifter med beaktande av det förvaltningsmässiga oberoende som anges i artikel 4.

Med beaktande av detta villkor ska medlemsstaterna även fastställa särskilda regler för fastställande och uttag av avgifter eller delegera sådan behörighet till infrastrukturförvaltaren.

Medlemsstaterna ska säkerställa att beskrivningen av järnvägsnätet omfattar ramverket och reglerna för fastställande och uttag av avgifter eller hänvisas till en webbplats där detta ramverk och dessa regler offentliggörs.

Infrastrukturförvaltaren ska fastställa och uppbära avgiften för utnyttjande av infrastruktur i enlighet med de fastställda ramarna och reglerna för fastställande och uttag av avgifter.

Utan att det påverkar det förvaltningsmässiga oberoende som anges i artikel 4, och förutsatt att det rör sig om en rättighet som direkt och grundlagsenligt har tilldelats före den 15 december 2010, får det nationella parlamentet granska och vid behov se över nivån på de avgifter som infrastrukturförvaltaren har fastställt. Vid en sådan eventuell översyn ska man se till att avgifterna är förenliga med detta direktiv liksom med ramverket och reglerna för fastställande och uttag av avgifter.

2. Med undantag för de speciella arrangemang som avses i artikel 32.3 ska infrastrukturförvaltarna säkerställa att det avgiftssystem som används är baserat på samma principer över hela deras järnvägsnät.

3. Infrastrukturförvaltarna ska 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 fastställs i beskrivningen av järnvägsnätet.

4. Infrastrukturförvaltarna ska respektera den konfidentiella naturen hos företagsinformation som sökande tillhandahållit.

Artikel 30

Infrastrukturkostnader och redovisning

1. Infrastrukturförvaltarna ska 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 tillrädesavgifter.

2. Utan att det påverkar medlemsstaternas behörighet när det gäller planering och finansiering av järnvägsinfrastruktur och i tillämpliga fall principen om budgetens ettårighet ska medlems-

staterna säkerställa att en avtalsöverenskommelse, som uppfyller de grundläggande principer och parametrar som anges i bilaga V, ingås mellan den behöriga myndigheten och infrastrukturförvaltaren för en period på minst fem år.

Medlemsstaterna ska säkerställa att avtalsöverenskommelser som är i kraft den 15 december 2012 ändras, om så behövs, för att anpassas till detta direktiv när de förnyas, dock senast den 16 juni 2015.

3. Medlemsstaterna ska genomföra de incitament som avses i punkt 1 genom den avtalsöverenskommelse som avses i punkt 2 eller genom regleringsåtgärder eller genom en kombination av incitament för att minska kostnaderna i avtalsöverenskommelsen och avgiftsnivån genom regleringsåtgärder.

4. Om medlemsstaterna beslutar att genomföra de incitament som avses i punkt 1 genom regleringsåtgärder ska detta bygga på en analys av de kostnadsminskningar som går att uppnå. Detta ska inte påverka regleringsorganets befogenheter att se över de avgifter som avses i artikel 56.

5. Villkoren i den avtalsöverenskommelse som avses i punkt 2 och de betalningsvillkor som överenskommit för att tillhandahålla finansiering till infrastrukturförvaltaren ska avtalas i förväg och gälla hela kontraktstiden.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att de sökande och, på deras begäran, potentiella sökande informeras av den behöriga myndigheten och infrastrukturförvaltaren och att de ges möjlighet att lämna synpunkter på innehållet i avtalsöverenskommelsen innan det undertecknas. Avtalsöverenskommelsen ska offentliggöras inom en månad efter det att den har ingåtts.

Infrastrukturförvaltaren ska sörja för att bestämmelserna i avtalsöverenskommelsen är förenliga med bestämmelserna i avtalsöverenskommelsen och verksamhetsplanen.

7. Infrastrukturförvaltare ska upprätta och föra ett register över de tillgångar de är ansvariga att förvalta, vilket ska användas för att bedöma vilken finansiering som krävs för att reparera eller ersätta dessa. Detta ska åtföljas av närmare uppgifter om kostnader för förnyelse och uppgradering av infrastrukturen.

8. Infrastrukturförvaltare ska fastställa en metod för hur kostnader ska fördelas mellan de olika tjänstekategorier som järnvägsföretag erbjuds. Medlemsstaterna får kräva godkännande i förväg. Metoden ska uppdateras med jämna mellanrum på grundval av bästa internationella praxis.

Artikel 31

Principer för fastställande och uttag av avgifter

1. Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och av anläggningar för tjänster ska betalas till infrastrukturförvaltaren respektive tjänsteleverantören och användas för att finansiera deras verksamheter.

2. Medlemsstaterna ska kräva att infrastrukturförvaltaren och tjänsteleverantören tillhandahåller regleringsorganet all nödvändig information om de avgifter som tas ut för att göra det möjligt för regleringsorganet att utföra sina uppgifter enligt artikel 56. Infrastrukturförvaltaren och tjänsteleverantören måste i detta avseende kunna visa för järnvägsföretagen att de avgifter för infrastrukturen och för tjänster som järnvägsföretaget verkligen faktureras enligt artiklarna 30–37 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 i denna artikel eller artikel 32 ska avgiften för minimipaketet och tillträde till infrastruktur som förbinder anläggningar för tjänster fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.

Före den 16 juni 2015 ska kommissionen anta åtgärder om fastställande av förfarandena för beräkning av den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

Infrastrukturförvaltaren får besluta att gradvis anpassa sig till dessa förfaranden under en period av högst fyra år efter dessa genomförandeacters ikraftträdande.

4. En extra avgift får inbegripas i de infrastrukturavgifter som avses i punkt 3 för att visa att det föreligger en brist på kapacitet i fråga om identifierbara delar av infrastrukturen under perioder av överbelastning.

5. De infrastrukturavgifter som avses i punkt 3 får ändras för att ta hänsyn till kostnaden för miljöpåverkan som driften av tåg förorsakar. Varje sådan ändring ska differentieras i enlighet med påverkans omfattning.

På grundval av de erfarenheter som infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, regleringsorgan och behöriga myndigheter har gjort, och med beaktande av befintliga system för bullerdifferentiering, ska kommissionen anta genomförandeåtgärder om fastställande av de förfaranden som ska följas vid tillämpningen av avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter inbegripet den tidsperiod under vilken det ska gälla och som möjliggör att infrastrukturavgifterna kan differentieras för att vid behov beakta känsligheten i det område som påverkas av buller, särskilt när det gäller storleken på den befolkning som påverkas samt den sammansättning som har konsekvenser för bullernivån. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3. De får inte leda till snedvriddning av konkurrensen mellan järnvägsföretag eller påverka järnvägssektorns konkurrenskraft som helhet.

Alla ändringar som görs av infrastrukturavgifter för att ta hänsyn till kostnaden för bullereffekter ska stödja att vagnar i efterhand utrustas med den mest ekonomiskt genomförbara bromsteknik för låga bullernivåer som är tillgänglig.

Uttag av miljökostnader som resulterar i en ökning av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren får ske endast under för-

utsättning att sådana uttag tillämpas på godstransport på väg i enlighet med unionsrätten.

Om uttag av miljökostnader leder till extra intäkter ska medlemsstaterna besluta hur dessa intäkter ska användas.

Medlemsstaterna ska se till att erforderliga uppgifter sparas och att miljöavgifternas ursprung och tillämpningen av dem kan spåras. Medlemsstaterna ska på begäran tillhandahålla kommissionen dessa uppgifter.

6. För att undvika oönskade oproportionella 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 ska dock stå i proportion till de kostnader som kan hänföras till tjänsterna.

7. Den avgift som tas ut för det tillträde till järnvägsspår inom anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II och tillhandahållandet av tjänster i dessa anläggningar får inte överstiga kostnaden för tillhandahållandet av tjänsten, plus en rimlig vinst.

8. Om de tjänster som i punkterna 3 och 4 i bilaga II anges som tilläggstjänster eller extra tjänster endast tillhandahålls av en leverantör får den avgift som tas ut för denna tjänst inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten, plus en rimlig vinst.

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

10. Tjänsteleverantören vid anläggningen för tillhandahållande av de tjänster som anges i punkterna 2, 3 och 4 i bilaga II ska förse infrastrukturförvaltaren med den information om avgifter som ska inkluderas i beskrivningen av järnvägsnätet eller ange en webbplats där sådan information görs tillgänglig gratis i elektroniskt format i enlighet med artikel 27.

Artikel 32

Undantag från principerna för avgifter

1. För att uppnå full kostnadstäckning för infrastrukturförvaltarens kostnader får medlemsstaterna, om marknaden kan tåla detta, lägga på uppräknings på grundval av principer om effektivitet, öppenhet och icke-diskriminering, samtidigt som största möjliga konkurrenskraft säkerställs för järnvägens marknadssegment. Avgiftssystemet ska 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.

Innan medlemsstaterna fastställer sådana uppräknings ska de se till att infrastrukturförvaltarna utvärderar huruvida dessa är relevanta för specifika marknadssegment och beakta åtminstone de par som förtecknas i punkt 1 i bilaga VI samt beakta de relevanta paren. Den förteckning över marknadssegment som fastställs av infrastrukturförvaltarna ska innehålla åtminstone följande tre segment: godstransporter, persontransporter inom ramen för ett avtal om allmän trafik och övriga persontransporter.

Infrastrukturförvaltarna får ytterligare särskilja marknadssegment enligt de transporterade varorna eller personerna.

Även marknadssegment där järnvägsföretag får närvarande inte är verksamma, men där de kan tillhandahålla transporter under avgiftssystemets giltighetstid ska fastställas. Infrastrukturförvaltaren får inte införa någon uppräknings i avgiftssystemet för dessa marknadssegment.

Förteckningen över marknadssegment ska offentliggöras i beskrivningen av järnvägsnätet och ska ses över minst vart femte år. Det regleringsorgan som avses i artikel 55 ska kontrollera denna förteckning i enlighet med artikel 56.

2. Infrastrukturförvaltarna får för sådana godstransporter från och till tredjeländer som drivs på ett järnvägsnät med annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät fastställa högre avgifter för att uppnå full täckning för sina kostnader.

3. För särskilda framtida investeringsprojekt, eller särskilda investeringsprojekt som har avslutats efter 1988, får infrastrukturförvaltaren fastställa eller fortsätta att fastställa högre avgifter på grundval av den långsiktiga kostnaden för sådana projekt om de ökar effektiviteten eller kostnadseffektiviteten eller båda och annars inte skulle kunna genomföras eller ha genomförts. En sådan avgiftsordning får även inbegripa överenskommelser om fördelning av de risker som sammanhänger med nya investeringar.

4. Infrastrukturavgifter för utnyttjande av de järnvägskorridorer som anges i kommissionens beslut 2009/561/EG ⁽¹⁾ ska differentieras som incitament för att utrusta tåg med ETCS som överensstämmer med den version som antogs genom kommissionens beslut 2008/386/EG ⁽²⁾ och senare versioner. Sådan

⁽¹⁾ Kommissionens beslut 2009/561/EG av den 22 juli 2009 om ändring av beslut 2006/679/EG när det gäller genomförandet av den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende delsystemet trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (EUT L 194, 25.7.2009, s. 60).

⁽²⁾ Kommissionens beslut 2008/386/EG av den 23 april 2008 om ändring av bilaga A till beslut 2006/679/EG om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och om ändring av bilaga A till beslut 2006/860/EG om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (EUT L 136, 24.5.2008, s. 11).

differentiering får inte resultera i någon genomgripande förändring av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren.

Utän hinder av denna skyldighet får medlemsstaterna besluta att denna differentiering av infrastrukturavgifterna inte ska gälla de järnvägslinjer som anges i beslut 2009/561/EG på vilka endast tåg utrustade med ETCS får köras.

Medlemsstaterna får besluta att utvidga denna differentiering till järnvägslinjer som inte anges i beslut 2009/561/EG.

Före den 16 juni 2015 och efter en konsekvensbedömning ska kommissionen anta åtgärder om fastställande av de förfaranden som ska följas vid tillämpningen av differentiering av infrastrukturavgiften, enligt en tidsram som överensstämmer med den europeiska genomförandeplanen för ERTMS, som fastställdes i beslut 2009/561/EG och med säkerställande av att de inte resulterar i någon genomgripande förändring av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren. Dessa genomförandeåtgärder ska anpassa de förfaranden för differentiering som tillämpas på tåg i lokal och regional trafik på någon begränsad bansträcka inom de järnvägskorridorer som anges i beslut 2009/561/EG. Dessa genomförandeåtgärder ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3. De får inte leda till snedvridning av konkurrensen mellan järnvägsföretag eller påverka järnvägssektorns konkurrenskraft som helhet.

5. För att förhindra diskriminering ska medlemsstaterna säkerställa att varje infrastrukturförvaltarens genomsnittliga och marginella avgifter för likvärdigt utnyttjande av infrastrukturen är jämförbara och att jämförbara tjänster inom samma marknadssegment är belagda med samma avgifter. Infrastrukturförvaltaren ska i beskrivningen av järnvägsnätet visa att avgiftssystemet uppfyller dessa krav i den mån detta är möjligt utan att konfidentiell företagsinformation röjs.

6. Om en infrastrukturförvaltare har för avsikt att ändra de grunddrag i avgiftssystemet som avses i punkt 1 i denna artikel ska han offentliggöra detta senast tre månader före utgången av tidsfristen för offentliggörande av beskrivningen av järnvägsnätet enligt artikel 27.4.

Artikel 33

Rabatter

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 101, 102, 106 och 107 i EUF-fördraget, och utan hinder av den direktkostnadsprincip som fastställs i artikel 31.3 i detta direktiv, ska 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 ska 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 infrastruktursnitt.

5. Likartade rabattsystem ska tillämpas för likartade tjänster. Rabattsystem ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på alla järnvägsföretag.

Artikel 34

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 ett järnvägsföretag som får ersättning har ensamrätt, ska ersättningen åtföljas av jämförbara förmåner till användarna.

3. Den beräkningsmetod som använts och de gjorda beräkningarna ska vara offentligt tillgängliga. Det ska särskilt vara möjligt att visa 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 ska säkerställa att systemet är förenligt med bestämmelserna i artiklarna 93, 107 och 108 i EUF-fördraget.

Artikel 35

Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande

1. Avgiftssystem för infrastruktur ska motivera järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren att reducera drifts störningarna till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda med hjälp av en verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande. Denna verksamhetsstyrning får inbegripa sanktioner för verksamhet som stör driften av järnvägsnätet, ersättning till de företag som lider skada av trafikstörningarna och bonus till verksamhet som går bättre än planerat.

2. Grundprinciperna för denna verksamhetsstyrning, vilka anges i punkt 2 i bilaga VI, ska tillämpas för hela järnvägsnätet.

3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 när det gäller ändringar i punkt 2 c i bilaga VI. Punkt 2 c i bilaga VI får således ändras mot bakgrund av utvecklingen på järnvägsmarknaden och de erfarenheter som de regleringsorgan som avses i artikel 55, infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen vunnit. Sådana ändringar ska anpassa förseningsklasserna till den bästa praxis som utvecklats av branschen.

Artikel 36

Bokningsavgifter

Infrastrukturförvaltarna får ta ut en lämplig avgift för kapacitet som är tilldelad men inte utnyttjad. Denna avgift för underutnyttjande ska främja ett effektivt utnyttjande av kapaciteten. Denna avgift ska vara obligatorisk för sökande som tilldelats ett tågläge och som regelbundet underlåter att utnyttja hela tåglägen eller delar av dessa. För att kunna införa en sådan avgift ska infrastrukturförvaltarna i sina beskrivningar av järnvägsnätet offentliggöra de kriterier som används för att fastställa om ett sådant underutnyttjande föreligger. Det regleringsorgan som avses i artikel 55 ska kontrollera dessa kriterier i enlighet med artikel 56. Avgiften ska betalas antingen av den sökande eller av det järnvägsföretag som utses i enlighet med artikel 41.1. Infrastrukturförvaltarna ska alltid kunna upplysa alla berörda parter om vilken infrastrukturkapacitet som redan har tilldelats de järnvägsföretag som är användare.

Artikel 37

Samarbete avseende avgiftssystem för fler än ett nät

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltarna samarbetar för att möjliggöra tillämpning av effektiva avgiftssystem och samarbetar för att samordna avgifterna eller för att ta ut avgifter för järnvägstrafiktjänster som utnyttjar mer än ett järnvägsnät av järnvägssystemet inom unionen. Infrastrukturförvaltare ska i synnerhet verka för att säkerställa största möjliga konkurrenskraft för internationell järnvägstrafik och effektiv användning av järnvägsnätet. I detta syfte ska de inrätta lämpliga förfaranden i enlighet med de regler som fastställs i detta direktiv.

2. Vid tillämpningen av punkt 1 i denna artikel ska medlemsstaterna säkerställa att infrastrukturförvaltare samarbetar för att möjliggöra uppräkningskrav som avses i artikel 32, och verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande som avses i artikel 35, för trafik som passerar genom fler än ett järnvägsnät av järnvägssystemet inom unionen.

AVSNITT 3

Tilldelning av infrastrukturkapacitet

Artikel 38

Rätt till kapacitet

1. Infrastrukturkapacitet ska tilldelas av en infrastrukturförvaltare. Infrastrukturkapacitet som tilldelas en sökande får av mottagaren inte överlåtas till ett annat företag eller för en annan verksamhet.

Varje transaktion som rör infrastrukturkapaciteten ska vara förbjuden och ska medföra uteslutning från ytterligare tilldelning av kapacitet.

När ett järnvägsföretag utnyttjar kapacitet för att utföra tjänster för en sökande som inte är ett järnvägsföretag ska detta inte anses som en överlåtelse.

2. Rätten att utnyttja en bestämd infrastrukturkapacitet i form av ett tågläge får tilldelas sökande för högst en tågplanepериод.

En infrastrukturförvaltare och en sökande får sluta ett ramavtal på det sätt som anges i artikel 42 för utnyttjande av kapacitet på den relevanta järnvägsinfrastrukturen för en längre tidsperiod än en tågplanepериод.

3. Infrastrukturförvaltarens och sökandes rättigheter och skyldigheter i fråga om varje tilldelning av kapacitet ska fastställas i avtal eller i medlemsstaters lagstiftning.

4. När en sökande avser att begära infrastrukturkapacitet för att bedriva internationell persontrafik ska den informera de berörda infrastrukturförvaltarena och regleringsorganen. För att göra det möjligt för dem att bedöma huruvida syftet med den internationella trafiken är att befördra passagerare på en sträcka mellan stationer i olika medlemsstater, och att bedöma vilka de potentiella ekonomiska följderna för befintliga avtal om allmän trafik är, ska regleringsorganen se till att information ges till de behöriga myndigheter som har beviljat persontrafik på järnväg på den sträckan enligt avtal om allmän trafik, varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt artikel 11 och varje järnvägsföretag som utför avtalet om allmän trafik på denna internationella persontrafiklinje.

Artikel 39

Tilldelning av kapacitet

1. Medlemsstaterna får fastställa ett regelverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet under förutsättning att villkoret om förvaltningsmässigt oberoende som anges i artikel 4 respekteras. Särskilda regler för tilldelning av kapacitet ska fastställas. Infrastrukturförvaltaren svarar för kapacitetstilldelningsförfarandet. Infrastrukturförvaltaren ska särskilt säkerställa att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt och i enlighet med unionsrätten.

2. Infrastrukturförvaltarena ska respektera den konfidentiella naturen hos den företagsinformation som tillhandahålls dem.

Artikel 40

Samarbete vid tilldelning av infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltarena samarbetar för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och

tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät av järnvägssystemet inom unionen, inklusive enligt ramavtal som avses i artikel 42. Infrastrukturförvaltare ska införa lämpliga förfaranden i enlighet med reglerna i detta direktiv och ska organisera tåglägen som passerar mer än ett järnvägsnät i enlighet därmed.

Medlemsstaterna ska säkerställa att företrädare för infrastrukturförvaltare vars beslut om tilldelning berör andra infrastrukturförvaltare samarbetar för att samordna tilldelning av eller för att tilldela all relevant infrastrukturkapacitet på internationell nivå, utan att det påverkar tillämpningen av specifika regler i unionsrätten om nät med inriktning på godstransport på järnväg. De principer och kriterier för tilldelning av kapacitet som fastställs inom ramen för detta samarbete ska offentliggöras av infrastrukturförvaltarena i deras beskrivning av järnvägsnätet i enlighet med punkt 3 i bilaga IV. Lämpliga företrädare för infrastrukturförvaltare från tredjeländer får innefattas i dessa förfaranden.

2. Kommissionen ska informeras om och bjudas in att närvara som observatör vid de viktigaste möten där gemensamma principer och gemensam praxis för tilldelning av infrastruktur utvecklas. Regleringsorganen ska erhålla tillräcklig information om utvecklingen av gemensamma principer och gemensam praxis för tilldelning av infrastruktur och från it-baserade tilldelningssystem så att de kan utöva sin myndighetstillsyn i enlighet med artikel 56.

3. 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 infrastrukturförvaltarena.

4. Deltagarna i det samarbete som avses i punkt 1 ska säkerställa att dess medlemmar, arbetsmetoder och alla relevanta kriterier som används för att bedöma och tilldela infrastrukturkapacitet görs offentligt tillgängliga.

5. Infrastrukturförvaltare ska 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 ad hoc-ansökan som avses i artikel 48.

Sådana på förhand arrangerade tåglägen för internationell trafik ska göras tillgängliga för sökande genom alla de deltagande infrastrukturförvaltarena.

Artikel 41

Sökande

1. Ansökningar om infrastrukturkapacitet får göras av sökande. För att använda en sådan infrastrukturkapacitet ska de sökande ge ett järnvägsföretag ansvaret för att ingå en överenskommelse med infrastrukturförvaltaren i enlighet med artikel 28. Detta påverkar inte sökandes rätt att ingå avtal med infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 44.1.

2. Infrastrukturförvaltaren får ställa krav på sökande för att se till att berättigade förväntningar om framtida intäkter och utnyttjande av infrastrukturen säkerställs. Sådana krav ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande. De ska anges i beskrivningen av järnvägsnätet enligt punkt 3 b i bilaga IV. De får endast innefatta bestämmelser om en ekonomisk garanti som inte får överstiga en lämplig nivå, som ska stå i proportion till sökandens planerade verksamhetsnivå, och en garanti avseende förmågan att ansöka om infrastrukturkapacitet i överensstämmelse därmed.

3. Före den 16 juni 2015 ska kommissionen anta genomförandeåtgärder för att närmare specificera de kriterier som ska användas för tillämpningen av punkt 2. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

Artikel 42

Ramavtal

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 101, 102 och 106 i EUF-fördraget får ett ramavtal ingås mellan en infrastrukturförvaltare och en sökande. I ett sådant ramavtal ska 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 ska inte i detalj ange ett tågläge utan ska 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 55 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 ramavtal ska kunna ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre utnyttja järnvägsinfrastrukturen.

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

5. Ramavtal ska i princip omfatta en period om fem år och ska kunna förnyas för perioder av samma längd som den ursprungliga giltighetstiden. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period i särskilda fall. Varje period som är längre än fem år ska vara motiverad av att affärskontrakt, särskilda investeringar eller risker föreligger.

6. För trafik som utnyttjar sådan särskild infrastruktur som avses i artikel 49 vilken kräver omfattande och långsiktiga investeringar, vederbörligen motiverade av den sökande, får ramavtal gälla under en period om 15 år. En längre period än 15 år ska endast kunna tillåtas i exceptionella fall, i synnerhet när det gäller omfattande och långsiktiga investeringar och särskilt när dessa omfattas av åtaganden i avtal, däribland en flerårig amorteringsplan.

I sådana exceptionella fall får i ramavtalet i detalj anges de kapacitetsegenskaper som ska tillhandahållas sökanden under ramavtalets löptid. Sådana egenskaper får bland annat avse turtaethet, volym och tåglägenas kvalitet. Infrastrukturförvaltaren får minska den reserverade kapacitet som under minst en månad har utnyttjats mindre än den tröskelkvot som anges i artikel 52.

Från och med den 1 januari 2010 får ett initialt ramavtal upprättas för en femårsperiod, som kan förnyas en gång, på grundval av de kapacitetsegenskaper som utnyttjas av sökande som bedriver trafik före den 1 januari 2010, för att särskilda investeringar eller förekomsten av affärskontrakt ska beaktas. Det regleringsorgan som avses i artikel 55 ska vara ansvarigt för att bevilja ikraftträdande av ett sådant avtal.

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

8. På grundval av erfarenheterna från regleringsorgan, behöriga myndigheter och järnvägsföretag och på grundval av verksamheten i det nätverk som avses i artikel 57.1 får kommissionen anta åtgärder för att närmare ange villkoren för förfaranden och kriterier som ska gälla för tillämpningen av denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

Artikel 43

Tidsplan för tilldelningsförfarandet

1. Infrastrukturförvaltaren ska iakta den tidsplan för tilldelning av kapacitet som anges i bilaga VII.

2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 när det gäller vissa ändringar i bilaga VII. Efter samråd med samtliga infrastrukturförvaltare, får bilaga VII ändras för att beakta de operativa aspekterna av tilldelningsförfarandet. Dessa ändringar ska bygga på vad som är nödvändigt mot bakgrund av gjorda erfarenheter för att säkerställa en effektiv tilldelningsprocess och ta hänsyn till infrastrukturförvaltarnas operativa intressen.

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

Artikel 44

Ansökningar

1. Sökande får i enlighet med offentligrättsliga eller civilrättsliga bestämmelser, ansöka hos infrastrukturförvaltaren om ett avtal som ger rätt att använda järnvägsinfrastruktur mot den avgift som avses i avsnitt 2 i kapitel IV.

2. För ansökningar som gäller tågplanen ska de tidsfrister som anges i bilaga VII iakttas.

3. En sökande som är avtalspart i ett ramavtal ska ansöka i enlighet med det avtalet.

4. För tåglägen som går genom fler än ett järnvägsnät ska infrastrukturförvaltarna säkerställa att sökande får ansöka hos en enda kontaktpunkt som antingen är ett gemensamt organ som inrättats av infrastrukturförvaltarna eller en enda infrastrukturförvaltare som berörs av tågläget. Denna infrastrukturförvaltare ska tillåtas att på den sökandes vägnar begära kapacitet hos övriga berörda infrastrukturförvaltare. Detta krav påverkar inte tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik⁽¹⁾.

Artikel 45

Tågplaneprocess

1. Infrastrukturförvaltaren ska i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet, inklusive sådana ansökningar om tåglägen som går genom fler än ett järnvägsnät, och i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till alla förhållanden av betydelse för sökande, inklusive den ekonomiska effekten på deras verksamhet.

2. Infrastrukturförvaltaren får prioritera särskilda tjänster i tågplane- och samordningsprocessen, men endast i enlighet med artiklarna 47 och 49.

3. Infrastrukturförvaltaren ska samråda med berörda parter om utkastet till tågplan och ge dem en tidsfrist på minst en månad för att lämna sina synpunkter. Berörda parter ska 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 ska vidta lämpliga åtgärder för att lösa de problem som tas upp.

Artikel 46

Samordningsprocess

1. Om intressekonflikter uppstår under den tågplaneprocess som avses i artikel 45 ska 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 ska infrastrukturförvaltaren inom rimliga gränser ha rätt att föreslå en annan infrastrukturkapacitet än den som har begärts.

(¹) EUT L 276 20.10.2010, s. 22.

3. Infrastrukturförvaltaren ska sträva efter att genom samråd med lämpliga sökande lösa eventuella konflikter. Detta samråd ska bygga på att följande uppgifter kostnadsfritt och skriftligt eller elektroniskt inom rimlig tid lämnas ut:

a) Tåglägen som begärts av alla andra sökande på samma linjer.

b) Tåglägen som preliminärt tilldelats andra sökande på samma linjer.

c) Föreslagna alternativa tåglägen för relevanta linjer i enlighet med punkt 2.

d) Fullständig information om de kriterier som används i kapacitetstilldelningsförfarandet.

I enlighet med artikel 39.2 ska den informationen tillhandahållas utan att röja andra sökandes identitet, såvida de berörda sökandena inte har samtyckt till ett sådant röjande.

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

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

6. Utan att det påverkar befintliga förfaranden för överklaganden och tillämpningen av artikel 56, ska i händelse av att tvister uppstår i samband med tilldelning av infrastrukturkapacitet en metod för tvistlösning finnas tillgänglig för att lösa tvisten skyndsamt. Denna metod ska anges i beskrivningen av järnvägsnätet. Om denna metod tillämpas ska ett beslut fattas inom tio arbetsdagar.

Artikel 47

Överbelastad infrastruktur

1. Om det efter samordning av begärda tåglägen och efter samråd med sökandena inte är möjligt att helt tillgodose alla ansökningar om infrastrukturkapacitet, ska infrastrukturförvaltaren omedelbart förklara den del av infrastrukturen där detta har inträffat som överbelastad. Detta ska även gälla infrastruktur där kapacitetsbrist kan förväntas inom en nära framtid.

2. Om infrastruktur har förklarats som överbelastad ska infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys i enlighet med artikel 50, såvida inte en kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med artikel 51 redan håller på att genomföras.

3. Om avgifter enligt artikel 31.4 inte har tagits ut eller gett ett tillfredsställande resultat och infrastrukturen har förklarats vara överbelastad får infrastrukturförvaltaren dessutom använda prioriteringskriterier för att tilldela infrastrukturkapacitet.

4. I prioriteringskriterierna ska hänsyn tas till tjänstens betydelse för samhället i förhållande till varje annan tjänst som följaktligen inte kommer att tilldelas kapacitet.

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

Medlemsstaterna får i förekommande fall bevilja infrastrukturförvaltaren ersättning som motsvarar en eventuell inkomstförlust som sammanhänger med behovet att tilldela vissa tjänster en bestämd kapacitet i enlighet med andra stycket.

Dessa åtgärder och denna ersättning ska även innefatta att hänsyn tas till effekterna av sådan icke-tilldelning av kapacitet i andra medlemsstater.

5. Betydelsen av godstransporttjänster och särskilt internationella sådana ska beaktas i tillräcklig grad när prioriteringskriterierna bestäms.

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

Artikel 48

Ad hoc-ansökningar

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

2. Infrastrukturförvaltarna ska, vid behov, göra en uppskattning av behovet av reservkapacitet som ska 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 ska även gälla vid fall av överbelastad infrastruktur.

Artikel 49

Särskild infrastruktur

1. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 ska 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 101, 102 och 106 i EUF-fördraget får infrastrukturförvaltaren i sådana fall prioritera denna typ av trafik vid tilldelningen av infrastrukturkapacitet.

Att infrastrukturen reserverats för ett visst ändamål ska inte hindra andra typer av trafik från att använda sådan infrastruktur om kapacitet finns tillgänglig.

3. Om infrastruktur har reserverats enligt punkt 2 ska detta redovisas i beskrivningen av järnvägsnätet.

Artikel 50

Kapacitetsanalys

1. Syftet med en kapacitetsanalys är att identifiera de begränsningar 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. Kapacitetsanalysen ska identifiera orsakerna till överbelastningarna och de åtgärder som kan vidtas på kort och medellång sikt för att minska dessa.

2. Kapacitetsanalysen ska omfatta infrastrukturen, driften och karaktären av olika tjänster som utförs jämte alla dessa faktorer inverkan på infrastrukturkapaciteten. De åtgärder som ska beaktas ska särskilt avse omdirigering av trafik, ändring av tidtabell, ändrade hastigheter och förbättringar av infrastrukturen.

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

Artikel 51

Kapacitetsförstärkningsplan

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

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

Den ska ange

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

På grundval av en kostnads-/nyttoanalys för de möjliga åtgärder som angetts ska den också avgöra vilka åtgärder som ska vidtas för att förstärka infrastrukturkapaciteten, inbegripet en tidtabell för genomförande av åtgärderna.

Planen får underkastas medlemsstatens förhandsgodkännande.

3. En infrastrukturförvaltare ska upphöra att ta ut avgifter för den aktuella infrastrukturen enligt artikel 31.4 i fall när

a) infrastrukturförvaltaren inte lägger fram en kapacitetsförstärkningsplan, eller

b) infrastrukturförvaltaren inte lyckas genomföra de åtgärder som anges i kapacitetsförstärkningsplanen.

4. Utan hinder av punkt 3 i denna artikel får infrastrukturförvaltaren, med förbehåll för godkännande från det regleringsorgan som avses i artikel 55, fortsätta att ta ut dessa avgifter om

a) kapacitetsförstärkningsplanen inte kan genomföras på grund av faktorer utanför infrastrukturförvaltarens kontroll, eller

b) de alternativ som står till buds inte är ekonomiskt eller finansiellt hållbara.

Artikel 52

Utnyttjande av tågägen

1. I beskrivningen av järnvägsnätet ska infrastrukturförvaltaren ange enligt vilka villkor hänsyn kommer att tas till tidigare utnyttjandegrad av tågägen, när prioriteringar görs vid tilldelningsförfarandet.

2. I synnerhet när det gäller överbelastad infrastruktur ska infrastrukturförvaltaren begära återlämnande av ett tågägen som under minst en månad har utnyttjats mindre än en tröskelvot som ska fastställas i beskrivningen av järnvägsnätet, om det inte berodde på andra orsaker än ekonomiska som sökanden inte kunnat råda över.

Artikel 53

Infrastrukturkapacitet för underhållsarbete

1. Ansökningar om infrastrukturkapacitet för att möjliggöra underhållsarbeten ska inges under tågplaneprocessen.

2. Infrastrukturförvaltaren ska ta tillräcklig hänsyn till hur infrastrukturkapacitet som reserveras för planerat spårunderhållsarbete påverkar de sökande.

3. Infrastrukturförvaltaren ska så snart som möjligt informera berörda parter om att infrastrukturkapacitet inte finns att tillgå till följd av oplanerat underhållsarbete.

Artikel 54

Särskilda åtgärder som ska vidtas i händelse av störningar

1. I händelse av störningar i tågtrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa situationen till det normala. I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren utarbeta en beredskapsplan med en förteckning över alla organ som ska 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 tågägen som tilldelats återtas utan förvarning under den tid som behövs för att reparera systemet.

Om infrastrukturförvaltaren anser det nödvändigt får denne begära att järnvägsföretagen ger tillgång till de resurser som enligt förvaltarens bedömning är mest lämpliga för att återställa situationen till det normala så snart som möjligt.

3. Medlemsstaterna får kräva av järnvägsföretag att dessa medverkar till att säkerställa efterlevnad och övervakning i fråga om sitt uppfyllande av säkerhetsstandarder och säkerhetsbestämmelser.

AVSNITT 4

Regleringsorgan

Artikel 55

Regleringsorgan

1. Varje medlemsstat ska upprätta ett enda nationellt regleringsorgan för järnvägssektorn. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2, ska detta organ vara en fristående myndighet som organisatoriskt, funktionellt, hierarkiskt och i fråga om beslutsfattande är rättsligt åtskild från och oberoende i förhållande till alla andra offentliga eller privata enheter. Det ska också i fråga om organisation, finansieringsavgöranden, rättslig struktur och beslutsfattande vara oberoende i förhållande till varje infrastrukturförvaltare, avgiftsorgan, tilldelningsorgan eller sökande. Organet ska dessutom vara funktionellt oberoende av varje behörig myndighet som deltar i tilldelning av ett avtal om allmän trafik.

2. Medlemsstaterna får inrätta regleringsorgan som har behörighet för flera reglerade sektorer, om dessa integrerade regleringsmyndigheter uppfyller de krav avseende oberoende som anges i punkt 1 i den här artikeln. Regleringsorganet för järnvägssektorn får även vara organisatoriskt anslutet till den nationella konkurrensmyndighet som avses i artikel 11 i rådets förordning (EG) nr 1/2003 av den 16 december 2002 om tillämpning av konkurrensreglerna i artiklarna 101 och 102 i fördraget⁽¹⁾, den säkerhetsmyndighet som inrättats enligt

⁽¹⁾ EGT L 1, 4.1.2003, s. 1.

Anmärkning: Titeln på rådets förordning (EG) nr 1/2003 har justerats för att ta hänsyn till omnumreringen av artiklarna i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, i enlighet med artikel 5 i Lissabonfördraget, den ursprungliga hänvisningen var: artiklarna 81 och 82 i fördraget.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar⁽¹⁾ eller den tillståndsmyndighet som avses i kapitel III i det här direktivet, om det gemensamma organet uppfyller de krav avseende oberoende som anges i punkt 1 i den här artikeln.

3. Medlemsstaterna ska se till att regleringsorganet har sådan personal och förvaltas på ett sådant sätt att dess oberoende garanteras. De ska särskilt se till att det är den nationella regeringen eller det nationella ministerrådet eller någon annan offentlig myndighet som inte utövar direkt äganderätt över de reglerade företagen som, i enlighet med tydliga och öppna regler som garanterar personernas oberoende, utser de personer som ansvarar för beslut som ska fattas av regleringsorganet i enlighet med artikel 56, som t.ex. styrelseledamöterna i tillämpliga fall.

Medlemsstaterna ska avgöra om dessa personer ska utses för en bestämd tidsperiod som kan förnyas, eller tillsvidare, så att avsättning är möjlig endast av disciplinära skäl som inte har samband med deras beslutsfattande. De ska väljas i ett öppet förfarande på grundval av sina meriter, bland annat lämplig kompetens och relevant erfarenhet, helst inom järnvägssektorn eller andra nätverksnäringar.

Medlemsstaterna ska se till att dessa personer handlar oberoende av alla marknadsintressen kopplade till järnvägssektorn, och de får därför inte ha något intresse i eller någon affärsförbindelse med något av de reglerade företagen eller någon av de reglerade enheterna. Dessa personer ska i detta syfte årligen göra en åtagandeförklaring och en intressförklaring, med angivande av eventuella direkta eller indirekta intressen som kan anses inverka negativt på deras oberoende och som kan påverka deras utförande av en uppgift. Dessa personer ska inte delta i beslut i ärenden som rör ett företag till vilket de hade en direkt eller indirekt anknytning under året före inledandet av ett förfarande.

De får varken begära eller ta emot instruktioner från någon regering eller annan offentlig eller privat enhet när de utför regleringsorganets uppgifter och de ska ha full bestämmanderätt när det gäller rekrytering och förvaltning av regleringsorganets personal.

Efter sin tjänstgöring vid regleringsorganet får de under en tid av minst ett år inte inneha någon befattning eller ansvarsställning inom något av de reglerade företagen eller enheterna.

Artikel 56

Regleringsorganets uppgifter

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 46.6, ska en sökande som anser sig ha blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på något sätt kränkt kunna överklaga till reglerings-

organet, särskilt när det gäller beslut som fattats av infrastrukturförvaltaren eller i tillämpliga fall järnvägsföretaget eller tjänsteleverantören om

- a) beskrivningen av järnvägsnätet, i dess preliminära och slutgiltiga versioner,
- b) de kriterier som fastställs i denna beskrivning,
- c) tilldelningsförfarandet och dess resultat,
- d) avgiftssystemet,
- e) nivån eller strukturen i fråga om de infrastrukturavgifter som den sökande måste eller kan bli tvungen att betala,
- f) åtgärder för tillträde enligt artiklarna 10–13,
- g) tillträde till och avgifter för tjänster i enlighet med artikel 13.

2. Utan att det påverkar de nationella konkurrensmyndigheternas befogenheter att säkra konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster, ska regleringsorganet ha befogenhet att övervaka konkurrenssituationen på marknaderna för järnvägstjänster och det ska särskilt kontrollera punkt 1 a–g på eget initiativ och i syfte att förhindra diskriminering av sökande. I synnerhet ska det kontrollera huruvida beskrivningen av järnvägsnätet innehåller diskriminerande bestämmelser eller ger infrastrukturförvaltaren godtyckliga befogenheter som kan användas för diskriminering av sökande.

3. Regleringsorganet ska också nära samarbeta med den nationella säkerhetsmyndigheten, i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen⁽²⁾ och med tillståndsmyndigheten, i den mening som avses i det här direktivet.

Medlemsstaterna ska se till att dessa myndigheter gemensamt tar fram en ram för informationsdelning och samarbete för att motverka skadliga effekter på konkurrensen eller säkerheten inom järnvägssektorn. Denna ram ska innehålla en mekanism för regleringsorganet att ge de nationella säkerhets- och tillståndsmyndigheterna rekommendationer i frågor som kan komma att påverka konkurrensen på järnvägsmarknaden och den nationella säkerhetsmyndigheten att ge regleringsorganet och tillståndsmyndigheten rekommendationer i frågor som kan komma att påverka säkerheten. Utan att det påverkar respektive myndighets oberoende på sina respektive behörighetsområden, ska den berörda myndigheten ta alla sådana rekommendationer i beaktande innan den antar sina beslut. Om den berörda myndigheten beslutar avvika från dessa rekommendationer ska den ange skäl för detta i sina beslut.

(1) EUT L 164, 30.4.2004, s. 44.

(2) EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

4. Medlemsstaterna får besluta att ge regleringsorganet i uppgift att anta icke-bindande yttranden om preliminära versioner av den verksamhetsplan som avses i artikel 8.3, avtalsöverenskommelsen och kapacitetsförstärkningsplanen för att i synnerhet ange huruvida dessa instrument är förenliga med konkurrenssituationen på marknaderna för järnvägstjänster.

5. Regleringsorganet ska ha den organisatoriska kapacitet som krävs i fråga om personella och materiella resurser, och denna kapacitet ska stå i proportion till järnvägssektorns betydelse i medlemsstaten.

6. Regleringsorganet ska säkerställa att de avgifter som infrastrukturförvaltaren fastställer är förenliga med avsnitt 2 i kapitel IV och inte är diskriminerande. Förhandlingar mellan sökande och en infrastrukturförvaltare om nivån på infrastrukturavgifter ska bara vara tillåten om de sker under överinseende av regleringsorganet. Regleringsorganet ska ingripa om det är sannolikt att förhandlingarna strider mot detta kapitel.

7. Regleringsorganet ska regelbundet, och i vart fall minst en gång vartannat år, rådfråga företrädare för användare av järnvägstjänster för godstransport och persontrafik i syfte att ta hänsyn till deras syn på järnvägsmarknaden.

8. Regleringsorganet ska ha befogenhet att begära relevant information från infrastrukturförvaltaren, sökande och alla inblandade tredje parter i den berörda medlemsstaten.

Begärd information ska lämnas in inom en rimlig tidsperiod som regleringsorganet fastställer och som inte ska vara längre än en månad, om inte regleringsorganet i undantagsfall går med på och tillåter en tidsbegränsad förlängning som inte får överstiga två ytterligare veckor. Regleringsorganet ska ha rätt att genom lämpliga sanktioner, däribland vite, se till att en sådan begäran verkställs. Information som ska tillhandahållas regleringsorganet inbegriper alla uppgifter som regleringsorganet behöver inom ramen för sin överklagandefunktion och i sitt arbete för att övervaka konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster i enlighet med punkt 2. Detta inbegriper uppgifter som krävs för statistikändamål och för observation av marknaden.

9. Regleringsorganet ska behandla varje klagomål och vid behov begära in relevant information och inleda samråd med de berörda parterna inom en månad efter det att klagomålet lämnats in. Det ska fatta beslut om varje klagomål, vidta åtgärder för att avhjälpa en situation och informera alla berörda parter om sitt motiverade beslut inom en fastställd, rimlig tid och under alla omständigheter inom sex veckor efter det att all relevant information har lämnats in. Utan att det påverkar de nationella konkurrensmyndigheternas befogenheter att säkra konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster ska regleringsorganet på eget initiativ när det är lämpligt besluta om lämpliga åtgärder för att motverka diskriminering av sökande,

snedvridning av konkurrensen och all annan icke önskvärd utveckling på dessa marknader, i synnerhet med avseende på punkt 1 a–g.

Ett beslut av regleringsorganet ska vara bindande för alla parter som omfattas av beslutet, och det ska inte omfattas av kontroll av en annan administrativ instans. Regleringsorganet ska kunna se till att dess beslut verkställs genom lämpliga sanktioner, däribland vite.

Om ett beslut om att vägra tilldelning av infrastrukturkapacitet eller villkoren i ett erbjudande om kapacitet överklagas ska 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.

10. Medlemsstaterna ska säkerställa att de beslut som fattas av regleringsorganet kan överklagas till domstol. Överklagandet får ha suspensiv verkan på regleringsorganets beslut endast om omedelbar tillämpning av regleringsorganets beslut kan orsaka oåterkalleliga eller uppbarbar orimliga skador för sökanden. Denna bestämmelse påverkar inte den domstols grundlagsenliga befogenheter som behandlar överklagandet, i förekommande fall.

11. Medlemsstaterna ska se till att beslut som fattas av regleringsorganet offentliggörs.

12. Regleringsorganet ska ha befogenhet att utföra revisioner eller ta initiativ till externa revisioner hos infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och, om det är relevant, järnvägsföretag för att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om särredovisning i artikel 6. Regleringsorganet ska i detta avseende ha rätt att begära all relevant information. Det ska särskilt ha befogenhet att begära att infrastrukturförvaltaren, tjänsteleverantörerna och alla företag eller andra enheter som utför eller integrerar olika typer av järnvägsstransport eller infrastrukturförvaltning som avses i artiklarna 6.1, 6.2 och 13 tillhandahåller all eller delar av den bokföringsinformation som anges i bilaga VIII med den tillräckliga detaljnivå som anses vara nödvändig och proportionell.

Utan att det påverkar befogenheter för myndigheter med ansvar för statligt stöd, får regleringsorganet också av den bokföringen dra slutsatser beträffande frågor om statligt stöd vilka det ska rapportera till dessa myndigheter.

13. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 när det gäller vissa ändringar av bilaga VIII. Bilaga VIII får således ändras för att anpassa den till utvecklingen av praxis för redovisning och kontroll och/eller för att komplettera den med ytterligare inslag som är nödvändiga för att kontrollera att särredovisning sker.

Artikel 57

Samarbete mellan regleringsorganen

1. Regleringsorganen ska utbyta information om sitt arbete och om principerna och rutinerna för sina beslut och framför allt utbyta information om de viktigaste frågorna när det gäller förfarandena och problem i fråga om att tolka införlivad unionsjärnvägslagstiftning. De ska även samarbeta på annat sätt för att i hela unionen samordna sitt beslutsfattande. För detta ändamål ska de delta och arbeta tillsammans i ett nätverk som sammanträder med jämna mellanrum. Kommissionen ska vara en medlem, samordna och stödja nätverkets arbete samt vid behov lägga fram rekommendationer till nätverket. Kommissionen ska säkerställa ett aktivt samarbete mellan respektive regleringsorgan.

Om inte annat följer av bestämmelserna om uppgiftsskydd i Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter⁽¹⁾ och av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter⁽²⁾ ska kommissionen stödja utbytet av ovan nämnda information mellan nätverkets medlemmar, om möjligt på elektronisk väg, med samtidig respekt för den konfidentiella karaktären hos affärshemligheter som tillhandahållits av de berörda företagen.

2. Regleringsorganen ska ha ett nära samarbete, däribland genom arbetsöverenskommelser, för att tillhandahålla ömsesidig assistans i regleringsorganens arbete för att övervaka marknaden och vid handläggning av klagomål och undersökningar.

3. I händelse av ett klagomål eller en utredning på eget initiativ om frågor som rör tillträde eller avgifter avseende ett tågläge för internationell trafik, liksom inom ramen för övervakning av konkurrensen på marknaden i samband med internationella järnvägstransporttjänster, ska det berörda regleringsorganet samråda med regleringsorganen i alla andra medlemsstater genom vilka det berörda tågläget för internationell trafik passerar, samt, när så är lämpligt, med kommissionen, och begära all nödvändig information från dem innan det fattar sitt beslut.

4. De regleringsorgan som rådfrågats enligt punkt 3 ska tillhandahålla all information som de själva har rätt att begära enligt sin nationella rätt. Denna information får endast användas för handläggning av det klagomål eller den utredning som avses i punkt 3.

5. Det regleringsorgan som tar emot klagomålet eller genomför en utredning på eget initiativ ska överlämna relevant information till ansvarigt regleringsorgan så att det organet kan vidta åtgärder med avseende på de berörda parterna.

⁽¹⁾ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ EGT L 8, 12.1.2001, s. 1.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla samarbetande företrädare för infrastrukturförvaltare som avses i artikel 40.1 tillhandahåller, utan dröjsmål, all information som är nödvändig för handläggningen av det klagomål eller den utredning som avses i punkt 3 i den här artikeln och som begärs av regleringsorganet i den medlemsstat där den samarbetande företrädaren finns. Det regleringsorganet ska ha rätt att överlämna sådan information om det berörda tågläget för internationell trafik till de regleringsorgan som avses i punkt 3.

7. På begäran av ett regleringsorgan får kommissionen delta i den verksamhet som anges i punkterna 2–6 i syfte att underlätta regleringsorganens samarbete såsom beskrivs i dessa punkter.

8. Regleringsorgan ska utveckla gemensamma principer och gemensam praxis för beslutsfattande för vilket de är bemyndigade enligt detta direktiv. På grundval av erfarenheter hos regleringsorgan och erfarenheterna från verksamheten inom det nätverk som avses i punkt 1, och om detta är nödvändigt för att säkerställa ett effektivt samarbete mellan regleringsorganen, får kommissionen anta åtgärder för att fastställa sådana gemensamma principer och sådan gemensam praxis. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

9. Regleringsorgan ska granska beslut och praxis som fattas respektive tillämpas av samarbetande infrastrukturförvaltare enligt artiklarna 37 och 40.1 och som genomför bestämmelser i detta direktiv eller på annat sätt underlättar internationell järnvägstransport.

KAPITEL V

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 58

Regler om offentlig upphandling

Bestämmelserna i detta direktiv ska inte påverka tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster⁽¹⁾.

Artikel 59

Undantag

1. Till och med den 15 mars 2013 behöver Irland, i egenkap av ömedlemsstat med järnvägsförbindelse med endast en annan medlemsstat, och Förenade kungariket, på samma grund med avseende på Nordirland,

a) inte anförtro ett oberoende organ de uppgifter som ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastruktur är beroende av, enligt artikel 7.1 första stycket, i den mån den artikeln ålägger medlemsstater att inrätta oberoende organ för att utföra de uppgifter som anges i artikel 7.2,

⁽¹⁾ EUT L 134, 30.4.2004, s. 1.

b) inte tillämpa kraven i artiklarna 27, 29.2, 38, 39, 42, 46.4, 46.6, 47, 49.3, 50–53, 55 och 56 under förutsättning att beslut om tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställelse och uttag av avgifter kan överklagas, om ett järnvägsföretag begär detta skriftligt, inför ett oberoende organ som ska fatta ett beslut inom två månader efter det att all relevant information lagts fram och vars beslut ska kunna överklagas i domstol.

2. Om mer än ett järnvägsföretag med tillstånd enligt artikel 17, 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 eller Nordirland, ska beslut om den fortsatta tillämpligheten av detta undantag fattas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2.

Undantagen enligt punkt 1 ska inte gälla om ett järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik i Irland eller Nordirland lämnar in en formell ansökan om att få bedriva järnvägstrafik på, till eller från en annan medlemsstats territorium, utom i fråga om Irland för järnvägsföretag som bedriver trafik i Nordirland och i fråga om Förenade kungariket för järnvägsföretag som bedriver trafik i Irland.

Inom ett år efter det att den eller de berörda medlemsstaterna mottagit antingen det beslut som avses i första stycket i denna punkt eller meddelande om den formella ansökan som avses i andra stycket i denna punkt ska den eller de berörda medlemsstaterna (Irland eller Förenade kungariket med avseende på Nordirland) 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 det undantaget ansöka om ett förnyat undantag hos kommissionen. Varje ansökan av detta slag ska motiveras. Kommissionen ska behandla ansökan och fatta beslut i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2. Det förfarandet ska tillämpas för alla beslut i samband med en sådan ansökan.

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

Artikel 60

Utövande av delegering

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

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 20.5, 35.3, 43.2 och 56.13 ska ges till kommissionen

för en period av fem år från och med den 15 december 2012. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 20.5, 35.3, 43.2 och 56.13 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

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

5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 20.5, 35.3, 43.2 och 56.13 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrettat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 61

Tillämpningsåtgärder

På begäran av en medlemsstat, ett regleringsorgan eller på eget initiativ ska kommissionen undersöka särskilda åtgärder som antagits av nationella myndigheter i samband med tillämpningen av detta direktiv, när det gäller villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur och järnvägstjänster, tillstånd för järnvägsföretag, uttag av infrastrukturavgifter och tilldelning av kapacitet, inom tolv månader efter antagandet av dessa åtgärder. Kommissionen ska inom fyra månader från mottagande av en sådan begäran, i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2 besluta om huruvida dessa åtgärder får tillämpas även i fortsättningen.

Artikel 62

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

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

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande om ett utkast till en genomförandeakt som ska antas enligt artiklarna 10.4, 11.4, 12.5, 13.9, 17.5, 31.3, 31.5, 32.4 och 57.8 ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 63

Rapport

1. Senast den 31 december 2012 ska kommissionen lägga fram en rapport om genomförandet av kapitel II för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén. Denna rapport ska även innehålla en utvärdering av marknadsutvecklingen, inbegripet läget när det gäller förberedelserna inför ett ytterligare öppnande av järnvägsmarknaden. I rapporten ska kommissionen även analysera olika modeller för att organisera denna marknad och detta direktivs inverkan på avtal om allmän trafik och finansieringen av sådana avtal. Kommissionen ska därvid beakta genomförandet av förordning (EG) nr 1370/2007 och de faktiska skillnaderna mellan medlemsstaterna (trafiknätets täthet, antal passagerare, genomsnittlig resväg). Kommissionen ska i förekommande fall föreslå lagstiftningsåtgärder avseende öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg och skapa de förutsättningar som krävs för att säkerställa icke-diskriminerande villkor för tillträde till infrastrukturen, med utgångspunkt i kravet på särskiljande av infrastrukturförvaltning och transportverksamheter, samt utvärdera verkningarna av sådana åtgärder.

2. Utifrån erfarenheterna från nätverket av regleringsorgan ska kommissionen senast den 16 december 2014 lägga fram en rapport om samarbetet mellan regleringsorganen för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén. Kommissionen ska, om så är lämpligt, föreslå kompletterande åtgärder för att säkerställa en mer integrerad tillsyn av den europeiska järnvägsmarknaden, särskilt när det gäller internationella tjänster. I detta syfte ska, om så är lämpligt, även lagstiftningsåtgärder övervägas.

Artikel 64

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den 16 juni 2015 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv, inbegripet berörda företags, operatörers, sökandes, myndigheters och andra enheters efterlevnad av bestämmelserna. De ska till kommissionen genast överlämna texten till dessa bestämmelser.

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

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

Skyldigheterna att införliva och genomföra kapitlen II och IV av detta direktiv ska gälla Cypern och Malta, så länge som inget järnvägsnät upprättats på deras territorium.

Artikel 65

Upphävande

Direktiven 91/440/EEG, 95/18/EG och 2001/14/EG, i deras lydelse enligt de direktiv som anges i del A i bilaga IX, ska upphöra att gälla från och med den 15 december 2012, utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter när det gäller tidsfristerna för införlivande med nationell lagstiftning av de direktiv som anges i del B i bilaga IX.

Hänvisningar till de upphävda direktiven ska anses som hänvisningar till det här direktivet och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga X.

Artikel 66

Ikraftträdande

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

Artikel 67

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 21 november 2012.

På Europaparlamentets vägnar

M. SCHULZ

Ordförande

På rådets vägnar

A. D. MAVROYIANNIS

Ordförande

BILAGA I

FÖRTECKNING ÖVER JÄRNVÄGSINFRASTRUKTURANLÄGGNINGAR

Järnvägsinfrastrukturen består av följande anläggningar, förutsatt att de ingår i en spåranläggning, inklusive sidospår, med undantag för spår inom underhålls- och reparationsverkstäder, förråd eller lokstallar samt privata anslutningslinjer eller sidospår:

- Mark.
- Bana och banunderbyggnad, i synnerhet banvallar, skärningar, dräneringskanaler och diken, murade diken, kulvertar, reveterade väggar, planteringar för skydd av jordvallsslutningar osv.; plattformar för passagerare eller gods, inklusive stationer för passagerare och godsterminaler; parallellvägar och gångbanor; avgränsningsmurar, häckar, inhägnader; brandgator; växeluppvärmningsapparat; korsningar osv.; snöskärmar.
- Byggnadstekniska konstruktioner: broar, kulvertar och andra vägbroar, tunnlar, täckta utschaktningar och andra vägportar; stödmurar och anordningar för skydd mot laviner, stenras osv.
- Plankorsningar, inklusive säkerhetsanordningar för vägtrafiken.
- Banöverbyggnader, i synnerhet: räler, gaturäler och moträler; sliprar och långsgående sliprar, smärre anordningar för spåröverbyggnaden, ballast, inklusive stenflis och sand; växlar, korsningar osv.; vändskivor och traverser (förutom dem som är avsedda endast för lok).
- Tillfarter för passagerare och gods, inklusive tillfartsvägar och gångvägar för passagerare som anländer eller avlägsnar sig till fots.
- Säkerhets-, signal- och telekommunikationsinstallationer på linjen, i stationer och på rangerbangårdar, däribland anläggningar för produktion, transformering och distribution av elström för signal- och telesystem; byggnader för sådana installationer eller anläggningar; rangerbromsar.
- Belysningsinstallationer för trafik- och säkerhetsändamål.
- Anläggningar för transformering och överföring av elkraft för tågdrift; omformarestationer, elkablar mellan kopplingscentraler och kontaktledningar med kontaktledningsstolpar och kontaktledningsbryggor, strömskena med konsoler.
- Tjänstebyggnader för banförvaltning, inbegripet en andel installationer för uppbörd av transportavgifter.

BILAGA II

TJÄNSTER SOM SKA TILLHANDAHÅLLAS JÄRNVÄGSFÖRETAGEN

(som avses i artikel 13)

1. Minimipaketet av tillträdestjänster ska omfatta följande:
 - a) Behandling av ansökningar om järnvägsinfrastrukturkapacitet.
 - b) Rätt att utnyttja den kapacitet som beviljats.
 - c) Användning av järnvägsinfrastrukturen, inklusive växlar och övergångsspår i tågspår.
 - d) Trafikledning inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser.
 - e) Användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg där det finns tillgång till sådan.
 - f) All övrig information som behövs för att genomföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.
2. Tillträde, inbegripet tillträde till järnvägsspår, ska också ges till följande anläggningar för tjänster, när sådana finns, och till tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar:
 - a) Stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, även för förmedling av reseinformation och lokaler lämpliga för biljettförsäljning.
 - b) Godsterminaler.
 - c) Rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter även växlingsanläggningar.
 - d) Sidospår för uppställning.
 - e) Underhållsanläggningar, med undantag för anläggningar för tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar.
 - f) Andra tekniska anläggningar, även anläggningar för rengöring och tvätt.
 - g) Havs- och inlandshamnanläggningar som är kopplade till järnvägsverksamhet.
 - h) Undsättningshjälpmedel.
 - i) Bränsledepåer och bränsleförsörjning i dessa depåer, för vilken avgifter ska anges separat på fakturorna.
3. Följande tjänster får räknas som tilläggstjänster:
 - a) Drivmotorström, för vilken avgifter ska anges på fakturorna åtskilt från avgifter för användning av elförsörjningsutrustningen, utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2009/72/EG.
 - b) Uppvärmning före avgång av persontåg.
 - c) 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.
 - d) Biljettförsäljning på stationer för passagerare.
 - e) Tyngre underhåll som tillhandahålls i underhållsanläggningar avsedda för höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar.

BILAGA III

EKONOMISK FÖRMÅGA

(som avses i artikel 20)

Den information som företag som ansöker om tillstånd ska lämna i enlighet med artikel 20 omfattar följande aspekter:

- a) Tillgängliga medel, inklusive bankmedel, beviljade checkräkningskrediter och lån.
 - b) Medel och tillgångar som kan användas som säkerhet.
 - c) Rörelsekapital.
 - d) Relevanta kostnader, inklusive inköpskostnader eller förskottsbetalningar som är redovisade för fordon, mark, byggnader, anläggningar och rullande materiel.
 - e) Företagets fasta kostnader.
 - f) Skatter och sociala avgifter.
-

BILAGA IV

INNEHÅLL I BESKRIVNINGEN AV JÄRNVÄGSNÄTET

(som avses i artikel 27)

Följande information ska ingå i den beskrivning av järnvägsnätet som nämns i artikel 27:

1. Ett avsnitt som visar beskaffenheten på den infrastruktur som järnvägsföretag har tillträde till och villkoren för att få tillträde till denna. Informationen i detta avsnitt ska årligen göras förenlig med, eller ska hänvisa till, de register över infrastruktur som ska offentliggöras i enlighet med artikel 35 i direktiv 2008/57/EG.
2. Ett avsnitt om principerna för avgifter och taxor. Här ska finnas tillämpliga uppgifter om avgiftssystemet och tillräcklig information om de avgifter samt annan relevant information om tillträde som gäller för de tjänster som finns förtecknade i bilaga II och som tillhandahålls av endast en leverantör. I detta avsnitt ska närmare anges vilka metoder, bestämmelser och i tillämpliga fall tariffer som används för tillämpningen av artiklarna 31–36 vad gäller både kostnader och avgifter. Det ska innehålla information om avgiftsändringar som redan beslutats eller som förutses för de följande fem åren om den finns att tillgå.
3. Ett avsnitt om principer och kriterier för tilldelning av kapacitet. I detta ska anges de allmänna kapacitetsegenskaperna hos den infrastruktur som järnvägsföretagen har tillträde till och alla eventuella begränsningar i fråga om utnyttjandet, inbegripet sannolika behov av kapacitet för underhåll. Detta avsnitt ska också ange de förfaranden och tidsfrister som gäller för kapacitetstilldelningsförfarandet. Det ska innehålla de specifika 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 och de förfaranden som ska följas vid begäran om information om tågplanprocessen och förfaranden för den planerade tågplanprocessen och oförutsedda underhållsarbeten.
 - d) De principer som gäller för samordningsprocessen och den metod för tvistlösning som görs tillgänglig som en del av denna process.
 - e) De förfaranden och kriterier som ska användas när infrastrukturen är överbelastad.
 - f) Närmare upplysningar om begränsning av infrastrukturutnyttjande.
 - g) På vilka villkor det tas hänsyn till tidigare utnyttjandegrad av kapacitet vid beslut om prioriteringar i tilldelningsförfarandet.I detta avsnitt ska närmare anges vilka åtgärder som vidtagits för att säkerställa en ändamålsenlig handläggning av godstrafik, internationell trafik och ad hoc-ansökningar. Det ska innehålla en mall för ansökningar om kapacitet. Infrastrukturförvaltaren ska också offentliggöra detaljerad information om tilldelningsförfarandena för tåglagen för internationell trafik.
4. Ett avsnitt med information om den ansökan om tillstånd som avses i artikel 25 i detta direktiv och säkerhetsintyg som utfärdats i enlighet med direktiv 2004/49/EG eller med uppgifter om en webbplats där sådan information har gjorts tillgänglig gratis i elektroniskt format.
5. Ett avsnitt med information om förfaranden för tvistlösning och överklagande avseende tillträde till järnvägsinfrastruktur och järnvägstjänster och avseende den verksamhetsstyrning som avses i artikel 35.
6. Ett avsnitt med information om tillträde till och avgifter för anläggningar för tjänster som anges i bilaga II. Tjänsteleverantörer som inte styrs av infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla information om avgifter för tillträde till anläggningen och för tillhandahållandet av tjänster, och information om tekniska tillträdesvillkor som ska tas med i beskrivningen av järnvägsnätet, eller ange en webbplats där sådan information har gjorts tillgänglig gratis i elektroniskt format.
7. Ett modellavtal för ingående av ramavtal mellan en infrastrukturförvaltare och en sökande i enlighet med artikel 42.

BILAGA V

GRUNDLÄGGANDE PRINCIPER OCH PARAMETRAR I AVTALSÖVERENSKOMMELSE MELLAN BEHÖRIGA MYNDIGHETER OCH INFRASTRUKTURFÖRVALTARE

(som avses i artikel 30)

I avtalsöverenskommelsen ska bestämmelserna i artikel 30 specificeras och innehålla åtminstone följande delar:

1. Överenskommelsens tillämpningsområde i fråga om infrastruktur och anläggningar för tjänster, strukturerade i enlighet med bilaga II. Det ska omfatta alla aspekter av infrastrukturförvaltning, inklusive underhåll och förnyelse av den infrastruktur som redan är i drift. Anläggande av ny infrastruktur får, om lämpligt, också inkluderas.
2. Strukturen för betalningar eller anslagna medel som fördelas mellan de infrastruktur tjänster som förtecknas i bilaga II, underhåll och modernisering, och hantering av existerande eftersläpningar i fråga om underhåll och modernisering. Om lämpligt får strukturen för betalningar eller medel som anslås till ny infrastruktur inkluderas.
3. Användarorienterade prestandamål i form av indikatorer och kvalitetskriterier som omfattar aspekter som t.ex.
 - a) tågprestanda, såsom linjehastighet, tillförlitlighet och kundtillfredsställelse,
 - b) nätkapacitet,
 - c) förvaltning av tillgångar,
 - d) verksamhetsvolym,er,
 - e) säkerhetsnivåer, och
 - f) miljöskydd.
4. Mängden möjliga eftersläpningar i fråga om underhåll och vilka tillgångar som kommer att fasas ut och därmed utlösa olika finansiella flöden.
5. Incitament som avses i artikel 30.1, med undantag för sådana incitament som genomförs genom regleringsåtgärder enligt artikel 30.3.
6. Minimiskyldigheter i fråga om rapportering för infrastrukturförvaltaren avseende innehåll och frekvens i rapporteringen, inklusive information som ska offentliggöras årligen.
7. Den överenskomna löptiden för överenskommelsen, som ska synkroniseras och vara förenlig med löptiden för infrastrukturförvaltarens verksamhetsplan, koncession eller tillstånd, när så är lämpligt, och de ramar och regler för fastställande och uttag av avgifter som fastställts av staten.
8. Regler för hantering av större driftstörningar och nödsituationer, inklusive beredskapsplaner och förtida upphävande av avtalsöverenskommelsen, och information till användare i god tid.
9. Korrigeringsåtgärder som ska vidtas om någon av parterna bryter mot sina avtalsförpliktelser, eller i undantagsfall påverkar tillgången till offentlig finansiering, inbegripet villkor och förfaranden för omförhandling och förtida upphävande.

BILAGA VI

KRAV AVSEENDE KOSTNADER OCH AVGIFTER MED ANKNYTNING TILL JÄRNVÄGSINFRASTRUKTUR
(som avses i artiklarna 32.1 och 35)

1. De par som ska övervägas av infrastrukturförvaltaren när de fastställer en förteckning över marknadssegment i syfte att införa uppräknningar i avgiftssystemet i enlighet med artikel 32.1 ska innehålla åtminstone följande:
 - a) Persontrafik/godstrafik.
 - b) Tåg som transporterar farligt gods/andra godståg.
 - c) Inrikes trafik/utrikes trafik.
 - d) Kombinerad transport/direktåg.
 - e) Persontrafik i städer och regioner/interurban persontrafik.
 - f) Systemtåg/vagnslasttåg.
 - g) Reguljär tågtrafik/tillfällig tågtrafik.
2. Den verksamhetsstyrning som avses i artikel 35 ska vara baserad på följande grundprinciper:
 - a) För att uppnå en överenskommen prestandanivå för tjänsterna och för att inte äventyra en tjänsts ekonomiska livskraft, ska infrastrukturförvaltaren komma överens med sökande om de viktigaste parametrarna för verksamhetsstyrningen, i synnerhet värdet av förseningar, tröskelvärdena för betalningar som ska verkställas inom ramen för verksamhetsstyrningen avseende både enskilda tåg och alla tåg för ett järnvägsföretag under en viss tidsperiod.
 - b) Infrastrukturförvaltaren ska meddela järnvägsföretagen tågplanen, som ska användas som grund för beräkning av förseningar, minst fem dagar före tågets avgång. Infrastrukturförvaltaren får tillämpa en kortare tidsfrist i händelse av force majeure eller sena ändringar av tågplanen.
 - c) Alla förseningar ska hänföras till någon av följande klasser och underklasser:
 1. Hantering av drift/planering som kan hänföras till infrastrukturförvaltaren
 - 1.1 Sammanställning av tågplan
 - 1.2 Tågbildning
 - 1.3 Misstag i driftsförfarande
 - 1.4 Felaktig tillämpning av prioritetsregler
 - 1.5 Personal
 - 1.6 Andra orsaker
 2. Infrastrukturåtgärder som kan tillskrivas infrastrukturförvaltaren
 - 2.1 Signalanläggningar
 - 2.2 Signalanläggningar vid plankorsningar
 - 2.3 Telekommunikationsanläggningar
 - 2.4 Utrustning för strömförsörjning
 - 2.5 Spår
 - 2.6 Konstbyggnader
 - 2.7 Personal
 - 2.8 Andra orsaker
 3. Orsaker som har att göra med byggnadskonstruktioner hänförliga till infrastrukturförvaltaren
 - 3.1 Planerat konstruktionsarbete

- 3.2 Oegentligheter vid utförande av konstruktionsarbete
- 3.3 Hastighetsbegränsning på grund av defekt spår
- 3.4 Andra orsaker
- 4. Orsaker som kan tillskrivas andra infrastrukturförvaltare
 - 4.1 Orsakad av föregående infrastrukturförvaltare
 - 4.2 Orsakad av nästa infrastrukturförvaltare
- 5. Kommersiella orsaker hänförliga till järnvägsföretaget
 - 5.1 Överskridande av uppehållstiden
 - 5.2 Begäran från järnvägsföretaget
 - 5.3 Lastning
 - 5.4 Oegentligheter i samband med lastning
 - 5.5 Kommersiell förberedelse av tåg
 - 5.6 Personal
 - 5.7 Andra orsaker
- 6. Rullande materiel hänförliga till järnvägsföretaget
 - 6.1 Planering/ändring av omloppsplan
 - 6.2 Tågbildning som utförs av järnvägsföretag
 - 6.3 Problem som påverkar passagerarvagnar
 - 6.4 Problem som påverkar godsvagnar
 - 6.5 Problem som påverkar spårvagnar, lok och motorvagnar
 - 6.6 Personal
 - 6.7 Andra orsaker
- 7. Orsaker hänförliga till andra järnvägsföretag
 - 7.1 Orsakad av nästa järnvägsföretag
 - 7.2 Orsakad av föregående järnvägsföretag
- 8. Externa orsaker som inte kan hänföras till infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag
 - 8.1 Strejk
 - 8.2 Administrativa formaliteter
 - 8.3 Påverkan utifrån
 - 8.4 Konsekvenser av väderleksförhållanden och naturliga orsaker
 - 8.5 Försening på grund av externa orsaker i efterföljande nät
 - 8.6 Andra orsaker
- 9. Sekundära orsaker som inte kan hänföras till infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag
 - 9.1 Allvarliga incidenter, olyckor och faror

- 9.2 Spåret upptaget på grund av tågets försening
- 9.3 Spåret upptaget på grund av ett annat tågs försening
- 9.4 Vändning
- 9.5 Anslutning
- 9.6 Ytterligare undersökning behövs
- d) När det är möjligt ska förseningar tillskrivas en enda organisation, med hänsyn till både ansvaret för orsaken till störningen och förmågan att återupprätta normala trafikförhållanden.
- e) Vid beräkningen av betalningar ska hänsyn tas till den genomsnittliga förseningen i tågtrafik med liknande punktlighetskrav.
- f) Infrastrukturförvaltaren ska så snart som möjligt meddela järnvägsföretagen beräkningen av betalningar som ska verkställas inom ramen för verksamhetsstyrningen. Denna beräkning ska omfatta alla försenade tåg inom en period av högst en månad.
- g) Utan att befintliga förfaranden för överklaganden och bestämmelserna i artikel 56 åsidosätts, ska det i händelse av tvister avseende verksamhetsstyrningen finnas en metod för tvistlösning som gör det möjligt att avgöra sådana ärenden skyndsamt. Denna metod för tvistlösning ska vara opartisk gentemot de berörda parterna. Om denna metod tillämpas ska ett beslut fattas inom tio arbetsdagar.
- h) En gång per år ska infrastrukturförvaltaren offentliggöra den årliga genomsnittliga prestandanivå som uppnåtts av järnvägsföretagen på grundval av de viktigaste parametrarna som överenskommit för verksamhetsstyrningen.
-

BILAGA VII

TIDSPLAN FÖR TILDELINGSFÖRFARANDET

(som avses i artikel 43)

1. Tågplanen ska upprättas en gång per kalenderår.
2. Ändringarna av tågplanen ska genomföras vid midnatt den andra lördagen i december. Om en ändring eller justering genomförs efter vintern, framför allt för att, om så behövs, kunna ta hänsyn till ändringar av tidtabeller för regional passagerartrafik, ska detta genomföras vid midnatt den andra lördagen i juni och vid andra tidpunkter mellan dessa datum om det behövs. Infrastrukturförvaltarna får komma överens om andra datum och i så fall ska kommissionen informeras om detta, såvida det kan påverka internationell trafik.
3. Sista ansökningsdagen för ansökningar om kapacitet som ska införas i tågplanen får inte infalla tidigare än tolv månader innan planen börjar gälla.
4. Senast elva månader innan tågplanen börjar gälla ska infrastrukturförvaltarna säkerställa att preliminära tåglägen för internationell trafik har upprättats i samarbete med andra relevanta infrastrukturförvaltare. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att man så långt som möjligt håller sig till dessa under de efterföljande processerna.
5. Senast fyra månader efter det att tidsfristen för budgivning från sökande löpt ut ska infrastrukturförvaltaren utarbeta ett utkast till tågplan.

BILAGA VIII

FÖRESKRIVEN BOKFÖRING SOM SKA TILLSTÄLLAS REGLERINGSORGANET PÅ BEGÅRAN

(som avses i artikel 56.12)

1. Särredovisning
 - a) separata resultat- och balansräkningar för verksamhet avseende godstrafik, persontrafik och infrastrukturförvaltning,
 - b) detaljerad information om enskilda källor till och användningar av offentliga medel och andra former av ersättning på ett öppet och detaljerat sätt, inklusive en detaljerad granskning av företagens kassaflöden så att det går att fastställa på vilket sätt dessa offentliga medel och andra former av ersättning har använts,
 - c) kostnads- och vinstkategorier som gör det möjligt att avgöra huruvida korssubventioner mellan dessa olika aktiviteter har förekommit, i enlighet med regleringsorganets krav,
 - d) vilken metod som använts för att fördela kostnaderna mellan olika verksamheter,
 - e) om det reglerade företaget utgör en del av en gruppstruktur ska fullständiga uppgifter om betalningar mellan företag inkluderas.
2. Övervakning av avgifter för tillträde till järnvägsspår
 - a) olika kostnads kategorier, i synnerhet tillhandahållande av tillräcklig information om marginalkostnader/direkta kostnader för de olika tjänsterna eller grupperna av tjänster så att infrastrukturavgifter kan övervakas,
 - b) tillräcklig information så att det blir möjligt att övervaka enskilda avgifter som betalats för tjänster (eller grupper av tjänster); om det krävs av regleringsorganet ska i denna information ingå uppgifter om volymer av enskilda tjänster, priser för enskilda tjänster och sammanlagda intäkter för enskilda tjänster som betalats av interna och externa kunder,
 - c) kostnader och intäkter för enskilda tjänster (eller grupper av tjänster) med användning av relevant kostnads metod, enligt regleringsorganets krav, så att potentiellt konkurrenshämmande prissättning (korssubventioner, underprissättning och överprissättning) kan identifieras.
3. Uppgifter om finansiella resultat
 - a) en redogörelse för finansiellt resultat,
 - b) en kostnadssammanfattning,
 - c) en sammanfattning av underhållskostnader,
 - d) en redovisning av driftskostnader,
 - e) en resultaträkning,
 - f) noter som ger utförligare information om och förklarar redovisningen när det är lämpligt.

BILAGA IX

DEL A

UPPHÅVDA DIREKTIV OCH EN FÖRTECKNING ÖVER DERAS SENARE ÄNDRINGAR
(som avses i artikel 65)

Rådets direktiv 91/440/EEG
(EGT L 237, 24.8.1991, s. 25)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG
(EGT L 75, 15.3.2001, s. 1)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG
(EUT L 164, 30.4.2004, s. 164)

Rådets direktiv 2006/103/EG
(EUT L 363, 20.12.2006, s. 344)

endast punkt B i bilagan

Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG
(EUT L 315, 3.12.2007, s. 44)

endast artikel 1

Rådets direktiv 95/18/EG
(EGT L 143, 27.6.1995, s. 70)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG
(EGT L 75, 15.3.2001, s. 26)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG
(EUT L 164, 30.4.2004, s. 44)

endast artikel 29

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG
(EGT L 75, 15.3.2001, s. 29)

Kommissionens beslut 2002/844/EG
(EGT L 289, 26.10.2002, s. 30)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG
(EUT L 164, 30.4.2004, s. 44)

endast artikel 30

Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG
(EUT L 315, 3.12.2007, s. 44)

endast artikel 2

DEL B

TIDSFRISTER FÖR INFÖRLIVANDE MED NATIONELL LAGSTIFTNING
(som avses i artikel 65)

Direktiv	Tidsfrist för införlivande
91/440/EEG	1 januari 1993
95/18/EG	27 juni 1997
2001/12/EG	15 mars 2003
2001/13/EG	15 mars 2003
2001/14/EG	15 mars 2003
2004/49/EG	30 april 2006
2004/51/EG	31 december 2005
2006/103/EG	1 januari 2007
2007/58/EG	4 juni 2009

BILAGA X

JÄMFÖRELSETABELL

Direktiv 91/440/EEG	Direktiv 95/18/EG	Direktiv 2001/14/EG	Detta direktiv
Artikel 2.1	Artikel 1.1	Artikel 1.1 första stycket	Artikel 1.1
		Artikel 1.2	Artikel 1.2
Artikel 2.2	Artikel 1.2		Artikel 2.1
		Artikel 1.3	Artikel 2.2
			Artikel 2.3
			Artikel 2.4–2.9
Artikel 2.4			Artikel 2.10
			Artikel 2.11
Artikel 3			Artikel 3.1–3.8
			Artikel 3.9–3.13
	Artikel 2 b och c		Artikel 3.14–3.15
		Artikel 2	Artikel 3.16–3.17
			Artikel 3.18–3.28
			Artikel 3.29–3.30
Artikel 4			Artikel 4
Artikel 5			Artikel 5.1–5.3
			Artikel 5.4
Artikel 6.1 och 6.2			Artikel 6.1 och 6.2
Artikel 9.4			Artikel 6.3
Artikel 6.1 andra stycket			Artikel 6.4
Artikel 6.3 och bilaga II			Artikel 7.1
		Artiklarna 4.2 och 14.2	Artikel 7.2

Direktiv 91/440/EEG	Direktiv 95/18/EG	Direktiv 2001/14/EG	Detta direktiv
Artikel 7.1, 7.3 och 7.4		Artikel 6.1	Artikel 8.1, 8.2 och 8.3 Artikel 8.4
Artikel 9.1 och 9.2			Artikel 9.1 och 9.2
Artikel 10.3 och 10.3a			Artikel 10.1 och 10.2
Artikel 10.3b			Artikel 11.1, 11.2 och 11.3 Artikel 11.4
Artikel 10.3c och 10.3e			Artikel 11.5 och 11.6
Artikel 10.3f			Artikel 12.1–12.4 Artikel 12.5
Artikel 10b		Artikel 5	Artikel 13 Artikel 14 Artikel 15 Artikel 16
	Artikel 3		Artikel 17.1–17.4
	Artikel 4.1–4.4		Artikel 18
	Artikel 5		Artikel 19
	Artikel 6		Artikel 20.1
	Artikel 7.1		Artikel 20.2
	Bilagan, del I, punkt 1		Artikel 20.3 Artikel 21
	Artikel 8		Artikel 22
	Artikel 9		Artikel 23.1
	Artikel 4.5		Artikel 23.2 och 23.3
	Artikel 10		Artikel 24
	Artikel 11		Artikel 25
	Artikel 15	Artikel 1.1 andra stycket	Artikel 26
		Artikel 3	Artikel 27
Artikel 10.5			Artikel 28

Direktiv 91/440/EEG	Direktiv 95/18/EG	Direktiv 2001/14/EG	Detta direktiv
		Artikel 4.1 och 4.3–4.6	Artikel 29
		Artikel 6.2–6.5	Artikel 30
		Artikel 7	Artikel 31
		Artikel 8	Artikel 32
		Artikel 9	Artikel 33
		Artikel 10	Artikel 34
		Artikel 11	Artikel 35
		Artikel 12	Artikel 36
			Artikel 37
		Artikel 13	Artikel 38
		Artikel 14.1 och 14.3	Artikel 39
		Artikel 15	Artikel 40
		Artikel 16	Artikel 41
		Artikel 17	Artikel 42
		Artikel 18	Artikel 43
		Artikel 19	Artikel 44
		Artikel 20.1, 20.2 och 20.3	Artikel 45.1, 45.2 och 45.3
			Artikel 45.4
		Artikel 20.4	Artikel 45.5
		Artikel 21	Artikel 46
		Artikel 22	Artikel 47
		Artikel 23	Artikel 48
		Artikel 24	Artikel 49
		Artikel 25	Artikel 50

Direktiv 91/440/EEG	Direktiv 95/18/EG	Direktiv 2001/14/EG	Detta direktiv
		Artikel 26	Artikel 51
		Artikel 27	Artikel 52
		Artikel 28	Artikel 53
		Artikel 29	Artikel 54
		Artikel 30.1	Artikel 55
		Artikel 30.2	Artikel 56.1
		Artikel 31	Artikel 57
Artikel 12			Artikel 58
Artikel 14a		Artikel 33.1, 33.2 och 33.3	Artikel 59
			Artikel 60
		Artikel 34.2	Artikel 61
Artikel 11a		Artikel 35.1, 35.2 och 35.3	Artikel 62
Artikel 10.9			Artikel 63
		Artikel 38	Artikel 64
			Artikel 65
	Artikel 17	Artikel 39	Artikel 66
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 40	Artikel 67
			Bilaga I
		Bilaga II	Bilaga II
	Bilaga		Bilaga III
		Bilaga I	Bilaga IV
			Bilaga V
			Bilaga VI
		Bilaga III	Bilaga VII
			Bilaga VIII

Huvudsakligt innehåll i promemorian Fjärde järnvägspaketet

Fjärde järnvägspaketet

Fjärde järnvägspaketet består av sex rättsakter som kan delas upp i två block, den tekniska pelaren och den politiska pelaren. Den tekniska pelaren utgörs av förordning (EU) 2016/796 om Europeiska unionens järnvägsbyrå, direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibilitet och direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet. Den politiska pelaren består av förordning (EU) 2016/2337 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning, förordning (EU) 2016/2338 om öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och direktiv (EU) 2016/2370 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen. Stora delar av fjärde järnvägspaketet utgör omarbetningar av tidigare EU-rättsakter vilket innebär att direktiven i dessa delar redan är genomförda i svensk rätt.

ERA:s nya roll

Europeiska unionens järnvägsbyrå, ERA, får en mer betydelsefull roll genom fjärde järnvägspaketet. ERA kommer att pröva och bevilja fordonsgodkännanden, typgodkännanden och gemensamma säkerhetsintyg som blir gällande i medlemsstaterna. Sökanden kommer dock fortsatt ha möjlighet att vända sig till nationell säkerhetsmyndighet i de fall trafiken endast ska bedrivas i ett land. En sökande som endast avser att bedriva trafik i Sverige kommer därmed fortsatt kunna vända sig till Transportstyrelsen, som fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet. Ansökan lämnas dock även i dessa fall in till den gemensamma kontaktpunkten (one-stop-shop) vid ERA. ERA ska också lämna förhandsgodkännande innan en nationell säkerhetsmyndighet får godkänna en fast installation som avser järnvägssignalsystemet ERTMS. För att ERA ska kunna fullgöra sina nya uppgifter kommer det att krävas ett nära samarbete med de nationella säkerhetsmyndigheterna.

Järnvägslagen delas

Järnvägslagen (2004:519) trädde ikraft den 1 juli 2004. Genom lagen genomfördes i övergripande delar direktiven i första järnvägspaketet i svensk rätt. I övrigt genomfördes direktiven på förordnings- och myndighetsföreskriftsnivå. I järnvägslagen återfinns regler om järnvägsmarknaden, säkerhet och driftskompatibilitet samt regler för de verksamhetsutövare som inte omfattas av EU:s regelverk, för vilka Sverige således har kvar bestämmanderätten. Sedan lagen antogs har den EU-

initierade regelutvecklingen på järnvägsområdet varit omfattande. Bland annat mot bakgrund av att tillämpningsområdena för de olika direktiven inte är helt likalydande, vilket lett ett stort antal undantagsbestämmelser i järnvägslagen, samt att det tillkommit direkt tillämpliga EU-förordningar i anslutning till varje direktiv (genomförandeakter), har regleringen med tiden blivit svåröverskådlig. I denna promemoria föreslås därför att järnvägslagen delas upp i fyra nya lagar: tre som ansluter till respektive direktiv – en järnvägsmarknadslag, en järnvägssäkerhetslag och en järnvägstekniklag samt en lag för de järnvägssystem som inte omfattas av EU-regleringen – lag om nationella järnvägssystem. Det innebär att det för varje direktiv kommer att finnas en lag, direkt tillämpliga genomförandeakter, en svensk förordning och myndighetsföreskrifter.

Järnvägsmarknadslagen

Det föreslås en ny järnvägsmarknadslag som omfattar den marknadsreglering som är nödvändig för att genomföra Europaparlaments och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (SERA-direktivet), inklusive ändringsdirektivet. Det betyder att de delar av järnvägslagen som i dag genomför detta direktiv, dvs. bestämmelser om järnvägsföretags tillstånd (licens), redovisning, tillträde till järnvägsnätet, kapacitetstilldelning, tillgång till järnvägstjänster samt avgifter för utnyttjande av infrastruktur och tjänster (del av 3 kap. samt 4–7 kap. järnvägslagen) flyttas över till nya järnvägsmarknadslagen, med de tillägg och justeringar som krävs för att genomföra fjärde järnvägspaketet. Nyheter är bl.a. mer långtgående oberoendekrav för infrastrukturförvaltare. En nyhet är också krav på att marknaden för nationell persontrafik ska öppnas för konkurrens. Detta har som bekant dock redan gjorts i Sverige.

Järnvägstekniklagen

Förslaget till ny järnvägstekniklag motsvarar i det väsentliga de delar av järnvägslagen som reglerar tekniska krav på delsystem samt godkännande för ibruktagande av delsystem och fordon. Tillämpningsområdet för EU:s tekniska reglering utvidgas genom fjärde järnvägspaketet till att omfatta unionens järnvägssystem från att tidigare i huvudsak ha avsett det s.k. TEN-nätet (Trans European Network). Nuvarande möjligheterna för tillsynsmyndigheten att besluta om undantag från kraven begränsas därmed. Järnvägssystemet delas i likhet med vad som gäller i dag in i delsystem för vilka det uppställs övergripande krav, de s.k. väsentliga kraven. Det gäller exempelvis krav på säkerhet, driftskompatibilitet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Härutöver ska delsystem överensstämma med tillämpliga tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) och eventuella nationella regler. Kontrollen av att del-systemen överensstämmer med EU-harmoniserade krav ska utföras av en för uppgiften ackrediterad oberoende tredjepartsgranskare, ett anmält organ. En nyhet i järnvägstekniklagen är att delsystem även ska

genomgå kontroll i förhållande till nationella regler. Denna kontroll ska utföras av ett av tillsynsmyndigheten utsett organ. Efter genomförd EG-kontroll kan tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) pröva godkännande för ibruktagande av fasta järnvägsinstallationer. När det gäller installationer som innehåller ERTMS-utrustning, kan godkännande dock ske först efter förhandsgodkännande av ERA. Den största nyheten i järnvägstekniklagen gäller fordonsgodkännanden. ERA ska pröva och utfärda godkännanden för utsläppande på marknaden och typgodkännanden. Om fordonets område för användning begränsar sig till järnvägsnät i Sverige ska dock sökanden även fortsatt kunna välja att vända sig till tillsynsmyndigheten. I järnvägstekniklagen finns också tillsynsbestämmelser. Dessa flyttas över och kompletteras med särskilda bestämmelser om tillsyn över fasta installationer och fordon. Från järnvägslagen flyttas också över regler om fordons-register och infrastrukturregister. För det senare görs bedömningen att ansvaret bör flyttas till Trafikverket från Transportstyrelsen. En nyhet i förhållande till direktiv (EU) 2016/797 är också att järnvägsföretag innan fordon används första gången ska utföra vissa kontroller, exempelvis för fordonets s.k. ruttkompatibilitet. Som nyhet i järnvägstekniklagen föreslås avslutningsvis införande av sanktionsavgift för den som använder fasta installationer eller fordon som inte har godkänts i enlighet med bestämmelserna i lagen. Sanktionsavgiften ska ersätta nuvarande straffbestämmelse.

Järnvägssäkerhetslagen

I stort är förslaget till nya järnvägssäkerhetslagen uppbyggt på samma sätt som järnvägslagen när det gäller regler om säkerhet. I vissa avseenden har dock regleringen utökats. Det gäller bl.a. säkerhetsstyrningssystem som är mer detaljerat reglerade i järnvägssäkerhetslagen. Det förs även in ett uttryckligt krav på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att genomföra riskkontrollåtgärder samt att säkerställa att de utomstående aktörer som anlitas i verksamheten genomför riskkontrollåtgärder. Där det är lämpligt ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ingå avtal om risk-kontrollåtgärder med anlitade aktörer. Den största nyheten när det gäller tillstånd är införandet av ett gemensamt säkerhetsintyg som ska gälla unionens järnvägssystem. Tillståndformen för infrastrukturförvaltare, så kallat säkerhetstillstånd, förs över till järnvägssäkerhetslagen med justeringar när det gäller vad som krävs för att beviljas ett sådant tillstånd. Tillsynsbestämmelserna i 8 kap. järnvägslagen förs över, men det förtydligas att tillsyn även kan ske med stöd av direkt tillämpliga EUrättsakter. Vid sidan av järnvägslagens straffbestämmelser i 10 kap. järnvägslagen som justeras i viss mån, införs det möjligheter för tillsynsmyndigheten att besluta om att ta ut en sanktionsavgift. Ordningsbestämmelserna i 9 kap. järnvägslagen förs över i stort sett oförändrade. Bestämmelserna om överklagande i 11 kap. järnvägslagen förs över med tillägget att tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut om att inte bevilja ett gemensamt säkerhetsintyg om den sökande begär det.

Lagen om nationella järnvägssystem

I förslaget till lag om nationella järnvägssystem regleras de järnvägssystem som undantas från järnvägstekniklagens och järnvägssäkerhetslagens tillämpning, t.ex. järnvägsnät som är åtskilda från det övriga nätet och endast avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik. Lagen innehåller framför allt regler om godkännande för ibruktagande av materiel samt krav på säkerhet. I stort är lagen uppbyggd på samma sätt som järnvägslagen när det gäller regler om säkerhet. Regleringen kring säkerhetsstyrningssystem är dock mer detaljerad i lagen om nationella järnvägssystem. Bestämmelserna om nationellt trafiksäkerhetstillstånd, som är en nationell tillståndsför att utföra järnvägstrafik, förs över till lagen om nationella järnvägssystem. Dessutom införs en ny tillståndsför att förvalta anläggningar och driva anläggningar som hör till infrastrukturen, nationellt infrastrukturstillstånd. Tillsynsbestämmelserna i järnvägslagen förs över till den nya lagen. Vid sidan av järnvägslagens straffbestämmelser i 10 kap. som i viss mån justeras, införs det möjligheter för tillsynsmyndigheten att besluta om att ta ut en sanktionsavgift. Ordningsbestämmelserna i 9 kap. järnvägs-lagen och bestämmelserna om överklagande i 11 kap. järnvägslagen förs över i stort sett oförändrade.

Ändringar i kollektivtrafiklagen

Genom fjärde järnvägspaketet ändras EU:s kollektivtrafikförordning. Flera av de nya bestämmelserna är direkt tillämpliga och kräver inga kompletterande bestämmelser i nationell rätt. Nuvarande möjligheter att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg upphör den 25 december 2023 och andra, med begränsade möjligheter att direkttilldela sådana avtal införs. Medlemsstaterna har dock rätt att bestämma om och i vilken utsträckning direkttilldelning ska tillåtas. Genom föreslagna ändringar i kollektivtrafiklagen ges de regionala kollektivtrafikmyndigheterna rätt att direkttilldela när det är motiverad av exceptionella omständigheter. Detta innebär att möjligheten att direkttilldela avtal ökar något jämfört med i dag vilket medför en ökad flexibilitet för myndigheterna när det t.ex. gäller att avhjälpa brister i trafiken.

Förslag till järnvägsmarknadslag

Härigenom föreskrivs¹ följande

1 kap. Allmänna bestämmelser

Innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om användning av järnvägsinfrastruktur för inrikes och internationell järnvägstrafik. Genom lagen genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

2 § Innehållet i denna lag är uppdelat enligt följande:

- 1 kap. – Allmänna bestämmelser
- 2 kap. – Licens
- 3 kap. – Redovisning av järnvägsverksamhet
- 4 kap. – Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende
- 5 kap. – Särskilda krav på oberoende för vertikalt integrerade företag
- 6 kap. – Rätt att utföra och organisera trafik
- 7 kap. – Tilldelning av infrastrukturkapacitet
- 8 kap. – Infrastrukturförvaltares avgifter
- 9 kap. – Tjänster
- 10 kap. – Tillsyn m.m.
- 11 kap. – Överklagande.

Tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på

- 1. järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet,
- 2. infrastrukturförvaltare,
- 3. tjänsteleverantörer,
- 4. vertikalt integrerade företag, och
- 5. tillsynsmyndigheten.

Undantag

4 § För järnvägsföretag gäller 2–5 kap. endast om järnvägsföretaget har som huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrning av infrastrukturen.

5 § Denna lag gäller inte för verksamhet vid

1. tunnelbana och spårväg,
2. lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik, eller
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren endast använder för transporter av eget gods.

Trots undantaget i 2, ska 3 kap. tillämpas för sådana järnvägsföretag som avses i 3 kap. 4 §.

6 § Den som förvaltar en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår omfattas av denna lag endast om linjen eller sidospåret behövs för tillträde till en anläggning för tjänster.

För den som förvaltar en sådan anslutningslinje eller ett sådant sidospår som avses i första stycket, ska endast 6 kap. tillämpas.

7 § För den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster, ska endast 9 kap. tillämpas.

8 § Tillsynsmyndigheten får, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, besluta att en förvaltare av en lokal lågtrafikerad järnvägslinje, som inte är en del av ett järnvägsnät som förvaltas av staten, ska undantas från bestämmelserna i 4 och 5 kap. Detta gäller under förutsättning att linjen

1. är högst 100 kilometer lång, och
2. huvudsakligen används för godstrafik.

Därutöver gäller

1. att linjen används av ett enda järnvägsföretag, eller
2. att den som utför de väsentliga uppgifterna för linjen inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrolleras av ett järnvägsföretag.

Om linjen endast används av ett järnvägsföretag får tillsynsmyndigheten besluta att den som förvaltar linjen även ska undantas från bestämmelserna i 7 och 8 kap.

9 § Tillsynsmyndigheten får besluta att en förvaltare av lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden, ska undantas från bestämmelserna i 7 och 8 kap.

Innan ett sådant beslut meddelas ska tillsynsmyndigheten inhämta beslut från Europeiska kommissionen i frågan om huruvida infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse.

Tillsynsmyndighet

10 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska pröva ansökningar om licens samt utöva tillsyn enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen samt direkt tillämpliga EU-rättsakter enligt 10 kap. 1 § andra stycket.

Tillsynsmyndigheten fullgör uppgifterna som tillståndsmyndighet enligt artikel 16 och som regleringsorgan enligt artikel 55 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

Ord och uttryck

11 § I lagen avses med

anläggning för tjänster: mark, spår, installationer, byggnader och utrustning som iordningställts för att det ska gå att utföra eller tillhandahålla sådana tjänster som avses i 9 kap. 1 § andra stycket eller 9 kap. 4 §,

drift av järnvägsinfrastruktur: beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur (väsentliga uppgifter) samt trafikledning,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

infrastrukturförvaltare: den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen,

järnvägsföretag: den vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft,

järnvägsinfrastruktur: spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande, med undantag för sådana anläggningar inom privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår och andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare,

järnvägsnät: sammanhängande järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en infrastrukturförvaltare,

modernisering av järnvägsinfrastruktur: större utbytesarbeten på den befintliga infrastrukturen som inte förändrar dess övergripande prestanda,

tjänsteleverantör: den som ansvarar för förvaltningen av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållande av sådana tjänster som avses i 9 kap. 1 § andra stycket eller 9 kap. 4 §,

tågläge: den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra ett tåg, från en plats till en annan under en viss tidsperiod,

tågplan: plan över alla tåglägen under en viss angiven period,

underhåll av järnvägsinfrastruktur: arbeten för att upprätthålla den befintliga infrastrukturens skick och kapacitet,

väsentliga uppgifter: beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur.

Bemyndiganden

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. lokala lågtrafikerade järnvägslinjer, och
2. lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden.

13 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheter för infrastrukturförvaltare att föra register över sina järnvägsanläggningar och krav på innehåll i sådana register.

2 kap. Licens

Tillståndskrav

1 § För att ett järnvägsföretag ska få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik eller enbart tillhandahålla dragkraft krävs en licens enligt 2 § och ett gemensamt säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX).

För järnvägsföretag som undantas enligt 1 kap. 4 § finns bestämmelser om tillståndskrav i 3 kap. 1 § järnvägssäkerhetslagen.

Licens

2 § Licens ska beviljas den som

1. avser att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller att enbart tillhandahålla dragkraft,

2. har sin hemvist eller sitt säte i Sverige,

3. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämplig att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller att enbart tillhandahålla dragkraft, och

4. genom försäkring eller tillräcklig garanti täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten enligt 1.

Kraven i första stycket får anpassas till den verksamhet som ska bedrivas. I licensen ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och vilken verksamhet licensen gäller för.

Licens eller annat motsvarande tillstånd som är utfärdat i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige.

Omprövning av licenser

3 § En licens ska omprövas när verksamheten ska genomgå en väsentlig förändring.

Licensinnehavaren är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla sådana väsentliga förändringar i verksamheten som kan föranleda en omprövning av licensen.

Bemyndiganden

4 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. licenser enligt 2 §,

2. tillfälliga licenser, och

3. omprövning av licenser enligt 3 §.

3 kap. Redovisning av järnvägsverksamhet

Redovisningsskyldighet och bokföring

1 § Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som både tillhandahåller transporttjänster och förvaltar järnvägsinfrastruktur ska särredovisa verksamheterna. Allmänna medel som betalas ut till en av dessa två verksamheter får inte föras över till den andra.

2 § Ett järnvägsföretag som tillhandahåller både godstransporter och helt eller delvis offentligt finansierade persontransporter, ska särredovisa verksamheterna.

Allmänna medel som betalas ut till persontransportverksamhet får inte föras över till andra verksamheter, och ska redovisas enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

Offentliggörande av redovisning

3 § Den som är skyldig att särredovisa verksamhet enligt 1 eller 2 § ska offentliggöra den redovisningen.

Järnvägsföretag vid fristående järnvägsnät

4 § Järnvägsföretag som utför trafik vid sådana fristående lokala och regionala järnvägsnät som avses i 1 kap. 5 § 2, ska tillämpa bestämmelserna i detta kapitel om järnvägsföretaget står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ som också utför eller organiserar trafik på någon annan typ av järnvägsnät.

Undantag

5 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte för den som utför museitrafik.

Skyldighet att särredovisa enligt 1 § gäller inte heller för den verksamhetsutövare som, utan att ta emot allmänna medel, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med sådana tjänster som avses i 9 kap. 1 § andra stycket eller 9 kap. 4 §.

Bemyndiganden m.m.

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. redovisningsskyldighet och bokföring enligt 1 och 2 §§, samt
2. offentliggörande av redovisningen enligt 3 §.

7 § Särskilda bestämmelser om

1. redovisning för vertikalt integrerade företag finns i 5 kap. 14 §, och
2. separata räkenskaper för tjänsteleverantörer finns i 9 kap. 7 §.

4 kap. Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende

Allmänt om infrastrukturförvaltares oberoende

1 § För att säkerställa att en infrastrukturförvaltare agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till de järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet som använder eller avser att

Infrastrukturförvaltares ansvarsområden och organisation

Infrastrukturförvaltares ansvarsområden

2 § En infrastrukturförvaltare ska ansvara för drift, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen för de järnvägsnät som förvaltaren förvaltar.

Organisation och oberoende

3 § En infrastrukturförvaltare ska, förutom i det fall som avses i 5 kap. 2 § 4, vara organisatoriskt och juridiskt åtskild från varje järnvägsföretag.

En infrastrukturförvaltare ska vara organiserad så att beslutsfattandet i fråga om de väsentliga uppgifterna är oberoende i förhållande till järnvägsföretag, andra sökande som avses i 1 § och andra juridiska personer. Ett järnvägsföretag, en annan sökande eller andra juridiska personer får inte ha ett avgörande inflytande över infrastrukturförvaltare vad gäller de väsentliga uppgifterna.

Styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende

4 § En ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse får inte vara påverkad av någon intressekonflikt och ska agera på ett sakligt, opartiskt och icke-diskriminerande sätt. Ledamoten får inte samtidigt vara ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

Infrastrukturförvaltare ska säkerställa att personer som rapporterar direkt till infrastrukturförvaltarens styrelse och befattningshavare som ansvarar för beslut om väsentliga uppgifter inte påverkas av någon intressekonflikt och agerar på ett sakligt, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande som avses i 1 §. Infrastrukturförvaltaren ska även säkerställa att en befattningshavare som ansvarar för beslut om väsentliga uppgifter inte samtidigt är ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

Undantag

Offentligt-privat partnerskap

5 § Bestämmelserna om oberoende i 2–4 §§ samt om finansiella krav och krav om finansiell insyn i 11 och 12 §§ gäller inte för en infrastrukturförvaltare som omfattas av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som ingåtts före den 16 juni 2015, om den privata parten är ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på den järnvägsinfrastruktur som ingår i avtalet.

Lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse

6 § Tillsynsmyndigheten får besluta att en förvaltare av sådan lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden som avses i 1 kap. 9 § ska undantas från bestämmelserna om

1. oberoende i 2–4 §§,

2. krav för att uppdra åt någon annan att sköta infrastrukturförvaltarens uppgifter i 8 §,

3. krav för att en infrastrukturförvaltare ska få dela sina uppgifter med en annan infrastrukturförvaltare i 9 §, och

4. samarbetsavtal i 10 §.

Innan ett sådant beslut meddelas ska tillsynsmyndigheten inhämta beslut från Europeiska kommissionen i frågan om huruvida infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse.

Opertiskhet vid trafikledning och planering av underhåll

7 § En infrastrukturförvaltare ansvarar för att trafikledningen och planeringen av underhållet av infrastrukturen utförs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande som avses i 1 §.

Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att den befattningshavare som ansvarar för beslut som rör trafikledning eller planering av underhåll av infrastrukturen agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande och inte påverkas av någon intressekonflikt.

Krav för att uppdra åt någon annan att sköta infrastrukturförvaltarens uppgifter

8 § En infrastrukturförvaltare får uppdra åt någon annan att sköta driften av järnvägsinfrastrukturen, under förutsättning att

1. opartiskhet och icke-diskriminering i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande som avses i 1 § kan säkerställas,

2. kommersiellt känslig information kan skyddas, och

3. den som ska sköta driften inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrollerar ett järnvägsföretag eller kontrolleras av ett järnvägsföretag.

Att dela uppgifter mellan flera infrastrukturförvaltare

9 § Trots vad som anges i 8 § får en infrastrukturförvaltare dela de uppgifter som avses i 2 § med en annan infrastrukturförvaltare, under förutsättning att båda förvaltarna uppfyller kraven i 4 och 5 kap. och i föreskrifter som har meddelats med stöd av 13 § detta kapitel och 5 kap. 14 §.

Samarbetsavtal

10 § Om en infrastrukturförvaltare ingår samarbetsavtal med järnvägsföretag ska detta ske på ett icke-diskriminerande sätt. Samarbetsavtalet ska syfta till att sänka kostnaderna eller förbättra prestandan på den del av järnvägsnätet som avtalet avser.

En infrastrukturförvaltare och ett eller flera järnvägsföretag som avser att ingå ett samarbetsavtal ska utan uppmaning se till att tillsynsmyndigheten får full insyn i utkastet till avtalet.

Finansiella krav

Intäkter

11 § Intäkter från förvaltning av järnvägsinfrastruktur får endast användas av infrastrukturförvaltaren för att finansiera den egna verksamheten.

Lån

12 § En infrastrukturförvaltare får inte direkt eller indirekt bevilja lån till ett järnvägsföretag. Infrastrukturförvaltaren får inte heller direkt eller indirekt ta emot lån från ett järnvägsföretag.

Bemyndiganden

13 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. infrastrukturförvaltares oberoende,
2. opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll,
3. när någon annan sköter infrastrukturförvaltarens uppgifter eller när uppgifterna delas mellan flera infrastrukturförvaltare,
4. samarbetsavtal, och
5. finansiella krav.

5 kap. Särskilda krav på oberoende för vertikalt integrerade företag

Allmänt om infrastrukturförvaltares oberoende

1 § Utöver vad som anges i 4 kap. ska en infrastrukturförvaltare som ingår i ett sådant företag eller en sådan koncern som avses i 2 § (vertikalt integrerat företag) även följa bestämmelserna i detta kapitel.

Andra enheter inom samma vertikalt integrerade företag ska följa 12 och 14 §§ för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende.

Vertikalt integrerade företag

2 § Ett företag ska anses vara ett vertikalt integrerat företag om

1. en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett företag som på samma gång kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät,
2. en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät,
3. en infrastrukturförvaltare kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät, eller
4. företaget består av klart avgränsade avdelningar, inklusive en infrastrukturförvaltare och en eller flera avdelningar som tillhandahåller transporttjänster.

3 § Det som anges i 2 § gäller inte kontroll som utövas av staten genom regeringen över ett järnvägsföretag och en infrastrukturförvaltare som är fullständigt oberoende från varandra.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 9

Grundläggande skyldigheter för infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag

4 § En infrastrukturförvaltare ska vara juridiskt åtskild från andra enheter inom ett vertikalt integrerat företag som avses i 2 § 1–3.

5 § En infrastrukturförvaltare får inte låta andra enheter inom samma vertikalt integrerade företag ha ett avgörande inflytande över beslut som förvaltaren fattar och som rör väsentliga uppgifter.

6 § En infrastrukturförvaltare ska säkerställa att en ledamot i förvaltarens styrelse och den befattningshavare som ansvarar för beslut som rör de väsentliga uppgifterna hos förvaltaren inte får

1. en ersättning som grundar sig på resultatet för andra enheter inom samma vertikalt integrerade företag, eller

2. en bonus som huvudsakligen grundar sig på det finansiella resultatet av ett järnvägsföretag som ingår i samma vertikalt integrerade företag.

Undantag

Offentlig-privat partnerskap

7 § Bestämmelserna om oberoende i 4–6 §§ samt finansiella krav och krav om finansiell insyn i 10–14 §§ gäller inte för vertikalt integrerade företag som förvaltar järnvägsinfrastruktur som omfattas av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som ingåtts före den 16 juni 2015, om den privata parten är ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

Lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse

8 § Tillsynsmyndigheten får besluta att en förvaltare av sådan lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden som avses i 1 kap. 9 § och som ingår i ett vertikalt integrerat företag ska undantas från bestämmelserna om oberoende i 4–6 §§ samt om möjligheten att uppdra åt en annan enhet att sköta väsentliga uppgifter i 9 §.

Innan ett sådant beslut meddelas ska tillsynsmyndigheten inhämta beslut från Europeiska kommissionen i frågan om huruvida infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse.

Krav för att kunna uppdra åt en annan enhet att sköta väsentliga uppgifter

9 § I ett vertikalt integrerat företag får en annan enhet än infrastrukturförvaltaren uppdras att sköta väsentliga uppgifter endast om den enheten uteslutande utför sådana uppgifter.

Finansiella krav och krav om finansiell insyn

Utdelning

10 § En infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag får inte lämna utdelning som genererats av förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen till sin ägare, om ägaren utövar kontroll över både förvaltaren och ett järnvägsföretag.

Lån

11 § Ett lån som ingås mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet inom samma vertikalt integrerade företag är tillåtet om lånet ingås, betalas ut och betalas av till marknadsmässiga villkor.

Tjänster

12 § Om andra enheter inom ett vertikalt integrerat företag tillhandahåller tjänster åt en infrastrukturförvaltare som ingår i samma vertikalt integrerade företag, ska tjänsterna omfattas av ett avtal och utföras till marknadspris eller till ett pris som motsvarar kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och en rimlig vinstmarginal.

Skulder

13 § En infrastrukturförvaltares skulder ska hållas tydligt åtskilda från andra enheters skulder inom samma vertikalt integrerade företag.

Redovisningen

14 § Redovisningen i ett vertikalt integrerat företag ska utformas så att kraven i 4 kap. 11 och 12 §§ och i 10–13 §§ detta kapitel samt föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 13 § 5 och 15 § 3 detta kapitel kan kontrolleras.

Redovisningen ska möjliggöra separata räkenskaper och ge möjlighet till insyn i betalningsströmmarna inom det vertikalt integrerade företaget.

Bemyndiganden

15 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. infrastrukturförvaltares oberoende i ett vertikalt integrerat företag,
2. att en annan enhet inom ett vertikalt integrerat företag ska kunna sköta driften av järnvägsinfrastrukturen, och
3. finansiella krav och krav om finansiell insyn i ett vertikalt integrerat företag.

6 kap. Rätt att utföra och organisera trafik

Allmänt

1 § Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om vem som, utöver vad som anges i 2 §, har rätt att utföra eller organisera trafik på järnvägsnät som förvaltas av staten.

I fråga om andra järnvägsnät bestämmer infrastrukturförvaltaren vem som, utöver vad som anges i 2 §, har rätt att utföra eller organisera trafik på det järnvägsnät förvaltaren råder över.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 9

Trafikeringsrätt på svenska järnvägsnät

2 § Ett järnvägsföretag med säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät.

Även andra fysiska eller juridiska personer som har sin hemvist eller sitt säte i en stat inom EES eller i Schweiz, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av infrastrukturkapacitet och som uppfyller de krav som uppställts av infrastrukturförvaltaren med stöd av 7 kap. 10 § har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät (andra sökande).

Undantag för vissa järnvägsnät

3 § Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 2 § gäller inte på järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förortstrafik.

Bemyndigande

4 § Regeringen får meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats.

7 kap. Tildelning av infrastrukturkapacitet

Minimipaketet av tillträdestjänster

1 § En infrastrukturförvaltare ska på ett icke-diskriminerande sätt tillhandahålla alla järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet följande tillträdestjänster (minimipaket av tillträdestjänster):

1. behandling av ansökan om infrastrukturkapacitet enligt 2 §,
2. rätt att utnyttja den kapacitet som tilldelats,
3. användning av järnvägsinfrastrukturen, inklusive växlar och övergångsspår i tågspår,
4. trafikledning, inklusive signalsystem, kontroll, tågklarerings samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser,
5. användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg där det finns tillgång till sådan, och
6. all övrig information som behövs för att genomföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

Grundläggande skyldigheter

2 § En infrastrukturförvaltare är skyldig att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som enligt 6 kap. har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät och att på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt mot avgift tilldela denne infrastrukturkapacitet i enlighet med bestämmelserna i denna lag.

En infrastrukturförvaltare får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som en sökande i samband med ansökan tillhandahåller om sina affärs- och driftförhållanden. I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Vid tilldelandet av infrastrukturkapacitet ska förvaltaren följa den tidsplan för tilldelningsförfarande som regeringen, eller efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten föreskriver.

3 § En infrastrukturförvaltare ska bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av transporter, inklusive behovet av reservkapacitet. Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas, ska förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Infrastrukturförvaltaren får, efter samråd berörda parter, reservera viss järnvägsinfrastruktur för viss järnvägstrafik om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Att järnvägsinfrastrukturen reserverats för viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på denna järnvägsinfrastruktur om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs.

4 § En infrastrukturförvaltare ska samarbeta med andra förvaltare för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät. Behovet av tåglägen för internationell trafik ska särskilt beaktas.

Verksamhetsplan

5 § En infrastrukturförvaltare som helt eller delvis finansieras av allmänna medel ska anta en verksamhetsplan för sitt järnvägsnät. Verksamhetsplanen ska innehålla en redogörelse för planerad användning och utveckling av järnvägsnätet. Innan verksamhetsplanen antas ska infrastrukturförvaltaren ge berörda företag, organisationer och myndigheter möjlighet att lämna synpunkter på innehållet i planen.

Undantag

6 § Tillsynsmyndigheten får, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, besluta att en förvaltare av sådan lokal lågtrafikerad järnvägslinje som avses i 1 kap. 8 § första stycket ska undantas från kravet på att upprätta en verksamhetsplan enligt 5 §.

7 § Tillsynsmyndigheten får besluta att en förvaltare av sådan lokal eller regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden, ska undantas från kravet på att upprätta en verksamhetsplan enligt 5 §.

Innan ett sådant beslut meddelas ska tillsynsmyndigheten inhämta beslut från Europeiska kommissionen i frågan om huruvida infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse.

Rapportering av avvikelser

8 § För järnvägsnät där verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter enligt 7 kap. 29 § tillämpas ska infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett system för att rapportera och registrera avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen samt orsakerna till sådana avvikelser.

Beskrivning av järnvägsnät

9 § En infrastrukturförvaltare ska upprätta en beskrivning av det järnvägsnät förvaltaren råder över. Beskrivningen ska innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för tillträde till och utnyttjande av infrastrukturen och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet.

Beskrivningen ska upprättas efter samråd med berörda parter. Beskrivningen ska offentliggöras, uppdateras regelbundet och ändras vid behov.

10 § En infrastrukturförvaltare får i beskrivningen av järnvägsnätet ställa krav på den som ansöker om infrastrukturkapacitet i syfte att säkerställa framtida avgiftsintäkter och ett effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Kraven, som ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande, får endast avse ekonomisk garanti och förmåga att ansöka om kapacitet.

Kapacitetsförstärkningsplan

11 § När järnvägsinfrastruktur har förklarats överbelastad enligt 18 § ska infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan.

Tilldelningsförfarande

Ansökan

12 § Den som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät kan ansöka om infrastrukturkapacitet i form av tågläge hos en infrastrukturförvaltare i enlighet med förvaltarens beskrivning av järnvägsnätet.

Om infrastrukturkapacitet begärs på flera järnvägsnät får ansökan göras hos en av de berörda infrastrukturförvaltarna. Denne ska då begära kapacitet hos övriga infrastrukturförvaltare i enlighet med ansökan.

13 § Infrastrukturförvaltaren ska senast under tilldelningsförfarandet ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren önskar använda för planerade banarbeten.

Kapacitetsplanering

14 § Infrastrukturförvaltaren ska ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt från de ansökningar som kommit in och med beaktande av

behovet av reservkapacitet. I förslaget ska det även anges vilka tåglägen för internationell trafik som planerats med andra infrastrukturförvaltare.

Infrastrukturförvaltaren ska i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet samt beakta den ekonomiska effekten på sökandes verksamhet och andra förhållanden av betydelse för sökande.

Berörda parter ska ges möjlighet att yttra sig över förslaget till tågplan. Tidsfristen för att yttra sig får inte understiga en månad för det första förslaget till tågplan.

15 § Infrastrukturförvaltaren ska genom samordning av ansökningarna söka lösa de eventuella intressekonflikter som uppstår vid kapacitetstilldelningen. Infrastrukturförvaltaren får föreslå en sökande en annan infrastrukturkapacitet än den begärda.

16 § Om ansökningarna kan samordnas, ska infrastrukturförvaltaren fastställa kapacitetstilldelningen i en tågplan.

17 § Om en intressekonflikt mellan två eller flera sökande inte kan lösas, ska infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett förfarande för skyndsamt tvistlösning.

18 § Om ansökningarna inte kan samordnas trots förfaranden för samordning och tvistlösning, ska infrastrukturförvaltaren snarast förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad och ange under vilka tider så är fallet.

Om det är uppenbart att det kommer att bli en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen inom kommande tågplanepå period, ska infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad innan ett förfarande för samordning inleds enligt 15 §.

19 § Den som betalar en extra avgift enligt 8 kap. 4 § har företräde vid tilldelningen av överbelastad infrastruktur.

20 § Om möjligheten att enligt 8 kap. 4 § ta ut en extra avgift inte används eller inte leder till att det avgörs vilken sökande som ska tilldelas infrastrukturkapacitet, ska infrastrukturförvaltaren tilldela kapacitet i enlighet med de prioriteringskriterier som anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

21 § En ansökan om tågläge inom en redan gällande tågplan ska infrastrukturförvaltaren besvara snarast men senast inom fem arbetsdagar.

Åtgärder vid störningar och liknande

22 § Vid störningar i järnvägstrafiken ska infrastrukturförvaltaren vidta nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren ha en beredskapsplan.

Om förhållandena kräver det, får infrastrukturförvaltaren i en röjnings- eller nödsituation utan förvarning och för den tid som behövs för

reparationer vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 9

23 § Ett järnvägsföretag är skyldigt att vid röjnings- och nödsituationer på infrastrukturförvaltarens begäran och i enlighet med vad parterna kommer överens om ställa sådana resurser till förfogande som förvaltaren anser mest lämpliga för att återställa förhållandena till de normala.

Tåglägen

24 § Ett tågläge ska tilldelas för en tågplanepериод i taget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det till ett annat företag eller för en annan verksamhet. Ett tågläge ska inte anses som överlåtet om den som inte är järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.

Den som har överlåtit ett tågläge ska uteslutas från tilldelning av tåglägen under innevarande eller nästkommande tågplanepериод.

25 § Den som har tilldelats ett tågläge och under en månad inte har utnyttjat tågläget i den utsträckning som anges i beskrivningen av järnvägsnätet, ska på begäran av infrastrukturförvaltaren avstå från tågläget. Detta gäller inte om det låga utnyttjandet beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll.

Om ett tågläge inte har utnyttjats, kan detta beaktas vid en senare tilldelning av tåglägen.

Ramavtal

26 § Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller någon annan sökande och en infrastrukturförvaltare om utnyttjande av infrastrukturen för längre tid än en tågplanepериод (ramavtal) kan inte göras gällande mot en annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller avtalet på annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

Ett ramavtal ska innehålla villkor som gör att avtalet kan ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre utnyttja infrastrukturen.

27 § Ett ramavtal ska gälla fem år. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period, om det finns särskilda skäl. Avtalet får förlängas för perioder av samma längd som det ursprungliga avtalet.

Trots första stycket får ett ramavtal i fråga om järnvägstrafik som bedrivs på sådan infrastruktur som har reserverats för viss järnvägstrafik i enlighet med 3 § andra stycket gälla 15 år, om infrastrukturförvaltaren har vidtagit omfattande investeringar i infrastrukturen för att möta den sökandes behov. Om det finns synnerliga skäl, får ett sådant ramavtal ingås för längre tid än 15 år och innehålla detaljerade villkor om den infrastrukturkapacitet som ska tillhandahållas den sökande. Sådana villkor får avse turtäthet, volym och tåglägenas kvalitet.

Trafikeringsavtal

28 § I samband med tilldelning av ett tågläge ska järnvägsföretaget eller annan sökande och infrastrukturförvaltaren ingå de avtal av administrativ,

teknisk och ekonomisk natur som behövs för utnyttjande av tåglandet (trafikeringsavtal). Avtalsvillkoren ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande.

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats.

Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

29 § Ett trafikeringsavtal ska innehålla villkor om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter enligt 8 kap. 7 §, som ska gälla vid normala driftsförhållanden. Kvalitetsavgiften ska betalas av den part som orsakar avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen.

I ett trafikeringsavtal får undantag göras från kravet på verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i fråga om

1. lågt trafikerade järnvägsnät,

2. delar av järnvägsnät, där risken för driftsstörningar på grund av en parts avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen är obetydlig, och

3. tider på dygnet då risken för driftsstörningar på grund av sådana avvikelser är obetydlig.

30 § Infrastrukturförvaltaren avgör när det inte längre råder normala driftsförhållanden och ska då genast underrätta berörda järnvägsföretag och trafikorganisatörer om detta. Motsvarande gäller när det åter råder normala driftsförhållanden.

31 § Kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltaren och den som utnyttjar infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att reducera driftsstörningar i järnvägssystemet och förbättra järnvägsnätets prestanda.

Bemyndiganden

32 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kapacitetstilldelning och verksamhetsplan,

2. beskrivning av järnvägsnät,

3. genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan,

4. förfarande vid ansökan om tilldelning av kapacitet,

5. åtgärder vid störningar, röjnings- och nödsituationer samt beredskapsplaner, och

6. rapportering av avvikelser och verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.

8 kap. Infrastrukturförvaltares avgifter

Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen

1 § En infrastrukturförvaltare ska ta ut konkurrensneutrala och icke-diskriminerande avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen.

2 § En infrastrukturförvaltare ska samarbeta med andra förvaltare för att åstadkomma effektiva avgiftssystem för järnvägsföretag och andra sökande som bedriver trafik på mer än ett järnvägsnät. Behovet av konkurrenskraftiga avgifter för internationell trafik ska särskilt beaktas.

Avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster

3 § Avgifter för utnyttjande av de tillträdestjänster som avses i 7 kap. 1 § ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av 4–8 §§.

4 § Infrastrukturförvaltaren får för att åstadkomma ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen ta ut en extra avgift för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur inom ramen för förvaltarens kostnader för infrastrukturen.

Om infrastrukturförvaltaren inte har gjort eller genomfört en kapacitetsförstärkningsplan enligt 7 kap. 11 § får den extra avgiften dock inte tas ut utan tillsynsmyndighetens godkännande. Sådant godkännande ska lämnas om planen inte kan genomföras på grund av omständigheter utanför förvaltarens kontroll eller om de alternativ som står till buds för att komma till rätta med överbelastningen inte är ekonomiskt eller finansiellt rimliga.

5 § Infrastrukturförvaltaren får ändra de avgifter som avses i 3 § för att ta hänsyn till kostnaden för den miljöpåverkan som driften av ett tåg orsakar. Varje sådan ändring ska differentieras i enlighet med påverkans omfattning.

Infrastrukturförvaltaren får differentiera de avgifter som avses i 3 § för att ge incitament för att utrusta tåg med ett europeiskt fordonsbaserat tågskyddssystem (ETCS).

En ändring eller differentiering av avgifterna får inte leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter.

6 § Infrastrukturförvaltaren får, för att uppnå kostnadstäckning, ta ut högre avgifter än som följer av 3 och 4 §§, om det är förenligt med ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Avgifterna får inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen.

Avgifter för särskilda infrastrukturprojekt

7 § Infrastrukturförvaltaren får, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och har avslutats efter 1988, ta ut högre avgifter än som följer av 3 och 4 §§, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 3 och 4 §§.

Rabatt på avgifter

8 § Infrastrukturförvaltaren får ge rabatt på avgifter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller användningen av avsevärt underutnyttjade linjer. Rabatten ska vara tidsbegränsad och tillgänglig på lika villkor för alla användare i viss trafik.

Bokningsavgifter

9 § Infrastrukturförvaltaren får ta ut en lämplig avgift för kapacitet som är tilldelad men inte har utnyttjats.

Avgift för museitrafik

10 § En infrastrukturförvaltare behöver inte ta ut avgift för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen enligt 3 § av den som på ideell grund bedriver museitrafik på järnväg.

Bemyndiganden

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. avgiftssamarbetet enligt 2 §, och
2. analyser av marknadssegment enligt 6 § och krav på offentliggörande av sådana analyser.

9 kap. Tjänster

Tillhandahållande av grundläggande tjänster

1 § En tjänsteleverantör ska på ett icke-diskriminerande sätt ge järnvägsföretag och andra sökande tillträde till anläggningar för tjänster och tillgång till tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar (grundläggande tjänster).

Grundläggande tjänster är

1. tillträde till stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, även för förmedling av reseinformation och lokaler som är lämpliga för biljettförsäljning,

2. tjänster i godsterminaler,

3. tjänster på rangerbangårdar och andra tjänster för tågbildning och växling,

4. uppställning på sidospår,

5. tjänster i underhållsanläggningar, dock inte tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar,

6. tjänster i andra tekniska anläggningar än som avses i 5 samt tjänster i anläggningar för rengöring och tvätt,

7. järnvägstjänster i hamnanläggningar,

8. tjänster för olycksundsättning, och

9. tjänster i bränsledepåer.

2 § En tjänsteleverantör som tillhandahåller en grundläggande tjänst ska så långt som möjligt tillmötesgå samtliga ansökningar om tillgång till tjänsten. En ansökan ska besvaras inom en rimlig tidsfrist.

Ett beslut om avslag på en ansökan om tillgång till en grundläggande tjänst ska om möjligt innehålla en upplysning om ett alternativ som innebär att den sökande kan bedriva trafiken på samma linjer under ekonomiskt godtagbara förhållanden. Avslagsbeslutet ska vara skriftligt om tjänsteleverantören står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster.

3 § Om en anläggning för en tjänst som avses i 1 § andra stycket inte har varit i bruk under minst två år i följd och ett järnvägsföretag eller någon annan sökande har uttryckt intresse för tillträde till anläggningen, ska ägaren till anläggningen offentliggöra att den helt eller delvis kan hyras eller leasas. Detta krav gäller dock inte om det kan visas att anläggningen ska användas för ett annat ändamål.

Tillhandahållande av tilläggstjänster och extratjänster

4 § En tjänsteleverantör som tillhandahåller en tilläggstjänst eller en extratjänst åt ett järnvägsföretag eller någon annan sökande är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt.

Tilläggstjänster är

1. tillhandahållande av drivmotorström,
2. uppvärmning av persontåg,
3. kontroll av farligt gods, och
4. assistans för drift av icke-standardtåg.

Extratjänster är

1. telekommunikationstjänster,
2. tillhandahållande av extra information,
3. teknisk kontroll av rullande materiel,
4. biljettförsäljning på stationer, och
5. tyngre underhåll som tillhandahålls i underhållsanläggningar avsedda för höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar.

Tillträde för genomfartstrafik

5 § Om järnvägstrafik inom en anläggning för tjänster är nödvändig för att nå en annan anläggning för tjänster, ska tjänsteleverantörerna genom samarbete säkerställa icke-diskriminerande tillträde för sådan trafik (genomfartstrafik).

Avgifter för tjänster

6 § Avgifter för tjänster enligt detta kapitel och för nyttjande av spår inom anläggningen för tjänster ska vara icke-diskriminerande.

Avgiften för sådana grundläggande tjänster som avses i 1 § andra stycket och för sådan genomfartstrafik som avses i 5 § får inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst. Detsamma

gäller avgifter för sådana tilläggstjänster och extratjänster som avses i 4 § om tjänsteleverantören är ensam om att tillhandahålla dessa tjänster.

Som rimlig vinst ska anses sådan avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den risk tjänsteleverantören löper och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för företag i branschen under de senaste åren.

Krav på oberoende och separata räkenskaper

7 § Om en tjänsteleverantör som tillhandahåller sådana tjänster som avses i 9 kap. 1 § andra stycket 1–4, 7 och 9 står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster, ska

1. tjänsteleverantören och detta företag eller organ ha separata räkenskaper för tjänstetillhandahållandet respektive transporttjänsterna, och

2. verksamheten organiseras så att beslutsfattandet är oberoende i förhållande till det dominerande företaget.

Bemyndiganden

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tjänster och förfaranden för tillhandahållande av tjänster,
2. skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om sina avgifter,
3. redovisning och bokföring, och
4. krav på oberoende i fråga om organisation och beslutsfattande.

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om i vilken utsträckning genomförandeakter om tillträde till tjänster i enlighet med artikel 13.9 i direktiv 2012/34/EU ska tillämpas på andra sökande än järnvägsföretag.

10 kap. Tillsyn m.m.

Allmänna bestämmelser

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Tillsynsmyndigheten ska också utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU och efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. Tillsynsmyndigheten fullgör också de myndighetsuppgifter som framgår av dessa rättsakter om inte annan myndighet har utpekats i lag eller förordning.

2 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen på begäran få

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, bedömningen av ansökningar om licens, prövning av tvist enligt 10 kap. 9 § och för klart definierade statistiska ändamål,

2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, och

3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet eller avhysning.

Första, andra och tredje styckena gäller även vid tillsyn över efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket och efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet ska utan uppmaning ge tillsynsmyndigheten full insyn i förhandlingar om avgifter.

3 § Den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag ska till den myndighet regeringen bestämmer lämna sådana uppgifter som behövs för förvaltningen och utvecklingen av det statliga järnvägsnätet.

Krav i syfte att garantera tillsynsmyndighetens oberoende

4 § Den befattningshavare vid tillsynsmyndigheten som ansvarar för sådana tillsynsbeslut som avses i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen, ska årligen göra en åtagande- och intresseförklaring. I förklaringen ska befattningshavaren redovisa sådan eventuell anknytning till företaget i järnvägsbranschen som kan anses påverka hans eller hennes opartiskhet vid utförande av arbetet.

5 § Den befattningshavare som avses i 4 § får under ett år från det att anställningen vid tillsynsmyndigheten upphör inte utföra arbete eller inneha någon ansvarsställning på något av de företag eller någon av de enheter som omfattas av den tillsyn som avses i samma paragraf.

Förelägganden

6 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska efterlevas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket och efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU)

nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Har någon ålagts att betala konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrenslagen (2008:579) eller dömts att betala vite enligt 6 kap. 2 § samma lag, får en fråga om utdömande av vite enligt denna lag inte prövas för samma förfarande.

Återkallelse av licens

7 § Tillsynsmyndigheten får återkalla en licens om

1. förutsättningarna för licensen inte längre uppfylls,

2. licensinnehavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket, eller

3. licensinnehavaren under minst sex sammanhängande månader inte använder licensen.

8 § Om ett konkursförfarande eller ett förfarande enligt lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion har inletts mot licensinnehavaren, ska tillsynsmyndigheten återkalla licensen om det finns grundad anledning att anta att en tillfredsställande finansiell omstrukturering inte kan åstadkommas inom rimlig tid.

Prövning av tvist

9 § Ett järnvägsföretag eller någon annan sökande får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida ett beslut som fattats av en infrastrukturförvaltare eller en tjänsteleverantör i enlighet med denna lag står i överensstämmelse med någon av bestämmelserna i 4–9 kap. eller föreskrifter som meddelats i anslutning till dessa kapitel eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

Tillsynsmyndigheten ska inom en månad begära in relevant information och inleda samråd med de berörda parterna.

Tillsynsmyndigheten ska så snart som möjligt besluta i de frågor som tvisten gäller. Beslutet ska meddelas senast inom sex veckor från det att all relevant information i tvisten lämnats in.

Om det vid prövningen av en tvist om tillträde till en grundläggande tjänst enligt 9 kap. 1 § andra stycket bedöms att inget praktiskt möjligt alternativ till tjänsten finns tillgängligt och att det är möjligt att tilldela tjänstekapacitet i anläggningen, ska tillsynsmyndigheten besluta att tjänsteleverantören ska tilldela den sökande lämplig del av tjänstekapaciteten.

10 § Tillsynsmyndigheten ska övervaka tillämpningen av samarbetsavtal enligt 4 kap. 10 §. Myndigheten får lämna rekommendationer om att ett avtal borde ändras eller upphävas.

Bemyndiganden

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka uppgifter som ska lämnas enligt 3 §,
2. återkallelse av licens, och
3. prövning av tvister.

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

11 kap. Överklagande

1 § Tillsynsmyndighetens beslut i enskilda fall enligt denna lag, enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 10 kap. 1 § andra stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller tillsynsmyndighetens beslut enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Ett beslut enligt denna lag, enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 10 kap. 1 § andra stycket gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Detsamma gäller beslut enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. Ett beslut om återkallelse av licens gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

1. Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

2. En licens som har meddelats enligt 3 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) gäller som en licens enligt 2 kap. 2 § denna lag.

3. Ett lån enligt 5 kap. 11 § som har ingåtts före den 24 december 2016 fortsätter att gälla till förfallodagen under förutsättning att lånet tecknats till marknadsränta samt betalats ut och betalas av.

4. Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som inlets före ikraftträdandet.

Förslag till järnvägstekniklag

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Allmänna bestämmelser

Syfte

1 § Denna lag syftar till att skapa ett sammanlänkat, driftskompatibelt och säkert järnvägssystem genom teknisk harmonisering som främjar, förbättrar och utvecklar järnvägstransporterna och successivt leder till en inre marknad för järnvägsmateriel och järnvägstjänster. Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

Innehåll

2 § Innehållet i denna lag är uppdelat enligt följande:

- 1 kap. – Allmänna bestämmelser
- 2 kap. – Krav på delsystem och komponenter
- 3 kap. – Godkännande av fasta installationer
- 4 kap. – Godkännande av fordon
- 5 kap. – Tillsyn
- 6 kap. – Sanktionsavgift
- 7 kap. – Omprövning och överklagande

Tillämpningsområde

3 § Denna lag gäller den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem som detta definieras i artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/797, i den ursprungliga lydelsen.

För 6–8 §§ regleras dock tillämpningsområdet i fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif).

Undantag

4 § Denna lag gäller inte för

- 1. tunnelbana och spårväg,
- 2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem enligt 3 § första stycket och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät,
- 3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren använder för godstrafik eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät, eller
- 4. järnvägsnät och fordon som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

¹ Jfr Europaparlamentet och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

5 § Bestämmelser om tunnelbana och spårväg finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Denna lag ska dock gälla för duospårvagnar, om inte annat är särskilt föreskrivet.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 9

Bestämmelser om järnvägssystem och fordon som inte omfattas av denna lag finns i lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem.

Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag

6 § Originaltexterna av bestämmelserna i bihang G om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik i fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980 i lydelsen enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 ska gälla som svensk lag.

Första stycket gäller inte till den del bestämmelserna reglerar de fördragslutande parternas förpliktelser mot varandra eller mot Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif).

Om originaltexterna skiljer sig åt, gäller den franska texten.

De franska och engelska originaltexterna samt en översättning av dessa till svenska finns intagna som en bilaga till denna lag.

7 § Om revisionsutskottet inom Otif har beslutat om en för Sverige bindande ändring av bihang G, ska ändringen gälla i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget.

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådant tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som avses i det bihang som anges i 6 §.

Tillsynsmyndighet

9 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn enligt denna lag, föreskrifter och villkor som meddelats i anslutning till lagen samt direkt tillämpliga EU-rättsakter enligt 5 kap. 1 § andra stycket. Tillsynsmyndigheten prövar också ansökningar om godkännanden enligt lagen i de fall som anges i 3 och 4 kap.

Tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet enligt artikel 16 i direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

Ord och uttryck

10 § I lagen avses med

driftskompatibilitet: egenskapen hos ett järnvägssystem att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som uppställda prestandakrav uppfylls,

duospårvagnar: spårvagnar som är avsedda för användning på både snabbspårväg och järnvägsnät,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

ERTMS-utrustning: utrustning hänförlig till det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg European Rail Traffic Management System,

fasta installationer: installationer hänförliga till något av de markbaserade delsystemen,

fordon: järnvägsfordon på hjul, med eller utan dragkraft, som är lämpligt för trafikering av järnvägsnät,

fordonsinnehavare: den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder, eller har för avsikt att använda, fordonet för trafik på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät,

genomförandeplan: en nationell eller europeisk plan för fastställande av tidsmässig och geografisk anpassning till en viss TSD,

markbaserade delsystem: delsystemen Markbaserad trafikstyrning och signalering, Energi och Infrastruktur,

modernisering: ett större arbete för att byta ett delsystem eller del av detta som inte ändrar den fasta installationens eller fordonets totala prestanda,

nationella regler: föreskrifter som har antagits för att uppfylla de väsentliga kraven i enlighet med av regeringen särskilt föreskrivet förfarande,

ombyggnation: ett större arbete för att ändra ett delsystem eller del av detta som innebär att det tekniska underlag som utgör grund för EG-kontroll måste ändras (om sådant tekniskt underlag finns) och som förbättrar den fasta installationens eller fordonets prestanda,

one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå: det informations- och kommunikationssystem som regleras i artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004,

organ för bedömning av överensstämmelse: organ som anmälts eller utsetts att utföra EG-kontroll,

TSD: en teknisk specifikation för driftskompatibilitet som antagits i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 eller tidigare direktiv som ersatts av detta.

Bemyndiganden

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vad som utgör den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem enligt bilaga I till direktiv (EU) 2016/797,

2. vilka järnvägsnät och fordon som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska eller turiständamål,

3. duospårvagnar, och

4. vad som utgör museifordon, arbetsfordon och arbetsredskap samt vilka krav som gäller för sådana fordon och redskap.

2 kap. Krav på delsystem och komponenter

Järnvägssystemets indelning

1 § Vid tillämpning av denna lag och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen delas järnvägssystemet in i delsystem. Regeringen meddelar föreskrifter om vilka dessa delsystem är.

Varje delsystem består av komponenter. De komponenter som är avgörande för att driftskompatibilitet inom Europeiska unionens järnvägssystem ska uppnås utgör driftskompatibilitetskomponenter.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 9

Väsentliga krav och TSD:er

2 § Varje delsystem och varje driftskompatibilitetskomponent som ingår i delsystemet ska uppfylla föreskrivna väsentliga krav om

1. säkerhet,
2. tillförlitlighet och tillgänglighet,
3. hälsa,
4. miljöskydd,
5. teknisk kompatibilitet, och
6. tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Varje delsystem ska dessutom överensstämma med föreskrivna TSD:er och nationella regler.

EG-kontroll av delsystem

Grundläggande krav

3 § Innan en fast installation godkänns för att tas i bruk enligt 3 kap. eller ett fordon godkänns för att släppas ut på marknaden enligt 4 kap., ska de delsystem som installationen eller fordonet består av ha genomgått EG-kontroll för att fastställa att delsystemet uppfyller de krav som framgår av 2 §.

Organ för bedömning av överensstämmelse

4 § EG-kontroll enligt 3 § ska utföras av ett organ för bedömning av överensstämmelse. För krav som framgår av en TSD, ska kontrollen utföras av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll (anmält organ). För krav som framgår av nationella regler, ska kontrollen utföras av ett organ som utsetts för detta ändamål av tillsynsmyndigheten enligt denna lag eller föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen (utsett organ).

Med kontroll enligt första stycket likställs kontroll av ett organ som anmälts eller utsetts för samma ändamål av en annan stat inom EES eller av Schweiz.

Kontrollintyg

5 § Om ett organ för bedömning av överensstämmelse anser att delsystemet överensstämmer med de krav som organet anlitats för att kontrollera enligt 4 §, ska organet utfärda ett kontrollintyg.

EG-kontrollförklaring

6 § Kraven i 2 och 3 §§ ska anses uppfyllda om den som avser att ta delsystemet i bruk eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz på grundval av det kontrollintyg som avses i 5 § avgett en förklaring om att delsystemet överensstämmer med föreskrivna krav (EG-kontrollförklaring).

EG-försäkran om driftskompatibilitetskomponenter

Grundläggande krav för utsläpande på marknaden

7 § Driftskompatibilitetskomponenter får släppas ut på marknaden och användas i delsystem endast om de

1. innebär att driftskompatibiliteten hos Europeiska unionens järnvägssystem uppnås och de uppfyller tillämpliga väsentliga krav enligt 2 § första stycket, och

2. används inom avsett område och på avsett sätt samt installeras och underhålls korrekt.

EG-försäkran

8 § Kraven i 7 § ska anses uppfyllda om tillverkaren eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz avgett en försäkran om att komponenten överensstämmer med tillämpliga TSD:er och är lämplig för avsedd användning (EG-försäkran).

Om varken tillverkaren eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz avgett en sådan försäkran, ska i stället den som släpper ut driftskompatibilitetskomponenten på marknaden eller som monterar den avge EG-försäkran.

Intyg om överensstämmelse eller lämplighet för användning

9 § Om det krävs enligt tillämplig TSD, ska bedömningen av överensstämmelse och lämplighet enligt 8 § vara utförd av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Bedömningsorganet ska i de fall det krävs enligt TSD:n utfärda intyg om att driftskompatibilitetskomponenten överensstämmer med tillämplig TSD och är lämplig att använda för järnvägsändamål.

Med bedömning enligt första stycket likställs en bedömning av ett organ som anmälts eller utsetts för samma ändamål av en annan stat inom EES eller av Schweiz.

Undantag från tillämpning av TSD

10 § Tillsynsmyndigheten får besluta att delsystem inte behöver överensstämma med en TSD i de fall regeringen föreskriver.

Bemyndiganden

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. de väsentliga kraven,
2. TSD:er, genomförandeplaner till TSD:er och undantag från tillämpning av TSD:er,

3. villkor för konstruktion, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av järnvägssystemet,

4. när nationella regler får antas och de förfaranden som ska följas när nationella regler antas samt om undantag från nationella regler och de förfaranden som då ska tillämpas,

5. anmälda och utsedda organ,

6. EG-kontroll av delsystem, kontrollintyg och EG-kontrollförklaring, och

7. EG-försäkran om driftskompatibilitetskomponenter, bedömning av överensstämmelse och lämplighet för användning och intyg om överensstämmelse.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 9

3 kap. Godkännande av fasta installationer

Godkännande att ta fasta installationer i bruk

Grundläggande krav

1 § Fasta installationer får tas i bruk endast om de har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att de väsentliga kraven uppfylls och tillsynsmyndigheten har godkänt dem för att tas i bruk.

Det som föreskrivs om fasta installationer i detta kapitel gäller även för delar av fasta installationer.

Krav för att beviljas godkännande

2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden visar

1. EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 6 § jämte det tekniska underlag som krävs för de delsystem som den fasta installationen består av,

2. att de delsystem som avses i 1 är tekniskt kompatibla med de delsystem som de ska integreras i,

3. att integrationen av de delsystem som avses i 1 och 2 är säker, och

4. när det gäller ERTMS-utrustning och i de fall regeringen föreskriver, att Europeiska unionens järnvägsbyrå har lämnat förhandsgodkännande.

Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation

3 § När en fast installation som redan har godkänts enligt 1 § moderniseras eller byggs om krävs ett nytt godkännande om

1. den övergripande säkerhetsnivån för det eller de delsystem som den fasta installationen består av kan påverkas negativt av de planerade arbetena,

2. det krävs i tillämplig TSD, eller

3. det har gjorts ändringar av värdena för de parametrar enligt vilka godkännandet har beviljats.

Sökanden ska ge in underlag som beskriver moderniserings- eller ombyggnadsprojektet till tillsynsmyndigheten, som beslutar om ett nytt godkännande ska krävas. Om den fasta installationen innehåller ERTMS-utrustning, ska beslutet fattas efter samråd med Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Tillfälligt godkännande

4 § Tillsynsmyndigheten får, om kraven på säkerhet är uppfyllda, bevilja ett tillfälligt godkännande för en fast installation om det behövs för att slutligt bedöma om kraven på godkännande enligt 2 § är uppfyllda.

Villkor

5 § Ett godkännande enligt detta kapitel får förenas med de villkor som behövs för att uppnå säkerhet och driftskompatibilitet i järnvägssystemet.

Bemyndigande

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. godkännande för ibruktagande av fasta installationer,
2. Europeiska unionens järnvägsbyrås förhandsgodkännande av fasta installationer som innehåller ERTMS-utrustning,
3. nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation av fasta installationer,
4. tillfälliga godkännanden av fasta installationer, och
5. tidsfrister och förfaranden för prövning av godkännanden av fasta installationer.

4 kap. Godkännande av fordon

Godkännande att släppa ut fordon på marknaden

Grundläggande krav

1 § Ett fordon får släppas ut på marknaden endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten eller av Europeiska unionens järnvägsbyrå i enlighet med detta kapitel. Ett godkännande prövas och gäller för ett visst område (område för användning).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får ingå avtal om att godkännanden som beviljats av en nationell säkerhetsmyndighet i Danmark, Norge eller Finland ska gälla för trafik till stationer eller terminaler på den svenska sidan av gränsen.

Krav för att beviljas godkännande

- 2 §** Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden visar
1. EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 6 § jämte det tekniska underlag som krävs för de delsystem som fordonet består av,
 2. att de delsystem som avses i 1 är tekniskt kompatibla,
 3. att de delsystem som avses i 1 är integrerade på ett säkert sätt, och
 4. att fordonet är tekniskt kompatibelt med järnvägsnätet i det område för användning som ansökan avser.

Prövningsinstans

3 § Ett godkännande av fordon enligt 1 § prövas och beviljas av Europeiska unionens järnvägsbyrå eller, om fordonet endast ska användas i Sverige, av antingen Europeiska unionens järnvägsbyrå eller av tillsynsmyndigheten. Sökanden väljer i dessa fall vilken av instanserna som ska pröva ansökan om godkännande. Ansökan ska i samtliga fall ges in via one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå.

För förfarandet vid Europeiska unionens järnvägsbyrå finns bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796.

Tillfälliga godkännanden

4 § Tillsynsmyndigheten får bevilja tillfälligt godkännande för ett fordon om prov på järnvägsnätet är nödvändigt för att bedöma om kraven enligt 2 § 2 eller 4 är uppfyllda.

Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation

5 § När ett fordon som redan har godkänts för att släppas ut på marknaden moderniseras eller byggs om krävs ett nytt godkännande om

1. det ska göras ändringar som påverkar parametrar för den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och järnvägsnätet i sådan omfattning att det enligt tillämpliga TSD:er eller nationella regler krävs ett nytt godkännande,

2. den övergripande säkerhetsnivån för fordonet kan påverkas negativt, eller

3. det annars följer av tillämplig TSD.

Sökanden bedömer om nytt godkännande krävs enligt första stycket 1–3.

Uppdaterat godkännande av fordon

Uppdaterat godkännande vid utvidgning av fordonets område för användning

6 § När området för användning av ett fordon som redan har godkänts för att släppas ut på marknaden ska utvidgas krävs ett uppdaterat godkännande. Ett uppdaterat godkännande ska beviljas om sökanden visar att kraven enligt 2 § är uppfyllda för det nya området för användning.

Prövningsinstans vid uppdaterat godkännande

7 § Om tillsynsmyndigheten har beviljat befintligt fordonsgodkännande och även det utvidgade området för användning begränsar sig till järnvägsnät i Sverige, lämnas ansökan om uppdaterat godkännande in till tillsynsmyndigheten, som prövar ansökan. I övriga fall lämnas ansökan in via one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå, som prövar ansökan.

Typgodkännande av fordon

Beviljande av typgodkännanden

8 § Europeiska unionens järnvägsbyrå eller tillsynsmyndigheten får, i enlighet med den princip för behörig prövningsinstans som framgår av 3 § första stycket, på särskild ansökan bevilja typgodkännande för fordon som uppfyller kraven för att släppas ut på marknaden enligt 2 §.

Tillsynsmyndigheten får därutöver på sökandens begäran i samband med ett godkännande enligt 1, 5 eller 6 § även bevilja typgodkännande för fordonet.

Typgodkännanden ska föras in i det europeiska registret över godkända fordonstyper vid Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Krav på förnyat typgodkännande

9 § Om de TSD:er eller nationella regler som har legat till grund för ett typgodkännande enligt 8 § ändras och de ändrade reglerna innehåller krav på förnyelse av berörda typgodkännanden, ska tillsynsmyndigheten besluta att sådana typgodkännanden ska förnyas för att fortsatt vara giltiga. I de fall Europeiska unionens järnvägsbyrå har beviljat typgodkännandet beslutar byrån om förnyelse.

En förnyad prövning enligt första stycket och de kontroller som krävs i samband med prövningen får endast avse fordonets överensstämmelse med de regler som har ändrats.

Godkännande av fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp

10 § Ett fordon eller en serie fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp ska utan ytterligare kontroller beviljas ett godkännande för att släppas ut på marknaden enligt 1 § om sökanden visar upp en försäkran om typöverensstämmelse.

Europeiska kommissionen fastställer i en genomförandeakt hur en försäkran om typöverensstämmelse ska vara utformad för att vara giltig.

Villkor för godkännande

11 § Ett godkännande enligt detta kapitel får förenas med de villkor som behövs för att uppnå säkerhet och driftskompatibilitet i järnvägssystemet.

Skyldigheter innan fordon används första gången

Registrering i fordonsregister

12 § Efter det att ett fordon har godkänts för att släppas ut på marknaden och innan fordonet används första gången inom det område för användning som anges i godkännandet, ska det på fordonsinnehavarens begäran ha registrerats i ett fordonsregister.

När fordonets område för användning är begränsat till Sverige, ska fordonet registreras i det svenska fordonsregistret enligt 5 kap. 13 §. När fordonets område för användning gäller flera stater inom EES eller Schweiz, ska fordonet registreras i en av de berörda staternas fordonsregister.

Europeiskt fordonsnummer och märkning av fordon

13 § I samband med registrering enligt 12 § andra stycket i det svenska fordonsregistret ska tillsynsmyndigheten tilldela fordonet ett europeiskt fordonsnummer som förs in i registret. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret.

Kontroller som ska utföras av järnvägsföretaget

14 § Innan ett fordon används inom det område för användning som anges i godkännandet, ska det järnvägsföretag som ska utföra trafiken ha kontrollerat att

1. fordonet har godkänts för att släppas ut på marknaden enligt bestämmelserna i detta kapitel samt har registrerats och märkts med fordonnummer enligt 12 och 13 §§,

2. fordonet enligt uppgifter i infrastruktureregistret enligt 5 kap. 14 §, tillämpliga TSD:er eller uppgifter från infrastrukturförvaltaren är kompatibelt med järnvägsnätet på den rutt som ska trafikeras, och

3. fordonet är integrerat i den tågsammansättning som det ska användas i enlighet med järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem enligt 2 kap. 3 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX) och tillämplig TSD.

Bemyndiganden

15 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. godkännande att släppa ut fordon på marknaden och om undantag från krav på godkännande,

2. tillfälliga godkännanden under godkännandeprocessen och EG-kontrollförfarandet samt skyldigheter för infrastrukturförvaltare att möjliggöra prov på järnvägsnätet,

3. nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation, inklusive vilka krav som ska gälla vid modernisering eller ombyggnation av fordon som har godkänts enligt äldre lagstiftning,

4. uppdaterat godkännande vid utvidgning av ett fordonens område för användning, inklusive vilka krav som ska gälla vid utvidgning av området för användning för fordon som har godkänts enligt äldre lagstiftning,

5. typgodkännande, krav på förnyat typgodkännande och rapportering till det europeiska registret över godkända fordonstyper,

6. innehåll och villkor i godkännandebeslut,

7. tidsfrister och förfaranden för prövning av fordonsgodkännanden,

8. rapportering till fordonregister, europeiska fordonnummer och märkning av fordon, och

9. kontroller som ska utföras av järnvägsföretag innan fordon används första gången.

5 kap. Tillsyn m.m.

Allmänna bestämmelser

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter och villkor som har meddelats i anslutning till lagen.

Tillsynsmyndigheten ska också utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv. Tillsynsmyndigheten fullgör också de myndighetsuppgifter som framgår av dessa rättsakter om inte annan myndighet har utpekats i lag eller förordning.

2 § För tillsyn över elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser i elsäkerhetslagen (2016:732).

3 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen på begäran få

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, för bedömningen av ansökningar om godkännanden och för klart definierade statistiska ändamål,

2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, och

3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet eller avhysning.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller även vid tillsyn över efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

Förelägganden

4 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats med stöd av lagen ska efterlevas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Tillsyn över markbaserade delsystem

Tillsynsmyndighetens tillsyn över markbaserade delsystem

5 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över markbaserade delsystem för att säkerställa att delsystemen uppfyller de väsentliga kraven enligt 2 kap. 2 § första stycket och enligt föreskrifter som preciserar dessa krav. För gränsöverskridande markbaserade delsystem ska tillsynen utövas i samarbete med den nationella säkerhetsmyndigheten i den andra berörda staten.

Tillsynsmyndigheten ska också utöva tillsyn över att driftskompatibilitetskomponenter uppfyller kraven enligt 2 kap. 7 §.

6 § Om tillsynsmyndigheten vid tillsyn över markbaserade delsystem enligt 5 § vid en samlad bedömning finner att det finns sådana brister att infrastrukturförvaltaren inte längre uppfyller kraven för att beviljas säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 12 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX), ska tillsynsmyndigheten begränsa eller återkalla säkerhetstillståndet.

Tillsyn över fordon

Järnvägsföretagets skyldigheter

7 § Om ett järnvägsföretag konstaterar att ett järnvägsfordon som det använder i sin verksamhet inte uppfyller ett tillämpligt väsentligt krav

enligt 2 kap. 2 § första stycket, ska järnvägsföretaget vidta de åtgärder som krävs för att fordonet ska uppfylla kraven.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 9

Tillsynsmyndighetens skyldigheter

8 § Om tillsynsmyndigheten får kännedom om att ett fordon eller en fordonstyp som används på avsett sätt inte uppfyller ett tillämpligt väsentligt krav enligt 2 kap. 2 § första stycket, ska tillsynsmyndigheten informera det järnvägsföretag som använder fordonet eller fordonstypen och kräva att åtgärder vidtas för att säkerställa fordonets överensstämmelse med de väsentliga kraven.

Föreläggande om tillfälliga säkerhetsåtgärder

9 § Om de åtgärder som vidtas av järnvägsföretaget enligt 7 och 8 §§ inte säkerställer överensstämmelse med tillämpliga väsentliga krav och detta leder till en allvarlig säkerhetsrisk, får tillsynsmyndigheten besluta om föreläggande enligt 4 § att vidta lämpliga tillfälliga säkerhetsåtgärder inklusive att omedelbart begränsa eller avbryta verksamheten.

Ändring och återkallelse av fordonsgodkännanden och typgodkännanden

10 § Om tillsynsmyndigheten efter granskning av effektiviteten i de åtgärder som vidtagits enligt 9 § bedömer att åtgärderna inte är tillräckliga för att komma till rätta med den allvarliga säkerhetsrisken, får tillsynsmyndigheten besluta att ändra eller återkalla godkännandet enligt 4 kap. 1 § eller typgodkännandet enligt 4 kap. 8 §. Detta gäller dock endast om det visats att bristen på överensstämmelse med det väsentliga krav som föranlett den allvarliga säkerhetsrisken fanns redan vid godkännande av fordonet eller fordonstypen.

Fordon som byggts i enlighet med ett typgodkännande som återkallats

11 § Om ett typgodkännande enligt 4 kap. 8 § återkallas, får fordon som byggts i enlighet med typgodkännandet inte släppas ut på marknaden. Fordon ska dras tillbaka om de redan har godkänts för att släppas ut på marknaden på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse enligt 4 kap. 10 § med ett återkallat typgodkännande.

Marknadskontroll

Tillsynsmyndighetens uppgifter och befogenheter

12 § Om det kan antas att en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller kraven i 2 kap. 2 § första stycket får tillsynsmyndigheten vidta åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess vidare hantering på marknaden eller dra tillbaka den från marknaden, även om komponenten är försedd med en EG-försäkran.

Om det kan antas att ett delsystem inte uppfyller kraven i 2 kap. 2 §, får tillsynsmyndigheten besluta om kompletterande kontroller av delsystemet, även om delsystemet är försett med EG-kontrollförklaring.

Register

Fordonsregister

13 § Tillsynsmyndigheten ska föra ett register över fordon.

Fordonsinnehavaren ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret samt anmäla förändringar som kräver ändringar i registret.

Tillsynsmyndigheten ska, även om sekretess skulle anses föreligga, lämna uppgifter ur registret på begäran av

1. Statens haverikommission,
2. en nationell säkerhetsmyndighet, ett olycksutredande organ eller ett regleringsorgan i ett annat land inom EES eller i Schweiz, samt
3. Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Infrastrukturregister

14 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska föra och offentliggöra ett register över järnvägsinfrastruktur.

Infrastrukturförvaltare ska till myndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra ett sådant register samt anmäla förändringar i verksamheten eller järnvägsinfrastrukturen som kräver ändringar i registret.

Tillsynsmyndighetens uppgift som anmälande myndighet för utsedda organ

Bedömning och kontroll

15 § Tillsynsmyndigheten ska inrätta och genomföra förfaranden för bedömning och kontroll av den som ansöker om att bli utsett organ enligt 2 kap. 4 §.

Beslut att utse organ

16 § Tillsynsmyndigheten ska på ansökan besluta att utse organ enligt 15 § som uppfyller föreskrivna krav om organisation, kompetens, erfarenhet, rutiner och förfaranden, insyn, ekonomi, ansvarsförsäkring, personal, sekretess, objektivitet, opartiskhet och oberoende.

Tillsynsmyndigheten ska underrätta Europeiska kommissionen och staterna inom EES samt Schweiz om de organ som utsetts enligt första stycket.

Tillsyn över utsedda organ

17 § Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över utsedda organ.

Tillsynsmyndigheten har rätt att hos utsedda organ få tillträde till lokaler samt få tillgång till upplysningar och handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Begränsning eller återkallelse av uppgift som utsett organ

18 § Tillsynsmyndigheten får besluta att begränsa eller återkalla ett beslut enligt 16 § om det utsedda organet inte längre uppfyller föreskrivna krav eller på något annat sätt allvarligt har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter.

Tillsynsmyndigheten ska underrätta Europeiska kommissionen, staterna inom EES samt Schweiz om beslut om begränsning eller återkallelse enligt första stycket.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 9

Anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter

Kontroller

19 § Det anmälda eller utsedda organ som anlitats för att utföra EG-kontroll enligt 2 kap. 4 § ska under den tid kontrollförfarandet pågår hos den sökande utföra kontroller för att säkerställa att delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna överensstämmer med de TSD:er eller nationella regler som organet anlitats för att kontrollera överensstämmelse med. Kontrollerna får vara oanmälda.

20 § Om ett anmält organ vid kontroll enligt 19 § konstaterar att kraven i en TSD inte följs, ska organet begära att korrigerande åtgärder vidtas. Detsamma gäller om ett utsett organ konstaterar att kraven i nationella regler inte följs. Ett kontrollintyg enligt 2 kap. 5 § ska inte utfärdas förrän bristerna har åtgärdats.

Begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyg

21 § Om ett anmält eller utsett organ efter det att ett kontrollintyg enligt 2 kap. 5 § har utfärdats konstaterar att ett delsystem inte längre uppfyller kraven i tillämpliga TSD:er respektive nationella regler, ska organet begära att lämpliga korrigerande åtgärder vidtas. Om sådana åtgärder inte vidtas ska organet vid behov, beroende på vad som är lämpligt, begränsa, tillfällig dra tillbaka eller återkalla kontrollintyget.

Tillträde till anläggningar och tillgång till dokumentation

22 § Det anmälda eller utsedda organ som anlitats för att utföra EG-kontroll enligt 2 kap. 4 § har för att kunna utföra sitt uppdrag rätt att av den sökande få

1. tillträde till alla lokaler och platser, materiel och fordon som behövs, och
2. tillgång till alla handlingar och dokument som behövs.

Tystnadsplikt

23 § Personal vid ett anmält eller utsett organ får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som den sökande i samband med EG-kontroll eller EG-försäkran tillhandahåller om affärs- eller driftsförhållanden eller tekniska förhållanden. Tystnadsplikten gäller dock inte i förhållande till tillsynsmyndigheten eller andra behöriga myndigheter eller organ.

I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Bemyndiganden

Föreskriftsbemyndiganden

24 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillsyn, inklusive tillfälliga säkerhetsåtgärder och upphävande av tillfälliga säkerhetsåtgärder samt förfarandet när tillsynsmyndigheten och Europeiska unionens järnvägsbyrå har olika uppfattningar i fråga om tillsynsåtgärder,

2. järnvägsföretags åtgärder för att säkerställa fordons överensstämmelse med de väsentliga kraven samt rapporteringskrav,

3. ändring, indragning och återkallelse av fordonsgodkännanden och typgodkännanden,

4. marknads kontroll,

5. fordonsregister och infrastrukturregister samt krav på rapporteringsskyldighet för fordonsinnehavare och infrastrukturförvaltare till sådana register,

6. rapporteringskrav till det europeiska registret över godkända fordonstyper vid ändringar, indragningar eller återkallelser av typgodkännanden,

7. skyldigheter att lämna sådana uppgifter om sin verksamhet som Europeiska kommissionen och Europeiska unionens järnvägsbyrå behöver som underlag i sitt regelutvecklingsarbete,

8. uppgifter, skyldigheter och befogenheter för anmälande myndigheter,

9. krav för att bli ett anmält eller utsett organ, anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter, dotterföretag och underleverantörer till anmälda och utsedda organ samt ackrediterade interna organ, och

10. skyldigheter för den som har anlitat ett anmält eller utsett organ att till organet anmäla förändringar i delsystemet som kan föranleda begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyget.

Avgiftsbemyndigande

25 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

6 kap. Sanktionsavgift

Förutsättningar för beslut om sanktionsavgift

1 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som i verksamheten använder

1. fasta installationer som inte har godkänts för att tas i bruk enligt 3 kap., eller

2. fordon som inte har godkänts för att släppas ut på marknaden enligt 4 kap.

2 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av någon endast om denne har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut inom fem år från det att överträdelsen skett.

3 § Det ska inte beslutas om sanktionsavgift för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömmande av vite. Sanktionsavgift får inte heller beslutas för en överträdelse för vilken straff eller annan sanktion har ådömts enligt någon annan författning eller överträdelsen omfattas av ett väckt åtal, ett utfärdat strafföreläggande eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Belopp

4 § Sanktionsavgift får tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

Befrielse från sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgift, ska den som avses i 1 § helt eller delvis befrias från avgiften.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om befrielse från sanktionsavgift.

Beslut om sanktionsavgift

6 § En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska även en dröjsmålsavgift tas ut enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten begära indrivning av sanktionsavgiften och den dröjsmålsavgift som ska tas ut enligt andra stycket. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. och i indrivningsförordningen (1993:1229). Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske.

7 § Sanktionsavgiften tillfaller staten.

8 § En sanktionsavgift faller bort i den utsträckning verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

7 kap. Omprövning och överklagande

Omprövning

1 § Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut att inte godkänna en fast installation enligt 3 kap. eller fordon enligt 4 kap. om den sökande begär det. Detsamma gäller tillsynsmyndighetens beslut enligt 5 kap. 10 § om ändring eller återkallelse av ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande.

En begäran om omprövning enligt första stycket ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

2 § Tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i omprövningsärenden enligt 1 § senast två månader efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten.

När det gäller omprövning av beslut enligt 5 kap. 10 § ska dock tillsynsmyndigheten så snart begäran kommer in till myndigheten tillfälligt upphäva beslutet, och först därefter och senast en månad efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten antingen slutgiltigt bekräfta eller upphäva beslutet.

3 § Bestämmelser om omprövning av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

Överklagande

4 § Tillsynsmyndighetens beslut i enskilt fall enligt denna lag, enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 5 kap. 1 § andra stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

5 § Ett beslut enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 5 kap. 1 § andra stycket gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om sanktionsavgift enligt 6 kap. 1 § gäller dock inte förrän det har fått laga kraft.

6 § Bestämmelser om överklagande av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

1. Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.
2. Beslut om undantag från krav på att tillämpa en teknisk specifikation för driftskompatibilitet som har meddelats före ikraftträdandet gäller fortfarande.

3. Äldre föreskrifter för kontroll av överensstämmelse med nationella regler enligt 2 kap. 4 § gäller till utgången av 15 juni 2021.

4. Ett godkännande att ta i bruk markbaserade delsystem eller järnvägsanläggningar som har beslutats före ikraftträdandet gäller fortfarande enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet.

5. Kravet på Europeiska unionens järnvägsbyrås förhandsgodkännande enligt 3 kap. 2 § 4 gäller inte

a) för nybyggnationsprojekt som innefattar ERTMS-utrustning där upphandlingsfasen eller tilldelning av kontrakt har avslutats före ikraftträdandet, eller

b) till utgången av 16 juni 2031, för optioner i kontrakt som avser ERTMS-utrustning och som undertecknats före den 15 juni 2016.

6. Ett godkännande att ta i bruk fordon som har beslutats före ikraftträdandet gäller fortfarande enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Ett nytt godkännande att släppa ut fordonet på marknaden enligt 4 kap. denna lag krävs dock när fordonets område för användning ska utvidgas, dock endast för det nya området, eller fordonet ska byggas om eller moderniseras på ett sådant sätt att nytt godkännande krävs enligt 4 kap. 5 § denna lag.

7. Ett typgodkännande av fordon eller ett godkännande på grundval av en försäkran om överensstämmelse som har beslutats före ikraftträdandet gäller som ett typgodkännande enligt 4 kap. 7 § respektive ett godkännande av fordon på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse enligt 4 kap. 9 §.

8. Bestämmelserna om sanktionsavgift gäller endast överträdelser som har ägt rum efter ikraftträdandet.

9. Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

Förslag till järnvägssäkerhetslag

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Allmänna bestämmelser

Syfte

1 § Denna lag syftar till att upprätthålla och kontinuerligt utveckla och förbättra säkerheten hos järnvägssystemet, samtidigt som tillträde till marknaden för spårbundna tjänster underlättas. Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

Innehåll

2 § Innehållet i denna lag är uppdelat enligt följande.

- 1 kap. – Allmänna bestämmelser
- 2 kap. – Grundläggande säkerhetskrav
- 3 kap. – Tillstånd
- 4 kap. – Tillsyn
- 5 kap. – Ordning
- 6 kap. – Sanktionsavgift
- 7 kap. – Straffbestämmelser
- 8 kap. – Omprövning och överklagande

Tillämpningsområde

3 § Denna lag gäller den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem som detta definieras i artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftkompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen, i den ursprungliga lydelsen.

Undantag

4 § Denna lag gäller inte

1. tunnelbana och spårväg,
2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem enligt 3 § och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät,
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren använder för godstrafik eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät, eller
4. järnvägsnät som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål och fordon som enbart används på sådana nät.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

5 § Bestämmelser om tunnelbana och spårväg finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 9

Bestämmelser om järnvägssystem som inte omfattas av denna lag finns i lagen (XX) om nationella järnvägssystem.

Tillsynsmyndighet

6 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn enligt denna lag, föreskrifter och villkor som meddelats i anslutning till lagen samt direkt tillämpliga EU-rättsakter enligt 4 kap. 1 § andra stycket. Tillsynsmyndigheten prövar också, i de fall som anges i 3 kap., ansökningar om tillstånd enligt lagen.

Tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

Ord och uttryck

7 § I lagen avses med

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordon: järnvägsfordon på hjul, med eller utan dragkraft, som är lämpligt för trafikering av järnvägsnät,

infrastrukturförvaltare: den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen,

järnvägsföretag: den vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft,

järnvägsinfrastruktur: spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande,

nationella regler: föreskrifter om säkerhetsmässiga eller tekniska krav på järnvägsområdet som har antagits i enlighet med av regeringen i enlighet med direktiv (EU) 2016/798 särskilt föreskrivet förfarande,

omfattning av verksamhet: omfattning baserad på passagerarantal eller godsvolym, samt uppskattad storlek på ett järnvägsföretag efter antalet anställda inom järnvägssektorn,

område för verksamhet: ett eller flera järnvägsnät i en eller flera medlemsstater där ett järnvägsföretag avser att bedriva trafik,

one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå: det informations- och kommunikationssystem som regleras i artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004,

säkerhetskritiska arbetsuppgifter: arbetsuppgifter av direkt betydelse för järnvägssäkerheten,

TSD: en teknisk specifikation för driftkompatibilitet som antagits i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 eller tidigare direktiv som ersatts av detta,

typ av verksamhet: indelning av verksamhet i persontrafik, inklusive eller exklusive höghastighetstrafik, godstrafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, samt enbart växlingstjänster, och

underhållsansvarig enhet: den enhet som har ansvaret för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i det register över fordon som avses i 5 kap. 13§ järnvägstekniklagen (2020:XX).

2 kap. Grundläggande säkerhetskrav

Gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer

1 § I gemensamma säkerhetsmål som framgår av EU-rättsakter fastställs den lägsta säkerhetsnivå som ska uppnås för Europeiska unionens järnvägssystem i dess helhet och för dess olika delar.

I gemensamma säkerhetsmetoder, som framgår av EU-rättsakter, fastställs metoder för bedömning av säkerhetsnivåer och för uppnåendet av säkerhetsmål och uppfyllandet av andra säkerhetskrav. Det kan krävas organ för bedömning av överensstämmelse enligt dessa gemensamma säkerhetsmetoder.

För att underlätta bedömningen av hur de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av järnvägssäkerheten har gemensamma säkerhetsindikatorer fastställts. Dessa framgår av bilaga I till direktiv (EU) 2016/798.

Säkerhetsansvar

2 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet.

Krav på säkerhetsstyrningssystem

3 § Infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretags verksamhet ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Säkerhetsstyrningssystemet, som ska dokumenteras, utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet.

Genom säkerhetsstyrningssystemet ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag

1. bidra till att Europeiska unionens järnvägssystem kan uppfylla de gemensamma säkerhetsmålen,

2. säkerställa att Europeiska unionens järnvägssystem uppfyller de säkerhetskrav som framgår av tillämpliga TSD:er, och

3. säkerställa att tillämpliga delar av de gemensamma säkerhetsmetoderna och de nationella regler som anmälts i enlighet med artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798 tillämpas.

4 § Med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet ska hanteringen av alla de risker som infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets verksamhet ger upphov till tryggas. I säkerhetsstyrningssystemet ska också de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer beaktas.

5 § Av säkerhetsstyrningssystemet ska det framgå

1. vilken ansvarsfördelningen är inom infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets organisation,

2. hur ledningen säkerställer kontroll på olika nivåer inom organisationen,

3. hur personalen deltar i säkerhetsarbetet,

4. hur en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet säkerställs, och

5. hur tillgängliga kunskaper och metoder avseende inverkan av mänskliga faktorer omhändertas i verksamheten.

Säkerhetsstyrningssystemet ska främja en god säkerhetskultur där ömsesidigt förtroende, ömsesidig tillit och ömsesidigt lärande ingår.

6 § Säkerhetsstyrningssystemet ska anpassas till verksamhetens typ, omfattning, område och andra relevanta förhållanden.

Krav på riskkontrollåtgärder

7 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra nödvändiga riskkontrollåtgärder i samarbete med varandra och med andra aktörer. Riskkontrollåtgärder ska genomföras i enlighet med de gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6.1 a i direktiv (EU) 2016/798.

8 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska säkerställa att de aktörer som de anlitar och som kan påverka säkerheten i järnvägssystemet genomför nödvändiga riskkontrollåtgärder i enlighet med de gemensamma säkerhetsmetoder för övervakning som avses i artikel 6.1 c i direktiv (EU) 2016/798. Dessa aktörer ska genomföra de nödvändiga riskkontrollåtgärder i samarbete med andra aktörer. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska, i de fall det är lämpligt, i avtal med de anlitate aktörerna uppställa krav på genomförande av nödvändiga riskkontrollåtgärder.

9 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som upptäcker eller informeras om en säkerhetsrisk avseende fel, bristande överensstämmelse i konstruktionen eller bristande funktion i den tekniska utrustningen ska, inom ramarna för sin respektive behörighet, vidta de korrigerande åtgärder som krävs för att hantera den upptäckta säkerhetsrisken och rapportera den till berörda parter. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska säkerställa att de aktörer som de anlitar och som kan påverka säkerheten i järnvägssystemet också gör detta.

10 § Om ett järnvägsföretag använder ett annat järnvägsföretags fordon ska samtliga delaktiga aktörer utbyta alla relevanta uppgifter för en säker drift.

Krav på materiel

11 § Järnvägsinfrastruktur, fordon och annan materiel i järnvägssystem ska vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs.

Krav på personal

12 § De som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter.

Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig.

13 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning som visar att det inte finns några hinder av hälsoskäl.

Den som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska regelbundet och i övrigt vid behov genomgå läkarundersökning.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag får stänga av den som inte följer ett åläggande att genomgå läkarundersökning från sådana arbetsuppgifter.

Personalens rätt till kopia av handlingar

14 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag ska, om någon som är eller har varit sysselsatt i deras verksamhet begär det, till denne överlämna en kopia av handlingar som styrker utbildning, yrkeskvalifikationer och erfarenhet.

Krav på underhållsansvarig enhet för fordon

15 § För att ett fordon ska få användas på järnvägsnätet ska det ha tilldelats en underhållsansvarig enhet. Den som använder fordonet ska säkerställa att den underhållsansvariga enheten för fordonet uppfyller kraven i denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

16 § Den underhållsansvariga enheten ska med hjälp av ett underhållssystem säkerställa att de fordon för vars underhåll enheten ansvarar är i säkert skick.

17 § En underhållsansvarig enhet med ansvar för underhåll av godsvagnar ska vara certifierad av ett ackrediterat certifieringsorgan.

Ett certifikat som har beviljats av en behörig myndighet eller ett ackrediterat organ i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige.

18 § Certifikat till en underhållsansvarig enhet för godsvagnar, som avses i 17 § första stycket, ska på ansökan beviljas den som uppfyller kraven i kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 av den 10 maj 2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007.

Krav på rapportering av olyckor

19 § Om det vid användningen av ett fordon inträffar en olycka som medför att minst en person avlider eller att minst fem personer blir allvarligt skadade eller att fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador, är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skyldiga att rapportera det inträffade till tillsynsmyndigheten. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är också skyldiga att rapportera när det funnits allvarlig fara för en sådan olycka eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos ett fordon eller hos infrastrukturen eller på att det finns andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Krav på årlig säkerhetsrapport

20 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska årligen till tillsynsmyndigheten ge in en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret.

Bemyndiganden

21 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. organ för bedömning av överensstämmelse enligt gemensamma säkerhetsmetoder,
2. säkerhetsstyrningssystem,
3. riskkontrollåtgärder,
4. kunskapskrav, hälsokrav, läkarundersökning och annan hälsoundersökning av personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter,
5. underhållsansvarig enhet och, i det fall det är möjligt enligt direktiv (EU) 2016/798, föreskrifter om undantag från krav på sådan enhet,
6. att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet ska rapporteras också i andra fall än som anges i 19 §,
7. årlig säkerhetsrapport av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag,
8. när nationella regler enligt 1 kap 7 § får antas och de förfaranden som ska följas när nationella regler ska antas, och
9. trafikregler.

3 kap. Tillstånd

Tillstånd för järnvägsföretag

Tillståndskrav

1 § För att få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller enbart tillhandahålla dragkraft krävs

1. ett gemensamt säkerhetsintyg som avses i 3 §, och
2. en försäkring eller något annat likvärdigt arrangemang som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

2 § För de järnvägsföretag som har licens enligt 2 kap. 2 § järnvägsmarknadslagen (xx) krävs inte en försäkring eller något annat likvärdigt arrangemang enligt 1 § 2 i detta kapitel.

Prövningsinstans för gemensamt säkerhetsintyg

3 § Ett gemensamt säkerhetsintyg prövas och utfärdas av Europeiska unionens järnvägsbyrå eller, i de fall verksamheten endast ska bedrivas i Sverige, av antingen tillsynsmyndigheten eller Europeiska unionens järnvägsbyrå. Sökanden väljer i dessa fall vilken av instanserna som ska pröva ansökan. Ansökan ska i samtliga fall ges in till one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Krav för att beviljas gemensamt säkerhetsintyg

4 § Ett gemensamt säkerhetsintyg ska beviljas järnvägsföretag som

1. har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med 2 kap. 3–6 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen,
2. uppfyller kraven i tillämpliga TSD:er,
3. uppfyller kraven i tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv, och
4. uppfyller kraven i tillämpliga nationella regler enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798.

Villkor

5 § Tillsynsmyndigheten får i samband med att den meddelar ett gemensamt säkerhetsintyg, eller under detta tillståndets giltighetstid, förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

Giltighetstid och förnyelse

6 § Ett gemensamt säkerhetsintyg är giltigt i högst fem år och får förnyas efter ansökan av järnvägsföretaget.

Uppdatering vid väsentlig förändring eller utvidgning av området för verksamheten

7 § Uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg krävs då det sker en väsentlig förändring av typen av verksamhet eller av verksamhetens omfattning.

8 § Uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg krävs om tillståndshavaren vill utvidga sitt område för verksamheten inom Sverige eller till en annan medlemsstat.

9 § Tillsynsmyndigheten får kräva uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg med anledning av väsentliga förändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet.

10 § En innehavare av ett gemensamt säkerhetsintyg är skyldig att anmäla förändringar enligt 7 § till tillsynsmyndigheten.

Tillstånd för infrastrukturförvaltare

Tillståndskrav

11 § För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs ett säkerhetstillstånd enligt 12 §.

Krav för att beviljas säkerhetstillstånd

12 § Ett säkerhetstillstånd ska beviljas infrastrukturförvaltare som

1. har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med 2 kap. 3–6 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen,
2. uppfyller kraven i tillämpliga TSD:er,
3. uppfyller kraven i tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv,
4. uppfyller kraven i tillämpliga nationella regler enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798, och
5. har ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.

Villkor

13 § Tillsynsmyndigheten får i samband med att den meddelar ett säkerhetstillstånd, eller under detta tillstånds giltighetstid, förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

Giltighetstid och förnyelse

14 § Ett säkerhetstillstånd är giltigt i högst fem år och får förnyas efter ansökan av infrastrukturförvaltaren.

Uppdatering vid väsentlig förändring

15 § Uppdatering av ett säkerhetstillstånd krävs då det sker en väsentlig förändring i något eller några av delsystemen Infrastruktur, Markbaserad trafikstyrning och signalering eller Energi. Uppdatering krävs även vid väsentlig förändring av principerna för drift eller underhåll av dessa delsystem.

16 § Tillsynsmyndigheten får kräva uppdatering av ett säkerhetstillstånd med anledning av väsentliga förändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet.

Anmälningsskyldighet

17 § En innehavare av ett säkerhetstillstånd är skyldig att anmäla förändringar enligt 15 § till tillsynsmyndigheten.

Bemyndiganden

18 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. krav på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang enligt 1 § 2,
2. gemensamt säkerhetsintyg, inklusive förnyelse och uppdatering, och
3. säkerhetstillstånd, inklusive förnyelse och uppdatering.

4 kap. Tillsyn

Allmänna bestämmelser

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter och villkor som har meddelats i anslutning till lagen.

Tillsynsmyndigheten ska också utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv. Tillsynsmyndigheten fullgör också de myndighetsuppgifter som framgår av dessa rättsakter om inte annan myndighet har utpekats i lag eller förordning.

2 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över järnvägsföretag för vilka Europeiska unionens järnvägsbyrå har utfärdat gemensamt säkerhetsintyg.

3 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen på begäran få

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, bedömningen av ansökningar om tillstånd och för klart definierade statistiska ändamål,

2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, och

3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet eller avhysning.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller även vid tillsyn över efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

4 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska redovisa avtal om riskkontrollåtgärder enligt 2 kap. 8 § på begäran av Europeiska unionens järnvägsbyrå eller tillsynsmyndigheten.

Förelägganden

5 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats i anslutning till lagen ska efterlevas. Detsamma gäller för att säkerställa

efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 9

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Begränsning eller återkallelse av tillstånd

6 § Tillsynsmyndigheten får begränsa eller återkalla ett tillstånd som myndigheten meddelat enligt 3 kap., om

1. förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls,
2. tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen och andra nationella regler, eller
3. tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

Bemyndiganden

Föreskriftsbemyndiganden

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag till tillsynsmyndigheten ska lämna de uppgifter som myndigheten behöver för att kunna utöva tillsyn,
2. tillsyn, inklusive tillfälliga säkerhetsåtgärder och upphävande av tillfälliga säkerhetsåtgärder samt förfarandet när tillsynsmyndigheten och Europeiska unionens järnvägsbyrå har olika uppfattningar i fråga om tillsynsåtgärder, och
3. begränsning och återkallelse av tillstånd.

Avgiftsbemyndigande

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen och enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

5 kap. Ordning

1 § Ingen får beträda spårområdet för järnväg utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd, utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde.

2 § Alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat får inte intas inom järnvägssystem. Förbudet gäller inte intag av drycker eller preparat vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för ett särskilt fall har medgett intaget. Med alkoholdrycker förstås sådana drycker som avses i 1 kap. 5 § alkohollagen (2010:1622) och med alkoholdrycksliknande preparat förstås sådana preparat som avses i 1 kap. 10 a § samma lag.

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid ett järnvägssystem får från järnvägssystemet avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta sådana personer. Om så sker, ska Polismyndigheten omedelbart underrättas. Omhändertagna får hållas kvar till dess att de har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid ett järnvägssystem får avlägsna den som överträder förbudet i 2 § från järnvägsinfrastrukturen.

4 § För att verkställa en åtgärd enligt 3 § får befattningshavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver.

Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips, ska den lindrigaste form användas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än vad som är absolut nödvändigt.

6 kap. Sanktionsavgift

Förutsättningar för beslut om sanktionsavgift

1 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som

1. utan tillstånd bedriver verksamhet som är tillståndspliktig enligt denna lag, inklusive den som saknar försäkring eller något annat likvärdigt arrangemang enligt 3 kap. 1 § 2 eller 3 kap. 2 §,

2. i verksamheten anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 12 § för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter, inklusive att den som anlitas inte har genomgått läkarundersökning enligt 2 kap. 13 § första eller andra stycket, eller

3. försummar sin rapporteringsskyldighet enligt 2 kap. 19 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 21 § 6.

2 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av någon endast om denne har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut inom fem år från det att överträdelsen skett.

3 § Det ska inte beslutas om sanktionsavgift för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömmande av vite. Sanktionsavgift får inte heller beslutas för en överträdelse för vilken straff eller annan sanktion har ådömts enligt annan författning eller överträdelsen omfattas av ett väckt åtal, ett utfärdat strafföreläggande eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Belopp

4 § Sanktionsavgift får tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

Befrielse från sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgift, ska den som avses i 1 § helt eller delvis befrias från avgiften.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om befrielse från sanktionsavgift.

Beslut om sanktionsavgift

6 § En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska även en dröjsmålsavgift tas ut enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten begära indrivning av sanktionsavgiften och den dröjsmålsavgift som ska tas ut enligt andra stycket. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. och i indrivningsförordningen (1993:1229). Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske.

7 § Sanktionsavgiften tillfaller staten.

8 § En sanktionsavgift faller bort i den utsträckning verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

7 kap. Straffbestämmelser

1 § Det får inte dömas till ansvar enligt denna lag för en gärning som omfattas av ett föreläggande om vite, om gärningen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet.

Till ansvar enligt denna lag ska inte dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

2 § Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färdens uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter

färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg och då är så påverkad av alkohol att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Är ett brott som avses i första, andra eller tredje stycket att anse som grovt, ska föraren dömas till fängelse i högst två år. När det bedöms om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Den som utan att föra ett maskindrivet spårfordon vid järnväg fullgör en tjänst där det ingår säkerhetskritiska arbetsuppgifter och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

3 § Den som bryter mot förbudet i 5 kap. 1 § döms till penningböter.

4 § I fråga om beslag och förverkande av alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) hos den som intar sådana drycker i strid med 5 kap. 2 § finns bestämmelser i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

8 kap. Omprövning och överklagande

Omprövning

1 § Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut om att inte bevilja ett gemensamt säkerhetsintyg enligt 3 kap. om den sökande begär det. En begäran om omprövning ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

2 § Tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i ett omprövningsärende enligt 1 § senast två månader efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten.

3 § Bestämmelser om omprövning av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

Överklagande

4 § Tillsynsmyndighetens beslut i enskilt fall enligt denna lag, enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 4 kap. 1 § andra stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

5 § Beslut som ett ackrediterat certifieringsorgan fattar med stöd av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007, får överklagas till tillsynsmyndigheten.

6 § Ett beslut enligt denna lag, enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 4 kap. 1 § andra stycket gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av ett tillstånd enligt 4 kap. 6 § gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om sanktionsavgift enligt 6 kap. 1 § gäller inte heller förrän det har fått laga kraft.

7 § Bestämmelser om överklagande av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

2. Den som vid ikraftträdandet har ett säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519), ett säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 8 § järnvägslagen eller ett tillstånd av tillsynsmyndigheten att vara underhållsansvarig enhet för godsvagnar enligt 3 kap. 11 § järnvägslagen får fortsätta att bedriva verksamheten med stöd av dessa tillstånd under tillståndens giltighetstid, dock som längst till och med utgången av 15 juni 2024 och enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för tillstånden.

3. Bestämmelserna om sanktionsavgift gäller endast överträdelser som har ägt rum efter ikraftträdandet.

4. Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som har inletts före ikraftträdandet, om inte annat framgår av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 4 kap. 1 § andra stycket denna lag.

Förslag till lag om nationella järnvägssystem

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Allmänna bestämmelser

Innehåll

1 § Innehållet i denna lag är uppdelat enligt följande:

- 1 kap. – Allmänna bestämmelser
- 2 kap. – Grundläggande säkerhetskrav
- 3 kap. – Godkännande
- 4 kap. – Tillstånd
- 5 kap. – Tillsyn
- 6 kap. – Ordning
- 7 kap. – Sanktionsavgift
- 8 kap. – Straffbestämmelser
- 9 kap. – Överklagande

Tillämpningsområde

2 § Denna lag gäller för järnvägssystem som varken omfattas av järnvägstekniklagen (2020:XX) eller järnvägssäkerhetslagen (2020:XX).

Lagen gäller också för fordon som används för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät i fråga om godkännande av fordon. I övrigt tillämpas järnvägssäkerhetslagen för dessa fordon.

Tillsynsmyndighet

3 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn enligt denna lag samt enligt föreskrifter och villkor som har meddelats i anslutning till lagen. Tillsynsmyndigheten prövar också ansökningar om godkännanden i de fall som anges i 3 kap. och ansökningar om tillstånd enligt lagen i de fall som anges i 4 kap.

Ord och uttryck

4 § I lagen avses med

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordon: järnvägsfordon på hjul, med eller utan dragkraft, som kan framföras på järnvägsspår,

fordonsinnehavare: den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder, eller har för avsikt att använda, fordonet för trafik,

infrastrukturförvaltare: den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen,

järnvägsföretag: den vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft,

järnvägsinfrastruktur: spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för

elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande,

järnvägssystem: järnvägsinfrastruktur och fordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen, och

säkerhetskritiska arbetsuppgifter: arbetsuppgifter av direkt betydelse för järnvägssäkerheten.

Prop. 2021/22:83

Bilaga 9

Bemyndiganden

5 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att vissa spåranläggningar inte ska anses vara järnvägsinfrastruktur.

2 kap. Grundläggande säkerhetskrav

Säkerhetsansvar

1 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet.

Krav på säkerhetsstyrningssystem

2 § Infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Säkerhetsstyrningssystemet, som ska dokumenteras, utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet.

3 § Med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet ska hanteringen av alla de risker som infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets verksamhet ger upphov till tryggas. I säkerhetsstyrningssystemet ska också de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer beaktas.

4 § Av säkerhetsstyrningssystemet ska det framgå

1. vilken ansvarsfördelningen är inom infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets organisation,

2. hur ledningen säkerställer kontroll på olika nivåer inom organisationen,

3. hur personalen deltar i säkerhetsarbetet,

4. hur en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet säkerställs, och

5. hur tillgängliga kunskaper och metoder avseende inverkan av mänskliga faktorer omhändertags i verksamheten.

Säkerhetsstyrningssystemet ska främja en god säkerhetskultur där ömsesidigt förtroende, ömsesidig tillit och ömsesidigt lärande ingår.

5 § Säkerhetsstyrningssystemet ska anpassas till den verksamhet som bedrivs av infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget.

Krav på riskkontrollåtgärder

6 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra nödvändiga riskkontrollåtgärder i samarbete med varandra och med andra aktörer.

Krav på materiel

7 § Järnvägsinfrastruktur, fordon och annan materiel i järnvägssystem ska vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs.

Krav på personal

8 § De som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter.

Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig.

9 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning som visar att det inte finns några hinder av hälsoskäl.

Den som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska regelbundet och i övrigt vid behov genomgå läkarundersökning.

Den som inte följer ett åläggande att genomgå läkarundersökning får stängas av från sådana arbetsuppgifter av infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget.

Krav på rapportering av olyckor

10 § Om det vid användningen av ett fordon inträffar en olycka som medför att minst en person avlider eller att minst fem personer blir allvarligt skadade eller att fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador, är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skyldiga att rapportera det inträffade till tillsynsmyndigheten. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är också skyldiga att rapportera när det funnits allvarlig fara för en sådan olycka eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos ett fordon eller hos infrastrukturen eller på att det finns andra väsentliga brister i säkerhetskänseende.

Krav på årlig säkerhetsrapport

11 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska årligen ge in en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret till tillsynsmyndigheten.

Bemyndiganden

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. säkerhetsstyrningssystem,
2. riskkontrollåtgärder,
3. kunskapskrav, hälsokrav, läkarundersökning och annan hälsoundersökning av personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter,
4. att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet ska rapporteras också i andra fall än som anges i 10 §,
5. årlig säkerhetsrapport av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag och om undantag från krav på sådan rapport, och
6. trafikregler.

3 kap. Godkännande

Godkännande av järnvägsinfrastruktur

Tillsynsmyndighetens godkännande

1 § Järnvägsinfrastruktur får upplåtas för trafik endast om den har godkänts av tillsynsmyndigheten. Detsamma gäller vid en väsentlig ombyggnad av godkänd järnvägsinfrastruktur.

Krav för att beviljas godkännande

2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden visar att järnvägsinfrastrukturen har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att den uppfyller de krav på säkerhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning som framgår av föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Tillfälligt godkännande

3 § När tester av järnvägsinfrastrukturen är nödvändiga för att bedöma om kraven för att beviljas godkännande enligt 2 § är uppfyllda får tillsynsmyndigheten bevilja ett tillfälligt godkännande.

Villkor

4 § Ett godkännande enligt 1 eller 3 § får förenas med de villkor som behövs för att uppfylla kraven på säkerhet.

Om godkänd järnvägsinfrastruktur ändras och ändringen påverkar förhållanden som reglerats i villkoren, ska ändringen anmälas till tillsynsmyndigheten.

Godkännande av fordon

Tillsynsmyndighetens godkännande

5 § Ett fordon får framföras på järnvägsinfrastruktur endast om det har godkänts av tillsynsmyndigheten. Detsamma gäller vid en väsentlig ombyggnad av ett godkänt fordon.

För fordon som har godkänts enligt järnvägstekniklagen (2020:XX) krävs ett godkännande enligt detta kapitel i de fall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver detta.

För fordon som har godkänts för att tas i bruk av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz krävs ett godkännande enligt detta

kapitel i de fall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver detta.

Krav för att beviljas godkännande

6 § Ett godkännande enligt 5 § ska beviljas om sökanden visar att fordonet har utformats och byggts på ett sådant sätt att det uppfyller de krav på säkerhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning som framgår av föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Tillfälligt godkännande

7 § När prov av fordon på järnvägsinfrastrukturen är nödvändig för att bedöma om kraven enligt 6 § är uppfyllda får tillsynsmyndigheten bevilja ett tillfälligt godkännande.

Villkor

8 § Ett godkännande enligt 5 och 7 §§ får förenas med de villkor som behövs för att uppfylla kraven på säkerhet.

Om ett godkänt fordon ändras och ändringen påverkar förhållanden som reglerats i villkoren, ska ändringen anmälas till tillsynsmyndigheten.

Oberoende granskare

Anlitande av oberoende granskare

9 § Tillsynsmyndigheten får kräva att sökanden anlitar en av tillsynsmyndigheten godkänd oberoende granskare. Den oberoende granskarens arbete utgör ett led i tillsynsmyndighetens bedömning av om kraven för att beviljas godkännande av järnvägsinfrastruktur eller fordon är uppfyllda.

Tystnadsplikt

10 § Personal vid en oberoende granskare får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som den sökande i samband med ansökan om godkännande tillhandahåller om affärs- eller driftsförhållanden eller tekniska förhållanden. Tystnadsplikten gäller dock inte i förhållande till tillsynsmyndigheten.

I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Innan fordon används första gången

Registrering i fordonsregister

11 § Efter det att ett fordon har godkänts och innan fordonet används första gången ska det på fordonsinnehavarens begäran registreras i det register över fordon som avses i 5 kap. 13 § järnvägstekniklagen (2020:XX).

Europeiskt fordonsnummer och märkning av fordon

12 § I samband med registrering enligt 11 § i det svenska fordonsregistret ska tillsynsmyndigheten tilldela fordonet ett europeiskt

fordonsnummer som förs in i registret. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 9

Bemyndiganden

13 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. krav på säkerhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning vid godkännande,

2. godkännande av järnvägsinfrastruktur och om undantag från krav på sådant godkännande,

3. godkännande av fordon, vilket även avser fordon som är godkända enligt järnvägstekniklagen (2020:XX) eller av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz, och om undantag från krav på sådant godkännande,

4. tillfälligt godkännande under godkännandeprocessen,

5. väsentlig ombyggnad,

6. nytt godkännande av järnvägsinfrastruktur efter en väsentlig ombyggnad, inklusive vilka krav som ska gälla om befintligt godkännande beviljats enligt äldre lagstiftning,

7. nytt godkännande av fordon efter en väsentlig ombyggnad, inklusive vilka krav som ska gälla om befintligt godkännande beviljats enligt äldre lagstiftning eller enligt järnvägstekniklagen (2020:XX), eller om godkännandet har meddelats av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz,

8. oberoende granskare,

9. rapportering till fordonsregister och om undantag från krav på sådan rapportering,

10. märkning av fordon och om undantag från krav på sådan märkning, och

11. förfarande för prövning av godkännanden, innehåll i godkännandebeslut och villkor för godkännande.

4 kap. Tillstånd

Tillstånd för järnvägsföretag

Tillståndskrav

1 § För att få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller enbart tillhandahålla dragkraft krävs antingen

1. ett gemensamt säkerhetsintyg och försäkring eller annat likvärdigt arrangemang som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten enligt järnvägssäkerhetslagen (2020:XX), eller

2. ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 3 §.

2 § För de järnvägsföretag som har licens enligt 2 kap. 2 § järnvägsmarknadslagen (2020:XX) krävs inte försäkring eller något annat likvärdigt arrangemang enligt 1 § 1 i detta kapitel.

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd

- 3 §** Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska endast beviljas den som
1. har sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz,
 2. uppfyller kraven i 2 kap. 2–9 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, och
 3. genom en försäkring eller något annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

Kraven i första stycket 2 och 3 får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Tillsynsmyndigheten får i samband med att ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd meddelas eller under tillståndets giltighetstid, förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

Tillstånd för infrastrukturförvaltare

Tillståndskrav

- 4 §** För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs ett nationellt infrastrukturstillstånd enligt 5 §.

Nationellt infrastrukturstillstånd

- 5 §** Ett nationellt infrastrukturstillstånd ska endast beviljas den som
1. har sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz,
 2. uppfyller kraven i 2 kap. 2–9 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, och
 3. har ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.

Kraven i första stycket 2 och 3 får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Tillsynsmyndigheten får i samband med att ett nationellt infrastrukturstillstånd meddelas eller under tillståndets giltighetstid, förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

Uppdatering och anmälningsskyldighet

Uppdatering

- 6 §** Uppdatering av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturstillstånd krävs när verksamheten ska genomgå en väsentlig förändring.

Tillsynsmyndigheten får kräva uppdatering av tillstånden med anledning av väsentliga förändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet.

Anmälningsskyldighet

- 7 §** En innehavare av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturstillstånd är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla sådana väsentliga förändringar som avses i 6 § första stycket.

Bemyndiganden

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. nationellt trafiksäkerhetstillstånd,
2. nationellt infrastrukturillstånd,
3. väsentlig förändring av verksamheten,
4. uppdatering av tillstånd, och
5. förutsättningar för att få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik eller enbart tillhandahålla dragkraft med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg och försäkringskydd enligt järnvägs-säkerhetslagen (2020:XX) eller järnvägsmarknadslagen (2020:XX).

5 kap. Tillsyn

Allmänna bestämmelser

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter och villkor som har meddelats i anslutning till lagen.

2 § För tillsyn över elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser i elsäkerhetslagen (2016:732).

3 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen på begäran få

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, bedömningen av ansökningar om godkännanden eller tillstånd och för klart definierade statistiska ändamål,

2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknypning till den verksamhet som berörs, och

3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogde-myndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet eller avhysning.

Förelägganden

4 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats i anslutning till lagen ska efterlevas.

Ett föreläggande får förenas med vite.

Har någon ålagts att betala konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrensskadelagen (2008:579) eller dömts att betala vite enligt 6 kap. 2 § samma lag, får en fråga om utdömande av vite enligt denna lag inte prövas för samma förfarande.

Återkallelse av godkännande

5 § Tillsynsmyndigheten får återkalla ett godkännande som myndigheten meddelat enligt 3 kap. om förutsättningarna för godkännandet inte längre uppfylls.

Återkallelse av tillstånd

6 § Tillsynsmyndigheten får återkalla ett tillstånd som myndigheten meddelat enligt 4 kap., om

1. förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls,
2. tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen, eller
3. tillståndshavaren under minst ett år inte använder tillståndet.

Rapporteringskyldighet

7 § Fordonsinnehavaren ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret över fordon enligt 5 kap. 13 § järnvägstekniklagen (2020:XX) och anmäla förändringar som kräver ändringar i registret.

Bemyndiganden

Föreskriftsbemyndiganden

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. återkallelse av godkännande,
2. återkallelse av tillstånd, och
3. rapporteringskyldighet för fordonsinnehavare till registret över fordon enligt 5 kap. 13 § järnvägstekniklagen (2020:XX).

Avgiftsbemyndigande

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

6 kap. Ordning

1 § Utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd får inte någon beträda spårområdet för järnväg utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde.

2 § Alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat får inte intas inom järnvägssystem. Förbudet gäller inte intag av drycker eller preparat vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för särskilt fall har medgett intaget. Med alkoholdrycker förstås sådana drycker som avses i 1 kap. 5 § alkohollagen (2010:1622) och med alkoholdrycksliknande preparat förstås sådana preparat som avses i 1 kap. 10 a § samma lag.

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem får från järnvägssystemet avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta sådana personer. Om så sker, ska Polismyndigheten omedelbart underrättas. Omhändertagna får hållas kvar till dess att de har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem får från järnvägsinfrastrukturen avlägsna den som överträder förbudet i 2 §.

4 § För att verkställa en åtgärd enligt 3 § får befattningshavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver.

Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips, ska den lindrigaste form användas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än vad som är absolut nödvändigt.

7 kap. Sanktionsavgift

Förutsättningar för beslut om sanktionsavgift

1 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som

1. utan tillstånd bedriver verksamhet som är tillståndspliktig enligt denna lag, inklusive den som saknar försäkring eller annat likvärdigt arrangemang enligt 4 kap. 1 § 1 eller 4 kap. 2 §,

2. i verksamheten använder järnvägsinfrastruktur som inte har godkänts enligt 3 kap.,

3. i verksamheten använder fordon som inte har godkänts enligt 3 kap.,

4. i verksamheten anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 8 § för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter, inklusive att den som anlitas inte har genomgått läkarundersökning enligt 2 kap. 9 § första eller andra stycket, eller

5. försummar sin rapporteringsskyldighet enligt 2 kap. 10 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 12 § 4.

2 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut sanktionsavgift av någon endast om denne har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut inom fem år från det att överträdelsen skett.

3 § Det ska inte beslutas om sanktionsavgift för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömmande av vite. Sanktionsavgift får inte heller beslutas för en överträdelse för vilken straff eller annan sanktion har ådömts enligt annan författning eller överträdelsen omfattas av ett väckt åtal, ett utfärdat strafföreläggande eller ett beslut om åtalsunderlåtelse.

Belopp

4 § Sanktionsavgift får tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

Befrielse från sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift, ska den som avses i 1 § helt eller delvis befrias från avgiften.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om befrielse från sanktionsavgift.

Beslut om sanktionsavgift

6 § En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska även en dröjsmålsavgift tas ut enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten begära indrivning av sanktionsavgiften och den dröjsmålsavgift som ska tas ut enligt andra stycket. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. och i indrivningsförordningen (1993:1229). Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske.

7 § Sanktionsavgiften tillfaller staten.

8 § En sanktionsavgift faller bort i den utsträckning verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

8 kap. Straffbestämmelser

1 § Det får inte dömas till ansvar enligt denna lag för en gärning som omfattas av ett föreläggande vid vite, om gärningen ligger till grund för en ansökan om utdömandet av vitet.

Till ansvar enligt denna lag ska inte dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

2 § Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter

färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg och då är så påverkad av alkohol att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Är ett brott som avses i första, andra eller tredje stycket att anse som grovt, ska föraren dömas till fängelse i högst två år. När det bedöms om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Den som utan att föra ett maskindrivet spårfordon vid järnväg fullgör en tjänst där det ingår säkerhetskritiska arbetsuppgifter och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

3 § Den som bryter mot förbudet i 6 kap. 1 § döms till penningböter.

4 § I fråga om beslag och förverkande av alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) hos den som intar sådana drycker i strid med 6 kap. 2 § finns bestämmelser i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

9 kap. Överklagande

1 § Tillsynsmyndighetens beslut i enskilt fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av tillstånd enligt 5 kap. 6 § gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om sanktionsavgift enligt 7 kap. 1 § gäller inte förrän det har fått laga kraft.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

2. Ett godkännande att ta i bruk markbaserade delsystem eller järnvägsanläggningar som beslutats före ikraftträdandet gäller fortfarande enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Ett

nytt godkännande av järnvägsinfrastruktur enligt 3 kap. 1 § krävs dock vid en väsentlig ombyggnad.

3. Ett godkännande att ta i bruk fordon som har beslutats före ikraftträdandet gäller fortfarande enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Ett nytt godkännande av fordon enligt 3 kap. 5 § krävs dock vid en väsentlig ombyggnad.

4. Den som vid ikraftträdandet har ett säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519) eller ett säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 8 § järnvägslagen får fortsätta att bedriva verksamheten med stöd av dessa tillstånd under tillståndens giltighetstid, dock som längst till och med den 15 juni 2024, enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för tillstånden.

5. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd som har meddelats enligt 3 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519) gäller som ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 kap. 3 § denna lag.

6. Bestämmelserna om sanktionsavgift gäller endast överträdelser som har ägt rum efter det att denna lag har trätt i kraft.

7. Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

Förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m

Prop. 2021/22:83
Bilaga 9

Härigenom föreskrivs att 1 och 2 §§ lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Alkohol eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500) eller 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009) ska förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Alkohol eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX), 8 kap. 2 § lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem, 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500) eller 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009) ska förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma ska gälla om alkohol eller sådana andra medel som avses i första stycket påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om medlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Spritdrycker, vin, starköl eller andra jästa alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) som påträffas hos den som intar eller förvarar sådana drycker eller preparat i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift ska, oavsett vem dryckerna eller preparaten tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma ska gälla alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat som påträffas hos den som intar sådana drycker eller preparat i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen.

Spritdrycker, vin, starköl eller andra jästa alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) som påträffas hos den som intar eller förvarar sådana drycker eller preparat i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift ska, oavsett vem dryckerna eller preparaten tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma ska gälla alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat som påträffas hos den som intar sådana drycker eller preparat i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen, med 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen

¹ Senaste lydelse 2019:347.

Tredje stycket gäller också i fråga om sådana drycker eller preparat som avses där och som påträffas hos någon som vid tillfället var i sällskap med den som bröt mot bestämmelsen, om det är sannolikt att dryckerna eller preparaten var avsedda även för den senare.

2 §²

Vid beslag av egendom som avses i 1 § ska vad som i allmänhet är föreskrivet om beslag i brottmål tillämpas, dock med följande avvikelser:

1. Beslagtagna egendom får bevisligen förstöras om värdet är ringa eller om det annars måste anses försvarligt att förstöra egendomen. I annat fall får egendomen säljas. Spritdrycker, vin, starköl och öl får säljas till den som har rätt att tillverka eller att bedriva partihandel med sådana varor enligt alkohollagen (2010:1622). I fråga om försäljning till partihandlare omfattas även alkoholdrycksliknande preparat om de är skattepliktiga varor enligt lagen (1994:1564) om alkoholskatt. Annan egendom får säljas på det sätt som med hänsyn till egendomen är lämpligt. Intäkter vid försäljning av beslagtagna egendom tillfaller staten.

Beslut om att förstöra eller sälja egendom får fattas av undersökningsledaren eller åklagaren. I de fall som avses i 23 kap. 22 § första stycket rättegångsbalken får ett sådant beslut fattas även av Polismyndigheten eller Kustbevakningen.

Om ett beslag hävs och egendomen är förstörd eller såld enligt denna paragraf, ska ersättning betalas av allmänna medel. Ersättningens storlek ska motsvara egendomens pris vid försäljning till allmänheten eller vad som annars är skäligt. Beslut om ersättning fattas av åklagaren. Den som drabbats av beslaget får begära rättens prövning av beslutet om ersättning. Det ska göras inom en månad från det att han eller hon fick del av beslutet. Ansökan görs vid den domstol som kunnat pröva beslaget. Ersättning betalas ut av länsstyrelsen på begäran av åklagaren.

1 a. Om värdet på en beslagtagna alkohol är ringa, får en polisman eller en kustbevakningstjänsteman besluta att den bevisligen ska förstöras. Även i dessa fall tillämpas 1 tredje stycket.

2. Om en polisman verkställer beslag och förelägger förverkande av den beslagtagna egendomen i ett föreläggande av ordningsbot, ska anmälan om beslaget göras till Polismyndigheten.

3. I fråga om sådana drycker eller preparat som avses i 1 § tredje stycket och som intas eller förvaras i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § ordningslagen (1993:1617) eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) har den som tjänstgör som ordningsvakt vid en allmän

3. I fråga om sådana drycker eller preparat som avses i 1 § tredje stycket och som intas eller förvaras i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § ordningslagen (1993:1617) eller med 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX) eller med 6 kap. 2 § lagen

sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.

(2020:XX) om nationella järnvägssystem har den som tjänstgör som ordningsvakt vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 9

En ordningsvakt eller en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg som har verkställt beslag ska skyndsamt anmäla detta till Polismyndigheten och överlämna den beslagtagna egendomen.

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009), 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 2 § luftfartslagen (2010:500) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009), 7 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX), 8 kap. 2 § lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem, 13 kap. 2 § luftfartslagen (2010:500) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov tas av

1. en polisman,
2. en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen, om misstanken gäller brott som avses i 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott, eller
3. en tjänsteman vid Kustbevakningen, om misstanken gäller brott som avses i 20 kap. 4 § sjölagen.

En tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen som ska ta ett alkoholutandningsprov har samma befogenhet som en polisman har enligt 22 § polislagen (1984:387) att stoppa ett fordon eller ett annat transportmedel.

Provtagningen ska ske på ett sätt som inte utsätter den på vilken provet tas för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, ska provet tas i täckt fordon eller fartyg eller inomhus i avskilt rum.

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2019.

Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg

Prop. 2021/22:83
Bilaga 9

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 a § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 a §¹

För vissa frågor om järnvägssystem finns särskilda bestämmelser i järnvägslagen (2004:519).

För vissa frågor om järnvägssystem finns särskilda bestämmelser i järnvägstekniklagen (2020:XX), järnvägssäkerhetslagen (2020:XX) och lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem.

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

¹ Senaste lydelse 2004:523.

Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 3 och 9 §§ körkortslagen (1998:488) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

3 §¹

Ett körkort ska återkallas, om

1. körkortshavaren har gjort sig skyldig till
 - a) grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
 - b) rattfylleri enligt 4 § samma lag,
 - c) grovt rattfylleri enligt 4 a § samma lag,
 - d) brott mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, *eller*
 - e) brott mot 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägs-lagen (2004:519),
 - d) brott mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,
 - e) brott mot 7 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägs-säkerhetslagen (2020:XX), *eller*
 - f) brott mot 8 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem,
2. körkortshavaren har brutit mot 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott och överträdelsen inte kan anses som ringa,
 3. körkortshavaren genom upprepade brott i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,
 4. körkortshavaren i annat fall vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa,
 5. körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänslor inte bör ha körkort,
 6. det med hänsyn till annat brott som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,
 7. körkortshavarens förutsättningar för rätt att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort,
 8. körkortshavaren inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov, eller

9 §²

I stället för att körkortet återkallas ska körkortshavaren varnas i sådana fall som avses i 3 § 2–6, om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Detsamma gäller om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller brott mot 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 10 kap. 2 § första stycket järnvägs-säkerhetslagen (2004:519) och alkohol-koncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

Detsamma gäller om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller brott mot 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2 § första stycket järnvägs-säkerhetslagen (2020:XX) eller 8 kap. 2 § första stycket lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

-
1. Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.
 2. Bestämmelsen i 5 kap. 3 § 1 gäller även den som har brutit mot 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägslagen (2004:519).
 3. Bestämmelsen i 5 kap. 9 § andra stycket gäller även den som har brutit mot 10 kap. 2 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

² Senaste lydelse 2011:1580.

Förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX), 8 kap. 2 § lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

En ögonundersökning får även göras på den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst som avses i 6 kap. 20 § luftfartslagen (2010:500), om det kan misstänkas att personen gjort sig skyldig till brott som avses i 13 kap. 2 § luftfartslagen eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med manövrerandet, fullgörandet av uppgiften eller utövandet av tjänsten.

Undersökningen enligt första eller andra stycket får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet.

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

Förslag till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

Prop. 2021/22:83
Bilaga 9

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

I denna lag avses med

gränsöverskridande driftskompatibel trafik: gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag måste ha dels ett säkerhetsintyg *eller ett särskilt tillstånd* enligt 3 kap. järnvägslagen (2004:519), dels ett säkerhetsintyg enligt lagstiftningen i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), dock inte trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur,

tågpersonal: varje arbetstagare ombord med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten,

förare: varje arbetstagare som har till uppgift att framföra ett järnvägsfordon,

järnvägsfordon: lok och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår.

gränsöverskridande driftskompatibel trafik: gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag måste ha dels ett säkerhetsintyg enligt 3 kap. järnvägslagen (2004:519), dels ett säkerhetsintyg enligt lagstiftningen i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), *eller ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen (2020:XX)*, dock inte trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur,

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs att 10 kap. 19 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

19 §¹

Sekretessen enligt 25 kap. 1 §, 2 § andra stycket och 3-5 §§ och 26 kap. 1, 3, 4 och 6 §§ hindrar inte att en uppgift lämnas till Polismyndigheten eller någon annan myndighet som ska ingripa mot brott, om uppgiften behövs för att förhindra ett förestående eller avbryta ett pågående brott som avses i

1. 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
2. 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500),
3. 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,
4. 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009), *eller* 4. 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009),
5. 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), *eller* 5. 7 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX), *eller*
6. 8 kap. 2 § lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem.

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

Härmed föreskrivs i fråga om lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

dels att 1 kap. 5 §, 2 kap. 8 § och 4 a kap. 4, 10 och 11 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya paragrafer, 3 kap. 1 b § och 4 a kap. 7 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

5 §

I denna lag avses med allmän trafikplikt, avtal om allmän trafik, ensamrätt, kollektivtrafik och kollektivtrafikföretag detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning.

I denna lag avses med allmän trafikplikt, avtal om allmän trafik, ensamrätt, kollektivtrafik, *kollektivtrafik på järnväg* och kollektivtrafikföretag detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning.

2 kap.

8 §

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.

Ett trafikförsörjningsprogram är detsamma som ett policydokument för kollektivtrafik enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning.

3 kap.

1 b §

Ett beslut om allmän trafikplikt enligt 1 § är detsamma som en specifikation för allmän trafikplikt enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning.

4 a kap.

4 §¹

I EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att

1. tilldela avtal om allmän trafik genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande (artikel 5.3),

¹ Senaste lydelse 2016:1212.

2. själva tillhandahålla kollektivtrafik eller direkttilldela avtal om allmän trafik till ett internt företag (artikel 5.2),

3. direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),

4. Vidta nödåtgärder (artikel 5.5), och

5. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägs-transporter (artikel 5.6).

3. *direkttilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg, om det är motiverat av exceptionella omständigheter (artikel 5.3a),*

4. *tilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg efter ett förhandsmeddelande (artikel 5.3b),*

5. direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),

6. *direkttilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg, om det är motiverat av strukturella och geografiska särdrag (artikel 5.4a),*

7. *direkttilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg på fristående banor (artikel 5.4b),*

8. vidta nödåtgärder (artikel 5.5),

9. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägs-transporter (artikel 5.6), och

10. *begränsa antalet avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag (artikel 5.6a).*

7 a §

Det är inte tillåtet för en behörig myndighet att direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg enligt artikel 5.4a eller 5.4b i EU:s kollektivtrafikförordning.

Vid sådan direkttilldelning som avses i 7 § tillämpas följande bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner:

- 4 kap. 1 och 3 §§ (principer för upphandling av koncessioner),
- 10 kap. 12 § (underrättelse om beslut) och 14 § (dokumentation),
- 16 kap. (avtalspär, överprövning och skadestånd), utom 2 och 3 §§, och
- 17 kap. (upphandlingsskadeavgift).

När lagen om upphandling av koncessioner tillämpas ska det som sägs i

1. 16 kap. 6 § första stycket om överträdelse av andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av 7 eller 8 §,

2. 16 kap. 13 § första stycket om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning, i *den ursprungliga lydelsen*, inte beaktats eller om avtalet slutits i strid med 7 eller 8 §, och

3. 16 kap. 20 § om skyldigheten att ersätta skada i stället gälla vid överträdelse av de principer för upphandling av koncessioner som gäller enligt första stycket eller vid överträdelse av 7 eller 8 §.

2. 16 kap. 13 § första stycket om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning, i *lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338*, inte beaktats eller om avtalet slutits i strid med 7 eller 8 §, och

11 §³

Vid direkttilldelning enligt artikel 5.2 eller nödgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas följande bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner:

- 10 kap. 14 § (dokumentation),
- 16 kap. 4–21 §§ (överprövning och skadestånd), och
- 17 kap. (upphandlingsskadeavgift).

Vid nödgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning ska även 4 kap. 3 § (beaktande av miljö, social- och arbetsrättsliga hänsyn) lagen om upphandling av koncessioner tillämpas.

Vid direkttilldelning enligt artikel 5.2 *eller 5.3a, tilldelning enligt artikel 5.3b* eller nödgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas följande bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner:

- 10 kap. 14 § (dokumentation),
- 16 kap. 4–21 §§ (överprövning och skadestånd), och
- 17 kap. (upphandlingsskadeavgift).

Vid *direkt tilldelning enligt artikel 5.3a, tilldelning enligt artikel 5.3b* eller nödgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning ska även 4 kap. 3 § (beaktande av miljö, social- och arbetsrättsliga hänsyn) lagen om upphandling av koncessioner tillämpas.

³ Senaste lydelse 2016:1212.

När lagen om upphandling av koncessioner tillämpas ska det som sägs i

1. 16 kap. 6 § första stycket om överträdelse av de grundläggande principerna eller andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av artikel 5.2 eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, *i den ursprungliga lydelsen,*

2. 16 kap. 13 § om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om avtalet slutits i strid med artikel 5.2 eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, *i den ursprungliga lydelsen,* och

3. 16 kap. 20 § om skyldigheten att ersätta skada i stället gälla om artikel 5.2 eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, *i den ursprungliga lydelsen,* inte följts.

1. 16 kap. 6 § första stycket om överträdelse av de grundläggande principerna eller andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av artikel 5.2, 5.3a, 5.3b eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, *i lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338,*

2. 16 kap. 13 § om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om avtalet slutits i strid med artikel 5.2, 5.3a, 5.3b eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, *i lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338,* och

3. 16 kap. 20 § om skyldigheten att ersätta skada i stället gälla om artikel 5.2, 5.3a, 5.3b eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, *i lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338,* inte följts.

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

Förslag till lag om ändring i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare

Prop. 2021/22:83
Bilaga 9

Härmed föreskrivs att 1 kap. 3 §, 4 kap. 10 och 11 §§ och 6 kap. 2 § lagen (2011:725) om behörighet för lokförare ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

3 §

I denna lag betyder

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,
infrastrukturförvaltare: den som ska ha tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen enligt 3 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519),

infrastrukturförvaltare: den som ska ha tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen enligt 3 kap. 11 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX) eller 4 kap. 4 § lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem,
järnvägsfordon: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,
järnvägsföretag: den som ska ha tillstånd att utföra järnvägstrafik enligt 3 kap. järnvägslagen,

järnvägsföretag: den som ska ha tillstånd att utföra järnvägstrafik enligt 3 kap. järnvägssäkerhetslagen eller 4 kap. lagen om nationella järnvägssystem,
järnvägsinfrastruktur: för järnvägstrafik avsedda spår-, signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande,

säkerhetsstyrningssystem: en sådan organisation och ett sådant förfarande som fastställts av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare i enlighet med 2 kap. 5 § järnvägslagen,

säkerhetsstyrningssystem: en sådan organisation och ett sådant förfarande som fastställts av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare i enlighet med 2 kap. 3 § järnvägssäkerhetslagen eller 2 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem,

tillsynsmyndighet: den myndighet som regeringen utser enligt 5 kap. 1 §.

4 kap.

10 §

Rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret har på begäran

1. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörig olycksutredande myndighet i annat land inom EES eller i Schweiz samt Europeiska järnvägsbyrån, i samtliga fall när det gäller uppgifter

1. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörig olycksutredande myndighet i annat land inom EES eller i Schweiz samt Europeiska unionens järnvägsbyrå, i samtliga fall när det gäller

som den mottagande myndigheten behöver för att fullgöra sitt uppdrag enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG, och

uppgifter som den mottagande myndigheten behöver för att fullgöra sitt uppdrag enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG, och

2. utländskt offentligt järnvägsföretag eller utländsk offentlig infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad, om uppgiften behövs för att uppfylla ett krav enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG.

11 §

Direktåtkomst till förarbevisregistret och utlämnande av personuppgifter på medium för automatiserad behandling ur det registret får endast medges

1. den som är registrerad i förarbevisregistret när det gäller uppgifter om den registrerade själv,

2. olycksutredande myndighet i Sverige,

3. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörigt olycksutredande organ i annat land inom EES eller i Schweiz,

4. Europeiska järnvägsbyrån, 4. Europeiska unionens järnvägsbyrå, och

5. det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad.

Regeringen meddelar föreskrifter om villkoren för direktåtkomst och utlämnande av personuppgifter för automatiserad behandling.

6 kap.

2 §

Den som inte har rättat sig efter ett vitesföreläggande eller som överträtt ett vitesförbud ska inte dömas till ansvar enligt 1 § för den gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet. Till ansvar enligt 1 § ska inte heller dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 10 kap. 1 § 2 järnvägslagen (2004:519).

Den som inte har rättat sig efter ett vitesföreläggande eller som överträtt ett vitesförbud ska inte dömas till ansvar enligt 1 § för den gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet. Till ansvar enligt 1 § ska inte heller dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller om sanktionsavgift kan tas ut enligt 6 kap. 1 § 2 järnvägssäkerhetslagen (2020:XX) eller 7 kap. 1 § 4 lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem.

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen
(2018:181)

Prop. 2021/22:83
Bilaga 9

Härigenom föreskrivs att 10 § järnvägstrafiklagen (2018:181) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 §

Om en transportör har rätt till ersätt-ning av infrastrukturförvaltaren enligt 8 eller 9 § och har fått kvalitetsavgift enligt 6 kap. 22 a § järnvägslagen (2004:519) av förvaltaren på grund av samma händelse, ska kvalitetsavgiften räknas av från ersättningen.

Om en transportör har rätt till ersätt-ning av infrastrukturförvaltaren enligt 8 eller 9 § och har fått kvalitetsavgift enligt 7 kap. 29 § järnvägsmarknads-lagen (2020:XX) av förvaltaren på grund av samma händelse, ska kvalitetsavgiften räknas av från ersättningen.

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

Förslag till lag om upphävande av järnvägslagen (2004:519)

Härigenom föreskrivs att järnvägslagen (2004:519) ska upphöra att gälla vid utgången av 15 juni 2020.

Remissvar har lämnats av Arlandabanan Infrastructure AB, Branschföreningen Tågoperatörerna, Förvaltningsrätten i Falun, Inlandsbanan AB, Jernhusen AB, Järnvägshistoriska Riksförbundet, Kammarrätten i Sundsvall, Konkurrensverket, MTR Nordic AB, Regelrådet, SJ AB, Statens haverikommission, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Stockholms universitet, Swedac, Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Hamnar, Sveriges kommuner och landsting, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen och Upphandlingsmyndigheten.

Därutöver har synpunkter lämnats av Museibanornas Riksorganisation, Transportföretagen och SEKO.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna synpunkter: A-Train AB, Arbetsgivarverket, Domstolsverket, EuroMaint AB, Föreningen Sveriges järnvägsentreprenörer Green Cargo AB, Hector Rail AB, Justitiekanslern, LO, Luftfartsverket, Loussavaara-Kiirunavaara AB, Näringslivets Transportråd, SACO, Sjöfartsverket, Swedtrain, Svenskt Näringsliv, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB, TCO och Öresundsbrokonsortiet.

Lagrådsremissens lagförslag

Förslag till järnvägsmarknadslag

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om förvaltning och användning av järnvägsinfrastruktur samt tillhandahållande av tjänster åt järnvägsföretag. Syftet med lagen är att säkerställa en väl fungerande järnvägsmarknad.

Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- licens (2 kap.),
- redovisning av järnvägsverksamhet (3 kap.),
- krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende (4 kap.),
- krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag (5 kap.),
- rätt att utföra och organisera trafik (6 kap.),
- infrastrukturkapacitet (7 kap.),
- infrastrukturförvaltares avgifter (8 kap.),
- tjänster (9 kap.),
- tillsyn (10 kap.),
- överklagande (11 kap.).

Tillsynsmyndighet

3 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn, pröva ansökningar om licens och utföra andra uppgifter enligt vad som framgår av denna lag.

Tillsynsmyndigheten är tillståndsmyndighet enligt artikel 16 och regleringsorgan enligt artikel 55 i direktiv 2012/34/EU och fullgör de uppgifter som framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktivet och av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrning av infrastrukturen.

Ord och uttryck i lagen

4 § I lagen avses med

anläggning för tjänster: mark, spår, installationer, byggnader och utrustning som iordningställt för att det ska gå att utföra eller tillhandahålla en sådan tjänst som avses i 9 kap.,

drift av järnvägsinfrastruktur: beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande om uttag av avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur och trafikledning,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

infrastrukturförvaltare: den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen,

järnvägsföretag: den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

järnvägsinfrastruktur: spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande, dock inte om anläggningarna och anordningarna utgör, eller är belägna inom, privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår eller andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare,

järnvägsnät: sammanhängande järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare,

tjänsteleverantör: den som ansvarar för förvaltning av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållande av sådana tjänster som avses i 9 kap.,

tågläge: den infrastrukturkapacitet som enligt en tågplan får tas i anspråk för att framföra ett tåg från en plats till en annan under en viss tidsperiod,

tågplan: en plan över alla tåglägen under en viss angiven period,

väsentliga uppgifter: beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande om uttag av avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur.

Lagens tillämpningsområde

5 § Denna lag ska inte tillämpas på verksamhet vid

1. tunnelbana och spårväg,
2. lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik, eller
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren endast använder för transporter av eget gods.

Trots första stycket 2 ska 3, 10 och 11 kap. tillämpas för ett järnvägsföretag som bedriver verksamhet vid ett sådant järnvägsnät och som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller någon annan som även utför eller organiserar trafik på ett järnvägsnät av annat slag än som avses i första stycket 2.

6 § För ett järnvägsföretag ska 2–5 kap. tillämpas endast om järnvägsföretaget har som en huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik.

7 § För den som förvaltar en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår ska denna lag inte tillämpas. Om linjen eller sidospåret behövs för tillträde till en anläggning för tjänster, tillämpas dock 6, 10 och 11 kap.

8 § För en tjänsteleverantör ska endast 9, 10 och 11 kap. tillämpas. Detsamma gäller för den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster, när det gäller dessa spår.

9 § Tillsynsmyndigheten får, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, besluta att en infrastrukturförvaltare för en lokal lågtrafikerad järnvägslinje inte ska tillämpa 4 eller 5 kap. Detta gäller dock endast under förutsättning att linjen

1. inte är en del av ett järnvägsnät som förvaltas av staten,
2. är högst 100 kilometer lång,
3. huvudsakligen används för godstrafik, och
4. används av endast ett järnvägsföretag eller att den som utför de väsentliga uppgifterna för linjen inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrolleras av ett järnvägsföretag.

Om linjen används av endast ett järnvägsföretag, får tillsynsmyndigheten besluta att infrastrukturförvaltaren inte heller ska tillämpa 7 eller 8 kap.

10 § Tillsynsmyndigheten får besluta att en infrastrukturförvaltare för lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden inte ska tillämpa 4 kap. 3, 4, 6 eller 7 §, 5 kap. 2–5 §§, 7 eller 8 kap. Ett sådant beslut får, när det gäller skyldighet att upprätta en verksamhetsplan enligt 7 kap. 5 §, även avse infrastrukturförvaltare för regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden.

Innan ett sådant beslut meddelas ska tillsynsmyndigheten inhämta beslut från Europeiska kommissionen i frågan om huruvida infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse.

Bemyndiganden

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheter för infrastrukturförvaltare att föra register över sin järnvägsinfrastruktur och andra liknande anläggningar och anordningar.

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 3 § andra stycket.

2 kap. Licens

Krav på järnvägsföretag

1 § Ett järnvägsföretag ska ha en licens för sin verksamhet.

Ytterligare bestämmelser om tillstånd för järnvägsföretag finns i 3 kap. järnvägssäkerhetslagen (2022:000) och 4 kap. lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem. Prop. 2021/22:83
Bilaga 11

Krav för utfärdande av licens

2 § En licens ska beviljas ett järnvägsföretag som

1. har sin hemvist eller sitt säte i Sverige,
2. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämpligt att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, och

3. genom en försäkring eller motsvarande kan täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

Kraven i första stycket får anpassas till den verksamhet som ska bedrivas. I licensen ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven har anpassats och vilken verksamhet som licensen gäller för.

En licens eller ett annat motsvarande tillstånd som är utfärdat i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige.

Omprövning av licens

3 § En licens ska omprövas om verksamheten förändras på något väsentligt sätt.

Licensinnehavaren är skyldig att på förhand anmäla sådana förändringar som avses i första stycket till tillsynsmyndigheten.

Återkallelse av licens

4 § Tillsynsmyndigheten får återkalla en licens om

1. förutsättningarna för licensen inte längre uppfylls,
2. licensinnehavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 kap. 3 § andra stycket, eller

3. licensinnehavaren under minst sex sammanhängande månader inte använt licensen.

5 § Om ett konkursförfarande eller ett förfarande enligt lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion har inletts mot licensinnehavaren, ska tillsynsmyndigheten återkalla licensen om det finns grundad anledning att anta att en tillfredsställande finansiell omstrukturering inte kan åstadkommas inom rimlig tid.

Bemyndigande

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om omprövning av licenser, om tillfälliga licenser och om tillfällig indragning av licenser.

3 kap. Redovisning av järnvägsverksamhet

Redovisningsskyldighet och bokföring

1 § Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som både tillhandahåller transporttjänster och förvaltar järnvägsinfrastruktur ska särredovisa verksamheterna.

Allmänna medel som betalas ut till en av dessa två verksamheter får inte föras över till den andra verksamheten.

2 § Ett järnvägsföretag som tillhandahåller både godstransporter och helt eller delvis offentligt finansierade persontransporter ska särredovisa verksamheterna.

Allmänna medel som betalas ut till persontransportverksamhet får inte föras över till andra verksamheter och ska redovisas enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

3 § Särskilda bestämmelser om

1. redovisning i vertikalt integrerade företag finns i 5 kap. 10 §, och
2. separata räkenskaper för tjänsteleverantörer och företag eller organ som kontrollerar en tjänsteleverantör finns i 9 kap. 7 §.

Offentliggörande av redovisning

4 § Den som är skyldig att särredovisa en verksamhet enligt 1 eller 2 § ska offentliggöra den redovisningen.

Undantag från tillämpningsområdet

5 § Detta kapitel gäller inte för den som utför museitrafik.

Skyldigheten att särredovisa enligt 1 § gäller inte heller för den verksamhetsutövare som, utan att ta emot allmänna medel, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med sådana tjänster som avses i 9 kap.

Bemyndigande

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om redovisning och bokföring enligt 1 och 2 §§.

4 kap. Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende

Tillämpningsområde

1 § En infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag ska inte tillämpa detta kapitel i den utsträckning som det finns avvikande bestämmelser i 5 kap.

Grundläggande skyldighet

2 § En infrastrukturförvaltare ska behandla järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt.

Infrastrukturförvaltares organisation och oberoende

3 § En infrastrukturförvaltare ska vara organisatoriskt och juridiskt åtskild från järnvägsföretag.

En infrastrukturförvaltare ska vara organiserad så att den i fråga om de väsentliga uppgifterna är oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende

4 § En ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse får inte vara påverkad av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och ska agera på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Ledamoten får inte samtidigt vara ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att de personer som rapporterar direkt till infrastrukturförvaltarens styrelse och de befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter inte är påverkade av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och att de agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Infrastrukturförvaltaren ska även säkerställa att en befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter inte samtidigt är ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

Krav på opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll

5 § En infrastrukturförvaltare ska utföra trafikledning och planering av underhåll på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att de befattningshavare som ansvarar för beslut som rör trafikledning eller planering av underhåll inte är påverkade av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och att de agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Uppdrag åt någon annan att sköta infrastrukturförvaltarens uppgifter

6 § En infrastrukturförvaltare får uppdra åt någon annan att sköta driften av järnvägsinfrastrukturen, under förutsättning att

1. opartiskhet och icke-diskriminering i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet kan säkerställas,
2. kommersiellt känslig information från järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet kan skyddas, och
3. den som ska sköta driften inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrollerar ett järnvägsföretag eller kontrolleras av ett järnvägsföretag.

Samarbetsavtal

7 § En infrastrukturförvaltare får ingå samarbetsavtal med järnvägsföretag om det sker på ett icke-diskriminerande sätt. Ett samarbetsavtal ska syfta till att skapa fördelar för transportkunderna, såsom sänkta kostnader och förbättrad prestanda på den del av järnvägsnätet som avtalet avser.

Infrastrukturförvaltaren och det eller de järnvägsföretag som avser att ingå ett samarbetsavtal, ska anmäla det till tillsynsmyndigheten.

Finansiella krav

Intäkter

8 § Intäkter från förvaltning av järnvägsinfrastruktur får endast användas av infrastrukturförvaltaren för att finansiera den egna verksamheten.

Lån

9 § En infrastrukturförvaltare får inte direkt eller indirekt ge lån till ett järnvägsföretag. Infrastrukturförvaltaren får inte heller direkt eller indirekt ta emot lån från ett järnvägsföretag.

Bemyndigande

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende.

5 kap. Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag

Vertikalt integrerade företag

1 § Med ett vertikalt integrerat företag avses att

1. en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett företag som på samma gång kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät,
2. en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät, eller
3. en infrastrukturförvaltare kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät.

Med sådan kontroll som avses i första stycket avses detsamma som i rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av

företagskoncentrationer. Däremot avses inte sådan kontroll som utövas av staten över järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som är oberoende av varandra.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 11

Med ett vertikalt integrerat företag avses också ett företag som organiseras i klart avgränsade avdelningar som inte är separata juridiska personer, där minst en avdelning utför uppgifter som infrastrukturförvaltare och en eller flera andra avdelningar tillhandahåller transporttjänster.

Grundläggande skyldigheter i ett vertikalt integrerat företag

Allmänt om infrastrukturförvaltares oberoende

2 § En infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag ska vara en egen juridisk person. Detta krav gäller dock inte i sådana vertikalt integrerade företag som avses i 1 § tredje stycket.

Väsentliga uppgifter

3 § Andra enheter än infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag får inte ha ett avgörande inflytande över de väsentliga uppgifterna.

Särskilda krav på styrelseledamöter och vissa befattningshavare

4 § En infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag ska säkerställa att en ledamot i förvaltarens styrelse och en befattningshavare som ansvarar för de väsentliga uppgifterna hos förvaltaren inte får en ersättning som grundar sig på det finansiella resultatet för andra enheter i det vertikalt integrerade företaget.

Uppdrag åt en annan enhet att sköta de väsentliga uppgifterna i ett vertikalt integrerat företag

5 § I ett vertikalt integrerat företag får en annan enhet än infrastrukturförvaltaren utföra de väsentliga uppgifterna endast om den enheten uteslutande utför sådana uppgifter.

Finansiella krav och krav på finansiell insyn i ett vertikalt integrerat företag

Vinstutdelning

6 § En infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag får inte lämna vinstutdelning i fråga om en vinst som har genererats av förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen till en ägare som utövar kontroll över både infrastrukturförvaltaren och ett järnvägsföretag i det vertikalt integrerade företaget.

Lån

7 § Ett lån mellan infrastrukturförvaltaren och en annan enhet i samma vertikalt integrerade företag är tillåtet endast om låneavtalet ingås på marknadsmässiga villkor.

Tjänster

8 § Om en enhet i ett vertikalt integrerat företag tillhandahåller en tjänst åt infrastrukturförvaltaren i det vertikalt integrerade företaget, ska tjänsten regleras genom ett avtal och tillhandahållas till marknadspris eller till ett pris som motsvarar kostnaden för att utföra tjänsten och en rimlig vinst.

Skulder

9 § En infrastrukturförvaltares skulder ska hållas faktiskt och redovisningsmässigt åtskilda från andra enheters skulder i samma vertikalt integrerade företag.

Redovisning

10 § Redovisningen i ett vertikalt integrerat företag ska utformas så att kraven i 6–9 §§ och 4 kap. 7 och 8 §§ samt föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa bestämmelser kan kontrolleras.

Redovisningen ska ge möjlighet till insyn i betalningsströmmarna mellan olika enheter i det vertikalt integrerade företaget genom att olika verksamheter redovisas separat.

Bemyndiganden

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i ett vertikalt integrerat företag,
2. överlåtelse av infrastrukturförvaltares uppgifter till en annan enhet i samma vertikalt integrerade företag, och
3. gemensamma informationssystem och hur känslig information ska hanteras i vertikalt integrerade företag.

6 kap. Rätt att utföra och organisera trafik

Trafikeringsrätt

1 § Ett järnvägsföretag som har sitt säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät.

Även andra fysiska eller juridiska personer som har sin hemvist eller sitt säte i en stat inom EES eller i Schweiz, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av infrastrukturkapacitet och som uppfyller de krav som uppställts av infrastrukturförvaltaren med stöd av 7 kap. 9 §, har rätt att på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor organisera trafik på svenska järnvägsnät.

Rätten att utföra eller organisera trafik enligt första och andra styckena gäller även på privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster.

2 § Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om vem som, utöver dem som anges i 1 §, har rätt att utföra eller organisera trafik på järnvägsnät som förvaltas av staten.

I fråga om andra järnvägsnät bestämmer infrastrukturförvaltaren vem som, utöver dem som anges i 1 §, har rätt att utföra eller organisera trafik.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 11

Undantag för viss järnvägsinfrastruktur

3 § Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 1 § gäller inte på järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd för stads- och förortstrafik.

Bemyndigande

4 § Regeringen får meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats.

7 kap. Infrastrukturkapacitet

Grundläggande skyldigheter

1 § En infrastrukturförvaltare ska behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som har rätt att utföra eller organisera trafik. Infrastrukturförvaltaren ska på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt och mot en avgift tilldela den sökande infrastrukturkapacitet i enlighet med denna lag.

En infrastrukturförvaltare får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som en sökande i samband med ansökan tillhandahåller om sina affärs- eller driftsförhållanden. I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Av bilaga VII till direktiv 2012/34/EU framgår en tidsplan som förvaltaren ska följa vid tilldelning av infrastrukturkapacitet och planering av banarbeten.

2 § En infrastrukturförvaltare ska bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av transporter, inklusive behovet av reservkapacitet. Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas, ska förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Infrastrukturförvaltaren får, efter samråd med berörda parter, reservera viss järnvägsinfrastruktur för viss järnvägstrafik om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Att infrastrukturen har reserverats för viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på denna järnvägsinfrastruktur, om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs.

3 § En infrastrukturförvaltare ska samarbeta med andra infrastrukturförvaltare för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät. Behovet av tåglägen för internationell trafik ska särskilt beaktas.

Minimipaket av tillträdestjänster

4 § En infrastrukturförvaltare ska ge dem som har tilldelats infrastrukturkapacitet rätt att använda denna kapacitet. Vidare ska dessa på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt ges tillgång till:

1. användning av järnvägsinfrastrukturen, inklusive växlar,
2. trafikledning, inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser,
3. användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg, där det finns tillgång till sådan, och
4. all övrig information som behövs för att utföra den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

Verksamhetsplan

5 § En infrastrukturförvaltare som helt eller delvis finansieras av allmänna medel ska anta en verksamhetsplan för sitt järnvägsnät. Verksamhetsplanen ska innehålla en redogörelse för planerad användning och utveckling av järnvägsnätet. Innan verksamhetsplanen antas ska infrastrukturförvaltaren ge berörda företag, organisationer och myndigheter möjlighet att lämna synpunkter på innehållet i planen.

6 § Tillsynsmyndigheten får, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, besluta att en förvaltare av en sådan lokal lågtrafikerad järnvägslinje som avses i 1 kap. 9 § första stycket ska undantas från kravet i 5 § på att upprätta en verksamhetsplan.

Rapportering av avvikelser

7 § För järnvägsnät där verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter enligt 28 § tillämpas ska infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett system för att rapportera och registrera avvikelser från den användning av infrastrukturen som har fastställts i en tågplan och i ett trafikeringsavtal samt orsakerna till sådana avvikelser.

Beskrivning av järnvägsnät

8 § En infrastrukturförvaltare ska upprätta en beskrivning av det järnvägsnät som förvaltaren råder över. Beskrivningen ska innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för tillträde till och användning av infrastrukturen och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet.

Beskrivningen ska upprättas efter samråd med berörda parter. Beskrivningen ska offentliggöras, uppdateras regelbundet och ändras vid behov.

9 § En infrastrukturförvaltare får i beskrivningen av järnvägsnätet ställa krav på den som ansöker om infrastrukturkapacitet i syfte att säkerställa framtida avgiftsintäkter och en effektiv användning av järnvägsinfrastrukturen. Kraven ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande. De får endast avse ekonomisk garanti och förmåga att ansöka om kapacitet.

Ansökan

10 § Den som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät kan ansöka om infrastrukturkapacitet i form av ett tågläge hos en infrastrukturförvaltare i enlighet med förvaltarens beskrivning av järnvägsnätet.

Om infrastrukturkapacitet begärs på flera järnvägsnät, får ansökan göras hos en av de berörda infrastrukturförvaltarna. Denne ska då begära kapacitet hos övriga infrastrukturförvaltare i enlighet med ansökan.

Infrastrukturkapacitet för banarbeten

11 § Infrastrukturförvaltaren ska senast under tilldelningsförfarandet ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren önskar använda för planerade banarbeten.

Förslag till tågplan

12 § Infrastrukturförvaltaren ska ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt i de ansökningar som kommit in och med beaktande av behovet av reservkapacitet. I förslaget ska det även anges vilka tåglägen för internationell trafik som planerats tillsammans med andra infrastrukturförvaltare.

Infrastrukturförvaltaren ska i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet samt beakta den ekonomiska effekten på de sökandes verksamhet och andra förhållanden av betydelse för de sökande.

Berörda parter ska ges möjlighet att yttra sig över förslaget till tågplan. Tidsfristen för att yttra sig får inte understiga en månad för det första förslaget till tågplan.

Samordning

13 § Infrastrukturförvaltaren ska genom samordning av ansökningarna försöka lösa de eventuella intressekonflikter som uppstår vid kapacitetstilldelningen. Infrastrukturförvaltaren får föreslå en sökande en annan infrastrukturkapacitet än den begärda.

Tågplan

14 § Om ansökningarna kan samordnas, ska infrastrukturförvaltaren fastställa kapacitetstilldelningen i en tågplan.

Infrastrukturförvaltarens tvistlösning

15 § Om en intressekonflikt mellan två eller flera sökande inte kan lösas, ska infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett förfarande för skyndsamt tvistlösning.

Överbelastad infrastruktur

16 § Om ansökningarna inte kan samordnas trots förfaranden för samordning och tvistlösning, ska infrastrukturförvaltaren så snart som

möjligt förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad och ange under vilka tider så är fallet.

Om det är uppenbart att det kommer att uppstå en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen inom kommande tågplanepериод, ska infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad innan ett förfarande för samordning inleds enligt 13 §.

Kapacitetsförstärkningsplan

17 § När järnvägsinfrastruktur har förklarats överbelastad enligt 16 § ska infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys och upprätta en kapacitetsförstärkningsplan.

Extra avgift

18 § Den som betalar en extra avgift enligt 8 kap. 4 § har företräde vid tilldelningen av överbelastad infrastruktur.

Prioriteringskriterier

19 § Om möjligheten att enligt 8 kap. 4 § ta ut en extra avgift inte används eller inte leder till att det avgörs vilken sökande som ska tilldelas infrastrukturkapacitet, ska infrastrukturförvaltaren tilldela kapacitet i enlighet med de prioriteringskriterier som anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

Ansökan om tågläge inom gällande tågplan

20 § En infrastrukturförvaltare ska besvara en ansökan om enstaka tåglägen inom en gällande tågplan så snart som möjligt men senast inom fem arbetsdagar. Ansökningar som avser mer än enstaka tåglägen ska besvaras så snart som möjligt.

Åtgärder vid störningar och liknande

21 § Vid störningar i järnvägstrafiken ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. Infrastrukturförvaltaren ska ha en beredskapsplan i detta syfte.

Om förhållandena kräver det, får infrastrukturförvaltaren i en röjnings- eller nödsituation utan förvarning och under den tid som behövs för reparationer vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning.

22 § Ett järnvägsföretag är skyldigt att vid röjnings- och nödsituationer på infrastrukturförvaltarens begäran och i enlighet med vad parterna kommer överens om ställa sådana resurser till förfogande som förvaltaren anser mest lämpliga för att återställa förhållandena till de normala.

Tåglägen

23 § Ett tågläge ska tilldelas för en tågplanepериод i taget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge ska inte anses som

överlåtet om den som inte är ett järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.

Den som har överlåtit ett tågläge ska uteslutas från tilldelning av tåglegen under innevarande eller nästkommande tågplanepериод.

24 § Den som har tilldelats ett tågläge och under en månad inte har använt tågläget i den utsträckning som anges i beskrivningen av järnvägsnätet ska på begäran av infrastrukturförvaltaren avstå från tågläget. Detta gäller inte om den låga användningen beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll.

Om ett tågläge inte har använts, kan detta beaktas vid en senare tilldelning av tåglegen.

Ramavtal

25 § Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller någon annan sökande av infrastrukturkapacitet och en infrastrukturförvaltare om användning av infrastrukturen för längre tid än en tågplanepериод (ramavtal) kan inte göras gällande mot en annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglegen eller avtalet på något annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

Ett ramavtal ska innehålla villkor som gör att avtalet kan ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre använda infrastrukturen.

26 § Ett ramavtal ska gälla i fem år. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period, om det finns särskilda skäl. Avtalet får förlängas för perioder av samma längd som det ursprungliga avtalet.

Trots första stycket får ett ramavtal i fråga om järnvägstrafik som bedrivs på sådan infrastruktur som har reserverats för viss järnvägstrafik i enlighet med 3 § andra stycket gälla i 15 år, om infrastrukturförvaltaren har vidtagit omfattande investeringar i infrastrukturen för att möta den sökandes behov. Om det finns synnerliga skäl, får ett sådant ramavtal ingå för längre tid än 15 år och innehålla detaljerade villkor om den infrastrukturkapacitet som ska tillhandahållas den sökande. Sådana villkor får avse turtäthet, volym och tåglegenas kvalitet.

Trafikeringsavtal

27 § I samband med tilldelning av ett tågläge ska infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget eller någon annan sökande av infrastrukturkapacitet ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för användningen av tågläget (trafikeringsavtal). Avtalsvillkoren ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande.

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har ingåtts.

Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

28 § Ett trafikeringsavtal ska innehålla villkor om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter, som ska gälla vid normala driftsförhållanden. Kvalitetsavgiften ska betalas av den part som orsakar avvikelser från den

användning av infrastrukturen som fastställts i tågplanen och trafikeringsavtalet.

I ett trafikeringsavtal får undantag göras från kravet på verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i fråga om

1. lågt trafikerade järnvägsnät,
2. sådana delar av järnvägsnät där risken för driftsstörningar på grund av en parts avvikelser från den användning av infrastrukturen som fastställts i tågplanen och trafikeringsavtalet är obetydlig, och
3. tider på dygnet då risken för driftsstörningar på grund av sådana avvikelser är obetydlig.

29 § Infrastrukturförvaltaren avgör när det inte längre råder normala driftsförhållanden och ska genast underrätta dem med vilka trafikeringsavtal ingåtts och som är berörda om detta. Motsvarande gäller när det åter råder normala driftsförhållanden.

30 § Kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltaren och den som använder infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att minimera driftsstörningar i järnvägssystemet och för att förbättra järnvägsnätets prestanda.

Bemyndigande

31 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kapacitetstilldelning,
2. beskrivning av järnvägsnät, och
3. beredskapsplaner.

8 kap. Infrastrukturförvaltares avgifter

Avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur

1 § En infrastrukturförvaltare ska ta ut konkurrensneutrala och icke-diskriminerande avgifter för användning av järnvägsinfrastrukturen.

Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

2 § En infrastrukturförvaltare ska samarbeta med andra infrastrukturförvaltare för att åstadkomma effektiva avgiftssystem för järnvägsföretag och andra som bedriver trafik på mer än ett järnvägsnät. Behovet av konkurrenskraftiga avgifter för internationell trafik ska särskilt beaktas.

Avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster

3 § Avgifter för användning av de tillträdestjänster som avses i 7 kap. 4 § ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte något annat följer av 4–8 §§.

4 § Infrastrukturförvaltaren får ta ut en extra avgift för användning av överbelastad infrastruktur för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen.

Om infrastrukturförvaltaren inte har gjort eller genomfört en kapacitetsförstärkningsplan enligt 7 kap. 17 §, får den extra avgiften inte tas ut utan tillsynsmyndighetens godkännande. Ett sådant godkännande ska lämnas om planen inte kan genomföras på grund av omständigheter utanför förvaltarens kontroll eller om de alternativ som står till buds för att komma till rätta med överbelastningen inte är ekonomiskt eller finansiellt rimliga.

5 § Infrastrukturförvaltaren får differentiera de avgifter som avses i 3 § för att

– ta hänsyn till kostnaden för den miljöpåverkan som framförandet av ett tåg orsakar, eller

– ge incitament till att utrusta tåg med ett europeiskt fordonsbaserat tågskyddssystem (ETCS).

En differentiering av avgifterna får inte leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter.

6 § Infrastrukturförvaltaren får, för att uppnå kostnadstäckning, ta ut högre avgifter än de som följer av 3 och 4 §§, om det är förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Avgifterna får inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, med tillägg av ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen.

Avgifter för särskilda infrastrukturprojekt

7 § Infrastrukturförvaltaren får, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och har avslutats efter 1988, ta ut högre avgifter än de som följer av 3 och 4 §§, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 3 och 4 §§.

Rabatt på avgifter

8 § Infrastrukturförvaltaren får ge rabatt på avgifter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller användningen av avsevärt underutnyttjade linjer. Rabatten ska vara tidsbegränsad.

Infrastrukturförvaltaren får även ge rabatt på avgifter som avser ett bestämt infrastrukturavsnitt, om rabatten kan hänföras till administrativa kostnadsbesparingar.

En rabatt på avgifter ska tillämpas på lika villkor för alla användare i viss trafik.

Bokningsavgifter

9 § Infrastrukturförvaltaren får ta ut en lämplig avgift för kapacitet som är tilldelad men inte har använts.

Avgifter för museitrafik

10 § En infrastrukturförvaltare behöver inte ta ut avgifter enligt 3 § av den som bedriver museitrafik på järnväg på ideell grund.

Bemyndiganden

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. undantag från avgifter,
2. avgiftssamarbete enligt 2 §, och
3. analyser av marknadssegment enligt 6 § och krav på offentliggörande av sådana analyser.

9 kap. Tjänster

Grundläggande tjänster

1 § En tjänsteleverantör ska på ett icke-diskriminerande sätt ge tillträde till anläggningar för tjänster och tillgång till de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar (grundläggande tjänster) till järnvägsföretag och andra som ansöker om det.

De anläggningar som avses i första stycket är

1. stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, däribland faciliteter för förmedling av reseinformation och lokaler som är lämpliga för biljettförsäljning,
2. godsterminaler,
3. rangerbangårdar och andra anläggningar för tågbildning och växling,
4. sidospår för uppställning,
5. underhållsanläggningar, dock inte anläggningar för tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar,
6. andra tekniska anläggningar än de som avses i 5 samt anläggningar för rengöring och tvätt,
7. hamnanläggningar med järnvägsanslutning, och
8. bränsledepåer.

Som en grundläggande tjänst avses också tillhandahållande av hjälpmedel för olycksundsättning.

2 § En tjänsteleverantör som tillhandahåller en grundläggande tjänst ska så långt som möjligt tillmötesgå samtliga ansökningar om tillgång till tjänsten. En ansökan ska besvaras inom rimlig tid.

Ett beslut om avslag på en ansökan om tillgång till en grundläggande tjänst ska i förekommande fall och om möjligt innehålla en upplysning om ett alternativ som innebär att den sökande kan bedriva trafiken på samma linjer under ekonomiskt godtagbara förhållanden. Avslagsbeslutet ska vara skriftligt om tjänsteleverantören står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster.

3 § Om en anläggning för tjänster som avses i 1 § andra stycket inte har varit i bruk under minst två år i följd och ett järnvägsföretag eller någon

annan sökande av tjänst har uttryckt intresse för tillträde till anläggningen, ska ägaren till anläggningen offentliggöra att den helt eller delvis kan hyras eller leasas. Detta krav gäller dock inte om det kan visas att anläggningen ska användas för ett annat ändamål.

Tilläggstjänster och extratjänster

4 § En tjänsteleverantör som tillhandahåller en tilläggstjänst eller en extratjänst åt ett järnvägsföretag eller någon annan som ansöker om en sådan tjänst är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt.

Tilläggstjänster är

1. tillhandahållande av drivmotorström,
2. uppvärmning av persontåg,
3. kontroll av farligt gods, och
4. assistans för drift av icke-standardtåg.

Extratjänster är

1. telekommunikationstjänster,
2. tillhandahållande av extra information,
3. teknisk kontroll av rullande materiel,
4. biljettförsäljning på stationer, och
5. tyngre underhåll som tillhandahålls i underhållsanläggningar avsedda för höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar.

Tillträde för genomfartstrafik

5 § Om järnvägstrafik inom en anläggning för tjänster är nödvändig för att nå en annan anläggning för tjänster, ska tjänsteleverantörerna genom samarbete säkerställa icke-diskriminerande tillträde för sådan genomfartstrafik.

Avgifter för tjänster

6 § Avgifter för tjänster enligt detta kapitel och för användning av spår inom en anläggning för tjänster ska vara icke-diskriminerande.

Avgiften för sådana grundläggande tjänster som avses i 1 § och för sådan genomfartstrafik som avses i 5 § får inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten med tillägg av en rimlig vinst. Detsamma gäller avgifter för sådana tilläggstjänster och extratjänster som avses i 4 §, om tjänsteleverantören är ensam om att tillhandahålla dessa tjänster.

Som rimlig vinst ska anses sådan avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den risk som tjänsteleverantören löper och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för företag i branschen under de senaste åren.

Krav på oberoende och separata räkenskaper

7 § Om en tjänsteleverantör som tillhandahåller en grundläggande tjänst inom en sådan anläggning som avses i 1 § andra stycket 1–4, 7 eller 8 står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster, ska

1. tjänsteleverantören och det dominerande företaget eller organet ha separata räkenskaper för tjänstetillhandahållandet respektive transporttjänsterna, och

2. tjänsteleverantören organiseras så att beslutsfattandet är oberoende i förhållande till det dominerande företaget.

Bemyndiganden

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillhandahållande, redovisning och bokföring av tjänster, och
2. skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om sina tillträdesvillkor och avgifter.

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om i vilken utsträckning genomförandeakter om tillträde till tjänster i enlighet med artikel 13.9 i direktiv 2012/34/EU ska tillämpas på andra än järnvägsföretag som ansöker om tillträde till en tjänst.

10 kap. Tillsyn

Allmänna bestämmelser

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Tillsynsmyndigheten ska också utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU och av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

2 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen på begäran få

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för
 - a) tillsynen,
 - b) bedömningen av ansökningar om licens,
 - c) prövning av tvist enligt 8 §,
 - d) fullgörande av Sveriges skyldighet att lämna uppgifter om förhållanden som regleras i denna lag till Europeiska kommissionen och Europeiska unionens järnvägsbyrå, och
 - e) klart definierade statistiska ändamål,
2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, och
3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen. Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om verkställighet av

förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet, avhysning eller avlägsnande.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 11

3 § Infrastrukturförvaltare samt järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet ska utan uppmaning ge tillsynsmyndigheten full insyn i förhandlingar om avgifter.

4 § Den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag ska till den myndighet som regeringen bestämmer lämna sådana uppgifter som behövs för förvaltningen och utvecklingen av det statliga järnvägsnätet.

Krav i syfte att garantera tillsynsmyndighetens oberoende

5 § Den befattningshavare vid tillsynsmyndigheten som ansvarar för sådana tillsynsbeslut som avses i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen, ska årligen göra en åtagande- och intresseförklaring. I förklaringen ska befattningshavaren redovisa sådan eventuell anknytning till företag i järnvägsbranschen som kan anses påverka hans eller hennes opartiskhet vid utförande av arbetet.

6 § En befattningshavare som avses i 5 § får under ett år från det att anställningen vid tillsynsmyndigheten upphört inte utföra arbete eller inneha någon ansvarsställning på något av de företag eller någon av de enheter som omfattas av den tillsyn som avses i samma paragraf.

Förelägganden

7 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska följas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Om någon har påförts konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrenslagen (2008:579) eller dömts att betala vite enligt 6 kap. 2 § samma lag, får vite enligt denna lag inte dömas ut för samma förfarande.

Prövning av tvist

8 § Ett järnvägsföretag eller den som ansökt om eller beviljats infrastrukturkapacitet eller tillgång till en tjänst får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida ett beslut som fattats av en infrastrukturförvaltare, en tjänsteleverantör eller ett vertikalt integrerat företag står i överensstämmelse med 4–9 kap., föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa kapitel eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

Om det vid prövningen av en tvist om tillträde till en grundläggande tjänst enligt 9 kap. 1 § bedöms att inget praktiskt möjligt alternativ till tjänsten finns tillgängligt och att det är möjligt att tilldela tjänstekapacitet

i anläggningen, ska tillsynsmyndigheten besluta att tjänsteleverantören ska tilldelas den sökande lämplig del av tjänstekapaciteten.

Tillsynsmyndigheten ska begära in relevant information och inleda samråd med de berörda parterna i tvisten inom en månad från det att tvisten hänskjutits till myndigheten. Tillsynsmyndigheten ska så snart som möjligt och senast sex veckor från det att all relevant information i tvisten har lämnats in, besluta i de frågor som tvisten gäller.

Övervakning av tillämpning av samarbetsavtal

9 § Tillsynsmyndigheten ska övervaka tillämpningen av samarbetsavtal enligt 4 kap. 7 §. Myndigheten får lämna rekommendationer om att ett avtal bör ändras eller upphävas.

Bemyndiganden

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka uppgifter som ska lämnas enligt 4 §, och
2. prövning av tvister.

11 kap. Överklagande

1 § Tillsynsmyndighetens beslut i enskilda fall enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 10 kap. 1 § andra stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Ett beslut enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 10 kap. 1 § andra stycket gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av licens gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2. Bestämmelserna i 4 kap. 3, 4, 8 och 9 §§ gäller inte för en infrastrukturförvaltare som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015 om den privata parten i avtalet också är ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

3. Bestämmelserna i 5 kap. 2–4 och 6–10 §§ gäller inte för ett vertikalt integrerat företag som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015 om det i det vertikalt integrerade företaget ingår ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

4. En licens som har beviljats enligt 3 kap. 2 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) gäller som en licens enligt 2 kap. denna lag.

5. Ett låneavtal mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet inom ett vertikalt integrerat företag som har ingåtts före ikraftträdandet

och som uppfyller kraven enligt 5 kap. 7 § är tillåtet under förutsättning att lånet betalats ut och betalas av.

Prop. 2021/22:83

Bilaga 11

6. Äldre föreskrifter gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

Förslag till järnvägstekniklag

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om tekniska krav för fasta installationer och fordon. Syftet med lagen är att bidra till ett europeiskt sammanlänkat och driftskompatibelt järnvägssystem.

Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter (2 kap.),
- godkännande av fasta installationer (3 kap.),
- godkännande av fordon (4 kap.),
- tillsyn och register (5 kap.),
- sanktionsavgifter (6 kap.),
- omprövning och överklagande (7 kap.).

Lagens tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

4 § Denna lag ska inte tillämpas på

1. tunnelbana och spårväg,
2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem i övrigt och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät,
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät, eller
4. järnvägsnät eller fordon som är avsedda att enbart användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

Trots första stycket 1 ska lagen tillämpas på spårvagnar som är avsedda för trafik på både snabbspårväg och järnvägsnät om inte något annat är särskilt föreskrivet.

5 § I lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg finns bestämmelser om tunnelbana och spårväg.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag

6 § Originaltexterna av bestämmelserna i bihang G om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i lydelsen enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 ska gälla som svensk lag. Den franska texten gäller om originaltexterna skiljer sig åt.

Första stycket gäller inte till den del bestämmelserna reglerar de fördragsslutande parternas förpliktelser mot varandra eller mot Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

De franska och engelska originaltexterna samt en översättning av dessa till svenska finns intagna som en bilaga till denna lag.

7 § Om revisionsutskottet inom OTIF har beslutat om en för Sverige bindande ändring av det bihang som avses i 6 § första stycket, ska ändringen gälla i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget.

Tillsynsmyndighet

8 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn, pröva ansökningar om godkännande och utföra andra uppgifter enligt vad som framgår av denna lag.

Tillsynsmyndigheten fullgör också de uppgifter som den nationella säkerhetsmyndigheten ges i direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

Ord och uttryck i lagen

9 § I lagen avses med

delsystem: strukturella eller funktionella delar av Europeiska unionens järnvägssystem,

driftskompatibilitetskomponenter: komponenter i delsystem som är avgörande för att driftskompatibilitet inom Europeiska unionens järnvägssystem ska uppnås,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordon: ett järnvägsfordon som är utformat för trafikering av järnvägsnät,

infrastrukturförvaltare: den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen,

järnvägsföretag: den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

TSD: en teknisk specifikation för driftskompatibilitet som har antagits i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 eller tidigare direktiv som har ersatts av detta.

Bemyndiganden

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. lagens tillämplighet på spårvagnar som är avsedda för trafik på både snabbspårväg och järnvägsnät, och
2. sådant tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som avses i det bihang som anges i 6 §.

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

2 kap. Krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter

Väsentliga krav

1 § Varje delsystem och varje driftskompatibilitetskomponent som ingår i delsystemet samt gränssnitten mellan dessa ska uppfylla i TSD och nationella regler föreskrivna krav om

1. säkerhet,
2. tillförlitlighet och tillgänglighet,
3. hälsa,
4. miljöskydd,
5. teknisk kompatibilitet, och
6. tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Med nationella regler avses föreskrifter som har antagits enligt ett särskilt föreskrivet förfarande för att uppfylla kraven i första stycket.

Delsystem

Krav på EG-kontroll

2 § Innan en fast installation godkänns för att tas i bruk enligt 3 kap. eller ett fordon godkänns för att släppas ut på marknaden enligt 4 kap., ska de delsystem som installationen eller fordonet består av ha genomgått EG-kontroll för att fastställa att delsystemen uppfyller de krav som framgår av 1 §.

Organ för bedömning av överensstämmelse

3 § EG-kontroll ska utföras av ett organ för bedömning av överensstämmelse. För krav som framgår av en TSD ska kontrollen utföras av ett organ som har anmälts för detta ändamål enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll (anmält organ). För krav som framgår av nationella regler ska kontrollen utföras av ett organ som har utsetts för detta ändamål av tillsynsmyndigheten enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen (utsett organ).

Med organ enligt första stycket likställs ett organ som har anmälts eller utsetts för samma ändamål av en annan stat inom EES eller av Schweiz.

Kontrollintyg

4 § Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska utfärda ett kontrollintyg om delsystemet överensstämmer med de krav som organet anlitas för att kontrollera enligt 3 §.

EG-kontrollförklaring

5 § Kraven i 1 § ska anses uppfyllda om den som ansöker om godkännande enligt 3 eller 4 kap., eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz, på grundval av det kontrollintyg som avses i 4 § avgett en förklaring om att delsystemet överensstämmer med föreskrivna krav (EG-kontrollförklaring).

Driftskompatibilitetskomponenter*Grundläggande krav*

6 § Driftskompatibilitetskomponenter får släppas ut på marknaden och användas i delsystem endast om de medger att driftskompatibiliteten hos Europeiska unionens järnvägssystem uppnås och de uppfyller krav i TSD enligt 1 § första stycket.

EG-försäkran

7 § De krav som avses i 6 § ska anses uppfyllda om tillverkaren eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz avgett en försäkran om att driftskompatibilitetskomponenten överensstämmer med tillämpliga TSD och är lämplig för avsedd användning (EG-försäkran).

Om varken tillverkaren eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz har avgett en EG-försäkran, får den som släpper ut komponenten på marknaden eller som monterar den avge en sådan försäkran.

Intyg om överensstämmelse eller lämplighet för användning

8 § Om det krävs enligt TSD, ska EG-försäkran avges på grundval av en bedömning av överensstämmelse eller lämplighet. Bedömningen ska vara utförd av ett anmält organ. Det anmälda organet ska i de fall det krävs enligt TSD utfärda ett intyg om att driftskompatibilitetskomponenten överensstämmer med tillämplig TSD eller är lämplig att använda för järnvägsändamål.

Med organ enligt första stycket likställs ett organ som har anmälts eller utsetts för samma ändamål av en annan stat inom EES eller av Schweiz.

Anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter m.m.*Begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyg*

9 § Om ett anmält eller utsett organ efter det att ett kontrollintyg enligt 4 § har utfärdats konstaterar att delsystemet inte längre uppfyller kraven i TSD eller sådana nationella regler som avses i 1 § andra stycket, ska organet begära att den som anlitas av organet vidtar lämpliga åtgärder så att kraven uppfylls. Om sådana åtgärder inte vidtas, ska organet vid behov begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla kontrollintyget.

Den som har anlitat ett anmält eller utsett organ ska till organet anmäla förändringar i delsystemet som kan föranleda begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyget.

Tillträde till anläggningar och tillgång till dokumentation

10 § Det anmälda eller utsedda organ som har anlitats för att utföra EG-kontroll eller en sådan bedömning av överensstämmelse eller lämplighet som avses i 8 § första stycket, har rätt att av den som har anlitat organet i den utsträckning som behövs för att kunna utföra uppdraget få

1. tillträde till lokaler och platser, fordon och annan materiel, och
2. tillgång till handlingar och dokument.

Tystnadsplikt

11 § Personal vid ett anmält eller utsett organ får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter om affärs- eller driftförhållanden eller tekniska förhållanden som den som har anlitat organet tillhandahåller eller som personalen på något annat sätt får tillgång till i samband med uppdraget. Tystnadsplikten gäller dock inte i förhållande till tillsynsmyndigheten eller andra behöriga myndigheter och motsvarande myndigheter i en annan stat inom EES eller i Schweiz.

I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Bemyndiganden

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. de krav som anges i 1 §,
2. TSD, genomförandeplaner till TSD och undantag från tillämpning av TSD,
3. krav som ska vara uppfyllda för att godkännas som ett anmält eller utsett organ samt anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter, och
4. granskning av delsystem i de delar som inte omfattas av TSD eller sådana nationella regler som avses i 1 § andra stycket.

3 kap. Godkännande av fasta installationer

Godkännande att ta fasta installationer i bruk

Grundläggande krav

1 § Fasta installationer får tas i bruk endast om de uppfyller kraven enligt 2 kap. 1 § första stycket och efter godkännande av tillsynsmyndigheten.

Krav för godkännande

2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden

1. ger in EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 5 § tillsammans med det tekniska underlag som krävs för de delsystem som den fasta installationen består av,

2. visar att delsystemen är tekniskt kompatibla med de delsystem som ska integreras med,

3. visar att integrationen av delsystemen är säker, och

4. när det gäller utrustning hänförlig till det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg (ERTMS-utrustning), visar att Europeiska unionens järnvägsbyrå har lämnat ett förhandsgodkännande.

För delar av delsystem som inte omfattas av TSD eller sådana nationella regler som avses i 2 kap. 1 § andra stycket ska sökanden ge in ett tekniskt underlag som visar att tillämpliga krav enligt 2 kap. 1 § första stycket är uppfyllda.

Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation

3 § När en fast installation som har godkänts enligt 1 § moderniseras eller byggs om krävs ett nytt godkännande enligt den paragrafen, om

1. den övergripande säkerhetsnivån för det eller de delsystem som den fasta installationen består av kan påverkas negativt av moderniseringen eller ombyggnationen,

2. det krävs i TSD eller i en nationell genomförandeplan till TSD, eller

3. det efter godkännandet har gjorts sådana ändringar av de tekniska krav enligt vilka godkännandet har beviljats, att ett nytt godkännande krävs.

Sökanden ska ge in ett underlag som beskriver moderniseringen eller ombyggnationen till tillsynsmyndigheten, som beslutar om huruvida ett nytt godkännande enligt första stycket ska krävas. Om den fasta installationen innehåller ERTMS-utrustning, ska beslutet fattas efter samråd med Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Tillfälligt godkännande

4 § Tillsynsmyndigheten får, om kraven på säkerhet är uppfyllda, bevilja ett tillfälligt godkännande för en fast installation om det behövs för att slutligt bedöma om kraven på godkännande enligt 2 § är uppfyllda.

Villkor

5 § Ett godkännande enligt detta kapitel får förenas med de villkor som behövs för att uppnå säkerhet och driftskompatibilitet.

Bemyndigande

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag, helt eller delvis, från krav på godkännande av fasta installationer och om de krav som ska gälla i stället.

4 kap. Godkännande av fordon

Godkännande att släppa ut fordon på marknaden

Grundläggande krav

1 § Ett fordon får släppas ut på marknaden endast om det uppfyller kraven enligt 2 kap. 1 § första stycket och efter godkännande av tillsynsmyndigheten i enlighet med detta kapitel eller av Europeiska

Prop. 2021/22:83 unionens järnvägsbyrå. Ett godkännande gäller för ett visst område (område för användning).

Krav för godkännande

2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden

1. ger in EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 5 § tillsammans med det tekniska underlag som krävs för de delsystem som fordonet består av,
2. visar att delsystemen är tekniskt kompatibla,
3. visar att integrationen av delsystemen är säker, och
4. visar att fordonet är tekniskt kompatibelt med järnvägsnätet i det område för användning som ansökan avser.

Prövningsinstans

3 § Ett godkännande enligt 1 § prövas av Europeiska unionens järnvägsbyrå eller, om fordonet endast ska användas i Sverige, av antingen Europeiska unionens järnvägsbyrå eller av tillsynsmyndigheten.

För förfarandet vid Europeiska unionens järnvägsbyrå finns bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004.

Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation

4 § Om ett fordon som redan har godkänts enligt 1 § moderniseras eller byggs om, krävs ett nytt godkännande enligt den paragrafen om

1. den övergripande säkerhetsnivån för det eller de delsystem som fordonet består av kan påverkas negativt av moderniseringen eller ombyggnationen,
2. det görs ändringar som påverkar den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och järnvägsnätet i sådan omfattning att det behövs ett nytt godkännande, eller
3. det annars krävs i TSD.

Uppdaterat godkännande

5 § Om området för användning ska utvidgas för ett fordon som redan har godkänts enligt 1 §, krävs ett uppdaterat godkännande. Ett uppdaterat godkännande ska beviljas om sökanden visar att kraven enligt 2 § är uppfyllda för det nya området för användning.

Typgodkännande av fordon

Beviljande av typgodkännande

6 § Europeiska unionens järnvägsbyrå eller tillsynsmyndigheten får, med den fördelning av beslutskompetens dem emellan som framgår av 3 §, på ansökan bevilja typgodkännande för fordon som uppfyller kraven för att släppas ut på marknaden enligt 2 §.

Typgodkännanden ska föras in i det europeiska registret över godkända fordonstyper vid Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Krav på förnyat typgodkännande

7 § Om de TSD eller nationella regler som har legat till grund för ett typgodkännande enligt 6 § ändras och de ändrade reglerna innehåller krav på förnyelse av befintliga typgodkännanden, ska tillsynsmyndigheten besluta att sådana typgodkännanden ska förnyas för att fortsatt vara giltiga. I de fall Europeiska unionens järnvägsbyrå har beviljat typgodkännandet, beslutar byrån om förnyelse.

En förnyelse sker efter ansökan. Förnyelsen och de kontroller som krävs enligt 6 § i samband med prövningen får endast avse fordonets överensstämmelse med de regler som har ändrats.

Godkännande av fordon som överensstämmer med ett typgodkännande

8 § Ett fordon eller en serie fordon som överensstämmer med ett typgodkännande ska utan ytterligare prövning beviljas godkännande enligt 1 § om sökanden visar upp en försäkran om typöverensstämmelse.

Bestämmelser om försäkran om typöverensstämmelse finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/250 av den 12 februari 2019 om mallar för EG-försäkningar, EG-intyg samt EG-kontrollförklaringar och kontrollintyg för järnvägens driftskompatibilitetskomponenter respektive delsystem, om utformning av försäkran om överensstämmelse med en godkänd typ av järnvägsfordon och om förfarandena för EG-kontroll av delsystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797, och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 201/2011.

Tillfälligt godkännande

9 § Tillsynsmyndigheten får, om kraven på säkerhet är uppfyllda, bevilja ett tillfälligt godkännande för ett fordon om det behövs för att slutligt bedöma om kraven på godkännande enligt 2 § är uppfyllda.

Villkor

10 § Ett godkännande enligt detta kapitel får förenas med de villkor som behövs för att uppnå säkerhet och driftskompatibilitet.

Skyldigheter innan fordon används*Registrering i fordonsregister*

11 § Ett fordon ska på begäran av fordonsinnehavaren registreras i ett fordonsregister innan det används inom det område för användning som anges i godkännandet enligt 1 §.

Om fordonets område för användning är begränsat till Sverige, ska fordonet registreras enligt 5 kap. 11 §. Om fordonets område för användning omfattar flera stater inom EES eller Schweiz, ska fordonet registreras i någon av de berörda staterna.

12 § I samband med registrering enligt 11 § ska tillsynsmyndigheten tilldela fordonet ett europeiskt fordonsnummer och föra in det i registret. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret.

Kontroller som ska utföras av järnvägsföretag

13 § Innan ett fordon används inom det område för användning som anges i godkännandet enligt 1 §, ska det järnvägsföretag som ska utföra trafiken ha kontrollerat att

1. fordonet har
 - a) godkänts enligt 1 § samt registrerats och märkts enligt 11 och 12 §§, eller
 - b) beviljats ett tillfälligt godkännande enligt 9 §,
2. fordonet är kompatibelt med järnvägsnätet på den rutt som ska trafikeras, och
3. fordonet är placerat i tåget enligt järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och TSD.

Bemyndiganden

14 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. undantag, helt eller delvis, från krav på godkännande enligt 1 § och om de krav som ska gälla i stället,
2. tillsynsmyndighetens möjligheter att bevilja tillfälliga godkännanden i andra fall än som anges i 9 §,
3. skyldigheter för infrastrukturförvaltare att möjliggöra prov av fordon på förvaltarens järnvägsnät,
4. undantag från krav på registrering enligt 11 §,
5. märkning av fordon i andra fall än som anges i 12 § samt om undantag från krav på märkning, och
6. vad som utgör arbetsfordon och växlingslok samt vilka krav som gäller för sådana fordon.

5 kap. Tillsyn och register

Allmänna bestämmelser om tillsyn

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över fasta installationer, fordon och utsedda organ enligt vad som framgår av detta kapitel.

För tillsyn över elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser i elsäkerhetslagen (2016:732).

2 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av den som i sin verksamhet innehar eller använder sådana fasta installationer eller fordon som omfattas av lagen på begäran få

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen,
2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, och

3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel. Prop. 2021/22:83

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet, avhysning eller avlägsnande.

Förelägganden

3 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen ska följas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Tillsyn över fasta installationer och fordon

4 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över fasta installationer och fordon för att säkerställa att de delsystem som en fast installation eller ett fordon består av uppfyller kraven enligt denna lag, föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen och direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

För gränsöverskridande fasta installationer ska tillsynen utövas i samarbete med den nationella säkerhetsmyndigheten i den andra staten.

Om det vid tillsyn enligt första stycket framkommer brister som innebär en säkerhetsrisk, finns det i 4 kap. järnvägssäkerhetslagen (2022:000) ytterligare bestämmelser om tillsynsmyndighetens möjligheter att vidta åtgärder.

Ändring och återkallelse av fordonsgodkännanden

5 § Om tillsynsmyndigheten bedömer att de åtgärder som vidtagits enligt detta kapitel eller enligt 4 kap. järnvägssäkerhetslagen (2022:000) inte är tillräckliga för att komma till rätta med en allvarlig säkerhetsrisk, får tillsynsmyndigheten besluta att ändra eller återkalla godkännandet enligt 4 kap. 1 § eller typgodkännandet.

Det som anges i första stycket gäller dock endast om det har visats att bristen på överensstämmelse med kraven enligt 4 § första stycket fanns redan vid godkännandet och godkännandet har beviljats av tillsynsmyndigheten.

Fordon som överensstämmer med ett typgodkännande som har återkallats

6 § Om ett typgodkännande återkallas, ska fordon som har godkänts för att släppas ut på marknaden på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse med detta typgodkännande dras tillbaka.

Tillsyn över utsedda organ

Tillsynsmyndighetens uppgifter och befogenheter

7 § Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över utsedda organ.

Tillsynsmyndigheten har rätt att hos utsedda organ få tillträde till lokaler och få tillgång till upplysningar och handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Begränsning eller återkallelse av uppgift som utsett organ

8 § Tillsynsmyndigheten får besluta att begränsa eller återkalla ett beslut enligt 2 kap. 3 § om att utse ett utsett organ, om organet inte längre uppfyller kraven eller på något annat sätt allvarligt har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter.

Marknadskontroll

9 § Om det kan antas att en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller kraven i 2 kap. 1 § första stycket, får tillsynsmyndigheten vidta åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess vidare hantering på marknaden eller dra tillbaka den från marknaden, även om komponenten är försedd med en EG-försäkring.

Om det kan antas att ett delsystem inte uppfyller kraven i 2 kap. 1 § första stycket får tillsynsmyndigheten besluta om kompletterande kontroller av delsystemet, även om delsystemet är försett med en EG-kontrollförklaring.

Register

Infrastrukturregister

10 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för registrering av järnvägsinfrastruktur i ett infrastrukturregister.

Infrastrukturförvaltare ska till myndigheten lämna ut de uppgifter som behövs för att föra ett sådant register samt anmäla förändringar i verksamheten eller järnvägsinfrastrukturen som kräver ändringar i registret.

Fordonsregister

11 § Tillsynsmyndigheten ska ansvara för registrering av fordon i ett fordonsregister.

Fordonsinnehavare ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret samt anmäla sådana ändrade förhållanden som kräver ändringar i registret.

Tillsynsmyndigheten ska lämna uppgifter ur registret på begäran av

1. Statens haverikommission,
2. en nationell säkerhetsmyndighet, ett olycksutredande organ eller ett regleringsorgan i ett annat land inom EES eller i Schweiz, eller
3. Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Bemyndiganden

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillsyn,
2. järnvägsföretags rapporteringskrav,
3. marknadskontroll,
4. skyldighet att lämna uppgifter till det europeiska registret över godkända fordonstyper, och
5. skyldigheter att lämna sådana uppgifter som Europeiska kommissionen och Europeiska unionens järnvägsbyrå behöver som underlag i sitt regelutvecklingsarbete.

6 kap. Sanktionsavgift

Beslut om sanktionsavgift

1 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som i sin verksamhet använder

1. en fast installation som inte har godkänts enligt 3 kap., eller
2. ett fordon som inte har godkänts enligt 4 kap.

2 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift endast av den som inom fem år från det att överträdelsen skett har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut.

3 § En sanktionsavgift enligt 1 § får inte beslutas för en överträdelse

1. som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet,
2. för vilken straff eller annan sanktion har beslutats enligt någon annan författning, eller
3. som omfattas av ett väckt åtal, utfärdat strafföreläggande eller beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Belopp

4 § En sanktionsavgift får tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Nedsättning av sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgift, ska avgiftsskyldigheten helt eller delvis sättas ner.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om nedsättning av sanktionsavgift.

Betalning av sanktionsavgift

6 § En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten och tillfaller staten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet.

Tillsynsmyndighetens beslut om sanktionsavgift får verkställas enligt utsökningsbalken, om avgiften inte har betalats inom den tid som anges i första stycket.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften.

7 § Skyldigheten att betala en sanktionsavgift faller bort om verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

Bemyndigande

8 § Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

7 kap. Omprövning och överklagande

Omprövning

1 § Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut att inte godkänna en fast installation enligt 3 kap. eller ett fordon enligt 4 kap. om den sökande begär det. Detsamma gäller tillsynsmyndighetens beslut enligt 5 kap. 5 § om ändring eller återkallelse av ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande.

En begäran om omprövning ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

2 § Tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i omprövningsärenden enligt 1 § senast två månader efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten. När det gäller beslut enligt 5 kap. 5 § om att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande ska dock beslut i omprövningsärendet fattas inom en månad från det att begäran kom in till tillsynsmyndigheten.

Ett beslut enligt 5 kap. 5 § om att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande ska inte gälla under handläggningen av omprövningsärendet.

3 § Bestämmelser om omprövning av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

Överklagande

4 § Tillsynsmyndighetens beslut i ett enskilt fall enligt denna lag, enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

5 § Ett beslut enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 gäller omedelbart, om inte något annat

anges i beslutet. Ett beslut om sanktionsavgift enligt 6 kap. 1 § gäller dock inte förrän det har fått laga kraft. Prop. 2021/22:83

6 § Bestämmelser om överklagande av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2. Ett beslut av tillsynsmyndigheten om undantag från krav på att tillämpa TSD som har meddelats enligt 2 kap. 11 § första stycket eller 12 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) gäller fortfarande.

3. Ett godkännande enligt 2 kap. 13 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) att ta i bruk sådana delsystem som en fast installation består av gäller fortfarande. Detsamma gäller i fråga om ett godkännande av en spåranläggning som har beviljats före den 1 juli 2004. Ett godkännande att ta i bruk en fast installation enligt 3 kap. krävs dock när en fast installation moderniseras eller byggs om på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt 3 kap. 3 §.

4. Kravet på Europeiska unionens järnvägsbyrås förhandsgodkännande enligt 3 kap. 2 § 4 gäller inte

a) för projekt som innefattar ERTMS-utrustning där upphandlingsfasen eller tilldelning av kontrakt har avslutats före ikraftträdandet, eller

b) till utgången av den 16 juni 2031 för optioner i kontrakt som avser ERTMS-utrustning och som undertecknats före den 15 juni 2016.

5. Ett godkännande enligt 2 kap. 13 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) att ta i bruk ett delsystem som ingår i ett fordon eller ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt 2 kap. 15–17 §§ samma lag gäller fortfarande. Detsamma gäller för fordon som har godkänts i ett annat land inom EES eller i Schweiz och där godkännandet gällt i Sverige enligt 2 kap. 18 § den upphävda järnvägslagen samt för fordon som har godkänts före den 1 juli 2004. Ett godkännande att släppa ut ett fordon på marknaden enligt 4 kap. denna lag krävs dock när fordonet ska byggas om eller moderniseras på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt 4 kap. 4 § eller fordonets område för användning ska utvidgas enligt 4 kap. 5 §, dock endast i fråga om det nya området.

6. Ett typgodkännande av fordon enligt 2 kap. 20 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) eller ett godkännande på grundval av en försäkran om överensstämmelse enligt 2 kap. 21 § samma lag gäller som ett typgodkännande enligt 4 kap. 6 § respektive ett godkännande av fordon på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse enligt 4 kap. 8 §.

7. Bestämmelserna i 5 kap. denna lag tillämpas även för sådana delsystem, spåranläggningar och fordon för vilka det inte krävs godkännanden enligt punkterna 4 och 5.

8. En sanktionsavgift får endast tas ut för överträdelser som har ägt rum efter ikraftträdandet.

9. Äldre föreskrifter gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet, om inte annat framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF, appendice G à la Convention)

Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF, appendix G to the Convention)

Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (ATMF, bilag G till fördraget)

Article premier
Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler ou à être utilisés en trafic international.

Article 2
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur(s) future(s) Annexe(s), des Règles uniformes APTU et de leur(s) Annexe(s) et des prescriptions techniques uniformes (PTU) APTU, les définitions suivantes s'appliquent:

- u) "accident" désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivants les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;
- v) "admission de type de construction" désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un type de

Article 1
Scope

These Uniform Rules lay down, for railway vehicles, the procedure for the admission to circulation or use in international traffic.

Article 2
Definitions

For the purposes of these Uniform Rules and their (future) Annex(es), the APTU Uniform Rules and their Annex(es) and the APTU Uniform Technical Prescriptions (UTP) the following definitions shall apply:

- u) "accident" means an unwanted or unintended sudden event or a specific chain of such events which have harmful consequences; accidents are divided into the following categories: collisions, derailments, level-crossing accidents, accidents to persons caused by rolling stock in motion, fires and others;
- v) "admission of a type of construction" means the right granted by which the competent authority authorises a type of

Artikel 1
Tillämpningsområde

I dessa enhetliga rättsregler fastställs förfarandet för godkännande av järnvägsfordon för nyttjande i internationell trafik.

Artikel 2
Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler och deras (framtida) bilagor, de enhetliga rättsreglerna APTU och annex(-en) till dem och APTU:s enhetliga tekniska föreskrifter (UTP) ska följande definitioner gälla:

- u) olycka: en oönskad eller ouppsåtlig plötslig händelse eller en viss följd av sådana händelser som får skadliga följder; olyckor indelas i följande kategorier: kollisioner, urspårningar, plankorsningsolyckor, personolyckor som orsakats av rullande materiel i rörelse, bränder och övriga olyckor,
- v) godkännande av konstruktionstyp: den rätt genom vilken den behöriga myndigheten godkänner en kon-

- construction de véhicule ferroviaire comme base d'admission à l'exploitation de véhicules répondant à ce type de construction;
- w) "admission à l'exploitation" désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise chaque véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires à circuler en trafic international;
- x) "Commission d'experts techniques" désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention.
- db) "entité adjudicatrice" désigne toute entité, publique ou privée, qui commande la conception ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de transport ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en oeuvre d'un du projet
- y) "Etat partie" désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;
- z) "déclaration" désigne la preuve d'une évaluation effectuée en tout ou partie pour confirmer qu'un véhicule, un type de construction ou un élément de construction respecte les dispositions des Règles uniformes
- construction of a railway vehicle, as a basis for the admission to operation for vehicles which correspond to that type of construction;
- w) "admission to operation" means the right granted by which the competent authority authorises each railway vehicle or other railway material to operate in international traffic;
- x) "Committee of Technical Experts" means the Committee provided for in Article 13 § 1, letter f) of the Convention.
- db) "contracting entity" means any entity, whether public or private, which orders the design and/or construction or the renewal or upgrading of a subsystem. This entity may be a railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper, or the concession holder responsible for carrying out a project;
- y) Contracting State" means a Member State of the Organisation which has not made a declaration in respect of these Uniform Rules in accordance with Article 42 § 1, first sentence of the Convention;
- z) "declaration" means the evidence of an assessment or an element of assessments carried out to confirm that a vehicle, a type of construction or an element of construction complies with the provisions
- struktionsstyp för ett järnvägsfordon, som grund för godkännande för drift för fordon som motsvarar denna konstruktionsstyp,
- w) godkännande för drift: den rätt genom vilken den behöriga myndigheten godkänner varje järnvägsfordon eller annan järnvägsmateriel att användas i internationell trafik,
- x) tekniska expertutskottet: det utskott som avses i artikel 13 § 1 f i fördraget.
- db) kontraktshenhet: varje enhet, allmän eller privat, som begär utformning och/eller konstruktion eller modernisering eller ombyggnad av ett delsystem. Denna enhet kan vara ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare, eller koncessionsinnehavaren som är ansvarig för att genomföra ett projekt,
- y) deltagande stat: en medlemsstat i organisationen som inte har avgett någon förklaring avseende dessa enhetliga rättsregler i enlighet med artikel 42 § 1 första meningen i fördraget,
- z) förklaring: bevis om hela eller en del av en bedömning som gjorts för att bekräfta att ett fordon, en konstruktionsstyp eller en del av en konstruktion är i enlighet med bestämmelserna i de enhetliga

- APTU et de ses PTU (y compris les cas spécifiques applicables et les spécifications nationales en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU);
- of the APTU Uniform Rules and its UTP (including applicable specific cases and national requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules);
- rättsreglerna APTU och att dess UTP (inklusive tillämpliga specialfall och gällande nationella krav enligt artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU),
- aa) "élément de construction" ou "constituant" désigne tout composant élémentaire, groupe de composants, complet ou sous-ensemble d'un équipement incorporé ou destiné à être incorporé dans un véhicule ferroviaire, dans d'autres matériels ferroviaires ou dans une infrastructure; le concept d'« élément de construction » couvre à la fois les objets matériels et immatériels tels qu'un logiciel;
- aa) "element of construction" or "constituent" means any elementary component, group of components, complete or subassembly of equipment incorporated or intended to be incorporated into a railway vehicle, other railway material or infrastructure; the concept of an "element of construction" covers both tangible objects and intangible objects such as software;
- å) konstruktionsdelar eller komponenter: varje grundläggande komponent, grupp av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses att införlivas i ett järnvägsfordon, annan järnvägsmateriel eller infrastruktur; begreppet "konstruktionsdelar" omfattar såväl materiella som immateriella föremål, t.ex. programvara,
- bb) "entité chargée de la maintenance" (ECM) désigne l'entité chargée de la maintenance d'un véhicule, qui est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13; cette définition s'applique aussi à d'autres matériels ferroviaires;
- bb) "entity in charge of maintenance" (ECM) means the entity that is in charge of the maintenance of a vehicle, and is registered as such in the vehicle register according to Article 13; this definition also applies to other railway material;
- ä) underhållsansvarig enhet (ECM): den enhet som är ansvarig för underhållet av ett fordon, och som är registrerad som sådan i det register som anges i artikel 13; denna definition gäller också annan järnvägsmateriel,
- cc) "exigences essentielles" désignent toutes les conditions définies dans les Règles uniformes APTU qui doivent être remplies par le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces;
- cc) "essential requirements" means all the conditions set out in the APTU Uniform Rules which must be met by the rail system, the subsystems and the interoperability constituents, including interfaces;
- ö) väsentliga krav: alla de villkor som finns i de enhetliga rättsreglerna i APTU, som måste uppfyllas av järnvägssystemet, delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna, inklusive gränssnitt,
- dd) "incident" désigne tout événement autre qu'un accident ou qu'un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité de l'exploitation;
- dd) "incident" means any occurrence, other than accident or serious accident, associated with the operation of trains and affecting the safety of operation;
- aa) tillbud: varje händelse, som inte utgör en olycka eller en allvarlig olycka, men som har samband med tågtrafiken och påverkar säkerheten i verksamheten,

- ee) "gestionnaire d'infrastructure" désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;
- ff) "trafic international" désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties;
- gg) "enquête" désigne une procédure visant à prévenir les incidents et accidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes (actions, omissions, événements, conditions ou la combinaison de ces causes, ayant entraîné l'incident ou l'accident) et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité;
- hh) "détenteur" désigne la personne ou l'entité qui, ayant la qualité de propriétaire d'un véhicule ou le droit de l'utiliser, exploite le véhicule comme moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13;
- ii) "fichier de maintenance" désigne le/les document(s) spécifiant les tâches d'inspection et de maintenance à effectuer sur un (type de) véhicule ou sur d'autres matériels ferroviaires, qui est/sont établi(s) conformément aux règles et spécifications des
- ee) "infrastructure manager" means an undertaking or an authority which manages railway infrastructure;
- ff) international traffic" means the circulation of railway vehicles on railway lines over the territory of at least two Contracting States;
- gg) "investigation" means a process conducted for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes (actions, omissions, events or conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident) and, when appropriate, the making of safety recommendations;
- hh) "keeper" means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport and is registered as such in the vehicle register referred to in Article 13;
- ii) "Maintenance File" means the document(s) that specify the inspections and maintenance tasks to be carried out on a (type of) vehicle or other railway material, which is set up according to the rules and specifications in the UTP including
- bb) infrastrukturförvaltare: ett företag eller en myndighet som förvaltar en järnvägsinfrastruktur,
- cc) internationell trafik: trafik med järnvägsfordon på järnvägslinjer som berör minst två deltagande staters territorier,
- dd) utredning: ett förfarande som utförs i syfte att förebygga tillbud och olyckor, och som omfattar insamling och analys av information, slutsatser, däribland fastställande av orsaker (handlande, underlåtenhet, händelser eller förhållanden eller en kombination av dessa som ledde fram till tillbudet eller olyckan) och, i förekommande fall, utformning av säkerhetsrekommendationer,
- ee) innehavare: den person eller enhet som, i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt, nyttjar ett fordon som transportmedel och som är registrerad som sådan i fordonsregistret som anges i artikel 13,
- ff) underhållsjournal: dokument som preciserar de inspektioner och underhållsarbeten som ska utföras på ett (en typ av) fordon eller annan järnvägsmateriel, som är uppställda i enlighet med bestämmelserna och kraven i UTP:n inklusive eventuella gäl-

	PTU incluant, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, les éventuels cas spécifiques et les spécifications techniques nationales en vigueur;	specific cases and notified national technical requirements in force, if any, according to Article 12 of the APTU Uniform Rules;	lande specialfall och notifierade nationella tekniska krav i enlighet med artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU,
jj)	"fichier de relevé de maintenance" désigne la documentation relative à un véhicule ou à d'autres matériels ferroviaires admis, qui contient le relevé de ses états de service ainsi que les inspections et opérations de maintenance effectuées sur ce véhicule;	jj) "Maintenance Record File" means the documentation relating to an admitted vehicle or other railway material, which contains the record of its operating history and the inspections and maintenance operations that have been carried out on it;	gg) journal över underhållshistorik: den dokumentation som hör till ett godkänt fordon eller annan järnvägsmateriel, som innehåller en förteckning av dess driftshistoria och de inspektioner och underhållsarbeten som utförts på det,
kk)	"réseau" désigne les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe, nécessaire pour assurer une exploitation sûre et continue du système ferroviaire;	kk) "network" means the lines, stations, terminals, and all kinds of fixed equipment needed to ensure safe and continuous operation of the rail system;	hh) nätverk: de linjer, stationer, terminaler och all slags fasta installationer som krävs för att garantera en säker och kontinuerlig drift av järnvägssystemet,
ll)	"points ouverts" désignent les aspects techniques relatifs à des exigences essentielles qui n'ont pas été explicitement traités dans une PTU;	ll) "open points" means technical aspects relating to essential requirements which have not explicitly been covered in a UTP;	ii) öppna punkter: tekniska aspekter som hänför sig till väsentliga krav som inte uttryckligen omfattas av en UTP,
mm)	"autre matériel ferroviaire" désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international qui n'est pas un véhicule ferroviaire;	mm) "other railway material" means any movable railway material intended to be used in international traffic not being a railway vehicle;	jj) annan järnvägsmateriel: varje slag av järnvägsmateriel som är avsedd att nyttjas i internationell trafik och som inte är ett järnvägsfordon,
nn)	"entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises par chemin de fer et qui assure la traction ou	nn) "rail transport undertaking" means a private or public undertaking	kk) järnvägsföretag: ett privat eller offentligt företag
-	qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises par chemin de fer et qui assure la traction ou	- which is authorised to carry persons or goods or	- som har tillstånd att transportera personer eller gods eller
-	qui assure uniquement la traction;	- which only ensures traction;	- som enbart ansvarar för dragkraften,
z)	"infrastructure ferroviaire" (ou juste "infrastructure") désigne	z) "railway infrastructure" (or just "infrastructure") means all	z) järnvägsinfrastruktur (eller enbart infrastruktur): alla järn-

	l'ensemble des lignes ferroviaires et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la compatibilité avec des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires admis conformément aux présentes Règles uniformes et à la circulation en toute sécurité de ces véhicules et d'autres matériels ferroviaires;	the railway lines and fixed installations so far as these are necessary for the compatibility with and safe circulation of railway vehicles and other railway material admitted according to these Uniform Rules;	vägslinjer och fasta installationer så länge dessa är nödvändiga för kompatibilitet och en säker omsättning av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som godkänts enligt dessa enhetliga rättsregler,
aa)	“matériel ferroviaire” désigne les véhicules ferroviaires, les autres matériels ferroviaires et les infrastructures ferroviaires;	aa) “railway material” means railway vehicles, other railway material and railway infrastructures;	å) järnvägsmateriel: järnvägsfordon, annan järnvägsmateriel och järnvägsinfrastruktur,
bb)	“véhicule ferroviaire” désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;	bb) “railway vehicle” means a vehicle suitable to circulate on its own wheels on railway lines with or without traction;	ä) järnvägsfordon: ett fordon som rullar på egna hjul på räls med eller utan egen dragkraft,
cc)	“organisation régionale” désigne une organisation telle que définie à l'article 38 de la Convention, qui possède la compétence exclusive que lui ont cédée les Etats parties	cc) “regional organisation” means an organisation as defined in Article 38 of the Convention within the exclusive competence that Contracting States have ceded to it;	ö) regional organisation: en organisation, såsom den definieras i artikel 38 i fördraget, som har den exklusiva kompetens som deltagande stater överlåtit till den,
dd)	“renouvellement” désigne tout travail de substitution majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système ne modifiant pas ses performances générales;	dd) “renewal” means any major substitution work on a subsystem or part subsystem which does not change the overall performance of the subsystem;	aa) modernisering: sådant större arbete för att byta ett delsystem eller en del av ett delsystem som inte ändrar delsystemets totala prestanda,
yb)	“RID” désigne l'Appendice C à la Convention;	yb) “RID” means Appendix C to the Convention;	yb) RID: bilag C till fördraget,
ff)	“accident grave” désigne toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel	ff) “serious accident” means any train collision or derailment of trains, resulting in the death of at least one person or serious injuries to five or more persons or extensive damage to rolling stock, the railway in-	å) allvarlig olycka: varje tågkollision eller urspårning som resulterar i att minst en person dödas eller att minst fem personer skadas allvarligt eller i omfattande skador på rullande materiel, infrastruktur eller miljö,

- roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évitables sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; « importants dommages » désignent des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par l'organisme d'enquête à un total d'au moins 1,8 million de DTS;
- gg) "cas spécifique" désigne toute partie du système ferroviaire des Etats parties qui nécessite des dispositions particulières dans les PTU, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste du réseau, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ainsi que les véhicules et d'autres matériels ferroviaires exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique, et les véhicules et d'autres matériels ferroviaires en provenance ou à destination de pays tiers;
- hh) "sous-système" désigne le résultat de la division du système ferroviaire indiqué dans les PTU; ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;
- frastructure or the environment, and any other similar accident with an obvious impact on railway safety regulation or the management of safety; "extensive damage" means damage that can immediately be assessed by the investigating body to cost at least 1.8 million SDR in total;
- gg) "specific case" means any part of the rail system of the Contracting States which needs special provisions in the UTP, either temporary or definitive, because of geographical, topographical or urban environment constraints or those affecting compatibility with the existing system. This may include in particular railway lines and networks isolated from the rest of the network, the loading gauge, the track gauge or space between the tracks as well as vehicles and other railway material strictly intended for local, regional or historical use, and vehicles and other railway material originating from or destined for third countries;
- hh) "subsystems" means the result of the division of the rail system, as shown in the UTP; these subsystems, for which essential requirements must be laid down, may be structural or functional;
- och varje annan liknande olycka med uppenbara konsekvenser för regleringen av järnvägssäkerheten eller säkerhetshanteringen; med omfattande skador avses skador vars kostnad utredningsorganet omedelbart kan uppskatta till sammanlagt minst 1,8 miljoner SDR,
- ab) specialfall: del av fördragslutande staters järnvägssystem som nödvändiggör särskilda tillfälliga eller definitiva föreskrifter i UTP:erna, 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 i synnerhet gälla järnvägslinjer och järnvägsnät som är isolerade från resten av nätverket, lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd, liksom fordon och annan järnvägsmateriel som endast är avsedd för lokal, regional eller historisk användning samt fordon och annan järnvägsmateriel på väg till eller från tredjeländer,
- bc) delsystem: resultatet av uppdelningen av järnvägssystemet, såsom det framgår i UTP:erna; dessa delsystem, som måste omfattas av väsentliga krav, kan vara strukturella eller funktionella,

- ii) "admission technique" désigne la procédure conduite par l'autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international ou pour admettre le type de construction;
- ii) "technical admission" means the procedure carried out by the competent authority to authorise a railway vehicle or other railway material to operate in international traffic or to authorise the type of construction;
- cd) tekniskt godkännande: det förfarande som den behöriga myndigheten tillämpar för att godkänna järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel för nyttjande i internationell trafik eller för att godkänna konstruktionstypen,
- jj) "certificat technique" désigne la preuve officielle du succès d'une admission technique sous la forme d'un certificat de type de conception ou d'un certificat d'exploitation valides;
- jj) "technical certificate" means the official evidence of a successful technical admission in the form of a valid Design Type Certificate or a valid Certificate to Operation;
- de) tekniskt intyg: det officiella beviset på ett lyckat tekniskt godkännande i form av ett giltigt konstruktionstyp-intyg eller ett driftsintyg,
- kk) "fichier technique" désigne la documentation relative au véhicule ou à un autre matériel ferroviaire, contenant toutes ses caractéristiques techniques (caractéristiques du type), y compris un manuel d'utilisation et les caractéristiques nécessaires à l'identification de l'objet/des objets concerné(s);
- kk) "Technical File" means the documentation relating to the vehicle or other railway material containing all its (the type's) technical characteristics, including a user manual and the characteristics necessary to identify the object(s) concerned;
- ef) tekniskt underlag: den dokumentation som hänför sig till fordonet eller till annan järnvägsmateriel och som innehåller all (typens) tekniska karakteristika, inklusive en användarmanual och de kännetecken som är nödvändiga för att identifiera de berörda föremålen,
- eeb) "STP" désignent les spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu des directives 96/48/CE, 2001/16/CE et 2008/57/CE, qui couvrent chaque sous-système ou chaque partie de sous-système afin de répondre aux exigences essentielles et de garantir l'interopérabilité du système ferroviaire;
- eeb) "TSP" means Technical Specification for Interoperability adopted in accordance with Directives 96/48/EC, 2001/16/EC and 2008/57/EC by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and ensure the interoperability of the rail system;
- eeb) TSD: Teknisk Specifikation för Driftskompatibilitet som antagits i enlighet med direktiven 96/48/EG, 2001/16/EG och 2008/57/EG genom vilka varje delsystem eller del av ett delsystem omfattas för att uppnå de väsentliga kraven och garantera driftskompatibiliteten i järnvägssystemet,
- fg) "type de construction" désigne les caractéristiques de conception de base du véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires telles que couvertes par un certificat d'examen
- fg) "type of construction" means the basic design characteristics of the railway vehicle or other railway material as covered by a single type examination certificate
- fg) konstruktionstyp: de grundläggande konstruktionskännetecknen på ett järnvägsfordon eller på annan järnvägsmateriel som omfattas av ett enda undersökningsintyg, beskriv-

<p>unique décrit dans le module d'évaluation SB des PTU;</p> <p>gh) "réaménagement" désigne tout travail de modification majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système, qui améliore ses performances générales.</p>	<p>described in assessment module SB of the UTP;</p> <p>gh) "upgrading" means any major modification work on a subsystem or part subsystem which improves the overall performance of the subsystem.</p>	<p>et i bedömningsmodulen SB i UTP:n,</p> <p>gh) ombyggnad: sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller del av ett delsystem som förbättrar delsystemets totala prestanda.</p>
---	---	---

Article 3
Admission au trafic international

Article 3
Admission to international traffic

Artikel 3
Godkännande för internationell trafik

§ 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.

§ 1 Each railway vehicle must, for circulation in international traffic, be admitted in accordance with these Uniform Rules.

§ 1 Varje järnvägsfordon måste för att få nyttjas i internationell trafik vara godkänt i enlighet med dessa enhetliga rättsregler.

§ 2 L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux:

§ 2 The technical admission shall have the aim of ascertaining whether the railway vehicles satisfy

§ 2 Det tekniska godkännandet ska ha till ändamål att kontrollera att järnvägsfordonen uppfyller

- d) prescriptions de construction contenues dans les PTU,
- e) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID,
- f) conditions particulières d'admission selon l'article 7a.

- d) the construction prescriptions contained in the UTP,
- e) the construction and equipment prescriptions contained in RID,
- f) the special conditions of an admission under Article 7a.

- d) konstruktionsföreskrifterna i UTP:n,
- e) konstruktions- och utrustningsföreskrifterna i RID,
- f) de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7a.

§ 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'éléments de construction.

§ 3 §§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply mutatis mutandis to the technical admission of elements of construction..

§ 3 Vad som sägs i §§ 1 och 2 samt följande artiklar ska också tillämpas på tekniskt godkännande av komponenter.

Article 3a
Interaction avec d'autres accords internationaux

Article 3a
Interaction with other international agreements

Artikel 3a
Interaktion med andra internationella instrument

§ 1 Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires mis en service conformément à la législation de la Communauté européenne (CE) applicable et à la législation nationale correspondante, sont considérés comme admis à l'exploitation par tous les Etats parties

§ 1 Railway vehicles and other railway material which have been placed in service according to applicable European Community (EC) and corresponding national legislation shall be deemed as admitted to operation by all Contracting States according to these Uniform Rules

§ 1 Järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som har satts i användning av tillämplig lagstiftning från den Europeiska gemenskapen (EG) och motsvarande nationell lagstiftning ska anses godkända för användning av alla deltagande stater i enlighet med dessa enhetliga rättsregler

conformément aux présentes Règles uniformes

- e) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des STI applicables et les PTU correspondantes, et
- f) à condition que la panoplie des STI applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule et
- g) à condition que ces STI ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure et
- h) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation.

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou l'autre matériel ferroviaire est régi par l'article 6, § 4.

§ 2 Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires ayant été admis à l'exploitation conformément aux présentes Règles uniformes, sont considérés comme mis en service dans les Etats membres de la Communauté européenne et dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne

- e) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des PTU applicables et les STI correspondantes et

- e) in the case of full equivalence between the provisions in the applicable TSIs and the corresponding UTP and
- f) provided the set of applicable TSIs, against which the railway vehicle or other railway material was authorised, cover all aspects of the relevant subsystems that are part of the vehicle and
- g) provided these TSIs do not contain open points related to the technical compatibility with infrastructure and
- h) provided the vehicle or other railway material is not subject to a derogation.

If these conditions are not fulfilled, the vehicle or other railway material shall be subject to Article 6 § 4.

§ 2 Railway vehicles and other railway material which have been admitted to operation according to these Uniform Rules shall be deemed as placed in service in the Member States of the European Community and in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community in the case of

- e) full equivalence between the provisions in the applicable UTP and the corresponding TSIs and

- e) vid full överensstämmelse mellan bestämmelserna i den tillämpliga TSD:n och den motsvarande UTP:n och
- f) under förutsättning att de tillämpliga TSD:erna, i enlighet med vilken eller vilka järnvägsfordonet eller den andra järnvägsmaterielen godkändes, omfattar alla aspekter av det aktuella delsystemet som är en del av fordonet och
- g) under förutsättning att dessa TSD:er inte innehåller öppna punkter som hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen och
- h) under förutsättning att fordonet eller den andra järnvägsmaterielen inte är föremål för ett undantag.

Om dessa villkor inte är uppfyllda ska artikel 6 § 4 tillämpas på fordonet eller den andra järnvägsmaterielen.

§ 2 Järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som har godkänts enligt dessa enhetliga rättsregler ska anses som godkända för ibruktagande i Europeiska gemenskapens medlemsstater samt de stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska gemenskapen

- e) vid full överensstämmelse mellan bestämmelserna i den tillämpliga UTP:n och den motsvarande TSD:n och

- | | | |
|---|--|---|
| <p>f) à condition que la panoplie des PTU applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvre l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule et</p> | <p>f) provided the set of applicable UTP against which the railway vehicle or other railway material was authorised covers all aspects of the relevant subsystems that are part of the vehicle and</p> | <p>f) under förutsättning att de tillämpliga UTP:erna i enlighet med vilken eller vilka järnvägsfordonet eller den andra järnvägsmaterielen godkändes, omfattar alla aspekter av det aktuella delsystemet som är en del av fordonet och</p> |
| <p>g) à condition que ces PTU ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, et</p> | <p>g) provided these UTP do not contain open points related to the technical compatibility with infrastructure and</p> | <p>g) under förutsättning att dessa UTP:er inte innehåller öppna punkter som hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen och</p> |
| <p>h) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation.</p> | <p>h) provided the vehicle or other railway material is not subject to a derogation.</p> | <p>h) under förutsättning att fordonet eller den andra järnvägsmaterielen inte är föremål för ett undantag.</p> |

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou le matériel ferroviaire sera soumis à autorisation conformément au droit applicable dans les Etats membres de la Communauté européenne et dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

If these conditions are not fulfilled, the vehicle or other railway material shall be subject to authorisation according to the law applicable in the Member States of the European Community and in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

Om dessa villkor inte är uppfyllda ska fordonet eller den andra järnvägsmaterielen godkännas i enlighet med gällande lag i Europeiska gemenskapens medlemsstater samt de stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska gemenskapen.

§ 3 L'admission à l'exploitation, la circulation et la maintenance des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires utilisés dans les Etats membre de la Communauté européenne, sont régies par les législations communautaire et nationale applicables. Cette disposition est également applicable aux Etats parties appliquant la législation de la Communauté européenne pertinente par suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci.

§ 3 The admission to operation, the operation and the maintenance of railway vehicles and other railway material being used only in Member States of the European Community are regulated by the applicable Community and national legislation. This provision is also applicable to Contracting States which apply relevant European Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

§ 3 Godkännandet för drif, driften och underhållet av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som används enbart i Europeiska gemenskapen regleras av tillämplig gemenskapsrätt och nationell rätt. Denna bestämmelse tillämpas också på deltagande stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska gemenskapen.

§ 4 Les §§ 1 à 2 s'appliquent par analogie aux admis-

§ 4 §§ 1 to 2 apply mutatis mutandis to admissions/au-

§ 4 1–2 §§ tillämpas också på godkännande/auktorisering av fordonstyper.

sions/autorisations des types de véhicules.

§ 5 Une entité chargée de la maintenance (ECM) d'un wagon de marchandises, certifiée conformément à l'article 15, § 2, est réputée certifiée conformément à la législation de la Communauté européenne applicable et à la législation nationale correspondante et inversement, en cas d'équivalence pleine et entière entre le système de certification adopté en vertu de l'article 14a (5) de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et les règles adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 15, § 2.

Article 4
Procédure

§ 1 L'admission technique d'un véhicule s'effectue:

c) soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule individuel donné,

d) soit, en deux étapes successives, en octroyant

1. l'admission de type de construction à un type de construction donné,
2. puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée de confirmation de l'appartenance à ce type.

§ 2 Les évaluations de la conformité d'un véhicule ou d'un élément de construction aux dispositions des PTU, sur lesquelles l'admission est fondée, peuvent être scindées en

thorisations of vehicle types.

§ 5 An entity in charge of maintenance (ECM) for a freight wagon, certified according to Article 15 § 2, shall be deemed as certified according to applicable European Community and corresponding national legislation and vice versa in the case of full equivalence between the certification system adopted under Article 14a (5) of the EC Railway Safety Directive 2004/49/EC and rules adopted by the Committee of Technical Experts according to Article 15 § 2.

Article 4
Procedure

§ 1 Technical admission of a vehicle shall be carried out

c) either in a single stage by the granting of admission to operation to a given individual vehicle,

d) or, in two successive stages, by the granting

1. of admission of a type of construction to a given type of construction,
2. subsequently an admission to operation to individual vehicles corresponding to this type of construction by a simplified procedure verifying that they are of this type.

§ 2 The assessments of the conformity of a vehicle or an element of construction with the provisions of the UTP on which the admission is based may be divided into assessment elements

§ 5 En underhållsansvarig enhet (ECM) för en godsvagn som certifierats i enlighet med artikel 15 § 2 ska anses som certifierad i enlighet med tillämplig gemenskapsrätt och nationell rätt och vice versa vid full överensstämmelse mellan certifieringssystemen som antagits genom artikel 14a(5) i Europeiska Järnvägs-säkerhetsdirektivet 2004/49/EG och de regler som antagits av tekniska expertutskottet enligt artikel 15 § 2.

Artikel 4
Förfarande

§ 1 Tekniskt godkännande av ett fordon ska ske

c) antingen i ett enda steg, genom att bevilja ett visst enskilt fordon godkännande för drift,

d) eller i två successiva steg, genom att

1. bevilja en viss konstruktionstyp godkännande av konstruktionstyp,
2. och därefter bevilja enskilda fordon som motsvarar denna konstruktionstyp godkännande för drift genom ett förenklat förfarande som bekräftar att de tillhör denna typ.

§ 2 Bedömningarna av ett fordon eller en beståndsdel överensstämmelse med bestämmelserna i den UTP på vilken godkännandet grundar sig kan delas upp i bedömningsmoment som vart och ett

modules d'évaluation, chacun attesté par une déclaration. Les modules d'évaluation et le modèle de la déclaration sont définis par la Commission d'experts techniques.

§ 3 Les procédures d'admission technique de l'infrastructure ferroviaire sont régies par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie en question.

Article 5
Autorité compétente

§ 1 L'admission technique relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie.

§ 2 Les autorités prévues au § 1 peuvent transférer ou transfèrent, conformément aux dispositions en vigueur dans leur Etat, en tout ou partie à des organismes reconnus aptes ayant leur siège dans leur Etat, la compétence d'effectuer des évaluations, y compris d'établir les déclarations correspondantes.

Le transfert de compétence à

- f) une entreprise de transport ferroviaire,
- g) un gestionnaire d'infrastructure,
- h) un détenteur,
- i) une entité chargée de la maintenance (ECM),
- j) un concepteur ou constructeur de matériel ferroviaire participant directement ou indirectement à la construction de matériels ferroviaires,

y compris les filiales des précédentes entités, est prohibé.

each evidenced by a declaration. The assessment elements and the format of the declaration shall be defined by the Committee of Technical Experts.

§ 3 The procedures for the technical admission of railway infrastructure are subject to the provisions in force in the Contracting State in question.

Article 5
Competent authority

§ 1 The technical admission shall be the task of the national or international authority competent in the matter in accordance with the laws and prescriptions in force in each Contracting State.

§ 2 The authorities referred to in § 1 may or, according to the provisions in force in their State, shall transfer to bodies with residence in their State recognised as suitable, competence to carry out assessments as a whole or partly, including the issuing of the corresponding declarations.

The transfer of competence to

- f) a rail transport undertaking,
- g) an infrastructure manager,
- h) a keeper,
- i) an entity in charge of maintenance (ECM),
- j) a designer or manufacturer of railway material participating directly or indirectly in the manufacture of railway material,

including subsidiaries of the foregoing entities shall be prohibited.

attesteras av en förklaring. Bedömningsmomenten och förklaringsens utformning ska bestämmas av tekniska expertutskottet.

§ 3 Gällande bestämmelser i den aktuella deltagande staten ska tillämpas på förfarandet för tekniskt godkännande av järnvägsinfrastruktur.

Artikel 5
Behörig myndighet

§ 1 Det tekniska godkännandet ska åligga den nationella eller internationella myndighet som är behörig på området enligt gällande lagar och bestämmelser i varje deltagande stat.

§ 2 De myndigheter som avses i § 1 får eller, beroende på tillämpliga bestämmelser i staten, ska överlåta befogenheten att helt eller delvis genomföra förfarandet för bedömning av överensstämmelse, inklusive utfärdandet av motsvarande förklaringar, på erkända organ som anses lämpliga.

Överlåtelse av befogenhet till

- f) ett järnvägsföretag,
- g) en infrastrukturförvaltare,
- h) en innehavare,
- i) en underhållsansvarig enhet (ECM),
- j) en konstruktör eller tillverkare av järnvägsmateriel som direkt eller indirekt deltar i tillverkning av järnvägsmateriel,

Inklusive dotterbolag till nämnda enheter ska vara förbjudet.

§ 3 Pour être reconnus aptes, les organismes mentionnés au § 2 doivent remplir les conditions suivantes:

f) l'organisme doit être indépendant dans son organisation, sa structure juridique, et sa prise de décision de toute entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, demandeur ou entité de passation de marchés; son directeur et le personnel responsable de la réalisation des évaluations ou de l'établissement des certificats et déclarations ne doivent pas se retrouver impliqués, que ce soit directement ou en tant que représentants habilités, dans la conception, la fabrication, la construction ou la maintenance des constituants, des véhicules ou des matériels ferroviaires ou dans l'utilisation de ces derniers. Ceci n'exclut pas pour autant la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou constructeur et ledit organisme.

g) L'organisme et le personnel responsable des évaluations effectuent les évaluations avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique possible et ne doivent faire l'objet ni de pressions, ni d'incitations, en particulier de nature financière, qui pourraient affecter leur jugement ou les résultats de leur inspection, en particulier de la part de personnes

§ 3 In order to be recognised as suitable the bodies mentioned in § 2 must fulfil the following conditions:

f) The body must be independent in its organisation, legal structure and decision making from any railway undertaking, infrastructure manager, applicant and procurement entity; its Director and the staff responsible for carrying out the assessments or issuing certificates and declarations may not become involved, either directly or as authorised representatives, in the design, manufacture, construction or maintenance of the constituents, vehicles or railway material or in the use thereof. This does not exclude the possibility of an exchange of technical information between the manufacturer or constructor and that body.

g) The body and the staff responsible for the assessments shall carry out the assessments with the greatest possible professional integrity and the greatest possible technical competence and shall be free of any pressure and incentive, in particular of a financial nature, which could affect their judgement or the results of their inspection, in particular from persons or groups of persons af-

§ 3 För att ett organ som anges i § 2 ska erkännas måste följande villkor vara uppfyllda:

i) Organet måste vara oberoende från varje järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, sökande och upphandlingsenhet i sin organisation, legala struktur och beslutsordning; dess direktör och personal ansvarig för att utföra bedömningar eller utfärda intyg, får inte bli direkt eller såsom auktoriserade representanter involverade i design, tillverkning, konstruktion eller underhåll av komponenter, fordon eller järnvägsmateriel eller i användningen av dessa. Detta utesluter inte möjligheten till ett utbyte av teknisk information mellan tillverkare eller konstruktör och det organet.

j) Organet och personalen som är ansvarig för bedömningarna ska utföra bedömningarna med största möjliga yrkesmässiga integritet och största möjliga tekniska kompetens och ska vara fria från varje påtryckning eller incitament, i synnerhet av finansiellt slag, som skulle kunna påverka deras omdöme eller resultatet av deras undersökning, särskilt från sådana personer eller grupper av per-

		soner som påverkas av bedömningsresultatet.
<p>ou de groupes de personnes affectés par les résultats des évaluations.</p> <p>h) En particulier, l'organisme et le personnel responsable des évaluations sont indépendants, sur le plan fonctionnel, des organismes chargés des enquêtes en cas d'accidents.</p>	<p>ected by the results of the assessments.</p> <p>h) In particular, the body and the staff responsible for the assessments shall be functionally independent of the bodies in charge of investigations in the event of accidents.</p>	<p>k) Organet och personalen som är ansvarig för bedömningarna ska i synnerhet vara funktionellt oberoende av de organ som ansvarar för utredningarna vid olyckor.</p>
<p>i) L'organisme emploie le personnel et possède les moyens nécessaires pour pouvoir exécuter de manière appropriée les tâches technico-administratives liées aux évaluations; il doit avoir également accès à l'équipement requis pour des évaluations exceptionnelles.</p>	<p>i) The body shall employ staff and possess the means required to perform adequately the technical and administrative tasks linked to the assessments; it shall also have access to the equipment needed for exceptional assessments.</p>	<p>l) Organet ska anställa den personal och ha de medel som krävs för att på ett adekvat sätt utföra de tekniska och administrativa uppgifter som är förenade med bedömningarna; det ska också ha tillgång till den utrustning som krävs för särskilda bedömningar.</p>
<p>j) Le personnel responsable des évaluations possède</p> <ul style="list-style-type: none"> - une formation technique et professionnelle appropriée, - une connaissance satisfaisante des exigences relatives aux évaluations qu'il effectue et une pratique suffisante de ces évaluations et - l'aptitude à établir les certificats, comptes rendus et rapports constituant le compte-rendu formel des évaluations conduites. 	<p>j) The staff responsible for the assessments shall possess</p> <ul style="list-style-type: none"> - proper technical and vocational training, - satisfactory knowledge of the requirements relating to the assessments that they carry out and sufficient practice in those assessments and - the ability to draw up the certificates, records and reports which constitute the formal record of the assessments conducted. 	<p>m) Personalen ansvarig för bedömningarna ska ha</p> <ul style="list-style-type: none"> - lämplig teknisk och yrkesmässig utbildning, - tillfredsställande kunskap om de krav som hänför sig till bedömningarna som de utför och tillräcklig praktisk övning i hur man utför dessa bedömningar och - förmåga att utarbeta de intyg, förteckningar och rapporter som utgör det formella dokumentet för den utförda bedömningen.
<p>n) L'indépendance du personnel responsable des évaluations est garantie. Aucun agent ne peut être rémunéré sur la base du nombre d'évaluations effectuées ou des résultats de ces évaluations.</p>	<p>i) The independence of the staff responsible for the assessments shall be guaranteed. No official must be remunerated on the basis of the number of assessments performed or of the results of those assessments.</p>	<p>o) Den personal som är ansvarig för bedömningarna ska garanteras oberoende. Ingen tjänsteman får ersättas på grundval av antalet utförda bedömningar eller för resultatet av dessa bedömningar.</p>
<p>o) L'organisme souscrit une assurance de responsabilité civile, à</p>	<p>j) The body shall procure civil liability insurance unless that li-</p>	<p>j) Organet ska skaffa en ansvarsförsäkring, om inte ansvaret täcks av</p>

moins que ladite responsabilité ne soit couverte par l'Etat en vertu de la législation nationale ou à moins que les évaluations ne soient effectuées directement par l'Etat partie.

- p) Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel concernant tout ce qui vient à sa connaissance dans l'exercice de ses fonctions (à l'exception des autorités administratives compétentes dans l'Etat dans lequel elles exercent ces activités) conformément aux présentes Règles unificatives ou toute exigence légale et/ou réglementations de l'Etat partie, y compris, au besoin, la législation de la Communauté européenne.

ability is covered by the State under national law or unless the assessments are carried out directly by that Contracting State.

- k) The staff of the body shall be bound by professional secrecy with regard to everything they learn in the performance of their duties (with the exception of the competent administrative authorities in the State where they perform those activities) in pursuance of these Uniform Rules or any legal requirement and/or regulations of the Contracting State, including, where appropriate, the law of the European Community.

staten enligt nationell rätt eller bedömningarna utförs direkt av den deltagande staten.

- k) Organets personal lyder under sekretess vad avser allt den får reda på under utförandet av sina uppgifter (med undantag för de behöriga administrativa myndigheterna i den stat där uppgifterna utförs) i enlighet med dessa enhetliga rättsregler eller varje annat rättsligt krav och/eller bestämmelser i den deltagande staten, vilket inkluderar, när det är tillämpligt, gemenskapsrätten.

§ 4 Les dispositions du § 3 s'appliquent par analogie aux autorités effectuant l'admission technique.

§ 5 Un Etat partie veille, par notification ou, au besoin, par les moyens prévus dans le droit communautaire ou dans le droit des Etats appliquant le droit communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne, à ce que le Secrétaire général soit informé des organismes responsables de la réalisation des évaluations, vérifications et homologations, en indiquant le domaine de responsabilité de chacun d'eux. Le Secrétaire général publie et tient à jour une liste des organismes, de leur numéro d'identification et de leurs domaines de responsabilité.

§ 4 The requirements of § 3 shall apply mutatis mutandis to the authorities carrying out technical admission.

§ 5 A Contracting State shall ensure, by notification or where appropriate by the means provided for in the law of the European Community or in the law of the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community, that the Secretary General is informed of the bodies responsible for carrying out the assessments, verifications and approvals, indicating each body's area of responsibility. The Secretary General shall publish a list of bodies, their identification numbers and areas of responsibility, and shall keep the list updated.

§ 4 Reglerna i § 3 ska tillämpas också på de myndigheter som utfärdar tekniskt godkännande.

§ 5 En deltagande stat ska se till att generalsekreteraren informeras om de organ som är ansvariga för bedömningarna, kontrollerma och godkännandena, antingen genom notifiering eller, om det är tillämpligt, på det sätt gemenskapsrätten eller lagen i de stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska gemenskapen föreskriver. Varje organs ansvarsområde ska anges. Generalsekreteraren ska publicera en lista över organen, deras identifikationsnummer och ansvarsområde, samt ska hålla listan uppdaterad.

§ 6 Tout Etat partie garantit la surveillance adéquate des organismes mentionnés au § 2 et retire sa compétence à tout organisme ne remplissant plus les critères prévus au § 3, auquel cas il en informe sans délai le Secrétaire général.

§ 7 Un Etat partie qui considère qu'une autorité d'évaluation ou d'homologation d'un autre Etat partie, ou qu'un organisme auquel il a transféré sa compétence, ne remplit pas les critères énoncés au § 3, peut porter l'affaire devant la Commission d'experts techniques qui, dans les quatre mois, informe l'Etat partie en question des changements de toutes natures auxquels il conviendra de procéder pour que l'organisme conserve le statut qui lui a été conféré. En relation avec ce qui précède, la Commission d'experts techniques peut décider d'ordonner à l'Etat partie de suspendre ou de retirer les homologations délivrées sur la base des travaux effectués par l'organisme ou l'autorité en question.

Article 6
Validité des certificats techniques

§ 1 Les certificats techniques délivrés par l'autorité compétente d'un Etat partie conformément aux présentes Règles uniformes sont valides dans tous les autres Etats parties. Toutefois, la circulation et l'utilisation sur le territoire de ces autres Etats sont régies par les conditions spécifiées dans le présent article.

§ 2 Une admission à l'exploitation permet aux entreprises de transport ferro-

§ 6 A Contracting State shall ensure the consistent supervision of the bodies indicated in § 2 and shall withdraw the competence from a body which no longer meets the criteria referred to in § 3, in which case it shall immediately inform the Secretary General thereof.

§ 7 Should a Contracting State consider that an assessing or approving authority of another Contracting State, or a body having competence transferred from it, does not meet the criteria of § 3, the matter shall be transferred to the Committee of Technical Experts which, within four months, shall inform the Contracting State in question of any changes that are necessary for the body to retain the status conferred upon it. In relation to this, the Committee of Technical Experts may decide to instruct the Contracting State to suspend or withdraw approvals made on the basis of work done by the body or by the authority in question.

Article 6
Validity of technical certificates

§ 1 Technical certificates issued by the competent authority of a Contracting State in accordance with these Uniform Rules, shall be valid in all the other Contracting States. However the circulation and use on the territories of those other States shall be subject to the conditions specified in this Article.

§ 2 An admission to operation allows the rail transport undertakings to

§ 6 Varje deltagande stat ska se till att utöva tillsyn över organen som anges i § 2 och för det fall ett organ inte uppfyller kraven i § 3 återkalla befogenheten från det organet. I ett sådant fall ska staten omedelbart underrätta generalsekreteraren om detta.

§ 7 Om en deltagande stat skulle anse att en bedömnings- eller godkännande-myndighet i en annan deltagande stat, eller ett organ som har fått sin befogenhet från det, inte uppfyller kraven i § 3 ska frågan läggas fram i tekniska expertutskottet som, inom fyra månader, ska underrätta den aktuella deltagande staten om vilka ändringar på organet som är nödvändiga för att det ska behålla sin status. I samband härmed får tekniska expertutskottet besluta att beordra den deltagande staten att tills vidare upphäva eller återkalla godkännanden som grundar sig på arbete utfört av organet eller myndigheten i fråga.

Artikel 6
Tekniska intygs giltighet

§ 1 Tekniska intyg som utfärdats i enlighet med dessa enhetliga rättsregler av den behöriga myndigheten i en deltagande stat, ska vara giltiga i alla övriga deltagande stater. Spridningen och användningen på dessa staters territorium ska dock vara underordnade de villkor som anges i denna artikel.

§ 2 Ett godkännande för drift tillåter endast järnvägsföretaget att nyttja fordonet

viaire d'exploiter un véhicule uniquement sur les infrastructures compatibles avec ce véhicule conformément à ses spécifications et aux autres conditions d'admission; il incombe à l'entreprise de transport ferroviaire de s'en assurer.

§ 3 Sans préjudice de l'article 3a, une admission à l'exploitation délivrée pour un véhicule conforme à l'ensemble des PTU applicables permet à ce véhicule de circuler librement sur le territoire d'autres Etats parties à condition que

- c) toutes les exigences essentielles soient couvertes dans ces PTU et
- d) le véhicule ne soit pas sujet à
 - un cas spécifique ou
 - des points ouverts relatifs à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou
 - une dérogation.

Les conditions de libre circulation peuvent être également spécifiées dans les PTU concernées.

§ 4 a) Si, dans un Etat partie, une admission à l'exploitation a été délivrée pour un véhicule qui

- est sujet à un cas spécifique, à un point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou à une dérogation, ou
- n'est pas conforme aux PTU relatives au matériel roulant et à toutes autres dispositions pertinentes, ou

c) si toutes les exigences essentielles ne sont pas couvertes dans les PTU, les autorités compétentes des autres Etats peuvent

operate a vehicle only on infrastructures compatible with the vehicle according to its specifications and other conditions of the admission; it is the responsibility of the rail transport undertaking to ensure this.

§ 3 Without prejudice to Article 3a an admission to operation issued for a vehicle which is in conformity with all applicable UTP shall permit the vehicle free circulation on the territories of other Contracting States provided that

- c) all essential requirements are covered in these UTP and
- d) the vehicle is not subject to
 - a specific case or
 - open points that are related to technical compatibility with the infrastructure or
 - a derogation.

The conditions for the free circulation may also be specified in the relevant UTP.

§ 4 a) Where in a Contracting State an admission to operation has been issued for a vehicle which is

- subject to a specific case, an open point which is related to the technical compatibility with the infrastructure or a derogation, or
- not in conformity with the UTP on rolling stock and all other relevant provisions, or

c) where not all essential requirements are covered in the UTP, the competent authorities of the other States may ask the

på infrastruktur som är kompatibel med fordonet i enlighet med fordonets specifikationer och andra krav i godkännandet; det är järnvägsföretagets ansvar att tillse detta.

§ 3 Utan tillämpning av artikel 3a, ska ett godkännande för drift som utfärdats för ett fordon som är i överensstämmelse med den tillämpliga UTP:n innebära att fordonet tillåts att fritt röra sig på andra deltagande staters territorium under förutsättning att

- c) alla väsentliga krav är uppfyllda i dessa UTP:er och
- d) fordonet inte är föremål för
 - ett specialfall eller
 - öppna punkter som hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen eller
 - ett undantag.

Villkor för den fria rörligheten kan också vara specificerade i den relevanta UTP:n.

§ 4 a) Om det i en deltagande stat har utfärdats ett godkännande för drift för ett fordon som är

- föremål för ett specialfall, en öppen punkt som hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen eller ett undantag eller
- inte i överensstämmelse med UTP:n om rullande materiel och alla andra relevanta bestämmelser eller

c) om inte alla väsentliga krav är täckta av UTP:n, kan de behöriga myndigheterna i andra stater fråga

demander au demandeur de leur fournir des informations techniques additionnelles telles qu'une analyse de risque ou des tests du véhicule avant de lui octroyer une admission à l'exploitation complémentaire.

Pour la partie du véhicule conforme à une PTU ou à une partie d'une PTU, les autorités compétentes doivent accepter les vérifications effectuées par d'autres autorités compétentes conformément aux PTU. Pour l'autre partie du véhicule, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.

Le respect

- d) de dispositions identiques et de dispositions déclarées équivalentes,
- e) de dispositions qui ne sont pas liées à un cas spécifique et
- f) de dispositions qui ne sont pas liées à la compatibilité technique avec l'infrastructure, ne fait pas l'objet d'une nouvelle évaluation.

§ 5 Les §§ 2 à 4 s'appliquent par analogie à une admission de type de construction.

*Article 6a
Reconnaissance de la documentation procédurale*

§ 1 Les évaluations, déclarations et autre documentation réalisées conformément aux présentes Règles uniformes sont reconnues comme preuves réfutables par les autorités et organismes compétents, les entreprises de

applicant for additional technical information such as risk analysis and/or vehicle tests before granting a complementary admission to operation.

For the part of the vehicle which is compliant with a UTP or part of it, the competent authorities have to accept verifications that have been made by other competent authorities according to the UTP. For the other part of the vehicle the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules.

The fulfilment of

- d) identical provisions and provisions declared equivalent,
- e) provisions not related to a specific case and
- f) provisions not related to the technical compatibility with infrastructure, shall not be assessed again.

§ 5 §§ 2 to 4 shall apply mutatis mutandis to an admission of a type of construction.

*Article 6a
Recognition of procedural documentation*

§ 1 Assessments, declarations and other documentation made according to these Uniform Rules shall be recognised at face value by the authorities and competent bodies, the rail transport undertakings, the

sökanden om ytterligare teknisk information, såsom riskanalys och/eller fordonstest innan de beviljar ett kompletterande godkännande för drift.

För den del av fordonet som är i enlighet med en UTP eller delar av en sådan, måste den behöriga myndigheten acceptera de kontroller som andra behöriga myndigheter gjort i enlighet med UTP:n. För den andra delen av fordonet ska den behöriga myndigheten ta hänsyn till den jämförelsetabell som anges i artikel 13 i de enhetliga rättsreglerna APTU.

Uppfyllelsen av

- d) identiska bestämmelser och bestämmelser som förklarats likvärdiga,
- e) bestämmelser som inte hänför sig till specialfall och
- f) bestämmelser som inte hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen ska inte bedömas på nytt.

§ 5 2–4 §§ ska tillämpas också på godkännande av typkonstruktion.

*Artikel 6a
Erkännande av dokumentation från förfarandet*

§ 1 Bedömningar, förklaringar och annan dokumentation som gjorts i enlighet med dessa enhetliga rättsregler ska erkännas såsom ovedersägliga av myndigheter och behöriga organ, järnvägsföretag, innehavare och

transport ferroviaire, les détenteurs et les gestionnaires d'infrastructure dans tous les Etats parties.

keepers and the infrastructure managers in all the Contracting States.

infrastrukturförvaltare i alla deltagande stater.

§ 2 Si une exigence ou une disposition a été reconnue équivalente conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU, les évaluations et tests associés qui ont été déjà effectués et documentés, ne sont pas répétés.

§ 2 If a requirement or a provision has been declared as equivalent in accordance with Article 13 of the APTU Uniform Rules related assessments and tests which have already been carried out and documented shall not be repeated.

§ 2 Om ett krav eller en bestämmelse har förklarats likvärdig i enlighet med artikel 13 i de enhetliga rättsreglerna i APTU ska inte de bedömningar och tester som redan gjorts göras om.

Article 6b
Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels

La Commission d'experts techniques peut adopter des règles destinées à être incluses dans une Annexe aux présentes Règles uniformes et des spécifications destinées à être incluses dans une ou plusieurs PTU concernant les dispositions relatives aux inspections techniques, aux fichiers de relevé de maintenance des véhicules admis et aux tests fonctionnels tels que les essais de freinage de train, et leur reconnaissance mutuelle.

Article 6b
Recognition of technical and operational tests

The Committee of Technical Experts may adopt rules for inclusion in an Annex to these Uniform Rules and requirements for inclusion in one or more UTP concerning the provisions for and the mutual recognition of technical inspections, maintenance record files for the admitted vehicles and operational tests such as train braking tests.

Artikel 6b
Erkännande av tekniska test och driftstest

Tekniska expertutskottet får anta regler som ska införas i en bilaga till dessa enhetliga rättsregler och krav som ska införas i en eller flera UTP:er som rör bestämmelser om och det ömsesidiga erkännandet av tekniska inspektioner, journaler för underhållshistorik för godkända fordon och driftstest såsom bromsprov.

Article 7
Prescriptions applicables aux véhicules

§ 1 Pour être admis à la circulation en trafic international, les véhicules ferroviaires doivent répondre:

- c) aux PTU et
- d) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.

§ 2 En l'absence de PTU applicables au sous-système, l'admission technique est fondée sur les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur, conformément à l'article 12 des

Article 7
Prescriptions applicable to vehicles

§ 1 In order to be admitted to circulation in international traffic, railway vehicles must satisfy

- c) the UTP and
- d) where applicable, the provisions contained in RID.

§ 2 In the absence of UTP applicable to the subsystem, the technical admission shall be based on the applicable national technical requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules in

Artikel 7
Konstruktionsföreskrifter tillämpliga på fordon

§ 1 För att godkännas för nyttjande i internationell trafik ska järnvägsfordonen uppfylla

- c) UTP:n och
- d) om det är tillämpligt, bestämmelserna i RID.

§ 2 Om det inte finns några bestämmelser i UTP:erna som är tillämpliga på delsystemet, ska det tekniska godkännandet grundas på tillämpliga nationella tekniska krav som är gällande enligt artikel 12 i de

Règles uniformes APTU, dans l'Etat dans lequel une demande d'admission technique est faite.

the Contracting State in which an application for technical admission is made.

enhetliga rättsreglerna APTU i den deltagande stat där ansökan om tekniskt godkännande görs.

§ 3 Si les PTU ne couvrent pas l'ensemble des exigences essentielles ou dans le cas de cas spécifiques ou de points ouverts, l'admission technique est fondée sur

§ 3 If the UTP do not cover all essential requirements or in the case of specific cases or open points, the technical admission shall be based on

§ 3 Om inte UTP:n täcker alla väsentliga krav eller vid specialfall eller öppna punkter, ska det tekniska godkännandet grundas på

- b) les dispositions contenues dans les PTU,
- b) si elles sont applicables, les dispositions contenues dans le RID et
- g) les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU.

- e) the provisions contained in the UTP,
- f) where applicable, the provisions contained in RID and
- h) applicable national technical requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules.

- d) bestämmelserna i UTP:n
- e) när det är tillämpligt, bestämmelserna i RID
- f) tillämpliga nationella tekniska krav som är gällande i enlighet med artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU.

*Article 7a
Déroations*

*Article 7a
Derogations*

*Artikel 7a
Undantag*

La Commission d'experts techniques adopte des directives ou dispositions obligatoires concernant les dérogations aux dispositions de l'article 7 et les méthodes d'évaluation qui peuvent être ou sont utilisées.

The Committee of Technical Experts shall adopt guidelines or mandatory provisions for derogations from the provisions of Article 7 and for the assessment methods that may or shall be used.

Tekniska expertutskottet ska anta riktlinjer eller tvingande regler för undantag från artikel 7 och för de bedömningsmetoder som får eller ska användas.

*Article 8
Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire*

*Article 8
Prescriptions applicable to railway infrastructure*

*Artikel 8
Föreskrifter tillämpliga på järnvägsinfrastruktur*

§ 1 Pour garantir qu'un véhicule ferroviaire admis à circuler en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, circulera en toute sécurité sur l'infrastructure ferroviaire et qu'il sera compatible avec elle, l'infrastructure ferroviaire doit répondre

§ 1 To ensure that a railway vehicle admitted to international traffic in accordance with these Uniform Rules will run safely on and be compatible with the railway infrastructure to be used this railway infrastructure must satisfy

§ 1 För att se till att ett järnvägsfordon som godkänts för internationell trafik i enlighet med dessa enhetliga rättsregler kommer att köra säkert och vara kompatibelt med järnvägsinfrastrukturen som ska användas måste denna järnvägsinfrastruktur uppfylla kraven i

- c) aux dispositions contenues dans les PTU et
- d) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.

- c) the provisions contained in the UTP and
- d) where applicable, the provisions contained in RID.

- c) bestämmelserna i UTP:n och
- d) när det är tillämpligt, bestämmelserna i RID.

§ 2 L'admission de l'infrastructure et la surveillance de sa maintenance demeurent régies par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dans lequel se situe l'infrastructure.

§ 2 Admission of infrastructure and supervision of its maintenance remain subject to the provisions in force in the Contracting State in which the infrastructure is located.

§ 2 På godkännande av infrastruktur och på tillsyn av underhållet av infrastrukturen ska bestämmelserna i den deltagande stat där infrastrukturen finns tillämpas.

§ 3 Les articles 7 et 7a s'appliquent par analogie à l'infrastructure.

§ 3 Article 7 and 7a shall apply mutatis mutandis to infrastructure.

§ 3 Artikel 7 och 7a är tillämpliga också på infrastruktur.

*Article 9
Prescriptions
d'exploitation*

*Article 9
Operation prescriptions*

*Artikel 9
Driftföreskrifter*

§ 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire admis à la circulation en trafic international sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international, figurant dans les PTU.

§ 1 The rail transport undertakings which operate railway vehicles admitted to circulation in international traffic shall be required to comply with the prescriptions relating to the operation of a vehicle in international traffic, specified in the UTP.

§ 1 De järnvägsföretag som nyttjar ett järnvägsfordon som är godkänt för nyttjande i internationell trafik ska vara skyldiga att följa de föreskrifter för drift av ett fordon i internationell trafik som återfinns i UTP:n.

§ 2 Les entreprises ou les administrations, qui gèrent dans les Etats parties une infrastructure, y inclus les systèmes de sécurité des circulations et de régulation, destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les PTU et d'y satisfaire en permanence lors de la construction ou de la gestion de cette infrastructure.

§ 2 The undertakings and administrations which manage infrastructure in the Contracting States, including operational safety and control systems, intended and suitable for operation in international traffic, shall be required to comply with the technical prescriptions specified in the UTP and satisfy them permanently in respect of the construction and the management of that infrastructure.

§ 2 De företag eller myndigheter som förvaltar infrastruktur i de deltagande staterna, inbegripet säkerhets- och trafikledningssystemen, som är avsedd och lämpad att nyttjas i internationell trafik, ska vara skyldiga att följa de tekniska föreskrifterna i UTP:n och alltid uppfylla dem vid uppbyggnad eller förvaltning av denna infrastruktur.

*Article 10
Demande et octroi de
certificats techniques,
déclarations et conditions
afférentes*

*Article 10
Application and granting of
technical certificates and
declarations and related
conditions*

*Artikel 10
Ansökan och beviljande av
tekniska intyg och
förklaringar och därtill
hänförliga villkor*

§ 1 L'octroi d'un certificat technique est attaché au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire proprement dit.

§ 1 The grant of a technical certificate shall be related to the type of construction of a railway vehicle or to the railway vehicle itself.

§ 1 Beviljandet av ett tekniskt intyg ska vara kopplat till ett järnvägsfordons konstruktionstyp eller till järnvägsfordonet självt.

§ 2 Une demande de certificat technique peut être faite par:

§ 2 An application for a technical certificate may be made by:

§ 2 Ansökan om tekniskt intyg kan inges av

- | | | |
|---|----------------------------------|----------------------------------|
| f) le constructeur, | f) the manufacturer, | f) tillverkaren, |
| g) une entreprise de transport ferroviaire, | g) a rail transport undertaking, | g) ett järnvägsföretag, |
| h) le détenteur du véhicule, | h) the keeper of the vehicle, | h) järnvägsfordonets innehavare, |
| i) le propriétaire du véhicule. | i) the owner of the vehicle. | i) fordonets ägare, |
| j) le gestionnaire de l'infrastructure. | j) the infrastructure manager. | j) infrastrukturförvaltaren. |

§ 3 La demande de certificat technique, y compris les déclarations appropriées, peut être faite auprès de toute autorité compétente ou de tout organisme de l'un des Etats parties, dans le cadre des compétences prévues à l'article 5.

§ 3 The application for a technical certificate, including appropriate declarations, may be made to any competent authority or body within its competence referred to in Article 5, of one of the Contracting States.

§ 3 Ansökan om tekniskt intyg, inklusive lämpliga förklaringar, kan inges till en myndighet eller ett behörigt organ i någon av de deltagande staterna, som är behörig enligt artikel 5.

§ 4 Si l'article 6, § 4 s'applique au véhicule, le demandeur indique les Etats parties (ou, le cas échéant, les lignes) pour lesquels les certificats techniques sont requis de manière à garantir la libre circulation; dans ce cas, les autorités et les organismes d'évaluation compétents doivent coopérer de façon à faciliter le processus pour le demandeur.

§ 4 If Article 6 § 4 applies to the vehicle, the applicant shall indicate the Contracting States (if applicable the lines) for which the technical certificates are required to permit free circulation; in this case the competent authorities and assessing bodies involved should cooperate in order to make the process easier for the applicant.

§ 4 Om artikel 6 § 4 är tillämplig på fordonet, ska sökanden ange de deltagande stater (eller, om det är tillämpligt, linjer) i vilka de tekniska intygen krävs för att tillåta fri rörlighet; i detta fall ska de behöriga myndigheterna och organen som involverats samarbeta för att underlätta förfarandet för sökanden.

§ 5 L'ensemble des frais occasionnés par le processus d'admission est supporté par le demandeur, sauf disposition contraire des lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel l'admission est octroyée. L'exécution d'admissions techniques aux fins de profit est prohibée.

§ 5 All costs arising from the admission process shall be covered by the applicant, unless provided otherwise according to the laws and prescriptions in force in the State where the approval is granted. Carrying out technical admissions for profit shall not be permitted.

§ 5 Sökanden ska svara för alla kostnader för godkännandeförfarandet, om inte gällande lagar och föreskrifter i den stat där godkännandet beviljas föreskriver något annat. Det är inte tillåtet att göra vinst på att utföra tekniska godkännanden.

§ 5a L'ensemble des décisions, évaluations, tests, etc. sont exécutés de non discriminatoire.

§ 5a All decisions, assessments, tests etc. shall be carried out in a non-discriminatory way.

§ 5a Alla beslut, bedömningar, tester etc. ska utföras på ett icke-diskriminerande sätt.

§ 6 Le demandeur élabore et joint à sa demande un fichier technique et un fichier de maintenance contenant les informations requises dans les PTU.

§ 6 The applicant shall elaborate and attach to his application a Technical File and a Maintenance File containing the information required in the UTP. The

§ 6 Sökanden ska ta fram och bifoga det tekniska underlaget och en underhållsjournal som innehåller den information som krävs enligt UTP:n till sin ansö-

L'organisme d'évaluation vérifie, corrige et ajoute des informations appropriées à ces fichiers afin qu'ils reflètent les propriétés du véhicule.

§ 7 Chaque évaluation effectuée est décrite par l'évaluateur dans un rapport d'évaluation qui justifie les évaluations en l'occurrence effectuées et précise les dispositions par rapport auxquelles l'objet a été évalué et si celui-ci a réussi ou raté l'évaluation.

§ 8 Celui qui demande un certificat d'exploitation par la procédure d'admission technique simplifiée (article 4, § 1, lettre b)) joint à sa demande le certificat de type de conception, établi conformément à l'article 11, § 2, et démontre, de manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande un certificat d'exploitation correspondent à ce type de construction.

§ 9 Un certificat technique est octroyé en principe pour une durée illimitée; son champ d'application peut être général ou restreint.

§ 10 En cas de modification de dispositions pertinentes des prescriptions mentionnées à l'article 7, sur la base desquelles un type de construction a été admis, et d'absence de dispositions provisoires pertinentes, l'Etat partie dans lequel le certificat de type de conception a été délivré, décide, après consultation des autres Etats dans lesquels le certificat est valide conformément à l'article 6, si le certificat peut conserver sa validité ou s'il doit être renouvelé. Les critères à vérifier en cas de renouvel-

assessing body shall check, correct and add appropriate information to these files in order that the files reflect the properties of the vehicle.

§ 7 Every assessment carried out shall be documented by the assessor in an Assessment Report which shall substantiate the assessments carried out hereby, stating which provisions the object has been assessed against and whether the object passed or failed this assessment.

§ 8 A person who applies for a Certificate of Operation by the simplified procedure of technical admission (Article 4 § 1, b)), shall attach to his application the Design Type Certificate, established in accordance with Article 11 § 2, and demonstrate in an appropriate manner that the vehicles for which he is applying for a Certificate of Operation correspond to that type of construction.

§ 9 A technical certificate shall be granted in principle for an unlimited period; it can be general or limited in scope.

§ 10 If relevant provisions in the prescriptions according to Article 7 on the basis of which a type of construction has been admitted have been changed, and if no relevant transitional provisions can be applied, the Contracting State in which the corresponding Design Type Certificate has been issued, and after consultation of the other States where the Certificate is valid according to Article 6, shall decide whether the Certificate may remain valid or need to be renewed.

kan. Bedömningsorganet ska kontrollera, rätta och lägga till lämplig information till dessa dokument så att de avspeglar fordonets egenskaper.

§ 7 Varje bedömning som utförs ska dokumenteras av bedömningsorganet i en bedömningsrapport, som ska motivera bedömningarna som utförs samt ange de bestämmelser som legat till grund för bedömningen och om föremålet för bedömningen godkänts eller inte.

§ 8 Den som ansöker om driftsintyg enligt det förenklade förförandet för tekniskt godkännande (artikel 4 § 1 b), ska till sin ansökan foga intyget om konstruktionstyp, upprättat i enlighet med artikel 11 § 2, och på lämpligt sätt visa att de fordon för vilka han ansöker om driftsintyg motsvarar denna konstruktionstyp

§ 9 Ett tekniskt intyg ska i princip beviljas på obestämd tid; det kan vara allmänt eller begränsat till sin omfattning.

§ 10 Om de aktuella bestämmelserna i föreskrifterna enligt artikel 7 i enlighet med vilka en konstruktionstyp har godkänts, har ändrats och det inte finns någon tillämplig övergångsbestämmelse, ska den deltagande staten i vilken motsvarande konstruktionstypsintyg har utfärdats, och efter att ha konsulterat de andra stater där intyget är giltigt enligt artikel 6, besluta om intyget är giltigt eller behöver förnyas. De kriterier som ska kontrolleras vid ett förnyat typgodkännande får endast handla om de ändrade

lement d'une admission de type de construction ne peuvent concerner que les dispositions modifiées. Ledit renouvellement n'affecte pas les admissions à l'exploitation déjà octroyées sur la base de types précédemment admis.

§ 11 En cas de renouvellement ou de réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur envoie à l'Etat partie concerné un dossier décrivant le projet. L'Etat partie examine ce dossier et, prenant en compte la stratégie de mise en oeuvre figurant dans les PTU applicables, décide si l'étendue des travaux est telle qu'une nouvelle admission à l'exploitation au sens des présentes Règles uniformes est nécessaire.

Une nouvelle admission à l'exploitation est nécessaire dans tous les cas où le niveau de sécurité général du sous-système concerné peut être affecté de manière négative par les travaux envisagés. Si une nouvelle admission est nécessaire, l'Etat partie décide dans quelle mesure les dispositions des PTU afférentes doivent être appliquées au projet.

L'Etat partie prend sa décision au plus tard dans les quatre mois suivant la soumission du dossier complet par le demandeur.

Lorsqu'une nouvelle admission est nécessaire et si les PTU ne sont pas pleinement appliquées, l'Etat partie notifie au Secrétaire général

d) la raison pour laquelle une PTU n'est pas pleinement appliquée,

The criteria which shall be checked in the case of a renewed type admission may only concern the changed provisions. The renewal of the type admission does not affect admissions to operation already granted on the basis of previously admitted types.

§ 11 In the event of renewal or upgrading, the contracting entity or the manufacturer shall send the Contracting State concerned a file describing the project. The Contracting State shall examine this file and, taking account of the implementation strategy indicated in the applicable UTP, shall decide whether the extent of the work means that a new admission to operation within the meaning of these Uniform Rules is needed.

Such a new admission to operation shall be required whenever the overall safety level of the subsystem concerned may be adversely affected by the work envisaged. If a new admission is needed, the Contracting State shall decide to what extent the provisions in the related UTP need to be applied to the project.

The Contracting State shall take its decision not later than four months after submission of the complete file by the applicant.

When a new admission is required and if the UTP are not fully applied, the Contracting States shall notify to the Secretary General

d) the reason why a UTP is not fully applied,

bestämmelserna. Förylsen av typgodkännandet påverkar inte godkännanden för drift som redan beviljats på grundval av tidigare godkända typer.

§ 11 Vid modernisering eller ombyggnad ska den kontrakterade enheten eller tillverkaren skicka underlag som beskriver projektet till den deltagande staten. Den deltagande staten ska undersöka detta underlag och, med hänsyn tagen till den strategi för genomförande som anges i den tillämpliga UTP:n, besluta huruvida omfattningen av arbetet innebär att ett nytt godkännande för drift i enlighet med dessa enhetliga rättsregler behövs.

Sådant nytt godkännande för drift ska krävas när helst den övergripande säkerhetsnivån på det aktuella delsystemet kan påverkas negativt av det tänkta arbetet. Om ett nytt godkännande krävs, ska den deltagande staten besluta i vilken omfattning bestämmelserna i den aktuella UTP:n ska tillämpas på projektet.

Den deltagande staten ska fatta sitt beslut inte senare än fyra månader från det att sökanden ingett ett fullständigt underlag.

När det krävs ett nytt godkännande och om UTP:n inte tillämpas fullt ut ska den deltagande staten informera generalsekreteraren om

d) skälet till att UTP:n inte tillämpas fullt ut,

- | | | |
|--|---|---|
| e) les caractéristiques techniques applicables en lieu et place des PTU et | e) the technical characteristics applicable in place of the UTP and | e) de tekniska kännetecknen som tillämpas i stället för UTP:n och |
| f) les organismes responsables de la fourniture des informations requises sous a) et b). | f) the bodies responsible for providing the information required under a) and b). | f) de organ som ansvarar för den information som krävs under a) och b). |

Le Secrétaire général publie l'information notifiée sur le site Web de l'Organisation.

The Secretary General shall publish the notified information on the website of the Organisation.

Generalsekreteraren ska publicera informationen på organisationens hemsida.

§ 12 Le § 11 s'applique par analogie à un certificat de type de conception et à toute déclaration concernant la construction ou les éléments de construction en question.

§ 12 § 11 applies mutatis mutandis to a Design Type Certificate and to any declaration concerning the construction or the elements of construction in question.

§ 12 § 11 tillämpas också på konstruktionstypsintyg och varje förklaring som rör konstruktionen eller delarna i den aktuella konstruktionen.

Article 10a
Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques

Article 10a
Rules for withdrawals or suspensions of technical certificates

Article 10a
Regler om återkallelse och upphävande av tekniska intyg

§ 1 Une autorité compétente d'un Etat partie autre que celle ayant octroyé la (première) admission à l'exploitation qui découvre une non-conformité, doit en aviser, avec tous les détails, la (première) autorité ayant octroyé l'admission; si la non-conformité concerne un certificat de type de conception, l'autorité qui l'a délivré est également informée.

§ 1 If a competent authority of a Contracting State other than the one which has granted the (first) admission to operation discovers non-compliance it shall, with all details, inform the (first) admitting authority; if the non-compliance relates to a Design Type Certificate, the authority which issued it shall also be informed.

§ 1 Om en behörig myndighet i en annan deltagande stat än den stat som beviljat (det första) godkännandet för drift upptäcker att det inte efterlevs, ska den underrätta (den första) godkännandemyndigheten om samtliga detaljer; om den bristande efterlevnaden hänför sig till ett konstruktionstypsintyg ska också utfärdande myndighet underrättas.

§ 2 Un certificat d'exploitation peut être retiré:

- b) lorsque le véhicule ferroviaire n'est plus conforme
- prescriptions contenues dans les PTU et dans les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou
 - conditions particulières de son admission selon l'article 7a, ou

§ 2 A Certificate of Operation may be withdrawn

- b) when the railway vehicle no longer satisfies
- the prescriptions contained in the UTP and in applicable national provisions in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules, or
 - the special conditions of its admission under Article 7a or

§ 2 Ett driftsintyg kan återkallas

- c) när järnvägsfordonet inte längre uppfyller
- föreskrifterna i UTP:n och i tillämpliga nationella bestämmelser som är gällande enligt artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU eller
 - de särskilda villkor i godkännandet som anges i artikel 7a eller

- | | | |
|---|--|---|
| <p>- prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ou</p> <p>d) si le détenteur ne répond pas à l'injonction de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit ou</p> <p>d) lorsque des prescriptions et conditions, résultant d'une admission restreinte selon l'article 10, § 10, ne sont pas remplies ou respectées.</p> <p>§ 3 Seule l'autorité qui a octroyé le certificat de type de conception ou le certificat d'exploitation peut le retirer.</p> <p>§ 4 Le certificat d'exploitation est suspendu:</p> <p>e) lorsque les contrôles techniques, les inspections, la maintenance et l'entretien du véhicule ferroviaire prescrits dans son fichier de maintenance, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission prévues à l'article 7a ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ne sont pas exécutés (ou si les délais ne sont pas observés);</p> <p>f) lorsque en cas d'avarie grave d'un véhicule ferroviaire, l'injonction de l'autorité compétente à présenter le véhicule n'est pas respectée;</p> <p>g) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions contenues dans les PTU;</p> | <p>- the construction and equipment prescriptions contained in RID or</p> <p>c) if the keeper does not comply with the requirement of the competent authority to remedy the defects within the prescribed time or</p> <p>d) when stipulations and conditions resulting from a limited admission under Article 10 § 10 are not fulfilled or complied with.</p> <p>§ 3 Only the authority which has granted the Design Type Certificate or the Certificate of operation may withdraw it.</p> <p>§ 4 The certificate of operation shall be suspended</p> <p>e) when technical checks, inspections, maintenance and servicing of the railway vehicle prescribed in its Maintenance File, in the UTP, in the special conditions of an admission pursuant to Article 7a or in the construction and equipment prescriptions contained in RID are not carried out (or if deadlines are not observed);</p> <p>f) if in case of severe damage to a railway vehicle, the order of the competent authority to present the vehicle is not complied with;</p> <p>g) in case of non-compliance with these Uniform Rules and prescriptions contained in the UTP;</p> | <p>- konstruktionen och utrustningen som föreskrivs i RID eller</p> <p>c) om innehavaren inte följer de krav som den behöriga myndigheten ställt för att avhjälpa felaktigheter inom den angivna tiden eller</p> <p>d) när åligganden och villkor som följer av ett begränsat godkännande enligt artikel 10 § 10 inte fullgörs eller uppfylls.</p> <p>§ 3 Endast den myndighet som har beviljat konstruktionstypsintyget eller driftsintyget för drift får återkalla det.</p> <p>§ 4 Driftsintyget ska upphävas</p> <p>e) när de tekniska kontroller, de inspektioner, de underhåll och den översyn av järnvägsfordonet som föreskrivs i dess underhållsjournal, i UTP:n, i de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7a eller i konstruktions- och utrustningsföreskrifterna i RID inte utförs (eller utförs för sent),</p> <p>f) när den behöriga myndighetens anmodan att, vid allvarlig skada på ett järnvägsfordon, visa upp fordonet inte följs,</p> <p>g) om dessa enhetliga rättsregler och föreskrifterna i UTP:erna inte följs,</p> |
|---|--|---|

- h) si les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou les dispositions déclarées équivalentes conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU ne sont pas respectées. La validité du certificat est suspendue pour l'Etat partie/les Etats parties concerné(s).
- h) if applicable national provisions in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules or their declared equivalent provisions according to Article 13 of the APTU Uniform Rules are not complied with. The validity of the Certificate shall be suspended for the Contracting State(s) concerned.
- h) när tillämpliga nationella bestämmelser som gäller enligt artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU eller deras tillkännagivna motsvarigheter enligt artikel 13 i de enhetliga rättsreglerna APTU inte följs. Intygets giltighet ska upphävas i de(n) aktuella deltagande state(r)n(a).

§ 5 Le certificat d'exploitation devient caduc lorsque le véhicule ferroviaire est retiré du service. Le retrait du service est notifié à l'autorité compétente qui a accordé l'admission à l'exploitation.

§ 5 The Certificate of Operation shall become void when the railway vehicle is withdrawn from service. This withdrawal from service shall be notified to the competent authority which has granted the admission to operation.

§ 5 Driftsintyget ska upphöra att gälla om järnvägsfordonet tas ur drift. Den behöriga myndighet som har beviljat godkännandet för drift ska underrättas om att fordonet tas ur drift.

§ 6 Les §§ 1 à 4 s'appliquent par analogie au certificat de type de conception.

§ 6 §§ 1 to 4 shall apply mutatis mutandis to a Design Type Certificate.

§ 6 1–4 §§ ska tillämpas också på konstruktions-typsintyg.

Article 10b
Règles relatives aux
évaluations et procédures

Article 10b
Rules for assessments and
procedures

Artikel 10b
Regler om bedömningar och
förfaranden

§ 1 La Commission d'experts techniques a la compétence d'adopter d'autres dispositions obligatoires concernant les évaluations et règles procédurales d'admission technique.

§ 1 The Committee of Technical Experts is competent to adopt further mandatory provisions for the assessments and procedural rules for technical admission.

§ 1 Tekniska expertutskottet är behörigt att anta ytterligare tvingande bestämmelser avseende bedömningarna och förfarandet för tekniskt godkännande.

§ 2 En outre, et sans contradiction aucune avec les dispositions fixées par la Commission d'experts techniques conformément au § 1, les Etats parties ou les organisations régionales peuvent adopter (ou conserver) des dispositions concernant des procédures obligatoires détaillées et non-discriminatoires relatives aux évaluations et exigences posées en matière de déclarations. Ces dispositions sont

§ 2 In addition to, but not in contradiction with the provisions set by the Committee of Technical Experts according to § 1, Contracting States or regional organisations may adopt (or maintain) provisions for non-discriminatory detailed mandatory procedures for the assessments and requirements concerning declarations. These provisions shall be notified to the Secretary General, who shall inform the

§ 2 Därutöver får, men inte i strid med de bestämmelser som tekniska expertutskottet beslutat enligt § 1, deltagande stater och regionala organisationer anta eller behålla bestämmelser om icke-diskriminerande detaljerade tvingande godkännandeförfaranden och krav avseende förklaringar. Generalsekretären ska underrättas om dessa bestämmelser. Generalsekretären ska underrätta tekniska expertutskottet och

notifiées au Secrétaire général, qui en avise la Commission d'experts techniques, et publiées par l'Organisation.

Committee of Technical Experts, and they shall be published by the Organisation.

bestämmelserna ska publiceras av organisationen.

Article 11
Certificats techniques et déclarations

Article 11
Technical Certificates and Declarations

Artikel 11
Tekniska intyg och förklaringar

§ 1 L'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés: "Certificat de type de conception" et "Certificat d'exploitation".

§ 1 The admission of a type of construction and the admission to operation shall be evidenced by separate documents called: "Design Type Certificate" and "Certificate of Operation".

§ 1 Godkännandet av konstruktionstyp och godkännandet för drift ska styrkas genom särskilda dokument benämnda "Konstruktionstypsintyg" respektive "Driftsintyg".

§ 2 Le certificat de type de conception:

§ 2 The Design Type Certificate shall:

§ 2 Konstruktionstypsintyget ska:

- h) spécifie le concepteur et le constructeur prévu du type de construction du véhicule ferroviaire;
- i) contient le fichier technique et le fichier de maintenance en pièces jointes;
- j) le cas échéant, spécifie les limites et conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire et pour les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction ;
- k) contient le/les rapport(s) d'évaluation en pièce(s) jointe(s) ;
- l) le cas échéant, spécifie toutes les déclarations (de conformité et de vérification) afférentes délivrées;
- m) spécifie l'autorité compétente ayant délivré le certificat et la date de délivrance, et porte la signature de l'autorité;
- n) contient, le cas échéant, sa période de validité.

- h) specify the designer and intended manufacturer of the type of construction of the railway vehicle;
- i) have the Technical File and the Maintenance File attached;
- j) if appropriate, specify the special operating limitations and conditions for the type of construction of a railway vehicle and for railway vehicles which correspond to this type of construction;
- k) have the Assessment Report(s) attached;
- l) if appropriate, specify all related declarations (of conformity and verification) issued;
- m) specify the issuing competent authority, date of issue and contain the signature of the authority;
- n) if appropriate, specify its period of validity.

- h) ange konstruktören och den avsedda tillverkaren av ett järnvägsfordons konstruktionstyp,
- i) bifoga det tekniska underlaget och underhållsjournalen,
- j) i förekommande fall ange de särskilda drifts begränsningarna och villkoren för ett järnvägsfordon av en viss konstruktionstyp i trafik och de järnvägsfordon som motsvarar denna konstruktionstyp,
- k) bifoga bedömningsrapporten/-erna
- l) i förekommande fall ange alla de därtill hörande förklaringarna (om överensstämmelse och kontroll) som utfärdats,
- m) ange den utfärdande behöriga myndigheten, utfärdandedatum och undertecknande av myndigheten,
- n) i förekommande fall ange dess giltighetstid.

§ 3 Le certificat d'exploitation comprend

- e) toutes les informations indiquées au § 2, et
- f) le(s) code(s) d'identification du/des véhicule(s) couvert(s) par le certificat;
- g) des informations sur le détenteur du/des véhicule(s) ferroviaire(s) couvert(s) par le certificat à la date de sa délivrance;
- h) le cas échéant, sa période de validité.

§ 3 The Certificate of Operation shall include

- e) all the information indicated in § 2, and
- f) the identification code(s) of the vehicle(s) covered by the certificate;
- g) information on the keeper of the railway vehicle(s) covered by the certificate on the day of its issue;
- h) if appropriate, its period of validity.

§ 3 Driftsintyget ska innehålla:

- e) all den information som anges i § 2,
- f) det/de fordons som omfattas av intyget identifikationskod/-er,
- g) information om innehavaren av den/de fordon som omfattades av intyget på dagen för dess utfärdande,
- h) i förekommande fall, intygets giltighetstid.

§ 4 Le certificat d'exploitation peut couvrir un groupe de véhicules individuels de même type, auquel cas les informations requises conformément au § 3 sont spécifiées de manière identifiable pour chacun des véhicules composant ce groupe, et le fichier technique contient une liste de la documentation identifiable concernant les tests effectués sur chaque véhicule.

§ 4 The Certificate of Operation may cover a group of individual vehicles of the same type, in which case the information required according to § 3 shall be specified identifiably for each of the vehicles of the group and the Technical File shall contain a list with identifiable documentation concerning the tests made on each vehicle.

§ 4 Driftsintyget kan omfatta en grupp av individuella fordon av samma slag. Då ska informationen som krävs enligt § 3 anges på ett sätt som identifierar varje fordon i gruppen och det tekniska underlaget ska innehålla en lista med dokumentation över de tester som gjorts på varje fordon.

§ 5 Le fichier technique et le fichier de maintenance contiennent les informations requises conformément aux dispositions des PTU.

§ 5 The Technical File and the Maintenance File shall contain the information according to the provisions in the UTP.

§ 5 Det tekniska underlaget och underhållsjournalen ska innehålla den information som krävs enligt bestämmelserna i UTP:n.

§ 6 Les certificats sont imprimés dans l'une des langues de travail conformément à l'article 1er, § 6 de la Convention.

§ 6 The certificates shall be printed in one of the working languages according to Article 1 § 6 of the Convention.

§ 6 Intygen ska tryckas på ett av de arbetspråk som anges i artikel 1 § 6 i konventionen.

§ 7 Les certificats et déclarations sont délivrés au demandeur.

§ 7 The certificates and declarations shall be issued to the applicant.

§ 7 Intygen och förklaringsarna ska vara utfärdade för på sökanden.

§ 8 Le certificat d'exploitation est attaché à l'objet. Une fois le véhicule en service, le détenteur du certificat d'exploitation (y compris le fichier technique et le fichier de maintenance), s'il ne s'agit pas du détenteur actuel, le

§ 8 The Certificate of Operation is related to the object. Once the vehicle is in operation the holder of the Certificate of Operation (including the Technical File and the Maintenance File), if not the current

§ 8 Driftsintyget hänförs till fordonet. Så snart fordonet nyttjas ska innehavaren av driftsintyget (inklusive det tekniska underlaget och underhållsjournalen), om det inte är den aktuella innehavaren, utan dröjsmål

remet sans délai au détenteur actuel conjointement au fichier de relevé de maintenance, et met à disposition toutes les instructions détaillées (supplémentaires) concernant l'exploitation et la maintenance qui sont toujours en sa possession.

§ 9 Le § 8 s'applique par analogie aux véhicules et matériels ferroviaires admis conformément à l'article 19, la documentation en question étant en l'occurrence la documentation relative à l'homologation et toute autre documentation contenant des informations en tout ou en partie similaires à celles demandées dans les spécifications relatives au fichier technique, au fichier de maintenance et au fichier de relevé de maintenance.

Article 12
Modèles uniformes

§ 1 L'Organisation prescrit des modèles uniformes des certificats mentionnés à l'article 11, des déclarations décidées conformément à l'article 4, § 2 et du rapport d'évaluation conformément à l'article 10, § 7.

§ 2 Les modèles sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'autoriser des certificats et déclarations faits sur un autre modèle spécifié que celui prescrit dans les Règles uniformes, mais qui contient les informations requises conformément à l'article 11, pour qu'ils soient reconnus en tant que substitués équivalents.

Article 13
Registres

keeper, shall without delay hand it over to the current keeper together with the Maintenance Record File and make available all (additional) detailed instructions for maintenance and operations that are still in his possession.

§ 9 § 8 applies mutatis mutandis to vehicles and railway material admitted according to Article 19, whereby the documentation in question is the approval documentation and any other documentation containing any information similar to what is included in the requirements for the Technical File, Maintenance File and Maintenance Record File, whether in full or in part.

Article 12
Uniform formats

§ 1 The Organisation shall prescribe uniform formats of the certificates indicated in Article 11, of the declarations decided according to Article 4 § 2 and of the Assessment Report according to Article 10 § 7.

§ 2 The formats shall be prepared and adopted by the Committee of Technical Experts.

§ 3 The Committee of Technical Experts may decide to allow certificates and declarations made according to another specified format than that prescribed in these Uniform Rules, but containing the information required according to Article 11, to be recognised as equivalent substitutes.

Article 13
Registers

överlämna intyget till den aktuella innehavaren tillsammans med journalen för underhållshistorik och tillgängliggöra alla (ytterligare) detaljerade instruktioner avseende underhåll och drift som han fortfarande har i sin besittning.

§ 9 § 8 tillämpas också på fordon och järnvägsmateriel som godkänts enligt artikel 19, där dokumentationen i fråga är godkännandedokumentationen och varje annan dokumentation som innehåller information som liknar den som anges i kraven för det tekniska underlaget, underhållsjournalen och journalen för underhållshistorik, antingen helt eller delvis.

Artikel 12
Enhetliga förlagor

§ 1 Organisationen ska fastställa enhetliga förlagor för de intyg som är angivna i artikel 11, för förklaringarna enligt artikel 4 § 2 och för bedömningsrapporterna enligt artikel 10 § 7.

§ 2 Förlagorna ska utarbetas och antas av tekniska expertutskottet.

§ 3 Tekniska expertutskottet får besluta att tillåta att intyg och förklaringar, som gjorts i enlighet med en annan förlaga än de som föreskrivs i dessa enhetliga regler, men som innehåller den information som krävs enligt artikel 11, erkänns som jämförliga substitut.

Artikel 13
Register

§ 1 Un registre sous forme de banque de données électroniques contenant des informations concernant les véhicules ferroviaires pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré, et les types de constructions pour lesquels un certificat de type de conception a été délivré, est créé et tenu à jour sous la responsabilité de l'Organisation. Le registre comprend les véhicules ferroviaires admis conformément à l'article 19; il peut englober des véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic national uniquement.

§ 2 La banque de données comprend également un registre contenant des informations concernant les autorités compétentes et les organismes auxquels la compétence a été transférée conformément à l'article 5, ainsi que les contrôleurs accrédités/reconnus conformément à l'article 15, § 2.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'inclure dans la banque de données d'autres données qui seront utilisées dans l'exploitation ferroviaire telles que des informations concernant les déclarations, les inspections et la maintenance des véhicules admis (y compris la prochaine inspection prévue) ainsi que des informations concernant les incidents et accidents et les registres précisant le codage des véhicules, les sites, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs, les gestionnaires d'infrastructure, les ateliers, les constructeurs, les entités chargées de la maintenance (ECM), etc.

§ 4 La Commission d'experts techniques définit l'architecture technico-

§ 1 A register in the form of an electronic data bank containing information concerning the railway vehicles in respect of which a Certificate of Operation has been issued and the types of constructions in respect of which a Design Type Certificate has been issued shall be established and kept up to date under the responsibility of the Organisation. The register shall include railway vehicles admitted according to Article 19; it may contain railway vehicles admitted for national traffic only.

§ 2 The data bank shall also contain a register with information concerning the competent authorities and bodies to whom competence is transferred according to Article 5 and the accredited/recognised auditors according to Article 15 § 2.

§ 3 The Committee of Technical Experts may decide to include other data to be used in railway operations in the data bank, such as information concerning declarations, inspections and maintenance of the admitted vehicles (including next inspection due), information on accidents and incidents and registers concerning coding of vehicles, locations, rail transport undertakings, keepers, infrastructure managers, workshops, manufacturers, entities in charge of maintenance (ECM) etc.

§ 4 The Committee of Technical Experts shall establish the functional and

§ 1 Ett register i form av en databas som innehåller information rörande järnvägsfordon för vilka driftsintyg har utfärdats och de konstruktionstyper för vilka ett konstruktionsintyg har utfärdats ska upprättas och uppdateras genom organisationens försorg. Registret ska inkludera järnvägsfordon som godkänts i enlighet med artikel 19; det kan innehålla järnvägsfordon som bara är godkända för nationell trafik.

§ 2 Databasen ska också innehålla ett register med information om de behöriga myndigheter och organ till vilka befogenhet överläts enligt artikel 5 och de ackrediterade/erkända revisorerna enligt artikel 15 § 2.

§ 3 Tekniska expertutskottet får besluta att inkludera andra uppgifter som används i järnvägsdrift i databasen, som exempelvis information angående förklaringar, inspektioner och underhåll på godkända fordon (inklusive nästa förutsedda inspektion), information om olyckor och tillbud och register om kodning av fordon, platser, järnvägsföretag, innehavare, infrastrukturförvaltare, verkstäder, tillverkare, underhållsansvariga enheter (ECM) etc.

§ 4 Tekniska expertutskottet ska fastställa den funktionella och tekniska uppbyggnaden

fonctionnelle de la banque de données ainsi que les données nécessaires, la date et la manière dont les données seront fournies, la nature des droits d'accès et autres aspects d'ordre administratif et organisationnel, y compris le type de structure de la base de données à appliquer. Dans tous les cas, le changement de détenteur, d'ECM, les retraits de service, les immobilisations officielles, les suspensions et retraits de certificats, les déclarations ou autre attestation et les modifications apportées à un véhicule qui dérogeraient du type de construction admis, sont communiqués sans délai au Secrétaire général.

§ 5 Pour l'application du présent article, la Commission d'experts techniques considèrera les registres établis par les Etats parties et les organisations régionales de manière à réduire toute charge excessive pour les parties concernées telles que les organisations régionales, les Etats parties, les autorités compétentes et l'industrie. Afin également de réduire au minimum les coûts pour l'Organisation et d'obtenir des systèmes de registres cohérents, toutes les parties concernées coordonneront avec l'Organisation leurs plans et le développement des registres qui rentrent dans le champ d'application des présentes Règles uniformes.

§ 6 Les données enregistrées dans la banque de données sont considérées comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.

§ 7 La Commission d'experts techniques peut décider que

technical architecture of the data bank, as well as the necessary data, when and how the data shall be provided, what the access rights will be and other administrative and organisational provisions, including which database structure should be applied. In all cases, change of keeper, change of ECM, withdrawals from service, official immobilisations, suspensions and withdrawals of certificates, declarations or other evidence and modifications to a vehicle which derogate from the admitted type of construction shall be notified to the Secretary General without delay.

§ 5 When applying this Article, the Committee of Technical Experts shall consider registers set up by Contracting States and regional organisations in such a way so as to reduce undue burden on the involved parties such as regional organisations, Contracting States, competent authorities and industry. In order also to minimise the cost for the Organisation and obtain coherent register systems, all parties involved shall coordinate with the Organisation their plans and the development of registers which are within the scope of these Uniform Rules.

§ 6 The data registered in the data bank shall be considered as prima facie evidence of the technical admission of a railway vehicle.

§ 7 The Committee of Technical Experts may decide

av databasen, liksom de nödvändiga uppgifterna, när och hur uppgifterna ska ges in, vilka åtkomsträttigheter som ska finnas och andra administrativa och organisatoriska bestämmelser, inklusive vilken databasstruktur som ska användas. I samtliga fall generalsekreteraren utan dröjsmål underrättas om byte av innehavare, byte av ECM, tagande ur drift, offentliga stillestånd, upphävande och återkallelse av intyg, förklaringar och andra skriftliga intyg samt ändringar på fordon som avviker från den godkända konstruktionstypen.

§ 5 När denna artikel tillämpas ska tekniska expertutskottet beakta de register som uppförts av deltagande stater och regionala organisationer för att minska onödiga bördor på de inblandade parterna, såsom regionala organisationer, deltagande stater, behöriga myndigheter och industrin. För att också minnra kostnaderna för organisationen och uppnå ett sammanhängande registersystem ska alla inblandade parter koordinera sina planer och utvecklingen av sådana register som omfattas av dessa enhetliga rättsregler med organisationen.

§ 6 Uppgifterna som registrerats i databasen ska anses vara prima facie bevisning för ett tekniskt godkännande av ett järnvägsfordon.

§ 7 Tekniska expertutskottet får besluta att kostnaderna

les frais de création et de fonctionnement de la banque de données seront supportés en tout ou partie par les utilisateurs; la fourniture et la modification des données seront gratuites, leur consultation pouvant par contre faire l'objet d'une taxation.

that the costs of setting up and running the data bank shall be covered, in whole or in part, by the users; supplying and amending data shall be free of charge, whereas consulting data may be subject to a fee.

för att uppföra och hålla databasen ska täckas av användarna, helt eller delvis; lämnande av uppgifter och ändring av uppgifter ska vara gratis, medan att få ut uppgifter kan vara avgiftsbelagt.

Article 14
Inscriptions et signes

§ 1 Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter:

- c) un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et
- d) les autres inscriptions et signes prescrits dans les PTU, y compris un code d'identification unique (le numéro du véhicule).

L'autorité compétente octroyant l'admission à l'exploitation est tenue de s'assurer qu'un code d'identification alphanumérique a été assigné à chaque véhicule. Ce code, qui inclut le code du pays du premier Etat ayant admis le véhicule, doit être marqué sur chaque véhicule et être entré dans le Registre national des véhicules (NVR) de cet Etat, ainsi que l'exige l'article 13.

§ 2 La Commission d'experts techniques fixe le signe prévu au § 1, lettre a) ainsi que les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon le § 1.

Article 15
Maintenance

Article 14
Inscriptions and signs

§ 1 Railway vehicles admitted to operation must bear

- c) a sign, which establishes clearly that they have been admitted to operation in international traffic according to these Uniform Rules, and
- d) the other inscriptions and signs prescribed in the UTP, including a unique identification code (the vehicle number).

The competent authority which grants the admission to operation is responsible for ensuring that the alphanumeric identification code is assigned to each vehicle. This code, which shall include the country code of the (first) admitting State, must be marked on each vehicle and be entered in the National Vehicle Register (NVR) of that State as required according to Article 13.

§ 2 The Committee of Technical Experts shall lay down the sign provided for in § 1 a) and the transitional periods during which the railway vehicles admitted to circulation in international traffic may bear inscriptions and signs derogating from those prescribed in § 1.

Article 15
Maintenance

Artikel 14
Texter och tecken

§ 1 Järnvägsfordon som har godkänts för drift ska vara försedda med

- c) ett tecken som tydligt anger att de har godkänts för nyttjande i internationell trafik i enlighet med dessa enhetliga rättsregler och
- d) övriga texter och tecken som föreskrivs i UTP:erna, inklusive en unik identifikationskod (fordonsnumret).

Den behöriga myndigheten som beviljar driftsgodkännandet är ansvarig för att den alfanumeriska identifikationskoden anbringas på varje fordon. Denna kod, som ska innehålla landskoden för den (första) godkännande staten, måste märkas på varje fordon och föras in i statens nationella fordonsregister (NVR) i enlighet med artikel 13.

§ 2 Tekniska expertutskottet ska fastställa det tecken som avses i § 1 a) och de övergångsperioder under vilka järnvägsfordon som har godkänts för nyttjande i internationell trafik får vara försedda med texter och tecken som avviker från dem som är föreskrivna enligt § 1.

Artikel 15
Underhåll

§ 1 Les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à se conformer aux dispositions spécifiées dans les PTU et à y satisfaire en permanence, et de façon à ce que leur état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'infrastructure, à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. A cet effet, les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être disponibles pour l'entretien, les inspections et la maintenance et être soumis à l'entretien, aux inspections et à la maintenance tels que prescrits dans le fichier de maintenance joint au certificat d'exploitation, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission conformément à l'article 7a et dans les dispositions contenues dans le RID.

§ 2 Une entité chargée de la maintenance (ECM) est assignée à chaque véhicule avant son admission à l'exploitation ou son utilisation sur le réseau, et enregistrée dans la banque de données prévue à l'article 13. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être une ECM. L'ECM garantit, au moyen d'un système de maintenance, que les véhicules dont la maintenance lui a été confiée sont aptes à circuler en toute sécurité. L'ECM effectue elle-même la maintenance ou la sous-traite à des ateliers de maintenance.

§ 1 Railway vehicles and other railway material must be in a good state of maintenance in such a way that they comply with the provisions specified in the UTP and satisfy them permanently and that their condition would not in any way compromise operational safety and would not harm the infrastructure, environment and public health by their circulation or their use in international traffic. To that end, railway vehicles and other railway material must be made available for and undergo the service, inspections and maintenance as prescribed in the Maintenance File attached to the Certificate of Operation, the UTP, the special conditions of an admission pursuant to Article 7a and in the provisions contained in RID.

§ 2 Each railway vehicle, before it is admitted to operation or used on the network, shall have an entity in charge of maintenance (ECM) assigned to it and this entity shall be registered in the data bank referred to in Article 13. A railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper may be an ECM. The ECM shall ensure that the vehicles for which it is in charge of maintenance are in a safe state of running by means of a system of maintenance. The ECM shall carry out the maintenance itself or make use of contracted maintenance workshops.

§ 1 Järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel ska vara väl underhållna så att de följer bestämmelserna i UTP:n och permanent uppfyller dem och att deras skick inte på något sätt äventyrar driftsäkerheten eller skadar infrastrukturen, miljön och folkhälsan när de används i internationell trafik. Järnvägsfordonen ska för detta ändamål underkastas den översyn, de inspektioner och det underhåll som föreskrivs i i underhållsjournalen som bifogats driftsintyget, UTP:n, i de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7a eller i föreskrifter som ingår i RID.

§ 2 Innan ett fordon godkänns för drift eller nyttjande i järnvägsnätet, ska det tilldelas en underhållsansvarig enhet (ECM) och denna enhet ska vara registrerad i databasen enligt artikel 13. Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare kan vara en ECM. ECM ska se till att fordonen, för vars underhåll den ansvarar, är i säkert skick genom ett system för underhåll. ECM ska utföra underhållet själv eller anlita kontrakterade underhållsverkstäder.

L'ECM pour un wagon de marchandises doit détenir un certificat valide délivré par un contrôleur externe accrédité/reconnu dans l'un des Etats parties.

La Commission d'experts techniques adopte des règles détaillées complémentaires concernant la certification et le contrôle des ECM, les contrôleurs accrédités/reconnus, leur accréditation/reconnaissance ainsi que les contrôles et certificats de contrôle. Lesdites règles précisent si elles sont équivalentes aux critères applicables au système de certification des ECM adoptés au sein de la Communauté européenne ou dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

Lesdites règles, qui englobent également des règles relatives au retrait et à la suspension des certificats et accréditations, sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles forment partie intégrante.

§ 3 Un exploitant ferroviaire est responsable de la circulation, en toute sécurité, de ses trains, et doit veiller à ce que les véhicules en circulation soient convenablement entretenus. L'ECM doit par conséquent garantir que des informations fiables concernant les données et processus de maintenance soient mises à la disposition de l'exploitant ferroviaire, et l'exploitant ferroviaire doit fournir à l'ECM, en temps utile, les données et informations concernant l'exploitation de ses véhicules et des autres matériels ferroviaires dont l'ECM est chargée. Dans les deux cas, les données et

The ECM for a freight wagon must hold a valid certificate issued by an external auditor accredited/recognised in one of the Contracting States.

The Committee of Technical Experts shall adopt further detailed rules for certification and auditing of ECM, for accredited/recognised auditors, their accreditation/recognition, the audits and audit certificates. The rules shall indicate whether they are equivalent to the criteria related to the ECM certification system adopted in the European Community or in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

These rules, which shall also include rules for the withdrawal and suspension of certificates and accreditations, shall be defined in an Annex to these Uniform Rules and shall form an integral part thereof.

§ 3 An operating railway undertaking is responsible for the safe operation of its trains and shall ensure that vehicles carried are properly maintained. Therefore, the ECM must ensure that reliable information about maintenance processes and data are available for the operating railway undertaking, and the operating railway undertaking must in due time provide the ECM with information and data concerning its operation of the vehicles and other railway material for which the ECM is in charge. In both cases the information and data in question shall be

ECM för en godsvagn måste vara certifierad av en extern revisor ackrediterad eller erkänd i någon deltagande stat.

Tekniska expertutskottet ska anta ytterligare detaljerade regler avseende certifiering och revision av ECM, avseende ackrediterade/erkända revisorer, deras ackreditering/erkännande, revisionsrapporterna och revisionsintygen. Dessa regler ska ange huruvida de motsvarar de krav på ECM som antagits i Europeiska gemenskapen eller i stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med gemenskapen.

Dessa regler, som också ska innehålla regler för återkallelse och upphävande av certifiering och ackreditering, ska definieras i en bilaga till dessa enhetliga rättsregler och ska utgöra en del av dem.

§ 3 Ett järnvägsföretag är ansvarigt för den säkra driften av sina tåg och ska se till att de fordon som används är tillräckligt underhållna. ECM måste därför se till att tillförlitlig information om underhållsprocesser och underhållsdata finns tillgänglig för järnvägsföretaget och detta järnvägsföretag måste i tid förse ECM med information och uppgifter rörande driften av fordonen och annan järnvägsmateriel som ECM är ansvarig för. I båda fallen ska informationen och uppgifterna i fråga anges i bilagan enligt § 2.

informations en question sont spécifiées dans l'Annexe mentionnée au § 2.

specified in the Annex indicated in § 2.

§ 4 L'ECM d'un véhicule admis établit et tient à jour un fichier de relevé de maintenance relatif au dit véhicule. Le relevé est tenu à la disposition de l'autorité nationale compétente qui peut le contrôler.

§ 4 The ECM of an admitted vehicle shall keep and update a Maintenance Record File for that vehicle. The file shall be available for inspection by the competent national authority.

§ 4 Ett godkänt fordons ECM ska hålla och uppdatera en journal för underhållshistorik för det fordonet. Förteckningen ska vara tillgänglig för inspektion av den behöriga nationella myndigheten.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut adopter des directives ou réglementations sur la certification et le contrôle des ateliers de maintenance et la reconnaissance mutuelle des certificats et contrôles. Les réglementations prévues au présent paragraphe sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles font partie intégrante, et sont publiées sur le site Web de l'Organisation.

§ 5 The Committee of Technical Experts may adopt guidelines or regulations on the certification and auditing of maintenance workshops and the mutual recognition of the certificates and audits. Regulations according to this paragraph shall be defined in an Annex to these Uniform Rules and shall form an integral part thereof and be published on the website of the Organisation.

§ 5 Tekniska expertutskottet får anta riktlinjer eller bestämmelser om certifieringen och revisionen av underhållsverkstäder och det ömsesidiga erkännandet av intyg och revisionsrapporter. Bestämmelser enligt denna paragraf ska definieras i en bilaga till dessa enhetliga rättsregler och ska utgöra en del av dem och publiceras på organisationens hemsida.

*Article 16
Incidents, accidents et
avaries graves*

*Article 16
Accidents, incidents and
severe damage*

*Artikel 16
Tillbud, olyckor och
allvarliga skador*

§ 1 En cas d'accident, d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, l'ensemble des parties impliquées (les gestionnaires de l'infrastructure, les détenteurs, l'ECM, les entreprises ferroviaires concernées et, le cas échéant, d'autres acteurs) sont tenus:

§ 1 In case of accident, incident or severe damage to railway vehicles, all parties involved (the infrastructure managers, the keepers, the ECM, the railway undertakings concerned and possible others), shall be required

§ 1 Vid tillbud, olycka eller allvarlig skada på järnvägsfordon ska alla inblandade parter (infrastrukturförvaltarna, innehavarna, ECM, aktuella järnvägsföretag och, i förekommande fall, andra aktörer) vara skyldiga att

- c) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et
- d) d'établir les causes de l'incident, de l'accident ou de l'avarie grave.

- b) to take, without delay, all necessary measures to ensure the safety of railway traffic, respect for the environment and public health and
- d) to establish the causes of the accident, the incident or the severe damage.

- c) utan dröjsmål vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa järnvägstrafikens säkerhet, hänsyn till miljön och folkhälsan, och
- c) fastställa orsakerna till tillbudet, olyckan eller den allvarliga skadan.

§ 1a Les mesures prévues au § 1 doivent être coordonnées. Une telle coordi-

§ 1a The measures according to § 1 must be coordinated. Such coordination is the

§ 1a Åtgärderna enligt § 1 måste samordnas. Det är infrastrukturförvaltarens skyl-

nation est du ressort du gestionnaire d'infrastructure, sauf stipulation contraire des dispositions en vigueur dans l'Etat en question. Outre le devoir d'enquête imposé aux parties impliquées, l'Etat partie peut exiger qu'une enquête indépendante soit menée.

§ 2 Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation. Si la réparation peut être effectuée en moins de soixante-douze heures ou si les coûts sont inférieurs à 0,18 million de DTS au total, l'avarie n'est pas réputée grave.

§ 3 Les incidents, accidents et avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité ou à l'organisme qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité ou cet organisme peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour examen de la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure concernant l'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

§ 4 Les Etats parties tiennent des registres, publient des rapports d'enquête englobant leurs conclusions et recommandations, informent l'autorité chargée de la délivrance des certificats d'homologation et l'Organisation des causes des incidents, accidents et avaries graves en trafic international, qui sont survenus sur leur territoire. La Commission d'experts

obligation of the infrastructure manager unless otherwise prescribed by provisions in force in the State in question. In addition to the duty of investigation placed upon the parties involved, the Contracting State may require an independent investigation to be carried out.

§ 2 A vehicle shall be considered severely damaged when it cannot be repaired by a simple operation which would allow it to be joined in a train and to circulate on its own wheels without danger for the operations. If the repair can be carried out in less than 72 hours or the cost is less than 0.18 million SDR in total, the damage shall not be considered as severe.

§ 3 The accidents, incidents and severe damage shall be notified, without delay, to the authority or body which admitted the vehicle to circulation. That authority or body may require the damaged vehicle to be presented, possibly already repaired, for examination of the validity of the admission to operation which has been granted. If appropriate, the procedure concerning the grant of admission to operation must be repeated.

§ 4 The Contracting States shall keep records, publish investigation reports including their findings and recommendations, inform the approval certificate issuing authority and the Organisation of the causes of accidents, incidents and severe damage in international traffic that occurred on their territory. The Committee of Technical Experts may examine the

dighet att samordna, om inte annat förordnats i gällande föreskrifter i den aktuella staten. Utöver skyldigheten att utreda som parterna har, får den deltagande staten kräva att en oberoende utredning ska äga rum.

§ 2 Ett fordon ska anses vara allvarligt skadat när det inte längre kan åtgärdas genom en mindre reparation som gör att det kan ingå i ett tåg och rulla på egna hjul utan fara för driften. Om reparationen kan utföras på mindre än 72 timmar eller om kostnaden är lägre än 0,18 miljoner SDR ska inte skadan anses som allvarlig.

§ 3 Tillbud, olyckor och allvarliga skador ska utan dröjsmål meddelas den myndighet eller organ som har godkänt fordonet för trafik. Denna myndighet eller detta organ kan begära att det skadade fordonet, eventuellt redan reparerat, ska visas upp för prövning av giltigheten av det beviljade godkännandet för drift. Vid behov ska förfarandet för beviljande av godkännande för drift upprepas.

§ 4 De deltagande staterna ska föra en förteckning, publicera utredningsrapporter, inklusive vad de funnit och rekommenderat, informera den utfärdande godkännandemyndigheten och organisationen om orsakerna till tillbud, olyckor och allvarlig skada i internationell trafik som inträffat på deras territorium. Tekniska expertutskottet får under-

techniques peut examiner les causes d'incidents, d'accidents et d'avaries graves en trafic international dans le but de faire évoluer, si possible, les prescriptions de construction et d'exploitation des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires contenues dans les PTU, et peut, si nécessaire, dans un délai très court, décider d'ordonner aux Etats parties de suspendre les certificats d'exploitation, les certificats de type de conception ou les déclarations délivrées concernées.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut élaborer et adopter des règles contraignantes complémentaires concernant l'enquête d'incidents, d'accidents et d'avaries graves et des spécifications concernant les organismes d'enquête indépendants d'un Etat ainsi que la forme et le fond des rapports. Elle peut aussi modifier les valeurs/nombres prévus au § 2 et à l'article 2, lettre ff).

Article 17
Immobilisation et refus des véhicules

§ 1 Une autorité compétente, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peut pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires en vue d'empêcher leur circulation sur des infrastructures ferroviaires compatibles si les présentes Règles uniformes, les prescriptions contenues dans les PTU, les éventuelles conditions particulières d'admission définies par l'autorité d'admission ainsi que les prescriptions de construction et d'exploitation contenues dans le RID, sont respectées.

causes of serious accidents and incidents or severe damage in international traffic with a view possibly to developing the construction and operation prescriptions for railway vehicles and other railway material contained in the UTP and may if appropriate decide to instruct the Contracting States within a short time limit to suspend relevant Certificates to Operation, Design Type Certificates or declarations issued.

§ 5 The Committee of Technical Experts may prepare and adopt further mandatory rules concerning the investigation of serious accidents, incidents and severe damage, requirements concerning independent State investigation bodies and the form and content of reports. It may also change the values/numbers in § 2 and in Article 2 ff).

Article 17
Immobilisation and rejection of vehicles

§ 1 A competent authority, another rail transport undertaking or an infrastructure manager may not reject or immobilise railway vehicles to prevent them from running on compatible railway infrastructures if these Uniform Rules, the prescriptions contained in the UTP, the special conditions, if any, for the admission set out by the admitting authority as well as the construction and operation prescriptions contained in RID, are complied with.

söka orsakerna till allvarliga olyckor och tillbud eller allvarlig skada i internationell trafik, för att på så sätt utveckla föreskrifter för konstruktion och drift av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel i UTP:erna och får, om det befins lämpligt, besluta att beordra den deltagande staten att inom en kort tid upphäva relevanta driftsintyg, konstruktionstypsintyg eller förklaringar som utfärdats.

§ 5 Tekniska expertutskottet får utarbeta och anta ytterligare tvingande regler om utredning av tillbud, olyckor, allvarlig skada, krav rörande oberoende statliga utredningsorgan och utformningen av och innehållet i rapporter. Det kan också ändra värdet/siffrorna i § 2 och artikel 2 ff).

Artikel 17
Rätt att stoppa och avvisa fordon

§ 1 En behörig myndighet, ett annat järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare får inte avvisa eller stoppa järnvägsfordon för att hindra deras drift på kompatibel järnvägsinfrastruktur när dessa enhetliga rättsregler, föreskrifterna i UTP:erna, de eventuella särskilda villkoren för godkännande som satts upp av den godkännande myndigheten och konstruktions- och driftsföreskrifterna i RID har iakttagits.

§ 2 Le droit d'une autorité compétente d'inspecter et d'immobiliser un véhicule n'est pas affecté en cas de présomption de non-respect du § 1 ; toutefois, l'examen visant à obtenir la certitude devra être effectué aussi rapidement que possible, et en tous cas, dans un délai de vingt-quatre heures.

§ 2 The right of a competent authority to inspect and immobilise a vehicle is not affected if non-compliance with § 1 is suspected, but the examination to establish certainty should be carried out as quickly as possible and in any case within 24 hours.

§ 2 Den rätt en behörig myndighet har att inspektera och stoppa ett fordon påverkas inte av om det misstänks att § 1 inte efterlevs, men en undersökning för att säkerställa läget bör utföras så snart som möjligt och allra senast inom 24 timmar.

§ 3 Néanmoins, si un Etat partie ne suspend, ni ne retire un certificat dans le délai imparti conformément à l'article 5, § 7 ou à l'article 16, § 4, d'autres Etats parties sont habilités à refuser ou à immobiliser le/les véhicule(s) en question.

§ 3 However, if a Contracting State does not suspend or withdraw a certificate within the limit indicated according to Article 5 § 7 or Article 16 § 4, other Contracting States are entitled to reject or immobilise the vehicle(s) in question.

§ 3 Om en deltagande stat inte upphäver eller återkallar ett intyg inom den tid som anges i artikel 5 § 7 eller artikel 16 § 4, har andra deltagande stater rätt att avvisa eller stoppa fordonet/-n i fråga.

*Article 18
Non-respect des
prescriptions*

*Article 18
Non-compliance with the
prescriptions*

*Artikel 18
Åsidosättande av
föreskrifter*

§ 1 Sous réserve du § 2 et de l'article 10a, § 4, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

§ 1 Subject to § 2 and Article 10 a § 4 c), the legal consequences resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the UTP, shall be regulated by the provisions in force in the Contracting State of which the competent authority has granted the first admission to operation, including the rules relating to conflict of laws.

§ 1 Om inte annat följer av § 2 och av artikel 10a § 4 c ska de rättsliga påföljderna vid åsidosättande av dessa enhetliga rättsregler och av UTP:erna regleras enligt nationell rätt i den deltagande stat vars behöriga myndighet har beviljat det första godkännandet för drift, inbegripet dess lagvalsregler.

§ 2 Les conséquences en droit civil et pénal résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure à son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

§ 2 The consequences in civil and penal law resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the UTP, shall be regulated, so far as concerns the infrastructure, by the provisions in force in the Contracting State in which the infrastructure manager has his place of business, including the rules relating to conflict of laws.

§ 2 De civil- och straffrättsliga påföljderna vid åsidosättande av dessa enhetliga rättsregler och UTP:erna ska i fråga om infrastruktur regleras enligt gällande bestämmelser i den deltagande stat där infrastrukturförvaltaren har säte, inbegripet dess lagvalsregler.

*Article 19
Dispositions transitaires*

*Article 19
Transitional provisions*

*Artikel 19
Övergångsbestämmelser*

§ 1 L'article 3, § 1 s'applique aux véhicules existants, renouvelés et réaménagés. Des dispositions transitoires sont prescrites dans le présent article pour les véhicules qui ont été homologués pour le trafic international en vertu des RIV, RIC ou autres accords internationaux pertinents, et qui font l'objet d'un marquage correspondant.

§ 2 A la date d'entrée en vigueur des présentes Règles uniformes, les véhicules existants portant le marquage RIV ou RIC comme preuve de leur conformité actuelle aux dispositions techniques de l'accord RIV 2000 (édition révisée du 1er janvier 2004) ou de l'accord RIC respectivement, sont réputés admis à circuler sur les réseaux des Etats parties en fonction de leur compatibilité avec les infrastructures ferroviaires (définie par les marquages sur le wagon) pour lesquelles ils ont été admis par l'un des Etats parties.

§ 2a Les véhicules existants ne portant pas le marquage RIV ou RIC, mais qui ont été admis et dotés d'un marquage conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux entre Etats parties notifiés à l'Organisation sont également réputés admis à circuler sur les réseaux couverts par l'accord concerné.

§ 3 L'admission transitoire conformément aux §§ 2 et 2a est valide jusqu'à ce que le véhicule nécessite une nouvelle admission conformément à l'article 10, § 11.

§ 4 L'inscription RIV, RIC ou autre marquage sur le véhicule accepté par la

§ 1 Article 3 § 1 applies to upgraded, renewed and existing vehicles. For vehicles which have been approved for international traffic under RIV, RIC or other pertinent international agreements and which are marked accordingly, transitional provisions are prescribed in this Article.

§ 2 At the time of entry into force of these Uniform Rules, existing vehicles marked with RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, shall be deemed to be admitted to operation on the networks of the Contracting States in accordance with their compatibility with the railway infrastructures (in respect of the markings on the wagon) for which it is admitted by one of the Contracting States.

§ 2a Existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation shall also be deemed to be admitted to operation on the networks covered by the agreement.

§ 3 The transitional admission according to §§ 2 and 2a is valid until the vehicle requires a new admission according to Article 10 § 11.

§ 4 The inscription RIV, RIC, or another marking on the vehicle accepted by the

§ 1 Artikel 3 § 1 tillämpas på uppgraderade, förnyade och befintliga fordon. För fordon som har godkänts för internationell trafik enligt RIV, RIC eller andra relevanta internationella avtal och som är märkta i enlighet härmed, finns övergångsbestämmelser i denna artikel.

§ 2 När dessa enhetliga rättsregler träder i kraft ska befintliga fordon som är RIV eller RIC-märkta som ett bevis för efterlevnanden av bestämmelserna i RIV 2000-avtalet (den omarbetade versionen av den 1 januari 2004) eller RIC-avtalet, anses som godkända för drift på de deltagande staternas nätverk i enlighet med deras kompatibilitet med den järnvägsinfrastruktur (såsom märkningen på vagnen visar) som den godkänts för av en av de deltagande staterna.

§ 2a Befintliga fordon som inte är RIV- eller RIC-märkta utan godkända och märkta i enlighet med bil- eller multilaterala avtal mellan deltagande stater som organisationen under rättats om, ska också anses som godkända för drift på de nätverk som omfattas av avtalet.

§ 3 Godkännandet för en övergångsperiod enligt 2–2a §§ är giltigt till dess fordonet behöver ett nytt godkännande enligt artikel 10 § 11.

§ 4 Texterna RIV, RIC eller annan märkning som godkänts av tekniska expert-

Commission d'experts techniques, ainsi que les données stockées dans la base de données prévue à l'article 13, sont considérés comme preuves suffisantes de l'homologation. Toute modification non autorisée de ce marquage est considérée comme une fraude et sera réprimée en vertu de la législation nationale.

Committee of Technical Experts, together with the data stored in the database indicated in Article 13, shall be considered as sufficient proof of the approval. Unauthorised changing of this marking shall be considered as fraud and prosecuted according to national law.

utskottet ska, tillsammans med de uppgifter som finns i databasen enligt artikel 13, anses utgöra tillräckligt bevis om godkännandet. Icke auktoriserade ändringar av denna märkning ska anses utgöra bedrägeri och bestraffas i enlighet med nationell rätt.

§ 5 Indépendamment de cette disposition transitoire, le véhicule et sa documentation doivent être conformes aux dispositions des PTU en vigueur concernant le marquage et la maintenance; la conformité aux dispositions du RID en vigueur, si elles sont applicables, doit être également garantie. La Commission d'experts techniques peut également décider que des dispositions relatives à la sécurité, introduites dans les PTU, doivent être respectées dans un certain délai, indépendamment de toute disposition transitoire.

§ 5 Regardless of this transitional provision, the vehicle and its documentation shall comply with the provisions in force of the UTP concerning marking and maintenance; compliance with the provisions of RID in force shall also be ensured, where applicable. The Committee of Technical Experts may also decide that safety-based provisions introduced in the UTP shall be complied with within a certain deadline regardless of any transitional provisions.

§ 5 Oberoende av denna övergångsbestämmelse, ska fordonet och dess dokument efterkomma gällande bestämmelser om märkning och underhåll i UTP:erna; i förekommande fall ska efterlevnad av bestämmelserna i RID också garanteras. Tekniska expertutskottet får också besluta att UTP:ernas säkerhetsbestämmelser måste uppfyllas inom en särskild tid, oberoende av alla övergångsbestämmelser.

§ 6 Les véhicules existants ne rentrant pas dans le champ d'application des §§ 2 et 2a peuvent être admis à l'exploitation sur requête d'un demandeur à l'autorité compétente. Cette dernière peut exiger du demandeur des informations techniques complémentaires, c'est-à-dire une analyse de risque et/ou des tests du véhicule, avant d'octroyer une admission d'exploitation complémentaire. Néanmoins, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.

§ 6 Existing vehicles which are not covered by the scope of §§ 2 and 2a can be admitted to operation upon the request of an applicant to a competent authority. The latter may request additional technical information from the applicant, risk analysis and/or vehicle tests before granting a complementary admission to operation. However the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules.

§ 6 Befintliga fordon som inte omfattas av 2–2a §§ kan godkännas för drift på ansökan till en behörig myndighet. Den senare får begära ytterligare teknisk information från sökande, riskanalys och/eller fordonstest innan ett kompletterande driftsgodkännande beviljas. Den behöriga myndigheten måste dock ta full hänsyn till jämförelsetabellen som anges i artikel 13 i de enhetliga rättsreglerna APTU.

§ 7 La Commission d'experts techniques peut adopter d'autres dispositions transitoires.

§ 7 The Committee of Technical Experts may adopt other transitional provisions.

§ 7 Tekniska expertutskottet får anta andra övergångsbestämmelser.

Article 20
Différends

Les différends relatifs à l'admission technique de véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, peuvent être portés devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas été réglés par voie de négociation directe entre les parties impliquées. De tels différends peuvent également être soumis au tribunal arbitral, conformément à la procédure prévue au Titre V de la Convention.

Article 20
Disputes

Disputes relating to the technical admission of railway vehicles and other railway material intended to be used in international traffic, may be dealt with by the Committee of Technical Experts if there is no resolution by direct negotiation between the parties involved. Such disputes may also be submitted, in accordance with the procedure specified in Title V of the Convention, to the Arbitration Tribunal.

Artikel 20
Tvister

Tvister om det tekniska godkännandet av fordon och annan järnvägsmateriel avsedda att nyttjas i internationell trafik kan hänskjutas till tekniska expertutskottet, om inte parterna har lyckats lösa den genom direkt uppgörelse. Sådana tvister kan även underställas en skiljenämnd enligt det förfarande som anges i avdelning V i fördraget.

Förslag till järnvägssäkerhetslag

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om järnvägssäkerhet. Syftet med lagen är att upprätthålla och utveckla järnvägssäkerheten.

Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- säkerhetsansvar och säkerhetskrav (2 kap.),
- tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (3 kap.),
- tillsyn (4 kap.),
- ordning (5 kap.),
- sanktionsavgift (6 kap.),
- straff (7 kap.),
- omprövning och överklagande (8 kap.).

Lagens tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

4 § Denna lag ska inte tillämpas på

1. tunnelbana och spårväg,
2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät,
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät, eller
4. järnvägsnät som är avsedda att enbart användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål och fordon som används på sådana nät.

5 § I lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg finns bestämmelser om tunnelbana och spårväg.

I lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem finns bestämmelser om järnvägssystem som inte omfattas av denna lag.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

Tillsynsmyndighet

6 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn, pröva ansökningar om tillstånd och utföra andra uppgifter enligt vad som framgår av denna lag.

Tillsynsmyndigheten är nationell säkerhetsmyndighet enligt artikel 16 i direktiv (EU) 2016/798. Tillsynsmyndigheten fullgör därmed de uppgifter som den nationella säkerhetsmyndigheten ges i direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Ord och uttryck i lagen

7 § I lagen avses med

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordon: ett järnvägsfordon som är utformat för trafikering av järnvägsnät,

infrastrukturförvaltare: den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen,

järnvägsföretag: den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

järnvägsinfrastruktur: spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande,

TSD: en teknisk specifikation för driftskompatibilitet som antagits i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 eller tidigare direktiv som ersatts av detta, och

underhållsansvarig enhet: den enhet som har ansvaret för underhållet av ett fordon enligt det register som avses i 5 kap. 11 § järnvägstekniklagen (2022:000).

Bemyndiganden

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

2 kap. Säkerhetsansvar och säkerhetskrav

Säkerhetsansvar

1 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för en säker drift i järnvägssystemet.

Säkerhetsstyrningssystem

2 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha ett säkerhetsstyrningssystem. Ett sådant system utgörs av den organisation som införts och de åtgärder och förfaranden som fastställts för att säkerställa en säker drift. Säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras.

3 § Ett säkerhetsstyrningssystem ska utformas så att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan hantera de risker som deras verksamhet kan ge upphov till. I säkerhetsstyrningssystemet ska också de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra beaktas.

Riskkontroll

4 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra riskkontroll. Om en risk avser flera infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag, ska de genomföra riskkontroll i samarbete med varandra.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska, om det är lämpligt, ställa krav på att de som anlitas genomför riskkontroll och att de som anlitas ställer motsvarande krav på någon som de anlitar i sin tur. Om det är lämpligt, ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ställa krav på att de som anlitas samarbetar med varandra.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska även säkerställa att den riskkontroll som avses i andra stycket genomförs.

5 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som upptäcker eller informeras om en säkerhetsrisk ska, inom sina respektive ansvarsområden, vidta de åtgärder som krävs för att hantera säkerhetsrisken och rapportera till dem som berörs.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska, om det är lämpligt, även säkerställa att de som ska genomföra riskkontroll enligt 4 § andra stycket inom sina respektive ansvarsområden vidtar de åtgärder som krävs för att hantera en säkerhetsrisk som de upptäcker eller informeras om och rapporterar till dem som berörs.

6 § Om ett järnvägsföretag använder någon annans fordon, ska järnvägsföretaget och den som tillhandahållit fordonet utbyta alla relevanta uppgifter för en säker drift.

Krav på anställda och andra som anlitas i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet

7 § Anställda i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter.

Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt är lämplig.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ställa krav på att de som anlitas, i andra fall än som avses i första stycket, uppfyller kraven enligt första och andra styckena. Den som anlitas ska ställa motsvarande krav på någon som denne anlitar i sin tur.

8 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått en läkarundersökning som visar att hälsoskäl inte utgör hinder mot att utföra arbetsuppgifterna.

Den som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska regelbundet och i övrigt vid behov genomgå läkarundersökning.

Den som inte följer skyldigheten att genomgå läkarundersökning får av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag fråntas säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

Underhållsansvarig enhet för fordon

9 § För att ett fordon ska få användas i järnvägstrafik ska det ha tilldelats en underhållsansvarig enhet. Den som använder fordonet ska, innan det används i trafik, säkerställa att den underhållsansvariga enheten har ett underhållscertifikat.

10 § En underhållsansvarig enhet ska med hjälp av ett underhållssystem säkerställa att de fordon vars underhåll enheten ansvarar för är i säkert skick.

11 § En underhållsansvarig enhet ska vara certifierad och ha tilldelats ett underhållscertifikat av ett certifieringsorgan.

Ett certifikat som har beviljats av en behörig myndighet eller ett ackrediterat organ i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige.

Rapportering av olyckor

12 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska rapportera till tillsynsmyndigheten om det vid användningen av ett fordon inträffar en olycka som medför att minst en person avlider eller att minst fem personer blir allvarligt skadade. Detsamma gäller om fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska även rapportera till tillsynsmyndigheten om det uppkommit allvarlig fara för en olycka enligt första stycket. Detsamma gäller när något annat har hänt som kan bero på ett väsentligt fel hos ett fordon eller infrastrukturen eller på någon annan väsentlig brist i säkerhetshänsende.

Årlig säkerhetsrapport

13 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska årligen till tillsynsmyndigheten ge in en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret.

Personalens rätt till kopia av handlingar

14 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag ska, om någon som är eller har varit sysselsatt i deras verksamhet begär det, till denne överlämna en kopia av handlingar som styrker utbildning, yrkeskvalifikationer och erfarenhet.

Bemyndiganden

15 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. säkerhetsstyrningssystem,
2. lämplighetskrav i fråga om kunskap, hälsa och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter,
3. underhållssystem enligt 10 § och om undantag från kravet på certifiering enligt 11 §, och
4. att händelser som är av betydelse för järnvägssäkerheten ska rapporteras i andra fall än de som anges i 12 §.

3 kap. Tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare

Gemensamt säkerhetsintyg för järnvägsföretag

Krav på gemensamt säkerhetsintyg

1 § Ett järnvägsföretag ska ha

1. ett gemensamt säkerhetsintyg, och
2. en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

För järnvägsföretag som har licens enligt 2 kap. 2 § järnvägsmarknadslagen (2022:000) tillämpas inte första stycket 2.

Ansökan om och utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg

2 § Ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska ges in till Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Om järnvägsföretaget enbart ska bedriva verksamhet i Sverige, utfärdas ett säkerhetsintyg av antingen tillsynsmyndigheten eller Europeiska unionens järnvägsbyrå. Sökanden väljer i ett sådant fall vilken av instanserna som ska pröva ansökan. I andra fall utfärdas säkerhetsintyget av Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Krav för utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg

3 § Ett gemensamt säkerhetsintyg ska beviljas ett järnvägsföretag som

1. har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med 2 kap. 2 och 3 §§,
2. uppfyller kraven i TSD,
3. uppfyller kraven i gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv, och
4. uppfyller kraven i sådana nationella regler som har anmälts till Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Giltighetstid och förnyelse

4 § Ett gemensamt säkerhetsintyg är giltigt i fem år och får förnyas efter ansökan.

Uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg

5 § Uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg krävs

1. om verksamhetens art eller omfattning förändras väsentligt, eller
2. om tillståndshavaren utvidgar sitt verksamhetsområde inom Sverige eller till en annan medlemsstat.

Tillsynsmyndigheten får kräva att ett gemensamt säkerhetsintyg uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare

Krav på säkerhetstillstånd

- 6 §** En infrastrukturförvaltare ska ha ett säkerhetstillstånd.
Ett säkerhetstillstånd utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Krav för utfärdande av ett säkerhetstillstånd

- 7 §** Ett säkerhetstillstånd ska beviljas en infrastrukturförvaltare som
1. har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med 2 kap. 2 och 3 §§,
 2. uppfyller kraven i TSD,
 3. uppfyller kraven i gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv,
 4. uppfyller kraven i sådana nationella regler som har anmälts till Europeiska unionens järnvägsbyrå, och
 5. har tillräckliga ekonomiska förutsättningar för sin verksamhet.

Villkor

- 8 §** Ett säkerhetstillstånd får förenas med de villkor som behövs.
Ett sådant villkor får meddelas även under tillståndets giltighetstid.

Giltighetstid och förnyelse

- 9 §** Ett säkerhetstillstånd är giltigt i fem år och får förnyas efter ansökan.

Uppdatering av ett säkerhetstillstånd

- 10 §** Uppdatering av ett säkerhetstillstånd krävs
1. om det sker en väsentlig förändring i något eller några av de delsystem som järnvägsinfrastrukturen består av, eller
 2. om principerna för drift eller underhåll av dessa delsystem förändras på ett väsentligt sätt.
- Tillsynsmyndigheten får kräva att ett säkerhetstillstånd uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Anmälningsskyldighet

- 11 §** Infrastrukturförvaltare är skyldiga att till tillsynsmyndigheten anmäla förändringar som kan föranleda en uppdatering enligt 10 § första stycket 1 eller 2.

Begränsning eller återkallelse av ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd

Prop. 2021/22:83
Bilaga 11

12 § Tillsynsmyndigheten får besluta att begränsa eller återkalla ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd som myndigheten har meddelat enligt detta kapitel, om

1. förutsättningarna för intyget eller tillståndet inte längre uppfylls,
2. infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag, föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen, nationella regler som avses i 3 § 4 eller 7 § 4 eller direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Bemyndiganden

13 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. försäkring eller motsvarande enligt 1 § 2, och
2. vad som avses med tillräckliga ekonomiska förutsättningar enligt 7 § 5.

4 kap. Tillsyn

Allmänna bestämmelser om tillsyn

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag följer denna lag och de föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen. Tillsynen ska även säkerställa efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

2 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag på begäran få

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, och
2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsköningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet, avhysning eller avlägsnande.

Avtal om riskkontroll

3 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska på begäran av Europeiska unionens järnvägsbyrå redovisa avtal om riskkontroll som ingåtts med anledning av 2 kap. 4 §.

Förelägganden

4 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen ska följas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Bemyndiganden

5 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillsyn, och
2. uppgiftsskyldighet för järnvägsföretag.

5 kap. Ordning

Förbud mot att beträda ett spårområde

1 § Ingen får beträda ett spårområde utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd, utom på platser som det klart framgår att allmänheten har tillgång till.

Förbud mot intag av alkoholdrycker

2 § Alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat som avses i 1 kap. 5 och 10 a §§ alkohollagen (2010:1622) får inte intas på den del av Europeiska unionens järnvägssystem som omfattas av denna lag. Förbudet gäller inte intag av drycker eller preparat vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för ett särskilt fall har medgett intaget.

Hur ordning och säkerhet upprätthålls

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får från järnvägsinfrastrukturen eller ett fordon avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta en sådan person.

Vid ett omhändertagande ska Polismyndigheten omedelbart underrättas. En omhändertagen person får hållas kvar till dess att personen har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl för omhändertagandet, dock längst sex timmar.

En sådan befattningshavare som avses i första stycket får avlägsna den som överträder förbudet i 2 § från järnvägsinfrastrukturen.

4 § För att verkställa en åtgärd enligt 3 § får befattningshavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver.

Våld får användas i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt för att uppnå det avsedda resultatet. Våld får inte användas längre än vad som är absolut nödvändigt.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 11

6 kap. Sanktionsavgift

Beslut om sanktionsavgift

1 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag som

1. utan gemensamt säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd eller försäkring enligt 3 kap. 1 § bedriver tillståndspliktig verksamhet som kräver ett sådant intyg, tillstånd eller försäkring, eller

2. i verksamheten anställer eller på annat sätt anlitar någon som inte uppfyller kraven för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter enligt 2 kap. 7 § eller tilldelar någon sådana uppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning enligt 2 kap. 8 §, eller

3. försummar sin rapporteringsskyldighet enligt 2 kap. 12 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 15 § 4.

2 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift endast av den som inom fem år från det att överträdelsen skett har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut.

3 § En sanktionsavgift enligt 1 § får inte beslutas för en överträdelse

1. som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet,

2. för vilken straff eller en annan sanktion har beslutats enligt någon annan författning, eller

3. som omfattas av ett väckt åtal, utfärdat strafföreläggande eller beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Belopp

4 § En sanktionsavgift får tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Nedsättning av sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift, ska avgiftsskyldigheten helt eller delvis sättas ner.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om nedsättning av sanktionsavgift.

Betalning av sanktionsavgift

6 § En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten och tillfaller staten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet.

Tillsynsmyndighetens beslut om sanktionsavgift får verkställas enligt utsökningsbalken, om avgiften inte har betalats inom den tid som anges i första stycket.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften.

7 § Skyldigheten att betala en sanktionsavgift faller bort om verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

Bemyndigande

8 § Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

7 kap. Straff

Allmänt

1 § Åtal får inte väckas enligt denna lag för en gärning som omfattas av ett föreläggande om vite, om gärningen ligger till grund för en ansökan om utdömmande av vitet.

Ingen får heller dömas till ansvar enligt denna lag om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Förare av ett maskindrivet fordon på järnväg

2 § Den som för ett maskindrivet fordon på den del av Europeiska unionens järnvägssystem som omfattas av denna lag efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet fordon på järnväg efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller någon annan behörig receptutfärdares ordination.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet fordon på järnväg och då är så påverkad av alkohol att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

3 § Om ett brott som avses i 2 § är att anse som grovt, ska föraren dömas till fängelse i högst två år. När det bedöms om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 11

Andra som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter

4 § Den som utan att föra ett maskindrivet fordon på järnväg fullgör en tjänst där det ingår säkerhetskritiska arbetsuppgifter och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

Överträdelse av förbudet mot att beträda ett spårområde

5 § Den som bryter mot förbudet i 5 kap. 1 § döms till penningböter.

Beslag och förverkande

6 § I fråga om beslag och förverkande av alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) hos den som intar sådana drycker i strid med 5 kap. 2 § finns bestämmelser i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

8 kap. Omprövning och överklagande

Omprövning

1 § Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut att inte helt eller delvis bevilja ett gemensamt säkerhetsintyg, om den sökande begär det.

En begäran om omprövning ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

2 § Tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i ett omprövningsärende enligt 1 § senast två månader efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten.

3 § Bestämmelser om omprövning av beslut som har meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i Europaparlamentets och rådet förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004.

Överklagande

4 § Tillsynsmyndighetens beslut i ett enskilt fall enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen eller enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

5 § Beslut som ett ackrediterat certifieringsorgan fattar med stöd av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 av den 16 maj 2019 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 får överklagas till tillsynsmyndigheten.

6 § Ett beslut enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen eller direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om begränsning eller återkallelse enligt 3 kap. 12 § gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

Ett beslut om sanktionsavgift enligt 6 kap. 1 § gäller inte förrän det har fått laga kraft.

7 § Bestämmelser om överklagande av beslut som har meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2. Ett säkerhetsintyg som har meddelats med stöd av 3 kap. 3 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) ska fortsätta att gälla under intygets beslutade giltighetstid, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett gemensamt säkerhetsintyg som avses i 3 kap. krävs dock om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 3 kap. 5 §.

3. Ett säkerhetstillstånd som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) ska fortsätta att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt 3 kap. 9 § samma lag, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett säkerhetstillstånd som avses i 3 kap. krävs dock om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 3 kap. 10 §.

4. Ett tillstånd att vara ansvarig enhet för godsvagnar enligt 3 kap. 11 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) ska fortsätta att gälla under tillståndets beslutade giltighetstid utan att enheten under tillståndets giltighetstid behöver ett certifikat i fråga om godsvagnar enligt 2 kap. 11 §.

5. Bestämmelserna i 3 kap. 12 § ska tillämpas även i fråga om intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt punkt 2 eller 3.

6. Bestämmelserna i 4 kap. ska tillämpas även i fråga om sådana intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt punkt 2 och 3. Detsamma gäller i fråga om sådan verksamhet som omfattas av tillstånd enligt punkt 4 som utfärdats av tillsynsmyndigheten och som fortsätter att gälla.

7. En sanktionsavgift får endast tas ut för en överträdelse som har ägt rum efter ikraftträdandet.

8. Äldre föreskrifter gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet, om inte något annat framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Förslag till lag om nationella järnvägssystem

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om järnvägssäkerhet och tekniska krav i fråga om nationella järnvägssystem. Syftet med lagen är att upprätthålla och utveckla järnvägssäkerheten.

2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- säkerhetsansvar och säkerhetskrav (2 kap.),
- godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon (3 kap.),
- tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (4 kap.),
- tillsyn (5 kap.),
- ordning (6 kap.),
- sanktionsavgift (7 kap.),
- straff (8 kap.), och
- överklagande (9 kap.).

Lagens tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på järnvägssystem i den utsträckning de inte omfattas av järnvägstekniklagen (2022:000) eller järnvägssäkerhetslagen (2022:000).

Lagen ska inte tillämpas på tunnelbana och spårväg. I lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg finns bestämmelser om tunnelbana och spårväg.

Tillsynsmyndighet

4 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska pröva ansökningar om godkännande och tillstånd, utöva tillsyn och utföra andra uppgifter enligt vad som framgår av denna lag.

Ord och uttryck i lagen

5 § I lagen avses med

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordon: ett järnvägsfordon som är utformat för trafikering av järnvägsnät,

infrastrukturförvaltare: den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen,

järnvägsföretag: den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik, och

järnvägsinfrastruktur: spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för

elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande.

Bemyndiganden

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde.

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

2 kap. Säkerhetsansvar och säkerhetskrav

Säkerhetsansvar

1 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för en säker drift i ett järnvägssystem.

Säkerhetsstyrningssystem

2 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha ett säkerhetsstyrningssystem. Ett sådant system utgörs av den organisation som införts och de åtgärder och förfaranden som fastställts för att säkerställa en säker drift. Säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras.

3 § Ett säkerhetsstyrningssystem ska utformas så att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan hantera de risker som deras verksamhet kan ge upphov till. I säkerhetsstyrningssystemet ska också de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra beaktas.

Riskkontroll

4 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra riskkontroll. Om en risk avser flera infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag, ska de genomföra riskkontroll i samarbete med varandra.

Krav på järnvägsmateriel

5 § Järnvägsinfrastruktur, fordon och annan materiel i ett järnvägssystem ska vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs.

Krav på anställda och andra som anlitas i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet

6 § Anställda i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter.

Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt är lämplig.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ställa krav på att de som anlitats, i andra fall än som avses i första stycket, uppfyller kraven enligt första och andra styckena. Den som anlitats ska ställa motsvarande krav på någon som denne anlitar i sin tur.

7 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått en läkarundersökning som utvisar att hälsoskäl inte utgör hinder mot att utföra arbetsuppgifterna.

Den som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska regelbundet och i övrigt vid behov genomgå läkarundersökning.

Den som inte följer skyldigheten att genomgå läkarundersökning får av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag fräntas säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

Rapportering av olyckor

8 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska rapportera till tillsynsmyndigheten om det vid användningen av ett fordon inträffar en olycka som medför att minst en person avlider eller att minst fem personer blir allvarligt skadade. Detsamma gäller om fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska även rapportera till tillsynsmyndigheten om det uppkommit allvarlig fara för en olycka enligt första stycket. Detsamma gäller när något annat har hänt som kan bero på ett väsentligt fel hos ett fordon eller infrastrukturen eller på någon annan väsentlig brist i säkerhetshänseende.

Årlig säkerhetsrapport

9 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska årligen till tillsynsmyndigheten ge in en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret.

Bemyndiganden

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. säkerhetsstyrningssystem,
2. riskkontroll,
3. lämplighetskrav i fråga om kunskap, hälsa och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter,
4. att händelser som är av betydelse för järnvägssäkerheten ska rapporteras i andra fall än de som anges i 8 §, och
5. undantag från kravet att ge in en årlig säkerhetsrapport.

3 kap. Godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon

Godkännande för att ta i bruk

Grundläggande krav

1 § Järnvägsinfrastruktur och fordon får tas i bruk endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Detsamma gäller när godkänd järnvägsinfrastruktur eller ett godkänt fordon ska tas i bruk efter en väsentlig ombyggnad.

Krav för godkännande

2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden visar att järnvägsinfrastrukturen eller fordonet har utformats och byggts på ett sådant sätt att de uppfyller kraven på säkerhet.

Tillfälligt godkännande

3 § Tillsynsmyndigheten får bevilja ett tillfälligt godkännande för järnvägsinfrastruktur eller ett fordon, om

1. tillräckliga krav på säkerhet är uppfyllda med beaktande av de villkor som kan meddelas enligt 4 §, och
2. det behövs för att göra en slutlig bedömning av om kraven på godkännande enligt 2 § är uppfyllda.

Villkor

4 § Ett godkännande enligt 1 eller 3 § får förenas med de villkor som behövs.

Villkor enligt första stycket får ändras eller meddelas även efter det att godkännandet har meddelats.

Om järnvägsinfrastruktur eller ett fordon som omfattas av ett godkännande enligt 1 eller 3 § ändras och ändringen påverkar förhållanden som reglerats i villkor, ska ändringen anmälas till tillsynsmyndigheten.

Tredjepartsgranskning

En utomstående granskares bedömning

5 § Tillsynsmyndigheten får i ett ärende om godkännande enligt detta kapitel kräva att sökanden anlitar en utomstående granskare som är godkänd av tillsynsmyndigheten. Den utomstående granskaren ska granska ansökan i de avseenden och i den utsträckning som tillsynsmyndigheten bestämmer.

Tystnadsplikt

6 § En utomstående granskare och dess personal får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som den sökande i samband med ansökan om godkännande tillhandahåller om affärs- eller driftförhållanden eller tekniska förhållanden. Tystnadsplikten gäller dock inte i förhållande till tillsynsmyndigheten.

I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Återkallelse av godkännande

Prop. 2021/22:83
Bilaga 11

7 § Ett godkännande enligt detta kapitel får återkallas om förutsättningarna för godkännandet inte längre uppfylls.

Skyldigheter innan ett fordon används

Registrering i fordonsregister

8 § Innan ett fordon får tas i bruk ska det registreras i ett register över fordon som förs av tillsynsmyndigheten eller i ett annat register som tillsynsmyndigheten bestämmer. Registrering sker på begäran av fordonsinnehavaren.

Fordonsnummer och märkning av fordon

9 § I samband med registrering enligt 8 § ska tillsynsmyndigheten tilldela fordonet ett fordonsnummer eller en annan beteckning och föra in numret och beteckningen i registret. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret eller beteckningen.

Bemyndiganden

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vad som utgör en väsentlig ombyggnad enligt 1 §,
2. de krav som anges i 2 §,
3. tillsynsmyndighetens möjligheter att bevilja tillfälliga godkännanden i andra fall än de som anges i 3 §,
4. krav för godkännande av en utomstående granskare enligt 5 §,
5. undantag från krav på registrering enligt 8 §, och
6. undantag från krav på märkning enligt 9 §.

4 kap. Tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd för järnvägsföretag

Krav på nationellt trafiksäkerhetstillstånd

1 § Ett järnvägsföretag ska ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Ett sådant tillstånd utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Första stycket tillämpas inte i fråga om järnvägsföretag som har ett gemensamt säkerhetsintyg enligt 3 kap. järnvägssäkerhetslagen (2022:000). Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd krävs dock för verksamhet på järnvägsnät som avses i 1 kap. 4 § 2 järnvägssäkerhetslagen.

Krav för utfärdande av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd

2 § Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska beviljas ett järnvägsföretag som

1. har sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz,
2. uppfyller kraven i 2 kap. 2–7 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa paragrafer, och

3. har en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

Tillsynsmyndigheten får anpassa kraven i första stycket 2 och 3 till arten och omfattningen av järnvägsföretagets verksamhet. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven har anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Villkor

3 § Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd får förenas med de villkor som behövs.

Ett sådant villkor får meddelas även under tillståndets giltighetstid.

Nationellt infrastrukturillstånd för infrastrukturförvaltare

Krav på nationellt infrastrukturillstånd

4 § En infrastrukturförvaltare ska ha ett nationellt infrastrukturillstånd. Ett sådant tillstånd utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Krav för utfärdande av ett nationellt infrastrukturillstånd

5 § Ett nationellt infrastrukturillstånd ska beviljas en infrastrukturförvaltare som

1. har sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz,
2. uppfyller kraven i 2 kap. 2–7 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa paragrafer, och
3. har tillräckliga ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastrukturen och driva de anläggningar som hör till infrastrukturen.

Tillsynsmyndigheten får anpassa kraven i första stycket 2 och 3 till arten och omfattningen av infrastrukturförvaltarens verksamhet. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Villkor

6 § Ett nationellt infrastrukturillstånd får förenas med de villkor som behövs.

Ett sådant villkor får meddelas även under tillståndets giltighetstid.

Uppdatering och anmälningsskyldighet

Uppdatering

7 § En uppdatering av ett tillstånd enligt detta kapitel krävs om ett järnvägsföretags eller en infrastrukturförvaltares verksamhet förändras på ett väsentligt sätt.

Tillsynsmyndigheten får kräva att ett tillstånd uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

8 § En innehavare av tillstånd enligt detta kapitel är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla förändringar som kan föranleda en uppdatering enligt 7 § första stycket.

Återkallelse av tillstånd

9 § Ett beslut enligt detta kapitel får återkallas, om

1. förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls,
2. tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, eller
3. tillståndshavaren inte bedrivit verksamhet som omfattas av tillståndet under minst ett år.

Bemyndiganden

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. försäkring eller motsvarande enligt 2 § första stycket 3,
2. vad som avses med tillräckliga ekonomiska förutsättningar enligt 5 § första stycket 3, och
3. förutsättningar för uppdatering av ett tillstånd enligt 7 § första stycket.

5 kap. Tillsyn

Allmänna bestämmelser om tillsyn

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag följer denna lag och de föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen.

För tillsyn över elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser i elsäkerhetslagen (2016:732).

2 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen på begäran få

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen och för bedömning av ansökningar om godkännanden eller tillstånd och för klart definierade statistiska ändamål,
2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, och
3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utskökningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet, avhysning eller avlägsnande.

Förelägganden

3 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen ska följas.

Ett föreläggande får förenas med vite.

Om någon har påförts konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrensskadelagen (2008:579) eller dömts att betala vite enligt 6 kap. 2 § samma lag, får vite enligt denna lag inte dömas ut för samma förfarande.

Rapporteringskyldighet

4 § En fordonsinnehavare ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra ett sådant register över fordon som avses i 3 kap. 8 § och anmäla de förändringar som kräver ändringar i registret.

6 kap. Ordning

Förbud mot att beträda ett spårområde

1 § Ingen får beträda ett spårområde utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd, utom på platser som det klart framgår att allmänheten har tillgång till.

Förbud mot intag av alkoholdrycker

2 § Alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat som avses i 1 kap. 5 och 10 a §§ alkohollagen (2010:1622) får inte intas inom ett järnvägssystem som omfattas av denna lag. Förbudet gäller inte intag av drycker eller preparat vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för ett särskilt fall har medgett intaget.

Hur ordning och säkerhet upprätthålls

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får från järnvägsinfrastrukturen eller ett fordon avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta en sådan person. Vid ett omhändertagande ska Polismyndigheten omedelbart underrättas. En omhändertagen person får hållas kvar till dess att personen har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl för omhändertagandet, dock längst sex timmar.

En sådan befattningshavare som avses i första stycket får avlägsna den som överträder förbudet i 2 § från järnvägsinfrastrukturen.

4 § För att verkställa en åtgärd enligt 3 § får befattningshavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver.

Våld får användas i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt för att uppnå det avsedda resultatet. Våld får inte användas längre än vad som är absolut nödvändigt.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 11

7 kap. Sanktionsavgift

Beslut om sanktionsavgift

1 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag som

1. i verksamhet som omfattas av denna lag använder järnvägsinfrastruktur respektive fordon som inte har godkänts enligt 3 kap.,

2. bedriver tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd enligt 4 kap. eller bedriver verksamhet utan en försäkring eller motsvarande enligt 4 kap. 2 § 3,

3. i verksamheten anställer eller på annat sätt anlitar någon som inte uppfyller kraven för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter i 2 kap. 6 § eller tilldelar någon sådana uppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning enligt 2 kap. 7 §, eller

4. försummar sin rapporteringsskyldighet enligt 2 kap. 8 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 10 §.

2 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift endast av den som inom fem år från det att överträdelsen skett har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut.

3 § En sanktionsavgift enligt 1 § får inte beslutas för en överträdelse

1. som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömmande av vitet,

2. för vilken straff eller en annan sanktion har beslutats enligt någon annan författning, eller

3. som omfattas av ett väckt åtal, utfärdat strafföreläggande eller beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Belopp

4 § En sanktionsavgift får tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Nedsättning av sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift, ska avgiftsskyldigheten helt eller delvis sättas ned.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om nedsättning av sanktionsavgift.

Betalning av sanktionsavgift

6 § En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten och tillfaller staten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet.

Tillsynsmyndighetens beslut om sanktionsavgift får verkställas enligt utsökningsbalken, om avgiften inte har betalats inom den tid som anges i första stycket.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften.

7 § Skyldigheten att betala en sanktionsavgift faller bort om verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

Bemyndigande

8 § Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

8 kap. Straff

Allmänt

1 § Åtal får inte väckas enligt denna lag för en gärning som omfattas av ett föreläggande om vite, om gärningen ligger till grund för en ansökan om utdömmande av vitet.

Ingen får heller dömas till ansvar enligt denna lag om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Förare av ett maskindrivet fordon på järnväg

2 § Den som för ett maskindrivet fordon på ett järnvägssystem som omfattas av denna lag efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet fordon på järnväg efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller någon annan behörig receptutfärdares ordination.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet fordon på järnväg och då är så påverkad av alkohol att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

3 § Om ett brott som avses i 2 § är att anse som grovt, ska föraren dömas till fängelse i högst två år. När det bedöms om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Andra som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter

4 § Den som utan att föra ett maskindrivet fordon vid järnväg fullgör en tjänst där det ingår säkerhetskritiska arbetsuppgifter och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

Överträdelse av förbudet mot att beträda ett spårområde

5 § Den som bryter mot förbudet i 6 kap. 1 § döms till penningböter.

Beslag och förverkande

6 § I fråga om beslag och förverkande av alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) hos den som intar sådana drycker i strid med 6 kap. 2 § finns bestämmelser i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

9 kap. Överklagande

1 § Tillsynsmyndighetens beslut i ett enskilt fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Ett beslut enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av tillstånd enligt 4 kap. 9 § gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

Ett beslut om sanktionsavgift enligt 7 kap. 1 § gäller inte heller förrän det har fått laga kraft.

1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2. Ett godkännande enligt 2 kap. 13 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) att ta i bruk sådana delsystem som järnvägsinfrastruktur består av gäller fortfarande. Detsamma gäller ett godkännande av en spåranläggning som har beviljats före den 1 juli 2004. Ett godkännande att ta i bruk järnvägsinfrastruktur enligt 3 kap. krävs dock efter en väsentlig ombyggnad av järnvägsinfrastrukturen.

3. Ett godkännande enligt 2 kap. 13 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) att ta i bruk ett delsystem som ingår i ett fordon eller ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt 2 kap. 15–17 §§ samma lag gäller fortfarande. Detsamma gäller för fordon som har godkänts i ett annat land inom EES eller i Schweiz och där godkännandet gällt i Sverige enligt 2 kap. 18 § den upphävda järnvägslagen samt för fordon som har godkänts före den 1 juli 2004. Ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt 3 kap. krävs dock efter en väsentlig ombyggnad av fordonet.

4. Ett säkerhetsintyg som har meddelats med stöd av 3 kap. 3 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) ska fortsatt gälla under intygets beslutade giltighetstid, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 kap. krävs dock om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 4 kap. 7 §.

5. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 3 kap. 4 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) fortsätter att gälla som ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 kap. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd krävs dock om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 4 kap. 7 §.

6. Ett säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 8 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) fortsätter att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt 3 kap. 9 § samma lag, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett nationellt infrastrukturstillstånd enligt 4 kap. krävs dock om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 4 kap. 7 §.

7. Bestämmelserna i 3 kap. 7 § och 4 kap. 9 § ska tillämpas även i fråga om godkännanden, intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt punkt 2, 3, 4, 5 eller 6.

8. Bestämmelserna i 5 kap. tillämpas även i fråga om sådana delsystem, spåranläggningar och fordon för vilka godkännanden fortsätter att gälla enligt punkt 2 och 3. Detsamma gäller i fråga om sådan verksamhet som omfattas av intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt punkt 4, 5 och 6.

9. En sanktionsavgift får endast tas ut för en överträdelse som har ägt rum efter ikraftträdandet.

10. Äldre föreskrifter gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

Förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 11

Härigenom föreskrivs att 1 och 2 §§ lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

Alkohol eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500) eller 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009) ska förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Alkohol eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2, 3 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000), 8 kap. 2, 3 eller 4 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem, 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500) eller 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009) ska förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma ska gälla om alkohol eller sådana andra medel som avses i första stycket påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om medlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Spritdrycker, vin, starköl eller andra jästa alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) som påträffas hos den som intar eller förvarar sådana drycker eller preparat i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift ska, oavsett vem dryckerna eller preparaten tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma ska gälla alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat som påträffas hos den som intar sådana drycker eller preparat i strid

Spritdrycker, vin, starköl eller andra jästa alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) som påträffas hos den som intar eller förvarar sådana drycker eller preparat i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift ska, oavsett vem dryckerna eller preparaten tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma ska gälla alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat som påträffas hos den som intar sådana drycker eller preparat i strid

¹ Senaste lydelse av lagens rubrik 2019:347.

² Senaste lydelse 2019:347.

med 4 kap. 4 § ordningslagen *eller med 4 kap. 4 § ordningslagen, med*
med 9 kap. 2 § järnvägslagen. 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen
eller med 6 kap. 2 § lagen om
nationella järnvägssystem.

Tredje stycket gäller också i fråga om sådana drycker eller preparat som avses där och som påträffas hos någon som vid tillfället var i sällskap med den som bröt mot bestämmelsen, om det är sannolikt att dryckerna eller preparaten var avsedda även för den senare.

2 §³

Vid beslag av egendom som avses i 1 § ska vad som i allmänhet är föreskrivet om beslag i brottmål tillämpas, dock med följande avvikelser:

1. Beslagtagen egendom får bevisligen förstöras om värdet är ringa eller om det annars måste anses försvarligt att förstöra egendomen. I annat fall får egendomen säljas. Spritdrycker, vin, starköl och öl får säljas till den som har rätt att tillverka eller att bedriva partihandel med sådana varor enligt alkohollagen (2010:1622). I fråga om försäljning till partihandlare omfattas även alkoholdrycksliknande preparat om de är skattepliktiga varor enligt lagen (1994:1564) om alkoholskatt. Annan egendom får säljas på det sätt som med hänsyn till egendomen är lämpligt. Intäkter vid försäljning av beslagtagen egendom tillfaller staten.

Beslut om att förstöra eller sälja egendom får fattas av undersökningsledaren eller åklagaren. I de fall som avses i 23 kap. 22 § första stycket rättegångsbalken får ett sådant beslut fattas även av Polismyndigheten eller Kustbevakningen.

Om ett beslag hävs och egendomen är förstörd eller såld enligt denna paragraf, ska ersättning betalas av allmänna medel. Ersättningens storlek ska motsvara egendomens pris vid försäljning till allmänheten eller vad som annars är skäligt. Beslut om ersättning fattas av åklagaren. Den som drabbats av beslaget får begära rättens prövning av beslutet om ersättning. Det ska göras inom en månad från det att han eller hon fick del av beslutet. Ansökan görs vid den domstol som kunnat pröva beslaget. Ersättning betalas ut av länsstyrelsen på begäran av åklagaren.

1 a. Om värdet på beslagtagen alkohol är ringa, får en polisman eller en kustbevakningstjänsteman besluta att den bevisligen ska förstöras. Även i dessa fall tillämpas 1 tredje stycket.

2. Om en polisman verkställer beslag och förelägger förverkande av den beslagtagna egendomen i ett föreläggande av ordningsbot, ska anmälan om beslaget göras till Polismyndigheten.

3. I fråga om sådana drycker eller preparat som avses i 1 § tredje stycket och som intas eller förvaras i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § ordningslagen (1993:1617) eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) har den som tjänstgör

3. I fråga om sådana drycker eller preparat som avses i 1 § tredje stycket och som intas eller förvaras i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § ordningslagen (1993:1617) eller med 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000)

som ordningsvakt vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.

eller med 6 kap. 2 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem har den som tjänstgör som ordningsvakt vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.

En ordningsvakt eller en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg som har verkställt beslag ska skyndsamt anmäla detta till Polismyndigheten och överlämna den beslagtagna egendomen.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009), 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 2 § luftfartslagen (2010:500) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009), 7 kap. 2 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000), 8 kap. 2 eller 4 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem, 13 kap. 2 § luftfartslagen (2010:500) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov tas av

1. en polisman,
2. en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen, om misstanken gäller brott som avses i 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott, eller
3. en tjänsteman vid Kustbevakningen, om misstanken gäller brott som avses i 20 kap. 4 § sjölagen.

En tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen som ska ta ett alkoholutandningsprov har samma befogenhet som en polisman har enligt 22 § polislagen (1984:387) att stoppa ett fordon eller ett annat transportmedel.

Provtagningen ska ske på ett sätt som inte utsätter den på vilken provet tas för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, ska provet tas i täckt fordon eller fartyg eller inomhus i avskilt rum.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 11 kap. 18 § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 kap.

18 §¹

Vid tillämpningen av 6 § första stycket 1, 7 §, 9 § första stycket 1, 13 a § första stycket 1 och 16 § ska elektrisk kraft som förbrukats

1. i järnvägsfordon i ett järnvägsnät inom ramen för sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 eller 23 c § järnvägslagen (2004:519) anses förbrukad av den tjänsteleverantör som tillhandahållit den elektriska kraften,

2. i ett järnvägsnät, för annat ändamål än som avses i 1, anses förbrukad av den infrastrukturförvaltare som med säkerhetstillstånd enligt järnvägslagen förvaltade järnvägsnätet vid förbrukningstillfället,

3. i en spåranläggning eller ett spårfordon inom spåranläggningen anses förbrukad av den spårinnehavare som med tillstånd enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg drev spåranläggningen vid förbrukningstillfället.

Järnvägsnät, infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantör har i första stycket samma betydelse som i järnvägslagen. Spåranläggning och spårinnehavare har i första stycket samma betydelse som i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

1. i järnvägsfordon i ett järnvägsnät inom ramen för sådana tjänster som avses i 9 kap. 1 eller 4 § järnvägsmarknadslagen (2022:000) anses förbrukad av den tjänsteleverantör som tillhandahållit den elektriska kraften,

2. i ett järnvägsnät, för annat ändamål än som avses i 1, anses förbrukad av den infrastrukturförvaltare som med säkerhetstillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller nationellt infrastrukturillstånd enligt lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem förvaltade järnvägsnätet vid förbrukningstillfället,

3. i en spåranläggning eller ett spårfordon inom spåranläggningen anses förbrukad av den spårinnehavare som med tillstånd enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg drev spåranläggningen vid förbrukningstillfället.

Järnvägsnät, infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantör har i första stycket samma betydelse som i järnvägsmarknadslagen. Spåranläggning och spårinnehavare har i första stycket samma betydelse som i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

¹ Senaste lydelse 2020:1045.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 11

Första stycket gäller endast om den som anses vara förbrukare är skattskyldig enligt 5 § första stycket 1, 2 eller 3.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 a § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 a §¹

För vissa frågor om järnvägssystem finns särskilda bestämmelser i *järnvägslagen* (2004:519).

För vissa frågor om järnvägssystem finns särskilda bestämmelser i *järnvägstekniklagen* (2022:000), *järnvägssäkerhetslagen* (2022:000) och *lagen* (2022:000) om nationella järnvägssystem.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

¹ Senaste lydelse 2004:523.

Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 3 och 9 §§ körkortslagen (1998:488) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

3 §¹

Ett körkort ska återkallas, om

1. körkortshavaren har gjort sig skyldig till

a) grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,

b) rattfylleri enligt 4 § samma lag,

c) grovt rattfylleri enligt 4 a § samma lag,

d) brott mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, *eller*

e) brott mot 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägs-lagen (2004:519),

d) brott mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,

e) brott mot 7 kap. 2 eller 3 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000), *eller*

f) brott mot 8 kap. 2 eller 3 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem,

2. körkortshavaren har brutit mot 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott och överträdelsen inte kan anses som ringa,

3. körkortshavaren genom upprepade brott i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

4. körkortshavaren i annat fall vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa,

5. körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet inte bör ha körkort,

6. det med hänsyn till annat brott som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,

7. körkortshavarens förutsättningar för rätt att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort,

8. körkortshavaren inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov, eller

Prop. 2021/22:83

Bilaga 11

9. det fanns hinder mot att utfärda körkort vid tiden för utfärdandet och hindret fortfarande består.

9 §²

I stället för att körkortet återkallas ska körkortshavaren varnas i sådana fall som avses i 3 § 2–6, om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Detsamma gäller om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller brott mot 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 10 kap. 2 § första stycket järnvägslagen (2004:519) och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

Detsamma gäller om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller brott mot 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2 § första stycket järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller 8 kap. 2 § första stycket lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2. För ett körkortsingripande med anledning av en gärning, som har begåtts före ikraftträdandet och som är straffbelagd enligt någon av bestämmelserna i 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket den upphävda järnvägslagen (2004:519), gäller 5 kap. 3 § i den äldre lydelsen.

3. För ett körkortsingripande med anledning av en gärning, som har begåtts före ikraftträdandet och som är straffbelagd enligt 10 kap. 2 § första stycket den upphävda järnvägslagen (2004:519), gäller 5 kap. 9 § i den äldre lydelsen.

² Senaste lydelse 2011:1580.

Förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet *spårfordon* på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § *järnvägslagen* (2004:519) eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet *fordon* på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2 eller 4 § *järnvägssäkerhetslagen* (2022:000), 8 kap. 2 eller 4 § *lagen* (2022:000) om nationella järnvägssystem eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

En ögonundersökning får även göras på den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst som avses i 6 kap. 20 § luftfartslagen (2010:500), om det kan misstänkas att personen gjort sig skyldig till brott som avses i 13 kap. 2 § luftfartslagen eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med manövrerandet, fullgörandet av uppgiften eller utövandet av tjänsten.

Undersökningen enligt första eller andra stycket får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

Förslag till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

I denna lag avses med gränsöverskridande driftskompatibel trafik: gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag måste ha dels ett säkerhetsintyg eller ett särskilt tillstånd enligt 3 kap. järnvägslagen (2004:519), dels ett säkerhetsintyg enligt lagstiftningen i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), dock inte trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur

tågpersonal: varje arbetstagare ombord med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten

förare: varje arbetstagare som har till uppgift att framföra ett järnvägsfordon,

järnvägsfordon: lok och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår.

I denna lag avses med gränsöverskridande driftskompatibel trafik: gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag måste ha dels ett säkerhetsintyg enligt 3 kap. järnvägslagen (2004:519), dels ett säkerhetsintyg enligt lagstiftningen i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), *eller ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen (2022:000)*, dock inte trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur,

tågpersonal: varje arbetstagare ombord som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter,

har till uppgift att framföra ett

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs att 10 kap. 19 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

19 §¹

Sekretessen enligt 25 kap. 1 §, 2 § andra stycket och 3–5 §§ och 26 kap. 1, 3, 4 och 6 §§ hindrar inte att en uppgift lämnas till Polismyndigheten eller någon annan myndighet som ska ingripa mot brott, om uppgiften behövs för att förhindra ett förestående eller avbryta ett pågående brott som avses i

1. 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
2. 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500),
3. 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,
4. 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009), *eller* 4. 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009),
5. 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), *eller* 5. 7 kap. 2, 3 *eller* 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000), *eller* 6. 8 kap. 2, 3 *eller* 4 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2010:1065) om kollektivtrafik
dels att 1 kap. 5 §, 2 kap. 8 § och 4 a kap. 4, 10 och 11 §§ ska ha följande lydelse,
dels att det ska införas två nya paragrafer, 3 kap. 1 b § och 4 a kap. 7 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

5 §

I denna lag avses med allmän trafikplikt, avtal om allmän trafik, ensamrätt, kollektivtrafik och kollektivtrafikföretag detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning.

I denna lag avses med allmän trafikplikt, avtal om allmän trafik, ensamrätt, kollektivtrafik, *kollektivtrafik på järnväg* och kollektivtrafikföretag detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning.

2 kap.

8 §

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.

Ett trafikförsörjningsprogram är detsamma som ett policydokument för kollektivtrafik enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning.

3 kap.

1 b §

Ett beslut om allmän trafikplikt enligt 1 § är detsamma som en specifikation för allmän trafikplikt enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning.

4 a kap.

4 §⁴³

I EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att

1. tilldela avtal om allmän trafik genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande (artikel 5.3),

⁴³ Senaste lydelse 2016:1212.

2. själva tillhandahålla kollektivtrafik eller direkttilldela avtal om allmän trafik till ett internt företag (artikel 5.2),

3. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg, om det är motiverat av exceptionella omständigheter (artikel 5.3a),

4. tilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg efter ett förhandsmeddelande (artikel 5.3b),

3. direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),

5. direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),

4. vidta nödåtgärder (artikel 5.5),
och

6. vidta nödåtgärder (artikel 5.5),

5. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägstransporter (artikel 5.6).

7. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägstransporter (artikel 5.6), *och*

8. begränsa antalet avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag (artikel 5.6a).

7 a §

Behöriga myndigheter får inte direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg enligt artikel 5.4a eller 5.4b i EU:s kollektivtrafikförordning.

10 §⁴⁴

Vid sådan direkttilldelning som avses i 7 § tillämpas följande bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner:

- 4 kap. 1 och 3 §§ (principer för upphandling av koncessioner),
- 10 kap. 12 § (underrättelse om beslut) och 14 § (dokumentation),
- 16 kap. (avtalsspärr, överprövning och skadestånd), utom 2 och 3 §§, *och*
- 17 kap. (upphandlingsskadeavgift).

När lagen om upphandling av koncessioner tillämpas ska det som sägs i 1. 16 kap. 6 § första stycket om överträdelse av andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av 7 eller 8 §,

2. 16 kap. 13 § första stycket om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning, i *den ursprungliga lydelsen*, inte

2. 16 kap. 13 § första stycket om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning, i *lydelsen enligt*

beaktats eller om avtalet slutits i strid med 7 eller 8 §, och

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 av den 14 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg, inte beaktats eller om avtalet slutits i strid med 7 eller 8 §, och

Prop. 2021/22:83
Bilaga 11

3. 16 kap. 20 § om skyldigheten att ersätta skada i stället gälla vid överträdelse av de principer för upphandling av koncessioner som gäller enligt första stycket eller vid överträdelse av 7 eller 8 §.

11 §⁴⁵

Vid direkttilldelning enligt artikel 5.2 eller nödåtgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas följande bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner:

- 10 kap. 14 § (dokumentation),
- 16 kap. 4–21 §§ (överprövning och skadestånd), och
- 17 kap. (upphandlingsskadeavgift).

Vid nödåtgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning ska även 4 kap. 3 § (beaktande av miljö, social- och arbetsrättsliga hänsyn) lagen om upphandling av koncessioner tillämpas.

När lagen om upphandling av koncessioner tillämpas ska det som sägs i 1. 16 kap. 6 § första stycket om överträdelse av de grundläggande principerna eller andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av artikel 5.2 eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, i *den ursprungliga lydelsen*,

2. 16 kap. 13 § om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om avtalet slutits i strid

Vid direkttilldelning enligt artikel 5.2 eller 5.3a, tilldelning enligt artikel 5.3b eller nödåtgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas följande bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner:

- 10 kap. 14 § (dokumentation),
- 16 kap. 4–21 §§ (överprövning och skadestånd), och
- 17 kap. (upphandlingsskadeavgift).

(upphandlingsskadeavgift).

Vid *direkt*tilldelning enligt artikel 5.3a, tilldelning enligt artikel 5.3b eller nödåtgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning ska även 4 kap. 3 § (beaktande av miljö, social- och arbetsrättsliga hänsyn) lagen om upphandling av koncessioner tillämpas.

När lagen om upphandling av koncessioner tillämpas ska det som sägs i 1. 16 kap. 6 § första stycket om överträdelse av de grundläggande principerna eller andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av artikel 5.2, 5.3a, 5.3b eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, i *lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338*,

2. 16 kap. 13 § om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om avtalet slutits i strid

⁴⁵ Senaste lydelse 2016:1212.

Prop. 2021/22:83
Bilaga 11

med artikel 5.2 eller 5.5 i EU:s
kollektivtrafikförordning, i *den*
ursprungliga lydelsen, och

3. 16 kap. 20 § om skyldigheten
att ersätta skada i stället gälla om
artikel 5.2 eller 5.5 i EU:s
kollektivtrafikförordning, i *den*
ursprungliga lydelsen, inte följts

med artikel 5.2, 5.3a, 5.3b eller 5.5
i EU:s kollektivtrafikförordning, i
lydelsen enligt förordning (EU)
2016/2338, och

3. 16 kap. 20 § om skyldigheten
att ersätta skada i stället gälla om
artikel 5.2, 5.3a, 5.3b eller 5.5 i
EU:s kollektivtrafikförordning, i
lydelsen enligt förordning (EU)
2016/2338, inte följts.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

Förslag till lag om ändring i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare

Prop. 2021/22:83
Bilaga 11

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 3 §, 4 kap. 10 och 11 §§ och 6 kap. 2 § lagen (2011:725) om behörighet för lokförare ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

3 §

I denna lag betyder

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

infrastrukturförvaltare: den som ska ha tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen enligt 3 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519),

järnvägsfordon: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,
järnvägsföretag: den som ska ha tillstånd att utföra järnvägstrafik enligt 3 kap. järnvägslagen,

järnvägsinfrastruktur: för järnvägstrafik avsedda spår-, signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande,

säkerhetsstyrningssystem: en sådan organisation och ett sådant förfarande som fastställts av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare i enlighet med 2 kap. 5 § järnvägslagen,

tillsynsmyndighet: den myndighet som regeringen utser enligt 5 kap. 1 §.

infrastrukturförvaltare: den som ska ha tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen enligt 3 kap. 6 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller 4 kap. 4 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem,

järnvägsföretag: den som ska ha tillstånd att utföra järnvägstrafik enligt 3 kap. järnvägssäkerhetslagen eller 4 kap. lagen om nationella järnvägssystem,

säkerhetsstyrningssystem: en sådan organisation och ett sådant förfarande som fastställts av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare i enlighet med 2 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen eller 2 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem,

4 kap.

10 §

Rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret har på begäran

1. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörig olycksutredande myndighet i annat land inom EES eller i Schweiz samt Europeiska järnvägsbyrån, i

1. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörig olycksutredande myndighet i annat land inom EES eller i Schweiz samt Europeiska unionens järnvägsbyrå,

samtliga fall när det gäller uppgifter som den mottagande myndigheten behöver för att fullgöra sitt uppdrag enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG, och

i samtliga fall när det gäller uppgifter som den mottagande myndigheten behöver för att fullgöra sitt uppdrag enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG, och

2. utländskt offentligt järnvägsföretag eller utländsk offentlig infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad, om uppgiften behövs för att uppfylla ett krav enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG.

11 §

Direktåtkomst till förarbevisregistret och utlämnande av personuppgifter på medium för automatiserad behandling ur det registret får endast medges

1. den som är registrerad i förarbevisregistret när det gäller uppgifter om den registrerade själv,

2. olycksutredande myndighet i Sverige,

3. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörigt olycksutredande organ i annat land inom EES eller i Schweiz,

4. *Europeiska järnvägsbyrån*, 4. *Europeiska unionens järnvägsbyrå*, och

5. det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad.

Regeringen *meddelar* föreskrifter om villkoren för direktåtkomst och utlämnande av personuppgifter för automatiserad behandling.

Regeringen *kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela* föreskrifter om villkoren för direktåtkomst och utlämnande av personuppgifter för automatiserad behandling.

6 kap.

2 §

Den som inte har rättat sig efter ett vitesföreläggande eller som överträtt ett vitesförbud ska inte dömas till ansvar enligt 1 § för den gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet. Till ansvar enligt 1 § ska inte heller dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 10 kap. 1 § 2 järnvägslagen (2004:519).

Åtal får inte väckas för en gärning enligt 1 § som omfattas av ett föreläggande om vite om gärningen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet. Åtal enligt 1 § får inte heller väckas för en gärning som är belagd med straff i brottsbalken eller om en sanktionsavgift har beslutats enligt 6 kap. 1 § 2 järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller 7 kap. 1 § 3 lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181)

Prop. 2021/22:83
Bilaga 11

Härigenom föreskrivs att 10 § järnvägstrafiklagen (2018:181) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Om en transportör har rätt till ersättning av infrastrukturförvaltaren enligt 8 eller 9 § och har fått kvalitetsavgift enligt 6 kap. 22 a § järnvägslagen (2004:519) av förvaltaren på grund av samma händelse, ska kvalitetsavgiften räknas av från ersättningen.

10 §

Om en transportör har rätt till ersättning av infrastrukturförvaltaren enligt 8 eller 9 § och har fått kvalitetsavgift enligt 7 kap. 28 § järnvägsmarknadslagen (2022:000) av förvaltaren på grund av samma händelse, ska kvalitetsavgiften räknas av från ersättningen.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

Förslag till lag om upphävande av järnvägslagen (2004:519)

Härigenom föreskrivs att järnvägslagen (2004:519) ska upphöra att gälla vid utgången av januari 2022.

LAGRÅDET

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2021-11-19

Närvarande: F.d. justitierådet Karin Almgren samt justitieråden Mahmut Baran och Malin Bonthron

Fjärde järnvägspaketet

Enligt en lagrådsremiss den 20 oktober 2021 har regeringen (Infrastrukturdepartementet) beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. järnvägsmarknadslag,
2. järnvägstekniklag,
3. järnvägssäkerhetslag,
4. lag om nationella järnvägssystem,
5. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.,
6. lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov,
7. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,

8. lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg,
9. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
10. lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken,
11. lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik,
12. lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400),
13. lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik,
14. lag om ändring i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare,
15. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181),
16. lag om upphävande av järnvägslagen (2004:519).

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av ämnesrådet
Anna Förander och departementssekreteraren Ann-Kristin Olsson.

Förslagen föranleder följande yttrande.

Inledning

De förslag som läggs fram i remissen syftar till att i svensk rätt införliva de delar av det fjärde järnvägspaketet som ännu inte är genomförda. De förordningar och direktiv som ligger bakom förslagen rör tre olika områden, nämligen driftskompatibilitet, järnvägssäkerhet och öppnandet av marknaden för trafik på järnväg.

Den nuvarande järnvägslagen har i olika avseenden tillförts regler i anledning av ny EU-lagstiftning och blivit alltmer svåröverskådlig. Det kan förutses att regleringen kommer att kompletteras med ytterligare EU-rättsakter i form av delegerade akter och genomförandeakter. I

syfte bl.a. att skapa en struktur som ger utrymme för kommande EU-rättsakter föreslås i remissen att den nuvarande järnvägslagen delas upp i fyra lagar, järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

En uppdelning av reglerna i järnvägslagen på fyra nya lagar som ansluter till strukturen i de aktuella direktiven går mot den nuvarande trenden att sammanföra lagar inom samma område till större regelkomplex. Förslagen innebär emellertid att lagarna kunnat ansluta till direktivens olika tillämpningsområden och definitioner och har gett möjlighet till en mer sammanhållen reglering av respektive område. Det kan förmodas att den komplicerade materialet därigenom blivit något mer greppbar för den enskilde tillämparen.

Förslaget till järnvägsmarknadslag

Lagens tillämpningsområde

I lagrådsremissen föreslås inte någon positiv bestämmelse om järnvägsmarknadslagens tillämpningsområde. Förslaget avviker i detta avseende från såväl det remitterade förslaget till ny järnvägsmarknadslag, som de andra nya lagar på järnvägsområdet som föreslås i lagrådsremissen. I stället föreslås ett antal bestämmelser om undantag från lagens tillämpningsområde. Av lagrådsremissen kan utläsas att avsikten är att tillämpningsområdet ska framgå genom dessa undantagsbestämmelser i kombination med hur vissa centrala begrepp i lagen definieras.

Enligt Lagrådets mening medför den valda tekniken att tillämpningsområdet för järnvägsmarknadslagen blir otydligt. En paragraf som positivt anger lagens tillämpningsområde bör därför föras in.

Lagrådet anser att 1 kap. 1 § järnvägslagen – med endast mindre justeringar – skulle kunna användas som förlaga för en sådan

paragraf. Om en högre detaljeringsgrad anses önskvärd, skulle paragrafen i stället kunna utformas på exempelvis följande sätt.

Denna lag ska tillämpas på

1. förvaltning av järnvägsinfrastruktur,
2. förvaltning av sådana privatägda anslutningslinjer eller privatägda sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster,
3. järnvägsverksamhet som bedrivs av järnvägsföretag som är etablerade eller kommer att etableras i Sverige,
4. järnvägsverksamhet som bedrivs i Sverige av ett järnvägsföretag som har en licens eller ett annat motsvarande tillstånd utfärdat i ett annat EES-land eller i Schweiz,
5. tilldelning av och tillträde till infrastrukturkapacitet, och
6. tillhandahållande av och tillträde till grundläggande tjänster, tilläggstjänster eller extratjänster åt järnvägsföretag eller andra som ansöker om en sådan tjänst.

1 kap. 6 §

I paragrafen görs en avgränsning av de järnvägsföretag som omfattas av tillämpningsområdet för bestämmelserna i 2–5 kap. i lagen. För ett järnvägsföretag ska bestämmelserna i dessa kapitel tillämpas endast om företaget har som en huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik.

I artikel 3.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 december 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde definieras järnvägsföretag enligt följande: varje offentligt eller privat företag med tillstånd i enlighet med detta direktiv 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.

Det finns således stöd i direktivet att avgränsa tillämpningsområdet för bestämmelserna i de aktuella kapitlen så att de endast omfattar verksamhet av det slag och den omfattning som anges i definitionen i artikel 3.1.

Av författningskommentaren till lagrådsremissens förslag framgår att bedömningen av om ett företag har en huvudsaklig verksamhet av det nu aktuella slaget ska göras enbart med avseende på företagets verksamhet inom järnvägsområdet. I de fall ett företag t.ex. bedriver både busstrafik och järnvägstrafik är det enbart järnvägsverksamheten som ska bedömas. Vid bedömningen ska man alltså bortse från den verksamhet som inte utgör järnvägsverksamhet.

Det innebär att endast verksamhet som ett järnvägsföretag i den egenskapen bedriver ska beaktas vid bedömningen. Vid denna bedömning ska vidare gods- och persontrafikverksamhetens storlek i förhållande till den övriga järnvägsverksamheten sakna betydelse. Som en huvudsaklig uppgift ska t.ex. räknas de fall där tillhandahållandet av gods- och persontrafik eller dragkraft för sådan trafik är omfattande, även om annan järnvägsverksamhet, t.ex. underhållsverksamhet, skulle vara ännu större.

Det anförda innebär att ett företag i egenskap av järnvägsföretag kan ha flera järnvägsrelaterade huvudsakliga verksamheter varav en verksamhet kan vara "gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik".

Lagrådet anser att den i lagrådsremissen avsedda avgränsningen kommer bättre till uttryck i lagtexten om paragrafen ges följande lydelse.

För ett järnvägsföretag ska 2–5 kap. tillämpas endast om företaget i egenskap av järnvägsföretag har som huvudsaklig verksamhet, eller som en av flera huvudsakliga verksamheter, att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik.

Dispositionen av 1 kap.

Förslaget till järnvägsmarknadslag avviker från övriga föreslagna nya lagar i fråga om hur lagens första kapitel är disponerat. Avvikelsen rör de paragrafer som behandlar lagens tillämpningsområde, som är placerade senare i 1 kap. järnvägsmarknadslagen än i övriga föreslagna nya lagar. Enligt Lagrådets mening är den disposition som valts för de andra lagarna lämpligare. Mot den bakgrunden föreslår Lagrådet att 1 kap. järnvägsmarknadslagen disponeras om något.

Efter de inledande två paragraferna om lagens syfte och innehåll bör paragraferna om lagens tillämpningsområde följa, under rubriken "Lagens tillämpningsområde". Som 3 § bör den paragraf med en positiv bestämning av lagens tillämpningsområde som har behandlats i det föregående placeras. Därefter bör lagrådsremissens 5 § följa och ges beteckningen 4 §. Det finns dock anledning att formulera andra stycket i paragrafen något annorlunda än i förslaget. Stycket bör ges följande utformning.

Bestämmelserna i 3, 10 och 11 kap. ska dock tillämpas för ett järnvägsföretag, som bedriver verksamhet vid ett järnvägsnät enligt första stycket 2, och som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller någon annan som även utför eller organiserar trafik på ett järnvägsnät av annat slag.

Utformningen av lagrådsremissens 6 § har behandlats i ett tidigare avsnitt i yttrandet. Paragrafen bör få beteckningen 5 §. Lagrådsremissens 7 § bör få beteckningen 6 § och formuleras enligt följande.

För den som förvaltar en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster ska endast 6, 10 och 11 kap. tillämpas.

Därefter bör lagrådsremissens 8 § placeras med beteckningen 7 §. Lagrådsremissens 3 § och dess rubrik "Tillsynsmyndighet" bör

placeras som ny 8 §, följt av lagrådsremissens 4 § och dess rubrik "Ord och uttryck i lagen", som alltså blir 9 §.

De i lagrådsremissen föreslagna 9 och 10 §§ är av en annan karaktär än övriga paragrafer om tillämpningsområdet. De behandlar möjlighet för tillsynsmyndigheten att besluta om undantag från lagens tillämpning för infrastrukturförvaltare i vissa fall. Dessa bestämmelser handlar alltså inte om lagens tillämpningsområde i mer generell bemärkelse. De bör få en ny rubrik, "Tillsynsmyndighetens beslut om undantag", och placeras som 10 och 11 §§. Precis som i lagrådsremissen bör de paragrafer som behandlar bemyndiganden placeras sist i kapitlet under den i lagrådsremissen föreslagna rubriken. Paragraferna bör som en följd av övriga förslag numreras om till 12 och 13 §§.

Övergångsbestämmelserna

I 5 kap. i förslaget finns regler om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i s.k. vertikalt integrerade företag. Med vertikalt integrerade företag avses organisationsstrukturer eller juridiska personer där det ingår både en infrastrukturförvaltare och ett eller flera järnvägsföretag. Reglerna i kapitlet syftar alltså till att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende i ett vertikalt integrerat företag.

Ett lån mellan infrastrukturförvaltaren och en annan enhet i samma vertikalt integrerade företag är enligt förslaget till 5 kap. 7 § tillåtet endast om låneavtalet ingås på marknadsmässiga villkor. Enligt författningskommentaren avses med marknadsmässiga villkor att lånet betalas ut och betalas av till marknadsräntor och villkor som återspeglar den berörda enhetens individuella riskprofil. Lagtexten tillsammans med förklaringen av marknadsmässiga villkor i författningskommentaren överensstämmer med lydelsen av artikel

7d.4 i direktiv 2012/34/EU i lydelsen enligt (EU) 2016/2370 som den föreslagna paragrafen är avsedd att genomföra.

I artikel 7d.5 i direktivet finns en specialregel avseende vissa äldre lån mellan juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag. Sådana lån ska fortsätta att gälla till förfallodagen, förutsatt att de tecknades till marknadsräntor och att de faktiskt betalas ut och avbetalas. Dessa äldre lån behöver således inte ha ingåtts på villkor som återspeglar den berörda enhetens individuella riskprofil.

Punkt 5 i övergångsbestämmelserna behandlar lån mellan infrastrukturförvaltare och en annan enhet inom ett vertikalt integrerat företag som har ingåtts före lagens ikraftträdande. Enligt punkten ska ett sådant lån vara tillåtet om det uppfyller kraven enligt 5 kap. 7 § och har betalats ut och betalas av. Såsom punkten är formulerad kommer alltså samma krav att gälla för sådana äldre lån som för nya lån mellan sådana parter med det tillägget att de också ska ha betalats ut och att amortering ska pågå. Det är svårt att se någon poäng med att införa en sådan övergångsbestämmelse. Om äldre lån lever upp till de krav som ställs enligt den nya lagen saknas anledning till att de inte ska fortsätta att gälla utan särskilda krav på utbetalning och amortering.

Som redovisats möjliggör artikel 7d.5 i stället att lån som inte fullt ut lever upp till de krav som gäller för nya lån ändå kan fortsätta att gälla. Lagrådet utgår från att avsikten med punkt 5 i övergångsbestämmelserna är att utnyttja de möjligheter som ges i artikel 7d.5. För att så ska ske bör punkten formuleras om. Lagrådet föreslår att den får följande lydelse.

5. Ett låneavtal mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet inom ett vertikalt integrerat företag som har ingåtts före ikraftträdandet är tillåtet trots att det inte uppfyller kraven i 5 kap. 7 §, om lånet har ingåtts till marknadsränta och har betalats ut och betalas av.

Förslaget till järnvägstekniklag

3 kap. 4 § och 4 kap. 9 §

Genom paragraferna ges möjlighet att bevilja tillfälliga godkännanden för fasta installationer och fordon. I den föreslagna lagtexten anges att ett tillfälligt godkännande under vissa förutsättningar får beviljas "om det behövs för att slutligt bedöma om kraven på godkännande" enligt en tidigare paragraf i respektive kapitel är uppfyllda.

Av författningsskomentarerna framgår att syftet med bestämmelserna främst är att möjliggöra testning av fasta installationer och fordon i verklig järnvägsmiljö. Sådana tester ingår då som ett led i prövningen av om kraven för godkännande av den fasta installationen eller fordonet är uppfyllda.

Enligt Lagrådets mening är det inte helt lätt att förstå vad som avses med att slutligt bedöma de aktuella kraven. Det är inte heller så att ett tillfälligt godkännande ska föregås av en preliminär prövning av samtliga krav för godkännande, dock måste kraven på säkerhet vara uppfyllda. Den föreslagna formuleringen av lagtexten fångar således inte till fullo det som åsyftas med bestämmelserna. Lagrådet föreslår att 3 kap. 4 § i stället ges följande lydelse.

Tillsynsmyndigheten får, om kraven på säkerhet är uppfyllda, bevilja ett tillfälligt godkännande för en fast installation om det behövs som ett led i bedömningen av om kraven för godkännande enligt 2 § är uppfyllda.

Lagtexten i 4 kap. 9 § bör utformas efter samma modell.

Motsvarande bestämmelse finns i 3 kap. 3 § lagen om nationella järnvägssystem. Samma synpunkter gör sig gällande beträffande den paragrafen.

4 kap.

I detta kapitel regleras godkännande av fordon. De två inledande paragraferna innehåller bestämmelser om kraven för det initiala godkännandet. I 3 § anges vilken instans som är behörig att pröva ansökningar om godkännanden av fordon. Bestämmelser om nytt godkännande vid en modernisering eller ombyggnation av ett fordon respektive uppdaterat godkännande vid en utvidgning av ett fordons användningsområde som också omfattas av bestämmelserna om prövningsinstans har dock placerats i 4 och 5 §§.

Lagrådet anser att systematiska skäl talar för att paragrafen om prövningsinstans placeras efter de paragrafer som innehåller de bestämmelser om godkännanden som paragrafen om prövningsinstans är relevant för, dvs. omedelbart efter det som i lagrådsremissens förslag utgör 5 §.

7 kap.

I kapitlet finns bestämmelser om omprövning och överklagande av tillsynsmyndighetens beslut enligt lagen, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägs-systemet inom Europeiska unionen.

I 1 och 2 §§ finns bestämmelser om omprövning av tillsynsmyndighetens beslut i vissa fall. Ett järnvägsföretag får inom en månad begära att ett beslut om ändring eller återkallelse av ett fordonsgodkännande eller typgodkännande omprövas. Genom dessa paragrafer genomförs delar av artikel 26 i direktiv (EU) 2016/797.

Av 4 § framgår att tillsynsmyndighetens beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Eftersom lagrådsremissens lagförslag inte innehåller någon bestämmelse om överklagandetid kommer bestämmelserna i 44 § förvaltningslagen (2017:900) om när ett överklagande senast ska ha kommit in till beslutsmyndigheten att gälla. Av den sistnämnda paragrafen framgår att ett överklagande av ett beslut ska ha kommit in till beslutsmyndigheten inom tre veckor från den dag då den som överklagar fick del av beslutet genom den myndigheten.

Av artikel 26.5 framgår emellertid att tillsynsmyndighetens beslut att, efter en omprövning, inte ändra sitt beslut att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande får överklagas inom två månader från delgivningen av det beslutet. För att genomföra den överklagandetid som följer av denna artikel föreslår Lagrådet att det införs en bestämmelse med följande lydelse.

Tillsynsmyndighetens beslut att, efter en omprövning enligt 2 §, inte ändra ett beslut att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande får överklagas inom två månader från delgivning av beslutet. För övriga beslut gäller 44 § förvaltningslagen (2017:900).

7 kap. 5 §

Paragrafen innehåller en huvudregel om att beslut gäller omedelbart om inte något annat anges i beslutet. I en andra mening stadgas att ett beslut om sanktionsavgift enligt 6 kap. 1 § dock inte gäller förrän det har fått laga kraft. Redan av 6 kap. 6 § framgår emellertid att ett beslut om sanktionsavgift inte behöver betalas förrän inom två månader från det att beslutet har fått laga kraft. Det är därför oklart vad bestämmelsen i andra meningen har för syfte. Den risk för att huvudregeln ska uppfattas att omfatta även beslut om sanktionsavgift bör lämpligen åtgärdas genom en upplysning i paragrafen om

att det i 6 kap. 6 § finns en särskild regel om betalning av sanktionsavgift.

Motsvarande bestämmelser finns i 8 kap. 6 § järnvägssäkerhetslagen och i 9 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem. Även i dessa paragrafer bör regeln om att ett beslut om sanktionsavgift inte gäller förrän det har fått laga kraft ersättas med en upplysning om bestämmelsen om betalning av sanktionsavgift.

Förslaget till lag om ändring i lagen om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

2 §

Med anledning av införandet av järnvägssäkerhetslagen föreslås i paragrafen en följdändring i definitionen av "gränsöverskridande driftskompatibel trafik". Den föreslagna lydelsen av definitionen innehåller delar som enligt vad som upplysts vid föredragningen ska gälla som längst till och med den 31 oktober 2025. Dessa delar bör överföras till en övergångsbestämmelse. Av 1 § i lagen följer vidare att lagens tillämpningsområde är beroende av definitionen av gränsöverskridande driftskompatibel trafik. Lagen innehåller bl.a. bestämmelser om straff och andra sanktioner. Överträdelse av lagen som har ägt rum före ikraftträdandet av den nya lydelsen av definitionen behöver kunna bedömas med tillämpning av den äldre lydelsen av definitionen. Det bör därför också införas en övergångsbestämmelse som klargör att äldre föreskrifter ska tillämpas i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Övergångsbestämmelserna kan lämpligen formuleras på följande sätt.

1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2. Med gränsöverskridande driftskompatibel trafik avses, som längst till och med den 31 oktober 2025, också gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag har ett säkerhetsintyg som har meddelats med stöd av 3 kap. 3 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) och ett

säkerhetsintyg enligt lagstiftningen i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

3. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Infrastrukturdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 13 januari 2022

Närvarande: statsminister Andersson, ordförande, och statsråden Johansson, Hallengren, Damberg, Ygeman, Ekström, Ernkrans, Hallberg, Nordmark, Säterberg, Thorwaldsson, Gustafsdotter, Axelsson Kihlblom, Elger, Farmanbar, Danielsson, Karkiainen

Föredragande: statsrådet Farmanbar

Regeringen beslutar proposition Fjärde järnvägspaketet