



Svensk författningssamling

Järnvägsteknikförordning

Utfärdad den 12 maj 2022

SFS 2022:417

Publicerad
den 18 maj 2022

Regeringen föreskriver¹ följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Förordningens tillämpningsområde

1 § Denna förordning innehåller bestämmelser i anslutning till järnvägstekniklagen (2022:366).

Därutöver innehåller förordningen bilag F i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) om validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik.

- 2 §** Bestämmelserna i förordningen avser
- inledande bestämmelser (1 kap.),
 - krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter (2 kap.),
 - godkännande av fasta installationer (3 kap.),
 - godkännande av fordon (4 kap.),
 - anmälande myndigheter (5 kap.),
 - organ för bedömning av överensstämmelse (6 kap.),
 - register (7 kap.),
 - tillsyn, marknads kontroll och sanktionsavgift (8 kap.).

- 3 §** Förordningen är meddelad med stöd av
- 1 kap. 10 och 11 §§ järnvägstekniklagen (2022:366) i fråga om 1 kap. 6 och 7 §§ och 4 kap. 13 § och 14 § 7,
 - 2 kap. 12 § i samma lag i fråga om 2 kap. 2–16 §§ och 6 kap.,
 - 3 kap. 6 § i samma lag i fråga om 3 kap. 8 §,
 - 4 kap. 14 § i samma lag i fråga om 4 kap. 5 §,
 - 5 kap. 12 § i samma lag i fråga om 7 kap. 8 och 9 §§ och 8 kap. 1, 2, 6 och 8 §§,
 - 6 kap. 8 § i samma lag i fråga om 8 kap. 7 §,
 - 8 kap. 11 § regeringsformen i fråga om 1 kap. 4 § andra stycket, och
 - 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.

Tillsynsmyndighet

4 § Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt järnvägstekniklagen (2022:366).

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen, i den ursprungliga lydelsen.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om verkställigheten av järnvägstekniklagen och denna förordning. Detta gäller dock inte 2 kap. 22, 23 och 25 §§ samt 7 kap. 1 och 2 §§ i förordningen, för vilka Trafikverket får meddela föreskrifter om verkställigheten.

Ord och uttryck

5 § De ord och uttryck som används i denna förordning har samma betydelse som i järnvägstekniklagen (2022:366). Därutöver betyder

ERA: Europeiska unionens järnvägsbyrå,

fast installation: en installation som innefattar något av delsystemen infrastruktur, energi eller markbaserad trafikstyrning enligt 2 kap. 1 § första stycket 1–3,

gemensamma säkerhetsmetoder: sådana gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet,

järnvägsnät: de linjer, stationer, terminaler och alla former av fast utrustning som behövs för att säkerställa att unionens järnvägssystem fungerar säkert och kontinuerligt,

nationella regler: sådana regler som avses i 2 kap. 1 § andra stycket järnvägstekniklagen och som har anmälts, antagits och publicerats enligt 2 kap. 9–14 §§ i denna förordning,

organ för bedömning av överensstämmelse: sådana anmälda eller utsedda organ som avses i 2 kap. 3 § järnvägstekniklagen,

väsentliga krav: de krav som avses i 2 kap. 1 § första stycket järnvägstekniklagen.

Bemyndiganden

6 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. i vilka avseenden som järnvägstekniklagen (2022:366) och denna förordning ska tillämpas i fråga om spårvagnar som är avsedda för trafik på både snabbspårväg och järnvägsnät (duospårvagnar), och

2. sådant tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som avses i det bihang som anges i 1 kap. 6 § järnvägstekniklagen.

7 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt

1. järnvägstekniklagen (2022:366), denna förordning och föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen, och

2. direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

2 kap. Krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter

Delsystem

1 § Delsystem enligt 2 kap. 1 § första stycket järnvägstekniklagen (2022:366) ska vara uppdelade i

1. strukturellt definierade delsystem i form av
 - a) infrastruktur,
 - b) energi,
 - c) markbaserad trafikstyrning och signalering,
 - d) fordonsbaserad trafikstyrning och signalering,
 - e) rullande materiel, och

2. funktionellt definierade delsystem i form av

- a) drift och trafikledning,
- b) underhåll,
- c) telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik.

I respektive delsystem ska det ingå som anges i punkt 2 i bilaga II till direktiv (EU) 2016/797, i den ursprungliga lydelsen.

Undantag från tillämpning av TSD

2 § Transportstyrelsen får besluta att en sökande får avstå från att tillämpa en TSD eller en del av en TSD

1. för projekt som är långt framskridna eller föremål för avtal som håller på att genomföras när aktuell TSD ska börja tillämpas, om projektet avser konstruktion, byggande, ibruktagande, ombyggnation, modernisering, drift eller underhåll av delsystemet,

2. när järnvägsnätet har skadats efter en olycka eller en naturkatastrof och ett snabbt åtgärdande av skadorna tekniskt eller ekonomiskt inte medger att TSD:n tillämpas, dock endast till dess att järnvägsnätet återställs permanent,

3. vid modernisering, utvidgning eller ombyggnation av ett delsystem eller en del av ett delsystem när det gäller lastprofil, spårvidd, spåravstånd, elektrisk spänning eller något annat, när tillämpningen av en TSD skulle hota projektets lönsamhet eller kompatibiliteten i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem, och

4. för fordon som används till och från ett land utanför EES eller Schweiz där spårvidden avviker från den spårvidd som gäller för Europeiska unionens huvudjärnvägsnät.

3 § I de fall som avses i 2 § 1 ska Transportstyrelsen inom ett år från ikraftträdandet av aktuell TSD överlämna en förteckning över de projekt som är långt framskridna till Europeiska kommissionen.

4 § I de fall som avses i 2 § 1 och 2 ska Transportstyrelsen överlämna sitt beslut att inte tillämpa en eller flera TSD eller delar av en TSD till Europeiska kommissionen.

5 § Innan Transportstyrelsen fattar ett beslut om undantag från en TSD enligt 2 § 1, 3 eller 4 ska Transportstyrelsen begära hos Europeiska kommissionen att få frångå tillämpningen av TSD:n. Transportstyrelsen ska till begäran bifoga ett underlag med en motivering till det begärda undantaget och uppgifter om vilka bestämmelser som Transportstyrelsen avser att tillämpa i stället för TSD:n.

6 § I avvaktan på att Europeiska kommissionen ska fatta beslut om undantag från en TSD enligt 5 § får Transportstyrelsen tillämpa de alternativa bestämmelser som angetts i underlaget till begäran.

Om Europeiska kommissionen inte meddelar sitt beslut om undantag från en TSD enligt 5 § inom fyra månader från det att en begäran med fullständigt underlag lämnats dit, ska begäran anses beviljad.

7 § Driftskompatibilitetskomponenter som utgör reservdelar i delsystem som är tagna i bruk när en ny eller ändrad TSD träder i kraft får installeras i dessa delsystem trots att de inte överensstämmer med kraven i 2 kap. 1 § järnvägstekniklagen (2022:366).

8 § Nationella regler får tillämpas endast om

1. en TSD, inklusive sådana tekniska aspekter som angetts som öppna punkter, inte fullt ut omfattar de väsentliga kraven,
2. undantag från tillämpning av TSD:n har beslutats enligt 2 §,
3. ett specialfall kräver tillämpning av tekniska föreskrifter som inte ingår i tillämplig TSD,
4. det krävs för fordonets kompatibilitet med järnvägsnätet,
5. järnvägsnätet eller fordonet inte omfattas av en TSD, eller
6. det efter en olycka eller något annat krävs en brådskande och tillfällig åtgärd.

9 § Nya nationella regler får beslutas endast

1. om en TSD inte fullt ut uppfyller de väsentliga kraven, eller
2. som en brådskande åtgärd, efter en olycka eller något dylikt.

10 § När nationella regler ska beslutas ska Transportstyrelsen utgå ifrån de preciseringar av de väsentliga kraven som anges i bilaga III till direktiv (EU) 2016/797, i den ursprungliga lydelsen.

11 § Innan en nationell regel beslutas ska Transportstyrelsen, via det it-system som avses i artikel 27 i förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004, lämna ett utkast till regeln till Europeiska kommissionen och ERA.

Till utkastet ska det bifogas en motivering till varför regeln ska införas och varför den behövs för att uppfylla ett väsentligt krav.

12 § Transportstyrelsen ska anmäla nya, ändrade eller upphävda nationella regler till Europeiska kommissionen och ERA. En anmälan ska göras genom att texterna överlämnas via det it-system som avses i 11 §.

13 § Vid brådskande åtgärder i syfte att förhindra olyckor eller tekniska komplikationer får Transportstyrelsen, trots 11 §, besluta och omedelbart börja tillämpa en ny nationell regel. Regeln ska dock anmälas via det it-system som avses i 11 § och förenas med ett förbehåll för ERA:s kommande bedömning.

14 § Nationella regler om uteslutande lokala förhållanden behöver inte anmälas till Europeiska kommissionen eller ERA, om reglerna i stället förs in i det infrastrukturregister som avses i 5 kap. 10 § järnvägstekniklagen (2022:366) eller om det i registret hänvisas till reglerna.

EG-kontroll

15 § Ett organ för bedömning av överensstämmelse enligt 2 kap. 3 § järnvägstekniklagen (2022:366) ska följa det förfarande för kontrollen som framgår av bilaga IV till direktiv (EU) 2016/797. Avser uppdraget EG-kontroll av delsystem ska det inledas i konstruktionsskedet och pågå under delsystemets uppbyggnad fram till dess att delsystemet, som fast installation eller fordon, godkänns för att tas i bruk eller släppas ut på marknaden.

16 § Ett organ för bedömning av överensstämmelse får, utöver kontrollintyg enligt 2 kap. 4 § järnvägstekniklagen (2022:366), utfärda mellanlig-

gande kontrollintyg. Sådana mellanliggande kontrollintyg får avse vissa stadier av kontrollförfarandet eller vissa delar av delsystemet.

Ett organ för bedömning av överensstämmelse får också utfärda kontrollintyg som omfattar fler än ett delsystem eller delar av delsystem, om det medges i tillämplig TSD.

17 § Sökanden ska till en EG-kontrollförklaring enligt 2 kap. 5 § järnvägstekniklagen (2022:366) bifoga och sammanställa ett tekniskt underlag som ska innehålla

1. dokumentation om delsystemets tekniska egenskaper,
2. eventuella intyg om driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning enligt 2 kap. 8 § järnvägstekniklagen,
3. eventuella villkor och begränsningar i fråga om delsystemets användning, och
4. villkor om underhåll, inställningar och periodisk övervakning.

EG-försäkran om driftskompatibilitetskomponenter

18 § Om en driftskompatibilitetskomponent omfattas av andra rättsakter från Europeiska unionen än en TSD, ska en EG-försäkran enligt 2 kap. 7 § järnvägstekniklagen (2022:366) innefatta en försäkran om att komponenterna även uppfyller kraven i dessa rättsakter.

Fri rörlighet för delsystem

19 § Strukturellt definierade delsystem enligt 1 § första stycket 1 får inte förbjudas, begränsas eller förhindras från att byggas eller tas i bruk eller i drift, om de uppfyller kraven i järnvägstekniklagen (2022:366), till lagen anslutande föreskrifter och direkt tillämpliga EU-rättsakter. Det får inte heller krävas kontroller av delsystem som redan har utförts

1. inom ramen för förfarandet för EG-kontroll, eller
2. i andra stater inom EES eller i Schweiz i syfte att kontrollera efterlevnaden av identiska krav under identiska driftsförhållanden.

I 5 kap. 9 § andra stycket järnvägstekniklagen finns det bestämmelser om när Transportstyrelsen som ett led i sin marknadskontroll får kräva kompletterande kontroller av delsystem som är försedda med en EG-kontrollförklaring.

Fri rörlighet för driftskompatibilitetskomponenter

20 § Transportstyrelsen ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att driftskompatibilitetskomponenter

1. endast släpps ut på marknaden om de medger att driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem uppnås och komponenterna uppfyller de väsentliga kraven, och
2. används inom det avsedda användningsområdet samt installeras och underhålls korrekt.

21 § Driftskompatibilitetskomponenter får inte förbjudas, begränsas eller hindras från att släppas ut på marknaden, om de uppfyller kraven i 2 kap. 6–8 §§ järnvägstekniklagen (2022:366), föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och direkt tillämpliga EU-rättsakter. Det får inte heller krävas kontroller som redan har utförts inom ramen för förfarandet för EG-försäkran enligt 2 kap. 7 och 8 §§ samma lag.

I 5 kap. 9 § första stycket järnvägstekniklagen finns det bestämmelser om åtgärder som får vidtas i fråga om driftskompatibilitetskomponenter inom ramen för Transportstyrelsens marknadskontroll.

TSD om tillgänglighet till järnvägssystemet för personer med funktionsnedsättningar eller nedsatt rörlighet (TSD PRM)

22 § Trafikverket ska föra en sådan förteckning över tillgångar som avses i artikel 7 i kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 av den 18 november 2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet. Trafikverket ska också samla in, lagra och utbyta uppgifter enligt artikel 7 a i förordningen.

23 § Den som ansvarar för sådana områden inom stationer som avses i artikel 7.4 a i förordning (EU) 1300/2014 ska till Trafikverket lämna de uppgifter som behövs för att föra förteckningen enligt 22 §.

TSD om telematikapplikationer för godstrafik och persontrafik (TSD TAF/TAP)

24 § Transportstyrelsen ska vara nationell kontaktpunkt för telematikapplikationer för godstrafik och persontrafik enligt artikel 5.3 i och tillägg III till kommissionens förordning (EU) nr 1305/2014 av den 11 december 2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av förordning (EG) nr 62/2006.

25 § Trafikverket ska ansvara för att föra in koder för huvudplatser i Central Reference Domain enligt punkt 6 i tillägg III till förordning (EU) nr 1305/2014.

Krav på järnvägsmateriel enligt COTIF

26 § Som svensk förordning ska gälla originaltexterna av bestämmelserna i bihang F om validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999. Bihanget ska gälla i den lydelse som framgår av bilagan till denna förordning.

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.

Bemyndiganden

27 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter i fråga om säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd, teknisk kompatibilitet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning,
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 enligt 2 kap. 3 § järnvägstekniklagen (2022:366),
4. anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter,

5. granskning av delsystem i de delar som inte omfattas av en TSD eller sådana nationella regler som avses i 2 kap. 1 § andra stycket järnvägstekniklagen, och

6. sådana tekniska standarder och föreskrifter som avses i det bihang som anges i 26 §.

Föreskrifter enligt första stycket 3 och 4 som ska tillämpas i fråga om anmälda organ får meddelas först efter det att Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll har getts tillfälle att yttra sig.

3 kap. Godkännande av fasta installationer

Transportstyrelsens granskning och prövning av en ansökan om godkännande av en fast installation

1 § Transportstyrelsen ska inom en månad från det att en ansökan om godkännande av en fast installation kommit in till Transportstyrelsen underrätta den sökande om huruvida underlaget är fullständigt eller om kompletterande uppgifter behövs. Om kompletterande uppgifter behövs, ska en rimlig tidsfrist fastställas inom vilken de kompletterande uppgifterna senast ska ha kommit in till Transportstyrelsen.

2 § Transportstyrelsens bedömning av om ett delsystem är tekniskt kompatibelt med de delsystem som det ska integreras med enligt 3 kap. 2 § första stycket 2 järnvägstekniklagen (2022:366) ska ske på grundval av TSD, nationella regler och register som innehåller uppgifter som är av betydelse för bedömningen.

3 § Transportstyrelsens bedömning av om integrationen av ett delsystem är säker enligt 3 kap. 2 § första stycket 3 järnvägstekniklagen (2022:366) ska ske på grundval av TSD, nationella regler och gemensamma säkerhetsmetoder.

4 § Den sökande ska utan onödigt dröjsmål underrätta ERA och Transportstyrelsen om det görs ändringar i kravspecifikationer eller i de planerade tekniska lösningarna efter det att ERA har lämnat ett sådant förhandsgodkännande av ERTMS-utrustning som avses i 3 kap. 2 § första stycket 4 järnvägstekniklagen (2022:366).

5 § Ett beslut om att bevilja eller avslå en ansökan om godkännande av en fast installation ska fattas inom fyra månader från det att Transportstyrelsen har tagit emot en fullständig ansökan.

Modernisering eller ombyggnation av en fast installation

6 § När Transportstyrelsen har tagit emot ett underlag som beskriver ett projekt för modernisering eller ombyggnation av en fast installation enligt 3 kap. 3 § andra stycket järnvägstekniklagen (2022:366), ska Transportstyrelsen granska om underlaget är fullständigt och vid prövningen följa det förfarande och de tidsfrister som anges i 1 och 5 §§.

Transportstyrelsens skyldighet att ge vägledning

7 § Transportstyrelsen ska utan avgift ge vägledning om hur det går till att få ett godkännande att ta i bruk en fast installation. Vägledningen ska innehålla en

1. beskrivning av hur en ansökan ska göras,

2. förklaring av de krav som uppställs för ett godkännande, och
3. förteckning över de handlingar som ska bifogas ansökan.

Bemyndiganden

8 § Transportstyrelsen 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

Ansökan om godkännande av fordon

1 § En ansökan om godkännande av ett fordon enligt 4 kap. järnvägstekniklagen (2022:366) ska lämnas via den one-stop-shop vid ERA som avses i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796 och ställas till Transportstyrelsen eller ERA i enlighet med den fördelning av beslutskompetens som emellan som framgår av 4 kap. 5 § järnvägstekniklagen. En ansökan om tillfälligt godkännande enligt 4 kap. 9 § i samma lag ska dock lämnas direkt till Transportstyrelsen.

2 § Till en ansökan om godkännande av ett fordon ska sökanden, utöver handlingar som visar att kraven enligt 4 kap. 2 § järnvägstekniklagen (2022:366) är uppfyllda, bifoga uppgifter som är av betydelse för prövningen i fråga om

1. andra ansökningar om godkännande av fordon,
2. uppgifter om de olika etapperna i och resultaten av EG-kontrollen, och
3. eventuella handlingar eller beslut från överklagandenämnden vid ERA.

Närmare bestämmelser om vad en ansökan ska innehålla finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 av den 4 april 2018 om fastställande av praktiska arrangemang i processen för godkännande av järnvägsfordon och typer av järnvägsfordon enligt direktiv (EU) 2016/797.

3 § Transportstyrelsen ska inom en månad från det att en ansökan om godkännande av fordon kommit in till Transportstyrelsen underrätta den sökande om huruvida underlaget är fullständigt eller om kompletterande uppgifter behövs. Om kompletterande uppgifter behövs, ska en rimlig tidsfrist fastställas inom vilken de kompletterande uppgifterna senast ska ha kommit in till Transportstyrelsen.

Underlag som Transportstyrelsen ska använda vid prövningen av godkännande av fordon

4 § Transportstyrelsens prövning enligt 4 kap. 2 § 1–4 järnvägstekniklagen (2022:366) av om kraven för godkännande av fordon är uppfyllda ska ske på grundval av

1. EG-kontrollförklaringar för de delsystem fordonet består av (punkt 1),
2. TSD och eventuella nationella regler (punkt 2),
3. TSD, eventuella nationella regler och gemensamma säkerhetsmetoder (punkt 3), och
4. TSD, eventuella nationella regler, uppgifter i infrastrukturregistret enligt 5 kap. 10 § järnvägstekniklagen och kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009 (punkt 4).

5 § En infrastrukturförvaltare ska vara behjälplig när det krävs provkörning av fordon för bedömningen av en ansökan om fordonsgodkännande. Infrastrukturförvaltaren ska i samråd med den sökande så långt som möjligt vidta åtgärder för att se till att den sökande kan genomföra provkörning inom tre månader från det att en begäran om provkörning kom in till infrastrukturförvaltaren.

Transportstyrelsens granskning och prövning av en ansökan om godkännande av fordon

6 § Transportstyrelsen ska granska det underlag som den sökande gett in enligt 2–4 §§ och resultatet av eventuell provkörning enligt 5 § och göra en bedömning av om kraven för godkännande är uppfyllda i enlighet med de förfaranden som fastställts i förordning (EU) 2018/545.

7 § Vid godkännandet får undantag från en TSD endast göras om förfarandet för beviljande av undantag från en TSD enligt 2 kap. 2–7 §§ har följts.

Beslut om godkännande att släppa ut ett fordon på marknaden

8 § Ett beslut om godkännande av ett fordon ska innehålla uppgifter om

1. fordonets område för användning,
2. de tekniska krav som uppställs i TSD och, i tillämpliga fall, nationella regler i fråga om kompatibilitet mellan fordonet och järnvägsnätet samt fordonets överensstämmelse med dessa krav, och
3. villkor för användningen av fordonet samt andra restriktioner.

9 § Ett beslut om att bevilja eller avslå en ansökan om godkännande av ett fordon ska fattas senast fyra månader från det att Transportstyrelsen har tagit emot en fullständig ansökan.

Transportstyrelsens samarbete med ERA i frågor om fordonsgodkännanden

10 § När ERA prövar ett fordonsgodkännande med ett område för användning som innefattar järnvägsnät i Sverige ska Transportstyrelsen, på begäran av ERA, göra en bedömning av om ansökan är fullständig, relevant och sammanhängande enligt 4 kap. 2 § järnvägstekniklagen (2022:366) i förhållande till de krav som uppställs i nationella regler och, i fråga om 4 kap. 2 § 4 i samma lag, även i förhållande till de krav som uppställs i TSD.

11 § Om Transportstyrelsen och ERA gör olika bedömningar av om kraven för godkännande av ett fordon är uppfyllda, ska Transportstyrelsen efter en underrättelse från ERA samarbeta med ERA i syfte att enas om en bedömning. Om det är nödvändigt ska även sökanden erbjudas att delta i denna process.

Om Transportstyrelsen och ERA inom en månad efter det att ERA underrättade Transportstyrelsen enligt första stycket inte kan enas om en bedömning får Transportstyrelsen, om den anser att kraven för godkännande inte är uppfyllda, hänskjuta ärendet för medling till den överklagandenämnd som avses i artikel 55 i förordning (EU) 2016/796.

12 § Transportstyrelsen får efter samråd med den nationella säkerhetsmyndigheten i Danmark, Norge eller Finland, i ett enskilt fall eller för flera fall, ingå överenskommelser med berörda nationella säkerhetsmyndigheter om att fordonsgodkännanden som har beviljats i något av dessa länder utan utvidgning av fordonets område för användning ska gälla för trafik till och från stationer och terminaler på den svenska sidan av gränsen. Detta gäller dock endast under förutsättning att uppställda krav i fråga om säkerhet och teknisk kompatibilitet kan säkerställas.

Transportstyrelsen får också ingå överenskommelser med berörda nationella säkerhetsmyndigheter om att fordonsgodkännanden som har beviljats i Sverige ska gälla för trafik till och från stationer och terminaler i Danmark, Norge eller Finland.

Tekniskt godkännande av järnvägsmateriel enligt bilag G till COTIF

13 § Transportstyrelsen är behörig myndighet att besluta om tekniskt godkännande enligt artikel 5 i bilag G om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF). Bedömningen av överensstämmelse ska vara utförd av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll.

Bemyndiganden

14 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. undantag, helt eller delvis, från krav på godkännande av fordon enligt 4 kap. järnvägstekniklagen (2022:366) och de krav som ska gälla i stället,
2. tillfälliga godkännanden av fordon i andra fall än som anges i 4 kap. 9 § i samma lag,
3. skyldigheter för infrastrukturförvaltare att möjliggöra prov av fordon på förvaltarens järnvägsnät,
4. undantag från krav på registrering av fordon,
5. märkning av fordon och undantag från krav på märkning av fordon,
6. vad som utgör arbetsfordon och växlingslok samt vilka krav som gäller för sådana fordon, och
7. tekniskt godkännande enligt 13 §.

5 kap. Anmälade myndigheter

Anmälade myndigheter

1 § Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll är anmälade myndighet enligt artikel 27 i direktiv (EU) 2016/797 med ansvar för att genomföra bedömning, anmälan och kontroll av sådana organ för bedömning av överensstämmelse som enligt 2 kap. 3 § första stycket järnvägstekniklagen (2022:366) ska anmälas enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll (anmälda organ).

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska till Europeiska kommissionen och till övriga stater inom EES eller till Schweiz anmäla vilka organ som har fått i uppdrag att som anmält organ utföra bedömningar av överensstämmelse.

2 § Transportstyrelsen är anmälände myndighet enligt artikel 27 i direktiv (EU) 2016/797 med ansvar för att genomföra bedömning, anmälan och kontroll av sådana organ för bedömning av överensstämmelse som enligt 2 kap. 3 § första stycket järnvägstekniklagen (2022:366) ska utses av Transportstyrelsen enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till järnvägstekniklagen (utsedda organ).

Transportstyrelsen ska till Europeiska kommissionen och till övriga stater inom EES eller till Schweiz anmäla vilka organ som har fått i uppdrag att som utsett organ utföra bedömningar av överensstämmelse.

Krav på anmälände myndigheter

3 § En anmälände myndighet ska

1. vara organiserad så att intressekonflikter med organ för bedömning av överensstämmelse undviks,

2. vara organiserad så att beslut som gäller organ för bedömning av överensstämmelse fattas av annan personal än den som har gjort bedömningen av om organet uppfyller kraven,

3. inte erbjuda eller utföra sådan verksamhet som utförs av organ för bedömning av överensstämmelse,

4. skydda konfidentiell information, och

5. ha tillräcklig personal med lämplig kompetens till sitt förfogande för att kunna utföra sina uppgifter.

4 § En anmälände myndighet ska informera Europeiska kommissionen om de förfaranden för bedömning, anmälan och kontroll av organ för bedömning av överensstämmelse som de tillämpar och om eventuella ändringar av dessa förfaranden.

Anmälan av organ för bedömning av överensstämmelse

5 § En anmälände myndighet ska se till att ett organ för bedömning av överensstämmelse bedriver verksamhet endast om inte Europeiska kommissionen eller en stat inom EES eller Schweiz har rest invändningar mot organet inom två veckor från anmälan i de fall denna grundar sig på ett ackrediteringsintyg och inom två månader från anmälan i övriga fall.

6 § Om en anmälände myndighet konstaterar eller informeras om att ett organ för bedömning av överensstämmelse inte längre uppfyller kraven enligt 6 kap. 1–4 §§ eller att det inte fullgör sina skyldigheter, ska den anmälände myndigheten begränsa, tillfälligt dra tillbaka eller återkalla anmälan av organet, beroende på hur allvarlig bristen bedöms vara.

Den anmälände myndigheten ska genast underrätta Europeiska kommissionen, övriga stater inom EES och Schweiz om begränsningar, tillfälliga tillbakadraganden eller återkallelser enligt första stycket.

7 § När en anmälan har begränsats, tillfälligt dragits tillbaka eller återkallats enligt 6 § eller organet har upphört med verksamheten av andra skäl, ska den anmälände myndigheten se till att organets dokumentation antingen tas över av ett annat organ för bedömning av överensstämmelse eller på något annat sätt hålls tillgänglig.

8 § Om Europeiska kommissionen undersöker om ett organ för bedömning av överensstämmelse har nödvändig kompetens, ska den berörda an-

6 kap. Organ för bedömning av överensstämmelse

Krav på organ för bedömning av överensstämmelse

1 § Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska

1. kunna utföra de uppgifter för bedömning av överensstämmelse som fastställs i de TSD eller nationella regler som organet har anmälts för att göra bedömning av överensstämmelse i förhållande till,

2. vid varje bedömning av överensstämmelse ha

a) tillräckligt mycket personal med den tekniska kunskap och erfarenhet som krävs för att utföra bedömningen av överensstämmelse,

b) en beskrivning av de förfaranden för bedömning av överensstämmelse som tillämpas och av de rutiner organet har för att skilja mellan uppgifter som det utför i sin egenskap av organ för bedömning av överensstämmelse och annan verksamhet,

c) förfaranden som gör det möjligt för organet att utöva sin verksamhet med hänsyn till det anlitaende företags storlek, bransch och struktur samt till den aktuella teknikens komplexitet och eventuell massproduktion eller serietillverkning, och

d) nödvändiga medel, utrustning och hjälpmedel som behövs för att korrekt kunna utföra de tekniska och administrativa uppgifterna i samband med bedömningen av överensstämmelse,

3. ha ansvarsförsäkring för sin verksamhet,

4. se till att personalen iakttar tystnadsplikt enligt 2 kap. 11 § järnvägstekniklagen (2022:366) i fråga om uppgifter som personalen får tillgång till i samband med utförande av bedömningsuppdraget,

5. delta i, eller se till att dess bedömningspersonal känner till, det standardiseringsarbete och det arbete som utförs i samordningsgruppen för organ för bedömning av överensstämmelse som har inrättats i enlighet med unionsrätt, och

6. när det gäller bedömningsorgan som har anmälts för delsystemen markbaserad trafikstyrning och signalering eller fordonsbaserad trafikstyrning och signalering enligt 2 kap. 1 § första stycket 1 c eller d, delta i, eller se till att dess bedömningspersonal känner till, det arbete som utförs i den ERTMS-grupp som avses i artikel 29 i förordning (EU) 2016/796.

2 § Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska

1. vara oberoende i förhållande till

a) det företag eller den organisation som det har anlåtats av, och

b) den som tillverkar de delsystem eller driftskompatibilitetskomponenter som är föremål för bedömningen,

2. ha en högsta ledning och bedömningspersonal som inte utformar, tillverkar, levererar, installerar, köper, äger, använder eller underhåller de delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som organet ska bedöma,

3. ha en högsta ledning och bedömningspersonal som inte deltar i utformning, tillverkning, uppbyggnad, marknadsföring, installation, användning eller underhåll av bedömda delsystem eller driftskompatibilitetskomponenter,

4. se till att dess dotterföretags eller underleverantörers verksamhet inte påverkar sekretessen, objektiviteten eller opartiskheten i organens bedömningar av överensstämmelse, och

5. utföra bedömningen av överensstämmelse med yrkesintegritet och kompetens samt fristående från alla påtryckningar och incitament, i synnerhet ekonomiska, som kan påverka deras omdöme eller resultaten av deras bedömning av överensstämmelse.

3 § Den personal som ansvarar för att utföra bedömningar av överensstämmelse ska ha

1. teknisk och yrkesinriktad utbildning på det område inom vilket organet har anmälts,

2. kunskap om de bedömningar som organet ska göra och befogenhet att utföra dessa bedömningar,

3. kännedom om de väsentliga kraven som avses i tillämpliga TSD eller nationella regler samt om tillämpliga harmoniserade standarder, och

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

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

5 § Ett organ för bedömning av överensstämmelse som kan visa att det uppfyller kriterierna i harmoniserade standarder som det hänvisas till i Europeiska unionens officiella tidning ska förutsättas uppfylla kraven i 1–4 §§.

Underleverantörer och dotterföretag till organ för bedömning av överensstämmelse

6 § Ett organ för bedömning av överensstämmelse får anlita en underleverantör eller ett dotterföretag för att utföra organets uppgifter endast efter samtycke från det företag som det har anlitats av.

7 § Om ett organ för bedömning av överensstämmelse lägger ut uppgifter på entreprenad eller anlitar ett dotterföretag, ska organet se till att underleverantören eller dotterföretaget uppfyller kraven i 1–4 §§ och informera den anmälande myndigheten enligt 5 kap. 1 eller 2 § om detta.

Organet för bedömning av överensstämmelse ska se till att den anmälande myndigheten ges tillgång till dokumentation om underleverantörens eller dotterföretagets kvalifikationer.

8 § Även om ett organ för bedömning av överensstämmelse lägger ut uppgifter på entreprenad eller anlitar ett dotterföretag, ska organet ansvara för bedömningsuppdraget.

Ackrediterade interna organ

9 § Trots 2 § 1 får en sökande använda ett ackrediterat internt organ för att utföra bedömningar av överensstämmelse för de förfaranden som anges i modulerna A1, A2, C1 eller C2 i bilaga II till beslut nr 768/2008/EG och modulerna CA1 och CA2 i bilaga I till beslut 2010/713/EU.

10 § För att få utföra bedömningar av överensstämmelse ska ett ackrediterat internt organ

1. vara ackrediterat i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknads kontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande

av förordning (EEG) nr 339/93 samt, i de fall ackreditering skett i Sverige, lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll,

2. utgöra en organisatoriskt åtskild enhet inom den sökandes verksamhet samt ha rapporteringsmetoder som säkerställer opartiskhet,

3. inte ansvara för utformning, tillverkning, leverans, installation, drift eller underhåll av de produkter som det bedömer,

4. inte delta i någon verksamhet som kan vara oförenlig med oberoende och integritet i bedömningsarbetet,

5. tillhandahålla sina tjänster enbart till den verksamhetsutövare som det är en del av.

11 § Ett ackrediterat internt organ ska inte anmälas till Europeiska kommissionen och övriga stater inom EES eller Schweiz enligt 5 kap. 1 § andra stycket. Den verksamhetsutövare som organet är en del av ska dock lämna information om organets ackreditering, om den anmälade myndigheten begär det.

Skyldigheter för organ för bedömning av överensstämmelse

12 § En EG-kontroll enligt 2 kap. 2 § järnvägstekniklagen (2022:366) eller en bedömning av överensstämmelse eller lämplighet enligt 2 kap. 8 § i samma lag ska vara proportionell i förhållande till uppdragets omfattning och komplexitet så att de organisationer eller företag som anlitat bedömningsorganet inte belastas i onödan.

Ett bedömningsorgan ska vid planeringen och utförandet av kontrolluppdraget ta hänsyn till den anlitande organisationens eller det anlitate företagets storlek, bransch och struktur samt till delsystemets eller driftskompatibilitetskomponentens tekniska komplexitet och eventuell massproduktion eller serietillverkning.

13 § Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska informera den anmälade myndigheten när

1. ett kontrollintyg enligt 2 kap. 4 § järnvägstekniklagen (2022:366) efter genomgången EG-kontroll inte utfärdas, eller

2. det görs begränsningar, tillfälliga indragningar eller återkallelser av kontrollintyg enligt 2 kap. 9 § i samma lag.

14 § Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska ge andra organ som anmälts för samma eller liknande ändamål information om negativa resultat och, om det begärs, positiva resultat vid EG-kontroll eller annan bedömning av överensstämmelse.

15 § Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska på begäran ge ERA tillgång till kontrollintyg enligt 2 kap. 4 § järnvägstekniklagen (2022:366).

Bemyndiganden

16 § Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om

1. krav som ska vara uppfyllda för att godkännas som ett anmält eller utsett organ enligt 2 kap. 3 § järnvägstekniklagen (2022:366), och

2. anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter.

Föreskrifter enligt första stycket som ska tillämpas i fråga om anmälda organ får meddelas först efter det att Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll har getts tillfälle att yttra sig.

Infrastrukturregister

1 § Trafikverket ska ansvara för registrering av järnvägsinfrastruktur i det infrastrukturregister som avses i 5 kap. 10 § järnvägstekniklagen (2022:366).

Infrastrukturregistret ska innehålla

1. järnvägsnätets egenskaper för varje delsystem eller del av delsystem i enlighet med tillämplig TSD, och
2. eventuella villkor och andra begränsningar för användning av järnvägsinfrastrukturen.

2 § Trafikverket ska hålla infrastrukturregistret uppdaterat och följa de specifikationer om innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, drift samt regler för inmatning och läsning av data som framgår av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/777 av den 16 maj 2019 om gemensamma specifikationer för registret över järnvägsinfrastruktur och om upphävande av genomförandebeslut 2014/880/EU.

Fordonsregister

3 § Transportstyrelsen ska, som ansvarig för fordonsregistret enligt 5 kap. 11 § järnvägstekniklagen (2022:366), hålla registret uppdaterat och följa de specifikationer för registret som framgår av kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614 av den 25 oktober 2018 om specifikationer för de fordonsregister som avses i artikel 47 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 och om ändring och upphävande av kommissionens beslut 2007/756/EG.

4 § Fordonsregistret ska för varje fordon innehålla följande uppgifter:

1. det europeiska fordonsnumret enligt 4 kap. 12 § järnvägstekniklagen (2022:366),
2. en hänvisning till EG-kontrollförklaringen och det organ för bedömning av överensstämmelse som har utfärdat EG-kontrollintyg enligt 2 kap. 3–5 §§ i samma lag,
3. en hänvisning till det europeiska registret över godkända fordonstyper enligt 4 kap. 6 § andra stycket i samma lag,
4. uppgifter om fordonets ägare och fordonsinnehavare,
5. uppgifter om villkor för fordonets användning som har meddelats med stöd av 4 kap. 10 § järnvägstekniklagen, och
6. en hänvisning till fordonets underhållsansvariga enhet enligt 2 kap. 9 § järnvägssäkerhetslagen (2022:367).

5 § Transportstyrelsen ska uppdatera fordonsregistret med uppgifter som andra stater inom EES eller Schweiz fört in i sina fordonsregister, om dessa ändringar berör förhållanden som är av betydelse för verksamhet i Sverige.

6 § En fordonsinnehavare ska omedelbart anmäla när ett fordon har skrotats och vid andra ändringar av förhållanden som ska föras in i fordonsregistret.

7 § När det gäller fordon som har godkänts för första gången i ett land utanför EES eller i Schweiz och som därefter används i Sverige, ska Transportstyrelsen se till att registret åtminstone innehåller uppgifter om

1. fordonsinnehavaren,
2. fordonets enhet med ansvar för underhåll, och

3. eventuella begränsningar i villkoren för fordonets användning.

Uppgifter om sådana fordon som avses i första stycket ska kunna hämtas i fordonregistret eller på annat sätt göras tillgängliga utan dröjsmål och enligt samma icke-diskrimineringsprincip som gäller för information om andra fordon i registret.

Rapportering till det europeiska registret över godkända fordonstyper

8 § När Transportstyrelsen har typgodkänt ett fordon enligt 4 kap. 6 § järnvägstekniklagen (2022:366), ska följande uppgifter om fordonstypen rapporteras till ERA för att föras in i det europeiska registret över godkända fordonstyper:

1. fordonstypens tekniska egenskaper, inklusive sådana som rör tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och nedsatt rörlighet,
2. fordonstillverkarens namn, och
3. uppgifter om godkännanden som rör fordonstypens område för användning, inklusive eventuella begränsningar eller återkallelser.

Bemyndiganden

9 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. järnvägsföretags rapporteringskrav, och
2. skyldighet att lämna uppgifter till det europeiska registret över godkända fordonstyper.

8 kap. Tillsyn, marknads kontroll och sanktionsavgift

Särskilda bestämmelser om tillsyn över fordon

1 § Om det inom ett järnvägsföretag konstateras att ett järnvägsfordon som används i verksamheten inte uppfyller tillämpliga väsentliga krav, ska järnvägsföretaget vidta de åtgärder som krävs för att fordonet ska uppfylla kraven.

Om det är klarlagt att en sådan brist som avses i första stycket fanns redan när fordonet godkändes för att släppas ut på marknaden, ska järnvägsföretaget informera ERA och berörda nationella säkerhetsmyndigheter om de vidtagna åtgärderna.

2 § När Transportstyrelsen får kännedom om att ett fordon eller en fordonstyp som är godkänd för att släppas ut på marknaden och som används på avsett sätt inte uppfyller tillämpliga väsentliga krav, ska Transportstyrelsen informera de järnvägsföretag som använder fordonet eller fordonstypen och kräva att åtgärder vidtas för att säkerställa fordonets överensstämmelse med de väsentliga kraven.

Transportstyrelsen ska informera ERA och berörda nationella säkerhetsmyndigheter om upptäckten av sådana brister som avses i första stycket.

Särskilda bestämmelser om ändring och återkallelse av fordonsgodkännanden

3 § Om Transportstyrelsen och ERA gör olika bedömningar i frågan om behovet av att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande enligt 5 kap. 5 § järnvägstekniklagen (2022:366), får Transportstyrelsen innan ERA har fattat sitt slutgiltiga beslut hänskjuta frågan för medling enligt det medlingsförfarande som avses i artikel 21.7 i direktiv (EU) 2016/797.

Om resultatet av ett sådant medlingsförfarande blir att fordonsgodkännandet varken ska ändras eller återkallas, ska förelägganden som har beslutats

med stöd av 5 kap. 3 § järnvägstekniklagen och som gäller fordonets förenlighet med de väsentliga kraven upphävas.

4 § När Transportstyrelsen enligt 5 kap. 5 § järnvägstekniklagen (2022:366) har återkallat ett godkännande att släppa ut fordon på marknaden, ska Transportstyrelsen genast informera ERA om beslutet och redogöra för skälen till detta.

5 § Transportstyrelsens beslut enligt 5 kap. 5 § järnvägstekniklagen (2022:366) att återkalla ett godkännande att släppa ut fordon på marknaden ska anges i det nationella fordonsregistret enligt 5 kap. 11 § samma lag eller, om det gäller ett godkännande av en fordonstyp, i det europeiska registret över godkända fordonstyper.

Transportstyrelsen ska säkerställa att järnvägsföretag som använder fordon av samma typ som är föremål för återkallelse informeras om återkallelsen.

Marknadskontroll

6 § Transportstyrelsen ska underrätta Europeiska kommissionen om att åtgärder enligt 5 kap. 9 § järnvägstekniklagen (2022:366) har vidtagits trots förekomsten av en EG-försäkran eller EG-kontrollförklaring. I underrättelsen ska Transportstyrelsen ange skälen för beslutet.

Om underrättelsen avser driftskompatibilitetskomponenter, ska Transportstyrelsen särskilt ange om åtgärden beror på

1. att de väsentliga kraven inte har uppfyllts,
2. felaktig tillämpning av europeiska specifikationer, eller
3. att de europeiska specifikationerna är otillräckliga.

Om underrättelsen avser delsystem, ska Transportstyrelsen särskilt ange om åtgärden beror på

1. att de väsentliga kraven inte har uppfyllts,
2. felaktig tillämpning av en TSD, eller
3. en brist i en TSD.

Sanktionsavgift

7 § En sanktionsavgift enligt 6 kap. järnvägstekniklagen (2022:366) ska bestämmas till lägst 5 000 kronor och högst 10 000 000 kronor.

När avgiftens storlek bestäms ska särskild hänsyn tas till

1. den skada eller risk för skada som har uppstått till följd av överträdelsen,
2. om aktören tidigare har begått en överträdelse, och
3. de kostnader som aktören har undvikit till följd av överträdelsen.

Bemyndiganden

8 § Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om

1. tillsyn,
2. järnvägsföretags rapporteringskrav,
3. marknadskontroll, och
4. skyldigheter att lämna sådana uppgifter som Europeiska kommissionen och ERA behöver som underlag i sitt regelutvecklingsarbete.

9 § I 7 kap. järnvägstekniklagen (2022:366) finns bestämmelser om omprövning och överklagande av Transportstyrelsens beslut.

1. Denna förordning träder i kraft den 1 juni 2022.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för mål eller ärenden som har inletts före ikraftträdandet, om inte något annat framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

På regeringens vägnar

TOMAS ENEROTH

Pontus Söderström
(Infrastrukturdepartementet)

Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU, appendice F à la Convention)

Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU, appendix F to the Convention)

Enhetliga rättsregler för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik (APTU, bihang F till fördraget)

Article premier Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes (PTU) pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

Article 2 Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, de leur(s) annexe(s) et des PTU, outre les termes définis à l'article 2 des ATMF, le terme:

- a) "voiture" désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des voyageurs; ce terme englobe un fourgon à bagages destiné à être transporté dans un train de voyageurs;
- b) "projet à un stade avancé de développement" désigne tout projet dont la phase de planification/construction a atteint un stade tel que tout changement dans les spécifications techniques serait inacceptable pour l'État partie concerné. Un tel obstacle peut être de nature légale, contractuelle, économique, financière, sociale ou environnementale et doit être dûment démontré;
- c) "substitution dans le cadre de la maintenance" désigne tout remplacement de composants par des pièces présentant des fonctions et des performances identiques dans le cadre de la maintenance préventive et corrective;
- d) "prescription technique" désigne toute règle, autre qu'une norme technique,

Article 1 Scope

These Uniform Rules lay down, for railway material intended to be used in international traffic, the procedure for the validation of technical standards and the adoption of Uniform Technical Prescriptions (UTP).

Article 2 Definitions

For the purposes of these Uniform Rules, their Annex(es) and the UTP, in addition to the terms defined in Article 2 of ATMF, the term

- a) "carriage" (or "coach") means a railway vehicle, not provided with a means of traction, which is intended to carry passengers; the term includes a luggage wagon which is intended to be carried in a passenger train;
- b) "project in an advanced stage of development" means any project whose planning/construction stage has reached a point where a change in the technical specifications would be unacceptable to the Contracting State concerned. Such an impediment may be legal, contractual, economic, financial, social or environmental in nature and must be duly substantiated;
- c) "substitution in the framework of maintenance" means any replacement of components by parts of identical function and performance in the framework of preventive or corrective maintenance;
- d) "technical prescription" means a rule, other than a technical standard,

Artikel 1 Tillämpningsområde

I dessa enhetliga rättsregler fastställs förfarandet för validering av tekniska standarder och för antagande av enhetliga tekniska föreskrifter (UTP) för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik.

Artikel 2 Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler, deras bilaga/-or och UTP, utöver de termer som definieras i artikel 2 i ATMF avses med

- a) passagerarvagn: ett järnvägsfordon som inte är försett med egen dragkraft och som är avsett att transportera resande, vilket inkluderar en resgodsvagn som är avsedd att ingå i ett tåg som transporterar passagerare;
- b) långt framskridet projekt: ett projekt vars planerings/byggnationsfas har kommit till en punkt där en ändring i de tekniska specifikationerna inte skulle vara acceptabel för den involverade deltagande staten. Ett sådant hinder kan vara av rättslig, kontraktuell, ekonomisk, finansiell, social eller miljömässig karaktär och måste vara tillräckligt substansstiel;
- c) utbyte inom ramen för underhåll: ersättning av komponenter med delar av identisk funktion och prestanda inom ramen för förebyggande underhåll eller reparationer;
- d) teknisk föreskrift: en regel som inte är en teknisk standard, som ingår i UTP,

- | | | |
|---|---|---|
| <p>incluse dans les PTU, relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance, à la sécurité ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire;</p> <p>e) "norme technique" désigne une norme volontaire adoptée par un organisme de normalisation international reconnu selon les procédures qui lui sont propres;</p> <p>f) "véhicule de traction" désigne un véhicule ferroviaire pourvu de moyen de traction;</p> <p>g) "wagon" désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des marchandises;</p> | <p>included in the UTP, relating to the construction, operation, maintenance or safety aspects or relating to a procedure concerning railway material;</p> <p>e) "technical standard" means a voluntary standard adopted by a recognised international standardisation body, according to the procedures applicable to it;</p> <p>f) "traction unit" means a railway vehicle provided with a means of traction;</p> <p>g) "wagon" means a railway vehicle, not provided with a means of traction, which is intended to carry goods;</p> | <p>och som rör tillverkning, drift, underhåll eller säkerhetsaspekter eller som rör ett förfarande som rör järnvägsmateriel;</p> <p>e) teknisk standard: en frivillig standard som antagits av ett erkänt internationellt standardiseringsorgan, i enlighet med det förfarande som är tillämpligt för det;</p> <p>f) dragfordon: ett järnvägsfordon som är försett med egen dragkraft;</p> <p>g) godsvagn: ett järnvägsfordon som inte är försett med egen dragkraft och som är avsett att transportera gods;</p> |
|---|---|---|

*Article 3**But*

§ 1 La validation de normes techniques relatives au matériel ferroviaire et l'adoption de PTU applicables au matériel ferroviaire ont pour but de:

- a) faciliter la libre circulation de véhicules en trafic international;
- b) contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international;
- c) tenir compte de la protection de l'environnement et de la santé publique.

§ 2 Lors de la validation de normes techniques ou de l'adoption de PTU, seules sont prises en compte celles qui ont été élaborées au niveau international.

§ 3 Dans la mesure du possible:

- a) il convient d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international;
- b) les normes techniques et les PTU sont axées sur les performances; le cas échéant, elles comportent des variantes.

*Article 4**Elaboration de normes et de PTU*

§ 1 L'élaboration de normes techniques concernant le matériel ferroviaire et la normalisation des produits et des procédures industriels sont du ressort des organismes de

*Article 3**Aim*

§ 1 The validation of technical standards relating to railway material and the adoption of UTP applicable to railway material shall have as its aim to

- a) facilitate the free circulation of vehicles in international traffic,
- b) contribute to ensuring the safety, efficiency and the availability for international traffic,
- c) take account of the protection of the environment and public health.

§ 2 When technical standards are validated or UTP are adopted, only those prepared at the international level shall be taken into account.

§ 3 To the extent possible

- a) it is appropriate to ensure interoperability of technical systems and components necessary for international traffic;
- b) technical standards and UTP shall be performance related; if appropriate, they shall include variants.

*Article 4**Preparation of technical standards and UTP*

§ 1 The preparation of technical standards concerning railway material and the standardisation of industrial products and procedures shall be the responsibility of recognised

*Artikel 3**Ändamål*

§ 1 Valideringen av tekniska standarder för järnvägsmateriel och antagandet av UTP för järnvägsmateriel ska ha som ändamål att

- a) underlätta den fria rörligheten för fordon i internationell trafik,
- b) bidra till att garantera säkerheten, tillförlitligheten och tillgängligheten i internationell trafik,
- c) ta hänsyn till miljöskyddet och folkhälsan.

§ 2 Vid validering av tekniska standarder eller antagande av UTP ska endast de som har utarbetats på internationell nivå beaktas.

§ 3 I den mån det är möjligt

- a) bör driftskompatibilitet garanteras i fråga om de tekniska system och komponenter som är nödvändiga i internationell trafik;
- b) ska tekniska standarder och UTP vara inriktade på prestanda; i förekommande fall ska de innehålla alternativ.

*Artikel 4**Utarbetande av tekniska standarder och UTP*

§ 1 Utarbetandet av tekniska standarder avseende järnvägsmateriel och standardiseringen av produkter och förfaranden inom industrin ska åligga de erkända nationella och

normalisation nationaux et internationaux reconnus. national and international standardisation bodies. internationella standardiseringsorganen.

§ 2 L'élaboration de PTU sur la base de demandes faites en conformité avec l'article 6, est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.

§ 2 The preparation of UTP shall be the responsibility of the Committee of Technical Experts assisted by appropriate working groups and the Secretary General on the basis of applications made in accordance with Article 6.

§ 2 Utarbetandet av UTP ska åligga det tekniska expertutskottet biträtt av lämpliga arbetsgrupper och generalsekreteraren på grundval av ansökningar som getts in i enlighet med artikel 6.

Article 5
Validation de normes techniques

Article 5
Validation of technical standards

Artikel 5
Validering av tekniska standarder

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de la validation tout ou partie d'une norme technique selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

§ 1 The Committee of Technical Experts shall decide whether to validate a technical standard or specific parts of it in accordance with the procedure laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.

§ 1 Tekniska expertutskottet ska besluta om validering av en teknisk standard, eller specifika delar av den, enligt det förfarande som anges i artiklarna 16 och 20 samt artikel 33 § 6 i fördraget. Besluten träder i kraft enligt artikel 35 §§ 3 och 4 i fördraget.

§ 2 Peut déposer une demande de validation d'une norme technique:

- a) tout Etat partie;
- b) toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x) des ATMF;
- c) tout organisme de normalisation national ou international chargé de la normalisation dans le domaine ferroviaire; l'article 3, § 2, est pris en compte;
- d) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des normes techniques relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 2 An application for validation of a technical standard may be made by:

- a) any Contracting State;
- b) any regional organisation as defined in Article 2 x) of ATMF;
- c) any national or international standardisation body having the task of standardisation in the railway field; Article 3 § 2 shall be taken into account;
- d) any representative international association for whose members the existence of technical standards relating to railway material is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.

§ 2 Ansökan om validering av en teknisk standard får inges av

- a) varje deltagande stat
- b) varje regional organisation såsom den definieras i artikel 2 x) i ATMF,
- c) varje nationellt eller internationellt standardiseringsorgan som har standardisering inom järnvägsområdet till uppgift, där artikel 3 § 2 ska beaktas,
- d) varje internationell intresseorganisation för vars medlemmar det av säkerhetsskäl och av ekonomiska skäl i utövandet av deras verksamhet är absolut nödvändigt att det finns tekniska standarder avseende järnvägsmateriel.

§ 3 Les références aux normes techniques validées sont publiées par le Secrétaire général sur le site Web de l'Organisation. Une fois la référence publiée, l'application de la norme technique porte présomption de sa conformité à la PTU correspondante.

§ 3 The references to validated technical standards shall be published by the Secretary General on the website of the Organisation. Once the reference is published, the application of this technical standard gives presumption of compliance with the corresponding UTP.

§ 3 Generalsekreteraren ska publicera referenserna till validerade tekniska standarder på organisationens hemsida. Så snart en referens har publicerats ska tillämpningen av denna tekniska standard presumeras vara i överensstämmelse med den motsvarande UTP:n.

Article 6
Adoption de PTU

Article 6
Adoption of UTP

Artikel 6
Antagande av UTP

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

§ 1 The Committee of Technical Experts shall decide whether to adopt a UTP or a provision amending it in accordance with the procedure laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.

§ 1 Tekniska expertutskottet ska besluta om antagande av en UTP eller förslag till ändring i den enligt det förfarande som anges i artiklarna 16 och 20 samt artikel 33 § 6 i fördraget. Besluten träder i kraft enligt artikel 35 §§ 3 och 4 i fördraget.

§ 2 Peut déposer une demande d'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon le § 1 :

- a) tout Etat partie;
- b) toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x) des ATMF;
- c) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des PTU relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

Article 7
Forme des demandes

Les demandes visées aux articles 5 et 6 doivent être envoyées au Secrétaire général et adressées à la Commission d'experts techniques dans l'une des langues de travail conformément à l'article 1er, § 6 de la Convention. La Commission d'experts techniques peut rejeter une demande dès lors qu'elle la juge incomplète, incohérente, incorrectement motivée ou injustifiée. La demande doit comporter une évaluation des conséquences sociales, économiques et environnementales.

Article 7a
Evaluation des conséquences

§ 1 La Commission d'experts techniques prend sa décision après avoir considéré les motifs et éléments justificatifs fournis par le demandeur

§ 2 L'évaluation précise l'impact probable pour l'ensemble des Etats parties, des opérateurs et des autres acteurs afférents concernés. Si la proposition a un impact sur des PTU autres que celle visée directement par la proposition, ces interfaces doivent être également prises en compte.

§ 3 L'ensemble des entités concernées participent à l'évaluation en fournissant, à titre gracieux, les données requises, à moins qu'elles ne soient protégées par des droits de propriété intellectuelle.

Article 8
PTU

§ 1 Les PTU adoptées sont publiées sur le site Web de l'Organisation.

§ 2 An application for adoption of a UTP or a provision amending it may be made by:

- a) any Contracting State
- b) any regional organisation as defined i Article 2 x) of ATMF;
- c) any representative international association for whose members the existence of UTP relating to railway material is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.

Article 7
Form of applications

Applications referred to in Articles 5 and 6 shall be sent to the Secretary General and addressed to the Committee of Technical Experts in one of the working languages according to Article 1 § 6 of the Convention. The Committee of Technical Experts may reject any application, if it considers the application not to be complete, coherent, properly reasoned or justified. The application shall include an assessment of social, economic and environmental consequences.

Article 7a
Assessment of consequences

§ 1 The Committee of Technical Experts shall take its decision after consideration of the reasoning and justification provided by the applicant.

§ 2 The assessment shall indicate the likely impact for all Contracting States, operators and other relevant actors concerned. If the proposal has an impact on UTP other than the one for which the proposal is directly intended, these interfaces shall also be taken into account.

§ 3 All concerned entities shall participate in the assessment by providing free of charge the requisite data unless covered by intellectual property rights.

Article 8
UTP

§ 1 The adopted UTP shall be published on the website of the Organisation.

§ 2 Ansökan om antagande av en UTP eller en bestämmelse som ändrar den får inges av

- a) varje deltagande stat,
- b) varje regional organisation såsom den definieras i artikel 2 x) i ATMF,
- c) varje internationell intresseorganisation för vars medlemmar det av säkerhetsskäl och av ekonomiska skäl i utövandet av deras verksamhet är absolut nödvändigt att det finns UTP avseende järnvägsmateriel.

Artikel 7
Ansökningarnas utformning

De ansökningar som avses i artiklarna 5 och 6 ska inges till generalsekreteraren och vara ställda till tekniska expertutskottet på ett av arbetsspråken enligt artikel 1 § 6 i fördraget. Tekniska expertutskottet får avslå ansökan om det anser att den inte är fullständig, sammanhängande eller tillräckligt motiverad. Ansökan ska inkludera en utvärdering av sociala, ekonomiska och miljömässiga konsekvenser.

Artikel 7a
Utvärdering av konsekvenser

§ 1 Tekniska expertutskottet ska fatta sitt beslut efter att ha övervägt de skäl och den motivering som sökanden uppgett.

§ 2 Utvärderingen ska precisera den förväntade effekten på samtliga deltagande stater, operatörer and andra relevanta inblandade aktörer. Om förslaget har någon effekt på en annan UTP än den som förslaget avsåg, ska detta gränssnitt också tas med i beräkningen.

§ 3 Alla inblandade enheter ska delta i utvärderingen genom att gratis bistå med den nödvändiga data om den inte är immaterialrättsligt skyddad.

Artikel 8
UTP

§ 1 De antagna UTP:erna ska publiceras på organisationens hemsida.

§ 2 En principe, chaque sous-système est soumis à une PTU. Au besoin, un sous-système pourra être couvert par plusieurs PTU et une PTU couvrir plusieurs sous-systèmes.

§ 2a Les PTU s'appliquent aux sous-systèmes neufs. Elles s'appliquent également à un sous-système existant lorsque celui-ci a été rénové ou renouvelé et conformément à la stratégie de migration visée au § 4, lettre f).

§ 3 Au terme du processus de notification prévu à l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention et au minimum un mois avant l'entrée en vigueur, le Secrétaire général publie sur le site Web de l'Organisation

a) la PTU adoptée et notifiée;

b) la date de son entrée en vigueur;

c) la liste des États parties auxquels elle s'applique;

d) la liste actualisée des PTU et leur date d'entrée en vigueur.

§ 4 Dans la mesure nécessaire à l'atteinte du but fixé à l'article 3, les PTU faisant référence à des sous-systèmes doivent au minimum:

a) indiquer leur champ d'application prévu (partie de réseau ou véhicules, sous-système ou partie de sous-système);

b) fixer les exigences essentielles pour chaque sous-système concerné et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes;

c) définir les spécifications technico-fonctionnelles qui doivent être respectées par chaque sous-système et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes. Au besoin, ces spécifications peuvent varier en fonction de l'utilisation du sous-système, par exemple en fonction des catégories de ligne, de nœuds et/ou de véhicules;

d) déterminer les éléments de construction ou les interfaces et constituants d'interopérabilité qui doivent être couverts par des normes techniques et qui sont nécessaires pour parvenir à l'interopérabilité dans le système ferroviaire;

e) préciser, dans chaque cas considéré, les procédures à appliquer pour évaluer la conformité aux dispositions des PTU. Ces procédures reposent sur les modules d'évaluation définis dans une PTU générale visée au § 8;

§ 2 In principle, each subsystem shall be subject to one UTP. Where relevant, a subsystem may be covered by several UTP and one UTP may cover several subsystems.

§ 2a The UTP shall apply to new subsystems. They shall also apply to an existing subsystem when it is renewed or upgraded. The application shall be in accordance with the migration strategy referred to in § 4 f).

§ 3 After the notification process according to Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention and at least one month before entry into force, the Secretary General shall publish on the website of the Organisation

a) the adopted and notified UTP;

b) the date of its entry into force;

c) the list of Contracting States to which this UTP applies;

d) the updated list of UTP and their date of entry into force.

§ 4 To the extent necessary to achieve the aim set out in Article 3, the UTP referring to subsystems shall at least:

a) indicate its intended scope (part of network or vehicles; subsystem or part of subsystem);

b) lay down essential requirements for each subsystem concerned and its interfaces vis-à-vis other subsystems;

c) establish the functional and technical specifications to be met by the subsystem and its interfaces vis-à-vis other subsystems. If need be, these specifications may vary according to the use of the subsystem, for example according to the categories of line, hub and/or vehicles;

d) determine the elements of construction or interoperability constituents and interfaces which must be covered by technical standards, which are necessary to achieve interoperability within the rail system;

e) state, in each case under consideration, which procedures are to be used in order to assess the conformity with the provisions of the UTP. These procedures shall be based on the assessment modules defined in a general UTP referred to in § 8;

§ 2 I princip ska varje delsystem vara underkastat en UTP. När det är nödvändigt kan ett delsystem täckas av flera UTP:er och en UTP kan täcka flera delsystem.

§ 2a UTP:n ska tillämpas på ett nytt delsystem. Den ska också tillämpas på befintliga delsystem vid modernisering eller ombyggnad. Tillämpningen ska ske i enlighet med migrationsstrategin i § 4 f).

§ 3 Efter notifieringsförfarandet i enlighet med artikel 35 §§ 3 och 4 i fördraget och åtminstone en månad före ikraftträdandet ska generalsekreteraren publicera följande på organisationens hemsida

a) den antagna och notifierade UTP:n,

b) dagen för dess ikraftträdande,

c) listan över deltagande stater där UTP:n är tillämplig,

d) en aktuell lista över UTP:erna och dagen då de trädde i kraft.

§ 4 I den utsträckning som det är nödvändigt för att uppnå målet som anges i artikel 3, ska UTP:er som hänför sig till delsystem åtminstone:

a) ange det tillämpningsområde som avses (del av järnvägsnät eller fordon, delsystem eller del av delsystem),

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

c) fastställa de funktionella och tekniska specifikationer som ska följas när det gäller delsystemet och dess 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,

d) bestämma de konstruktions-element eller driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som måste omfattas av tekniska standarder, som är nödvändiga för att uppnå driftskompatibilitet hos järnvägssystemet,

e) för varje tänkbart fall ange vilka förfaranden som ska tillämpas vid bedömning av överensstämmelse med bestämmelserna i UTP:n. Dessa förfaranden ska baseras på bedömningsmodulerna i den

f) indiquer la stratégie de mise en oeuvre des PTU. Il est nécessaire, en particulier, de spécifier les étapes à franchir pour opérer une transition progressive de la situation existante à la situation finale où la conformité à la PTU est la norme; pour chaque étape, des dispositions transitoires appropriées sont incluses et

g) préciser, pour le personnel concerné, les qualifications professionnelles ainsi que les conditions sanitaires et de sécurité au travail exigées pour l'exploitation et la maintenance du sous-système concerné, ainsi que pour la mise en oeuvre de la PTU.

h) indiquer les dispositions applicables aux sous-systèmes et véhicules existants, en particulier en cas de réaménagement et de renouvellement et, dans ces cas, les travaux de modification qui nécessitent une demande de nouvelle admission;

i) indiquer les paramètres des véhicules et des sous-systèmes fixes que l'entreprise ferroviaire doit vérifier et les procédures à appliquer à cet effet afin d'assurer la compatibilité entre les véhicules et les itinéraires ils doivent être exploités.

§ 5 Chaque PTU doit être élaborée sur la base d'un examen d'un sous-système existant et préciser un ou plusieurs sous-systèmes cibles pouvant être obtenus progressivement dans un laps de temps raisonnable. En conséquence, l'adoption progressive des PTU et la conformité avec celles-ci permettent progressivement de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire.

§ 6 Les PTU doivent préserver, de manière appropriée, la compatibilité du système ferroviaire existant de chaque État partie. Au regard de cet objectif, il peut être prévu, dans chaque PTU, une disposition traitant de « cas spécifiques » applicables à un ou à plusieurs États parties dans les domaines des réseaux et des véhicules; une attention toute particulière doit être portée au gabarit de chargement, à l'écartement de la voie ou à l'espace entre les voies et aux véhicules au départ ou à destination de pays tiers. Pour chaque cas spécifique, les PTU

f) indicate the strategy for implementing the UTP. In particular, it is necessary to specify the stages to be completed in order to make a gradual transition from the existing situation to the final situation in which compliance with the UTP shall be the norm; for each stage, appropriate transitional provisions shall be included and

g) indicate, for the staff concerned, the professional qualifications and health and safety conditions at work required for the operation and maintenance of the subsystem concerned, as well as for the implementation of the UTP.

h) indicate the provisions applicable to the existing subsystems and vehicles, in particular in the event of upgrading and renewal and, in such cases, the modification work which requires an application for a new admission and

i) indicate the parameters of the vehicles and fixed subsystems to be checked by the railway undertaking and the procedures to be applied to check those parameters to ensure compatibility between vehicles and the routes on which they are to be operated.

§ 5 Each UTP shall be drawn up on the basis of an examination of an existing subsystem and indicate one or more target subsystems that may be obtained gradually within a reasonable time scale. Accordingly, the gradual adoption of the UTP and compliance therewith will help gradually to achieve the interoperability of the rail system.

§ 6 The UTP shall retain, in an appropriate manner, the compatibility of the existing rail system of each Contracting State. With this objective, provision may be made in each UTP for "specific cases" covering one or more Contracting States, with regard to both network and vehicles; special attention must be given to the loading gauge, the track gauge or space between the tracks and to vehicles originating from or destined for third countries. For each specific case, the UTP shall stipulate the

allmänna UTP som § 8 hänvisar till.

f) ange strategin för att implementera UTP. I synnerhet är det nödvändigt att precisera de etapper som ska slutföras för en stegvis övergång från den nuvarande situationen till den slutliga situationen, då UTP:erna ska utgöra gällande norm; för varje etapp ska lämpliga övergångsbestämmelser inkluderas och

g) ange de yrkeskvalifikationer och hälso- och säkerhetsvillkor som måste vara uppfyllda för den berörda personalen för arbetet med drift och underhåll av det aktuella delsystemet, liksom för implementeringen av UTP:n.

h) ange de bestämmelser som är tillämpliga på befintliga delsystem och fordon, särskilt vid uppgradering och förnyelse och, i dessa fall, vilket modifieringsarbete som kräver en ny ansökan om tillträde, och

i) ange parametrarna för fordon och fasta delsystem som ska kontrolleras av järnvägsföretaget och de förfaranden som ska tillämpas för att kontrollera dessa parametrar för att säkerställa kompatibilitet mellan fordon och de rutter som de ska köras på.

§ 5 Varje UTP ska utarbetas med utgångspunkt i en utredning av det befintliga delsystemet och ange ett eller flera mål för delsystemet som kan uppnås successivt under rimlig tid. Genom att UTP:erna antas stegvis och följs kan driftskompatibiliteten hos järnvägsnätet uppnås successivt.

§ 6 UTP:n måste på lämpligt sätt bevara kompatibiliteten i det existerande järnvägssystemet i varje deltagande stat. I detta syfte kan specialfall anges för varje UTP innefattande en eller flera deltagande stater, med hänsyn till både infrastruktur och fordon; särskild uppmärksamhet måste ges lastprofiler, spårvidd eller utrymmet mellan spåren och fordon som kommer från eller ska till tredje land. För varje specialfall ska UTP:n ange tillämpningsföreskrifter avseende de element som anges § 4 c) – g).

stipulent les règles de mise en oeuvre des éléments indiqués au § 4, lettres c) à g).

implementing rules of the elements indicated in § 4 c) to g).

§ 7 Les aspects techniques correspondant aux exigences essentielles qui ne peuvent pas être explicitement couverts par la PTU, seront clairement identifiés dans cette prescription comme "points ouverts".

§ 7 If certain technical aspects corresponding to the essential requirements cannot be explicitly covered in the UTP, they shall be clearly identified in it as "open points".

§ 7 Om vissa tekniska aspekter som hänför sig till väsentliga krav inte på ett uttryckligt sätt kan behandlas i en UTP ska de klart anges i UTP:n som "öppna punkter".

§ 8 La Commission d'experts techniques peut adopter des PTU ne faisant pas référence à des sous-systèmes telles que des dispositions générales, des exigences essentielles ou des modules d'évaluation.

§ 8 The Committee of Technical Experts may adopt UTP which do not refer to subsystems, such as general provisions, essential requirements or assessment modules.

§ 8 Tekniska expertutskottet får anta UTP:er som inte hänför sig till delsystem, såsom allmänna bestämmelser, väsentliga krav eller bedömningsmoduler.

§ 9 Les PTU se présentent dans un format en deux colonnes. Quand le texte apparaît sur toute la largeur de la page sans colonnes, il est identique aux textes correspondants des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de la Communauté européenne. Quand le texte est scindé en deux colonnes, il est différent pour les PTU et les STI correspondantes ou autres réglementations de la Communauté européenne. Le texte de la PTU (réglementations de l'OTIF) apparaît dans la colonne de gauche, le texte de la STI (Communauté européenne), dans la colonne de droite. Tout à fait à droite la référence de la STI est indiquée.

§ 9 The UTP shall have a two column format. Text which appears in full width without columns is identical to corresponding texts of the European Community Technical Specifications for Interoperability (TSI). Text which is split into two columns is different for the UTP and for the corresponding TSI or other corresponding European Community regulations. The left-hand column shows the UTP text (OTIF regulations), while the right-hand column shows the European Community TSI text. On the far right the TSI reference is indicated.

§ 9 UTP:erna ska ha två spalter. Text som står över hela sidan utan spalter är identisk till motsvarande text i Europeiska Gemenskapens Tekniska Specifikationer för Driftskompatibilitet (TSD). Text som är uppdelad i två spalter är olika för UTP:n och den motsvarande TSD:n eller någon annan motsvarande förordning från Europeiska Gemenskapen. Den vänstra spalten visar UTP-texten (OTIF-bestämmelserna), medan den högra spalten visar Europeiska Gemenskapens TSD-text. Längst till höger är TSD-referensen angiven.

Article 8a
Lacunae constatées dans les
PTU

Article 8a
Deficiencies in UTP

Artikel 8a
Brister hos UTP

§ 1 S'il vient à l'attention de la Commission d'experts techniques qu'une PTU adoptée comporte des erreurs ou des lacunes, y compris si une PTU ne remplit pas pleinement les exigences essentielles, la Commission prend les mesures qui s'imposent, notamment:

§ 1 If it comes to the attention of the Committee of Technical Experts that an adopted UTP contains errors or deficiencies including where an adopted UTP does not fully meet the essential requirements, the Committee shall take the appropriate measures including:

§ 1 Om tekniska expertutskottet får reda på att en antagen UTP innehåller fel eller ofullständigheter, vilket innefattar när en antagen UTP inte helt uppfyller de väsentliga kraven, ska utskottet vidta lämpliga åtgärder, vilket bland annat innebär att

a) décide si les PTU concernées devraient être modifiées conformément aux articles 6 et 8 et
b) fait des recommandations concernant des solutions provisoires justifiées.

a) the decision whether the relevant UTP may need to be amended in accordance with Articles 6 and 8 and
b) recommendations for justified provisional solutions.

a) besluta om den aktuella UTP:n kan behöva ändras i enlighet med artikel 6 och 8 och

b) rekommendera lämpliga provisoriska lösningar.

§ 2 Les États parties, les organisations régionales et les organismes d'évaluation sont tenus d'informer sans tarder le Secrétaire général de toute erreur ou lacune constatée dans une PTU.

§ 2 The Contracting States, regional organisations and assessing bodies have the obligation to inform the Secretary General without delay if they discover errors or deficiencies in a UTP.

§ 2 Deltagande stater, regionala organisationer och granskande organ är skyldiga att utan dröjsmål underrätta generalsekreteraren om de upptäcker fel eller ofullständigheter i en UTP.

Article 9
Déclarations

Article 9
Declarations

Artikel 9
Förklaringar

§ 1 Tout Etat partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la PTU adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.

§ 2 Les Etats parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des Etats qui doivent formuler une objection conformément à l'article 35, § 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.

§ 3 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

*Article 10
Abrogation de l'Unité
Technique*

L'entrée en vigueur, dans tous les Etats parties à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938, des PTU adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1 entraîne l'abrogation de ladite convention.

*Article 11
Primauté des PTU*

§ 1 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les normes techniques et les PTU, priment, dans les relations entre les Etats parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.

§ 2 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les

§ 1 Any Contracting State may, within a period of four months from the day of notification of the decision of the Committee of Technical Experts by the Secretary General, make a reasoned declaration notifying him that it will not apply or will apply only partially, the validated technical standard or the adopted UTP, so far as it concerns the railway infrastructure situated on its territory and the traffic on that infrastructure.

§ 2 The Contracting States which have made a declaration in accordance with § 1 shall not be taken into account in determining the number of States which must formulate an objection in accordance with Article 35 § 4 of the Convention, in order that a decision of the Committee of Technical Experts should not enter into force.

§ 3 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Secretary General. This withdrawal shall take effect on the first day of the second month following the notification.

*Article 10
Abrogation of Technical Unity*

The entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, in all the States parties to the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882, shall abrogate that convention.

*Article 11
Precedence of the UTP*

§ 1 With the entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, the technical standards and the UTP shall take precedence, in relations between Contracting States, over the provisions of the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882.

§ 2 With the entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, these Uniform

§ 1 Varje deltagande stat kan inom en frist av fyra månader från den dag då generalsekreteraren informerade om tekniska expertutskottets beslut avge en motiverad förklaring till denne om att den inte kommer att tillämpa eller endast delvis kommer att tillämpa den validerade tekniska standarden eller den antagna UTP:n när det gäller den järnvägsinfrastruktur som är belägen på dess territorium och trafiken på denna infrastruktur.

§ 2 De deltagande stater som har avgett en förklaring i enlighet med § 1 ska inte beaktas vid fastställandet av det antal stater som enligt artikel 35 § 4 i fördraget måste göra invändning för att ett beslut av tekniska expertutskottet inte ska träda i kraft.

§ 3 En stat som har avgett en förklaring i enlighet med § 1 får när som helst återta den genom meddelande till generalsekreteraren. Detta återtagande träder i kraft första dagen i den andra månaden efter detta meddelande.

*Artikel 10
Upphävande av teknisk enhet*

Ikraftträdandet av UTP:er som antagits av tekniska expertutskottet i enlighet med artikel 6 § 1 i alla stater som är parter i den internationella konventionen om Unité Technique des chemins de fer (teknisk enhetlighet för järnvägarna), undertecknad i Bern den 21 oktober 1882, i dess lydelse från 1938, ska medföra att den konventionen upphävs.

*Artikel 11
UTP:s företräde*

§ 1 Efter ikraftträdandet av de UTP:er som antagits av tekniska expertutskottet i enlighet med artikel 6 § 1, ska de tekniska standarder och de UTP:er i förbindelserna mellan de deltagande staterna ges företräde framför bestämmelserna i den internationella konventionen om Unité Technique des chemins de fer, undertecknad i Bern den 21 oktober 1882, i dess lydelse från 1938.

§ 2 Efter ikraftträdandet av de UTP:er som antagits av tekniska expertutskottet i enlighet med artikel 6 § 1, ska dessa enhetliga

présentes Règles uniformes ainsi que les normes techniques et les PTU, priment, dans les États parties, sur les dispositions techniques:

a) du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC),

b) du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

Article 12

Spécifications techniques nationales

§ 1 Les États parties veillent à informer le Secrétaire général de leurs spécifications techniques nationales applicables aux véhicules ferroviaires. Le Secrétaire général publie ces spécifications dans la banque de données visée à l'article 13 des Règles uniformes ATMF.

L'information est communiquée au Secrétaire général dans les trois mois suivant la date d'entrée en vigueur des Règles uniformes révisées.

La disposition temporaire ne peut rester en vigueur que jusqu'à sa mise en vigueur ou jusqu'à la mise en vigueur d'une spécification analogue par l'adoption de prescriptions conformément aux articles ci-dessus. L'État partie peut, à tout moment, retirer la disposition temporaire et le notifier au Secrétaire général.

§ 2 Lorsqu'une PTU a été adoptée ou amendée, l'État partie veille à ce que le Secrétaire général soit informé (avec les éléments justificatifs à l'appui) des spécifications techniques nationales mentionnées au § 1 auxquelles il faudra continuer à se conformer pour pouvoir garantir la compatibilité technique entre les véhicules et son réseau; ces spécifications englobent les règles nationales applicables aux « points ouverts » des prescriptions techniques et aux cas spécifiques dûment identifiés dans la prescription technique.

L'information communiquée comporte l'indication du ou des « point(s) ouvert(s) » et/ou du ou des « cas spécifique(s) » de la PTU auquel/auxquels se rapporte chaque spécification technique nationale. Les spécifications techniques nationales ne restent valides que si le Secrétaire général reçoit la notification dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur de la prescription technique en question ou de la modification qui lui a été apportée.

Rules as well as the technical standards and the UTP, shall take precedence, in the Contracting States, over the technical provisions

a) of the Regulation governing the reciprocal use of carriages and brake vans in international traffic (RIC),

b) of the Regulation governing the reciprocal use of wagons in international traffic (RIV).

Article 12

National technical requirements

§ 1 Contracting States shall ensure that the Secretary General is informed of their national technical requirements which apply to railway vehicles. The Secretary General shall publish these requirements in the data bank referred to in Article 13 of the ATMF Uniform Rules.

The information shall be received by the Secretary General within 3 months from the day when the revised Uniform Rules enter into force.

Such a requirement may stay in force only until it or an analogous requirement is brought into force through the adoption of prescriptions according to the Articles above. The Contracting State may at any time withdraw the temporary provision and notify this to the Secretary General.

§ 2 When a UTP has been adopted or amended, the Contracting State shall ensure that the Secretary General is informed - with justification - of those national technical requirements mentioned in § 1 which it will still require to be complied with in order to ensure the technical compatibility between the vehicles and its network concerned; this includes national rules applicable to "open points" in the technical prescriptions and applicable to the specific cases duly identified in the technical prescription.

The information shall include indication of the "open point(s)" and/or "specific case(s)" in the UTP to which each national technical requirement relates. The national technical requirements shall only remain valid if the notification is received by the Secretary General within 6 months from the day when the technical prescription in question or the change to it has entered into force.

rättsregler samt de tekniska standarder och UTP:erna, i de deltagande staterna ges företräde framför de tekniska bestämmelserna i

a) Reglemente om ömsesidig användning av passagerarvagnar och resgodsvagnar i internationell trafik (RIC),

b) Reglemente om ömsesidig användning av godsvagnar i internationell trafik (RIV).

Artikel 12

Nationella tekniska krav

§ 1 Deltagande stater ska se till att generalsekretären är informerad om de nationella tekniska krav som tillämpas på järnvägsfordon. Generalsekretären ska publicera dessa krav i den databas som artikel 13 i de enhetliga reglerna ATMF hänvisar till.

Informationen ska vara generalsekretären till handa inom 3 månader från den dag de ändrade enhetliga reglerna träder i kraft.

Ett sådant krav får vara i kraft endast till dess det eller ett motsvarande krav träder i kraft genom antagandet av föreskrifter i enlighet med artiklarna ovan. De deltagande staterna får när som helst dra tillbaka den tillfälliga bestämmelsen och informera generalsekretären om detta.

§ 2 När en UTP har antagits eller ändrats, ska en deltagande stat se till att generalsekretären informeras – med en motivering – om de nationella tekniska krav som omnämns i § 1 som staten fortfarande kommer att kräva ska vara uppfyllda för att ombesörja den tekniska kompatibiliteten mellan fordon och infrastruktur; detta innefattar nationella regler som tillämpas på "öppna punkter" i de tekniska föreskrifterna och sådana som tillämpas på de specialfall som anges i den tekniska föreskriften.

Informationen ska ange vilken "öppen punkt/-er" och/eller specialfall UTP:n som varje nationellt tekniskt krav hänför sig till. De nationella tekniska kraven är endast giltiga om generalsekretären mottagit information om dem inom 6 månader från dag då den aktuella tekniska föreskriften eller dess ändrade lydelse trädde i kraft.

§ 3 L'information communiquée comporte le texte intégral de la disposition technique nationale dans une langue officielle de l'État partie, ainsi que le titre et un résumé dans l'une des langues officielles de l'OTIF.

Article 13
Table d'équivalence

§ 1 Afin de réduire au minimum les évaluations et par là même les coûts liés à une demande d'admission technique, les spécifications techniques nationales conformes à l'article 12 sont classées conformément à la liste des paramètres et aux principes définis dans l'annexe au présent Appendice. Le classement est effectué sous la responsabilité de la Commission d'experts techniques. Les États parties et les organisations régionales coopèrent avec la Commission d'experts techniques et le Secrétaire général dans l'exécution de cette tâche.

§ 2 La Commission d'experts techniques peut réviser l'annexe en tenant compte de l'expérience acquise en matière d'acceptation croisée des véhicules dans les États parties.

§ 3 La Commission d'experts techniques veille à l'établissement d'un document de référence référençant de manière croisée l'ensemble des spécifications techniques nationales notifiées. Ledit document, qui mentionne aussi les dispositions pertinentes des PTU et des STI correspondantes (art. 8, § 9), sera publié sur le site Web de l'Organisation et tenu à jour.

§ 4 Prenant dûment en compte l'opinion des États parties concernés et des organisations régionales impliquées, la Commission d'experts techniques peut décider de déclarer l'équivalence, en termes de sécurité ferroviaire:

- a) entre les spécifications techniques nationales de différents États parties;
- b) entre les dispositions des PTU et celles des STI correspondantes;
- c) entre les spécifications techniques nationales d'un ou de plusieurs États parties et les dispositions des PTU et/ou celles des STI.

L'équivalence déclarée sera indiquée dans un tableau d'équivalence dans le document

§ 3 The information shall include the full text of the national technical provision in an official language of the Contracting State as well as the title and a summary in one of the official OTIF languages.

Article 13
Equivalence table

§ 1 In order to minimise the assessments and thereby the costs for applying for a technical admission, national technical requirements in accordance with Article 12 shall be classified pursuant to the list of parameters and the principles set out in the Annex to these Uniform Rules. The classification shall be carried out under the responsibility of the Committee of Technical Experts. The Contracting States and the regional organisations shall cooperate with the Committee of Technical Experts and the Secretary General in this task.

§ 2 The Committee of Technical Experts may review the Annex taking account of the experience with the cross-acceptance of vehicles in the Contracting States.

§ 3 The Committee of Technical Experts shall ensure that a reference document is drawn up cross-referencing all the notified national technical requirements. The reference document shall also indicate the relevant provisions in the UTP and the corresponding TSI (Article 8 § 9). The reference document shall be published on the website of the Organisation and shall be kept up to date.

§ 4 Taking due account of the opinion of the Contracting States concerned and of the regional organisations involved, the Committee of Technical Experts may decide to declare the equivalence in railway safety terms:

- a) between national technical requirements of different Contracting States;
- b) between provisions in the UTP and the corresponding TSI; and
- c) between national technical requirements of one or more Contracting States and provisions in the UTP and/or provisions in the TSI.

The declared equivalence shall be indicated in an equivalence table in the reference document mentioned in § 3 above.

§ 3 Informationen ska innefatta den fullständiga lydelsen av den nationella tekniska bestämmelsen på den deltagande statens officiella språk, liksom dess rubrik och en sammanfattning på ett av de officiella OTIF-språken.

Artikel 13
Jämförelsetabell

§ 1 För att minimera utvärderingarna och därigenom kostnaderna för att ansöka om tekniskt godkännande, ska nationella tekniska krav enligt artikel 12 klassificeras i enlighet med den lista med parametrar och principer som finns i bilagan till dessa enhetliga rättsregler. Tekniska expertutskottet ska ansvara för klassificeringen. Deltagande stater och regionala organisationer ska samarbeta med tekniska expertutskottet och generalsekretären i utförandet av denna uppgift.

§ 2 Tekniska expertutskottet får granska bilagan mot bakgrund av deltagande staters erfarenhet av ömsesidigt godkännande av fordon.

§ 3 Tekniska expertutskottet ska se till att det skapas ett referensdokument där alla nationella tekniska krav korshänvisas. Referensdokumentet ska också innefatta alla relevanta bestämmelser i UTP:n och den motsvarande TSD:n (artikel 8 § 9). Referensdokumentet ska publiceras på organisationens hemsida och vara uppdaterat.

§ 4 Efter att ha tagit vederbörlig hänsyn till de deltagande staterna och de regionala organisationer som berörs, får tekniska expertutskottet besluta att tillkänna ekvivalensen i jämvägssäkerhetstermer:

- a) mellan nationella tekniska krav i olika deltagande stater,
- b) mellan bestämmelserna i en UTP och dess motsvarande TSD och
- c) mellan nationella tekniska krav i en eller flera deltagande stater och bestämmelser i en UTP och/eller bestämmelser i en TSD.

Den tillkännagivna ekvivalensen ska anges i en jämförelsetabell i referensdokumentet enligt § 3 ovan.

Annexe

Paramètres à vérifier en rapport avec l'admission technique de véhicules non conformes aux PTU et classification des spécifications techniques nationales

1. Liste des paramètres

1.1 Documentation générale

La documentation générale (comprenant la description du véhicule neuf, renouvelé ou réaménagé et son usage prévu, les informations sur la conception, la réparation, l'exploitation et l'entretien, le dossier technique, etc.)

1.2 Structure et parties mécaniques

L'intégrité mécanique et l'interface entre les véhicules (y compris les tampons et les organes de traction, les couloirs/passeroles), la robustesse de la structure du véhicule et de ses équipements (par exemple, sièges), la capacité de charge, la sécurité passive (y compris la résistance intérieure et extérieure aux chocs)

1.3 Interactions véhicule/voie et gabarit

Les interfaces mécaniques vis-à-vis de l'infrastructure (y compris le comportement statique et dynamique, les jeux et tolérances, le gabarit, les organes de roulement, etc.)

1.4 Équipements de freinage

Dispositifs de freinage (y compris la protection anti-enrayage, la commande de freinage, la puissance de freinage en modes service, stationnement et urgence)

1.5 Dispositifs associés aux voyageurs

Les installations à l'usage des voyageurs et environnement des voyageurs (y compris les vitres et les portes des voitures de voyageurs, les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite, etc.)

1.6 Conditions environnementales et effets aérodynamiques

Annex

Parameters to be checked in Conjunction with the Technical Admission of Non-UTP Conform Vehicles and Classification of the National Technical Requirements

1. List of Parameters

1.1 General documentation

General documentation (including description of new, renewed or upgraded vehicle and its intended use, design, repair, operation and maintenance information, technical file, etc.)

1.2 Structure and mechanical parts

Mechanical integrity and interface between vehicles (including draw and buffer gear, gangways), strength of vehicle structure and fittings (e.g. seats), loading capability, passive safety (including interior and exterior crashworthiness)

1.3 Track interaction and gauging

Mechanical interfaces to the infrastructure (including static and dynamic behaviour, clearances and fits, gauge, running gear, etc.)

1.4 Braking equipment

Braking-related items (including wheel-slide protection, braking control, and braking performance in service, emergency and parking modes)

1.5 Passenger-related items

Passenger facilities and passenger environment (including passenger windows and doors, requirements for persons with reduced mobility, etc.)

1.6 Environmental conditions and aerodynamic effects

Bilaga

Parametrar som ska kontrolleras vid tekniskt godkännande av fordon som inte överensstämmer med UTP och klassificering av nationella tekniska krav

1. Lista över parametrar

1.1 Allmän dokumentation

Allmän dokumentation (vilket innefattar beskrivningen av nya, moderniserade och ombyggda fordon och dess avsedda användning, uppgifter om utformning, reparation, drift och underhåll, tekniskt underlag etc.)

1.2 Struktur och mekaniska delar

Mekanisk integritet och gränssnitt mellan fordon (inklusive drag- och stötinrättning, gångar), hur robust fordonets struktur och dess utrustning är (t.ex. säten), lastkapacitet, passiv säkerhet (inkluderande interiör och exteriör krocksäkerhet)

1.3 Fordonsprofiler och samverkan mellan fordon och bana

Mekaniskt gränssnitt mot infrastrukturen (inklusive statiskt och dynamiskt beteende, fri höjd och anpassning, spårvidd, växel etc)

1.4 Bromsutrustning

Bromsrelaterade föremål (inklusive fastbromsningskydd, bromskontroll, och bromsförmåga vid drift, nödläge och parkeringsläge)

1.5 Passagerarrelaterade föremål

Passagerarinrättningar och passagerarmiljö (inklusive passagerarfönster och – dörrar, särskilda anordningar för personer med begränsad rörlighet etc.)

1.6 Miljövillkor och aerodynamiska effekter

<i>L'impact de l'environnement sur le véhicule et l'impact du véhicule sur l'environnement (y compris les conditions aérodynamiques, l'interface entre le véhicule et la partie "sol" du système ferroviaire et l'interface avec l'environnement extérieur)</i>	<i>Impact of the environment on the vehicle and impact of the vehicle on the environment (including aerodynamic conditions and both the interface between the vehicle and the trackside part of the railway system and the interface with the external environment)</i>	<i>Miljöns inverkan på fordonet och fordonets inverkan på miljön (inklusive aerodynamiska förhållanden och både gränssnittet mellan fordonet och den markbaserade delen av järnvägssystemet och gränssnittet mot den yttre miljön)</i>
1.7 Avertisseur extérieur, signalétique, exigences en matière d'intégrité du logiciel	1.7 External warning, marking, functions and software integrity requirements	1.7 Extern varning, signal och mjukvaruintegritetskrav
<i>Les avertisseurs extérieurs, la signalétique, les fonctions et l'intégrité du logiciel, par exemple les fonctions conditionnant la sécurité et ayant une incidence sur le comportement du train, y compris du bus de train</i>	<i>External warnings, markings, functions and integrity of software, e.g. safety-related functions with an impact on train behaviour including train bus</i>	<i>Externa varningssignaler, märkningar och programvaruintegritet, t.ex. säkerhetsrelaterade funktioner som påverkar tågets beteende, inklusive "tågbusen"</i>
1.8 Systèmes d'alimentation en énergie et de commande à bord	1.8 Onboard power supply and control systems	1.8 Energiförsörjnings- och styrsystem ombord
<i>La propulsion à bord, les systèmes d'alimentation et de commande, l'interface du véhicule avec l'infrastructure d'alimentation en énergie et tous les aspects de la compatibilité électromagnétique</i>	<i>Onboard propulsion, power and control systems, plus the interface of the vehicle with the power supply infrastructure and all aspects of electromagnetic compatibility</i>	<i>Ombordbaserade framdrivnings-, energiförsörjnings- och styrsystem, plus gränssnittet mellan fordonet och energiförsörjningsinfrastrukturen och alla aspekter av elektromagnetisk kompatibilitet</i>
1.9 Installations pour le personnel, interfaces et environnement	1.9 Staff facilities, interfaces and environment	1.9 Utrustning, gränssnitt och miljöer som berör personal
<i>Les installations à bord, les interfaces, les conditions et l'environnement de travail du personnel (y compris les postes de conduite, l'interface conducteur-machine)</i>	<i>On-board facilities, interfaces, working conditions and environment for staff (including drivers' cabs, driver machine interface)</i>	<i>Utrustning, gränssnitt, arbetsförhållanden och miljöer som berör personal ombord på fordonet (inklusive förarhytter, gränssnitt mellan förare och maskin)</i>
1.10 Protection contre l'incendie et évacuation	1.10 Fire safety and evacuation	1.10 Brandsäkerhet och evakuering
1.11 Maintenance	1.11 Servicing	1.11 Underhåll
<i>Installations à bord et interfaces de la maintenance</i>	<i>Onboard facilities and interfaces for servicing</i>	<i>Ombordbaserade utrustningar och gränssnitt för underhåll</i>
1.12 Contrôle-commande et signalisation à bord	1.12 Onboard control, command and signalling	1.12 Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering
<i>L'ensemble de l'équipement de bord servant à assurer la sécurité, à commander et à contrôler les mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau et ses effets sur la partie "sol" du système ferroviaire</i>	<i>All the on-board equipment necessary to ensure safety and to command and control movements of trains authorised to travel on the network and its effects on the trackside part of the railway system</i>	<i>All ombordutrustning som krävs för att garantera säkerheten och för att styra och kontrollera trafiken med tåg som har tillstånd att trafikera nätet och dess inverkan på den markbaserade delen av järnvägssystemet.</i>
1.13 Besoins opérationnels spécifiques	1.13 Specific operational requirements	1.13 Specifika driftskrav
<i>Les besoins opérationnels spécifiques des véhicules (y compris le mode dégradé, le dépannage de véhicules, etc.)</i>	<i>Specific operational requirements for vehicles (including degraded mode, vehicle recovery etc.)</i>	<i>Specifika driftskrav för fordon (inklusive vid trafikstörning, bärgning av fordon etc.)</i>
1.14 Dispositifs associés au fret	1.14 Freight related items	1.14 Godsrelaterade komponenter

Les exigences et l'environnement spécifiques au fret (y compris les installations spécifiques aux marchandises dangereuses)

Les explications et exemples en italiques ci-dessus ont un caractère purement indicatif et ne constituent pas des définitions des paramètres.

2. Classification des spécifications techniques nationales

Les spécifications techniques nationales relatives aux paramètres identifiés à la section 1 sont affectées à l'un des trois groupes suivants. Les règles et restrictions de nature strictement locale ne sont pas concernées; leur vérification implique la mise en place de contrôles, d'un commun accord, par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures.

Groupe A

Le Groupe A comprend:

- les normes internationales,
- les règles nationales réputées équivalentes, sur le plan de la sécurité ferroviaire, à des règles nationales d'autres États membres,
- les règles nationales réputées équivalentes, sur le plan de la sécurité ferroviaire, aux dispositions des PTU et/ou des STI.

Groupe B

Le Groupe B comprend toutes les règles qui ne tombent pas dans le champ d'application du Groupe A ou du Groupe C, ou qu'il n'a pas encore été possible de classer dans l'un de ces groupes.

Groupe C

Le Groupe C comprend les règles associées aux caractéristiques techniques de l'infrastructure et qui sont strictement nécessaires pour garantir un usage sûr et interopérable sur le réseau concerné (par exemple le gabarit).

Freight-specific requirements and environment (including facilities specifically required for dangerous goods)

Explanations and examples in italics above are for information only and are not definitions of the parameters.

2. Classification of the National Technical Requirements

The national technical requirements relating to the parameters identified in section 1 shall be attributed to one of the following three groups. Rules and restrictions of a strictly local nature are not involved; their verification involves checks to be put in place by mutual agreement between the railway undertakings and the infrastructure managers.

Group A

Group A covers:

- international standards,
- national rules deemed to be equivalent, in railway safety terms, to national rules of other Member States,
- national rules deemed to be equivalent, in railway safety terms, to the provisions in the UTP and/or provisions in the TSI.

Group B

Group B covers all rules that do not fall within the scope of Group A or Group C, or that it has not yet been possible to classify in one of these groups.

Group C

Group C covers rules that are strictly necessary and are associated with technical infrastructure characteristics, in order to ensure safe and interoperable use in the network concerned (e.g. the loading gauge).

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

Förklaringarna och exemplen i kursivt ovan är enbart tänkta som information och inte som definitioner av parametrarna.

2. Klassificering av nationella tekniska krav

De nationella tekniska kraven som hänför sig till parametrarna som anges i sektion 1, ska höra till en av följande tre grupper. Regler och begränsningar som enbart är lokala berörs inte; deras verifikation förutsätter att kontroller installeras genom ett ömsesidigt avtal mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

Grupp A

Grupp A innefattar:

- internationella standarder,
- nationella regler som bedöms som likvärdiga, i järnvägssäkerhetskänseende, med nationella regler i andra medlemsstater,
- nationella regler som bedöms som likvärdiga i järnvägssäkerhetskänseende med bestämmelserna i UTP och/eller TSD.

Grupp B

Grupp B innefattar alla regler som inte faller inom grupp A:s eller grupp C:s tillämpningsområde, eller som inte ännu har varit möjliga att klassificera i någon av dessa grupper.

Grupp C

Grupp C innefattar regler som är absolut nödvändiga och som är förenade med tekniska kännetecken för infrastrukturen, för att garantera säkerhet och driftskompatibilitet i det berörda järnvägsnätet (t.ex. lastprofiler).