

RÅDETS DIREKTIV 96/48/EF

af 23. juli 1996

om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 129 D, stk. 3,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁽²⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁽³⁾,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C⁽⁴⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

For at give unionsborgerne, de erhvervsdrivende og de regionale og lokale administrative enheder mulighed for fuldt ud at udnytte de fordele, som etableringen af et område uden indre grænser medfører, bør der blandt andet gøres en indsats for at fremme sammenkobling og interoperabilitet mellem de nationale jernbanenet for højhastighedstog samt adgang til disse net;

en arbejdsgruppe på højt niveau bestående af repræsentanter for medlemsstaternes regeringer, de europæiske jernbaner og den europæiske jernbaneindustri, indkaldt af Kommissionen efter opfordring fra Rådet i en resolution af 4. og 5. december 1989, har udarbejdet en strategiplan for et transeuropæisk jernbanenet for højhastighedstog;

i december 1990 forelagde Kommissionen Rådet en meddelelse om dette højhastighedstognet, som fik en positiv modtagelse i Rådets resolution af 17. december 1990⁽⁵⁾;

ifølge traktatens artikel 129 C skal Fællesskabet iværksætte enhver form for aktion, som måtte være nødvendig

for at sikre nettenes interoperabilitet, navnlig inden for harmonisering af tekniske standarder;

forretningsmæssig drift af højhastighedstog forudsætter, at der er nøje sammenhæng mellem infrastrukturens og det rullende materiels specifikationer; denne sammenhæng er afgørende for ydeevneniveau, sikkerhed, servicekvalitet og omkostninger og ikke mindst for interoperabiliteten i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog;

Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner⁽⁶⁾ indebærer, at jernbanevirksomhederne skal have bedre adgang til medlemsstaternes jernbanenet, og dette nødvendiggør igen, at infrastruktur, udstyr og rullende materiel opfylder kravet om interoperabilitet;

det påhviler medlemsstaterne at håndhæve de sikkerheds-, sundheds- og forbrugerbeskyttelsesregler, som generelt gælder for jernbaner, under projektering og konstruktion, ibrugtagning og drift; sammen med de lokale myndigheder har de derudover ansvar vedrørende jordejendomsret, fysisk planlægning og miljøbeskyttelse; disse forhold har særlig betydning i forbindelse med jernbanenet for højhastighedstog;

ifølge Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet⁽⁷⁾ skal der gennemføres en vurdering af indvirkningerne på miljøet af nyanlæg til jernbanefjerntrafik;

der er store forskelle mellem de nationale retsfor skrifter og mellem de interne regler og tekniske specifikationer, som jernbanerne anvender; disse nationale retsfor skrifter og interne regler indeholder tekniske fremgangsmåder, som er særegne for hvert lands industri; de indeholder forskrifter om særlige dimensioner og anordninger og om specielle egenskaber; denne situation skaber ikke mindst hindringer for, at højhastighedstog kan køre i hele Fællesskabets område på gunstige betingelser;

denne situation har i årenes løb skabt meget snævre forbindelser mellem de enkelte landes jernbaneindustrier og de nationale jernbaner til skade for en effektiv åbning af markederne; jernbaneindustrierne har brug for et åbent

⁽¹⁾ EFT nr. C 134 af 17. 5. 1994, s. 6.

⁽²⁾ EFT nr. C 397 af 31. 12. 1994, s. 8.

⁽³⁾ EFT nr. C 210 af 14. 8. 1995, s. 38.

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 19. januar 1995 (EFT nr. C 43 af 20. 2. 1995, s. 60), Rådets fælles holdning af 8. december 1995 (EFT nr. C 356 af 30. 12. 1995, S. 43) og Europa-Parlamentets afgørelse af 16. april 1996 (EFT nr. C 141 af 13. 5. 1996, S. 48).

⁽⁵⁾ EFT nr. C 33 af 8. 2. 1991, s. 1.

⁽⁶⁾ EFT nr. L 237 af 24. 8. 1991, s. 25.

⁽⁷⁾ EFT nr. L 175 af 5. 7. 1985, s. 40.

og konkurrencepræget europæisk marked for at kunne udvikle deres konkurrenceevne på verdensplan;

der bør derfor fastlægges væsentlige krav vedrørende det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog for Fællesskabet som helhed;

højhastighedssystemets udstrækning og kompleksitet har gjort det praktisk nødvendigt at opdele det i delsystemer; for hvert delsystem må der fastlægges væsentlige krav og grundparametre for hele Fællesskabet, og det må fastlægges, hvilke tekniske specifikationer, navnlig for komponenter og grænseflader, der er nødvendige for at opfylde de væsentlige krav; for visse delsystemer (miljø, brugere og drift) udarbejdes der dog kun tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI), hvis det viser sig nødvendigt for at sikre interoperabiliteten på områderne infrastruktur, energi, styringskontrol, signaler og rullende materiel;

iværksættelsen af bestemmelserne om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog må ikke skabe uberettigede hindringer for så vidt angår lønsomheden af at bevare sammenhængen i hver enkelt medlemsstats bestående jernbanenet, idet det tilstræbes at fastholde det mål, at højhastighedstogene skal køre på hele Fællesskabets område;

det må tillades, at en medlemsstat undlader at anvende visse TSI i særlige tilfælde, samt at der fastsættes procedurer til sikring af, at disse undtagelser er berettigede; ifølge traktatens artikel 129 C skal der i Fællesskabets indsats med hensyn til interoperabilitet tages hensyn til projekternes økonomiske levedygtighed;

for at opfylde de relevante bestemmelser om fremgangsmåderne ved tilbudsgivning i jernbanesektoren og især Rådets direktiv 93/38/EØF⁽¹⁾ skal ordregiverne anføre de tekniske specifikationer i de generelle dokumenter eller i udbudsmaterialet i forbindelse med de enkelte kontrakter; der bør tilvejebringes et sæt europæiske specifikationer, der kan tjene som referencer for disse tekniske specifikationer;

i direktiv 93/38/EØF er en europæisk specifikation defineret som en fælles teknisk specifikation, en europæisk teknisk godkendelse eller en national standard til gennemførelse af en europæisk standard; en harmoniseret europæisk standard udarbejdes af en europæisk standardiseringsorganisation, Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN), Den Europæiske Komité for Elektroteknisk Standardisering (CENELEC) eller Det Europæiske Standardiseringsinstitut for Telekommunikation (ETSI)

efter mandat fra Kommissionen, og dens reference offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*;

Fællesskabet har interesse i, at der findes et internationalt standardiseringssystem, som er i stand til at udarbejde standarder, der faktisk bruges af deltagerne i den internationale handel, og som lever op til fællesskabspolitikens krav; de europæiske standardiseringsorganisationer bør derfor videreføre deres samarbejde med de internationale standardiseringsorganisationer;

ordregiverne fastlægger de yderligere specifikationer, som er nødvendige som supplement til de europæiske specifikationer eller andre standarder; disse specifikationer må ikke hindre opfyldelsen af de væsentlige krav, der er harmoniseret på fællesskabsplan, og som det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog skal overholde;

fremgangsmåderne ved vurdering af komponenternes overensstemmelse og anvendelsesegnethed skal bygge på de moduler, der er vedtaget ved afgørelse 93/465/EØF⁽²⁾; for at fremme udviklingen af den berørte industri bør fremgangsmåder, der omfatter kvalitetssikringssystemer, fremmes mest muligt; begrebet komponent omfatter både materielle og immaterielle objekter, for eksempel programmel;

vurdering af anvendelsesegnethed foretages for de komponenter, der er mest afgørende for systemets sikkerhed, disponibilitet eller økonomi;

ordregiverne fastlægger i deres udbudsmateriale, navnlig for komponenterne og under henvisning til de europæiske specifikationer, de specifikationer, som fabrikanterne skal overholde i henhold til kontrakterne; i den forbindelse skal komponenternes overensstemmelse hovedsagelig vurderes med henblik på deres anvendelsesområde for at sikre systemets interoperabilitet, og ikke kun med henblik på deres frie omsætning på Fællesskabets marked;

det er derfor ikke nødvendigt, at fabrikanten CE-mærker de komponenter, som er omfattet af dette direktiv; det er tilstrækkeligt, at fabrikanten afgiver en overensstemmelseserklæring på grundlag af en vurdering af overensstemmelsen og/eller anvendelsesegnetheden, der er gennemført efter de i direktivet foreskrevne procedurer; dette berører ikke fabrikanternes forpligtelse til at CE-mærke visse komponenter for at attestere deres overensstemmelse med andre relevante fællesskabsbestemmelser;

⁽¹⁾ Rådets direktiv 93/38/EØF af 14. januar 1993 om samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation (EFT nr. L 199 af 9. 8. 1993, s. 84) som ændret ved tiltrædelsesakten af 1994.

⁽²⁾ Rådets afgørelse 93/465/EØF af 22. juli 1993 om modulerne for de forskellige faser i procedurerne for overensstemmelsesvurdering og regler om anbringelse og anvendelse af »CE-overensstemmelsesmærkningen«, med henblik på anvendelse i direktiverne om teknisk harmonisering (EFT nr. L 220 af 30. 8. 1993, s. 23).

de delsystemer, som det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog består af, skal underlægges en verifikationsprocedure; de myndigheder, der er ansvarlige for at tillade ibrugtagning, skal kunne forvisse sig om, at resultatet af projekterings-, konstruktions- og ibrugtagningsfaserne er i overensstemmelse med de gældende administrative, tekniske og driftsmæssige bestemmelser; dette skal også gøre det muligt for fabrikanten at regne med ligebehandling uanset land; der skal derfor udformes et modul, som fastlægger principperne og betingelserne for EF-verifikation af delsystemer;

EF-verifikationsproceduren bygger på TSI; disse TSI udarbejdes efter mandat fra Kommissionen af en fælles repræsentativ organisation for infrastrukturforvalterne, jernbanevirksomhederne og industrien; henvisning til TSI er nødvendig for at sikre interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, og for disse TSI gælder bestemmelserne i artikel 18 i direktiv 93/38/EØF;

de bemyndigede organer, der har til opgave at gennemføre procedurerne for vurdering af komponenternes overensstemmelse eller anvendelseegnethed og verifikationsproceduren for delsystemer, skal, navnlig hvis der ikke foreligger europæiske specifikationer, samordne deres afgørelser så snævert som muligt;

Rådets direktiv 91/440/EØF foreskriver en regnskabsmæssig adskillelse mellem aktiviteterne i forbindelse med transportvirksomheden og aktiviteterne i forbindelse med forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen; med samme hensigt bør de specialiserede afdelinger af jernbanernes infrastrukturforvaltere, som udpeges til bemyndigede organer, have en sådan struktur, at de opfylder de kriterier, der gælder for denne type organer; andre specialiserede organer kan bemyndiges, hvis de opfylder de samme kriterier;

tilvejebringelsen af interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog er et projekt, der berører hele Fællesskabet; hver for sig kan medlemsstaterne ikke træffe de foranstaltninger, der skal til for at tilvejebringe en sådan interoperabilitet; når nærhedsprincippet lægges til grund, må denne indsats således gøres på fællesskabsplan —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

KAPITEL I

Almindelige bestemmelser

Artikel 1

1. I overensstemmelse med traktatens artikel 129 B og 129 C tager dette direktiv sigte på at fastsætte betingelserne for på Fællesskabets område at tilvejebringe intero-

perabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog som beskrevet i bilag I.

2. Disse betingelser vedrører projektering, anlæg, udbygning og drift af de infrastrukturer og det rullende materiel, som bidrager til systemets funktion, og som skal tages i brug efter ikrafttrædelsesdatoen for dette direktiv.

Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

- a) »Det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog«: den i bilag I beskrevne helhed, som består af jernbaneinfrastrukturen, herunder jernbanelinjerne og de faste anlæg, i det transeuropæiske transportnet, som er konstrueret eller udbygget til at blive gennemkørt ved høj hastighed, og det rullende materiel, der er udformet til at gennemkøre disse infrastrukturer.
- b) »Interoperabilitet«: det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstogs egnethed til at muliggøre sikker og kontinuerlig kørsel med højhastighedstog under udnyttelse af den specificerede ydeevne. Denne egnethed er afhængig af, at alle forskriftsmæssige, tekniske og driftsmæssige betingelser for at opfylde de væsentlige krav er til stede.
- c) »Delsystemer«: det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog er, som angivet i bilag II, opdelt i delsystemer af strukturel eller funktionel karakter, for hvilke der skal fastlægges væsentlige krav.
- d) »Interoperabilitetskomponenter«: hver enkelt del, gruppe af dele, underenhed eller komplet enhed af materiel, som indgår i eller er bestemt til at indgå i et delsystem, som er direkte eller indirekte afgørende for interoperabiliteten i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog.
- e) »Væsentlige krav«: samtlige betingelser, der er fastsat i bilag III, og som det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, dets delsystemer og interoperabilitetskomponenter skal opfylde.
- f) »Europæisk specifikation«: en fælles teknisk specifikation, en europæisk teknisk godkendelse eller en national standard til gennemførelse af en europæisk standard, som fastsat i artikel 1, nr. 8—12, i direktiv 93/38/EØF.
- g) »Tekniske specifikationer for interoperabilitet, i det følgende benævnt »TSI««: de specifikationer, der gælder for hvert delsystem med sigte på at opfylde de væsentlige krav ved at skabe de nødvendige indbyrdes funktionelle forbindelser mellem delsystemerne i det

transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og ved at sikre sammenhængen deri.

- h) »Repræsentativt fælles organ«: et organ sammensat af repræsentanter for infrastrukturforvalterne, jernbanevirksomhederne og industrien med den opgave at udarbejde TSI. Ved »infrastrukturforvaltere« forstås dem, der er omhandlet i artikel 3 og 7 i direktiv 91/440/EØF.
- i) »Bemyndigede organer«: de organer, som har til opgave at vurdere interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse eller anvendelseegnethed eller at gennemføre proceduren for EF-verifikation af delsystemerne.

Artikel 3

1. Dette direktiv indeholder for hvert delsystem bestemmelser om parametre, interoperabilitetskomponenter, grænseflader og procedurer, samt de betingelser for global sammenhæng inden for det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, der er nødvendige for at opnå dets interoperabilitet.

2. Dette direktivs bestemmelser finder anvendelse med forbehold af andre relevante fællesskabsbestemmelser. For så vidt angår interoperabilitetskomponenter kan opfyldelsen af dette direktivs væsentlige krav dog gøre det nødvendigt at benytte særlige europæiske specifikationer, der er udarbejdet med henblik herpå.

Artikel 4

1. Det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, delsystemerne og interoperabilitetskomponenterne skal opfylde de væsentlige krav, som gælder herfor.

2. De supplerende tekniske specifikationer, der er omhandlet i artikel 18, stk. 4, i direktiv 93/38/EØF, og som er nødvendige ud over de europæiske specifikationer eller andre standarder, som er i brug i Fællesskabet, må ikke stride mod de væsentlige krav.

KAPITEL II

Tekniske specifikationer for interoperabilitet

Artikel 5

1. For hvert delsystem udarbejdes der en TSI. For delsystemer vedrørende miljøforhold, driftsforhold eller brugerrelaterede forhold udarbejdes der kun TSI, hvis det viser sig nødvendigt for at sikre interoperabilitet på områderne infrastruktur, energi, styringskontrol, signaler og rullende materiel.

2. Delsystemerne skal være i overensstemmelse med TSI; denne overensstemmelse skal opretholdes hele tiden under brugen af hvert delsystem.

3. Med det formål at tilvejebringe interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog fastlægger TSI følgende forhold, i det omfang det er nødvendigt:

- a) de præciserer de væsentlige krav for delsystemerne og deres grænseflader
- b) de fastlægger de grundparametre, der er beskrevet i bilag II, punkt 3, og som er nødvendige for at opfylde de væsentlige krav
- c) de fastsætter de betingelser, der skal overholdes for at leve op til de krav, der stilles til hver af følgende kategorier af jernbanelinjer:
 - jernbanelinjer, der specielt anlægges med henblik på høje hastigheder
 - jernbanelinjer, der specielt udbygges med henblik på høje hastigheder
 - jernbanelinjer, der specielt udbygges med henblik på høje hastigheder, og som har særlige kendetegn på grund af topografiske begrænsninger som følge af terrænforhold eller beliggenhed i bymæssig bebyggelse
- d) de fastsætter i særlige tilfælde eventuelle gennemførelsesbestemmelser
- e) de fastlægger, for hvilke interoperabilitetskomponenter og for hvilke grænseflader der skal udarbejdes europæiske specifikationer, herunder europæiske standarder, som er nødvendige for at tilvejebringe interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog under overholdelse af de væsentlige krav
- f) de angiver i hvert enkelt tilfælde, hvilke af de i afgørelse 93/465/EØF definerede moduler eller, efter omstændighederne, hvilke specifikke procedurer der skal anvendes ved vurderingen af enten overensstemmelsen eller anvendelseegnetheden af interoperabilitetskomponenterne, samt EF-verifikationen af delsystemerne.

4. De pågældende TSI udgør ikke nogen hindring for medlemsstaternes afgørelser om anvendelse af nye infrastrukturer eller infrastrukturer, der udbygges til anden togtrafik.

5. Overholdelsen af samtlige TSI gør det muligt at opbygge et sammenhængende transeuropæisk jernbanesystem for højhastighedstog, der på passende måde bevarer sammenhængen i hver enkelt medlemsstats bestående jernbanenet.

Artikel 6

1. Udkast til TSI udarbejdes af det repræsentative fælles organ efter mandat fra Kommissionen fastlagt efter

proceduren i artikel 21, stk. 2. De pågældende TSI vedtages og revideres efter samme fremgangsmåde. De offentliggøres af Kommissionen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

2. Det repræsentative fælles organ har til opgave at forberede revisionen og ajourføringen af TSI og at fremsætte alle nyttige henstillinger til det i artikel 21 omhandlede udvalg på baggrund af den tekniske udvikling eller udviklingen i de samfundsmæssige krav.

3. Der skal ved udarbejdelsen, vedtagelsen og revisionen af TSI tages hensyn til de forventede omkostninger ved de tekniske løsninger, der gør det muligt at opfylde dem med henblik på at fastlægge og iværksætte de mest rentable løsninger. Det repræsentative fælles organ indsender med henblik herpå sammen med hvert TSI-projekt et overslag over disse tekniske løsningers forventede omkostninger og fordele for alle de berørte økonomiske operatører og aktører.

4. Det repræsentative fælles organ skal jævnligt holde det i artikel 21 omhandlede udvalg orienteret om arbejdet med udarbejdelsen af TSI. Udvalget kan til det repræsentative fælles organ udarbejde hensigtsmæssige mandater og henstillinger med hensyn til udformningen af de pågældende TSI på grundlag af de væsentlige krav og en vurdering af omkostningerne.

5. I forbindelse med vedtagelsen af hver TSI fastsættes ikrafttrædelsesdatoen for denne TSI efter proceduren i artikel 21, stk. 2.

6. Det fælles repræsentative organ skal fungere åbent og gennemsigtigt i overensstemmelse med Fællesskabets generelle standardiseringsprocedurer.

Artikel 7

En medlemsstat kan undlade at anvende visse TSI, herunder for det rullende materiel, i følgende tilfælde og situationer:

- a) for et projekt vedrørende en ny jernbanelinje eller udbygning af en eksisterende jernbanelinje med henblik på høje hastigheder, som på tidspunktet for offentliggørelsen af disse TSI befinder sig på et avanceret udviklingsstrin.

Den pågældende medlemsstat meddeler på forhånd Kommissionen, at den har til hensigt at fravige reglerne, underretter den om, hvor fremskredet projektet er, og forelægger den et dossier over, hvilke TSI eller dele af TSI den ønsker at undlade at anvende, hvilke bestemmelser den påregner at indføre i forbindelse med gennemførelsen af projektet for at sikre interoperabiliteten på længere sigt, og hvilke tekniske,

administrative eller økonomiske begrundelser der er for fravigelsen

- b) for et projekt vedrørende udbygning af en eksisterende jernbanelinje med henblik på høje hastigheder, når fritrumsprofil, sporvidde eller afstanden mellem sporene for denne jernbanelinje er forskellig fra, hvad der gælder for størstedelen af det europæiske jernbanelinjenet, og når denne jernbanelinje ikke er en direkte forbindelseslinje med en anden medlemsstats net for højhastighedstog, som udgør en del af det transeuropæiske net for højhastighedstog.

Den pågældende medlemsstat meddeler på forhånd Kommissionen, at den har til hensigt at fravige reglerne og forelægger den et dossier over, hvilke TSI eller dele af TSI vedrørende de fysiske parametre, der er nævnt i første afsnit, den ønsker at undlade at anvende, hvilke bestemmelser den påregner at indføre i forbindelse med gennemførelsen af projektet for at sikre interoperabiliteten på længere sigt, hvilke overgangsforanstaltninger der vil blive truffet til at sikre driftskompatibiliteten, og hvilke tekniske, administrative eller økonomiske begrundelser der er for fravigelsen

- c) for projekter vedrørende nye jernbanelinjer eller udbygning af eksisterende jernbanelinjer med henblik på høje hastigheder, som gennemføres på denne medlemsstats område, såfremt dens jernbanesystem er afsondret eller afskåret af havet fra den øvrige del af Fællesskabets jernbanelinjenet for højhastighedstog.

Den pågældende medlemsstat meddeler på forhånd Kommissionen, at den har til hensigt at fravige reglerne, og forelægger den et dossier indeholdende den dokumentation, der er nævnt i litra b), andet afsnit

- d) for projekter vedrørende udbygning af eksisterende jernbanelinjer med henblik på høje hastigheder, såfremt anvendelsen af disse TSI bringer projektets økonomiske levedygtighed i fare.

Den pågældende medlemsstat meddeler på forhånd Kommissionen, at den har til hensigt at fravige reglerne og forelægger den et dossier over, hvilke TSI eller dele af TSI den ønsker at undlade at anvende. Kommissionen undersøger, om de af medlemsstaten påtænkte foranstaltninger er begrundede og træffer afgørelse efter proceduren i artikel 21, stk. 2.

KAPITEL III

Interoperabilitetskomponenter

Artikel 8

Medlemsstaterne træffer alle nyttige foranstaltninger for, at interoperabilitetskomponenter:

- kun markedsføres, hvis de gør det muligt at opnå interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog ved at opfylde de væsentlige krav
- benyttes inden for deres anvendelsesområde efter deres bestemmelse og installeres og vedligeholdes hensigtsmæssigt.

Disse bestemmelser er ikke til hinder for, at disse komponenter markedsføres til andre formål, eller at de anvendes til konventionelle jernbanelinjer.

Artikel 9

Medlemsstaterne må ikke under henvisning til dette direktiv forbyde, begrænse eller hindre, at interoperabilitetskomponenter, som opfylder direktivets bestemmelser, markedsføres på deres område med henblik på anvendelse i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog.

Artikel 10

1. Medlemsstaterne anser de interoperabilitetskomponenter, for hvilken der foreligger en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed som nærmere beskrevet i bilag IV, for at være i overensstemmelse med de væsentlige krav i dette direktiv, der gælder for dem.

2. Om en interoperabilitetskomponent opfylder de væsentlige krav, der gælder for den, fastslås på grundlag af de relevante europæiske specifikationer, når sådanne findes.

3. De europæiske specifikations referencer offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

4. Medlemsstaterne offentliggør referencer for de nationale standarder, hvortil de europæiske standarder er blevet omsat.

5. Foreligger der ikke europæiske specifikationer, tilsender medlemsstaterne de øvrige medlemsstater og Kommissionen de standarder og tekniske specifikationer, der benyttes som grundlag for at vurdere, om de væsentlige krav er opfyldt, jf. dog artikel 20, stk. 5.

Artikel 11

Opdager en medlemsstat eller Kommissionen, at europæiske specifikationer ikke opfylder de væsentlige krav, kan det efter proceduren i artikel 21, stk. 2, besluttes, at de

pågældende specifikationer eller ændringer af dem helt eller delvis trækkes tilbage fra de publikationer, hvor de er nævnt; er der tale om europæiske standarder skal det udvalgt, der er nedsat ved Rådets direktiv 83/189/EØF af 28. marts 1983 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter⁽¹⁾, først høres.

Artikel 12

1. Konstatere en medlemsstat en risiko for, at en interoperabilitetskomponent, for hvilken der foreligger en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, og som markedsføres og anvendes efter sin bestemmelse, sætter opfyldelsen af de væsentlige krav på spil, træffer den alle fornødne foranstaltninger for at begrænse komponentens anvendelsesområde eller forbyde dens anvendelse eller trække den tilbage fra markedet. Medlemsstaten underretter straks Kommissionen om de truffne foranstaltninger og anfører grundene til beslutningen, herunder navnlig om afvigelsen skyldes:

- at de væsentlige krav ikke er overholdt
- at de europæiske specifikationer er anvendt forkert, hvis der er henvist til disse specifikationer
- at de europæiske specifikationer er utilstrækkelige.

2. Kommissionen holder snarest muligt samråd med de berørte parter. Konstatere Kommissionen efter dette samråd, at foranstaltningen er berettiget, giver den straks den medlemsstat, der har taget initiativet, og de øvrige medlemsstater underretning herom. Konstatere Kommissionen efter samrådet, at foranstaltningen er uberettiget, giver den straks den medlemsstat, der har taget initiativet, samt fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant underretning herom. Er den i stk. 1 omhandlede beslutning motiveret med en mangel ved de europæiske specifikationer, benyttes proceduren i artikel 11.

3. Viser en interoperabilitetskomponent, for hvilken der foreligger en EF-overensstemmelseserklæring, sig at være afvigende, træffer den kompetente medlemsstat de nødvendige foranstaltninger over for den, der har udstedt erklæringen, og underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

4. Kommissionen sørger for, at medlemsstaterne holdes underrettet om denne procedures forløb og resultater.

⁽¹⁾ EFT nr. L 109 af 26. 4. 1983, s. 8. Direktivet er senest ændret ved tiltrædelsesakten af 1994.

Artikel 13

1. Når fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant skal udfærdige en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed for en interoperabilitetskomponent, skal han anvende de bestemmelser, der er fastsat i de pågældende TSI.

2. Er det foreskrevet i TSI, gennemføres vurderingen af en interoperabilitetskomponents overensstemmelse eller anvendelsesegnethed af det bemyndigede organ, som fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant har anmodet derom.

3. Er interoperabilitetskomponenter omfattet af andre fællesskabsdirektiver, der vedrører andre aspekter, anføres det på EF-erklæringen om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, at interoperabilitetskomponenterne ligeledes opfylder kravene i disse andre direktiver.

4. Har hverken fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant opfyldt de i stk. 1, 2 og 3 nævnte forpligtelser, påhviler disse forpligtelser enhver, som markedsfører interoperabilitetskomponenten. De samme forpligtelser påhviler den, som samler interoperabilitetskomponenter eller dele af interoperabilitetskomponenter af forskellig oprindelse, eller som fremstiller interoperabilitetskomponenter til eget brug, for så vidt angår dette direktiv.

5. Med forbehold af bestemmelserne i artikel 12 gælder følgende:

- a) Konstaterer en medlemsstat, at en EF-overensstemmelseserklæring er udfærdiget uretmæssigt, har fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant pligt til at bringe operabilitetskomponenten i overensstemmelse og bringe overtrædelsen til ophør på de betingelser, den pågældende medlemsstat fastsætter.
- b) Bringes komponenten ikke i overensstemmelse, skal medlemsstaten træffe alle nødvendige foranstaltninger for at begrænse eller forbyde, at operabilitetskomponenten markedsføres, eller sikre, at den trækkes tilbage fra markedet efter de procedurer, der er fastlagt i artikel 12.

KAPITEL IV

Delsystemer

Artikel 14

Det påhviler hver enkelt medlemsstat at give ibrugtagningstilladelse til delsystemer af strukturel art, der indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, når de er anlagt på medlemsstatens område eller

drives af jernbaneselskaber, der er etableret i denne medlemsstat.

Med henblik herpå træffer medlemsstaterne alle fornødne foranstaltninger for at sikre, at delsystemerne ikke kan tages i brug, medmindre de er projekteret, konstrueret og anlagt og/eller drives på en sådan måde, at de relevante væsentlige krav er opfyldt, når delsystemerne integreres i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog.

Artikel 15

Medlemsstaterne må ikke af grunde, som vedrører dette direktiv, forbyde, begrænse eller hindre anlæggelse, ibrugtagning og drift på deres område af delsystemer af strukturel art, som indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, når de opfylder de væsentlige krav, jf. dog bestemmelserne i artikel 19.

Artikel 16

1. Medlemsstaterne anser delsystemer af strukturel art, der indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, og for hvilke der foreligger en EF-verifikationserklæring, for at opfylde interoperabilitetskravet og de relevante væsentlige krav.

2. Om et delsystem af strukturel art, der indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, opfylder interoperabilitetskravet og de væsentlige krav, fastslås på grundlag af TSI, når sådanne findes.

3. Foreligger der ikke TSI, tilsender medlemsstaterne de andre medlemsstater og Kommissionen en fortegnelse over de tekniske forskrifter, der benyttes som grundlag for at vurdere, om de væsentlige krav er opfyldt.

Artikel 17

Viser det sig, at TSI ikke fuldt ud opfylder de væsentlige krav, kan sagen på anmodning af en medlemsstat eller på Kommissionens initiativ forelægges for det i artikel 21 nævnte udvalg.

Artikel 18

1. Med henblik på udfærdigelse af en EF-verifikationserklæring, skal ordregiveren eller dennes repræsentant lade EF-verifikationsproceduren gennemføre af et bemyndiget organ efter ordregiverens valg.

2. Opgaven for det bemyndigede organ, som skal foretage EF-verifikation af et delsystem, begynder med projekteringsfasen og omfatter hele udførelsesfasen indtil godkendelsen forud for ibrugtagning af delsystemet.

3. Det bemyndigede organ er ansvarligt for, at der oprettes et teknisk dossier, som skal ledsage EF-verifikationserklæringen. Det tekniske dossier skal indeholde alle nødvendige dokumenter om delsystemets egenskaber og i givet fald al dokumentation for interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse. Det skal endvidere indeholde alle relevante oplysninger om betingelserne for og begrænsningerne i anvendelsen, instruktioner om vedligeholdelse, løbende eller periodisk overvågning samt regulering og vedligeholdelse.

Artikel 19

1. Konstaterer en medlemsstat, at et strukturelt delsystem, for hvilket der foreligger en EF-verifikationserklæring ledsaget af et teknisk dossier, ikke fuldt ud opfylder direktivets bestemmelser, herunder navnlig de væsentlige krav, kan den anmode om, at der bliver foretaget supplerende verifikationer.

2. Den medlemsstat, der har fremsat anmodningen, underretter omgående Kommissionen om de forlangte supplerende verifikationer og redegør for grundene til, at de forlanges. Kommissionen indleder straks proceduren i artikel 21, stk. 2.

KAPITEL V

Bemyndigede organer

Artikel 20

1. Medlemsstaterne underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater om, hvilke organer der har fået til opgave at gennemføre proceduren for vurdering af overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, jf. artikel 13, og verifikationsproceduren, jf. artikel 18, samt om hvert enkelt af organernes kompetenceområde.

Kommissionen tildeler dem identifikationsnumre. I *De Europæiske Fællesskabers Tidende* offentliggør og ajourfører Kommissionen en fortegnelse over organerne og deres identifikationsnumre samt deres kompetenceområder.

2. Medlemsstaterne skal overholde de i bilag VII anførte kriterier for bedømmelse af de organer, der skal bemyndiges. Organer, som opfylder bedømmelseskrite-

rierne i de relevante europæiske standarder, formodes at opfylde ovennævnte kriterier.

3. En medlemsstat trækker sin godkendelse af et organ tilbage, hvis det ikke længere opfylder kriterierne i bilag VII. Den underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

4. Finder en medlemsstat eller Kommissionen, at et organ, der er bemyndiget af en anden medlemsstat, ikke opfylder de relevante kriterier, forelægges spørgsmålet for det i artikel 21 omhandlede udvalg, som afgiver en udtalelse inden for en frist på tre måneder; på baggrund af udvalgets udtalelse underretter Kommissionen den berørte medlemsstat om alle de ændringer, der er nødvendige, for at det bemyndigede organ kan bevare den status, der er tildelt det.

5. Samordningen af de bemyndigede organer iværksættes i givet fald i overensstemmelse med artikel 21, stk. 4.

KAPITEL VI

Udvalg

Artikel 21

1. Kommissionen bistås af et udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand.

2. Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster. Det udtaler sig med det flertal, der er fastsat i traktatens artikel 148, stk. 2, for vedtagelse af de afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Ved afstemninger i udvalget tillægges de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne, den vægt, der er fastlagt i nævnte artikel. Formanden deltager ikke i afstemningen.

Kommissionen vedtager de påtænkte foranstaltninger, når de er i overensstemmelse med udvalgets udtalelse.

Er de påtænkte foranstaltninger ikke i overensstemmelse med udvalgets udtalelse, eller er der ikke afgivet nogen udtalelse, forelægger Kommissionen straks Rådet et forslag til de foranstaltninger, der skal træffes. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Har Rådet ved udløbet af en frist på tre måneder regnet fra forslagens forelæggelse for Rådet ikke truffet nogen afgørelse, vedtages de foreslåede foranstaltninger af Kommissionen, medmindre Rådet med simpelt flertal har udtalt sig mod de nævnte foranstaltninger.

3. Udvalget kan drøfte ethvert spørgsmål om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog.
4. Udvalget kan i givet fald nedsætte arbejdsgrupper til at bistå sig i udførelsen af sine opgaver, navnlig med henblik på at sikre samordningen mellem de bemyndigede organer.
5. Udvalget nedsættes straks ved dette direktivs ikrafttræden.

KAPITEL VII

Afsluttende bestemmelser

Artikel 22

Enhver afgørelse truffet i medfør af dette direktiv om vurdering af interoperabilitetskomponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnerhed og om verifikation af delsystemer, der indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, samt afgørelser truffet i medfør af artikel 11, 12, 17 og 19 begrundes nøje. Afgørelsen meddeles den berørte part så hurtigt som muligt med angivelse af klagemuligheder i henhold til gældende ret i den pågældende medlemsstat og klagefrister i forbindelse hermed.

Artikel 23

1. Medlemsstaterne ændrer og vedtager deres love og administrative bestemmelser, således at anvendelse af interoperabilitetskomponenter og ibrugtagning og drift af

delsystemer, som er i overensstemmelse med dette direktiv, tillades senest 30 måneder efter direktivets ikrafttræden. De underretter straks Kommissionen herom.

2. Når medlemsstaterne vedtager de i stk. 1 omhandlede bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 24

Kommissionen udarbejder hvert andet år en rapport om forbedringerne i interoperabiliteten i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, som den forelægger for Europa-Parlamentet og Rådet.

Artikel 25

Dette direktiv træder i kraft 21 dage efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 26

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. juli 1996.

På Rådets vegne

I. YATES

Formand

BILAG I

DET TRANSEUROPÆISKE JERNBANESYSTEM FOR HØJHASTIGHEDSTOG

1. Infrastrukturer

- a) Infrastrukturene for det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog er de infrastrukturer for jernbanelinjerne i det transeuropæiske transportnet som defineret i henhold til retningslinjerne i traktatens artikel 129 C

- som specielt konstrueres til at kunne gennemkøres med høj hastighed
- som specielt udbygges til at kunne gennemkøres med høj hastighed.

De kan omfatte sammenkoblings- og forbindelseslinjer, navnlig forbindelser mellem nye jernbanelinjer eller jernbanelinjer, der udbygges til højhastighedstog, og banegårdene i byernes centrum, hvor hastighederne skal tage hensyn til de lokale forhold.

- b) Højhastighedslinjerne omfatter:

- de jernbanelinjer, som specielt anlægges til højhastighedstog, og som er udstyret til hastigheder på normalt 250 km/h eller derover
- de jernbanelinjer, der specielt udbygges til højhastighedstog, og som er udstyret til hastigheder på omkring 200 km/h
- de strækninger, der specielt udbygges til højhastighedstog, og som har særlige karakteristika på grund af topografiske begrænsninger som følge af terrænforhold eller beliggenhed i bymæssig bebyggelse, og hvor hastigheden skal tilpasses til det enkelte tilfælde.

2. Rullende materiel

Højhastighedstog med avanceret teknologi skal konstrueres, så de sikrer en sikker og ubrudt afvikling af kørslen:

- ved en hastighed på mindst 250 km/h på de strækninger, der specielt anlægges til højhastighedstog, idet det under egnede forhold skal være muligt at nå op på hastigheder på over 300 km/h
- ved en hastighed på omkring 200 km/h på de eksisterende, specielt udbyggede strækninger
- ved den højest mulige hastighed på de øvrige strækninger.

3. Sammenhæng mellem infrastruktur og rullende materiel

Drift af højhastighedstog kræver, at der er nøje sammenhæng mellem infrastrukturens og det rullende materiels egenskaber. Af denne sammenhæng afhænger ydeevneniveau, sikkerhed, servicekvalitet og omkostninger.

BILAG II

DELSYSTEMER

1. I dette direktiv foretages en opdeling af det system, som udgør det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, i delsystemer, der svarer til:
 - 1.1. områder, der er strukturelt defineret:
 - infrastrukturer
 - elforsyning
 - styringskontrol og signaler
 - rullende materiel
 - 1.2. områder, der er funktionelt defineret:
 - vedligeholdelse
 - miljøforhold
 - driftsforhold
 - brugerrelaterede forhold.
2. For hvert delsystem er listen over aspekter med tilknytning til interoperabilitet defineret i mandaterne til det fælles repræsentative organ med henblik på udarbejdelsen af TSI-projekter.

I henhold til bestemmelserne i artikel 6, stk. 1, fastlægges disse mandater efter proceduren i artikel 21, stk. 2.

Listen over aspekter med tilknytning til interoperabilitet, der er defineret i mandaterne, kan eventuelt præciseres af det fælles repræsentative organ i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, litra e).
3. I henhold til artikel 5, stk. 3, litra b), betragtes især følgende parametre for at være grundparametre i forbindelse med gennemførelse af interoperabilitet:

GRUNDPARAMETRE

- Mindste fritrumsprofil for infrastrukturerne
- Mindste kurveradius
- Sporvidde
- Maksimal belastning af spor
- Mindste perronlængde
- Perronhøjde
- Forsyningsspænding
- Køreledningsgeometri
- ERTMS-specifikationer⁽¹⁾
- Akseltryk
- Maksimal toglængde
- Det rullende materiels fritrumsprofil
- Minimumsspecifikationer for opbremsning
- Grænsespecifikationer for elektricitet til rullende materiel
- Grænsespecifikationer for mekanik til rullende materiel
- Driftsspecifikationer i forbindelse med togsikkerheden
- Grænsespecifikationer vedrørende udvendig støj
- Grænsespecifikationer vedrørende udvendige vibrationer
- Grænsespecifikationer vedrørende udvendige elektromagnetiske forstyrrelser
- Grænsespecifikationer vedrørende indvendig støj
- Grænsespecifikationer vedrørende aircondition
- Specifikationer vedrørende befordring af handicappede.

⁽¹⁾ European Rail Traffic Management System.

BILAG III

VÆSENTLIGE KRAV

1. Generelle krav

1.1. Sikkerhed

- 1.1.1. Projektering, konstruktion eller fremstilling samt vedligeholdelse og overvågning af sikkerhedskritiske dele, herunder navnlig dele, der har betydning for togenes kørsel på nettet, skal garantere et sikkerhedsniveau, der svarer til de mål, der er opstillet for nettet, også under specificerede svigtforhold.
- 1.1.2. De parametre, der vedrører kontakten mellem hjul og skinner, skal følge de kriterier for kørselsstabilitet, som er nødvendige for, at der kan gives garanti for sikker kørsel ved den tilladte maksimalhastighed.
- 1.1.3. De anvendte dele skal kunne modstå normale og specificerede exceptionelle påvirkninger i hele deres levetid. Der skal ved passende midler sørges for, at hændelige svigt kun får begrænsede følger for sikkerheden.
- 1.1.4. Faste anlæg og rullende materiel skal udformes og materialer vælges med henblik på at begrænse frembringelse, spredning og følger af ild og røg i tilfælde af brand.
- 1.1.5. Anordninger, som er beregnet til at blive betjent af passagerer, skal være udformet sådan, at anvisningsstridige, men forudsigelige betjeningsmåder ikke medfører sikkerhedsmæssig risiko.

1.2. Pålidelighed og disponibilitet

Overvågning og vedligeholdelse af faste eller mobile dele, der indgår i togtrafikken, skal tilrettelægges, gennemføres og kvantificeres således, at delene forbliver funktionsdygtige under specificerede forhold.

1.3. Sundhed

- 1.3.1. Der bør ikke anvendes materialer i tog og jernbaneinfrastrukturer, der i kraft af den måde, de anvendes på, kan indebære sundhedsfare for personer, som skal færdes eller opholde sig dér.
- 1.3.2. Materialerne skal vælges, behandles og anvendes således, at afgivelse af skadelige eller farlige dampe eller gasser begrænses, især i tilfælde af brand.

1.4. Miljøbeskyttelse

- 1.4.1. Miljøvirkningerne af at anlægge og drive det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog skal vurderes og tages i betragtning ved udformningen af systemet i overensstemmelse med gældende fællesskabsbestemmelser.
- 1.4.2. Materialer i tog og infrastrukturer må ikke medføre afgivelse af miljøskadelige eller -farlige dampe eller gasser, især ikke i tilfælde af brand.
- 1.4.3. Det rullende materiel og energiforsyningssystemerne skal konstrueres og fremstilles således, at de er elektromagnetisk kompatible med installationer, anlæg og offentlige og private net, som der er risiko for interferens med.

1.5. Teknisk kompatibilitet

Infrastrukturernes og de faste installationers tekniske specifikationer skal være forenelige indbyrdes og med specifikationerne for de tog, der skal køre på det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog.

Når det på dele af nettet viser sig vanskeligt at overholde disse specifikationer, kan der benyttes midlertidige løsninger, som garanterer fremtidig kompatibilitet.

2. Særlige krav til de enkelte delsystemer

2.1. *Infrastrukturer*

2.1.1. Sikkerhed

Der skal træffes passende foranstaltninger for at hindre adgang til eller uønsket indtrængen på anlæg på de jernbanelinjer, der gennemkøres med høj hastighed.

Der skal træffes foranstaltninger til at begrænse farer for personer, navnlig hvor stationer passeres af tog med høj hastighed.

Infrastruktur anlæg, som publikum har adgang til, skal projekteres og udføres således, at sikkerhedsrisici for personer begrænses (stabilitet, brand, adgang, evakuering, perroner osv.).

Der skal træffes passende foranstaltninger for at tage hensyn til de særlige sikkerhedsforhold i lange tunneler.

2.2. *Energi*

2.2.1. Sikkerhed

Driften af energiforsyningssystemerne må ikke forringe sikkerheden for hverken højhastighedstog eller personer (brugere, driftspersonale, beboere langs jernbanelinjen og tredjemand).

2.2.2. Miljøbeskyttelse

Driften af elforsyningssystemerne må ikke give miljøgener ud over de specificerede grænser.

2.2.3. Teknisk kompatibilitet

Det elforsyningssystem, der benyttes på det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog skal:

- gøre det muligt for togene at yde de specificerede præstationer
- være kompatible med de strømaftagere, som togene er udstyret med.

2.3. *Styringskontrol og signaler*

2.3.1. Sikkerhed

Styringskontrol- og signalanlæg, der benyttes i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, skal give mulighed for togtrafik med et sikkerhedsniveau, der svarer til de målsætninger, der er fastsat for nettet.

2.3.2. Teknisk kompatibilitet

Al ny infrastruktur og alt nyt rullende materiel til højhastighedstrafik, som fremstilles eller udvikles efter vedtagelsen af kompatible styringskontrol- og signalsystemer, skal tilpasses, så det kan benytte disse systemer.

Styringskontrol- og signaludstyr, der installeres i togførerrummene, skal muliggøre normal drift under specificerede forhold i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog.

2.4. *Rullende materiel*

2.4.1. Sikkerhed

Det rullende materiels bærende konstruktioner og forbindelsen mellem vognene skal være konstrueret således, at de rum, der er beregnet til rejsende og togpersonale, er beskyttet i tilfælde af sammenstød eller afsporing.

Det elektriske udstyr må ikke forringe styringskontrol- og signalanlæggenes funktionssikkerhed.

Bremseteknikken og de påvirkninger, den forårsager, skal være forenelige med sporenes, de tekniske installationers og signalsystemernes konstruktion.

Der skal træffes foranstaltninger vedrørende spændingsførende komponenters tilgængelighed af hensyn til personsikkerheden.

Der skal forefindes anordninger, således at passagererne kan gøre lokomotivføreren opmærksom på faresituationer, og personalet kan komme i kontakt med ham.

Indgangsdørene skal være udstyret med et luknings- og åbningssystem, som garanterer de rejsendes sikkerhed.

Der skal være nødudgange, og det skal være angivet, hvor de befinder sig.

Der skal træffes passende foranstaltninger for at tage hensyn til de særlige sikkerhedsforhold i lange tunneler.

Et nødbelysningsanlæg, der er tilstrækkelig kraftigt og uafhængigt, er obligatorisk i togene.

Togene skal være udstyret med et højtaleranlæg, hvormed togpersonalet og kontrolcentre uden for toget kan give meddelelser til passagererne.

2.4.2. Pålidelighed og disponibilitet

Det vitale udstyr i forbindelse med hjul, trækraft, bremses og styringskontrol skal være konstrueret på en sådan måde, at togets rejse kan fortsættes under specificerede svigtforhold uden katastrofale følger for det udstyr, som stadig fungerer.

2.4.3. Teknisk kompatibilitet

Det elektriske udstyr skal være kompatibelt med styringskontrol- og signalanlæggenes funktionsdygtighed.

Strømaftagernes specifikationer skal gøre det muligt for togene at køre med de strømforsyningssystemer, som findes i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog.

Det rullende materiels specifikationer skal gøre det muligt for det at køre på alle de jernbanelinjer, som det er meningen, det skal benytte.

2.5. Vedligeholdelse

2.5.1. Sundhed

De tekniske installationer og de anvendte fremgangsmåder i vedligeholdelsescentre og -værksteder må ikke udsætte personer for sundhedsrisici.

2.5.2. Miljøbeskyttelse

De tekniske installationer og de anvendte fremgangsmåder i klargøringscentre og -værksteder må ikke overskride det tilladte niveau for gener for det omgivende miljø.

2.5.3. Teknisk kompatibilitet

Vedligeholdelsesanlæg til højhastighedstog skal give mulighed for at gennemføre sikkerheds-, hygiejne- og komfortprocedurer for alle de tog, som de er projekteret for.

2.6. Miljø

2.6.1. Sundhed

Det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog skal drives under overholdelse af de foreskrevne grænser for støjgener.

2.6.2. Miljøbeskyttelse

Det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog skal drives uden jordbundsvibrationer, som er uacceptable for aktiviteter og omgivelser i kort afstand fra infrastrukturen og i normal vedligeholdelsesstand.

2.7. Driftsforhold

2.7.1. Sikkerhed

Tilvejebringelsen af sammenhæng i reglerne for drift af nettet og for lokomotivførernes og togpersonalets kvalifikationer skal garantere en sikker international drift.

Vedligeholdelsesprocedurer og -frekvens, vedligeholdelsespersonalets uddannelse og kvalifikationer samt kvalitetssikringssystemerne i de pågældende driftsvirksomheders vedligeholdelsescentre og -værksteder skal garantere et højt sikkerhedsniveau.

2.7.2. Pålidelighed og disponibilitet

Vedligeholdelsesprocedurer og -frekvens, vedligeholdelsespersonalets uddannelse og kvalifikationer samt kvalitetssikringssystemerne i de pågældende driftsvirksomheders vedligeholdelsescentre og -værksteder skal garantere et højt driftssikkerheds- og disponibilitetsniveau for systemet.

2.7.3. Teknisk kompatibilitet

Tilvejebringelsen af sammenhæng i reglerne for drift af nettene og for lokomotivførernes, togpersonalets og trafikforvaltningspersonalets kvalifikationer skal garantere en effektiv drift af det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog.

BILAG IV

INTEROPERABILITETSKOMPONENTER

EF-erklæring om:

- overensstemmelse
- anvendelsesegnet

1. *Interoperabilitetskomponenter*

EF-erklæringen anvendes for de interoperabilitetskomponenter, der er relevante for interoperabiliteten i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, og som er omhandlet i artikel 3. Disse interoperabilitetskomponenter kan være:

1.1. *Generelt anvendelige komponenter*

Dette er komponenter, som ikke er specifikke for jernbanesystemet, og som uden videre kan anvendes både dér og på andre områder.

1.2. *Generelt anvendelige komponenter med særlige specifikationer*

Dette er komponenter, der ikke i sig selv er specifikke for jernbanesystemet, men som skal have særlig ydeevne, når de anvendes på jernbaneområdet.

1.3. *Specifikke komponenter*

Dette er komponenter, som kun er beregnet til anvendelse i jernbanesystemer.

2. *Anvendelsesområde*

EF-erklæringen vedrører:

- enten et bemyndiget organs/bemyndigede organers vurdering af, om en interoperabilitetskomponent isoleret set opfylder de tekniske specifikationer, som den skal opfylde
- eller et bemyndiget organs/bemyndigede organers vurdering/bedømmelse af en interoperabilitetskomponents anvendelsesegnet, når den betragtes som et led i det jernbanesystem, den skal indgå i, navnlig i de tilfælde, hvor der er tale om grænseflader; vurderingen/bedømmelsen skal ske i forhold til de tekniske specifikationer, navnlig funktionsspecifikationer, som skal kontrolleres.

Til vurderingsprocedurerne i konstruktionsfasen og produktionsfasen benytter de bemyndigede organer de moduler, der er defineret i afgørelse 93/465/EØF, således som anført i TSI.

3. *EF-erklæringens indhold*

EF-erklæringen om overensstemmelse eller anvendelsesegnet og de dokumenter, der ledsager den, skal dateres og underskrives.

Erklæringen skal affattes på samme sprog som instruktionshæftet og skal indeholde følgende elementer:

- henvisninger til direktivet
- navn og adresse på fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant. (Der angives firmanavn og fuld adresse. Er der tale om en repræsentant, anføres fabrikantens eller konstruktørens firmanavn også)
- beskrivelse af interoperabilitetskomponenten (mærke, type osv.)
- angivelse af, hvilken procedure der er fulgt med henblik på erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnet (artikel 13)
- alle relevante beskrivelser vedrørende interoperabilitetskomponenten, herunder navnlig anvendelsesbetingelserne
- navn og adresse på det eller de bemyndigede organer, som har medvirket i den procedure, der er fulgt for at konstatere overensstemmelsen eller anvendelsesegnet, samt undersøgelsescertifikatets dato og, i givet fald, varigheden af og betingelserne for certifikatets gyldighed
- i givet fald henvisning til de europæiske specifikationer
- identitet af underskriveren, der har fået fuldmagt til at forpligte fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant.

*BILAG V***DELSYSTEMER****EF-VERIFIKATIONSERKLÆRING**

EF-verifikationerklæringen og de dokumenter, der ledsager den, skal dateres og underskrives.

Erklæringen skal affattes på samme sprog som det tekniske dossier og skal indeholde følgende elementer:

- henvisninger til direktivet
 - navn og adresse på ordregiveren eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant. (Der angives firmanavn og fuld adresse. Er der tale om en repræsentant, anføres ordregiverens firmanavn også)
 - kort beskrivelse af delsystemet
 - navn og adresse på det bemyndigede organ, som har foretaget den i artikel 18 omhandlede EF-verifikation
 - henvisninger til dokumenterne i det tekniske dossier
 - alle relevante bestemmelser, hvad enten de er foreløbige eller endelige, som delsystemet skal overholde, herunder i givet fald begrænsninger i eller betingelser for driften
 - er EF-erklæringen foreløbig, angives dens gyldighedsperiode
 - underskriverens identitet.
-

BILAG VI

DELSYSTEMER

EF-VERIFIKATION

1. EF-verifikationen er den procedure, hvorved et bemyndiget organ efter anmodning fra ordregiveren eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant verificerer og kontrollerer, at et delsystem er:
 - i overensstemmelse med direktivets bestemmelser
 - i overensstemmelse med andre regler, der gælder i overensstemmelse med traktatenog at det kan sættes i drift.
2. Verifikationen af delsystemet finder sted i følgende etaper:
 - samlet projekt
 - anlæggelse eller fremstilling af delsystemet, herunder navnlig anlægsarbejds udførelse, montering af komponenterne og justering af helheden
 - prøvning af det færdige delsystem.
3. Det bemyndigede organ, der er ansvarligt for EF-verifikationen, udsteder en overensstemmelsesattest til ordregiveren eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant, som derefter udfærdiger EF-verifikationserklæringen og sender den til tilsynsmyndigheden i den medlemsstat, hvor delsystemet er anlagt og/eller drives.
4. Det tekniske dossier, der ledsager verifikationserklæringen, skal indeholde:
 - for infrastrukturer: tegninger til infrastrukturkonstruktionerne, overtagelsesprotokoller for jordarbejder og jernarmering, prøve- og kontrolrapporter for betonarbejdet
 - for de øvrige delsystemer: helheds- og detailtegninger, som svarer til udførelsen, elektricitets- og hydraulikdiagrammer, styrekredsdiagrammer, beskrivelser af edb-systemer og automatisk udstyr, drifts- og vedligeholdelsesinstruktioner osv.
 - fortegnelse over de i artikel 3 omhandlede interoperabilitetskomponenter i delsystemet
 - kopier af de EF-erklæringer om overensstemmelse eller anvendelsegnethed, som skal være udstedt for komponenterne i henhold til direktivets artikel 13, i givet fald ledsaget af de tilhørende beregninger og en kopi af protokollerne for de prøvninger og undersøgelser, som de bemyndigede organer har gennemført på grundlag af fælles tekniske specifikationer
 - attestering fra det bemyndigede organ, som har gennemført EF-verifikationen, af, at projektet overholder dette direktivs bestemmelser, ledsaget af de hertil hørende beregninger, som organet har påtegnet med angivelse af eventuelle forbehold, der er taget under udførelsen af arbejdet og som ikke er hævet, samt ledsaget af de besøgs- og kontrolrapporter, som organet har udarbejdet som led i sin opgave, således som nærmere angivet i punkt 5.3 og 5.4.
5. **Overvågning**
 - 5.1. Formålet med EF-overvågningen er at sikre, at forpligtelserne ifølge det tekniske dossier er blevet opfyldt under anlæggelsen/fremstillingen af delsystemet.
 - 5.2. Det bemyndigede organ, der har til opgave at verificere udførelsen, skal hele tiden have adgang til byggepladsen, til fabrikations-, lager- og i givet fald præfabrikationslokalerne, til prøveanlæggene og i det hele taget til ethvert sted, som organet finder det nødvendigt at have adgang til for at udføre sin opgave. Ordregiveren eller dennes i Fællesskabet repræsenterede repræsentant skal forelægge organet, eller lade det forelægge, alle dokumenter af betydning herfor, herunder navnlig arbejdstegningerne og den tekniske dokumentation for delsystemet.
 - 5.3. For at verificere udførelsen gennemfører det bemyndigede organ regelmæssigt kontrol, hvorunder det sikrer sig, at direktivet overholdes. Det udsteder ved disse lejligheder en kontrolrapport til de udførende parter. Det kan forlange at blive tilkaldt til byggepladsen ved bestemte faser i arbejdet.

- 5.4. Det bemyndigede organ kan også aflægge uanmeldte besøg på byggepladsen og i fabrikationslokalerne. Under disse besøg kan det bemyndigede organ gennemføre fuldstændig eller delvis kontrol. Det udfærdiger en besøgsrapport og i givet fald en kontrolrapport til de udførende parter.
6. Til underbyggelse af den overensstemmelsesattest, der er udstedt af det bemyndigede organ, der skal verificere et driftsklart delsystem, deponeres det samlede tekniske dossier, der er omhandlet i punkt 4, hos ordregiveren eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant. Det tekniske dossier vedlægges EF-verifikationerklæringen, som ordregiveren sender til tilsynsmyndigheden i den pågældende medlemsstat.
- Ordregiveren opbevarer en kopi af det tekniske dossier i hele delsystemets levetid. Dossieret fremsendes til de øvrige medlemsstater, som anmoder herom.
7. Hvert bemyndiget organ offentliggør regelmæssigt de relevante oplysninger vedrørende:
- indkomne ansøgninger om EF-verifikation
 - udstedte overensstemmelsesattester
 - afslag på ansøgninger om overensstemmelsesattest.
8. Dokumenter og korrespondance om EF-verifikationsprocedurerne udfærdiges på det/et af de officielle sprog i den medlemsstat, hvor ordregiveren eller dennes repræsentant i Fællesskabet er etableret, eller på et sprog, som denne accepterer.
-

BILAG VII

MINIMUMSKRITERIER, SOM MEDLEMSSTATERNE SKAL TAGE HENSYN TIL VED UDPEGELSE AF BEMYNDIGEDE ORGANER

1. Organet, dets leder og det personale, som skal udføre verifikationen, må hverken direkte eller som repræsentanter være indblandet i projektering, fremstilling, konstruktion, markedsføring eller vedligeholdelse af interoperabilitetskomponenterne eller delsystemerne; de må heller ikke være indblandet i driften. Dette udelukker ikke, at der kan udveksles tekniske oplysninger mellem fabrikanten eller entreprenøren og det bemyndigede organ.
2. Organet og kontrolpersonalet skal udføre verifikationen med den største faglige integritet og tekniske kompetence og være uafhængige af enhver form for pression eller incitament, navnlig af økonomisk art, som kunne øve indflydelse på deres vurdering eller resultaterne af deres kontrol, især fra personer eller grupper af personer, der har interesse i verifikationsresultaterne.
3. Organet skal råde over det nødvendige personale og besidde de nødvendige midler til på fyldestgørende måde at udføre de tekniske og administrative opgaver i forbindelse med udførelsen af verifikation; det skal også have adgang til det udstyr, der er nødvendigt for at gennemføre de ekstraordinære verifikationer.
4. Kontrolpersonalet skal være i besiddelse af:
 - en god teknisk og faglig uddannelse
 - tilstrækkeligt kendskab til forskrifterne for den kontrol, det udfører, og tilstrækkelig erfaring med en sådan kontrol
 - den fornødne færdighed i at udarbejde de attester, registre og rapporter, som gengiver resultaterne af den udførte kontrol.
5. Kontrolpersonalet skal sikres fuld uafhængighed. Aflønningen af hver enkelt ansat må hverken være afhængig af, hvor mange kontroller den pågældende udfører, eller af kontrollens resultater.
6. Organet skal tegne en ansvarsforsikring, medmindre det civile ansvar ifølge nationale retsregler dækkes af staten, eller medlemsstaten selv er direkte ansvarlig for kontrollen.
7. Organets personale har tavshedspligt (undtagen over for de kompetente administrative myndigheder i den stat, hvor det udøver sin virksomhed) om alt, hvad det får kendskab til under udøvelsen af sin virksomhed i henhold til dette direktiv eller enhver national retsforskrift udstedt i medfør heraf.