

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 54/2003

fastlagt af Rådet den 26. juni 2003

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/.../EF af ... om ændring af Rådets direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog

(2003/C 270 E/02)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71 og 156,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

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

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽³⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽⁴⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til traktatens artikel 154 og 155 bidrager Fællesskabet til oprettelse og udvikling af transeuropæiske net på transportområdet. Med henblik på virkeliggørelsen af disse mål skal Fællesskabet iværksætte enhver form for aktion, som måtte være nødvendig for at sikre nettenes interoperabilitet, navnlig inden for harmonisering af tekniske standarder.
- (2) For jernbanesektorens vedkommende blev den første foranstaltning truffet med vedtagelsen af direktiv 96/48/EF ⁽⁵⁾. For at virkeliggøre målene i dette direktiv har Den Europæiske Sammenslutning for Interoperabilitet i Jernbanenettet (AEIF), der er udpeget som det i direktivet omhandlede fælles repræsentative organ, udarbejdet udkast til tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er), og Kommissionen vedtog disse den 30. maj 2002.
- (3) Kommissionen vedtog den 10. september 1999 en beretning stilet til Europa-Parlamentet og Rådet og indehol-

dende en første evaluering af de fremskridt, der er gjort med hensyn til gennemførelse af interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog. Europa-Parlamentet anmodede i sin beslutning af 17. maj 2000 Kommissionen om at fremsætte forslag til revision af direktiv 96/48/EF på baggrund af modellen i direktiv 2001/16/EF ⁽⁶⁾.

- (4) Med direktiv 2001/16/EF blev der, ligesom det var tilfældet med direktiv 96/48/EF, indført fællesskabsprocedurer for forberedelsen og vedtagelsen af TSI'er samt fælles regler for overensstemmelsesvurdering af disse TSI'er. AEIF, der ligeledes blev udpeget som fælles repræsentativt organ, fik mandat til at udvikle den første gruppe TSI'er.
- (5) Arbejdet med udviklingen af TSI'er for højhastighedsnettet, anvendelsen af direktiv 96/48/EF på konkrete projekter og drøftelserne i det udvalg, der blev nedsat i henhold til nævnte direktiv, giver mulighed for at drage visse konklusioner og har foranlediget Kommissionen til at foreslå ændringer i de to direktiver om interoperabilitet i jernbanenettet.
- (6) Vedtagelsen af dels Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../2003 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur («agenturforordningen») ⁽⁷⁾, dels Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/.../EF ⁽⁸⁾ om sikkerhed på jernbanerne i EU («jernbanesikkerhedsdirektivet») betyder, at visse bestemmelser i direktiverne 96/48/EF og 2001/16/EF skal ændres. Navnlig vil det være agenturet, der, når det er oprettet af Kommissionen, får mandat til at udarbejde alle udkast til nye eller reviderede TSI'er.
- (7) Ikrafttrædelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner ⁽⁹⁾, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder ⁽¹⁰⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter

⁽¹⁾ EFT C 126 E af 28.5.2002, s. 312.

⁽²⁾ EUT C 61 af 14.3.2003, s. 131.

⁽³⁾ EUT C 66 af 19.3.2003, s. 5.

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 14. januar 2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets fælles holdning af (26. juni 2003) og Europa-Parlamentets afgørelse af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽⁵⁾ EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6.

⁽⁶⁾ EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1.

⁽⁷⁾ EFT ...

⁽⁸⁾ EFT ...

⁽⁹⁾ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1.

⁽¹⁰⁾ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26.

- for brug af jernbanestruktur samt sikkerhedscertificering ⁽¹⁾ har konsekvenser for gennemførelsen af interoperabilitet. Udvidelsen af adgangsrettighederne bør, ligesom for de øvrige transportformers vedkommende, foregå sideløbende med gennemførelsen af de dertil hørende nødvendige harmoniseringsforanstaltninger. Det er derfor nødvendigt at gennemføre interoperabilitet på hele nettet ved gradvis at udvide det geografiske anvendelsesområde for direktiv 2001/16/EF. Ligeledes bør retsgrundlaget for direktiv 2001/16/EF udvides til at omfatte traktatens artikel 71, som også udgør retsgrundlaget for direktiv 2001/12/EF.
- (8) I hvidbogen om den europæiske transportpolitik bebudes dette direktiv som led i Kommissionens strategi for at modernisere jernbanerne og dermed skabe bedre balance i brugen af de forskellige transportformer med det endelige mål at afhjælpe den trafikale overbelastning af vejnettet i Europa.
- (9) De TSI'er, der udvikles i medfør af direktiv 96/48/EF, vedrører ikke udtrykkeligt fornyelse af infrastruktur og rullende materiel eller udskiftninger foretaget i forbindelse med forebyggende vedligeholdelse. Dette område er imidlertid omfattet af direktiv 2001/16/EF om konventionelle tog, og de to direktiver bør harmoniseres på dette punkt.
- (10) Udviklingen af TSI'er for højhastighedsnettet har vist, at det er nødvendigt at tydeliggøre sammenhængen mellem på den ene side de væsentlige krav i direktiv 96/48/EF og TSI'erne og på den anden side de europæiske standarder og andre normative dokumenter. Navnlig er det vigtigt at sondre mellem de standarder eller dele af standarder, der nødvendigvis må gøres obligatoriske for at virkeliggøre dette direktivs mål, og de »harmoniserede« standarder, der udvikles efter den nye metode for teknisk harmonisering.
- (11) De europæiske specifikationer udvikles som hovedregel efter den nye metode for teknisk harmonisering og standardisering. Det må formodes, at de er i overensstemmelse med visse væsentlige krav i direktiv 96/48/EF, navnlig for så vidt angår interoperabilitetskomponenterne og grænsefladerne. Disse europæiske specifikationer (eller de gældende dele af dem) er ikke obligatoriske, og TSI'erne bør ikke indeholde udtrykkelige referencer til disse specifikationer. Referencerne til disse europæiske specifikationer offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*, og medlemsstaterne offentliggør henvisningerne til de nationale standarder, der gennemfører de europæiske standarder.
- (12) I visse tilfælde, når det er strengt nødvendigt for at virkeliggøre målene i dette direktiv, kan TSI'erne indeholde en udtrykkelig reference til europæiske standarder eller specifikationer. En sådan udtrykkelig reference har konsekvenser, der bør præciseres nærmere; navnlig bliver disse europæiske standarder og specifikationer obligatoriske, så snart den pågældende TSI finder anvendelse.
- (13) Alle de betingelser, en interoperabilitetskomponent skal opfylde, er fastsat i den relevante TSI, og det samme gælder den procedure, der skal følges ved overensstemmelsesvurderingen. Desuden skal det præciseres, at alle komponenter skal undergives den i TSI'en angivne procedure for vurdering af overensstemmelse og anvendelsesegnethed og være ledsaget af det dertil hørende certifikat.
- (14) Af sikkerhedsgrunde er det nødvendigt at forlange, at medlemsstaterne forsyner alt rullende materiel i brug med en identifikationskode. Det bør derefter registreres i et nationalt register. Registrerne skal kunne konsulteres af alle medlemsstaterne og visse økonomiske aktører i EU. De bør være baseret på ensartede dataformater. Der bør derfor fastsættes fælles funktionelle og tekniske specifikationer for registrerne.
- (15) Det bør præciseres, hvordan man skal forholde sig i de tilfælde, hvor der gælder væsentlige krav for et delsystem, men hvor der endnu ikke er fastsat detaljerede specifikationer i den tilsvarende TSI. I så fald vil det være en fordel, at de organer, der forestår procedurene for overensstemmelsesvurdering og verifikation, er de bemyndigede organer, der er omhandlet i artikel 20 i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF.
- (16) De nødvendige foranstaltninger for gennemførelsen af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽²⁾.
- (17) Definitionen af det rullende materiel, der er nævnt i bilag I til direktiv 96/48/EF, bør præciseres nærmere. Dette direktiv bør også omfatte rullende materiel, der er konstrueret til udelukkende at køre på linjer, der er udbygget til høje hastigheder, dvs. hastigheder på omkring 200 km/h.
- (18) Anvendelsen af dette direktiv bør så vidt muligt ikke gribe ind i det arbejde, der allerede er udført inden for rammerne af direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF, og medlemsstaterne skal fortsat kunne anvende de to nævnte direktiver i forbindelse med projekter, som er på et fremskredent udviklingsstadium, når dette direktiv træder i kraft.
- (19) Målet for den planlagte aktion, nemlig tilvejebringelse af interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne hver for sig og kan derfor på grund af dets transeuropæiske karakter, som er anerkendt i traktaten, bedre opfyldes på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at opfylde dette mål.

⁽¹⁾ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29. Ændret ved Kommissionens beslutning 2002/844/EF (EFT L 289 af 26.10.2002, s. 30).

⁽²⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

(20) Kommissionen vedtog den 30. maj 2002 TSI'er for jernbanesystemet for højhastighedstog vedrørende infrastruktur, rullende materiel, energi, styringskontrol og signaler, drift og vedligeholdelse. De i artikel 1, stk. 5, og artikel 2, stk. 5, omhandlede TSI-udkast vedrører revision af disse TSI'er eller vedtagelse af nye TSI'er.

(21) Eftersom et udkast til referencesystem med de tekniske regler, som sikrer det nuværende interoperabilitetsniveau i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, er ved at blive udviklet som fastsat i artikel 25 i direktiv 2001/16/EF, er det nødvendigt at ajourføre disse tekniske regler med henblik på den påtænkte udvidelse af anvendelsesområdet i henhold til dette direktiv og under hensyn til den første gruppe af TSI'er, der skal vedtages senest i 2004.

(22) Uanset undtagelserne fra anvendelsesområdet for direktiv 2001/16/EF bør der tilskyndes til, at medlemsstaterne frivilligt anvender de relevante bestemmelser i dette direktiv på nationalt plan med henblik på at øge omkostningseffektivitet og stordriftsfordele i produktionssektoren.

(23) Direktiverne 96/48/EF og 2001/16/EF bør derfor ændres

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 96/48/EF foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1 affattes således:

»Artikel 1

1. Dette direktiv tager sigte på at fastsætte betingelserne for på Fællesskabets område at tilvejebringe interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog som beskrevet i bilag I.

Disse betingelser vedrører projektering, bygning, ibrugtagning, omlægning, fornyelse, drift og vedligeholdelse af de dele af dette system, som tages i brug, efter den ... (*), samt driftspersonalets faglige kvalifikationer og sundheds- og sikkerhedsbetingelser.

2. Dette mål bør føre til fastsættelse af et minimum af teknisk harmonisering og gøre det muligt

a) at fremme, forbedre og udvikle de internationale jernbanetransporttjenester inden for Fællesskabets område og sammen med tredjelande

b) at bidrage til en gradvis gennemførelse af det indre marked for udstyr og tjenester til bygning, drift, fornyelse og omlægning af det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog

c) at bidrage til interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog.«

2) I artikel 2 tilføjes følgende nye litra:

»j) »grundparametre«: alle forskriftsmæssige, tekniske eller driftsmæssige forudsætninger, som er afgørende for interoperabiliteten, og hvorom der skal træffes afgørelse eller fremsættes henstilling efter proceduren i artikel 21, stk. 2, før der udarbejdes fuldstændige TSI-udkast

k) »særligt tilfælde«: hver del af det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, som kræver midlertidige eller permanente særbestemmelser i TSI'erne af hensyn til særlige geografiske, topografiske eller bymiljømæssige forhold eller af hensyn til sammenhængen med det eksisterende system. Dette kan omfatte især jernbanestrækninger og jernbanenet, der er uden forbindelse med det øvrige fællesskabsnet, fritrumsprofiler og sporvidde eller afstand mellem sporene

l) »omlægning«: større arbejder, som går ud på at ændre et delsystem eller en del af et delsystem, og som forbedrer delsystemets samlede ydeevne

m) »udskiftning i forbindelse med vedligeholdelse«: udskiftning af komponenter med andre med samme funktion og ydeevne i forbindelse med forebyggende eller korrigerende vedligeholdelse

n) »fornyelse«: større arbejder, som går ud på at udskifte et delsystem eller en del af et delsystem uden at ændre delsystemets samlede ydeevne

o) »bestående jernbanesystem«: den helhed, som består af jernbaneinfrastrukturen, herunder banestrækninger og faste anlæg, i det bestående jernbanenet, samt det rullende materiel af enhver kategori og oprindelse, der kører på denne infrastruktur

p) »ibrugtagning«: samtlige operationer, hvorved et delsystem bringes i nominal drift.«

3) Artikel 2, litra h), udgår.

4) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. For hvert delsystem udarbejdes en TSI. Der kan om nødvendigt udarbejdes flere TSI'er for et delsystem, og en TSI kan dække flere delsystemer. Afgørelsen om af udvikle og/eller revidere en TSI og valget af dens tekniske og geografiske anvendelsesområde kræver et mandat i henhold til artikel 6, stk. 1.«

(*) Datoen for ikrafttrædelsen af dette direktiv.

b) Stk. 3 affattes således:

»3. Med henblik på at nå de mål, der er nævnt i artikel 1, fastlægger hver TSI følgende forhold i nødvendigt omfang:

- a) den angiver anvendelsesområdet (en del af bane-nettet eller af det rullende materiel som nævnt i bilag I; et delsystem eller en del af et delsystem som nævnt i bilag II)
 - b) den præciserer de væsentlige krav for det berørte delsystem og dets grænseflader til de andre delsystemer
 - c) den fastlægger de funktionelle og tekniske specifikationer, som delsystemet og dets grænseflader til de andre delsystemer skal opfylde. Disse specifikationer kan, om nødvendigt, variere alt efter delsystemets anvendelse, f.eks. efter kategori af strækning og/eller rullende materiel, jf. bilag I
 - d) den 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
 - e) den angiver i hvert enkelt tilfælde, hvilke procedurer der på den ene side skal anvendes ved vurderingen af interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og på den anden side EF-verifikationen af delsystemerne. Disse procedurer er baseret på de i afgørelse 93/465/EØF definerede moduler
 - f) den angiver strategien for anvendelsen af TSI'en. Det er navnlig nødvendigt at præcisere faserne i den gradvise overgang fra den bestående til den endelige situation, hvor TSI'en anvendes overalt
 - g) den angiver med hensyn til det berørte personale, hvilke betingelser for så vidt angår faglige kvalifikationer samt sundhed og sikkerhed under arbejdet der forudsættes for driften og vedligeholdelsen af det pågældende delsystem og for anvendelsen af TSI'en.«
- c) Følgende nye stykke indsættes:

»6. TSI'erne kan indeholde en udtrykkelig og tydelig reference til europæiske standarder eller specifikationer, når det er strengt nødvendigt for at virkeliggøre målene i dette direktiv. I så fald betragtes disse europæiske standarder eller specifikationer (eller de relevante dele deraf) som værende knyttet til den pågældende TSI og bliver obligatoriske, så snart TSI'en bliver gældende. I mangel af europæiske standarder eller specifikationer, eller indtil de er udarbejdet, kan der henvises til andre tydeligt angivne normative dokumenter; det skal i så fald være let tilgængelige forvaltningsdokumenter.«

5) Artikel 6 affattes således:

»Artikel 6

1. TSI-udkast og senere ændringer af TSI'erne udarbejdes efter mandat fra Kommissionen udstedt efter proceduren i artikel 21, stk. 2. De udarbejdes på agenturets ansvar i overensstemmelse med artikel 3 og 12 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../2003 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur («agenturforordningen» (*)) og i samarbejde med de i disse artikler nævnte arbejdsgrupper.

TSI'erne vedtages og revideres efter samme procedure. De offentliggøres af Kommissionen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

2. Agenturet har til opgave at forberede revisionen og ajourføringen af TSI'erne og at fremsætte alle relevante henstillinger til det i artikel 21 omhandlede udvalg, for at der kan tages hensyn til den tekniske udvikling eller udviklingen i de samfundsmæssige krav.

3. Hvert TSI-udkast udarbejdes i to trin.

Først fastlægger agenturet TSI'ens grundparametre samt grænsefladerne til de andre delsystemer og alle andre nødvendige særtilfælde. For hvert grundparameter og hver grænseflade gøres der rede for de mest fordelagtige alternative løsninger med angivelse af de tekniske og økonomiske begrundelser. Der træffes beslutning efter proceduren i artikel 21, stk. 2; om nødvendigt tages der hensyn til særtilfælde.

Dernæst udarbejder agenturet TSI-udkastet med udgangspunkt i disse grundparametre. I givet fald tager agenturet hensyn til tekniske fremskridt, foreliggende standardiseringsarbejde, eksisterende arbejdsgrupper og anerkendte forskningsresultater. En samlet vurdering af de forventede omkostninger og fordele ved anvendelsen af TSI'erne vedlægges TSI-udkastet; denne vurdering angiver de forventede virkninger for alle berørte økonomiske operatører og agenter.

4. Der skal ved udarbejdelsen, vedtagelsen og revisionen af hver TSI (herunder grundparametrene) tages hensyn til de forventede omkostninger og fordele ved alle de tekniske løsninger, der har været genstand for overvejelse, samt disses indbyrdes grænseflader med henblik på at fastlægge og iværksætte de mest fordelagtige løsninger. Medlemsstaterne medvirker ved denne vurdering ved at stille de nødvendige data til rådighed.

5. Det i artikel 21 omhandlede udvalg orienteres regelmæssigt om, hvordan udarbejdelsen af TSI'erne skrider frem. Under dette arbejde kan udvalget udstede mandater eller fremsætte relevante henstillinger om udformningen af TSI'erne og om vurderingen af omkostninger og fordele. Udvalget kan navnlig på anmodning fra en medlemsstat forlange, at alternative løsninger undersøges, og at vurderingen af omkostningerne og fordelene ved disse løsninger medtages i den rapport, der vedlægges som bilag til TSI-udkastet.

6. I forbindelse med vedtagelsen af hver TSI fastsættes ikrafttrædelsesdatoen for den pågældende TSI efter proceduren i artikel 21, stk. 2. Hvis forskellige delsystemer tages i brug samtidig af tekniske kompatibilitetshensyn, skal de dertil hørende TSI'er have samme ikrafttrædelsesdato.

7. I forbindelse med udarbejdelse, vedtagelse og revision af TSI'erne skal der tages hensyn til brugernes mening for så vidt angår forhold, der har direkte betydning for betingelserne for de pågældende brugeres anvendelse af delsystemerne. Med henblik herpå hører agenturet de repræsentative brugersammenslutninger og organisationer under udarbejdelsen og revisionen af TSI'erne. Agenturet vedlægger TSI-udkastet en rapport om høringsresultaterne.

Listen over sammenslutninger og organisationer, der skal høres, udarbejdes af det i artikel 21 omhandlede udvalg, inden det vedtager mandatet til revision af TSI'erne og kan gennemgås og opdateres på anmodning af en medlemsstat eller Kommissionen.

8. I forbindelse med udarbejdelse, vedtagelse og revision af TSI'erne skal der tages hensyn til arbejdsmarkedets parter mening for så vidt angår de i artikel 5, stk. 3, litra g), nævnte betingelser.

Til dette formål høres arbejdsmarkedets parter, før TSI-udkastet forelægges det i artikel 21 omhandlede udvalg med henblik på vedtagelse eller revision.

Arbejdsmarkedets parter høres inden for rammerne af det sektordialogudvalg, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF (**). Arbejdsmarkedets parter afgiver udtalelse inden for en frist på tre måneder.

(*) EFT L . . .

(**) EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27.«

6) Artikel 7 affattes således:

»Artikel 7

En medlemsstat kan undlade at anvende en eller flere TSI'er, herunder for det rullende materiel, i følgende tilfælde og situationer:

- a) for en foreslået ny banestrækning eller fornyelse eller omlægning af en eksisterende banestrækning eller for en del som omhandlet i artikel 1, stk. 1, der på tidspunktet for offentliggørelsen af de relevante TSI'er befinder sig på et avanceret udviklingstrin eller er omfattet af en kontrakt, der er under gennemførelse
- b) for et projekt vedrørende fornyelse eller omlægning af en eksisterende banestrækning, når fritrumsprofil, sporvidde eller afstand mellem sporene eller elektriske spænding i henhold til disse TSI'er er uforenelige med dem, der gælder for den eksisterende strækning

c) for en foreslået ny banestrækning eller for et projekt vedrørende fornyelse eller omlægning af en eksisterende banestrækning, som gennemføres på denne medlemsstats område, såfremt dens jernbanenet er afsondret eller afskåret af havet fra den øvrige del af Fællesskabets jernbanenet

d) for ethvert projekt vedrørende fornyelse, udvidelse eller omlægning af en eksisterende banestrækning, såfremt anvendelsen af disse TSI'er skader projektets økonomiske levedygtighed og/eller sammenhængen i medlemsstatens jernbanesystem

e) når betingelserne for en hurtig genopretning af nettet som følge af en ulykke eller naturkatastrofe af økonomiske eller tekniske årsager forhindrer en delvis eller fuldstændig anvendelse af de relevante TSI'er.

I alle de nævnte tilfælde meddeler den pågældende medlemsstat på forhånd Kommissionen, at den har til hensigt at fravige reglerne og forelægger den et dossier over, hvilke TSI'er eller dele af TSI'er den ønsker at undlade at anvende, samt hvilke specifikationer den ønsker at anvende i stedet. Det i artikel 21 nævnte udvalg analyserer de af medlemsstaten påtænkte foranstaltninger. I de tilfælde, der er nævnt i litra b) og d), træffer Kommissionen afgørelse efter proceduren i artikel 21, stk. 2; om nødvendigt udstedes der en henstilling om, hvilke specifikationer der bør anvendes. I de i litra b) nævnte tilfælde vedrører Kommissionens afgørelse dog ikke fritrumsprofiler og sporvidde.«

7) Følgende tilføjes i artikel 9 som nyt sidste punktum:

»De må navnlig ikke stille krav om kontrol, som allerede er udført som led i den procedure, der fører til udstedelsen af EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed.«

8) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

»2. Alle interoperabilitetskomponenter undergives den procedure for vurdering af overensstemmelse og anvendelsesegnethed, som er angivet i den pågældende TSI, og skal være ledsaget af det dertil hørende certifikat.«

b) Stk. 3 affattes således:

»3. Medlemsstaterne anser en interoperabilitetskomponent for at opfylde de væsentlige krav, hvis den er i overensstemmelse med de betingelser, der er fastlagt i de tilsvarende TSI'er eller de relevante europæiske specifikationer, der er udarbejdet for at opfylde disse betingelser.«

c) Stk. 4 og 5 udgår.

9) Artikel 11 affattes således:

»Artikel 11

Opdager en medlemsstat eller Kommissionen, at europæiske specifikationer, der anvendes direkte eller indirekte med henblik på dette direktiv, ikke opfylder de væsentlige krav, kan det efter proceduren i artikel 21, stk. 2, besluttes, at de pågældende specifikationer trækkes helt eller delvis tilbage fra de publikationer, hvori de er nævnt, eller ændres efter høring af det udvalg, der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (*).

(*) EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37. Ændret ved direktiv 98/48/EF (EFT L 217 af 5.8.1998, s. 18).«

10) Artikel 14 affattes således:

»Artikel 14

1. Det påhviler hver enkelt medlemsstat at give ibrugtagningstilladelse til strukturelt definerede delsystemer, der indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, når de er anlagt eller drives på medlemsstatens område.

Med henblik herpå træffer medlemsstaterne alle fornødne foranstaltninger for at sikre, at delsystemerne ikke kan tages i brug, medmindre de er projekteret, udført og installeret på en sådan måde, at det ikke hindrer opfyldelsen af de relevante væsentlige krav, når delsystemerne integreres i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog.

Hver medlemsstat kontrollerer navnlig sammenhængen mellem disse delsystemer og det system, hvori de integreres.

2. Hver medlemsstat kontrollerer ved ibrugtagningen og derefter regelmæssigt, at delsystemerne drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de væsentlige krav, der gælder for dem. Til dette formål følges de vurderings- og verifikationsprocedurer, der er fastsat i de relevante strukturelle og funktionelle TSI'er.

3. I tilfælde af fornyelse eller omlægning indsender infrastrukturforvalteren eller jernbanevirksomhederne en projektbeskrivelse til den berørte medlemsstat. Medlemsstaten behandler sagen og afgør under hensyntagen til den gennemførelsesstrategi, der er angivet i den gældende

TSI, om arbejdets omfang kræver en ny ibrugtagningstilladelse i dette direktivs betydning.

En ny ibrugtagningstilladelse er nødvendig, hver gang de påtænkte arbejder kan have indflydelse på det samlede sikkerhedsniveau for det pågældende delsystem.

4. Når medlemsstaterne giver tilladelse til ibrugtagning af rullende materiel, har de ansvaret for, at hvert køretøj forsynes med en alfanumerisk identifikationskode. Denne kode anføres på hvert køretøj og i et nationalt register, der opfylder følgende kriterier:

- a) registret opfylder de fælles specifikationer i stk. 5
- b) registret føres og opdateres af et organ, der er uafhængigt af alle jernbanevirksomheder
- c) det nationale register er tilgængeligt for de sikkerhedsmyndigheder og undersøgelsesorganer, der er udpeget i henhold til artikel 16 og 21 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/. . /EF (*) om jernbanesikkerhed i EU (jernbanesikkerhedsdirektivet); også de tilsynsorganer, der er udpeget i henhold til artikel 30 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF (**) af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering, agenturet, jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne har med legitime formål adgang til registret.

Hvis rullende materiel ibrugtages for første gang i et tredjeland, kan medlemsstaterne godkende køretøjer, der er klart identificeret i henhold til en andet codesystem. Når en medlemsstat har givet tilladelse til ibrugtagning af sådanne køretøjer på sit område, skal det imidlertid være muligt at finde oplysninger svarende til dem, der findes i punkt 5, litra c), d) og e), gennem køretøjsregistret.

5. De fælles specifikationer for registret vedtages efter proceduren i artikel 21, stk. 2, på grundlag af et udkast udarbejdet af agenturet. Udkastet til specifikationer omfatter: indhold, dataformat, funktionel og teknisk arkitektur, funktionsmåde og regler om indlæsning af data samt søgning. Registeret indeholder mindst følgende oplysninger:

- a) referencer til erklæringen om EF-verifikation og den enhed, der har udstedt erklæringen
- b) referencer til det register over rullende materiel, som er nævnt i artikel 22a
- c) oplysning om køretøjets ejer eller lejer

- d) eventuelle begrænsninger for benyttelsen af køretøjet
- e) sikkerhedskritiske data vedrørende køretøjets vedligeholdelsesplan.

(*) EUT L ...

(**) EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29. Ændret ved Kommissionens beslutning 2002/844/EF (EFT L 289 af 26.10.2002, s. 30).«

- 11) Følgende tilføjes i artikel 15 som nyt sidste punktum:

»De må navnlig ikke stille krav om kontrol, som allerede er udført som led i den procedure, der fører til udstedelse af EF-verifikationserklæringen.«

- 12) Artikel 16, stk. 3, affattes således:

»3. I mangel af TSI'er, herunder hvis der er meddelt en undtagelse i henhold til artikel 7, tilsender medlemsstaterne de andre medlemsstater og Kommissionen for hvert delsystem en fortegnelse over de tekniske forskrifter, der benyttes som grundlag for at vurdere, om de væsentlige krav er opfyldt. Denne notifikation foretages senest den ... (*), og herefter hver gang fortegnelsen over de tekniske forskrifter ændres. Ved denne lejlighed udpeger medlemsstaterne ligeledes de organer, der for disse tekniske forskrifters vedkommende skal forestå den i artikel 18 omhandlede verifikationsprocedure.«

- 13) Følgende tilføjes i artikel 17 som nyt sidste punktum:

»I så fald revideres TSI'erne i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2. Såfremt visse tekniske aspekter vedrørende de væsentlige krav ikke udtrykkeligt kan behandles i en TSI, anføres de tydeligt i et bilag til den pågældende TSI. I disse tilfælde finder artikel 16, stk. 3, anvendelse.«

- 14) I artikel 18, stk. 2, tilføjes følgende som nyt sidste punktum:

»Den omfatter desuden verifikation af grænsefladerne mellem det pågældende delsystem og det system, hvori det indgår, på grundlag af de oplysninger, der findes i den relevante TSI og i de i artikel 22a nævnte registre.«

- 15) Artikel 20, stk. 5, affattes således:

»5. Kommissionen nedsætter en gruppe, der koordinerer de bemyndigede organer (i det følgende benævnt »koordineringsgruppen«) og drøfter alle spørgsmål om anvendelsen af de i artikel 13 omhandlede procedurer for vurdering af overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og den i artikel 18 omhandlede verifikationsprocedure eller anvendelsen af TSI'erne på dette felt. Medlemsstaternes repræsentanter kan deltage som observatører i koordineringsgruppens drøftelser.

Kommissionen og observatørerne underretter det i artikel 21 omhandlede udvalg om drøftelserne i koordinerings-

gruppen. Kommissionen foreslår, når det er relevant, de foranstaltninger, der er nødvendige for at afhjælpe problemerne.

Når det er nødvendigt, gennemføres samordningen mellem de bemyndigede organer i overensstemmelse med artikel 21.«

- 16) Artikel 21 affattes således:

»Artikel 21

1. Kommissionen består af et udvalg.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen (*), jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

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.

(*) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.«

- 17) Følgende nye artikler 21a, 21b og 21c indsættes:

»Artikel 21a

1. Udvalget kan drøfte ethvert spørgsmål om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem, herunder spørgsmål, der vedrører interoperabilitet mellem det transeuropæiske højhastighedsjernbanesystem og tredjelandes jernbanesystemer.

2. Udvalget kan drøfte ethvert spørgsmål om gennemførelsen af dette direktiv. Om nødvendigt vedtager Kommissionen en henstilling vedrørende gennemførelsen efter proceduren i artikel 21, stk. 2.

Artikel 21b

1. Kommissionen kan på eget initiativ eller på anmodning af en medlemsstat efter proceduren i artikel 21, stk. 2, beslutte at fremsætte mandat til at udarbejde en TSI om et andet emne, for så vidt den pågældende TSI vedrører et i bilag II nævnt delsystem.

2. Udvalget udarbejder selv efter proceduren i artikel 21, stk. 2, på forslag af Kommissionen sit arbejdsprogram i overensstemmelse med målene i dette direktiv og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF (*) af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

(*) Tolv måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

Artikel 21c

Bilag II-VI kan ændres efter proceduren i artikel 21, stk. 2.

(*) EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1.«

18) Følgende nye artikel indsættes:

»Artikel 22a

1. Medlemsstaterne sørger for, at et register over infrastruktur og et register over det rullende materiel offentliggøres og ajourføres hvert år. Registerne angiver for hvert af de berørte delsystemer eller dele af delsystemer hovedegenskaberne, f.eks. grundparametrene, og deres grad af overensstemmelse med de i de gældende TSI'er foreskrevne egenskaber. Med henblik herpå angives det i hver TSI nøjagtigt, hvilke oplysninger der skal medtages i registerne over infrastruktur og rullende materiel.

2. En kopi af disse registre fremsendes til de berørte medlemsstater og agenturet og gøres tilgængelig for de interesserede parter, herunder mindst de professionelle aktører på området.«

19) Bilag I affattes som bilag I til dette direktiv.

20) Bilag II affattes som bilag II til dette direktiv.

21) I bilag VII, punkt 2, tilføjes følgende som nyt sidste punktum:

»Navnlig skal det organ og det personale, der foretager verifikationer, være funktionelt uafhængige af de myndigheder, der er udpeget til at udstede ibrugtagningstilladelserne i medfør af dette direktiv, licenserne i medfør af Rådets direktiv 1995/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbaneverksted (*), og sikkerheds-certifikaterne i medfør af direktiv 2003/.../EF (†) om jernbanesikkerhed i EU, samt af de enheder, der forestår undersøgelser af ulykker.

(*) EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26).«

Artikel 2

I direktiv 2001/16/EF foretages følgende ændringer:

1) Titlen affattes således: »Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i jernbanesystemet for konventionelle tog«.

(†) Nummeret på jernbanesikkerhedsdirektivet.

2) I artikel 1 tilføjes følgende nye stykke:

»3. Anvendelsesområdet for dette direktiv udvides gradvis til hele jernbanesystemet for konventionelle tog, herunder spor, der fører til terminaler og centrale havne-faciliteter, som mere end én bruger benytter eller kunne benytte, med undtagelse af infrastruktur og rullende materiel, der udelukkende anvendes til lokale, historiske eller turistmæssige formål, eller infrastruktur, der funktionsmæssigt er adskilt fra resten af jernbanesystemet, og med forbehold af de undtagelser fra anvendelsen af TSI'er, som er angivet i artikel 7.

På de dele af nettet, der endnu ikke er omfattet af stk. 1 anvendes dette direktiv først fra ikrafttrædelsesdatoen af de dertil hørende TSI'er, som vedtages efter nedenstående procedure og for de anvendelsesområder, der fastsættes heri.

Kommissionen vedtager efter proceduren i artikel 21, stk. 2, inden den 1. januar 2006 et arbejdsprogram, der tager sigte på at udvikle nye TSI'er og/eller at revidere allerede vedtagne TSI'er med henblik på at dække de linjer og det rullende materiel, der endnu ikke er omfattet.

Dette arbejdsprogram vil angive en første gruppe af nye TSI'er og/eller ændringer til TSI'er, der skal udvikles inden januar 2009, jf. dog artikel 5, stk. 5, om muligheden for at fastsætte særtilfælde og for så vidt ikke andet er bestemt i artikel 7 om undtagelser under særlige omstændigheder. Valget af de emner, der skal være omfattet af TSI'erne, vil være baseret på hver enkelt foranstaltning forventede omkostningseffektivitet og på proportionalitetsprincippet for de foranstaltninger, der træffes på fællesskabsplan. Med henblik herpå vil der blive taget passende hensyn til bilag IV, nr. 4 og den nødvendige balance mellem på den ene side målet, som er kontinuerlig jernbanetrafik og teknisk harmonisering, og på den anden side det trans-europæiske, nationale, regionale eller lokale trafikniveau.

Når den første gruppe TSI'er er udviklet, vil der blive fastlagt prioriteter for udviklingen af nye TSI'er eller revision af eksisterende TSI'er i henhold til proceduren i artikel 21, stk. 2.

En medlemsstat kan undlade at anvende i dette stykke på projekter, der på tidspunktet for offentliggørelsen af den relevante gruppe TSI'er befinder sig på et avanceret udviklingsstrin eller er omfattet af en kontrakt, der er under gennemførelse«

3) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Litra h) udgår.

b) Litra l) og m) affattes således:

- n) »omlægning«: større arbejder, som går ud på at ændre et delsystem eller en del af et delsystem, og som forbedrer delsystemets samlede ydeevne
- m) »fornyelse«: større arbejder, som går ud på at udskifte et delsystem eller en del af et delsystem uden at ændre delsystemets samlede ydeevne.

c) Følgende nye litra tilføjes:

- o) »udskiftning i forbindelse med vedligeholdelse«: udskiftning af komponenter med andre med samme funktion og ydeevne i forbindelse med forebyggende eller korrigerende vedligeholdelse
- p) »ibrugtagning«: samtlige operationer, hvorved et delsystem bringes i nominel drift.

4) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. For hvert delsystem udarbejdes en TSI. Der kan om nødvendigt udarbejdes flere TSI'er for et delsystem, og en TSI kan dække flere delsystemer. Afgørelsen om af udvikle og/eller revidere en TSI og valget af dens tekniske og geografiske anvendelsesområde kræver et mandat i henhold til artikel 6, stk. 1«.

b) Stk. 3, litra e) affattes således:

»e) den angiver i hvert enkelt tilfælde, hvilke procedurer der skal anvendes ved vurderingen af på den ene side interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnhed og på den anden side EF-verifikationen af delsystemerne. Disse procedurer er baseret på de i afgørelse 93/465/EØF definerede moduler«.

c) Følgende nye stykke indsættes:

»7. TSI'erne kan indeholde en udtrykkelig og tydelig reference til europæiske standarder eller specifikationer, når det er strengt nødvendigt for at virkeliggøre målene i dette direktiv. I så fald betragtes disse europæiske standarder eller specifikationer (eller de relevante dele deraf) som værende knyttet til den pågældende TSI og bliver obligatoriske, så snart TSI'en bliver gældende. I mangel af europæiske standarder eller specifikationer, eller indtil de er udarbejdet, kan der henvises til andre tydeligt angivne normative dokumenter; det skal i så fald være let tilgængelige forvaltningsdokumenter.«

5) Artikel 6 affattes således:

»Artikel 6

1. TSI-udkast og senere ændringer af TSI'erne udarbejdes efter mandat fra Kommissionen udstedt efter proce-

duren i artikel 21, stk. 2. De udarbejdes på agenturets ansvar i overensstemmelse med artikel 3 og 12 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../2003 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (»agenturforordningen«) (*) og i samarbejde med de i disse artikler nævnte arbejdsgrupper.

TSI'erne vedtages og revideres efter samme procedure. De offentliggøres af Kommissionen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

2. Agenturet har til opgave at forberede revisionen og ajourføringen af TSI'erne og at fremsætte alle relevante henstillinger til det i artikel 21 omhandlede udvalg, for at der kan tages hensyn til den tekniske udvikling eller udviklingen i de samfundsmæssige krav.

3. Hvert TSI-udkast udarbejdes i to trin.

Først fastlægger agenturet TSI'ens grundparametre samt grænsefladerne til de andre delsystemer og alle andre nødvendige særtilfælde. For hvert grundparameter og hver grænseflade gøres der rede for de mest fordelagtige alternative løsninger med angivelse af de tekniske og økonomiske begrundelser. Der træffes beslutning efter proceduren i artikel 21, stk. 2; om nødvendigt tages der hensyn til særtilfælde.

Dernæst udarbejder agenturet TSI-udkastet med udgangspunkt i disse grundparametre. I givet fald tager agenturet hensyn til tekniske fremskridt, foreliggende standardiseringsarbejde, eksisterende arbejdsgrupper og anerkendte forskningsresultater. En samlet vurdering af de forventede omkostninger og fordele ved anvendelsen af TSI'erne vedlægges TSI-udkastet; denne vurdering angiver de forventede virkninger for alle berørte økonomiske operatører og agenter.

4. Der skal ved udarbejdelsen, vedtagelsen og revisionen af hver TSI (herunder grundparametrene) tages hensyn til de forventede omkostninger og fordele ved alle de tekniske løsninger, der har været genstand for overvejelse, samt disses indbyrdes grænseflader med henblik på at fastlægge og iværksætte de mest fordelagtige løsninger. Medlemsstaterne medvirker ved denne vurdering ved at stille de nødvendige data til rådighed.

5. Det i artikel 21 omhandlede udvalg orienteres regelmæssigt om, hvordan udarbejdelsen af TSI'erne skrider frem. Under dette arbejde kan udvalget udstede mandater eller fremsætte relevante henstillinger om udformningen af TSI'erne og om vurderingen af omkostninger og fordele. Udvalget kan navnlig på anmodning fra en medlemsstat forlange, at alternative løsninger undersøges, og at vurderingen af omkostningerne og fordelene ved disse løsninger medtages i den rapport, der vedlægges som bilag til TSI-udkastet.

6. I forbindelse med vedtagelsen af hver TSI fastsættes ikrafttrædelsesdatoen for den pågældende TSI efter proceduren i artikel 21, stk. 2. Hvis forskellige delsystemer tages i brug samtidig af tekniske kompatibilitetshensyn, skal de dertil hørende TSI'er have samme ikrafttrædelsesdato.

7. I forbindelse med udarbejdelse, vedtagelse og revision af TSI'erne skal der tages hensyn til brugernes mening for så vidt angår forhold, der har direkte betydning for betingelserne for de pågældende brugeres anvendelse af delsystemerne. Med henblik herpå hører agenturet de repræsentative brugersammenslutninger og organisationer under udarbejdelsen og revisionen af TSI'erne. Agenturet vedlægger TSI-udkastet en rapport om høringsresultaterne.

Listen over sammenslutninger og organer, der skal høres, udarbejdes af det i artikel 21 omhandlede udvalg inden vedtagelsen af mandatet for den første TSI og kan gennemgås og opdateres på anmodning af en medlemsstat eller Kommissionen.

8. I forbindelse med udarbejdelse, vedtagelse og revision af TSI'erne skal der tages hensyn til arbejdsmarkedets parter mening for så vidt angår de i artikel 5, stk. 3, litra g), nævnte betingelser.

Til dette formål høres arbejdsmarkedets parter, før TSI-udkastet forelægges det i artikel 21 omhandlede udvalg med henblik på vedtagelse eller revision.

Arbejdsmarkedets parter høres inden for rammerne af det sektordialogudvalg, der er nedsat i henhold til afgørelse 98/500/EF (**). Arbejdsmarkedets parter afgiver udtalelse inden for en frist på tre måneder.

(*) EUT L . . .

(**) Kommissionens afgørelse 98/500/EF (EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27).«

6) Artikel 7, litra a), affattes således:

»a) for et projekt vedrørende en ny banestrækning eller fornyelse eller omlægning af en eksisterende banestrækning eller for en del som omhandlet i artikel 1, stk. 1, der på tidspunktet for offentliggørelsen af de relevante TSI'er befinder sig på et avanceret udviklingstrin eller er omfattet af en kontrakt, der er under gennemførelse.«

7) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

»2. Alle interoperabilitetskomponenter undergives den procedure for vurdering af overensstemmelse og anvendelsesegnethed, som er angivet i den pågældende TSI, og skal være ledsaget af det dertil hørende certifikat.«

b) Stk. 3 affattes således:

»3. Medlemsstaterne anser en interoperabilitetskomponent for at opfylde de væsentlige krav, hvis den er i overensstemmelse med de betingelser, der er fastlagt i de tilsvarende TSI'er eller de relevante europæiske specifikationer, der er udarbejdet for at opfylde disse betingelser.«

c) Stk. 4 og 5 udgår.

8. Artikel 11 affattes således:

»Artikel 11

Opdager en medlemsstat eller Kommissionen, at europæiske specifikationer, der anvendes direkte eller indirekte med henblik på dette direktiv, ikke opfylder de væsentlige krav, kan det efter proceduren i artikel 21, stk. 2, besluttes, at de pågældende specifikationer trækkes helt eller delvis tilbage fra de publikationer, hvori de er nævnt, eller ændres; er der tale om europæiske standarder, skal det udvalg, der er nedsat ved direktiv 98/34/EF (*), først høres.«

9) I artikel 14 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 2 tilføjes følgende nye punktum:

»Med henblik herpå anvendes de vurderings- og verifikationsprocedurer, der er fastsat i de relevante strukturelle og funktionelle TSI'er.«

b) Stk. 3 affattes således:

»3. I tilfælde af fornyelse eller omlægning indsender infrastrukturforvalteren eller jernbanevirksomheden en projektbeskrivelse til den berørte medlemsstat. Medlemsstaten behandler sagen og afgør under hensyntagen til den gennemførelsesstrategi, der er angivet i den gældende TSI, om arbejdets omfang kræver en ny ibrugtagningstilladelse i dette direktivs betydning.

En ny ibrugtagningstilladelse er nødvendig, hver gang de påtænkte arbejder kan have indflydelse på det samlede sikkerhedsniveau for det pågældende delsystem. Hvis der kræves en ny tilladelse, afgør medlemsstaten, i hvilket omfang TSI'erne skal anvendes på projektet. Medlemsstaten underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater om sin afgørelse.«

c) Følgende nye stykker indsættes:

»4. Når medlemsstaterne giver tilladelse til ibrugtagning af rullende materiel, har de ansvaret for, at hvert køretøj forsynes med en alfanumerisk identifikationskode. Denne kode anføres på hvert køretøj og figurerer i et nationalt register, der opfylder følgende kriterier:

a) registret opfylder de fælles specifikationer i stk. 5

b) registret føres og opdateres af et organ, der er uafhængigt af alle jernbanevirksomheder

- c) registret er tilgængeligt for de sikkerhedsmyndigheder og undersøgelsesorganer, der er udpeget i henhold til artikel 16 og 21 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/.../EF om jernbanesikkerhed i EU (»jernbanesikkerhedsdirektivet«) (*), for så vidt angår oplysninger af betydning for jernbanesikkerheden. Også de tilsynsorganer, der er udpeget i henhold til artikel 30 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF (**) af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerheds certificering, agenturet, jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne har med legitime formål adgang til registeret.

Hvis rullende materiel ibrugtages for første gang i et tredjeland, kan medlemsstaterne godkende køretøjer, der er klart identificeret i henhold til en andet kodesystem. Når en medlemsstat har givet tilladelse til ibrugtagning af sådanne køretøjer på sit område, skal det imidlertid være muligt at finde oplysninger svarende til dem, der findes i punkt 5, litra c), d) og e), nedenfor, gennem det nationale køretøjsregister.

5. De fælles specifikationer for de nationale registre vedtages efter proceduren i artikel 21, stk. 2, på grundlag af et udkast udarbejdet af agenturet. Udkastet til specifikationer omfatter: indhold, dataformat, funktionel og teknisk arkitektur, funktionsmåde, regler om indlæsning af data samt søgning. Registeret indeholder mindst følgende oplysninger:

- a) referencer til erklæringen om EF-verifikation og den enhed, der har udstedt erklæringen
- b) referencer til det register over rullende materiel, som er nævnt i artikel 24
- c) oplysning om køretøjets ejer eller lejer
- d) eventuelle begrænsninger for benyttelsen af køretøjet
- e) sikkerhedskritiske data vedrørende køretøjets vedligeholdelsesplan.

(*) EFT L ...

(**) EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29. Ændret ved Kommissionens beslutning 2002/844/EF (EFT L 289 af 26.10.2002, s. 30).«

- 10) Artikel 16, stk. 3, affattes således:

»3. I mangel af TSI'er, herunder hvis der er meddelt en undtagelse i henhold til artikel 7, tilsender medlemsstaterne de andre medlemsstater og Kommissionen for

hvert delsystem en fortegnelse over de tekniske forskrifter, der benyttes som grundlag for at vurdere, om de væsentlige krav er opfyldt. Denne notifikation foretages senest den ... (*), og herefter hver gang fortegnelsen over de tekniske forskrifter ændres. Ved denne lejlighed udpeger medlemsstaterne ligeledes de organer, der for disse tekniske forskrifters vedkommende skal forestå den i artikel 18 omhandlede verifikationsprocedure.«

- 11) Følgende tilføjes i artikel 17 som sidste punktum:

»I så fald revideres TSI'erne i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2. Såfremt visse tekniske aspekter vedrørende de væsentlige krav ikke umiddelbart og udtrykkeligt kan behandles i en TSI, anføres de tydeligt i et bilag til den pågældende TSI.

I disse tilfælde finder artikel 16, stk. 3, anvendelse.«

- 12) Artikel 20, stk. 5, affattes således:

»5. Kommissionen nedsætter en gruppe (i det følgende benævnt »koordineringsgruppen«), der koordinerer de bemyndigede organer og drøfter alle spørgsmål om anvendelsen af de i artikel 13 omhandlede procedurer for vurdering af overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og den i artikel 18 omhandlede verifikationsprocedure eller anvendelsen af TSI'erne på dette felt. Medlemsstaternes repræsentanter kan deltage som observatører i koordineringsgruppens drøftelser.

Kommissionen og observatørerne underretter det i artikel 21 omhandlede udvalg om drøftelserne i koordineringsgruppen. Kommissionen foreslår, når det er relevant, de foranstaltninger, der er nødvendige for at afhjælpe problemerne.

Når det er nødvendigt, gennemføres samordningen mellem de bemyndigede organer i overensstemmelse med artikel 21.«

- 13) I artikel 21 tilføjes følgende nye stykke:

»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.«

- 14) Følgende nye artikler indsættes:

»Artikel 21a

Kommissionen kan forelægge udvalget alle spørgsmål om gennemførelsen af dette direktiv. Om nødvendigt vedtager Kommissionen en henstilling om gennemførelsen efter proceduren i artikel 21, stk. 2.

(*) Tolv måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

Artikel 21b

Bilagene II-VI kan ændres efter proceduren i artikel 21, stk. 2«.

15) Artikel 23 affattes således:

»Artikel 23

1. Prioriteringsrækkefølgen for vedtagelsen af TSI'erne er som følger, uden at dette anfægter rækkefølgen for vedtagelse af mandatene i artikel 6, stk. 1:

- a) Den første gruppe af TSI'er tager sigte på styringskontrol, signaler, trafiktelematik for godstrafikken; drift og trafikstyring (herunder personalekvalifikationer vedrørende de grænseoverskridende tjenester i overensstemmelse med de kriterier, der er fastlagt i bilag II og III); godsvogne; støjgener i forbindelse med rullende materiel og infrastruktur. Hvad angår rullende materiel udvikles materiel til international brug først.
 - b) Desuden behandles følgende aspekter afhængigt af Kommissionens og agenturets ressourcer: trafiktelematik for persontrafikken, vedligeholdelse med særligt henblik på sikkerheden, personvogne, lokomotiver og motorvognssæt, infrastruktur, energi, luftforurening. Hvad angår rullende materiel udvikles materiel til international brug først.
 - c) På anmodning af Kommissionen, en medlemsstat eller agenturet kan udvalget i overensstemmelse med proceduren i artikel 21, stk. 2, beslutte at udarbejde en TSI for andre emner, for så vidt den pågældende TSI vedrører et i bilag II nævnt delsystem.
2. Kommissionen fastsætter efter proceduren i artikel 21, stk. 2, et arbejdsprogram, der overholder prioriteringsrækkefølgen i stk. 1 og andre opgaver, som det skal udføre i henhold til dette direktiv.

TSI'erne i første arbejdsprogram, som omhandlet i stk. 1, litra a), udarbejdes inden den 20. april 2004.

3. Arbejdsprogrammet skal bl.a. omfatte følgende etaper:

- a) udarbejdelse af en strukturel oversigt over jernbanesystemet for konventionelle tog med udgangspunkt i et udkast fra agenturet og på grundlag af listen over delsystemer (bilag II) med det formål at sikre sammenhængen mellem TSI'erne. Oversigten skal især omfatte systemets forskellige bestanddele og disses grænseflader; den vil tjene som referenceramme for afgrænsningen af anvendelsesområderne for hver TSI
- b) vedtagelse af en modelstruktur for udarbejdelsen af TSI'er

- c) vedtagelse af en metode til cost-benefit-analyse af de løsninger, der sigtes mod i TSI'erne
- d) vedtagelse af de fornødne mandater til udarbejdelse af TSI'er
- e) vedtagelse af grundparametrene til hver TSI
- f) godkendelse af udkast til standardiseringsprogrammer
- g) forvaltning af overgangsperioden mellem ikrafttræden af direktiv 2003/.../EF (*) og offentliggørelsen af TSI'er, herunder vedtagelsen af det referencesystem, der er nævnt i artikel 25.

(*) EFT L ...«

16) Artikel 24, stk. 2, affattes således:

»2. En kopi af disse registre fremsendes til de berørte medlemsstater og agenturet og gøres tilgængelig for de interesserede parter, herunder mindst de professionelle aktører på området.«

17) Artikel 25, stk. 1, affattes således:

»1. Agenturet udvikler i overensstemmelse med artikel 3 og 12 i forordning .../2003 (*) på grundlag af de oplysninger, som medlemsstaterne fremsender i henhold til artikel 16, stk. 3, samt på grundlag af tekniske dokumenter fra sektoren og teksterne til relevante internationale aftaler et udkast til referencesystem med de tekniske regler, som sikrer det nuværende interoperabilitetsniveau i de linjer og det rullende materiel, der vil blive omfattet af anvendelsesområdet i henhold til artikel 1, stk. 3. Kommissionen gennemgår dette udkast efter proceduren i artikel 21, stk. 2, og beslutter, om det kan bruges som referencesystem, indtil TSI'erne vedtages.«

18) Bilag I affattes som bilag III til dette direktiv.

19) I bilag VII, punkt 2, tilføjes følgende som nyt sidste punktum:

»Navnlig skal det organ og det personale, der foretager verifikationerne, være funktionelt uafhængige af de myndigheder, der er udpeget til at udstede ibrugtagningstilladelserne i medfør af dette direktiv, licenserne i medfør af Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 (*) om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og sikkerheds-certifikaterne i medfør af direktiv 2003/.../EF (**), samt af de enheder, der forestår undersøgelser af ulykker.

(*) EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26).«

(*) Nummeret på agenturforordningen.

(**) Nummeret på jernbanesikkerhedsdirektivet.

20) Bilag VIII udgår.

Artikel 3

Kommissionen træffer de fornødne foranstaltninger for at sikre, at anvendelsen af dette direktiv så vidt muligt ikke griber ind i det arbejde med udvikling af TSI'er, hvortil der allerede er udstedt mandater inden for rammerne af direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF, og sikre, at projekter, som er på et fremskredent udviklingsstadium, når dette direktiv træder i kraft, ikke berøres.

Artikel 4

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [...] (*). De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen

ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 5

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 6

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

(*) 24 måneder efter datoen for dette direktivs ikrafttræden.

BILAG I

»BILAG I

DET TRANSEUROPÆISKE JERNBANESYSTEM FOR HØJHASTIGHEDSTOG

1. INFRASTRUKTURER

Infrastrukturerne i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog er de transeuropæiske transportlinjer, som er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet⁽¹⁾ samt i alle ajourføringer af denne afgørelse som resultat af den i afgørelsens artikel 21 fastsatte revision.

Højhastighedslinjerne omfatter:

- de strækninger, som specielt anlægges til højhastighedstog, og som er udstyret til hastigheder på normalt 250 km/h eller derover
- de strækninger, 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, terrænbetingede eller byplanmæssige begrænsninger, og hvor hastigheden skal tilpasses til det enkelte tilfælde.

Disse infrastrukturer omfatter trafikstyringssystemer, togdetekteringssystemer og togstyringssystemer: tekniske anlæg til databehandling og telekommunikation til brug ved befordring af rejsende på disse strækninger for at sikre en sikker og stabil drift af nettet og en effektiv styring af trafikken.

2. RULLENDE MATERIEL

Det rullende materiel, der er omfattet af dette direktiv, er tog, der er konstrueret til at køre

- med en hastighed på mindst 250 km/h på de strækninger, der er specielt anlagt til højhastighedstog, idet det under egnede forhold skal være muligt at nå op på hastigheder på over 300 km/h
- med en hastighed på omkring 200 km/h på de i punkt 1 anførte strækninger, når det er foreneligt med disse strækningers kapacitetsniveau.

3. SAMMENHÆNGEN I DET EUROPÆISKE JERNBANESYSTEM FOR HØJHASTIGHEDSTOG

Skal den europæiske jernbanetransport have den fornødne kvalitet, kræver det bl.a. en særdeles god sammenhæng mellem infrastrukturens (i ordets bredeste betydning, dvs. inklusive de faste dele af alle relevante delsystemer) og det rullende materiels egenskaber (inklusive de dele af alle relevante delsystemer, der er placeret i det rullende materiel). Af denne sammenhæng afhænger ydeevneniveau, sikkerhed, servicekvalitet og omkostninger.«

⁽¹⁾ EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Ændret ved afgørelse 1346/2001/EF (EFT L 185 af 6.7.2001, s. 1).

BILAG II

»BILAG II

DELSYSTEMER

1. LISTE OVER DELSYSTEMER

I dette direktiv foretages en opdeling af det system, som udgør det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, i delsystemer, der svarer til:

a) områder, der er strukturelt defineret:

- infrastruktur
- energi
- styringskontrol og signaler
- drift og trafikstyring
- rullende materiel

b) områder, der er funktionelt defineret:

- vedligeholdelse
- trafiktelematik for person- og godstrafikken.

2. OMFATTEDE OMRÅDER

For hvert delsystem fastlægges listen over interoperabilitetsrelevante elementer i de mandater, der gives agenturet til udarbejdelsen af TSI-udkast.

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

I givet fald præciserer agenturet listen over de interoperabilitetsrelevante elementer, der er fastsat i mandaterne, i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, litra c).«

BILAG III

»BILAG I

DET TRANSEUROPEISKE JERNBANESYSTEM FOR KONVENTIONELLE TOG

1. INFRASTRUKTUR

Infrastrukturen i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog omfatter de strækninger i det transeuropæiske transportnet, der er anført i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet⁽¹⁾ eller i ajourføringer af denne beslutning som følge af revisionsbestemmelsen i dens artikel 21.

For dette direktivs formål kan nettet underopdeles i følgende kategorier:

strækninger, som forudsættes anvendt til persontrafik

strækninger, som forudsættes anvendt til blandet trafik (personer, gods)

strækninger, som er specielt planlagt eller tilpasset til godstrafik

knudepunkter i persontrafikken

knudepunkter i godstrafikken, herunder intermodale terminaler

forbindelsesspor mellem disse elementer.

Denne infrastruktur omfatter trafikstyrings-, eftersporings- og navigationssystemer: tekniske installationer til databehandling og telekommunikation beregnet på persontransport med fjerntog og godstransport på dette net med henblik på at sikre en sikker og harmonisk drift af nettet og en effektiv styring af trafikken.

2. RULLENDE MATERIEL

Det rullende materiel omfatter alt materiel, som kan køre på hele det konventionelle transeuropæiske banenet eller en del af det, herunder:

brændsels- eller eldrevne motorvognssæt

brændsels- eller eldrevne lokomotiver

personvogne

godsvogne, herunder rullende materiel til transport af lastvogne.

Mobilt udstyr til bygning og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur er omfattet, men har ikke førstehedsrang.

Hver af disse kategorier underopdeles i:

rullende materiel til international brug

rullende materiel til national brug.

3. SAMMENHÆNG I DET TRANSEUROPEISKE JERNBANESYSTEM FOR KONVENTIONELLE TOG

Skal den europæiske jernbanetransport have den fornødne kvalitet, kræver det bl.a. en særdeles god sammenhæng mellem infrastrukturens (i ordets bredeste betydning, dvs. inklusive de faste dele af alle relevante delsystemer) og det rullende materiels egenskaber (inklusive de dele af alle relevante delsystemer, der er placeret i det rullende materiel). Af denne sammenhæng afhænger ydeevneniveau, sikkerhed, servicekvalitet og omkostninger.

⁽¹⁾ EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Ændret ved afgørelse nr. 1346/2001/EF (EFT L 185 af 6.7.2001, s. 1).

4. UDVIDELSE AF ANVENDELSESOMRÅDET

1. Underkategorier af strækninger og rullende materiel

Om nødvendigt udvikles der med henblik på omkostningseffektiv interoperabilitet yderligere underkategorier af alle kategorier af strækninger og rullende materiel, der er nævnt i bilaget. Hvis det er nødvendigt, kan de funktionelle og tekniske specifikationer omhandlet i artikel 5, stk. 3, variere alt efter underkategori.

2. Garantier vedrørende omkostninger

Cost-benefit-analysen af de foreslåede foranstaltninger vil bl.a. tage følgende i betragtning:

- omkostningerne ved den foreslåede foranstaltning
- reduktion af finansieringsomkostninger på grund af stordrift og bedre udnyttelse af det rullende materiel
- reduktion af investerings- og vedligeholdelses/driftsomkostninger på grund af øget konkurrence mellem fabrikanter og vedligeholdelsesvirksomheder
- miljømæssige fordele på grund af tekniske forbedringer af jernbanesystemet
- øget driftssikkerhed.

Denne vurdering angiver desuden de sandsynlige virkninger for alle berørte operatører og økonomiske agenter.»

RÅDETS BEGRUNDELSE ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Jf. side 3 i denne udgave af EUT.