

Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

► B

**RICHTLIJN 96/48/EG VAN DE RAAD**

**van 23 juli 1996**

**betreffende de interoperabiliteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem**

(PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6)

Gewijzigd bij:

	Publicatieblad		
	nr.	blz.	datum
► <u>M1</u> Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 29 september 2003	L 284	1	31.10.2003



**RICHTLIJN 96/48/EG VAN DE RAAD**

**van 23 juli 1996**

**betreffende de interoperabiliteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem**

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 129 D, derde alinea,

Gezien het voorstel van de Commissie <sup>(1)</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité <sup>(2)</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's <sup>(3)</sup>,

Volgens de procedure van artikel 189 C van het Verdrag <sup>(4)</sup>,

Overwegende dat, om de burgers van de Unie, de economische subjecten, alsmede de regionale en lokale gemeenschappen in staat te stellen ten volle profijt te trekken van de voordelen die aan de totstandbrenging van een ruimte zonder binnengrenzen zijn verbonden, met name de onderlinge koppeling en de interoperabiliteit van de nationale netten voor hoge-snelheidstreinen alsmede de toegang tot deze netten dienen te worden bevorderd;

Overwegende dat het richtplan voor een Europees net voor hoge-snelheidstreinen is uitgewerkt door een werkgroep op hoog niveau, samengesteld uit vertegenwoordigers van de regeringen van de Lid-Staten, van de Europese spoorwegmaatschappijen en van de Europese spoorwegindustrie, die door de Commissie is bijeengeroepen naar aanleiding van het door de Raad in zijn resolutie van 4 en 5 december 1989 gedane verzoek;

Overwegende dat de Commissie in december 1990 bij de Raad een mededeling betreffende dit net voor hoge-snelheidstreinen heeft ingediend en dat de Raad in zijn resolutie van 17 december 1990 <sup>(5)</sup> op deze mededeling positief heeft gereageerd;

Overwegende dat in artikel 129 C van het Verdrag is bepaald dat de Gemeenschap alle maatregelen treft die nodig kunnen blijken om de interoperabiliteit van de netten te verzekeren, met name op het gebied van de harmonisatie van de technische normen;

Overwegende dat de commerciële exploitatie van hoge-snelheidstreinen vereist dat de infrastructuur en het rollend materieel optimaal op elkaar zijn afgestemd; dat van deze afstemming de prestaties en de veiligheid, alsook de kwaliteit en de kostprijs van de dienstverlening en inzonderheid ook de interoperabiliteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem afhankelijk zijn;

Overwegende dat Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap <sup>(6)</sup> inhoudt dat de spoorwegondernemingen in toenemende mate toegang tot de spoorwegnetten van de Lid-Staten moeten hebben en dat daartoe dus interoperabiliteit van de infrastructuur, de installaties en het rollend materieel noodzakelijk is;

<sup>(1)</sup> PB nr. C 134 van 17. 5. 1994, blz. 6.

<sup>(2)</sup> PB nr. C 397 van 31. 12. 1994, blz. 8.

<sup>(3)</sup> PB nr. C 210 van 14. 8. 1995, blz. 38.

<sup>(4)</sup> Advies van het Europees Parlement van 19 januari 1995 (PB nr. C 43 van 20. 2. 1995, blz. 60), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 8 december 1995 (PB nr. C 356 van 30. 12. 1995, blz. 43) en besluit van het Europees Parlement van 16 april 1996 (PB nr. C 141 van 13. 5. 1996, blz. 48).

<sup>(5)</sup> PB nr. C 33 van 8. 2. 1991, blz. 1.

<sup>(6)</sup> PB nr. L 237 van 24. 8. 1991, blz. 25.

**▼B**

Overwegende dat de Lid-Staten voor de spoorwegnetten in het algemeen verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regels inzake de veiligheid, de gezondheid en de bescherming van de consument bij het ontwerp, de aanleg, de ingebruikneming en de exploitatie van de netten; dat zij ook samen met de plaatselijke autoriteiten verantwoordelijkheid dragen op het gebied van grondgebruik, ruimtelijke ordening en milieubescherming; dat deze verantwoordelijkheden een bijzondere relevantie hebben waar het netten voor hogesnelheidstreinen betreft;

Overwegende dat krachtens Richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten <sup>(1)</sup> een milieu-effectbeoordeling is vereist van de aanleg van spoorwegen voor treinverkeer over lange afstand;

Overwegende dat de nationale regelingen en de door de spoorwegmaatschappijen gehanteerde interne regels en technische specificaties aanzienlijke verschillen vertonen; dat deze nationale regelingen en interne regels gebaseerd zijn op technieken die specifiek zijn voor de nationale industrie; dat daarin bijzondere afmetingen en inrichtingen, alsmede speciale kenmerken worden voorgeschreven; dat deze situatie met name verhindert dat hoge-snelheidstreinen onder goede omstandigheden over het gehele grondgebied van de Gemeenschap kunnen rijden;

Overwegende dat deze situatie gaandeweg tot zeer nauwe banden tussen de nationale spoorwegindustrie en de nationale spoorwegmaatschappijen heeft geleid, ten nadele van een daadwerkelijke openstelling van de markten; dat deze industrie, wil zij haar concurrentievermogen op wereldschaal kunnen ontwikkelen, over een open en op concurrentie gerichte Europese markt moet kunnen beschikken;

Overwegende dat dus voor de hele Gemeenschap geldende essentiële eisen dienen te worden vastgesteld voor het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem;

Overwegende dat het, gezien de omvang en de complexiteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem, om praktische redenen noodzakelijk is gebleken dit in subsystemen onder te verdelen; dat voor elk van deze subsystemen voor de hele Gemeenschap geldende essentiële eisen moeten worden gedefinieerd, fundamentele parameters moeten worden vastgesteld en de voor de naleving van de essentiële eisen vereiste technische specificaties moeten worden bepaald, met name ten aanzien van onderdelen en interfaces; dat voor sommige subsystemen (milieu, gebruikers en exploitatie) slechts technische specificaties inzake interoperabiliteit worden opgesteld voor zover zulks noodzakelijk blijkt om de interoperabiliteit te verzekeren op de gebieden infrastructuur, energie, besturing en seingeving en rollend materieel;

Overwegende dat de tenuitvoerlegging van de bepalingen betreffende de interoperabiliteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem enerzijds uit een kosten/batenoogpunt niet mag leiden tot ongerechtvaardigde belemmeringen voor het behoud van de samenhang van het in elke Lid-Staat bestaande spoorwegnet, doch dat daarbij anderzijds de doelstelling van het verkeer van hoge-snelheidstreinen op het gehele grondgebied van de Gemeenschap dient te worden gehandhaafd;

Overwegende dat het voor de betrokken Lid-Staat mogelijk moet zijn bepaalde technische specificaties inzake interoperabiliteit in bijzondere gevallen niet toe te passen en dat procedures dienen te worden vastgesteld die ervoor zorgen dat deze afwijkingen gerechtvaardigd zijn; dat artikel 129 C van het Verdrag vereist dat bij het optreden van de Gemeenschap op het gebied van de interoperabiliteit rekening wordt gehouden met de potentiële economische levensvatbaarheid van de projecten;

<sup>(1)</sup> PB nr. L 175 van 5. 7. 1985, blz. 40.

▼B

Overwegende dat, om te voldoen aan de relevante bepalingen inzake de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de spoorwegsector en met name aan het bepaalde in Richtlijn 93/38/EEG <sup>(1)</sup>, de aanbestedende diensten de technische specificaties moeten vermelden in de algemene stukken of in het bestek voor elke opdracht; dat een geheel van Europese specificaties tot stand dient te worden gebracht waarnaar voor deze technische specificaties kan worden verwezen;

Overwegende dat in Richtlijn 93/38/EEG onder Europese specificatie wordt verstaan een gemeenschappelijke technische specificatie, een Europese technische goedkeuring of een nationale norm waarin een Europese norm is omgezet; dat een geharmoniseerde Europese norm in opdracht van de Commissie wordt vastgesteld door een Europese normalisatie-instelling, namelijk de Europese Commissie voor normalisatie (CEN), het Europees Comité voor elektrotechnische normalisatie (Cenelec) of het Europees normalisatie-instituut voor telecommunicatie (ETSI), en dat de referentie daarvan wordt bekendgemaakt in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*;

Overwegende het belang voor de Gemeenschap van een internationaal normalisatiesysteem dat in staat is normen te produceren die door de internationale handelspartners daadwerkelijk worden toegepast en die aan de eisen van het Gemeenschapsbeleid voldoen; dat de Europese normalisatie-instellingen derhalve hun samenwerking met de internationale normalisatie-organisaties dienen voort te zetten;

Overwegende dat de aanbestedende diensten de extra specificaties opstellen die nodig zijn ter aanvulling van de Europese specificaties of andere normen; dat door deze specificaties de naleving van de op Gemeenschapsniveau geharmoniseerde essentiële eisen waaraan het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem moet voldoen, niet in het gedrang mag komen;

Overwegende dat de procedures voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van de onderdelen gebaseerd moeten zijn op de modules die zijn opgenomen in Besluit 93/465/EEG <sup>(2)</sup>; dat, zoveel mogelijk, met het oog op de ontwikkeling van de betrokken industrieën procedures moeten worden ontwikkeld waarbij het kwaliteitsborgingssysteem wordt ingeschakeld; dat het begrip onderdeel niet alleen materiële, maar ook immateriële objecten, zoals programmatuur, dekt;

Overwegende dat de geschiktheid voor gebruik moet worden beoordeeld van de onderdelen die het meest kritiek zijn voor de veiligheid, de beschikbaarheid of het doelmatig functioneren van het systeem;

Overwegende dat de aanbestedende diensten in hun bestekken, met name voor onderdelen, onder verwijzing naar de Europese specificaties de kenmerken vaststellen die contractueel door de fabrikanten in acht moeten worden genomen; dat de conformiteitseisen voor onderdelen derhalve hoofdzakelijk zijn afgestemd op het toepassingsgebied ervan, om de interoperabiliteit van het systeem te waarborgen, en niet alleen op het vrije verkeer ervan op de Gemeenschapsmarkt;

Overwegende dat het bijgevolg niet noodzakelijk is dat de fabrikant de CE-markering op de onder deze richtlijn vallende onderdelen aanbrengt, maar dat, uitgaande van de volgens de procedures van de richtlijn uitgevoerde beoordeling van de conformiteit en/of de geschiktheid voor gebruik, een conformiteitsverklaring van de fabrikant volstaat; dat dit de verplichting van de fabrikanten om op bepaalde onderdelen de CE-markering aan te brengen ten bewijze van de confor-

<sup>(1)</sup> Richtlijn 93/38/EEG van de Raad van 14 juli 1993 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water-energievoorziening, vervoer en telecommunicatie (PB nr. L 199 van 9. 8. 1993, blz. 84). Richtlijn gewijzigd bij de Toetredingsakte van 1994.

<sup>(2)</sup> Besluit 93/465/EEG van de Raad van 22 juli 1993 betreffende de modules voor de verschillende fasen van de overeenstemmingsbeoordelingsprocedures en de voorschriften inzake het aanbrengen en het gebruik van de CE-markering van overeenstemming (PB nr. L 220 van 30. 8. 1993, blz. 23).

▼B

miteit daarvan met andere desbetreffende communautaire bepalingen, onverlet laat;

Overwegende dat de subsystemen die samen het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem vormen, aan een keuringsprocedure dienen te worden onderworpen; dat deze keuring de bevoegde instanties die toestemming geven voor de ingebruikneming daarvan in staat moet stellen zich ervan te vergewissen dat in het ontwerpstadium, bij de aanleg en bij de ingebruikneming het resultaat beantwoordt aan de geldende wettelijke, technische en operationele bepalingen; dat zij tevens de constructeurs een gelijke behandeling moet waarborgen, ongeacht het land; dat bijgevolg een module moet worden vastgesteld waarin de beginselen en voorwaarden voor de EG-keuring van de subsystemen worden omschreven;

Overwegende dat de EG-keuringsprocedure gebaseerd is op de technische specificaties inzake interoperabiliteit; dat deze laatste in opdracht van de Commissie worden ontwikkeld door de gemeenschappelijke organisatie die de infrastructuurbeheerders, de spoorwegmaatschappijen en de industrie vertegenwoordigt; dat een verwijzing naar de technische specificaties inzake interoperabiliteit verplicht is om de interoperabiliteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem te waarborgen en dat deze technische specificaties onder de toepassing van artikel 13 van Richtlijn 93/38/EEG vallen;

Overwegende dat de aangemelde instanties die belast zijn met de afwikkeling van de procedures voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van de onderdelen, alsmede van de keuringsprocedure voor de subsystemen hun besluitvorming zo nauwkeurig mogelijk moeten coördineren, met name wanneer Europese specificaties ontbreken;

Overwegende dat in Richtlijn 91/440/EEG is bepaald dat de boekhouding van de activiteiten met betrekking tot de exploitatie van de vervoerdiensten gescheiden moet zijn van die van de activiteiten betreffende het beheer van de spoorweginfrastructuur; dat het, in dezelfde geest, wenselijk is dat de gespecialiseerde diensten van de beheerders van de spoorweginfrastructuur, die eventueel als aangemelde instanties worden aangewezen, zodanig zijn opgezet dat zij beantwoorden aan de voor deze instanties geldende criteria; dat andere onafhankelijke gespecialiseerde instanties kunnen worden aangemeld wanneer zij aan dezelfde criteria voldoen;

Overwegende dat de interoperabiliteit van het transeuropees net voor het hoge-snelheidsspoorwegsysteem een communautaire dimensie heeft; dat de afzonderlijke Lid-Staten niet in staat zijn de nodige maatregelen te treffen om deze interoperabiliteit tot stand te brengen; dat bijgevolg, uit hoofde van het subsidiariteitsbeginsel, op communautair niveau actie moet worden ondernomen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

## HOOFDSTUK I

**Algemene bepalingen***Artikel 1*

1. Deze richtlijn beoogt in overeenstemming met de artikelen 129 B en 129 C van het Verdrag de voorwaarden vast te stellen waaraan moet worden voldaan om op het grondgebied van de Gemeenschap de interoperabiliteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem zoals omschreven in bijlage I te verwezenlijken.

2. Deze voorwaarden betreffen het ontwerp, de bouw, de inrichting en de exploitatie van de infrastructuur en het rollend materieel die bijdragen tot de werking van dit systeem en die na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn in gebruik zullen worden genomen.

## ▼B

*Artikel 2*

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) *transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem*, het in bijlage I beschreven geheel dat wordt gevormd door de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van de lijnen en de vaste installaties, van het transeuropese vervoersnet, die speciaal is aangelegd of ingericht om met grote snelheid te worden bereden, alsmede door het rollend materieel dat speciaal is ontworpen om op deze infrastructuur te rijden;
- b) *interoperabiliteit*, de geschiktheid van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken verkeer van hoge-snelheidstreinen, waarbij de gespecificeerde prestaties worden geleverd. Deze geschiktheid berust op het geheel aan wettelijke, technische en operationele voorwaarden die moeten worden vervuld om aan de essentiële eisen te voldoen;
- c) *substelsysteem*, het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem wordt, zoals in bijlage II aangegeven, onderverdeeld in structurele of functionele subsystemen waarvoor essentiële eisen moeten worden gedefinieerd;
- d) *interoperabiliteitsonderdeel*, een basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel die deel uitmaken of bestemd zijn om deel uit te maken van een subsysteem en waarvan de interoperabiliteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem direct of indirect afhankelijk is;
- e) *essentiële eisen*, het geheel van de in bijlage III omschreven voorwaarden waaraan het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen moeten voldoen;
- f) *Europese specificatie*, een gemeenschappelijke technische specificatie, een Europese technische goedkeuring of een nationale norm waarin een Europese norm is omgezet, zoals gedefinieerd in artikel 1, punten 8 tot en met 12, van Richtlijn 93/38/EEG;
- g) *technische specificatie inzake interoperabiliteit*, hierna genoemd „TSI”, de specificatie die voor elk subsysteem geldt teneinde aan de essentiële eisen te voldoen door de noodzakelijke onderlinge functionele verbanden tussen de subsystemen van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem tot stand te brengen en de samenhang daarvan te verzekeren;
- h) *representatieve gemeenschappelijke instantie*, de instantie waarin vertegenwoordigers van de beheerders van de infrastructuur, van de spoorwegondernemingen en van de industrie verenigd zijn en die belast is met de uitwerking van de TSI's. Onder „beheerders van de infrastructuur” worden de beheerders verstaan die genoemd worden in de artikelen 3 en 7 van Richtlijn 91/440/EEG;
- i) *aangemelde instanties*, de instanties die belast zijn met de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de EG-verificatieprocedure van de subsystemen.

*Artikel 3*

1. Deze richtlijn heeft betrekking op de voorschriften, voor elk subsysteem, inzake parameters, interoperabiliteitsonderdelen, interfaces en procedures, alsmede op de voorwaarden voor algemene samenhang van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem, die noodzakelijk zijn om de interoperabiliteit te verwezenlijken.

2. De bepalingen van deze richtlijn gelden onverminderd andere relevante communautaire bepalingen. In het geval van de interoperabiliteitsonderdelen kan het echter voor het voldoen aan de essentiële eisen van deze richtlijn noodzakelijk zijn gebruik te maken van daartoe vastgestelde bijzondere Europese specificaties.

## ▼B

*Artikel 4*

1. Het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen moeten voldoen aan de desbetreffende essentiële eisen.
2. De in artikel 18, lid 4, van Richtlijn 93/38/EEG bedoelde aanvullende technische specificaties die noodzakelijk zijn ter aanvulling van de Europese specificaties of de andere normen die in gebruik zijn in de Gemeenschap, mogen niet in strijd zijn met de essentiële eisen.

## HOOFDSTUK II

**Technische specificaties inzake interoperabiliteit***Artikel 5*

1. Voor elk subsysteem geldt een TSI. Voor de subsystemen betreffende het milieu, de exploitatie of de gebruikers wordt slechts een TSI opgesteld indien zulks noodzakelijk blijkt om de interoperabiliteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem te verzekeren op de gebieden infrastructuur, energie, besturing en seingeving en rollend materieel.
2. De subsystemen moeten conform de TSI's zijn; deze conformiteit moet tijdens het gebruik van elk subsysteem voortdurend worden gehandhaafd.
3. In de TSI's worden, indien nodig, met het oog op de totstandbrenging van de interoperabiliteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem:
  - a) de essentiële eisen voor de subsystemen en hun interfaces vastgelegd;
  - b) de in bijlage II, punt 3, beschreven fundamentele parameters vastgesteld die noodzakelijk zijn om aan de essentiële eisen te voldoen;
  - c) de voorwaarden vastgesteld waaraan moet worden voldaan om de voor elk van de hierna volgende categorieën lijnen gespecificeerde prestaties te bereiken:
    - speciaal aangelegde hoge-snelheidslijnen,
    - speciaal voor hoge snelheden aangepaste lijnen,
    - speciaal voor hoge snelheden aangepaste lijnen met een specifiek karakter vanwege topografische belemmeringen, het reliëf of de stedelijke bebouwing;
  - d) eventuele nadere bepalingen vastgesteld die van toepassing zijn in bepaalde specifieke gevallen;
  - e) de interoperabiliteitsonderdelen en interfaces bepaald waarvoor Europese specificaties moeten worden vastgesteld, waaronder de Europese normen die noodzakelijk zijn om de interoperabiliteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem met inachtneming van de essentiële eisen tot stand te brengen;
  - f) per geval de in Besluit 93/465/EEG opgenomen modules of, in voorkomend geval, de specifieke procedures aangegeven die moeten worden gehanteerd voor de beoordeling van hetzij de overeenstemming, hetzij de geschiktheid voor het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen, alsmede de EG-verificatie van de subsystemen.
4. De TSI's vormen geen beletsel voor besluiten van de Lid-Staten over het gebruik van nieuwe of aangepaste infrastructuur voor ander treinverkeer.
5. De naleving van het geheel van de TSI's zorgt ervoor dat een samenhangend transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem tot stand wordt gebracht, dat de samenhang van het bestaande spoorwegnet van elke Lid-Staat op passende wijze onverlet laat.

## ▼B

*Artikel 6*

1. De ontwerp-TSI's worden in opdracht van de Commissie — welke opdracht wordt bepaald volgens de procedure van artikel 21, lid 2 — door de representatieve gemeenschappelijke instantie opgesteld. De TSI's worden volgens dezelfde procedure aangenomen en herzien. Zij worden door de Commissie in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* bekendgemaakt.
2. De representatieve gemeenschappelijke instantie wordt ermee belast de herziening en de bijwerking van de TSI's voor te bereiden en aanbevelingen ter zake aan het in artikel 21 bedoelde comité te doen, teneinde rekening te houden met de ontwikkeling van de techniek en de maatschappelijke eisen.
3. Bij de opstelling, de aanneming en de herziening van de TSI's wordt rekening gehouden met de te voorziene kosten van de technische oplossingen waarmee aan de TSI's kan worden voldaan, teneinde de meest rendabele oplossingen te bepalen en uit te voeren. Met het oog daarop voegt de representatieve gemeenschappelijke instantie bij elke ontwerp-TSI een evaluatie van de te verwachten kosten en baten van deze technische oplossingen voor alle betrokken exploitanten en economische subjecten.
4. Het in artikel 21 bedoelde comité wordt door de representatieve gemeenschappelijke instantie regelmatig op de hoogte gebracht van de werkzaamheden in verband met het opstellen van de TSI's. Het comité kan ten behoeve van deze instantie de nodige opdrachten of aanbevelingen formuleren betreffende de opzet van de TSI's, op basis van de essentiële eisen, alsmede betreffende de evaluatie van de kosten.
5. Bij de aanneming van elke TSI wordt volgens de procedure van artikel 21, lid 2, de datum vastgesteld waarop deze van kracht wordt.
6. De representatieve gemeenschappelijke instantie verricht haar werkzaamheden op een open en transparante wijze conform de algemene communautaire normalisatieprocedures.

*Artikel 7*

Het is een Lid-Staat in de volgende gevallen en onder de volgende voorwaarden toegestaan bepaalde TSI's, ook met betrekking tot het rollend materieel, niet toe te passen:

- a) voor een project voor een nieuwe lijn of de aanpassing van een bestaande lijn met het oog op hoge-snelheidstreinverkeer, dat zich op het moment van de bekendmaking van deze TSI's in een gevorderd stadium van ontwikkeling bevindt.

De betrokken Lid-Staat stelt de Commissie vooraf in kennis van zijn voornemen af te wijken, brengt haar op de hoogte van de stand van het project en doet haar een dossier toekomen met de TSI's of delen daarvan die hij niet toegepast wenst te zien, de voorzieningen die hij bij de verwezenlijking van het project wil treffen om de uiteindelijke interoperabiliteit daarvan te bevorderen, en de technische, administratieve of economische redenen die deze afwijking rechtvaardigen;

- b) voor een project voor de aanpassing van een bestaande lijn met het oog op hoge-snelheidstreinverkeer, wanneer het profiel, de spoorwijdte of de spoorafstand van deze lijn een andere waarde heeft dan die van het grootste deel van het Europese spoorwegnet en wanneer deze lijn geen directe aansluiting heeft op het hoge-snelheidsnet van een andere Lid-Staat dat van het transeuropees hoge-snelheidsnet deel uitmaakt.

De betrokken Lid-Staat stelt de Commissie vooraf in kennis van zijn voornemen af te wijken en doet haar een dossier toekomen met de TSI's of delen daarvan die betrekking hebben op de in de eerste alinea genoemde parameters die hij niet toegepast wenst te zien, de voorzieningen die hij bij de verwezenlijking van het project wil treffen om de uiteindelijke interoperabiliteit daarvan te bevorderen, de overgangsmaatregelen waarmee de compatibiliteit van de exploi-



▼B

tatie kan worden gewaarborgd en de technische, administratieve en economische redenen die deze afwijking rechtvaardigen;

- c) voor de projecten voor nieuwe lijnen of aanpassingen van bestaande lijnen met het oog op hoge-snelheidstreinverkeer, die op het grondgebied van deze Lid-Staat verwezenlijkt worden, wanneer zijn spoorwegnet is ingesloten of door de zee van het hoge-snelheidsspoorwegnet van de rest van de Gemeenschap is afgesloten.

De betrokken Lid-Staat stelt de Commissie vooraf in kennis van zijn voornemen af te wijken en doet haar een dossier toekomen met de onder b), tweede alinea, bedoelde gegevens;

- d) voor een project voor de aanpassing van een bestaande lijn met het oog op hoge-snelheidstreinverkeer, wanneer toepassing van de TSI's de economische levensvatbaarheid van het project in het gedrang brengt.

De betrokken Lid-Staat stelt de Commissie vooraf in kennis van zijn voornemen af te wijken en doet haar een dossier toekomen met de TSI's of delen daarvan die hij niet toegepast wenst te zien. De Commissie onderzoekt of de door de Lid-Staat overwogen maatregelen gerechtvaardigd zijn en neemt een besluit volgens de procedure van artikel 21, lid 2.

## HOOFDSTUK III

**Interoperabiliteitsonderdelen***Artikel 8*

De Lid-Staten nemen alle dienstige maatregelen opdat de interoperabiliteitsonderdelen:

- alleen op de markt worden gebracht indien zij de interoperabiliteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem mogelijk maken door te voldoen aan de essentiële eisen;
- binnen hun toepassingsgebied worden gebruikt overeenkomstig hun bestemming en naar behoren worden geïnstalleerd en onderhouden.

Deze bepalingen vormen geen belemmering voor het op de markt brengen van deze onderdelen voor andere toepassingen, noch voor het gebruik ervan voor conventionele spoorlijnen.

*Artikel 9*

De Lid-Staten kunnen niet uit hoofde van deze richtlijn het in de handel brengen op hun grondgebied van interoperabiliteitsonderdelen met het oog op het gebruik daarvan voor het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem verbieden, beperken of belemmeren, wanneer deze onderdelen aan de bepalingen van de richtlijn voldoen.

*Artikel 10*

1. De Lid-Staten beschouwen de interoperabiliteitsonderdelen als conform de desbetreffende essentiële eisen van deze richtlijn, wanneer zij voorzien zijn van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, waarvan de elementen zijn aangegeven in bijlage IV.
2. De overeenstemming van een interoperabiliteitsonderdeel met de desbetreffende essentiële eisen wordt getoetst aan de relevante Europese specificaties, indien deze bestaan.
3. De referenties van de Europese specificaties worden bekendgemaakt in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*.
4. De Lid-Staten maken de referenties bekend van de nationale normen waarin Europese normen zijn omgezet.
5. Bij afwezigheid van Europese specificaties en onverminderd artikel 20, lid 5, stellen de Lid-Staten de overige Lid-Staten en de Commissie in kennis van de voor de toepassing van de essentiële eisen gehanteerde normen en technische specificaties.



*Artikel 11*

Wanneer een Lid-Staat of de Commissie van mening is, dat bepaalde Europese specificaties niet aan de essentiële eisen voldoen, kan volgens de procedure van artikel 21, lid 2, en, wanneer het Europese normen betreft, na overleg met het comité dat is ingesteld bij Richtlijn 83/189/EEG van de Raad van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften <sup>(1)</sup>, worden besloten deze specificaties geheel of gedeeltelijk te verwijderen uit de publikaties waarin zij zijn opgenomen, of ze te wijzigen.

*Artikel 12*

1. Wanneer een Lid-Staat vaststelt dat een van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik voorzien interoperabiliteitsonderdeel dat in de handel wordt gebracht en wordt gebruikt overeenkomstig zijn bestemming, de naleving van de essentiële eisen in het gedrang dreigt te brengen, neemt hij alle dienstige maatregelen om het toepassingsgebied van dat onderdeel te beperken, het gebruik ervan te verbieden of het uit de handel te nemen. De Lid-Staat stelt de Commissie onmiddellijk in kennis van de genomen maatregelen en geeft de redenen van zijn besluit aan, en met name of het gebrek aan conformiteit het gevolg is van:

- het niet voldoen aan de essentiële eisen,
- een gebrekkige toepassing van de Europese specificaties, voor zover de toepassing van deze specificaties wordt aangehaald,
- de ontoereikendheid van de Europese specificaties.

2. De Commissie pleegt zo spoedig mogelijk overleg met de betrokken partijen. Wanneer de Commissie na dit overleg vaststelt dat de maatregel gerechtvaardigd is, stelt zij de Lid-Staat die daartoe het initiatief heeft genomen, alsmede de overige Lid-Staten, onmiddellijk daarvan in kennis. Wanneer de Commissie na dit overleg vaststelt dat de maatregel niet gerechtvaardigd is, stelt zij de Lid-Staat die daartoe het initiatief heeft genomen, alsmede de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde, onmiddellijk daarvan in kennis. Indien de in lid 1 bedoelde beslissing wordt gemotiveerd onder verwijzing naar een leemte in de Europese specificaties, dan wordt de procedure van artikel 11 toegepast.

3. Wanneer een interoperabiliteitsonderdeel dat voorzien is van de EG-verklaring van conformiteit niet conform blijkt te zijn, neemt de bevoegde Lid-Staat passende maatregelen ten aanzien van degene die de verklaring heeft opgesteld en stelt hij de Commissie en de overige Lid-Staten daarvan in kennis.

4. De Commissie ziet erop toe dat de Lid-Staten op de hoogte worden gehouden van het verloop en de resultaten van deze procedure.

*Artikel 13*

1. Voor de opstelling van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel moet de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde de desbetreffende TSI's hanteren.

2. Wanneer de TSI's dit voorschrijven, wordt de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel uitgevoerd door de aangemelde instantie waarbij de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde daartoe een aanvraag heeft ingediend.

3. Wanneer op interoperabiliteitsonderdelen andere communautaire richtlijnen betreffende andere aspecten van toepassing zijn, geeft de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik aan dat de betrokken interoperabiliteitsonderdelen eveneens aan de eisen van die andere richtlijnen voldoen.

<sup>(1)</sup> PB nr. L 109 van 26. 4. 1983, blz. 8. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij de Toetredingsakte van 1994.

## ▼B

4. Wanneer noch de fabrikant, noch diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde de in de leden 1, 2 en 3 genoemde verplichtingen heeft vervuld, gaan deze verplichtingen over op een ieder die het interoperabiliteitsonderdeel in de handel brengt. Dezelfde verplichtingen gelden, wat deze richtlijn betreft, voor degene die interoperabiliteitsonderdelen van diverse herkomst of delen daarvan assembleert dan wel voor eigen gebruik vervaardigt.

5. Onverminderd het bepaalde in artikel 12:

- a) is, wanneer door een Lid-Staat wordt geconstateerd dat de EG-verklaring van conformiteit ten onrechte is opgesteld, de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde verplicht het betrokken interoperabiliteitsonderdeel in overeenstemming te brengen en een einde te maken aan de inbreuk overeenkomstig de door die Lid-Staat gestelde voorwaarden;
- b) moet, wanneer het betrokken interoperabiliteitsonderdeel niet in overeenstemming wordt gebracht, de Lid-Staat alle passende maatregelen nemen om het in de handel brengen daarvan te beperken of te verbieden of het uit de handel te laten nemen volgens de procedures van artikel 12.

## HOOFDSTUK IV

**Subsystemen***Artikel 14*

Het is aan elke Lid-Staat toestemming te geven voor de ingebruikneming van de zich op zijn grondgebied bevindende of door aldaar gevestigde spoorwegondernemingen geëxploiteerde subsystemen van structurele aard, die van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem deel uitmaken.

Te dien einde nemen de Lid-Staten alle dienstige maatregelen opdat deze subsystemen alleen in gebruik kunnen worden genomen indien zij zodanig zijn ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd en/of zodanig worden geëxploiteerd dat de inachtneming van de desbetreffende essentiële eisen niet in het gedrang komt wanneer zij in het hoge-snelheidsspoorwegsysteem worden opgenomen.

*Artikel 15*

Onverminderd artikel 19 kunnen de Lid-Staten niet uit hoofde van deze richtlijn de constructie, de ingebruikneming en de exploitatie op hun grondgebied van subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem en die aan de essentiële eisen voldoen, verbieden, beperken of belemmeren.

*Artikel 16*

1. De Lid-Staten beschouwen de van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem deel uitmakende subsystemen van structurele aard die zijn voorzien van de EG-keuringsverklaring als interoperabel en conform de desbetreffende essentiële eisen.

2. De verificatie van de interoperabiliteit, met inachtneming van de essentiële eisen, van een subsysteem van structurele aard dat deel uitmaakt van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem, geschiedt aan de hand van de TSI's, indien deze bestaan.

3. Bij afwezigheid van TSI's delen de Lid-Staten de overige Lid-Staten en de Commissie de lijst van de voor de toepassing van de essentiële eisen gehanteerde technische voorschriften mede.

*Artikel 17*

Indien blijkt dat de TSI's niet geheel voldoen aan de essentiële eisen, kan de kwestie op verzoek van een Lid-Staat of op initiatief van de Commissie aan het in artikel 21 bedoelde comité worden voorgelegd.

▼B*Artikel 18*

1. Voor de opstelling van de EG-keuringsverklaring moet de aanbestedende dienst of zijn gemachtigde de EG-keuringsprocedure doen inleiden door de aangemelde instantie die hij daartoe heeft gekozen.
2. De taak van de met de EG-keuring van een subsysteem belaste aangemelde instantie begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele constructieperiode tot het stadium van de goedkeuring vóór de ingebruikneming van het subsysteem.
3. De aangemelde instantie is verantwoordelijk voor de samenstelling van het technische dossier waarvan de EG-keuringsverklaring vergezeld moet gaan. Dit technische dossier moet alle nodige documenten betreffende de kenmerken van het subsysteem bevatten, alsmede in voorkomend geval alle stukken waaruit de conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen blijkt. Ook moet het alle gegevens inzake de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen, alsmede inzake de voorschriften voor onderhoud, permanent of periodiek toezicht en afregeling bevatten.

*Artikel 19*

1. Indien een Lid-Staat constateert dat een subsysteem van structurele aard dat voorzien is van de EG-keuringsverklaring, vergezeld van het technische dossier, niet geheel aan de bepalingen van deze richtlijn en met name aan de essentiële eisen voldoet, kan hij verzoeken dat aanvullende keuringen worden uitgevoerd.
2. De Lid-Staat die dit verzoek heeft gedaan, stelt de Commissie onmiddellijk, met opgaaf van redenen, van de gevraagde aanvullende keuringen in kennis. De Commissie leidt onverwijld de procedure van artikel 21, lid 2, in.

## HOOFDSTUK V

**Aangemelde instanties***Artikel 20*

1. De Lid-Staten delen de Commissie en de overige Lid-Staten mee welke instanties met de uitvoering van de procedure voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik, bedoeld in artikel 13, en de keuringsprocedure, bedoeld in artikel 18, zijn belast onder vermelding van hun respectieve bevoegdheden.

De Commissie kent deze instanties een identificatienummer toe. De Commissie maakt de lijst van deze instanties met hun respectieve identificatienummer evenals hun bevoegdheden bekend in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* en draagt zorg voor de bijwerking van deze lijst.

2. De Lid-Staten moeten de in bijlage VII opgenomen criteria hanteren voor de beoordeling van de aan te melden instanties. De instanties die voldoen aan de beoordelingscriteria welke in de relevante Europese normen zijn opgenomen, worden geacht aan de genoemde criteria te voldoen.
3. Indien een instantie niet meer voldoet aan de criteria van bijlage VII, trekt de betrokken Lid-Staat de erkenning van die instantie in. Hij brengt de Commissie en de overige Lid-Staten daarvan onverwijld op de hoogte.
4. Indien een Lid-Staat of de Commissie van oordeel is dat een door een Lid-Staat aangemelde instantie niet voldoet aan de betreffende criteria, wordt de kwestie voorgelegd aan het in artikel 21 bedoelde comité, dat binnen een termijn van drie maanden advies uitbrengt; in het licht van het advies van het comité brengt de Commissie de betrokken Lid-Staat op de hoogte van alle wijzigingen die noodzakelijk zijn, opdat de aangemelde instantie de status die haar is verleend, behoudt.

**▼B**

5. In voorkomend geval gebeurt de coördinatie van de aangemelde instanties overeenkomstig artikel 21, lid 4.

## HOOFDSTUK VI

**Comité****▼M1***Artikel 21*

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.
2. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG <sup>(1)</sup> van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.  
De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.
3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.
4. Het comité kan alle kwesties bespreken die betrekking hebben op de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem.
5. Het comité kan in voorkomend geval werkgroepen oprichten om zich te laten assisteren bij de vervulling van zijn taken, met name met het oog op de coördinatie van de aangemelde instanties.

**▼B**

## HOOFDSTUK VII

**Slotbepalingen***Artikel 22*

Elk krachtens deze richtlijn genomen besluit betreffende de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen en de keuring van subsystemen die deel uitmaken van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem, alsmede elk krachtens de artikelen 11, 12, 17 en 19 genomen besluit wordt nauwkeurig met redenen omkleed. Het wordt zo spoedig mogelijk aan de belanghebbende meegedeeld met vermelding van de rechtsmiddelen die volgens de in de betrokken Lid-Staat geldende wetgeving openstaan, alsmede van de termijnen waarbinnen deze rechtsmiddelen moeten worden ingesteld.

*Artikel 23*

1. De Lid-Staten stellen hun wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in dier voege vast of wijzigen deze in dier voege dat uiterlijk 30 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen en de ingebruikneming en exploitatie van subsystemen die aan deze richtlijn voldoen, zijn toegestaan. Zij stellen de Commissie hiervan onmiddellijk in kennis.
2. Wanneer de Lid-Staten de in lid 1 bedoelde bepalingen vaststellen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

*Artikel 24*

De Commissie legt het Europees Parlement en de Raad om de twee jaar een verslag voor over de vorderingen die met de interoperabiliteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem zijn gemaakt.

<sup>(1)</sup> Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden (PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23).

▼B

*Artikel 25*

Deze richtlijn treedt in werking op de eenentwintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

*Artikel 26*

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

*BIJLAGE I***HET TRANSEUROPEES HOGE-SNELHEIDSSPOORWEGSYSTEEM****1. Infrastructuur**

a) De infrastructuren van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegstelsel corresponderen met de infrastructuren van de in het kader van de in artikel 129 C van het Verdrag bedoelde richtsnoeren genoemde lijnen van het transeuropees vervoersnet:

- die speciaal zijn aangelegd om met hoge snelheid te worden bereden;
- die speciaal zijn aangepast om met hoge snelheid te worden bereden.

Deze kunnen verbindings- en aansluitingslijnen omvatten, met name verbindingen van nieuwe of voor de hoge snelheid aangepaste lijnen met de stations in de stadscentra, waarvoor bij de snelheden rekening moet worden gehouden met de plaatselijke omstandigheden.

b) Het hoge-snelheidsnet omvat:

- de speciaal aangelegde hoge-snelheidslijnen, die zijn uitgerust voor snelheden die gewoonlijk ten minste 250 km per uur bedragen;
- de lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die zijn uitgerust voor snelheden van ongeveer 200 km per uur;
- de lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die een specifiek karakter hebben omdat de snelheid per geval moet worden afgestemd op topografische belemmeringen, het reliëf of de stedelijke bebouwing.

**2. Rollend materieel**

De technologisch geavanceerde hoge-snelheidstreinen moeten zo zijn ontworpen dat een veilige en ononderbroken dienst wordt gegarandeerd:

- bij een snelheid van ten minste 250 km per uur op speciaal aangelegde hoge-snelheidslijnen, waarbij onder geschikte omstandigheden snelheden boven de 300 km per uur kunnen worden bereikt;
- bij een snelheid van ongeveer 200 km per uur op speciaal aangepaste bestaande lijnen;
- bij de hoogst mogelijke snelheid op de overige lijnen.

**3. Samenhang van de infrastructuur en het rollend materieel**

Voor hoge-snelheidstreindiensten is het noodzakelijk dat de eigenschappen van infrastructuur en rollend materieel uitermate coherent zijn. Van deze samenhang zijn het niveau van de prestaties, de veiligheid, de kwaliteit en de kosten van de diensten afhankelijk.



*BIJLAGE II*

**SUBSYSTEMEN**

1. Voor de toepassing van deze richtlijn kan het systeem dat het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem vormt, worden onderverdeeld in subsystemen die overeenstemmen met:
  - 1.1. gebieden van structurele aard:
    - infrastructuur,
    - energie,
    - besturing en seingeving,
    - rollend materieel;
  - 1.2. gebieden van functionele aard:
    - onderhoud,
    - milieu,
    - exploitatie,
    - gebruikers.
2. Voor elk van de subsystemen wordt in de opdrachten die aan de representatieve gemeenschappelijke instantie worden gegeven voor de uitwerking van ontwerpen voor TSI's, de lijst opgenomen van de aspecten die verband houden met de interoperabiliteit.

Volgens artikel 6, lid 1, worden deze opdrachten bepaald overeenkomstig de procedure van artikel 21, lid 2.

De in de opdrachten opgenomen lijst van aspecten die met de interoperabiliteit verband houden, wordt in voorkomend geval door de representatieve gemeenschappelijke instantie gepreciseerd overeenkomstig het bepaalde in artikel 5, lid 3, onder e).

3. Overeenkomstig artikel 5, lid 3, onder b), worden met name de volgende elementen beschouwd als fundamentele parameters voor de verwezenlijking van de interoperabiliteit:

**FUNDAMENTELE PARAMETERS**

- Minimumprofiel van de infrastructuur
- Minimumboogstralen
- Spoorwijdte
- Maximumkrachten op het spoor
- Minimumlengte van de perrons
- Hoogte van de perrons
- Voedingsspanning
- Geometrie van de bovenleidingen
- Eigenschappen van het ERTMS <sup>(1)</sup>
- Belasting per as
- Maximumlengte van de treinen
- Profiel van het rollend materieel
- Minimale remkarakteristieken
- Elektrische grenskarakteristieken van het rollend materieel
- Mechanische grenskarakteristieken van het rollend materieel
- Exploitatiekarakteristieken in verband met de veiligheid van de treinen
- Grenskarakteristieken in verband met het buitengeluid
- Grenskarakteristieken in verband met externe trillingen
- Grenskarakteristieken in verband met externe elektromagnetische storingen
- Grenskarakteristieken in verband met het binnengeluid
- Grenskarakteristieken in verband met de klimaatregeling
- Karakteristieken in verband met het vervoer van gehandicapten.

<sup>(1)</sup> European Rail Traffic Management System.





BIJLAGE III

ESSENTIËLE EISEN

1. **Algemene eisen**

1.1. *Veiligheid*

- 1.1.1. Het ontwerp, de bouw of de fabricage, het onderhoud van en het toezicht op voor de veiligheid kritieke inrichtingen en meer bepaald de bij het treinverkeer betrokken onderdelen moeten de veiligheid waarborgen op het niveau dat beantwoordt aan de voor het net gestelde doelstellingen, ook in de nader omschreven situaties met beperkte werking.
- 1.1.2. De parameters die van invloed zijn op het contact tussen wiel en rail moeten voldoen aan de criteria inzake rijstabiliteit die noodzakelijk zijn om veilig verkeer bij de toegestane maximumsnelheid te waarborgen.
- 1.1.3. De gebruikte inrichtingen moeten tijdens hun gebruiksduur bestand zijn tegen de normale of de nader omschreven uitzonderlijke belastingen. De gevolgen van onverwachte storingen voor de veiligheid moeten met behulp van geschikte middelen worden beperkt.
- 1.1.4. De vaste installaties en het rollend materieel moeten zodanig zijn ontworpen en de gebruikte materialen moeten zodanig zijn gekozen dat bij brand het ontstaan, de verspreiding en de gevolgen van vuur en rook zoveel mogelijk worden beperkt.
- 1.1.5. Inrichtingen die zijn bestemd om door de gebruikers te worden bediend, moeten zodanig zijn ontworpen dat de veiligheid van de gebruikers niet in gevaar wordt gebracht wanneer de inrichtingen worden gebruikt op een wijze die wel te voorzien is maar niet in overeenstemming is met de aangegeven methode.

1.2. *Betrouwbaarheid en beschikbaarheid*

Het toezicht op en het onderhoud van de vaste of mobiele elementen die bij het treinverkeer zijn betrokken, moeten zodanig worden georganiseerd, uitgevoerd en gekwantificeerd dat de werking daarvan in te voorziene omstandigheden in stand wordt gehouden.

1.3. *Gezondheid*

- 1.3.1. De materialen die, bij het beoogde gebruik, de gezondheid van de personen die daartoe toegang hebben, in gevaar kunnen brengen, mogen niet gebruikt worden in de treinen en de spoorweginfrastructuren.
- 1.3.2. Deze materialen moeten zodanig worden gekozen, aangewend en gebruikt dat de emissie van rook of schadelijke en gevaarlijke gassen, met name bij brand, wordt beperkt.

1.4. *Bescherming van het milieu*

- 1.4.1. Bij het ontwerpen van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem moeten de gevolgen voor het milieu van de aanleg en exploitatie van dat systeem worden beoordeeld en in aanmerking worden genomen overeenkomstig de geldende Gemeenschapsbepalingen.
- 1.4.2. De in de treinen en de infrastructuur gebruikte materialen moeten de emissie van rook of voor het milieu gevaarlijke en schadelijke gassen, met name bij brand, voorkomen.
- 1.4.3. Het rollend materieel en de energievoorzieningssystemen moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat zij uit elektromagnetisch oogpunt compatibel zijn met de installaties, voorzieningen en openbare of particuliere netten waarmee zij kunnen interfereren.

1.5. *Technische compatibiliteit*

De technische eigenschappen van de infrastructuur en de vaste installaties moeten onderling en met die van de treinen die op het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem rijden compatibel zijn.

Wanneer het op bepaalde gedeelten van het net moeilijk is om deze technische eigenschappen in acht te nemen, mogen tijdelijke oplossingen, waardoor de compatibiliteit in de toekomst wordt gewaarborgd, ten uitvoer worden gelegd.

▼B2. **Bijzondere eisen voor elk subsysteem**2.1. *Infrastructuur*

## 2.1.1. Veiligheid

Er moeten aangepaste maatregelen worden getroffen om de toegang tot of ongewenste binnendringing in de installaties van spoorlijnen voor hogesnelheidsverkeer te voorkomen.

Er moeten maatregelen worden getroffen om de gevaren voor personen te beperken, met name in stations waar hoge-snelheidstreinen passeren.

Infrastructuren die voor het publiek toegankelijk zijn, moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat de gevaren voor de veiligheid van personen beperkt zijn (stabiliteit, brand, toegang, ontruiming, perron, enz.).

Er moeten passende maatregelen worden getroffen om rekening te houden met de bijzondere veiligheidsomstandigheden in tunnels met een aanzienlijke lengte.

2.2. *Energie*

## 2.2.1. Veiligheid

De werking van de energievoorzieningsinstallaties mag de veiligheid van hoge-snelheidstreinen of personen (gebruikers, spoorwegpersoneel, aanwonenden en derden) niet in gevaar brengen.

## 2.2.2. Bescherming van het milieu

De werking van de energievoorzieningsinstallaties mag geen verstoring van het milieu teweegbrengen die de aangegeven grenzen overschrijdt.

## 2.2.3. Technische compatibiliteit

De stroomvoorzieningsystemen die op het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem worden gebruikt, moeten:

- de treinen in staat stellen de opgegeven prestaties te verrichten;
- compatibel zijn met de op de treinen gemonteerde stroomafname-inrichtingen.

2.3. *Besturing en seingeving*

## 2.3.1. Veiligheid

De besturings- en seingevinginstallaties en -handelingen die voor het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem worden gebruikt, moeten treinverkeer mogelijk maken op het veiligheidsniveau dat beantwoordt aan de doelstellingen voor het net.

## 2.3.2. Technische compatibiliteit

Nieuwe infrastructuren en nieuw rollend materieel voor hogesnelheidsverkeer die zijn ontwikkeld of gebouwd na de invoering van compatibele besturings- en seinstelsels moeten aan de toepassing van deze systemen worden aangepast.

Besturings- en seingevinginstallaties in de stuurcabine van een trein moeten een normale exploitatie in de opgegeven omstandigheden in het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem mogelijk maken.

2.4. *Rollend materieel*

## 2.4.1. Veiligheid

De constructie van het rollend materieel en van de verbindingen tussen de rijtuigen moet zodanig zijn ontworpen dat de ruimten voor de reizigers en de bestuurder bij botsing of ontsporing beschermd zijn.

De elektrische uitrusting mag de veilige werking van de besturings- en seingevinginstallaties niet in gevaar brengen.

De remtechnieken en de uitgeoefende krachten moeten compatibel zijn met het ontwerp van de sporen, de kunstwerken en de seinstelsels.

Er moeten maatregelen worden getroffen met betrekking tot de toegang tot onder spanning staande onderdelen, teneinde de veiligheid van personen niet in gevaar te brengen.

**▼B**

Er moeten inrichtingen zijn aangebracht die het mogelijk maken dat de reizigers gevaren melden aan de bestuurder en dat het treinpersoneel bij gevaar in contact kan treden met de bestuurder.

De toegangsdeuren moeten van een systeem voor het openen en sluiten daarvan zijn voorzien dat de veiligheid van de reizigers waarborgt.

Er moet in nooduitgangen en in de aanduiding daarvan zijn voorzien.

Er moeten passende maatregelen worden getroffen om rekening te houden met de bijzondere veiligheidsomstandigheden in tunnels met een aanzienlijke lengte.

Een noodverlichtingssysteem van voldoende sterkte en met voldoende eigen voeding is verplicht aan boord van de treinen.

De treinen moeten zijn voorzien van een geluidsinstallatie waarmee het treinpersoneel en de verkeersleiding berichten kunnen doorgeven aan de passagiers.

#### 2.4.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

Het ontwerp van de vitale rij-, tractie-, rem- en besturingsuitrusting moet het mogelijk maken dat de trein in een nader omschreven situatie met beperkte werking de reis voortzet zonder nadelige gevolgen voor de uitrusting die nog functioneert.

#### 2.4.3. Technische compatibiliteit

De elektrische uitrusting moet compatibel zijn met de werking van de besturings- en seingevinginstallaties.

De eigenschappen van de stroomafname-inrichtingen moeten het treinverkeer met de verschillende energievoorzieningssystemen van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem mogelijk maken.

De eigenschappen van het rollend materieel moeten het rijden op alle lijnen waarop de exploitatie ervan is gepland, mogelijk maken.

### 2.5. *Onderhoud*

#### 2.5.1. Gezondheid

De technische installaties en de methoden die in de onderhoudscentra worden toegepast, mogen geen gevaar voor de gezondheid van personen inhouden.

#### 2.5.2. Bescherming van het milieu

De technische installaties en de methoden die in de onderhoudscentra worden toegepast, mogen het toegestane niveau van schadelijke gevolgen voor het omgevingsmilieu niet overschrijden.

#### 2.5.3. Technische compatibiliteit

De onderhoudsinstallaties voor hoge-snelheidstreinen moeten het mogelijk maken op alle treinen de veiligheids-, hygiëne- en comfortbehandelingen te verrichten waarvoor zij zijn ontworpen.

### 2.6. *Milieu*

#### 2.6.1. Gezondheid

Bij de exploitatie van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem moet worden voldaan aan de voorgeschreven niveaus inzake geluidshinder.

#### 2.6.2. Bescherming van het milieu

De exploitatie van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem mag in de bodem geen trillingsniveau veroorzaken dat ontoelaatbaar is voor de activiteiten en het milieu in de nabijheid van de infrastructuur in normale onderhoudstoestand.

### 2.7. *Exploitatie*

#### 2.7.1. Veiligheid

Het op elkaar afstemmen van de exploitatievoorschriften van de netten en de kwalificatie van de bestuurders en het treinpersoneel moeten een veilige internationale exploitatie waarborgen.

De periodieke onderhoudsbeurten, de opleiding en de kwalificatie van het onderhoudspersoneel en het kwaliteitsborgingssysteem dat in de onder-

**▼B**

houdscentra van de betrokken exploitanten is opgezet, moeten een hoog veiligheidsniveau waarborgen.

2.7.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

De periodieke onderhoudsbeurten, de opleiding en de kwalificatie van het onderhoudspersoneel en het kwaliteitsborgingssysteem dat door de betrokken exploitanten in de onderhoudscentra is opgezet, moeten een hoog niveau van betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het systeem waarborgen.

2.7.3. Technische compatibiliteit

Het op elkaar afstemmen van de exploitatievoorschriften van de netten, alsmede de kwalificatie van de bestuurders, het treinpersoneel en de verkeersleiding moeten de doeltreffendheid van de exploitatie op het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem waarborgen.



BIJLAGE IV

INTEROPERABILITEITSONDERDELEN

**EG-verklaring**

- **van conformiteit**
- **van geschiktheid voor gebruik**

1. *Interoperabiliteitsonderdelen*

De EG-verklaring geldt voor de in artikel 3 bedoelde interoperabiliteitsonderdelen die van belang zijn voor de interoperabiliteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem. Deze interoperabiliteitsonderdelen kunnen de vorm aannemen van:

1.1. onderdelen voor algemeen gebruik.

Dit zijn onderdelen die niet specifiek zijn ontworpen voor het spoorwegsysteem en die in ongewijzigde vorm voor andere toepassingen kunnen worden gebruikt;

1.2. onderdelen voor algemeen gebruik met specifieke eigenschappen.

Dit zijn onderdelen die niet specifiek voor het spoorwegsysteem zijn ontworpen, maar die specifieke prestaties moeten leveren bij gebruik in de spoorwegsector;

1.3. specifieke onderdelen.

Dit zijn onderdelen die specifiek zijn ontworpen voor spoorwegtoepassingen.

2. *Toepassingsgebied*

De EG-verklaring heeft betrekking op:

- hetzij de beoordeling, door (een) aangemelde instantie(s), van de intrinsieke conformiteit van een op zichzelf beschouwd interoperabiliteitsdeel met de technische specificaties waaraan het moet voldoen;
- hetzij de beoordeling/waardering, door (een) aangemelde instantie(s), van de geschiktheid voor gebruik van een binnen de spoorwegsector beschouwd interoperabiliteitsdeel, met name wanneer dit van belang is voor interfaces, aan de hand van de technische specificaties, in het bijzonder van functionele aard, waarvan de inachtneming moet worden nagegaan.

Bij de beoordelingsprocedures die door de aangemelde instanties zowel in het ontwerp- als in het produktiestadium worden gevolgd, wordt gebruik gemaakt van de in Besluit 90/683/EEG opgenomen modules volgens de voorschriften van de TSI.

3. *Inhoud van de EG-verklaring*

De EG-verklaring van conformiteit of van geschiktheid voor gebruik, alsmede de bijgevoegde documenten, moeten gedateerd en ondertekend worden.

Deze verklaring moet worden opgesteld in dezelfde taal als de handleiding en moet de volgende gegevens bevatten:

- de referenties van de richtlijn;
- naam en adres van de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde (firmanaam en volledig adres en, wanneer het een gemachtigde betreft, ook de firmanaam van de fabrikant of constructeur);
- beschrijving van het interoperabiliteitsdeel (merk, type, enz.);
- omschrijving van de voor de opstelling van de verklaring van conformiteit, respectievelijk geschiktheid voor gebruik, gevolgde procedure (artikel 13);
- alle relevante beschrijvingen waaraan het interoperabiliteitsdeel beantwoordt en met name de gebruiksvoorwaarden;
- naam en adres van de aangemelde instantie(s) die is (zijn) betrokken bij de voor de beoordeling van de conformiteit, respectievelijk de geschiktheid voor gebruik, gevolgde procedure en datum van het onderzoekcertificaat, in voorkomend geval met vermelding van de geldigheidsduur en van de voorwaarden waaronder het certificaat geldig is;

**▼B**

- in voorkomend geval, de referentie van de Europese specificaties;
- de identiteit van de ondertekenaar aan wie de bevoegdheid is verleend om, namens de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde, verplichtingen aan te gaan.



*BIJLAGE V*

**SUBSYSTEMEN**

EG-KEURINGSVERKLARING

De EG-keuringsverklaring en de bijgevoegde documenten moeten gedateerd en ondertekend worden.

Deze verklaring moet in dezelfde taal als die van het technische dossier worden opgesteld en moet de volgende gegevens bevatten:

- de referenties van de richtlijn;
- naam en adres van de aanbestedende dienst of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde (firmanaam en volledig adres en, wanneer het een gemachtigde betreft, ook de firmanaam van de aanbestedende dienst);
- een beknopte beschrijving van het subsysteem;
- naam en adres van de aangemelde instantie die de in artikel 18 bedoelde EG-keuring heeft uitgevoerd;
- de referenties van de documenten in het technische dossier;
- alle voorlopige of definitieve relevante bepalingen waaraan het subsysteem moet voldoen, met name, in voorkomend geval, exploitatiebeperkingen of -voorwaarden;
- de geldigheidsduur van de EG-verklaring, indien deze voorlopig is;
- de identiteit van de ondertekenaar.



BIJLAGE VI

SUBSYSTEMEN

EG-KEURING

1. De EG-keuring is de procedure volgens welke een aangemelde instantie, op verzoek van de aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde, nagaat en verklaart dat een subsysteem:
  - in overeenstemming is met de bepalingen van de richtlijn,
  - in overeenstemming is met de overige wettelijke bepalingen die met inachtneming van het Verdrag worden toegepast, en dat het in gebruik mag worden genomen.
2. De keuring van het subsysteem omvat de volgende stadia:
  - algemeen ontwerp;
  - constructie van het subsysteem, met name de uitvoering van civieltechnische werken, de montage van onderdelen en de afregeling van het geheel;
  - beproeving van het voltooide subsysteem.
3. De voor de EG-keuring verantwoordelijke aangemelde instantie stelt de conformiteitsverklaring op, die bestemd is voor de aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde; deze stelt op zijn beurt de EG-keuringsverklaring op, die bestemd is voor de bevoegde instantie van de Lid-Staat waar het subsysteem geïnstalleerd en/of geëxploiteerd wordt.
4. Het technische dossier bij de keuringsverklaring moet de volgende stukken bevatten:
  - voor infrastructuur: plannen van de werken, processen-verbaal van de oplevering van het grondwerk en de betonwapening, rapporten over de beproeving en de controle van het beton;
  - voor andere subsystemen: algemene en detailplannen zoals die worden uitgevoerd, elektrische en hydraulische schema's, schema's van de besturingscircuits, een beschrijving van de geautomatiseerde systemen, handleidingen voor bediening en onderhoud, enz.;
  - een lijst van de interoperabiliteitsonderdelen, zoals bedoeld in artikel 3, die in het subsysteem zijn verwerkt;
  - kopieën van de EG-verklaringen van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, waarvan genoemde onderdelen krachtens artikel 13 voorzien moeten zijn, in voorkomend geval vergezeld van de desbetreffende berekeningen en van een kopie van de processen-verbaal van de proeven en onderzoeken die op basis van de gemeenschappelijke technische specificaties door de aangemelde instanties zijn uitgevoerd;
  - een verklaring van de met de EG-keuring belaste aangemelde instantie, dat het project in overeenstemming is met de bepalingen van deze richtlijn, vergezeld van de door haar geviseerde desbetreffende berekeningen, met vermelding van een eventueel tijdens de uitvoering van de werkzaamheden gemaakt voorbehoud dat niet is ingetrokken, en vergezeld van de inspectie- en auditrapporten die zij in het kader van haar opdracht heeft opgesteld, zoals nader aangegeven in de hierna volgende punten 5.3 en 5.4.
5. **Toezicht**
  - 5.1. Het doel van het EG-toezicht is na te gaan of tijdens de totstandbrenging van het subsysteem de uit het technische dossier voortvloeiende verplichtingen zijn vervuld.
  - 5.2. De met het toezicht belaste aangemelde instantie moet permanent toegang hebben tot bouwplaatsen, constructiewerkplaatsen, opslagplaatsen, eventuele lokaties voor prefabricage, beproevingsinstallaties en meer in het algemeen alle plaatsen die zij noodzakelijk acht voor de vervulling van haar taak. De aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde moet haar alle documenten die daarbij van nut kunnen zijn, met name de plannen voor de uitvoering van en de technische documentatie met betrekking tot het subsysteem, toezenden of laten toezenden.
  - 5.3. De met het toezicht belaste aangemelde instantie voert periodiek audits uit om na te gaan of de bepalingen van de richtlijn worden nageleefd, waarna zij een auditverslag voorlegt aan de met de uitvoering belaste bedrijven. Zij kan eisen uitgenodigd te worden voor bepaalde fasen van de werkzaamheden.



**▼B**

- 5.4. Daarnaast kan de aangemelde instantie onaangekondigde bezoeken brengen aan de bouwplaats of de constructiewerkplaatsen. Bij deze bezoeken kan de aangemelde instantie volledige of gedeeltelijke audits uitvoeren. Zij legt een verslag van deze bezoeken en in voorkomend geval een auditverslag voor aan de met de uitvoering belaste bedrijven.
6. Het volledige in punt 4 bedoelde dossier wordt ter staving van de conformiteitsverklaring die is afgegeven door de met de keuring van het bedrijfsklare subsysteem belaste aangemelde instantie, ingediend bij de aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde. Het dossier wordt gevoegd bij de EG-keuringsverklaring die de aanbestedende dienst aan de bevoegde instantie van de betrokken Lid-Staat doet toekomen.

Een kopie van het dossier wordt door de aanbestedende dienst bewaard gedurende de hele levensduur van het subsysteem. Andere Lid-Staten kunnen desgewenst inzage krijgen in het dossier.
7. Iedere aangemelde instantie publiceert periodiek alle relevante informatie over:
  - de ontvangen aanvragen om EG-keuringen;
  - de afgegeven conformiteitsverklaringen;
  - de geweigerde conformiteitsverklaringen.
8. De dossiers en briefwisseling met betrekking tot de EG-keuringsprocedures worden gesteld in een officiële taal van de Lid-Staat waar de aanbestedende dienst of zijn gemachtigde in de Gemeenschap is gevestigd, dan wel in een door de aanbestedende dienst aanvaarde taal.

*BIJLAGE VII***DOOR DE LID-STATEN IN ACHT TE NEMEN MINIMUMCRITERIA  
BIJ DE AANMELDING VAN INSTANTIES**

1. De instantie, de directeur daarvan en het met de keuring belaste personeel mogen bij het ontwerp, de fabricage, de constructie, de verkoop of het onderhoud van de interoperabiliteitsonderdelen of subsystemen en bij de exploitatie noch rechtstreeks, noch als gemachtigden optreden. Uitwisseling van technische informatie tussen de fabrikant of constructeur en de instantie wordt door deze bepaling niet uitgesloten.
2. De instantie en het personeel dat met de controle is belast, dienen de proeven met de grootste beroepsintegriteit en technische bekwaamheid uit te voeren. Zij dienen vrij te zijn van elke pressie en beïnvloeding, met name van financiële aard, die hun beoordeling of de uitkomst van de controle kan beïnvloeden, inzonderheid door personen of groepen die bij de resultaten van de keuring belang hebben.
3. De instantie dient te beschikken over het nodige personeel en de nodige middelen te bezitten om de met de uitvoering van de keuringen verbonden technische en administratieve taken op passende wijze te vervullen; tevens dient de instantie toegang te hebben tot het nodige materiaal voor bijzondere keuringen.
4. Het personeel dat met de controle is belast, dient:
  - een goede technische en vakopleiding te hebben;
  - een voldoende kennis te bezitten van de voorschriften betreffende de controles die het verricht, en voldoende ervaring met deze controles te hebben;
  - de vereiste bekwaamheid te bezitten om op basis van de verrichte controles de nodige verklaringen, processen-verbaal en verslagen op te stellen.
5. De onafhankelijkheid van het personeel dat met de controle wordt belast, dient te zijn gewaarborgd. De bezoldiging van elke functionaris mag niet afhangen van het aantal controles dat hij verricht, noch van de uitslag van de controles.
6. De instantie dient een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid te sluiten, tenzij deze aansprakelijkheid op basis van het nationale recht door de Staat wordt gedekt, c.q. de controles rechtstreeks door de Lid-Staat worden verricht.
7. Het personeel van de instantie is gebonden door het beroepsgeheim ten aanzien van alles wat het verneemt bij de uitoefening van zijn taken in het kader van deze richtlijn of van de bepalingen van intern recht die daaraan uitvoering geven (behalve tegenover de ter zake bevoegde overheidsinstanties van de Staat waarin de instantie haar werkzaamheden uitoefent).