

31996L0048

L 235/6

URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI

17.9.1996

DIREKTIVA SVETA 96/48/ES
z dne 23. julija 1996
o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti

SVET EVROPSKE UNIJE JE

interoperabilnosti omrežja, še posebej na področju tehnične standardizacije;

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti tretjega odstavka člena 129d Pogodbe,

ker komercialna dejavnost vlakov za visoke hitrosti zahteva visoko združljivost med značilnostmi infrastrukture in voznega parka; ker so ravni delovanja, varnost, kakovost storitev in stroški odvisni od take združljivosti, prav tako še posebej interoperabilnost evropskega železniškega sistema za visoke hitrosti;

ob upoštevanju predloga Komisije ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾,ker so po Direktivi sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic v Skupnosti ⁽⁶⁾ železniška podjetja morala izboljšati dostop do železniških omrežij držav članic, kar spet zahteva interoperabilnost infrastrukture, opreme in voznega parka;ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽³⁾,delujoč v skladu s postopkom, predpisanim v členu 189c ⁽⁴⁾,

ker so države članice odgovorne za zagotavljanje izpolnjevanja pravil o zaščiti varnosti, zdravja in potrošnikov, ki se uporabljajo za železniška omrežja na splošno med projektiranjem, gradnjo, vključitvijo v obratovanje in delovanjem teh železnic; ker so skupaj z lokalnimi organi odgovorne tudi za lastninske pravice nad zemljiščem, regionalno načrtovanje in varstvo okolja; ker to velja tudi posebej v zvezi z omrežji za vlake za visoke hitrosti;

ker je še posebej priporočljivo, da bi državljanom Unije, gospodarskim subjektom ter regionalnim in lokalnim organom omogočili polno izkoriščanje prednosti, ki izhajajo iz vzpostavitve območja brez notranjih meja - izboljšati medsebojno povezovanje in interoperabilnost državnih železniških omrežij za vlake za visoke hitrosti kot tudi dostop do njih;

ker je delovna skupina na visoki ravni, ki jo sestavljajo predstavniki vlad držav članic, evropskih železnic in evropske železniške industrije in ki jo je sklicala Komisija, da bi izpolnila zahtevo, ki jo je Svet izrazil v svoji resoluciji z dne 4. in 5. decembra 1989, sestavila glavni načrt za evropsko železniško omrežje za vlake za visoke hitrosti;

ker Direktiva Sveta 85/337/EGS z dne 27. junija 1985 o presoji vplivov določenih javnih in zasebnih projektov na okolje ⁽⁷⁾ zahteva presojo vpliva gradnje prog za železniški promet na velike razdalje na okolje;ker je decembra 1990 Komisija poslala Svetu sporočilo o omrežju za vlake za velike hitrosti in ker je Svet v svoji resoluciji 17. decembra 1990 ⁽⁵⁾ to sporočilo ugodno sprejel;

ker nacionalne uredbe in notranji predpisi železnic ter tehnične specifikacije, ki jih železnice uporabljajo, vsebujejo večje razlike; ker te nacionalne uredbe in notranji predpisi vključujejo tehnike, ki so značilne za državno industrijo; ker predpisujejo posebne dimenzije in naprave ter posebne značilnosti; ker te razmere onemogočajo, da bi lahko vlaki za visoke hitrosti normalno vozili po vsem ozemlju Skupnosti;

ker člen 129c Pogodbe predvideva, da mora Skupnost izvajati vse ukrepe, ki se lahko izkažejo za potrebne za zagotovitev

ker so v teku let te razmere ustvarile tesne povezave med državnimi železniškimi industrijami in državnimi železnicami na škodo pravega odprtega sklepanja pogodb; ker zaradi povečanja konkurenčnosti na svetovni ravni te industrije zahteva jo odprt, konkurenčen evropski trg;

⁽¹⁾ UL C 134, 17.5.1994, str. 6.⁽²⁾ UL C 397, 31.12.1994, str. 8.⁽³⁾ UL C 210, 14.8.1995, str. 38.⁽⁴⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z 19. januarja 1995 (UL C 43, 20.2.1995, str. 60), Skupno stališče Sveta z dne 8. decembra 1995 (UL 356, 30.12.1995, str. 43) in Odločba Evropskega parlamenta z dne 16. aprila 1996 (UL C 141, 13.5.1996, str. 48).⁽⁵⁾ UL C 33, 8.2.1991, str. 1.⁽⁶⁾ UL L 237, 24.8.1991, str. 25.⁽⁷⁾ UL 175, 5.7.1985, str. 40.

ker zato ustreza opredeliti bistvene zahteve za celotno Skupnost, ki bodo veljale za vseevropski železniški sistem za vlake za visoke hitrosti;

ker se je glede na obseg in zapletenost vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti iz praktičnih razlogov izkazalo, da ga je treba razčleniti na podsisteme; ker je treba za vsakega od teh podsistemov, da bi te bistvene zahteve izpolnili, opredeliti bistvene zahteve, predpisati temeljne parametre in določiti tehnične specifikacije za celotno Skupnost, še posebej v zvezi s sestavnimi deli in vmesniki; ker bodo seveda določeni podsistemi (okolje, uporabniki in obratovanje) morali upoštevati tehnične specifikacije za interoperabilnost (TSI) samo v kolikor je to potrebno za zagotovitev interoperabilnosti na področju infrastrukture, energije, nadzora in vodenja, signaliziranja in voznega parka;

ker uvedba določb o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti ob upoštevanju analize stroškov glede na koristi ne sme ustvariti neupravičenih ovir za ohranjanje obstoječega železniškega omrežja vsake države članice, temveč si mora prizadevati za ohranjanje cilja kroženja vlakov za visoke hitrosti po vsej Skupnosti;

ker bi bilo treba posameznim državam članicam dovoliti, da v posebnih primerih ne uporabljajo določenih tehničnih specifikacij za interoperabilnost, pod pogojem da postopki zagotavljajo, da so take možnosti odstopanja upravičene; ker člen 129c Pogodbe zahteva, da dejavnosti Skupnosti na področju interoperabilnosti upoštevajo možno ekonomsko upravičenost projektov;

ker morajo pogodbeni subjekti zaradi izpolnjevanja ustreznih določb o postopku javnih naročil v železniškem sektorju in še posebej Direktive 93/38/EGS⁽¹⁾ vključiti tehnične specifikacije v splošno dokumentacijo ali v določila in pogoje vsake pogodbe posebej; ker je treba izdelati jedro evropskih specifikacij, ki naj služijo kot priporočilo za te tehnične specifikacije;

ker je v okviru pomena Direktive 93/38/EGS evropska specifikacija splošna tehnična specifikacija, evropsko tehnično soglasje ali državni standard, ki izvaja evropski standard; ker mora evropski organ za standardizacijo kot je Evropski odbor za standardizacijo (CEN), Evropski odbor za standardizacijo v

elektrotehniki (CENELEC) ali Evropski inštitut za telekomunikacijske standarde (ETSI) po nalogu Komisije sestaviti harmonizirane evropske standarde in svoja priporočila objaviti v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*;

ker bi bilo v interesu Skupnosti, da bi obstojal mednarodni sistem standardizacije, sposoben izdelovati standarde, ki se dejansko uporabljajo v mednarodni trgovini in ki izpolnjujejo zahteve politike Skupnosti; ker morajo zato evropski organi za standardizacijo nadaljevati svoje sodelovanje z mednarodnimi organi za standardizacijo;

ker pogodbeni subjekti opredeljujejo take nadaljnje zahteve, ki so potrebne za dopolnitev evropskih specifikacij ali drugih standardov, ker te specifikacije ne smejo preprečevati izpolnjevanja bistvenih zahtev, ki so bile usklajene na ravni Skupnosti in jih mora izpolnjevati vseevropski sistem za vlake za velike hitrosti;

ker morajo postopki, ki urejajo presojo skladnosti ali primernosti uporabe sestavnih delov, temeljiti na uporabi modulov, zajetih v Odločbi 93/465/EGS⁽²⁾; ker ustreza, v kolikor je to mogoče in zaradi pospeševanja razvoja teh industrij, razširiti postopke v zvezi s sistemom zagotavljanja kakovosti; ker pojem sestavni del zajema tako materialne kot nematerialne predmete, kot je npr. programska oprema;

ker je treba ovrednotiti primernost uporabe najbolj kritičnih sestavnih delov v zvezi z varnostjo, razpoložljivostjo ali ekonomičnostjo sistema;

ker pogodbeni subjekti z navedbo evropskih specifikacij v svojih pogodbenih dokumentih še posebej za sestavne dele predpisujejo značilnosti, ki jih morajo glede na pogodbo izpolnjevati proizvajalci; ker je tako skladnost sestavnih delov v glavnem vezana na območje njihove uporabe za zagotavljanje in jamstvo interoperabilnosti sistema in ne samo na njihovo prosto gibanje na trgu Skupnosti;

ker zato ni potrebno, da proizvajalec pritrdi znak CE na sestavne dele, ki morajo upoštevati določbe te direktive, ker na podlagi presoje skladnosti in/ali primernosti, opravljene v skladu s postopki, predvidenimi v ta namen v direktivi, zadoštuje proizvajalčeva deklaracija o skladnosti; ker to ne vpliva na obveznost proizvajalcev, da pritrdijo znak CE na določene sestavne dele, zato da bi potrdili izpolnjevanje določb Skupnosti v zvezi z njimi;

⁽¹⁾ Direktiva Sveta 93/38/EGS z dne 14. junija 1993, o usklajevanju postopka nakupa za subjekte, ki delujejo v vodnem, energetskem, prometnem in telekomunikacijskem sektorju (UL L 199, 9.8.1993, str. 84), popravljena z Aktom o pristopu iz leta 1994.

⁽²⁾ Odločba Sveta 93/465/EGS z dne 22. julija 1993 v zvezi z moduli za različne faze postopka presoje ustreznosti in pravil za pritrjevanje in uporabo označevanja ustreznosti CE, ki se nameravajo uporabiti v direktivah za tehnično harmonizacijo (UL L 220, 30.8.1993, str. 23).

ker morajo podsistemi, ki sestavljajo vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti, skozi postopek preverjanja; ker mora tako preverjanje omogočiti organom, odgovornim za odobritev njihove vključitve v obratovanje, da se prepričajo, da so na stopnjah projektiranja, gradnje in vključitve v obratovanje rezultati v skladu z veljavnimi predpisi in tehničnimi določbami za delovanje; ker mora to proizvajalcem tudi omogočiti, da lahko računajo na enako obravnavanje ne glede na državo; ker je zato treba določiti modul, ki opredeljuje načela in pogoje, ki se uporabljajo za ES overovitev podsistemov;

ker postopek overovitve ES temelji na TSI; ker je TSI po nalogu Komisije sestavljen skupni organ, v katerem so predstavniki upravljavcev infrastrukture, železniških podjetij in industrije; ker je sklicevanje na TSI potrebno za zagotovitev interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti in ker morajo ti TSIji upoštevati določbe člena 18 Direktive 93/38/EGS;

ker morajo prijavljeni organi, odgovorni za proučitev postopkov presojanja skladnosti ali postopkov, ki se uporabljajo za uporabo sestavnih delov, skupaj s postopkom za presojanje podsistemov, še posebej kjer ni evropske specifikacije, kolikor je mogoče uskladiti svoje odločitve;

ker Direktiva Sveta 91/440/EGS glede računovodstva zahteva ločitev dejavnosti izvajanja prevoznih storitev in upravljanja železniške infrastrukture; ker bi morale biti zaradi tega posebne storitve, ki jih zagotavljajo upravljavci železniške infrastrukture, imenovani za prijavljene organe, strukturirane na tak način, da bi izpolnjevale merila, ki se morajo uporabljati za tako vrsto organa; ker se lahko prijavi druge posebne organe, kadar ti izpolnjujejo enaka merila;

ker interoperabilnost v vseevropskem sistemu za vlake za visoke hitrosti po obsegu zajema vso Skupnost; ker države članice posamezno ne morejo potrebno ukrepati za doseg te interoperabilnosti; ker je zato po načelu subsidiarnosti potrebno, da se tako ukrepanje opravi na ravni Skupnosti,

SPREJEL NASLEDNJO DIREKTIVO

POGLAVJE I

Splošne določbe

Člen 1

1. V skladu s členoma 129b in 129c Pogodbe je namen te direktive določiti pogoje, ki jih je treba izpolniti za doseg

interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti znotraj ozemlja Skupnosti kot opisano v Prilogi I.

2. Ti pogoji zadevajo gradbene projekte in gradnje, izpolnjevanje in obratovanje infrastrukture in voznega parka, ki bodo prispevali k delovanju sistema, ki naj se vključi v obratovanje po začetku veljavnosti te direktive.

Člen 2

V tej direktivi:

- (a) *vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti* pomeni strukturo vseevropskega prometnega omrežja, opisano v Prilogi I, sestavljeno iz železniških infrastruktur, ki obsegajo proge in stabilne naprave (naprave, objekte in napeljave), zgrajeno ali nadgrajeno tako, da omogoča potovanje ob visoki hitrosti, ter vozni park, projektiran za vožnjo po teh infrastrukturah;
- (b) *interoperabilnost* pomeni sposobnost vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti, da omogoča varen in neprekinjen promet vlakov za visoke hitrosti, ki dosegajo opredeljene ravni delovanja. To sposobnost omogočajo vsi urejevalni, tehnični in operativni pogoji, ki jih je treba izpolnjevati za zadostitev bistvenim zahtevam;
- (c) *podsistemi* pomenijo, da je vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti razdeljen, kot je opisano v Prilogi II, v strukturne in funkcionalne podsisteme, za katere je treba predpisati bistvene zahteve;
- (d) *sestavni deli interoperabilnosti* pomenijo vsak osnovni sestavni element, skupino elementov, posklop ali celoten sklop opreme, vgrajene ali namenjene vgradnji v podsistem, od katerega je posredno ali neposredno odvisna interoperabilnost vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti;
- (e) *bistvene zahteve* pomenijo vse pogoje, postavljene v Prilogi III, ki jih morajo vseevropski železniški sistemi za visoke hitrosti, podsistemi in njihovi sestavni deli interoperabilnosti izpolnjevati;
- (f) *evropska specifikacija* pomeni splošno tehnično specifikacijo, evropsko tehnično soglasje ali državni standard, ki izvaja evropski standard, kot je opredeljeno v točkah od 8 do 12 člena 1 Direktive 93/38/EGS;
- (g) *tehnične specifikacije za interoperabilnost* (v nadaljnjem besedilu TSIji) pomenijo specifikacije, ki veljajo za vsak podsistem za izpolnjevanje bistvenih zahtev z določitvijo potrebnih vzajemnih funkcionalnih odnosov med podsistemi vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti in zagotavljanjem združljivosti le-tega;

(h) *skupni predstavniški organ* pomeni organ, ki združuje predstavnike upravljavcev infrastrukture, železniških podjetij in industrije in je odgovoren za sestavo TSI. „Upravljalci infrastrukture“ so upravljalci, opredeljeni v členih 3 in 7 Direktive 91/440/EGS;

(i) *priglašeni organi* pomeni organe, odgovorne za presojo skladnosti ali primernosti sestavnih delov interoperabilnosti za uporabo ali postopka ES overovitve za preverjanje podsistemov.

Člen 3

1. Direktiva se uporablja za določbe v zvezi s parametri, sestavnimi deli interoperabilnosti, vmesniki (interfaces) in postopki za vsak podsystem kot tudi pogoji za celotno združljivost vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti, potrebne za doseg njegove interoperabilnosti.

2. Določbe te direktive se uporabljajo, ne da bi to vplivalo na druge določbe Skupnosti. Vendar lahko v primeru sestavnih delov interoperabilnosti izpolnjevanje bistvenih zahtev direktive zahteva uporabo posameznih evropskih specifikacij, sestavljenih v ta namen.

Člen 4

1. Vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti, podsistemi in sestavni deli interoperabilnosti morajo izpolnjevati ustrezne bistvene zahteve.

2. Dodatne tehnične specifikacije, opredeljene v členu 18(4) Direktive 93/38/EGS, potrebne za dopolnitev evropskih specifikacij ali drugih standardov, ki so v uporabi znotraj Skupnosti, ne smejo biti v nasprotju z bistvenimi zahtevami.

POGLAVJE II

Tehnične specifikacije za interoperabilnost

Člen 5

1. Vsak podsystem je zajet v TSI. V primeru podsistemov v zvezi z okoljem, obratovanjem ali uporabniki, se bo sestavil TSI samo v obsegu, potrebnem za zagotavljanje interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti na področjih infrastrukture, energije, nadzora in vodenja, signalizacije in voznega parka.

2. Podsistemi se morajo skladati s TSI; to skladnost je treba trajno ohranjati med uporabo vsakega podsistema.

3. V obsegu, potrebnem za doseg interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti, TSI:

(a) opredelijo bistvene zahteve za podsisteme in njihove vmesnike;

(b) določijo osnovne parametre, opisane v Prilogi II (3), potrebne za izpolnjevanje bistvenih zahtev;

(c) določijo pogoje, ki jih je treba izpolnjevati za doseg navedenih lastnosti pri uporabi za vsako naslednjih kategorij prog:

— proge, posebej zgrajene za visoke hitrosti,

— proge, posebej nadgrajene za visoke hitrosti,

— proge, posebej nadgrajene za visoke hitrosti, s posebnimi značilnostmi zaradi topografskih, reliefnih omejitev ali omejitev pri mestnem načrtovanju;

(d) določijo možne izvedbene določbe v nekaterih posebnih primerih;

(e) določijo sestavne dele interoperabilnosti in vmesnike, ki jih morajo evropske specifikacije vključno z evropskimi standardi zajeti in so potrebni za doseg interoperabilnosti znotraj vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti ob sočasnem izpolnjevanju bistvenih zahtev;

(f) navesti, v vsakem obravnavanem primeru, katerega od modulov, opredeljenih v Odločbi 93/465/EGS, ali, kjer to ustreza, posebnih postopkov naj se uporabi za presojo skladnosti ali primernosti sestavnih delov interoperabilnosti za uporabo kot tudi za overitev ES za podsisteme.

4. TSI ne sme biti ovira pri odločitvah držav članic v zvezi z uporabo novih ali nadgrajenih infrastruktur za vožnjo drugih vlakov.

5. Izpolnjevanje vseh TSI omogoča postavitve združljivega vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti, ki bo ustrezno ohranil združljivost obstoječega železniškega omrežja vsake države članice.

Člen 6

1. Osnutek TSI po nalogu Komisije izdela skupni predstavniški organ v skladu s postopkom, predpisanim v členu 21(2). TSI se sprejme in pregleda po enakem postopku. Komisija jih objavi v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*.

2. Skupni predstavniški organ je odgovoren za pripravo pregleda in tekoče urejanje TSI ter izdelavo priporočil Odboru, opredeljenem v členu 21, da bi upoštevali razvoj tehnologije ali družbene zahteve.

3. Pri pripravi, sprejemu in pregledu TSI mora upoštevati presojo stroškov tehničnih rešitev, s katerimi so izpolnjeni, z namenom opredeliti in izvajati najustreznejše rešitve. V ta namen skupni predstavniški organ vsakemu osnutku TSI priloži presojo stroškov in koristi teh tehničnih rešitev za vse zainteresirane gospodarske subjekte in zastopnike.

4. Odbor je treba redno obveščati o pripravljalnem delu v zvezi s TSI, ki ga opravlja skupni predstavniški organ. Odbor lahko da skupnemu organu vsa koristna priporočila ali napotke v zvezi z oblikovanjem TSI na podlagi bistvenih zahtev ali v zvezi z presojo stroškov.

5. Kadar se sprejme posamezen TSI, je treba predpisati njegov začetek veljavnosti v skladu s postopkom, opredeljenim v členu 21(2).

6. Skupni predstavniški organ mora delovati na odprt in pregleden način v skladu s splošnimi postopki za standardizacijo v Skupnosti.

Člen 7

Državam članicam ni treba uporabljati določenih TSI, vključno s tistimi, ki se nanašajo na vozni park, v naslednjih primerih in okoliščinah:

(a) v primeru projekta za novo progo ali nadgradnjo obstoječe proge za visoke hitrosti, ki je na poznejši stopnji razvoja, ko se določeni TSI objavijo.

Zadevna država članica nameravano odstopanje vnaprej prijavi Komisiji, Komisijo obvesti o stopnji, ki jo je projekt dosegel, ji preda dokumentacijo, v kateri določi TSI ali njihove dele, ki jih ne želi uporabljati, določbe, ki jih namerava uporabljati pri izvedbi projekta, da bi podprla njegovo morebitno interoperabilnost, in tehnične, upravne ali ekonomske razloge, ki opravičujejo odstopanje;

(b) v primeru projekta za nadgradnjo obstoječe proge za visoke hitrosti, kjer se nakladalni profil, tirna širina ali

medtirna razdalja razlikujejo od tistih na večini evropskega železniškega omrežja, in kjer proga ni del neposredne povezave omrežjem za visoke hitrosti druge države članice, ki je del vseevropskega omrežja za visoke hitrosti.

Zadevna država članica nameravano odstopanje vnaprej prijavi Komisiji, ji preda dokumentacijo, v kateri določa TSI ali njihove dele v zvezi s fizikalnimi parametri, omejenimi v prvem pododstavku, ki jih ne želi uporabljati, določbe, ki jih namerava uporabljati pri izvedbi projekta, da bi podprla njegovo morebitno interoperabilnost, prehodne ukrepe, ki jih namerava sprejeti za zagotovitev združljivosti delovanja, in tehnične, upravne ali ekonomske razloge, ki opravičujejo odstopanje;

(c) v primeru projektov za nove proge ali nadgradnje obstoječih prog za visoke hitrosti, ki se izvajajo na ozemlju določene države članice, kjer njeno železniško omrežje ni povezano z železniškim omrežjem za visoke hitrosti ostale Skupnosti ali ga morje ločuje od njega.

Ta država članica nameravano odstopanje vnaprej prijavi Komisiji, ji preda dokumentacijo, ki vsebuje dokumente, določene v drugem pododstavku odstavka (b);

(d) v primeru projekta za nadgradnjo obstoječe proge za progo za visoke hitrosti, kjer uporaba teh TSI-jev ogroža ekonomsko izvedljivost projekta.

Ta država članica svoje nameravano odstopanje vnaprej prijavi Komisiji, ji preda dokumentacijo, ki določa tehnične specifikacije ali dele specifikacij za interoperabilnost, ki jih ne želi uporabljati. Komisija prouči, ali so ukrepi, ki jih predvideva država članica, upravičeni, ter sprejme odločbo v skladu s postopkom v členu 21(2).

POGLAVJE III

Sestavni deli interoperabilnosti

Člen 8

Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se sestavni deli interoperabilnosti:

- tržijo samo, če omogočajo doseg interoperabilnosti v vseevropskem železniškem sistemu za visoke hitrosti in istočasno izpolnjujejo bistvene zahteve,
- uporabljajo na svojem področju uporabe in so primerno nameščeni in vzdrževani.

Te določbe ne izključujejo trženja teh sestavnih delov za druge namene, niti njihove uporabe za navadne železniške proge.

Člen 9

Države članice ne smejo na svojem ozemlju na podlagi te direktive prepovedati, omejiti ali ovirati trženja sestavnih delov interoperabilnosti za uporabo na vseevropskem železniškem sistemu za visoke hitrosti, če se skladajo z direktivo.

Člen 10

1. Države članice bodo štele, da tisti sestavni deli interoperabilnosti, ki imajo izjavo ES o skladnosti ali primernosti za uporabo, izpolnjujejo bistvene zahteve te direktive, ki veljajo zanje in katerih elementi so navedeni v Prilogi IV.

2. Kako sestavni del interoperabilnosti izpolnjuje bistvene zahteve, ki veljajo zanj, se določi glede na vse obstoječe ustrezne evropske specifikacije.

3. Napotitve na evropske specifikacije se objavijo v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*.

4. Države članice objavijo napotke na nacionalne standarde, ki prevzemajo evropske standarde.

5. Če evropskih specifikacij ni in ne da bi to vplivalo na člen 20(5), države članice obvestijo druge države članice in Komisijo o standardih in tehničnih specifikacijah, ki se uporabljajo zaradi izvajanja bistvenih zahtev.

Člen 11

Kadar je država članica ali Komisija mnenja, da evropske specifikacije ne izpolnjujejo bistvenih zahtev, se lahko odloča o delnem ali skupnem umiku teh specifikacij ali njihovih

poprakov iz publikacij, ki jih vsebujejo, v skladu s postopkom, predpisanim v členu 21(2) po posvetovanju Odbora, sestavljenega v skladu z Direktivo Sveta 83/189/EGS z dne 28. marca 1983, ki predpisuje postopek za zagotavljanje informacij na področju tehničnih standardov in uredb⁽¹⁾, ko gre za evropske standarde.

Člen 12

1. Kadar država članica potrdi, da sestavni del interoperabilnosti, ki ima izjavo ES o skladnosti ali primernosti za uporabo in je na trgu, pri nameravani uporabi verjetno ne bo izpolnjeval bistvenih zahtev, mora sprejeti vse potrebne korake za omejitev področja njegove uporabe, prepoved njegove uporabe ali umik s trga. Država članica mora takoj obvestiti Komisijo o sprejetih ukrepih in navesti razloge za svojo odločitev, pri čemer še posebej navede, ali je razlog za neskladnost:

— neizpolnjevanje bistvenih zahtev,

— nepravilna uporaba evropskih specifikacij, kadar se sklicuje na uporabo specifikacij,

— neustreznost evropskih specifikacij.

2. Komisija se mora kakor hitro je mogoče posvetovati s prizadetimi stranmi. Kjer po posvetovanju Komisija ugotovi, da je ukrep upravičen, mora takoj obvestiti državo članico, ki je pobudo sprožila, in druge države članice. Kjer pa po tem posvetovanju Komisija ugotovi, da je ukrep neupravičen, mora takoj obvestiti državo članico, ki je pobudo sprožila, in proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem poslovanja v Skupnosti. Kadar je odločitev, navedena v odstavku 1, upravičena zaradi vrzeli v evropskih specifikacijah, se uporabi postopek, opredeljen v členu 11.

3. Ko sestavni del interoperabilnosti, ki ima izjavo ES o skladnosti, ni ustrezen, mora pristojna država članica sprejeti ustrezne ukrepe proti sestavljavcu izjave ES, kdorkoli že to je, in o tem obvestiti druge države članice in Komisijo.

4. Komisija zagotovi, da so države članice obveščene o napredovanju in rezultatih tega postopka.

⁽¹⁾ UL L 109, 26.4.1983, str. 8, Direktiva, nazadnje popravljena z Aktom o pristopu iz leta 1994.

Člen 13

1. Da bi sestavil izjavo ES o skladnosti ali primernosti sestavnega dela interoperabilnosti za uporabo, mora proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti uporabiti ustrezne določbe, ki so za ta del predpisane v TSI.

2. Kjer TSI tako zahteva, bo presojo skladnosti ali primernosti sestavnega dela interoperabilnosti za uporabo opravil prijavljeni organ, pri katerem je proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti vložil prošnjo.

3. Ko morajo sestavni deli interoperabilnosti upoštevati druge direktive Skupnosti, ki zajemajo druge vidike, izjava ES o skladnosti in primernosti za uporabo v takih primerih navaja, da sestavni deli interoperabilnosti izpolnjujejo tudi zahteve teh drugih direktiv.

4. Ko niti proizvajalec niti njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti nista izpolnila obveznosti iz prvega, drugega in tretjega odstavka, je za te obveznosti zadolžena vsaka oseba, ki sestavni del interoperabilnosti da na trg. Enake obveznosti veljajo za vsako osebo, ki za namene te direktive, sestavi sestavne dele interoperabilnosti ali njihove dele z različnim poreklom, ali ki proizvede sestavne dele interoperabilnosti za lastno uporabo.

5. Brez vpliva na določbe člena 12:

(a) mora država članica v vsakem primeru, ko ugotovi, da je izjavo ES o skladnosti nepravilno sestavljena, zahtevati, da proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti zagotovi ponovno vzpostavitev skladnost sestavnega dela interoperabilnosti in prenehanje kršitve po pogojih, ki jih ta država članica predpiše;

(b) mora država članica, kjer se neskladnost nadaljuje, narediti vse ustrezne korake, da omeji ali prepove trženje tega sestavnega dela interoperabilnosti ali zagotoviti, da se umakne s trga v skladu s postopki, opredeljenimi v členu 12.

POGLAVJE IV**Podsistemi****Člen 14**

Vsaka država članica dovoli, da se tisti strukturni podsistemi, ki sestavljajo vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti in se

nahajajo na njenem ozemlju ali jih upravljajo železniška podjetja, ki imajo tam sedež, vključijo v obratovanje.

Države članice v ta namen naredijo vse potrebne korake za zagotovitev, da se ti podsistemi lahko vključijo v obratovanje, samo če so projektirani, zgrajeni in vgrajeni ter/ali se z njimi upravlja na način, ki ne ovira izpolnjevanja bistvenih zahtev, ki jih zadevajo, ko so povežejo v vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti.

Člen 15

Brez vpliva na člen 19 države članice na svojem ozemlju na podlagi te direktive ne smejo prepovedati, omejiti ali ovirati gradnje, vključevanja v obratovanje in delovanja strukturnih podsistemov, ki sestavljajo vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti in izpolnjujejo bistvene zahteve.

Člen 16

1. Države članice tiste strukturne podsisteme, ki predstavljajo vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti in imajo izjavo ES o overovitvi, upoštevajo kot interoperabilne in take, ki izpolnjujejo bistvene zahteve, ki veljajo zanje.

2. Preverjanje interoperabilnosti strukturnih podsistemov, ki sestavljajo vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti, se v skladu z bistvenimi zahtevami opravi s sklicevanjem na TSI, kjer ti obstojajo.

3. Ko TSI ni, države članice pošljejo drugim državam članicam in Komisiji seznam tehničnih pravil, ki se uporabljajo za izvajanje bistvenih zahtev.

Člen 17

Če se izkaže, da TSI ne izpolnjuje povsem bistvenih zahtev, se lahko na zahtevo države članice ali na pobudo Komisije, opravi posvetovanje z odborom, omenjenim v členu 21.

Člen 18

1. Za sestavo izjave ES o overovitvi pristojni organ ali njegov uradni zastopnik izbere prijavljeni organ, ki opravi ovrednotenje postopka ES za pregledovanje.

2. Dejavnosti prijavljenega organa, odgovornega za ES preverjanje podsistema, se začnejo na projektantski stopnji in zajemajo celotno obdobje proizvodnje do stopnje tipske odobritve, preden se podsistem vključi v obratovanje.

3. Priglašeni organ je odgovoren za zbiranje tehnične dokumentacije, ki mora spremljati izjavo ES o overovitvi. Tehnična dokumentacija mora vsebovati vse potrebne dokumente v zvezi z značilnostmi podsistema, in, kjer to ustreza, vse dokumente, ki potrjujejo skladnost sestavnih delov interoperabilnosti. Vsebovati mora tudi vse elemente, ki se nanašajo na pogoje in omejitve uporabe ter navodila v zvezi s servisiranjem, stalnim ali rutinskim nadzorovanjem, prilagoditvami in vzdrževanjem.

Člen 19

1. Ko država članica ugotovi, da strukturni podsistem z izjavo ES o overovitvi, ki jo spremlja tehnična dokumentacija, ne izpolnjuje v celoti te direktive in še posebej ne izpolnjuje bistvenih zahtev, lahko zahteva, da se opravijo dodatni pregledi.

2. Država članica, ki daje zahtevo, mora takoj obvestiti Komisijo o vseh zahtevanih dodatnih pregledih in navesti razloge, ki jih opravičujejo. Komisija mora brez odlašanja začeti postopek, predviden v členu 21(2).

POGLAVJE V

Priglašeni organi

Člen 20

1. Države članice Komisijo in druge države članice obvestijo o organih, odgovornih za opravljanje postopka presoje skladnosti in primernosti za uporabo, opredeljenega v členu 13, in postopek pregledovanja, omenjen v členu 18, pri čemer navedejo področje pristojnosti vsakega organa.

Komisija jim dodeli identifikacijske številke. V *Uradnem listu Evropskih skupnosti* objavi seznam organov, njihove identifikacijske številke in naloge, ki so jim zaupane, ter zagotavlja, da se seznam tekoče ureja.

2. Države članice uporabijo merila, ki so predvidena v Prilogi VII, za presojanje organov, ki bodo priglašeni. Veljalo

bo, da organi, ki izpolnjujejo merila za presojanje, predvidena v ustreznih evropskih standardih, izpolnjujejo omenjena merila.

3. Država članica umakne odobritev za organ, ki nič več ne izpolnjuje meril, omenjenih v Prilogi VII. O tem takoj obvesti Komisijo in druge države članice.

4. Če bi država članica ali Komisija menila, da organ, ki ga je prijavila druga država članica, nič več ne izpolnjuje ustreznih meril, se zadeva napoti na odbor, predviden v členu 21, ki svoje mnenje poda v treh mesecih; glede na mnenje odbora Komisija obvesti državo članico o vseh spremembah, potrebnih če naj priglašeni organ ohrani status, ki mu je bil dodeljen.

5. Kjer to ustreza, se usklajevanje priglašanih organov izvaja v skladu s členom 21(4).

POGLAVJE VI

Odbor

Člen 21

1. Komisiji pomaga odbor, ki ga sestavljajo predstavniki držav članic in mu predseduje predstavnik Komisije.

2. Predstavnik Komisije odboru predloži osnutek ukrepov, ki jih je treba sprejeti. Odbor poda mnenje o ukrepih v roku, ki ga lahko določi predsednik glede na nujnost zadeve. V primeru odločb, ki jih mora Svet sprejeti na predlog Komisije, se mnenje izreče z večino, predpisano v drugem odstavku člena 148(2) Pogodbe. Glasovi predstavnikov držav članic znotraj odbora se ponderirajo na način, določen v tem členu. Predsednik ne glasuje.

Komisija sprejme predvidene ukrepe, če so v skladu z mnenjem odbora.

Če predvideni ukrepi niso v skladu z mnenjem odbora ali če mnenje ni podano, Komisija nemudoma predloži Svetu predlog o ukrepih, ki naj se sprejmejo. Svet odloča s kvalificirano večino.

Če Svet ne odloči v treh mesecih po predložitvi zadeve Komisija sprejme predlagane ukrepe, razen ko je Svet sprejel odločitev proti omenjenim ukrepom z navadno večino.

3. Odbor lahko razpravlja o vsaki zadevi v zvezi z interoperabilnostjo vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti.

4. Če bi se izkazalo za potrebno, lahko Odbor oblikuje delovne skupine za pomoč pri opravljanju nalog, še posebej z namenom usklajevanja priglasiženih organov.

5. Odbor se ustanovi takoj, ko začne veljati ta direktiva.

VII. POGLAVJE

Končne določbe

Člen 22

Vsaka odločitev glede na to direktivo v zvezi s presojo skladnosti ali primernosti sestavnih delov interoperabilnosti za uporabo, s pregledovanjem podsistemov, ki sestavljajo vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti, in vse odločbe, sprejete po členih 11, 12, 17 in 19, morajo podrobno pojasniti razloge, na katerih temeljijo. Takoj ga je treba sporočiti prizadeti stranki, skupaj z navedbo sredstev, na voljo po zakonih, veljavnih v določenih državah članicah, in rokov za uveljavljanje teh sredstev.

Člen 23

1. Države članice spremenijo in sprejmejo zakone in druge predpise da odobrijo uporabo sestavnih delov interoperabilnosti, in vključevanje v obratovanje ter delovanje podsistemov, ki

so usklajeni s to direktivo, najkasneje 30 mesecev po začetku veljavnosti te direktive. O tem morajo takoj obvestiti Komisijo.

2. Države članice se v sprejetih predpisih iz odstavka 1 sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

Člen 24

Vsaki dve leti Komisija poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o napredovanju v zvezi z doseganjem interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti.

Člen 25

Ta direktiva začne veljati 21. dan po objavi v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*.

Člen 26

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 23. julija 1996

Za Svet

Predsednik

I. YATES

PRILOGA I

VSEEVROPSKI ŽELEZNIŠKI SISTEM ZA VISOKE HITROSTI

1. Infrastruktura

(a) Infrastruktura vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti je infrastruktura na progah vseevropskega prometnega omrežja, določenega v okviru smernic, opredeljenih v členu 129c Pogodbe:

- posebej zgrajenih za promet pri velikih hitrostih,
- posebej nadgrajenih za promet pri velikih hitrostih.

Vključujejo lahko povezovalne proge, še posebej križišča novih prog ali prog, nadgrajenih za visoke hitrosti, na katerih se nahajajo postaje mestnih središč, kjer je potrebno z ozirom na hitrost upoštevati lokalne pogoje.

(b) proge za visoke hitrosti obsegajo:

- posebej zgrajene proge za visoke hitrosti, opremljene za hitrosti, na splošno enake ali večje od 250 km/h,
- posebej nadgrajene proge za visoke hitrosti, opremljene za hitrosti reda 200 km/h,
- posebej nadgrajene proge za visoke hitrosti, ki imajo posebne lastnosti zaradi topografskih, reliefnih omejitev ali omejitev mestnega načrtovanja, na katerih mora biti hitrost prilagojena za vsak primer posebej.

2. Železniški vozni park

Vlaki za visoke hitrosti s sodobno tehnologijo se projektirajo na način, ki jamči varno, neprekinjeno potovanje:

- pri hitrosti vsaj 250 km/h na progah, posebej zgrajenih za visoke hitrosti, ki v ustreznih okoliščinah omogočajo hitrosti preko 300 km/h,
- pri hitrosti reda 200 km/h na obstoječih progah, ki so bile ali bodo posebej nadgrajene,
- pri največji možni hitrosti na drugih progah.

3. Združljivost infrastrukture in železniškega voznega parka

Kakovost storitev vlakov za visoke hitrosti je odvisna od visoke združljivosti med značilnostmi infrastrukture in železniškega voznega parka. Nivoji delovanja, varnost, kakovost storitev in stroški so odvisni od te združljivosti.

PRILOGA II

PODSISTEMI

1. Za namene te direktive se sistem, ki sestavlja vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti, lahko razdeli v podsisteme:

- 1.1 glavna strukturna področja:

- infrastrukture
- energija
- nadzor, vodenje in signalizacija
- vozni park;

- 1.2 glavna operativna področja:

- vzdrževanje
- okolje
- delovanje
- uporabniki.

2. Za vsak podsistem je seznam vidikov v zvezi z interoperabilnostjo naveden v nalogu, ki ga je dobil predstavniški skupni organ za sestavo osnutka TSI.

V skladu z določbami člena 6(1), se ta nalog določi v skladu s postopkom, predpisanim v členu 21(2).

Kjer je potrebno, seznam vidikov v zvezi z interoperabilnostjo, navedenih v nalogu, opredeli predstavniški skupni organ v skladu z določbami člena 5(3)(e).

3. V okviru pomena člena 5(3)(e) za temeljne parametre za doseg interoperabilnosti veljajo naslednji parametri:

TEMELJNI PARAMETRI

- minimalne širine tirov infrastrukture
- minimalni polmer krožnega loka
- tirna širina
- maksimalna tirna obremenitev
- minimalna dolžina perona
- višina perona
- električna napetost
- geometrija vozne mreže
- značilnosti ERTMS (*)
- osna obremenitev
- največja dolžina vlaka
- tirna širina voznega parka
- minimalne zavorne značilnosti
- mejne električne značilnosti voznega parka
- mejne mehanske značilnosti voznega parka
- značilnosti obratovanja, povezane z varnostjo vlaka
- mejne značilnosti, povezane z zunanjim hrupom
- mejne značilnosti, povezane z zunanjimi treslaji
- mejne značilnosti, povezane z zunanjo elektromagnetno interferenco
- mejne značilnosti, povezane z notranjim hrupom
- mejne značilnosti, povezane s klimatizacijo
- značilnosti, povezane s prevozom invalidov.

(*) Evropski sistem za vodenje železniškega prometa.

PRILOGA III

BISTVENE ZAHTEVE

1. Splošne zahteve

1.1 Varnost

- 1.1.1. Projektiranje, gradnja ali sestavljanje, vzdrževanje in nadzor elementov pomembnih za varnost, še posebej elementov, ki so vključeni v vožnjo vlaka, mora zagotavljati varnost na ravni, ki ustreza ciljem, postavljenim za omrežje, vključno s tistimi, ki veljajo za specifično poslabšane razmere.
- 1.1.2. Parametri upoštevani pri stiku kolo/tirnica morajo izpolnjevati zahteve po stabilnosti, potrebne za zagotavljanje varne vožnje pri najvišji dovoljeni hitrosti.
- 1.1.3. Uporabljeni elementi morajo vzdržati vse običajne ali izjemne pritiske, opredeljene med njihovim obdobjem delovanja. Varnostne posledice slučajnih napak morajo biti omejene z ustreznimi sredstvi.
- 1.1.4. Projektiranje stabilnih naprav in voznega parka ter izbira uporabljenih materialov mora biti tako, da omejuje nastajanje, širjenje in posledice ognja in dima v primeru požara.
- 1.1.5. Vse naprave, s katerimi bodo upravljali uporabniki, morajo biti zasnovane tako, da uporabnikova varnost ni ogrožena, če jih uporabljajo predvidljivo na način, ki ni v skladu z objavljenimi navodili.

1.2 Zanesljivost in razpoložljivost

Nadzorovanje in vzdrževanje stalnih ali gibljivih elementov, ki sodelujejo pri vožnji vlaka, mora biti organizirano in se opravljati na način in v količini, ki ohranja njihovo delovanje v razmerah, za katere so namenjeni.

1.3 Zdravje

- 1.3.1. Materiali, ki lahko zaradi načina, njihove uporabe, predstavljajo nevarnost za zdravje tistih, ki imajo dostop do njih, se na vlakih in železniških infrastrukturah ne smejo uporabljati.
- 1.3.2. Ti materiali morajo biti izbrani, razvrščeni in uporabljeni na način, ki omejuje emisijo škodljivih in nevarnih dimov ali plinov, še posebej v primeru požara.

1.4 Varstvo okolja

- 1.4.1. Treba je presoditi posledice vzpostavitve in delovanja vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti na okolje in jih upoštevati v fazi projektne zasnove sistema v skladu z veljavnimi določbami Skupnosti.
- 1.4.2. Materiali, ki se uporabljajo za vlake in infrastrukture, morajo preprečevati emisijo dimov ali plinov, škodljivih in nevarnih za okolje, še posebej v primeru požara.
- 1.4.3. Vozni park in elektro-napajalni sistemi morajo biti projektirani in izdelani na način, ki je elektromagnetno združljiv z napravami, opremo in javnimi ali zasebnimi omrežji, ki bi jih lahko motili.

1.5 Tehnična združljivost

Tehnične značilnosti infrastruktur in stabilnih naprav morajo biti združljive druga z drugo in z vlaki, ki se bodo uporabljali na vseevropskem železniškem sistemu za visoke hitrosti.

Če se izpolnjevanje teh značilnosti na določenih odsekih omrežja izkaže za težavno, se lahko izvajajočasne rešitve, ki zagotavljajo združljivost v prihodnosti.

2. **Zahteve, specifične za vsak podsistem**

2.1 *Infrastruktura*

2.1.1 Varnost

Treba je narediti ustrezne korake za preprečitev dostopa ali neželjenih vdorov v naprave na progah, kjer poteka promet pri visokih hitrosti.

Treba je narediti korake za omejitev nevarnosti, ki so jim izpostavljene osebe, še posebej na postajah, kjer vlaki vozijo skozi z visoko hitrostjo.

Infrastruktura, dostopne javnosti, morajo biti projektirane na način, ki omejuje nevarnost za človekovo zdravje (stabilnost, požar, dostop, evakuacija, peroni, itd.).

Treba je predpisati ustrezne določbe, ki upoštevajo varnostne razmere v zelo dolgih predorih.

2.2 *Energija*

2.2.1 Varnost

Delovanje sistemov za dobavo električne energije ne sme škoditi varnosti vlakov za visoke hitrosti ali oseb (uporabnikov, osebja pri delu, stanovalcev ob progah in tretjih oseb).

2.2.2 Varstvo okolja

Delovanje sistemov za dobavo električne energije ne sme povzročati motenj v okolju, ki presegajo opredeljene omejitve.

2.2.3 Tehnična združljivost

Sistemi za dobavo električne energije, ki se uporabljajo v vseevropskem železniškem sistemu za visoke hitrosti, morajo:

- vlakom omogočiti, da dosežejo opredeljene ravni delovanja,
- biti združljivi z napravami za odjem na vlakih.

2.3 *Nadzor, vodenje in signaliziranje*

2.3.1 Varnost

Naprave in postopki za nadzor, vodenje in signalizacijo, ki se uporabljajo na vseevropskem železniškem sistemu za visoke hitrosti, morajo omogočati, da vlaki vozijo na ravni varnosti, ki odgovarja ciljem, določenim za omrežje.

2.3.2 Tehnična združljivost

Vse nove infrastrukture za visoke hitrosti in ves novi vozni park za visoke hitrosti, izdelan ali razvit po sprejemu združljivih sistemov nadzora, vodenja in signalizacijo, morajo biti izdelani za uporabo teh sistemov.

Oprema za nadzor, vodenje in signalizacijo, nameščena v kabinah strojevodij mora omogočati pravilno delovanje v opredeljenih pogojih po vsem vseevropskem železniškem sistemu za visoke hitrosti.

2.4 *Vozni park*

2.4.1 Varnost

Struktura voznega parka in struktura povezav med vozili morata biti projektirani na način, ki v primeru trčenja ali iztirjenja ščiti potniške oddelke in kabino strojevodje.

Električna oprema ne sme škodovati varnosti in motiti delovanja inštalacij za nadzor, vodenje in signalizacijo.

Tehnika zaviranja in pri tem nastali pritisk mora ustrezati konstrukciji tirov, gradbenim objektom in signalnim sistemom.

Treba je narediti korake za preprečitev dostopa do sestavnih delov pod električno napetostjo, da ne bi ogrožali varnosti oseb.

V primeru nevarnosti morajo naprave omogočati potnikom, da lahko obvestijo strojevodjo, in vlakospremno osebje, da vzpostavi stik z njim.

Dostopna vrata morajo imeti sistem odpiranja in zapiranja, ki zagotavlja varnost potnikov.

Treba je poskrbeti za izhode v sili in jih označiti.

Treba je predpisati ustrezne določbe, ki bodo upoštevale posebne varnostne pogoje v zelo dolгих predorih.

Na vlakih je brezpogojno potreben zasilni sistem osvetljevanja, z zadovoljivo intenzivnostjo in trajanjem.

Vlaki morajo biti opremljeni s sistemom za obveščanje potnikov, ki omogoča, da lahko osebje vlaka in osebje zadolženo za vodenje prometa potnikom posredujejo sporočila.

2.4.2 Zanesljivost in razpoložljivost

Projektirana najpotrebnejša oprema ter oprema za vožnjo, vleko in zaviranje kot tudi nadzorni in krmilni sistem moraj v posebnih poslabšanih razmerah omogočati, da vlak nadaljuje vožnjo brez škodljivih posledic za opremo, ki še deluje.

2.4.3 Tehnična združljivost

Električna oprema mora biti združljiva z delovanjem naprav za nadzor, vodenje in signalizacijo.

Tokovni odjemniki na vlaku morajo omogočati, da vlak lahko vozi v okviru elektroenergetskih sistemov vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti.

Značilnosti voznega parka morajo dopuščati vožnjo vlakov po vsaki progi, kjer je njihovo obratovanje predvideno.

2.5 Vzdrževanje

2.5.1 Zdravje

Tehnične naprave in postopki, ki se uporabljajo v centrih za vzdrževanje, ne smejo predstavljati nevarnosti za človekovo zdravje.

2.5.2 Varstvo okolja

Tehnične naprave in postopki, ki se uporabljajo v centrih za vzdrževanje, ne smejo presežati dovoljenih stopenj motenj za okolico.

2.5.3 Tehnična združljivost

Naprave za vzdrževanje na vlakih za visoke hitrosti morajo omogočati, izvajanje varnih, zdravju neškodljivih in neotežkočenih opravil na vseh vlakih, za katere so bile načrtovane.

2.6 Okolje

2.6.1 Zdravje

Delovanje vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti mora ostati v okviru predpisanih stopenj hrupa-motenj.

2.6.2 Varstvo okolja

Delovanje vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti ne sme povzročati take stopnje tresenja tal, ki je nesprejemljiva za dejavnosti v bližnji okolici infrastrukture in ob običajnem nivoju vzdrževanja.

2.7 Delovanje

2.7.1 Varnost

Usklajenost predpisov za delovanje omrežja in usposobljenost strojevodij in vlakospremnega osebja mora zagotavljati varno mednarodno obratovanje.

Vzdrževalne dejavnosti in njihova pogostost, usposabljanje in strokovnost vzdrževalcev ter sistem zagotavljanja kakovosti v vzdrževalnih centrih prevoznikov morajo zagotavljati visoko raven varnosti.

2.7.2 Zanesljivost in razpoložljivost

Vzdrževalne dejavnosti in njihova pogostost, usposabljanje in strokovnost vzdrževalcev ter sistem zagotavljanja kakovosti v vzdrževalnih centrih prevoznikov morajo zagotavljati visoko raven zanesljivosti in razpoložljivosti.

2.7.3 Tehnična združljivost

Usklajenost predpisov za delovanje omrežij in usposobljenost strojevodij in vlakospremnega osebja ter osebja zadolženega za vodenje in upravljanje prometa, mora zagotavljati učinkovitost delovanja vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti.

PRILOGA IV

SESTAVNI DELI INTEROPERABILNOSTI

Izjava ES

- o skladnosti
- o primernosti za uporabo

1. Sestavni deli interoperabilnosti

Izjava ES se uporablja za sestavne dele interoperabilnosti, potrebne za interoperabilnost vseevropskih železniških sistemov za visoke hitrosti, opredeljenih v členu 3. Ti sestavni deli interoperabilnosti so lahko:

1.1 sestavni deli za večnamensko uporabo

Ti sestavni deli niso značilni za železniški sistem in se lahko uporabijo tudi na drugih področjih;

1.2 sestavni deli za večnamensko uporabo s posebnimi značilnostmi

Ti sestavni deli za večnamensko uporabo niso značilni za železniški sistem, vendar morajo imeti določene lastnosti pri uporabi za železnice;

1.3 posebni sestavni deli

Ti sestavni deli se uporabljajo posebej za železnice.

2. Obseg

Izjava ES zajema:

- ali presojo priglašene organa ali organov o resnični skladnosti sestavnega dela ineteroperabilnosti, ločeno od zahtev tehničnih specifikacij, ki jih mora izpolnjevati,
- ali presojo/sodbo priglašene organa ali organov o primernosti sestavnega dela interoperabilnosti za uporabo, izvedeno v železniškem okolju in še posebej v primerih, ki zadevajo vmesnike, v povezavi s tehničnimi specifikacijami, še posebej funkcionalne narave, ki jih je treba pregledati.

Postopki presojanja, ki jih izvajajo priglašeni organi na stopnjah projektiranja in proizvodnje, bodo zasnovani na modulih, opredeljenih v Odločbi 93/465/EGS v skladu s pogoji, omenjenimi v TSI.

3. Vsebina izjav ES

Izjava ES o skladnosti in primernosti za uporabo in spremljajoči dokumenti, morajo imeti datum in podpis.

Deklaracija mora biti napisana v istem jeziku kot navodila in mora vsebovati naslednje:

- navedbe direktive,
- ime in naslov proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti (navedba imena podjetja in polnega naslova, v primeru pooblaščenega zastopnika pa tudi ime podjetja proizvajalca ali konstruktorja),
- opis sestavnega dela interoperabilnosti (znamka, vrsta, itd.),
- opis postopka, ki je bil opravljen za pridobitev izjave o skladnosti, primernosti za uporabo (člen 13),
- vsi ustrezni opisi, s katerimi je sestavni del interoperabilnosti skladen, in še posebej pogoji za uporabo,
- ime in naslov priglašene organa (organov), ki sodeluje (jo) v postopku, za pridobitev izjave o skladnosti ali primernosti za uporabo, ter datum certifikata o preverjanju skladnosti skupaj s trajanjem in pogoji veljavnosti certifikata, kjer je to primerno,
- kjer je to primerno, navedba evropske specifikacije,
- identifikacija podpisnika, pooblaščenega za zadolžitev proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti.

*PRILOGA V***PODSISTEMI****IZJAVA ES O OVEROVITVI**

Izjava ES o preverjanju in spremljajoči dokumenti morajo nositi datum in podpis.

Izjava mora biti napisana v istem jeziku kot tehnična dokumentacija in mora vsebovati naslednje:

- navedbe direktive,
 - ime in naslov pogodbenega subjekta ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti. (Navedite ime podjetja in polni naslov, v primeru pooblaščenega zastopnika pa tudi ime podjetja pogodbenega subjekta),
 - kratek opis podsistema,
 - ime in naslov priglšenega organa, ki je vodil postopek ES preverjanja, opredeljeno v členu 18,
 - navedba dokumentov iz tehnične dokumentacije;
 - vse ustreznečasne ali končne določbe, ki jih morajo izpolnjevati podsistemi in še posebej, kjer to ustreza, vse morebitne omejitve ali pogoje obratovanja,
 - če ječasna: čas veljavnosti izjave ES,
 - navedba podpisnika.
-

PRILOGA VI

PODSISTEMI

ES OVEROVITEV

1. ES preverjanje je postopek, s katerim priglašeni organ na zahtevo pogodbenega subjekta ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti pregleda in potrdi, da je podsystem:
 - v skladu z direktivo,
 - v skladu z drugimi uredbami, ki izhajajo iz pogodbe, in se lahko preda v obratovanje.
2. Podsystem se preverja na vsaki od naslednjih stopenj:
 - celoten projekt,
 - struktura podsystema, in še zlasti med gradbenimi dejavnostmi, vgrajevanjem sestavnih delov, celostno prilagoditvijo,
 - končno preskušanje podsystema.
3. Priglašeni organ, odgovoren za ES preverjanje, sestavi certifikat o skladnosti, namenjen pogodbenemu subjektu ali njegovemu pooblaščenemu zastopniku s sedežem v Skupnosti, ki nato sestavi izjavo o ES preverjanju, namenjeno nadzornemu organu države članice, kjer se podsystem nahaja in/ali deluje.
4. Tehnična dokumentacija, ki je priložena izjavi o preverjanju, mora vsebovati kot sledi:
 - za infrastrukture: gradbene projekte objektov, zapisi o odobritvi izkopov in ojačitev, poročila o preskušanju in kontroli betona;
 - za druge podsysteme: splošne in podrobne risbe v skladu z izvedbenimi, električnimi in hidravličnimi shemami, shemami nadzornih vodov, opis sistemov obdelave podatkov in avtomatizacijo, priročniki za obratovanje in vzdrževanje, itd.;
 - seznam sestavnih delov interoperabilnosti, opredeljenih v členu 3, vgrajenih v podsystem;
 - kopije izjav ES o skladnosti in primernosti za uporabo, ki jih morajo ti sestavni deli imeti v skladu s členom 13 direktive, skupaj, kjer to ustreza, z ustreznimi zapisi o izračunih in kopijo zapisov o preskusih in pregledih, ki so jih opravili priglašeni organi na podlagi splošnih tehničnih specifikacij;
 - potrdilo priglašene organa, pristojnega za ES preverjanje, skupaj z ustreznimi zapisi o izračunih, ki ga organ sopodpiše z navedbo, da projekt izpolnjuje to direktivo, in omembo, kjer to ustreza, pridržkov, vnesenih med delovanjem, ki niso bili umaknjeni; potrdilo bi morala spremljati tudi inšpekcijska in revizijska poročila, sestavljena v zvezi s preverjanjem, kot je opredeljeno v točkah 5.3 in 5.4.
5. **Nadzor**
 - 5.1 Namen ES nadzora je zagotoviti, da se med proizvodnjo podsystema izpolnijo obveznosti, ki izhajajo iz tehničnega poročila.
 - 5.2 Priglašeni organ, odgovoren za pregledovanje proizvodnje, mora imeti stalen dostop do gradbišč, proizvodnih obratov, skladiščnih prostorov, in, kadar je to primerno, naprav za izdelavo polizdelkov ali preskušanje, ter bolj splošno, do vseh prostorov, kjer meni, da mora opravljati svoje naloge. Pogodbeni subjekt ali njegov pooblaščen zastopnik v Skupnosti mu mora poslati vse dokumente, potrebne za ta namen, še posebej izvedbene načrte in tehnična poročila v zvezi s podsystemom.
 - 5.3 Priglašeni organ, odgovoren za preverjanje izvajanja, mora redno opravljati revizije za potrditev izpolnjevanja direktive. Odgovornim za izvedbo mora dostaviti revizijsko poročilo. Lahko zahteva, da je prisoten na določenih stopnjah postopkov gradnje.

- 5.4 Poleg tega lahko priglašeni organ nenapovedano obišče delovišče ali proizvodne obrate. Ob takem obisku lahko priglašeni organ izvede popolno ali delno „revizijo“. Odgovornim za izvedbo mora priskrbeti inšpekcijsko poročilo in, če to ustreza, revizijsko poročilo.
6. Popolna dokumentacija, omenjena v odstavku 4, se mora hraniti pri pogodbenem subjektu ali njegovem pooblaščenem zastopniku s sedežem v Skupnosti v podporo certifikatu o skladnosti, ki ga je izdal priglašeni organ, odgovoren za pregled sistema v stanju delovanja. Dokumentacijo je treba priložiti ES izjavi za preverjanje, ki jo pogodbeni subjekt pošlje nadzornemu organu določene države članice.
- Pogodbeni subjekt mora vso tehnično življenjsko dobo podsistema hraniti kopijo dokumentacije. Poslati jo je treba vsaki državi članici, ki to zahteva.
7. Vsak organ mora redno posredovati ustrezne informacije v zvezi z naslednjim:
- prejete zahteve za ES preverjanje,
 - izdanih certifikatih o skladnosti,
 - zavrnenih certifikatih o skladnosti.
8. Dokumentacija in dopisi, ki se nanašajo na postopke ES preverjanja, morajo biti napisani v uradnem jeziku države članice, v kateri ima sedež pogodbeni subjekt ali njegov pooblaščen zastopnik v Skupnosti, ali v jeziku, ki ga Skupnost sprejema.
-

PRILOGA VII

MINIMALNA MERILA, KI JIH MORAJO UPOŠTEVATI DRŽAVE ČLANICE, KADAR PRIGLAŠAJO ORGANE

1. Organ, njegov direktor in osebje, odgovorno za opravljanje postopkov pregledovanja, ne smejo biti udeleženi niti neposredno niti kot pooblaščen zastopniki pri projektiranju, izdelavi, gradnji, trženju ali vzdrževanju sestavnih delov interoperabilnosti ali podsistemov ali pri njihovi uporabi. To ne izključuje možnosti izmenjave tehničnih podatkov med proizvajalcem ali konstruktorjem in navedenim organom.
 2. Organ in osebje, odgovorno za preverjanje, morata opravljati postopke pregledovanja z največjo možno poklicno integriteto in največjo možno strokovno usposobljenostjo in ne smeta biti pod nikakršnim pritiskom in spodbudo, zlasti ne finančne narave, ki lahko vplivata na njuno sodbo ali rezultate njenega preverjanja, predvsem pa ne s strani oseb ali skupin oseb, ki jih zadevajo rezultati pregledov.
 3. Navedeni organ mora zaposliti osebje in imeti sredstva, ki se zahtevajo za ustrezno opravljanje tehničnih in administrativnih nalog, povezanih z vodenjem pregledov. Imel naj bi tudi dostop do opreme, potrebne za izredne preglede.
 4. Osebje, odgovorno za preglede, mora biti:
 - ustrezno strokovno in poklicno usposobljeno;
 - zadovoljivo seznanjeno z zahtevami v zvezi s pregledi, ki jih opravlja, ter imeti dovolj prakse z navedenimi pregledi;
 - sposobno sestaviti certifikate, zapise in poročila, ki sestavljajo uradno dokumentacijo opravljenih pregledov.
 5. Neodvisnost osebja, odgovornega za preverjanja, mora biti zajamčena. Noben uradnik ne sme biti plačan niti na podlagi števila opravljenih preverjanj niti na podlagi rezultatov navedenih preverjanj.
 6. Organ mora skleniti zavarovanje civilne odgovornosti, razen če navedeno odgovornost krije država po nacionalni zakonodaji ali če preverjanja neposredno opravlja zadevna država članica.
 7. Za osebje navedenega organa velja obveznost varovanja poslovnih skrivnosti v zvezi z vsemi zadevami, s katerimi je seznanjeno pri opravljanju svojih dolžnosti (razen v zvezi s pristojnimi upravnimi organi v državi, v kateri opravlja navedene dejavnosti) na podlagi te direktive ali katere koli določbe nacionalnih predpisov za izvajanje direktive.
-