

RÅDSDIREKTIV 96/48/EF**av 23. juli 1996****om samtrafikkevenen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog(*)****RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR -**

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 129 D tredje ledd,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité⁽²⁾,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽³⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 189 C⁽⁴⁾ og ut fra følgende betraktninger:

For at unionsborgerne, markedsdeltakerne og de regionale og lokale myndigheter fullt ut skal kunne nyte godt av de fordeler som opprettelsen av et indre marked uten indre grenser fører med seg, bør sammenkoplingen og samtrafikkevenen mellom de nasjonale jernbanenett for høyhastighetstog samt adgangen til slike nett bedres.

En arbeidsgruppe på høyt nivå sammensatt av representanter for medlemsstatenes regjeringer, de europeiske jernbaner og den europeiske jernbaneindustri og nedsatt av Kommisjonen på anmodning fra Rådet i dets resolusjon av 4. og 5. desember 1989 har utarbeidet en hovedplan for et transeuropeisk jernbanenett for høyhastighetstog.

Kommisjonen framla i desember 1990 en melding for Rådet om jernbanenettet for høyhastighetstog, som Rådet ønsket velkommen i sin resolusjon av 17. desember 1990⁽⁵⁾.

I traktatens artikkel 129 C er det fastsatt at Fellesskapet skal iverksette alle nødvendige tiltak for å sikre samtrafikkevenen for jernbanenettene, særlig på området harmonisering av tekniske standarder.

Forretningsmessig drift av høyhastighetstog krever stor grad av samsvar mellom infrastrukturen og det rullende materiellets spesifikasjoner. Dette samsvaret har avgjørende betydning for ytenivå, sikkerhet, tjenestekvalitet og kostnader, og særlig for samtrafikkevenen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog.

I henhold til rådsdirektiv 91/440/EØF av 29. juli 1991 om utvikling av Fellesskapets jernbaner⁽⁶⁾ må jernbaneforetakene ha økt adgang til jernbanenettene i medlemsstatene, og dette krever at infrastruktur, utstyr og rullende materiell oppfyller kravet til samtrafikkevene.

Medlemsstatene er pålagt å sikre overholdelse av reglene for sikkerhet, helse og forbrukervern med generell anvendelse på jernbanenett under prosjektering, bygging, ibruktaking og drift. Sammen med de lokale myndigheter har de også ansvar i forbindelse med eiendomsrett til jord, arealplanlegging og miljøvern. Dette er særlig relevant for jernbanenett for høyhastighetstog.

I rådsdirektiv 85/337/EØF av 27. juni 1985 om vurdering av visse offentlige og private prosjekters miljøvirkninger⁽⁷⁾ er det fastsatt at miljøvirkningene ved bygging av jernbanelinjer for langdistansetraffikk skal vurderes.

Både de nasjonale forskrifter og de interne regler og tekniske spesifikasjoner som jernbanene anvender, inneholder betydelige ulikheter. Disse nasjonale forskriftene og interne reglene omfatter tekniske framgangsmåter som er særegne for industriene i hver enkelt stat. De omfatter bestemte krav til dimensjoner og innretninger og særlige egenskaper. Denne situasjonen utgjør en hindring for at høyhastighetstog skal kunne være i trafikk under tilfredsstillende forhold på hele Fellesskapets territorium.

(*) Denne EF-rettsakten, kunngjort i EFT nr. L 235 av 17.9.1996, s. 59, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 25/97 av 30. april 1997 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se denne utgave av EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

(1) EFT nr. C 134 av 17.5.1994, s. 6.

(2) EFT nr. C 397 av 31.12.1994, s. 8.

(3) EFT nr. C 210 av 14.8.1995, s. 38.

(4) Europaparlamentsuttalelse av 19. januar 1995 (EFT nr. C 43 av 20.2.1995, s. 60), Rådets felles holdning av 8. desember 1995 (EFT nr. C 356 av 30.12.1995, s. 43) og europaparlamentsbeslutning av 16. april 1996 (EFT nr. C 141 av 13.5.1996, s. 48).

(5) EFT nr. C 33 av 8.2.1991, s. 1.

(6) EFT nr. L 237 av 24.8.1991, s. 40.

(7) EFT nr. L 175 av 5.7.1985, s. 40.

Denne situasjonen har opp gjennom årene skapt svært tette bånd mellom de nasjonale jernbaneindustrier og de nasjonale jernbaner, til skade for en reell åpning av markedet. For at disse industriene skal kunne bedre sin konkurranseevne på verdensplan, kreves det et åpent og konkurransepreget europeisk marked.

Det må derfor fastlegges grunnleggende krav for hele Fællesskapet med anvendelse på det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog.

På grunn av det transeuropeiske jernbanesystems utstrekning og sammensatte karakter har det av praktiske årsaker vist seg nødvendig å dele det opp i delsystemer. For hvert delsystem må grunnleggende krav spesifiseres, grunnleggende parametere fastlegges og tekniske spesifikasjoner fastsettes for hele Fællesskapet, særlig med hensyn til komponenter og grensesnitt, for å kunne oppfylle disse grunnleggende kravene. Visse delsystemer (miljø, passasjerer og drift) vil imidlertid omfattes av de tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne (TSI) bare i den grad det er nødvendig å sikre samtrafikkevnen på områdene infrastruktur, energi, styringskontroll, signaler og rullende materiell.

Iverksettingen av bestemmelsene om samtrafikkevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog må ikke føre til at det oppstår ubegrunnede hindringer for opprettholdelsen av det eksisterende jernbanenett i den enkelte medlemsstat sett fra et kostnad/nytte-synspunkt, men må søke å fastholde målet om jernbanetraffikk for høyhastighetstog innenfor hele Fællesskapet.

De enkelte medlemsstater bør i særskilte tilfeller tillates ikke å anvende visse tekniske spesifikasjoner på samtrafikkevnen, forutsatt at det finnes rutiner som sikrer at slike muligheter for fravik er berettiget. I traktatens artikkel 129 C er det fastsatt at Fællesskapet i sin virksomhet på området samtraffikk skal ta hensyn til om prosjektene lar seg gjennomføre økonomisk.

For å oppfylle de relevante bestemmelser om rutiner for offentlige innkjøp innenfor jernbanesektoren, særlig i rådsdirektiv 93/38/EØF⁽¹⁾, må oppdragsgiverne innta tekniske spesifikasjoner i de generelle dokumentene eller i anbudsgrunnlaget for hver enkelt kontrakt. Det må utarbeides et sett europeiske spesifikasjoner som kan tjene som referanse for disse tekniske spesifikasjonene.

I direktiv 93/38/EØF er en europeisk spesifikasjon definert som en felles teknisk spesifikasjon, en europeisk teknisk godkjenning eller en nasjonal standard som gjennomfører en europeisk standard. Harmoniserte europeiske standarder skal på Kommisjonens anmodning utarbeides av europeiske standardiseringsorganer som Den europeiske standardiseringsorganisasjon (CEN), Den europeiske komité for elektroteknisk standardisering (CENELEC) eller Det europeiske standardiseringsinstitutt for telekommunikasjoner (ETSI), og standardenes referanser skal offentliggjøres i *De Europeiske Fællesskaps Tidende*.

Det er i Fællesskapets interesse at det finnes et internasjonalt standardiseringssystem som gjør det mulig å utarbeide standarder som faktisk brukes av deltakerne i den internasjonale handel, og som oppfyller fællesskapspolitikkenes krav. De europeiske standardiseringsorganer må derfor fortsette sitt samarbeid med de internasjonale standardiseringsorganer.

Oppdragsgivere må definere de ytterligere spesifikasjoner som er nødvendige for å utfylle de europeiske spesifikasjoner eller andre standarder. Disse spesifikasjonene må ikke være til hinder for oppfyllelsen av de grunnleggende krav som er blitt harmonisert på fællesskapsnivå, og som det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog må oppfylle.

Rutinene for samsvarsvurdering eller vurdering av bruksegnethet må bygge på bruken av modulene fastsatt i rådsbeslutning 93/465/EØF⁽²⁾. Med sikte på å fremme utviklingen av de berørte industrier bør det så langt det er mulig utvikles rutiner som omfatter et kvalitetssikringssystem. Begrepet komponent må omfatte både materielle og immaterielle produkter, som for eksempel programvare.

Bruksegnetheten til de komponenter som har den mest avgjørende betydning for systemets sikkerhet, tilgjengelighet eller økonomi, bør vurderes.

Oppdragsgiverne skal i anbudsgrunnlaget, særlig for komponentene og med henvisning til de europeiske spesifikasjonene, fastsette de spesifikasjoner som produsentene skal oppfylle i henhold til kontraktene. Samsvarsvurderingen er derfor i hovedsak knyttet til komponentenes bruksområde, for å sikre systemets samtrafikkevne, og ikke bare til komponentenes frie omsetning på fællesskapsmarkedet.

Det er derfor ikke nødvendig at produsenten CE-merker komponentene omfattet av dette direktiv, ettersom det er tilstrekkelig at produsenten inngir en samsvarserklæring på grunnlag av en samsvarsvurdering og/eller en vurdering av bruksegnetheten foretatt i samsvar med den relevante rutine fastsatt i dette direktiv. Dette berører ikke produsentenes plikt til å påføre CE-merkingen på visse komponenter for å bekrefte at de er i samsvar med andre relevante fællesskapsbestemmelser.

De delsystemer som utgjør det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog, skal underlegges en verifiseringsrutine. De myndigheter som har ansvaret for godkjenning av ibruktakingen, må i løpet av prosjekterings-, bygge- og ibruktakingsfasen ha mulighet til å forsikre seg om at resultatet er i samsvar med de gjeldende forskrifter og tekniske og driftsmessige bestemmelser. Produsentene skal også kunne regne med likebehandling uansett stat. Det må derfor utformes en modul som fastlegger prinsippene og vilkårene for EF-verifisering av delsystemene.

Rutinen for EF-verifisering bygger på de tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne (TSI). TSI-spesifikasjonene skal utarbeides av et felles representativt organ for infrastrukturforvaltningen, jernbaneforetakene og industrien etter oppdrag fra Kommisjonen.

(¹) Rådsdirektiv 93/38/EØF av 14. juni 1993 om samordning av innkjøpsreglene for oppdragsgivere innen vann- og energiforsyning, transport og telekommunikasjon (EFT nr. L 199 av 9.8.1993, s. 84), sist endret ved tiltredelsesakten av 1994.

(²) Rådsbeslutning 93/465/EØF av 22. juli 1993 om modulene for de forskjellige fasene i rutinene for samsvarsvurdering og reglene for påføring og bruk av CE-samsvarsmarkering til bruk i direktivene om teknisk harmonisering (EFT nr. L 220 av 30.8.1993, s. 23).

Henvisning til TSI-spesifikasjoner er nødvendig for å sikre samtrafikkevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog, og bestemmelsene i artikkel 18 i direktiv 93/38/EØF får anvendelse på disse TSI-spesifikasjonene.

De meldte organer som har ansvaret for gjennomføringen av rutinene for samsvarsvurdering eller vurdering av bruksegnethet samt rutinen for verifisering av delsystemer må, særlig dersom det ikke finnes europeiske spesifikasjoner, samordne sine avgjørelser så mye som mulig.

I rådsdirektiv 91/440/EØF kreves det en regnskapsmessig atskillelse mellom drift av jernbaneforetakenes transporttjenester og forvaltningen av jernbaneinfrastrukturen. I samme ånd bør også de spesialiserte tjenester som ytes av forvaltningsorganene utpekt som meldte organer, ha en slik struktur at de kan oppfylle kriteriene som gjelder for denne type organer. Andre spesialiserte organer kan meldes dersom de oppfyller de samme kriterier.

Samtrafikkevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog berører hele Fellesskapet. De enkelte medlemsstater kan ikke hver for seg treffe de nødvendige tiltak for å oppnå samtrafikkevne. I henhold til nærhetsprinsippet er det derfor nødvendig at disse tiltak treffes på fellesskapsplan -

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

KAPITTEL I

Alminnelige bestemmelser

Artikkel 1

1. I samsvar med traktatens artikkel 129 B og 129 C er dette direktivs mål å fastsette de vilkår som skal oppfylles for å oppnå samtrafikkevne på Fellesskapets territorium i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog som omhandlet i vedlegg I.

2. Disse vilkår angår prosjekteringen, byggingen, opprustingen og driften av infrastrukturene og det rullende materiell som bidrar til systemets funksjonsevne, og som skal tas i bruk etter ikrafttredelsesdatoen for dette direktiv.

Artikkel 2

I dette direktiv menes med

a) «*det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog*»: strukturen beskrevet i vedlegg I, sammensatt av jernbaneinfrastrukturene, herunder jernbanelinjer og faste anlegg, det transeuropeiske transportnett bygd eller opprustet til bruk ved høy hastighet samt rullende materiell utformet til bruk i disse infrastrukturene,

b) «*samtrafikkevne*»: evnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog til å muliggjøre sikker og kontinuerlig trafikk av høyhastighetstog som oppfyller de spesifiserte nivåer for yteevne. Denne evnen avhenger av at alle forskriftsmessige, tekniske og driftsmessige vilkår for å oppfylle grunnleggende krav er til stede,

c) «*delsystemer*»: det transeuropeiske jernbanesystem er, som beskrevet i vedlegg II, oppdelt i strukturelle eller funksjonelle delsystemer som det må fastsettes grunnleggende krav for,

d) «*samtrafikkomponenter*»: enhver enkeltstående komponent, gruppe av komponenter, underenhet eller fullstendig enhet som inngår i eller er bestemt til å inngå i et delsystem, og som har direkte eller indirekte betydning for samtrafikkevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog,

e) «*grunnleggende krav*»: alle vilkårene fastsatt i vedlegg III som må oppfylles av det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog, dets delsystemer og deres samtrafikkomponenter,

f) «*europisk spesifikasjon*»: en felles teknisk spesifikasjon, en europeisk teknisk godkjenning eller en nasjonal standard for gjennomføring av en europeisk standard som fastsatt i artikkel 1 nr. 8-12 i direktiv 93/38/EØF,

g) «*tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevnen*» (heretter kalt TSI-spesifikasjoner): de spesifikasjoner som gjelder for hvert delsystem med sikte på å oppfylle de grunnleggende krav ved å fastsette de nødvendige innbyrdes funksjonelle forbindelser mellom delsystemene i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog og ved å sikre sammenheng innenfor dette system,

h) «*felles representativt organ*»: et organ sammensatt av representanter for infrastrukturforvaltningene, jernbaneforetakene og industrien, med ansvar for å utarbeide TSI-spesifikasjoner. Med «*infrastrukturforvaltninger*» menes dem omhandlet i artikkel 3 og 7 i direktiv 91/440/EØF,

i) «*meldte organer*»: de organer som har ansvar for å vurdere samtrafikkomponentenes samsvar eller bruksegnethet eller for å gjennomføre rutinen for EF-verifisering av delsystemene.

Artikkel 3

1. Dette direktiv inneholder for hvert delsystem bestemmelser om parametere, samtrafikkomponenter, grensesnitt og rutiner samt den generelle sammenheng i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog som er nødvendige for å oppnå samtrafikkevne.

2. Bestemmelsene i dette direktiv kommer til anvendelse med forbehold for andre relevante fællesskapsbestemmelser. For samtrafikkomponenter kan imidlertid hensynet til samsvar med de grunnleggende krav i dette direktiv gjøre det nødvendig å bruke de enkelte europeiske spesifikasjoner utarbeidet i denne hensikt.

Artikkel 4

1. Det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog, delsystemene og deres samtrafikkomponenter må oppfylle de relevante grunnleggende krav.

2. De øvrige tekniske spesifikasjoner omhandlet i artikkel 18 nr. 4 i direktiv 93/38/EØF, som er nødvendige som et supplement til de europeiske spesifikasjoner eller andre standarder i bruk i Fællesskapet, må ikke stride mot de grunnleggende krav.

KAPITTEL II

Tekniske spesifikasjoner for samtrafikkvegne

Artikkel 5

1. For hvert delsystem skal det utarbeides en TSI-spesifikasjon. For delsystemer som berører miljø, drift eller passasjerer, skal det utarbeides TSI-spesifikasjoner bare i den utstrekning det er nødvendig for å sikre samtrafikkvegne i det europeiske jernbanesystem for høyhastighetstog på områdene infrastruktur, energi, styringskontroll, signaler og rullende materiell.

2. Delsystemene må være i samsvar med TSI-spesifikasjonene. Dette samsvaret må til enhver tid opprettholdes så lenge hvert delsystem er i bruk.

3. I den utstrekning det er nødvendig for å oppnå samtrafikkvegne i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog, skal TSI-spesifikasjonene

- a) spesifisere de grunnleggende kravene for delsystemene og deres grensesnitt,
- b) fastsette de grunnleggende parameterene omhandlet i vedlegg II nr. 3 som er nødvendige for å oppfylle de grunnleggende krav,
- c) fastsette vilkårene som skal oppfylles for å oppnå spesifisert yteevne for hver av de følgende typer jernbanelinje:
 - jernbanelinjer særskilt bygd for høyhastighetstog,
 - jernbanelinjer særskilt opprustet for høyhastighetstog,
 - jernbanelinjer som er særskilt opprustet for høyhastighetstog, og som har bestemte egenskaper på grunn av terrengforhold, overflateforhold eller beliggenhet i byområde,

d) fastsette eventuelle gjennomføringsbestemmelser i visse særtilfeller,

e) fastlegge hvilke samtrafikkomponenter og grensesnitt som må omfattes av europeiske spesifikasjoner, herunder europeiske standarder, som er nødvendige for å nå målet om samtrafikkvegne i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog samtidig som de grunnleggende krav oppfylles,

f) oppgi for hvert enkelt tilfelle hvilke av modulene fastlagt i beslutning 93/465/EØF eller eventuelt hvilke særskilte rutiner som skal benyttes for å vurdere samtrafikkomponentenes samsvar eller bruksegnethet samt ved EF-verifisering av delsystemene.

4. TSI-spesifikasjonene skal ikke være til hinder for medlemsstatenes beslutninger om bruk av nye eller opprustede infrastrukturer for annen togtrafikk.

5. Oppfyllelsen av alle TSI-spesifikasjoner skal muliggjøre oppbyggingen av et sammenhengende transeuropeisk jernbanesystem for høyhastighetstog som på den best egnede måte ivaretar sammenhengen i hver enkelt medlemsstats eksisterende jernbanenett.

Artikkel 6

1. Utkastene til TSI-spesifikasjoner skal på Kommisjonens anmodning utarbeides av det felles representative organ etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 21 nr. 2. TSI-spesifikasjonene skal vedtas og gjennomgås etter samme framgangsmåte. Kommisjonen skal offentliggjøre TSI-spesifikasjonene i *De Europeiske Fællesskaps Tidende*.

2. Det felles representative organ skal ha ansvar for å forberede gjennomgåelsen og ajourføringen av TSI-spesifikasjoner og for å framlegge anbefalinger for komiteen nevnt i artikkel 21 på bakgrunn av den tekniske utvikling eller samfunnsmessige krav.

3. Ved forberedelsen, vedtakelsen og gjennomgåelsen av TSI-spesifikasjonene skal det tas hensyn til de tekniske løsningenes beregnede kostnader med henblikk på å definere og gjennomføre de mest regningsmessige løsninger. Det felles representative organ skal med henblikk på dette vedlegge hvert utkast til TSI-spesifikasjon en vurdering av de tekniske løsningenes beregnede kostnader og nyttevirkninger for alle berørte markedsdeltakere og agenter.

4. Det felles representative organ skal jevnlig holde komiteen underrettet om den forberedende utarbeidingen av TSI-spesifikasjoner. Komiteen kan gi det felles representative organ alle hensiktsmessige anbefalinger eller mandater med hensyn til utforming av TSI-spesifikasjonene på grunnlag av de grunnleggende krav eller med hensyn til kostnadsvurdering.

5. Ved vedtakelsen av hver enkelt TSI-spesifikasjon skal ikrafttredelsesdatoen fastsettes etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 21 nr. 2.

6. Det felles representative organ må være åpent for innsyn i samsvar med Fællesskapets allmenne rutiner for standardisering.

Artikkel 7

En medlemsstat kan unnlate å anvende visse TSI-spesifikasjoner, herunder for det rullende materiell, i følgende tilfeller og situasjoner:

a) ved prosjektering av en ny jernbanelinje eller opprusting med henblikk på høy hastighet av en eksisterende linje som på tidspunktet for offentliggjøringen av de aktuelle TSI-spesifikasjonene befinner seg på et framskredent stadium.

Vedkommende medlemsstat skal på forhånd underrette Kommissjonen om det planlagte avviket, underrette den om hvilket stadium prosjekteringen har nådd, og oversende den en saksmappe der det framgår hvilke TSI-spesifikasjoner eller deler av TSI-spesifikasjoner den ønsker å unnlate å anvende, hvilke bestemmelser den har til hensikt å anvende i forbindelse med gjennomføringen av planen for å sikre samtrafikkvevnen på lengre sikt, og hvilke tekniske eller økonomiske årsaker som ligger til grunn for avviket,

b) ved opprustingsprosjektering av en eksisterende høyhastighetslinje dersom lasteprofilen, sporvidden eller avstanden mellom sporene på linjen er annerledes enn det som er vanlig for størstedelen av det europeiske jernbanenett, og dersom denne linjen ikke står i direkte forbindelse med høyhastighetsnettet i en annen medlemsstat som utgjør en del av det transeuropeiske jernbanenett for høyhastighetstog.

Vedkommende medlemsstat skal på forhånd underrette Kommissjonen om det planlagte avviket og oversende den en saksmappe der det framgår hvilke TSI-spesifikasjoner eller deler av TSI-spesifikasjoner over de fysiske parameterene nevnt i første ledd den ønsker å unnlate å anvende, hvilke bestemmelser den har til hensikt å anvende i forbindelse med gjennomføringen av planen for å sikre samtrafikkvevnen på lengre sikt, og hvilke tekniske eller økonomiske årsaker som ligger til grunn for avviket,

c) ved prosjektering av en ny jernbanelinje eller opprusting av en eksisterende høyhastighetslinje på vedkommende medlemsstats territorium dersom jernbanenettet ikke er tilkoplett eller er isolert av hav fra Fællesskapets øvrige høyhastighetsnett.

Vedkommende medlemsstat skal på forhånd underrette Kommissjonen om det planlagte avviket og oversende den en saksmappe med dokumentasjonen nevnt under bokstav b) annet ledd,

d) ved opprustingsprosjektering av en eksisterende høyhastighetslinje dersom anvendelsen av disse TSI-spesifikasjonene setter planens økonomiske levedyktighet i fare.

Vedkommende medlemsstat skal på forhånd underrette Kommissjonen om det planlagte avviket og oversende den en saksmappe med dokumentasjon over de tekniske spesifikasjoner eller deler av spesifikasjoner for samtrafikkvevne som den ønsker å unnlate å anvende. Kommissjonen skal undersøke om medlemsstatens planlagte tiltak er begrunnet, og skal treffe en beslutning etter framgangsmåten i artikkel 21 nr. 2.

KAPITTEL III

Samtrafikkkomponenter

Artikkel 8

Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at samtrafikkkomponentene

- markedsføres bare dersom de gjør det mulig å oppnå samtrafikkvevne i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog og samtidig oppfyller de grunnleggende krav,
- er forsvarlig montert og vedlikeholdt og brukt til det formål de er bestemt for.

Disse bestemmelser hindrer ikke markedsføring av disse komponentene til andre formål eller til bruk på konvensjonelle jernbanelinjer.

Artikkel 9

Medlemsstatene kan med begrunnelse i dette direktiv ikke forby, begrense eller hindre at samtrafikkkomponenter til bruk i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog som er i samsvar med bestemmelsene i dette direktiv, markedsføres på deres territorium.

Artikkel 10

1. Medlemsstatene skal anse at de samtrafikkkomponenter som det foreligger en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet for, som nærmere omhandlet i vedlegg IV, er i samsvar med de relevante grunnleggende krav i dette direktiv.

2. Det skal fastslås om en samtrafikkkomponent er i samsvar med de relevante grunnleggende krav på grunnlag av europeiske spesifikasjoner der slike finnes.

3. Referansene til europeiske spesifikasjoner skal offentliggjøres i *De Europeiske Fællesskaps Tidende*.

4. Medlemsstatene skal offentliggjøre referansene til de nasjonale standarder som gjennomfører de europeiske standardene.

5. Dersom det ikke foreligger europeiske spesifikasjoner, skal medlemsstatene med forbehold for bestemmelsene i artikkel 20 nr. 5 underrette de øvrige medlemsstatene og Kommisjonen om hvilke standarder og tekniske spesifikasjoner de bruker for å oppfylle de grunnleggende krav.

Artikkel 11

Dersom en medlemsstat eller Kommisjonen oppdager at visse europeiske spesifikasjoner ikke oppfyller de grunnleggende krav, kan det etter framgangsmåten i artikkel 21 nr. 2 besluttes at vedkommende spesifikasjoner eller endringer av dem skal trekkes helt eller delvis tilbake fra de publikasjoner der de står oppført, etter samråd med komiteen nedsatt i henhold til rådsdirektiv 83/189/EØF av 28. mars 1983 om en informasjonsprosedyre for standarder og tekniske forskrifter⁽¹⁾.

Artikkel 12

1. Dersom en medlemsstat fastslår at en samtrafikkkomponent som er omfattet av en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet, og som markedsføres og brukes til det formål den er bestemt for, ikke oppfyller de grunnleggende krav, skal den treffe alle nødvendige tiltak for å begrense komponentens anvendelsesområde, forby den eller trekke den tilbake fra markedet. Vedkommende medlemsstat skal umiddelbart underrette Kommisjonen om de tiltak som er truffet, og grunngi sin beslutning, særlig dersom det manglende samsvaret skyldes

- at de grunnleggende krav ikke er oppfylt,
- at de europeiske spesifikasjonene er feilaktig anvendt, dersom det er henvisning til anvendelsen av slike spesifikasjoner,
- at de europeiske spesifikasjoner er ufullstendige.

2. Kommisjonen skal snarest mulig rådspørre de berørte parter. Dersom Kommisjonen etter denne rådspørringen fastslår at tiltaket er berettiget, skal den umiddelbart underrette medlemsstaten som har tatt initiativet, samt de øvrige medlemsstatene. Dersom Kommisjonen etter rådspørringen fastslår at tiltaket er uberettiget, skal den umiddelbart underrette medlemsstaten som har tatt initiativet, og produsenten eller dennes representant etablert i Fællesskapet. Dersom beslutningen nevnt i nr. 1 er berettiget på grunn av en mangel ved de europeiske spesifikasjoner, kommer framgangsmåten fastsatt i artikkel 11 til anvendelse.

3. Dersom en samtrafikkkomponent som det foreligger en EF-samsvarserklæring for, viser seg ikke å være i samsvar, skal medlemsstaten treffe de nødvendige tiltak overfor den som har utstedt erklæringen, og underrette Kommisjonen og de øvrige medlemsstatene om dette.

4. Kommisjonen skal påse at medlemsstatene holdes underrettet om forløpet og resultatet av denne framgangsmåten.

Artikkel 13

1. Når produsenten eller dennes representant etablert i Fællesskapet utsteder en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet for en samtrafikkkomponent, skal vedkommende anvende bestemmelsene fastsatt i de relevante TSI-spesifikasjoner.

2. Dersom TSI-spesifikasjonene krever det, skal vurderingen av en samtrafikkkomponents samsvar eller bruksegnethet foretas av det meldte organ som produsenten eller dennes representant etablert i Fællesskapet har anmodet om dette.

3. Dersom samtrafikkkomponentene er omfattet av andre fællesskapsdirektiver på andre områder, skal det i EF-erklæringen om samsvar eller bruksegnethet anføres at samtrafikkkomponentene også oppfyller kravene i disse andre direktivene.

4. Dersom verken produsenten eller dennes representant etablert i Fællesskapet har oppfylt forpliktelsene nevnt i nr. 1, 2 og 3, skal disse forpliktelsene påhvile enhver person som markedsfører samtrafikkkomponenten. Denne samme forpliktelse får anvendelse på enhver person som sammenfører samtrafikkkomponenter eller deler av samtrafikkkomponenter av ulik opprinnelse, eller som til eget bruk produserer samtrafikkkomponenter, som definert i dette direktiv.

5. Med forbehold for bestemmelsene i artikkel 12 skal

- a) produsenten eller dennes representant etablert i Fællesskapet i alle tilfeller der en medlemsstat fastslår at en EF-samsvarserklæring er urettmessig utstedt, pålegges å bringe samtrafikkkomponenten i samsvar og overtredelsen til opphør på vilkårene fastsatt av vedkommende medlemsstat,
- b) medlemsstaten, dersom komponenten ikke bringes i samsvar, treffe alle nødvendige tiltak for å begrense eller forby markedsføringen av vedkommende samtrafikkkomponent for å sikre at den trekkes tilbake fra markedet etter framgangsmåtene fastsatt i artikkel 12.

⁽¹⁾ EFT nr. L 109 av 26.4.1983, s. 8. Direktivet sist endret ved tiltredelsesakten av 1994.

KAPITTEL IV

Delsystemer

Artikkel 14

Hver enkelt medlemsstat skal gi tillatelse til ibruktakingen av de strukturelle delsystemene som utgjør det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog anlagt på medlemsstatens territorium eller drevet av jernbaneforetak etablert der.

Medlemsstatene skal med henblikk på dette treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at disse delsystemene markedsføres bare dersom de er utformet, bygd og anlagt og/eller drevet på en slik måte at de ikke er til hinder for oppfyllelsen av de relevante grunnleggende krav når de innlemmes i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog.

Artikkel 15

Med forbehold for artikkel 19 kan medlemsstatene på sitt territorium og med begrunnelse i dette direktiv ikke forby, begrense eller hindre bygging, markedsføring eller drift av strukturelle delsystemer som inngår i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog, dersom de grunnleggende krav er oppfylt.

Artikkel 16

1. Medlemsstatene skal anse at delsystemer av strukturell art som inngår i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog, og som det foreligger en EF-erklæring om verifisering for, oppfyller kravene til samtrafikkvegne og de relevante grunnleggende krav.

2. Verifiseringen av samtrafikkvegven i et delsystem i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog skal i samsvar med de relevante grunnleggende krav fastsettes ved henvisning til TSI-spesifikasjoner dersom slike foreligger.

3. Dersom det ikke foreligger TSI-spesifikasjoner, skal medlemsstatene oversende de øvrige medlemsstatene en liste over de tekniske forskrifter som brukes ved gjennomføringen av de grunnleggende krav.

Artikkel 17

Dersom det viser seg at TSI-spesifikasjonene ikke fullt ut oppfyller de grunnleggende krav, kan komiteen nevnt i artikkel 21 rådspørres etter anmodning fra en medlemsstat eller på Kommisjonens initiativ.

Artikkel 18

1. Med henblikk på utstedelsen av EF-erklæringen om verifisering skal oppdragsgiveren eller dennes representant la EF-verifiseringsrutinen utføres av et meldt organ valgt av oppdragsgiveren for dette formål.

2. Oppgavene til det meldte organ ansvarlig for EF-verifiseringen av et delsystem skal begynne med prosjekteringsfasen og omfatte hele byggefasen fram til godkjenningsfasen før delsystemet tas i bruk.

3. Det meldte organ skal ha ansvar for innsamlingen av de tekniske data som skal følge EF-erklæringen om verifisering. De tekniske dataene skal omfatte alle nødvendige dokumenter om delsystemets egenskaper og eventuelt all dokumentasjon for samtrafik-komponentenes samsvar. De skal også omfatte alle relevante opplysninger om bruksvilkår og -begrensninger, betjening, løpende eller periodisk tilsyn, regulering og vedlikehold.

Artikkel 19

1. Dersom en medlemsstat fastslår at et strukturelt delsystem omfattet av EF-erklæringen om verifisering fulgt av de tekniske dataene ikke fullt ut er samsvar med bestemmelsene i dette direktiv og særlig de grunnleggende krav, kan den anmode om at det blir foretatt tilleggsverifisering.

2. Medlemsstaten som har framsatt anmodningen, skal umiddelbart underrette Kommisjonen om all tilleggsverifisering den har anmodet om, og angi hvilke grunner som berettiger denne. Kommisjonen skal straks innlede framgangsmåten fastsatt i artikkel 21 nr. 2.

KAPITTEL V

Meldte organer

Artikkel 20

1. Medlemsstatene skal gi Kommisjonen og de øvrige medlemsstater melding om de organer de har utpekt til å utføre oppgavene i forbindelse med rutinen for vurdering av samsvar eller bruksegnethet nevnt i artikkel 13 og verifiseringsrutinen nevnt i artikkel 18, og om de særskilte oppgaver det enkelte organ er blitt tildelt.

Kommisjonen skal tildele disse organene identifikasjonsnumre. Den skal offentliggjøre i *De Europeiske Fællesskaps Tidende* en fortegnelse over meldte organer, deres identifikasjonsnumre samt hvilke oppgaver de er tildelt, og sørge for at fortegnelsen ajourføres.

2. Medlemsstatene skal anvende kriteriene fastsatt i vedlegg VII når de vurderer hvilke organer som skal meldes. Organer som tilfredsstillter vurderingskriteriene fastsatt i de relevante europeiske standarder, skal antas å tilfredsstillte de førstnevnte kriteriene.

3. En medlemsstat skal tilbakekalle sin godkjenning av et organ dersom den finner at organet ikke lenger tilfredsstillter kriteriene nevnt i vedlegg VII. Den skal straks underrette Kommisjonen og de øvrige medlemsstatene om dette.

4. Dersom en medlemsstat eller Kommissjonen anser at et meldt organ utpekt av en annen medlemsstat ikke tilfredsstillende de relevante kriteriene, skal saken bringes inn for komiteen nevnt i artikkel 13, som skal avgi en uttalelse innen tre måneder. På bakgrunn av komiteens uttalelse skal Kommissjonen underrette vedkommende medlemsstat om hvilke endringer som vil være nødvendige for at det meldte organet skal beholde den status det har fått.

5. En eventuell samordning av de meldte organer skal gjennomføres i samsvar med bestemmelsene i artikkel 21 nr. 4.

KAPITTEL VI

Komité

Artikkel 21

1. Kommissjonen skal bistås av en komité sammensatt av representanter for medlemsstatene og ledet av Kommissjonens representant.

2. Kommissjonens representant skal framlegge for komiteen et utkast til tiltak som skal treffes. Komiteen skal uttale seg om utkastet innen en frist som lederen kan fastsette etter hvor mye saken haster. Uttalelsen skal avgis med det flertall som er fastsatt i traktatens artikkel 148 paragraf 2 for beslutninger som Rådet skal treffe etter forslag fra Kommissjonen. Ved avstemning i komiteen skal stemmer avgitt av medlemsstatenes representanter ha vekt som fastsatt i nevnte artikkel. Lederen skal ikke avgi stemme.

Kommissjonen skal vedta tiltakene og iverksette dem umiddelbart dersom de er i samsvar med komiteens uttalelse.

Dersom tiltakene ikke er i samsvar med komiteens uttalelse, eller dersom ingen uttalelse er avgitt, skal Kommissjonen omgående framlegge for Rådet et forslag til tiltak som skal treffes. Rådet skal treffe sin beslutning med kvalifisert flertall.

Dersom Rådet ikke har truffet sin beslutning innen tre måneder etter at forslaget ble fremlagt, skal Kommissjonen vedta de foreslåtte tiltakene, med mindre Rådet med simpelt flertall har uttalt seg mot de nevnte tiltakene.

3. Komiteen kan drøfte enhver sak som angår samtrafikkevennen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog.

4. Komiteen kan om nødvendig nedsette arbeidsgrupper som skal bistå den i utføringen av de oppgaver den har, særlig med henblikk på å sikre samordningen mellom de meldte organer.

5. Komiteen skal nedsettes umiddelbart etter at dette direktiv trer i kraft.

KAPITTEL VII

Sluttbestemmelser

Artikkel 22

Ethvert vedtak som i henhold til dette direktiv gjøres om vurdering av samtrafikkomponenters samsvar eller bruksegnethet og om verifisering av delsystemer som inngår i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog, samt ethvert vedtak som gjøres i henhold til artikkel 11, 12, 17 og 19, skal ledsages av en utførlig begrunnelse. Et slikt vedtak skal så snart som mulig meddeles den berørte part, som samtidig skal informeres om den klageadgang vedkommende har i henhold til gjeldende lovgivning i den berørte medlemsstat, og om hvilke frister som gjelder for klageadgangen.

Artikkel 23

1. Medlemsstatene skal endre og vedta sine lover og forskrifter slik at bruken av samtrafikkomponenter og ibruktakingen og driften av delsystemer som er i samsvar med dette direktiv, kan godkjennes senest 30 måneder etter ikrafttreddelsen av dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommissjonen om dette.

2. Bestemmelsene nevnt i nr. 1 skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

Artikkel 24

Kommissjonen skal hvert annet år framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om de framskritt som er gjort innen samtrafikkevennen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog.

Artikkel 25

Dette direktiv trer i kraft 21 dager etter at det er kunngjort i *De Europeiske Fællesskaps Tidende*.

Artikkel 26

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utfærdiget i Brussel, 23. juli 1996.

For Rådet

I. YATES

Formann

VEDLEGG I

DET TRANSEUROPEISKE JERNBANESYSTEM FOR HØYHASTIGHETSTOG

1. **Infrastruktur**

- a) Infrastrukturen for det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog skal være infrastrukturen for de jernbanelinjer i det transeuropeiske transportnett som definert innen rammen av retningslinjene nevnt i traktatens artikkel 129 C

- som er bygd særskilt for høyhastighetstrafikk,
- som er opprustet særskilt for høyhastighetstrafikk.

De kan omfatte forbindelseslinjer og tilknytningslinjer, særlig forbindelser mellom nye linjer eller linjer som er opprustet til høyhastighetstrafikk og er tilknyttet jernbanestasjonene i bykjernene, der hastighetene må avpasses etter de lokale forhold.

- b) Høyhastighetslinjene omfatter:

- jernbanelinjer som er særskilt bygd for høyhastighetstog, og som er utstyrt for hastigheter i alminnelighet på minst 250 km/t,
- jernbanelinjer som er særskilt opprustet for høyhastighetstog, og som er utstyrt for hastigheter på omkring 200 km/t,
- jernbanelinjer som er særskilt opprustet for høyhastighetstrafikk, og som har særegne trekk på grunn av topografiske eller overflatemessige begrensninger eller beliggenhet i byområder der hastigheten må tilpasses i hvert enkelt tilfelle.

2. **Rullende materiell**

Høyhastighetstog med avansert teknologi skal utformes slik at de sikrer trygg og uavbrutt trafikk

- ved en hastighet på minst 250 km/t på linjer særskilt bygd for høyhastighetstog der det under egnede forhold skal kunne oppnås hastigheter på over 300 km/t,
- ved en hastighet på omkring 200 km/t på eksisterende linjer som er eller vil bli særskilt opprustet,
- ved den høyest mulige hastighet på andre linjer.

3. **Sammenheng mellom infrastruktur og rullende materiell**

Drift av høyhastighetstog krever at det er svært høy grad av sammenheng mellom infrastrukturens og det rullende materiellets egenskaper. Yteevnenivåer, sikkerhet, driftskvalitet og kostnader avhenger av denne sammenhengen.

VEDLEGG II

DELSYSTEMER

1. For dette direktivs formål kan systemet som utgjør det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog oppdeles i følgende delsystemer:

- 1.1. hovedsakelig strukturbetingede områder:

- infrastrukturer
- energi
- styringskontroll og signaler
- rullende materiell

- 1.2. hovedsakelig funksjonsbetingede områder:

- vedlikehold
- miljø
- drift
- passasjerer.

2. For hvert delsystem blir listen over aspekter knyttet til samtrafikkevne definert i oppdragene gitt det felles representative organ for utarbeiding av utkast til TSI-spesifikasjoner.

I henhold til bestemmelsene i artikkel 6 nr. 1 skal slike oppdrag defineres etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 21 nr. 2.

Listen over samtrafikkaspekter definert i oppdragene kan eventuelt spesifiseres av det felles representative organ i samsvar med bestemmelsene i artikkel 5 nr. 3 bokstav e).

3. I henhold til artikkel 5 nr. 3 bokstav b) betraktes følgende som grunnleggende parametere for å oppnå samtrafikkevne:

GRUNNLEGGENDE PARAMETERE

- Minste lasteprofil for infrastrukturene
- Minste kurveradius
- Sporvidde
- Største sporkrefter
- Minste perronglengde
- Perronghøyde
- Forsyningsspenning
- Kontaktledningsgeometri
- ERTMS-spesifikasjoner(*)
- Akseltrykk
- Største toglengde
- Det rullende materiellets lasteprofil
- Minste bremseegenskaper
- Elektriske grenseverdier for rullende materiell
- Mekaniske grenseverdier for rullende materiell
- Driftsspesifikasjoner knyttet til togsikkerheten
- Grenseverdier for utvendig støy
- Grenseverdier for utvendige vibrasjoner
- Grenseverdier for ytre elektromagnetiske forstyrrelser
- Grenseverdier for innvendig støy
- Grenseverdier for klimaanlegg
- Spesifikasjoner knyttet til befordring av funksjonshemmede

(*) European Rail Traffic Management System

VEDLEGG III

GRUNNLEGGENDE KRAV

1. **Generelle krav**

1.1. *Sikkerhet*

- 1.1.1. Utforming, bygging eller montering samt vedlikehold og kontroll av sikkerhetsrelevante komponenter, særlig komponenter som medvirker ved togtrafikken, skal garantere at sikkerhetsnivået tilsvarer de mål som er fastsatt for nettet, også under spesifiserte sviktende forhold.
- 1.1.2. Parameterene for kontakten mellom hjul og skinner må oppfylle de krav til kjørestabilitet som er nødvendige for å garantere sikker trafikk ved høyeste tillatte hastighet.
- 1.1.3. Komponentene som brukes, må motstå alle spesifiserte vanlige og uvanlige påkjenninger i hele sin brukstid. Det må med egnede midler sørges for at enhver uforutsett svikt får begrenset innvirkning på sikkerheten.
- 1.1.4. Utformingen av faste anlegg og rullende materiell og materialvalg må sikte mot å begrense utvikling, spredning og skadevirkninger av ild og røyk i tilfelle brann.
- 1.1.5. Alle innretninger beregnet på å betjenes av passasjerene må være slik utformet at sikkerheten ikke settes i fare dersom de brukes på en forutsigbar måte som ikke er i samsvar med oppslått bruksanvisning.

1.2. *Pålitelighet og tilgjengelighet*

Kontroll og vedlikehold av faste anlegg og rullende materiell som medvirker ved togtrafikken, skal tilrettelegges og foretas på en slik måte og med en slik hyppighet at komponentene opprettholder sin funksjon under de fastsatte forhold.

1.3. *Helse*

- 1.3.1. Materialer som i kraft av den måten de brukes på, kan utgjøre en helsefare for dem som har adgang til dem, må ikke brukes i tog og jernbaneinfrastrukturer.
- 1.3.2. Slike materialer må velges, behandles og brukes på en slik måte at utslipp av skadelige eller farlige damper eller gasser begrenses, særlig i tilfelle brann.

1.4. *Miljøvern*

- 1.4.1. Miljøvirkningene av byggingen og driften av det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog må vurderes og tas i betraktning på systemets utformingsstadium i samsvar med gjeldende fellesskapsbestemmelser.
- 1.4.2. Materialene som brukes i tog eller jernbaneinfrastrukturer, må velges, behandles og brukes på en slik måte at utslipp av miljøskadelige damper eller gasser forhindres, særlig i tilfelle brann.
- 1.4.3. Det rullende materiell og energiforsyningssystemene må utformes og framstilles slik at de er elektromagnetisk kompatible med anlegg, utstyr samt private og offentlige nett der det er risiko for interferens.

1.5. *Teknisk kompatibilitet*

Infrastrukturenes og de faste anleggenes tekniske spesifikasjoner må være innbyrdes kompatible og kompatible med spesifikasjonene for togene i trafikk i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog.

Dersom det på visse deler av nettet viser seg vanskelig å oppfylle disse spesifikasjonene, kan det iverksettes foreløpige løsninger som sikrer framtidig kompatibilitet.

2. **Særskilte krav til de enkelte delsystemer**

2.1. *Infrastrukturer*

2.1.1. Sikkerhet

Det må treffes egnede tiltak for å forhindre adgang til eller uønsket inntrenging i anleggene på høyhastighetsstrekninger.

Det må treffes tiltak for å begrense farene for personer, særlig på stasjoner som passeres av høyhastighetstog.

Infrastrukturer der publikum har adgang, må utformes og bygges på en slik måte at helsefare for personer begrenses (stabilitet, brann, atkomst, evakuering, perronger osv.).

Det må fastsettes egnede bestemmelser for å ta hensyn til de særskilte sikkerhetsforhold i lange tunneler.

2.2. *Energi*

2.2.1. Sikkerhet

Driften av energiforsyningssystemene må ikke gjøre sikkerheten dårligere verken for høyhastighetstog eller personer (brukere, driftspersonell, beboere langs jernbanelinjen og tredjemann).

2.2.2. Miljøvern

Driften av energiforsyningssystemene må ikke gi miljøbelastninger utover de spesifiserte grensene.

2.2.3. Teknisk kompatibilitet

Elektrisitetsforsyningssystemene som brukes i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog, må

- gjøre det mulig for togene å oppnå de spesifiserte nivåer for yteevne,
- være kompatible med strømvaktakerinnretningene som togene er utstyrt med.

2.3. *Styringskontroll og signaler*

2.3.1. Sikkerhet

Styringskontroll og signalanlegg som brukes i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog, skal gi mulighet for togtrafikk med et sikkerhetsnivå som tilsvarer de mål som er fastsatt for nettet.

2.3.2. Teknisk kompatibilitet

Alle nye infrastrukturer og alt nytt rullende materiell framstilt eller utviklet etter fastsettelsen av kompatible styrings- og signalsystemer må tilpasses disse systemene.

Styringskontroll og signalutstyr som monteres i førerkabinene, må muliggjøre normal drift under de spesifiserte forhold i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog.

2.4. *Rullende materiell*

2.4.1. Sikkerhet

Det rullende materiellet må være slik konstruert og forbindelsen mellom vognene være slik utformet at de områder der passasjerer og personell oppholder seg, er beskyttet ved eventuell kollisjon eller avsporing.

Det elektriske utstyret må ikke svekke styringskontrollens og signalanleggenes funksjon og sikkerhet.

Bremseteknikkene og bremsekraftene må være forenlige med sporenes utforming, de tekniske strukturer og signalsystemene.

Det må treffes tiltak for å hindre adgangen til spenningsførende komponenter av hensyn til personsikkerheten.

Ved faresituasjoner må passasjerene ha mulighet til å informere togføreren og personellet ha mulighet til å oppnå kontakt med ham/henne.

Inngangsdørene må være utstyrt med lukke- og åpningsinnretninger som garanterer passasjerenes sikkerhet.

Det må finnes nødutganger, og de må være merket.

Det må fastsettes egnede bestemmelser for å ta hensyn til de særskilte sikkerhetsforhold i lange tunneler.

Det er et absolutt krav at togene er utstyrt med et nødbelysningssystem med tilstrekkelig styrke og uavhengighet.

Togene må være utstyrt med et høyttaleranlegg som gir togpersonellet og personell i kontrollsentre utenfor toget mulighet til å gi beskjeder til passasjerene.

2.4.2. Pålitelighet og tilgjengelighet

Det vitale utstyret i forbindelse med hjul, trekkraft, bremses og styringskontroll må være slik utformet at toget i en gitt sviktsituasjon kan fortsette uten skadevirkninger for det utstyr som fortsatt er i drift.

2.4.3. Teknisk kompatibilitet

Det elektriske utstyret må være kompatibelt med styringskontrollens og signalanleggets virkemåte.

Strømvaktakerinnretningenes spesifikasjoner må være slik at de gjør det mulig for togene å være i trafikk med de energiforsyningssystemene som brukes i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog.

Det rullende materiellets spesifikasjoner må være slik at de gir mulighet til å være i trafikk på alle de linjer togene er forventet å trafikkere.

2.5 Vedlikehold

2.5.1. Helse

De tekniske anleggene og rutinene som følges i vedlikeholdsanleggene, må ikke utgjøre en fare for menneskers helse.

2.5.2. Miljøvern

De tekniske anleggene og rutinene som følges i vedlikeholdsanleggene, må ikke overskride de tillatte nivåer for miljømessige ulemper.

2.5.3. Teknisk kompatibilitet

Vedlikeholdsanleggene for høyhastighetstog må være slik at oppgavene i tilknytning til sikkerhet, helse og komfort kan utføres på alle de tog som de er utformet for.

2.6 Miljø

2.6.1. Helse

Ved driften av det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog må lovfestede støygrenser overholdes.

2.6.2. Miljøvern

Driften av det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog må ikke ved normal vedlikeholdsstand forårsake et vibrasjonsnivå i grunnen som er uakseptabelt for virksomhet og nærmiljø i kort avstand fra infrastrukturen.

2.7 Drift

2.7.1. Sikkerhet

Tilpasningen av reglene for nettverksdrift og togførernes og togpersonellets kvalifikasjoner må garantere en sikker internasjonal drift.

Vedlikeholdsarbeidene og hyppigheten av disse, vedlikeholdspersonellets opplæring og kvalifikasjoner samt kvalitetssikringssystemene ved vedlikeholdsanleggene til de berørte operatører må være av en slik art at de garanterer et høyt sikkerhetsnivå.

2.7.2. Pålitelighet og tilgjengelighet

Vedlikeholdsarbeidene og hyppigheten av disse, vedlikeholdspersonellets opplæring og kvalifikasjoner samt kvalitetssikringssystemene ved vedlikeholdsanleggene til de berørte operatører må være av en slik art at de garanterer et høyt nivå for systemets pålitelighet og tilgjengelighet.

2.7.3. Teknisk kompatibilitet

Tilpasningen av reglene for nettverksdrift og kvalifikasjonene til togførere, togpersonell og personell med ansvar for trafikken må sikre effektiv drift av det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog.

VEDLEGG IV

SAMTRAFIKKOMPONENTER

EF-erklæring om:

- **samsvar**
- **bruksegnethet**

1. *Samtrafikkomponenter*

EF-erklæringen får anvendelse på de samtrafikkomponenter som er relevante for samtrafikkevenen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog, som nevnt i artikkel 3. Slike samtrafikkomponenter kan være:

1.1. Generelle komponenter

Komponenter som ikke brukes utelukkende i jernbanesystemet, og som uten videre kan brukes på andre områder.

1.2. Generelle komponenter med særskilte egenskaper

Komponenter som ikke brukes utelukkende i jernbanesystemet, men som må framvise særskilte nivåer for yteevne når de brukes på jernbaneområdet.

1.3. Særskilte komponenter

Komponenter som utelukkende brukes i jernbanesystemer.

2. *Anvendelsesområde*

EF-erklæringen omfatter

- enten ett eller flere meldte organers vurdering av om en samtrafikkomponent isolert sett oppfyller de tekniske spesifikasjoner den skal oppfylle,
- eller ett eller flere meldte organers vurdering/evaluering av en samtrafikkomponents bruksegnethet sett i den jernbanesammenheng den er ment å inngå i, særlig i tilfeller som omfatter grensesnitt, og i forbindelse med tekniske spesifikasjoner, særlig funksjonsspesifikasjoner, som skal kontrolleres.

Vurderingsprosedyrene gjennomført av de meldte organene i utformings- og framstillingsfasen skal bygge på modulene fastlagt i beslutning 93/465/EØF i samsvar med vilkårene nevnt i TSI-spesifikasjonene.

3. *EF-erklæringens innhold*

EF-erklæringen om samsvar eller bruksegnethet og de dokumenter som ledsager den, må dateres og undertegnes.

Erklæringen må skrives på det samme språket som bruksanvisningen og inneholde følgende:

- henvisninger til direktivet,
- full adresse; dersom det er en representant, må også produsentens eller konstruktørens firmanavn oppgis),
- beskrivelse av samtrafikkkomponenten (fabrikat, type osv.),
- beskrivelse av hvilken framgangsmåte som er brukt for å erklære samsvar eller bruksegnethet (artikkel 13),
- alle relevante beskrivelser av samtrafikkkomponenten, særlig bruksvilkårene,
- navn og adresse til det eller de meldte organer som har deltatt i framgangsmåten som er fulgt med hensyn til samsvar og bruksegnethet, samt kontrollsertifikatets dato og eventuelt sertifikatets varighet og gyldighetsvilkår,
- eventuelt henvisning til de europeiske spesifikasjoner,
- identifikasjon av vedkommende som er bemyndiget til å undertegne på vegne av produsenten eller dennes representant etablert i Fellesskapet.

VEDLEGG V

DELSYSTEMER

EF-VERIFISERINGSERKLÆRING

EF-verifiseringserklæringen og de dokumenter som ledsager den, må dateres og underskrives.

Erklæringen må skrives på det samme språket som er brukt i den tekniske dokumentasjonen og inneholde følgende:

- henvisninger til direktivet,
- navn og adresse på oppdragsgiveren eller dennes representant etablert i Fellesskapet (oppgi firmanavn og full adresse; dersom det er en representant, må også oppdragsgiverens firmanavn oppgis),
- kort beskrivelse av delsystemet,
- navn og adresse til det meldte organ som har foretatt EF-verifiseringen nevnt i artikkel 18,
- henvisning til dataene i den tekniske dokumentasjonen,
- alle relevante bestemmelser, foreløpige eller endelige, som delsystemet skal oppfylle, særlig eventuelle driftsbegrensninger eller -vilkår,
- gyldighetsperiode dersom EF-erklæringen er foreløpig,
- den underskriftsberettigedes identitet.

VEDLEGG VI

DELSYSTEMER

EF-VERIFISERING

1. EF-verifisering er den rutine der et meldt organ etter anmodning fra oppdragsgiveren eller dennes representant etablert i Fellesskapet kontrollerer og attesterer at et delsystem er
 - i samsvar med bestemmelsene i direktivet,
 - i samsvar med andre regler som følger av traktaten,og at det kan tas i bruk.
2. Verifiseringen av delsystemer omfatter følgende stadier:
 - samlet utforming,
 - framstilling/bygging av delsystemet, særlig bygge- og anleggsarbeider, montering av komponenter og samlet tilpasning,
 - endelig utprøving av delsystemet.
3. Det meldte organ ansvarlig for EF-verifiseringen skal utstede et samsvarssertifikat til oppdragsgiveren eller dennes representant etablert i Fellesskapet, som i sin tur skal utstede EF-verifiseringserklæringen og sende den til tilsynsmyndigheten i medlemsstaten der delsystemet er bygd og/eller i drift.
4. Saksmappen med teknisk dokumentasjon som ledsager verifiseringserklæringen, må inneholde følgende:
 - for infrastrukturer: plantegninger, godkjeningsrapporter for jord- og armeringsarbeider, prøvings- og kontrollrapporter for betongarbeider,
 - for andre delsystemer: helhetlige og detaljerte tegninger som svarer til utføringen, elektriske og hydrauliske diagrammer, styrekretsdiagrammer, beskrivelser av databehandlingssystemer og automatiske systemer, drifts- og vedlikeholdshåndbøker osv.,
 - en liste over samtrafikkomponenter omhandlet i artikkel 3 i delsystemene,
 - kopier av EF-erklæringene om samsvar eller bruksegnethet som skal være utstedt for komponentene i samsvar med direktivets artikkel 13, eventuelt ledsaget av de tilsvarende beregninger samt en kopi av rapportene om prøvinger og kontroller foretatt av de meldte organene på grunnlag av de felles tekniske spesifikasjonene,
 - sertifikat fra det meldte organ ansvarlig for EF-verifiseringen, ledsaget av tilsvarende beregninger og kontrasignatur fra organet selv, der det bekreftes at prosjektet er i samsvar med dette direktiv, og der eventuelle gjeldende forbehold tatt under utføringen av arbeidet oppgis, og dessuten ledsaget av inspeksjons- og kontrollrapportene som organet har utarbeidet i forbindelse med verifiseringen som angitt i nr. 5.3 og 5.4.
5. **Tilsyn**
 - 5.1. Formålet med EF-tilsynet er å sikre at forpliktelsene som følger av den tekniske dokumentasjonen, er blitt oppfylt i løpet av framstillingen/byggingen av delsystemet.

- 5.2. Det meldte organ med ansvar for å kontrollere gjennomføringen må hele tiden ha adgang til byggeplasser, lagringssteder og eventuelt prefabrikerings- eller prøvingsanlegg og i sin alminnelighet til ethvert sted som det finner nødvendig for å utføre sin oppgave. Oppdragsgiveren eller dennes representant etablert i Fellesskapet skal framlegge eller få framlagt for organet alle nødvendige og relevante dokumenter, særlig konstruksjonstegninger og tekniske rapporter om delsystemet.
- 5.3. Det meldte organ med ansvar for verifisering av gjennomføringen må med jevne mellomrom utføre kontroller for å sikre samsvar med direktivet. Det må ved disse anledningene utstede en kontrollrapport til de ansvarlige for framstillingen/byggingen. Det kan kreve å få være til stede under visse faser av byggearbeidet.
- 5.4. Det meldte organ kan dessuten foreta uanmeldte besøk på byggeplassen eller i produksjonslokalene. Under slike besøk kan organet foreta fullstendige eller delvise kontroller. Organet skal gi de ansvarlige for framstillingen/byggingen en rapport om besøket og eventuelt en kontrollrapport.
6. Den fullstendige saksmappen nevnt i nr. 4 må gis til oppdragsgiveren eller dennes representant etablert i Fellesskapet som støtte for samsvarssertifikatet utstedt av det meldte organ ansvarlig for verifiseringen av det driftsklare delsystemet. Rapporten må vedlegges EF-verifiseringserklæringen, som oppdragsgiveren sender til tilsynsmyndigheten i vedkommende medlemsstat.

Oppdragsgiveren må oppbevare en kopi av rapporten i hele delsystemets levetid. Den må sendes til enhver medlemsstat som anmoder om det.
7. Hvert meldt organ må jevnlig offentliggjøre relevante opplysninger om følgende:
 - mottatte anmodninger om EF-verifisering
 - utstedte samsvarssertifikater
 - avslag på søknader om samsvarssertifikater.
8. Saksmapper og korrespondanse om EF-verifiseringsrutinene må skrives på et offisielt språk i den medlemsstat der oppdragsgiveren eller dennes representant i Fellesskapet er etablert, eller på et språk som denne godtar.

VEDLEGG VII

MINIMUMSKRITERIER MEDLEMSSTATENE SKAL TA HENSYN TIL VED UTPEKING AV MELDTE ORGANER

1. Det meldte organ samt dets direktør og personell som skal utføre oppgavene i forbindelse med verifiseringen, skal ikke være direkte involvert i utforming, framstilling, bygging, markedsføring eller vedlikehold av samtrafikkkomponenter eller delsystemer og heller ikke i driften av dem. Dette utelukker likevel ikke utveksling av tekniske opplysninger mellom produsenten eller konstruktøren og det meldte organ.
2. Det meldte organ og personellet ansvarlig for kontroll må utføre verifiseringsoppgavene med størst mulig grad av faglig integritet og teknisk kompetanse; de må være fri for påtrykk eller påvirkning, særlig av økonomisk art, som kan innvirke på deres vurdering eller på resultatene av deres kontroll, særlig fra personer eller grupper av personer som har interesse av verifiseringsresultatene.
3. Det meldte organ må råde over det nødvendige personell og besitte de nødvendige midler, slik at det administrative og tekniske arbeidet forbundet med verifiseringen kan utføres på en tilfredsstillende måte. Det bør også ha tilgang til utstyr som er nødvendig til uvanlig verifisering.
4. Personell som skal utføre kontrollene, må ha
 - en god teknisk og faglig utdanning,
 - tilfredsstillende kjennskap til kravene som stilles til de kontroller som utføres, og tilstrekkelig erfaring med slike kontroller,
 - nødvendig ferdighet i å utarbeide sertifikater, registre og rapporter som bekrefter at det er utført kontroll.
5. Det må sikres at kontrollpersonalet er upartisk. Deres avlønning må ikke være avhengig av antall utførte kontroller, og heller ikke av resultatene av slike kontroller.
6. Det meldte organ må tegne ansvarsforsikring, med mindre organets ansvar dekkes av staten i samsvar med nasjonal lovgivning, eller med mindre medlemsstaten selv er direkte ansvarlig for kontrollen.
7. Det meldte organs personell er pålagt taushetsplikt (unntatt overfor vedkommende forvaltningsmyndigheter i den staten der det utøver sin virksomhet) for alle opplysninger det har fått kjennskap til under utøvelsen av sin virksomhet i henhold til dette direktiv eller internrettslige bestemmelser som setter det i kraft.