

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2001/16/EF

2002/EØS/53/14

av 19. mars 2001

om samtrafikkvevnen til det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 156,

under henvisning til forslag fra Kommissjonen⁽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 251⁽⁴⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) For at unionsborgerne, markedsdeltakerne og de regionale og lokale myndigheter fullt ut skal kunne nyte godt av de fordeler som opprettelsen av et område uten indre grenser fører med seg, bør sammenkoplingen og samtrafikkvevnen mellom de nasjonale jernbanenett samt adgangen til slike nett bedres ved iverksetting av alle tiltak som måtte være nødvendige på området harmonisering av tekniske standarder, som fastsatt i traktatens artikkel 155.
- 2) Ved å undertegne protokollen som ble vedtatt i Kyoto 12. desember 1997, har Den europeiske union forpliktet seg til å redusere sine gassutslipp. En slik målsetting forutsetter en justering av balansen mellom de ulike transportmåter, og dermed en forbedring av jernbanetransportens konkurransevne.

3) I Rådets strategi for integrering av miljøspørsmål og bærekraftig utvikling i Fellesskapets transportpolitikk ble det framhevet at det er nødvendig å handle for å redusere transportens innvirkning på miljøet.

4) Forretningsmessig drift av tog i det transeuropeiske jernbanenett krever særlig en høy grad av forenlighet mellom infrastrukturens og det rullende materiellets kjennetegn, i tillegg til effektiv samtrafikk mellom de ulike infrastrukturforvalternes og foretakenes informasjons- og kommunikasjonssystemer. Slik forenlighet og slik samtrafikk har avgjørende betydning for ytenivå, sikkerhet, tjenestekvalitet og kostnader, og særlig for samtrafikkvevnen til det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog.

5) For å nå disse målene iverksatte Rådet et første tiltak 23. juli 1996 ved å vedta direktiv 96/48/EF om samtrafikkvevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog⁽⁵⁾.

6) I hvitboken «strategi for revitalisering av Fellesskapets jernbaner» fra 1996 kunngjorde Kommissjonen et ytterligere tiltak på området konvensjonelle tog, og bestilte deretter en undersøkelse om integreringen av nasjonale jernbanesystemer, hvis resultater ble offentliggjort i mai 1998 og der det anbefales at det vedtas et direktiv basert på den metode som ble anvendt for høyhastighetstog. I undersøkelsen anbefales det også at man ikke forsøker å overkomme alle hindringer for samtrafikkvevne på en gang, men i stedet løser problemene gradvis i henhold til en prioritering basert på hvert foreslåtte tiltaks nytte-kostnadsforhold. Av undersøkelsen framgikk det dessuten at det har vært mer effektivt å harmonisere de framgangsmåter og regler som anvendes, og forbedre samtrafikken med hensyn til informasjons- og kommunikasjonssystemer, enn å treffe tiltak som gjelder for eksempel infrastruktur.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 110 av 20.4.2001, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 16/2002 av 1. mars 2002 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende nr. 21 av 25.4.2002, s. 8.

⁽¹⁾ EFT C 89 E av 28.3.2000, s. 1.

⁽²⁾ EFT C 204 av 18.7.2000, s. 13.

⁽³⁾ EFT C 317 av 6.11.2000, s. 22.

⁽⁴⁾ Europaparlamentsuttalelse av 17. mai 2000 (EFT C 59 av 23.2.2001, s. 106). Rådets felles holdning av 10. november 2000 (EFT C 23 av 24.1.2001, s. 15) og europaparlamentsbeslutning av 13. februar 2001.

⁽⁵⁾ EFT L 235 av 17.9.1996, s. 6.

- 7) I kommisjonsmeldingen om integrering av konvensjonelle jernbanesystemer anbefales det at dette direktiv vedtas, og de viktigste likheter og forskjeller mellom dette direktiv og direktiv 96/48/EF begrunnes. De viktigste forskjellene består i at det geografiske virkeområdet er blitt justert, at det tekniske virkeområdet er utvidet som følge av resultatene fra undersøkelsen nevnt over, samt i at det er valgt en gradvis metode for å overkomme hindringene for jernbanesystemets samtrafikkvegne, som omfatter en prioriteringsorden og en tidsplan for denne.
- 8) På grunn av den gradvise metoden, og tiden som derfor kreves for å vedta alle de tekniske spesifikasjoner for samtrafikkvegne (TSI), er det viktig å unngå at medlemsstatene vedtar nye nasjonale regler eller iverksetter prosjekter som bidrar til at det eksisterende systemet blir mer uensartet.
- 9) Vedtaket om en gradvis metode tilfredsstillende de særlige behovene i tilknytning til målet om det konvensjonelle jernbanesystemets samtrafikkvegne; dette jernbanesystemet kjennetegnes av gammel nasjonal infrastruktur og gammelt materiell, som vil kreve betydelige investeringer for å kunne tilpasses eller fornyes, og det er særlig viktig å påse at jernbanetransporten ikke straffes økonomisk i forhold til andre transportmåter.
- 10) I sin resolusjon av 10. mars 1999 om jernbanepakken anmodet Parlamentet om at den gradvise åpningen av jernbanesektoren skulle ledsages av så raske og effektive tiltak for harmonisering av tekniske standarder som mulig.
- 11) På sitt møte 6. oktober 1999 anmodet Rådet Kommissjonen om å framlegge forslag til en strategi for forbedring av jernbanetransportens samtrafikkvegne og reduksjon av flaskehalsproblemer, med henblikk på raskt å fjerne tekniske, administrative og økonomiske hindringer for nettenes samtrafikkvegne, samtidig som det garanteres for et høyt sikkerhetsnivå og for personalets opplæring og kvalifikasjoner.
- 12) I henhold til rådsdirektiv 91/440/EØF av 29. juli 1991 om utvikling av Fellesskapets jernbaner⁽¹⁾ må jernbaneforetakene gis økt adgang til jernbanenettene i medlemsstatene, og dette forutsetter at kravet til samtrafikkvegne er oppfylt når det gjelder infrastruktur, utstyr, rullende materiell samt systemer for drift og forvaltning, herunder personalets kvalifikasjoner og de vilkår tilknyttet hygiene og sikkerhet på arbeidsplassen som kreves for drift og vedlikehold av de aktuelle delsystemene og for gjennomføring av hver TSI. Dette direktiv har imidlertid verken indirekte eller direkte som mål å harmonisere arbeidsvilkårene i jernbanesektoren.
- 13) Medlemsstatene er pålagt å sikre overholdelse av reglene for sikkerhet, helse og forbrukervern som får allmenn anvendelse på jernbanenett under prosjektering, bygging, ibruktaking og drift.
- 14) De nasjonale forskrifter, interne regler og tekniske spesifikasjoner som jernbanene anvender, viser betydelige ulikheter, siden de omfatter tekniske framgangsmåter som er særegne for industrien i hver enkelt stat, og omfatter bestemte krav til dimensjoner, utstyr og særlige kjennetegn. Denne situasjonen er en hindring for at tog effektivt kan trafikkere hele Fellesskapets territorium under tilfredsstillende forhold.
- 15) Denne situasjonen har opp gjennom årene skapt svært tette bånd mellom den nasjonale jernbaneindustrien og de nasjonale jernbaner, til skade for en reell åpning av markedet. For at denne industrien skal kunne bedre sin konkurransevne på verdensplan, kreves det et europeisk marked som er åpent og utsatt for konkurranse.
- 16) Det må derfor for hele Fellesskapet fastlegges grunnleggende krav for det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog.
- 17) Fordi det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog har stor utstrekning og er av sammensatt karakter, har det av praktiske årsaker vist seg nødvendig å dele det opp i delsystemer. For hvert delsystem må grunnleggende krav spesifiseres og tekniske spesifikasjoner fastsettes for hele Fellesskapet, særlig med hensyn til komponenter og grensesnitt, slik at disse grunnleggende kravene kan oppfylles.
- 18) Iverksettingen av bestemmelsene om samtrafikkvegnen til det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog må ikke føre til at det oppstår ubegrunnede hindringer for at det eksisterende jernbanenett i den enkelte medlemsstat opprettholdes ut fra et kostnad/nyttesyntspunkt, og i denne sammenheng må det holdes fast ved målet om samtrafikkvegne.
- 19) De tekniske spesifikasjoner for samtrafikkvegne har også innvirkning på vilkårene for brukernes anvendelse av jernbanetransport, og det er derfor nødvendig å rådspørre brukerne om aspekter som berører dem.
- 20) I bestemte tilfeller bør det tillates at en medlemsstat unnlater å anvende visse tekniske spesifikasjoner for samtrafikkvegne, og det bør fastsettes framgangsmåter som sikrer at slike unntak kan rettfærdiggjøres. Etter traktatens artikkel 155 skal Fellesskapets virksomhet på området samtrafikkvegne ta hensyn til prosjektenes mulige kommersielle levedyktighet.

⁽¹⁾ EFT L 237 av 24.8.1991, s. 25.

- 21) Utarbeiding av TSI-er, og anvendelse av disse på jernbanesystemet for konvensjonelle tog bør ikke være til hinder for den teknologiske nyskaping, som bør være rettet mot en forbedring av de økonomiske resultatene.
- 22) Samtrafikkevnen til jernbanesystemet for konvensjonelle tog bør utnyttes, særlig når det gjelder godstransport, til å skape vilkår for bedre samtrafikkevne mellom ulike transportmåter.
- 23) For å oppfylle de relevante bestemmelser om rutiner for offentlige innkjøp innenfor jernbanesektoren, særlig i direktiv 93/38/EØF⁽¹⁾, må oppdragsgiverne innta tekniske spesifikasjoner i de allmenne dokumentene eller i avtalevilkårene for hver enkelt kontrakt. Det må utarbeides et sett europeiske spesifikasjoner som kan tjene som referanse for disse tekniske spesifikasjonene.
- 24) Det er i Fellesskapets 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 fellesskapspolitikkenes krav. De europeiske standardiseringsorganer må derfor fortsette sitt samarbeid med de internasjonale standardiseringsorganer.
- 25) Oppdragsgivere må definere de ytterligere spesifikasjoner som er nødvendige for å utfylle de europeiske spesifikasjonene eller andre standarder. Disse spesifikasjonene må oppfylle de grunnleggende krav som er blitt harmonisert på fellesskapsnivå, og som det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog må oppfylle.
- 26) Framgangsmåtene for samsvarsvurdering eller vurdering av komponentenes bruksegnethet må bygge på bruken av modulene omhandlet i beslutning 93/465/EØF⁽²⁾. Med sikte på å fremme utviklingen av den berørte industrien bør framgangsmåtene for kvalitetssikring utvikles så langt det er mulig.
- 27) For å sikre systemets samtrafikkevne er samsvarsvurderingen i hovedsak knyttet til komponentenes bruksområde, og ikke bare til komponentenes frie omsetning på fellesskapsmarkedet. Bruksegnetheten til de komponenter som har den mest avgjørende betydning for systemets sikkerhet, tilgjengelighet eller økonomi, bør vurderes. Det er derfor ikke nødvendig at produsenten CE-merker komponentene som nå omfattes av bestemmelsene i dette direktiv. Produsentens samsvarserklæring på grunnlag av en samsvarsvurdering og/eller en vurdering av bruksegnetheten bør være tilstrekkelig.
- 28) Dette berører ikke produsentenes plikt til å påføre visse komponenter CE-merkingen for å bekrefte at de er i samsvar med andre relevante fellesskapsbestemmelser.
- 29) De delsystemer som utgjør det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog, skal underlegges en framgangsmåte for verifisering. Den må gi de myndigheter som har ansvaret for godkjenning av ibruktakingen mulighet for, i løpet av prosjekterings-, bygge- og ibruktakingsfasen, 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-verifiseringen av delsystemene.
- 30) Framgangsmåten for EF-verifisering bør bygge på de tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne (TSI). Disse omfattes av bestemmelsene i artikkel 18 i direktiv 93/38/EØF. De meldte organer som har ansvaret for gjennomføringen av framgangsmåtene for samsvarsvurdering eller for vurdering av komponentenes bruksegnethet samt framgangsmåten for verifiseringen av delsystemer, må i størst mulig grad samordne sine avgjørelser, særlig dersom det ikke finnes europeiske spesifikasjoner.
- 31) TSI-ene skal utarbeides av et felles representativt organ for infrastrukturforvaltningen, jernbaneforetakene og industrien etter oppdrag fra Kommisjonen. Representanter fra tredjestater, særlig fra søkerstater, kan helt fra begynnelsen av delta i møtene i det felles representative organet som observatører.
- 32) I rådsdirektiv 91/440/EØF kreves det en regnskapsmessig atskillelse mellom drift av jernbaneforetakenes transporttjenester og forvaltningen av jernbaneinfrastrukturen. På samme måte bør også de spesialiserte avdelinger i jernbanenes infrastrukturforvaltninger som er utpekt som meldte organer, ha en slik struktur at de kan oppfylle kriteriene som må gjelde for denne type organer. Andre spesialiserte organer kan meldes dersom de oppfyller de samme kriterier.
- 33) De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁽³⁾.

⁽¹⁾ Rådsdirektiv 93/38/EØF av 14. juni 1993 om samordning av innkjøpsreglene for oppdragsgivere innen vann- og energiforsyning, transport og telekommunikasjon (EFT L 199 av 9.8.1993, s. 84). Direktivet sist endret ved direktiv 98/4/EF (EFT L 101 av 1.4.1998, s. 1).

⁽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 L 220 av 30.8.1993, s. 23).

⁽³⁾ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

- 34) Samtrafikkevnene til det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog berører hele Fellesskapet. Ingen medlemsstat kan alene iverksette de tiltak som kreves for å oppnå slik samtrafikkevne. I samsvar med nærhetsprinsippet kan målene for det foreslåtte tiltak ikke i tilstrekkelig grad nås av medlemsstatene, og de kan derfor, på grunn av det foreslåtte tiltaks omfang eller virkning, bedre nås på fellesskapsplan —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

KAPITTEL 1

Alminnelige bestemmelser

Artikkel 1

1. Dette direktivs mål er å fastsette de vilkår som skal oppfylles for å oppnå samtrafikkevne for det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog på Fellesskapets territorium, som omhandlet i vedlegg I. Disse vilkår angår prosjektering, bygging, ibruktaking, opprusting, fornyelse, drift og vedlikehold av de delene av systemet som skal tas i bruk etter datoen for dette direktivs ikrafttredelse, samt helse- og sikkerhetsvilkårene for de ansatte som bidrar til driften, og deres faglige kvalifikasjoner.

2. Oppfølgingen av dette mål bør føre til en definisjon av et minstenivå for teknisk harmonisering og gjøre det mulig å

- a) lette, forbedre og utvikle internasjonale jernbanetransporttjenester innenfor Den europeiske union og med tredjestater,
- b) bidra til den gradvise gjennomføringen av det indre marked for utstyr og tjenester til bygging, fornyelse, opprusting og drift av det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog,
- c) bidra til samtrafikkevnene til det transeuropeiske jernbanesystemet for konvensjonelle tog.

Artikkel 2

I dette direktiv menes med

- a) «transeuropeisk jernbanesystem for konvensjonelle tog»: strukturen til det transeuropeiske transportnett, som

beskrevet i vedlegg I, herunder jernbanelinjer og faste anlegg, bygd eller opprustet for konvensjonell jernbanetransport og kombinert jernbanetransport, samt rullende materiell utformet for å trafikere denne infrastrukturen,

- b) «samtrafikkevne»: evnen til det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog til å muliggjøre sikker og kontinuerlig trafikk av tog som oppviser de påkrevde ytelsesnivåer for disse jernbanelinjene. Denne evnen avhenger av at alle forskriftsmessige, tekniske og driftsmessige vilkår for å oppfylle grunnleggende krav er til stede,
- c) «delsystemer»: resultatet av inndelingen av det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog, som beskrevet i vedlegg II. Disse delsystemene, som det må fastsettes grunnleggende krav til, er av strukturell eller funksjonell karakter,
- 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 samtrafikkevnene til det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog direkte eller indirekte er avhengig av. Begrepet «komponent» omfatter både materielle produkter og immaterielle produkter, som programvare,
- e) «grunnleggende krav»: alle vilkår fastsatt i vedlegg III som må oppfylles av det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog, delsystemer og samtrafikkomponenter, herunder grensesnitt,
- f) «europeisk spesifisering»: en felles teknisk spesifisering, en europeisk teknisk godkjenning eller en nasjonal standard som gjennomfører en europeisk standard, som fastsatt i artikkel 1 nr. 8-12 i direktiv 93/38/EØF,
- g) «tekniske spesifiseringer for samtrafikkevne» (heretter kalt «TSI-er»): spesifiseringer som hvert delsystem eller hver del av et delsystem skal omfattes av med henblikk på å oppfylle de grunnleggende krav og sikre samtrafikkevnene til det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog,
- h) «felles representativt organ»: et organ sammensatt av representanter for infrastrukturforvaltningene, jernbaneforetakene og industrien, med ansvar for å utarbeide TSI-er. 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 framgangsmåten for EF-verifisering av delsystemene,

- j) «grunnleggende parametere»: ethvert forskriftsmessig, teknisk eller driftsmessig vilkår som er av avgjørende betydning for samtrafikkveien, og som krever en avgjørelse etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 21 nr. 2 før det felles representative organ kan utarbeide utkast til TSI-er,
- k) «særtilfelle»: en hvilken som helst del av det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog som krever midlertidige eller permanente særlige bestemmelser i TSI-ene, på grunn av enten geografiske, topografiske eller bymiljømessige begrensninger, eller av hensyn til forenlighet med det eksisterende systemet. Dette kan særlig omfatte jernbanelinjer og –nett som ikke er forbundet med Fellesskapets øvrige jernbanenett, dessuten lasteprofil, sporvidde eller avstanden mellom spor, rullende materiell utelukkende ment til lokal, regional eller historisk bruk, og rullende materiell på vei til eller fra tredjestater såfremt det ikke krysser grensen mellom to medlemsstater,
- l) «opprusting»: ethvert større endringsarbeid på et delsystem eller en del av et delsystem som krever ny tillatelse for ibruktaking i henhold til artikkel 14 nr. 1,
- m) «fornylelse»: ethvert større utskiftingsarbeid på et delsystem eller på en del av et delsystem som krever ny tillatelse for ibruktaking i henhold til artikkel 14 nr. 1,
- n) «eksisterende jernbanesystem»: strukturen av jernbanelinjer og faste anlegg i det eksisterende jernbanesystemet samt rullende materiell av alle kategorier og opprinnelse som trafikkerer denne infrastrukturen.

Artikkel 3

1. Dette direktiv gjelder de bestemmelser om samtrafikkkomponenter, grensesnitt og framgangsmåter for hvert delsystem, og de vilkår for allmenn forenlighet i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog som er nødvendige for å oppnå samtrafikkveie i systemet.
2. Bestemmelsene i dette direktiv kommer til anvendelse uten å berøre andre relevante fellesskapsbestemmelser. For samtrafikkkomponenter, som også omfatter grensesnitt, kan imidlertid hensynet til samsvar med de grunnleggende krav i dette direktiv gjøre det nødvendig å bruke de enkelte europeiske spesifikasjoner som er utarbeidet for dette formål.

Artikkel 4

1. Det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog, delsystemer og samtrafikkkomponenter, herunder grensesnitt, skal oppfylle de relevante grunnleggende krav.

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

KAPITTEL II

Tekniske spesifikasjoner for samtrafikkveie (TSI-er)

Artikkel 5

1. Det skal utarbeides en TSI for hvert delsystem. Der det er nødvendig, kan flere TSI-er gjelde for ett og samme delsystem, særlig for å behandle kategorier av jernbanestrekninger, knutepunkter eller rullende materiell separat, eller for å løse visse samtrafikkproblemer i prioritert rekkefølge. I slike tilfeller får bestemmelsene i denne artikkel også anvendelse på den aktuelle delen av vedkommende delsystem.
2. Delsystemene må være i samsvar med TSI-ene; samsvaret må til enhver tid opprettholdes så lenge hvert delsystem er i bruk.
3. I den utstrekning det er nødvendig for å oppnå målene nevnt i artikkel 1, skal TSI-ene
 - a) angi det tilsiktede virkeområdet (en del av jernbanenettet eller av det rullende materiell som omhandlet i vedlegg I; et delsystem eller en del av et delsystem som omhandlet i vedlegg II),
 - b) fastlegge grunnleggende krav for hvert aktuelle delsystem og dets grensesnitt mot andre delsystemer,
 - c) fastlegge funksjonelle og tekniske spesifikasjoner som delsystemet og dets grensesnitt mot andre delsystemer må oppfylle. Om nødvendig kan disse spesifikasjonene variere avhengig av delsystemets bruk, f.eks. avhengig av de kategoriene av jernbanelinjer, knutepunkter og/eller rullende materiell som omhandles i vedlegg I,
 - d) fastlegge hvilke samtrafikkkomponenter og grensesnitt som må omfattes av europeiske spesifikasjoner, herunder europeiske standarder, som er nødvendige for å nå målet om samtrafikkveie i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog,
 - e) angi, for hvert enkelt tilfelle, framgangsmåtene for samsvarsvurdering eller vurdering av bruksegnethet. Dette omfatter særlig modulene som er definert i beslutning 93/465/EØF, eller eventuelt de særskilte framgangsmåter som skal benyttes for å vurdere samtrafikkkomponentenes samsvar eller bruksegnethet, samt ved EF-verifiseringen av delsystemene,

f) angi strategien for gjennomføring av TSI-ene. Det er særlig nødvendig å spesifisere trinnene i den gradvise overgangen fra den nåværende til den endelige situasjon, hvor TSI-er generelt overholdes,

g) angi, med henblikk på det berørte personalet, hvilke faglige kvalifikasjoner som kreves og hvilke vilkår for helse og sikkerhet på arbeidsplassen som må oppfylles for drift og vedlikehold av delsystemene nevnt ovenfor og for gjennomføringen av TSI-ene.

4. Hver TSI skal utarbeides på grunnlag av en undersøkelse av et eksisterende delsystem og angi som mål et delsystem som kan oppnås gradvis og innenfor et rimelig tidsrom. På denne måten vil den gradvise gjennomføringen av TSI-ene og overholdelsen av disse gradvis bidra til at samtrafikkevne for det transeuropeiske jernbanesystemet for konvensjonelle tog oppnås.

5. TSI-ene skal på hensiktsmessig vis bevare forenligheten til hver medlemsstats eksisterende jernbanesystem. For dette formål kan det for hver TSI fastsettes bestemmelser for særtilfeller, både med hensyn til infrastruktur og til rullende materiell, og det bør tas særskilt hensyn til lasteprofil, sporvidde eller sporavstand, og til vogner på tog som er i trafikk til eller fra tredjestater. TSI-ene skal for hvert særtilfelle fastsette gjennomføringsregler for de delene av TSI-ene som omhandles i nr. 3 bokstav c)-g).

6. TSI-ene skal ikke være til hinder for medlemsstatenes beslutning om bruk av infrastrukturer til trafikk med rullende materiell som ikke omfattes av TSI-ene.

Artikkel 6

1. Utkastene til TSI-er skal utarbeides av det felles representative organ etter mandat fra Kommissjonen, i samsvar med framgangsmåten fastsatt i artikkel 21 nr. 2. TSI-ene skal vedtas og gjennomgås etter samme framgangsmåte. De skal offentliggjøres av Kommissjonen i *De Europiske Fællesskaps Tidende*.

2. Det felles representative organ skal utpekes etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 21 nr. 2, og organet skal overholde reglene fastsatt i vedlegg VIII. Dersom det felles representative organ ikke overholder disse reglene eller ikke har den nødvendige kompetanse som kreves for å kunne utarbeide en bestemt TSI, skal det utpekes et stedfortredende organ etter samme framgangsmåte. I sistnevnte tilfelle skal det felles representative organ delta i arbeidet til det stedfortredende organet.

3. Det felles representative organ, eller eventuelt det aktuelle stedfortredende organ, skal ha ansvar for å forberede gjennomgåelsen og ajourføringen av TSI-er og for å framlegge anbefalinger for komiteen nevnt i artikkel 21, slik at utviklingen innenfor teknologi og samfunnsmessige krav kan tas i betraktning.

4. Hvert TSI-utkast skal utarbeides i to trinn.

Først skal det felles representative organ fastsette de grunnleggende parametere for den aktuelle TSI-en, i tillegg til grensesnittene mot de andre delsystemene samt eventuelt andre nødvendige særtilfeller. For hver av disse parametrene og hvert av grensesnittene framlegges de mest fordelaktige løsningene, med teknisk og økonomisk dokumentasjon. Det skal treffes en beslutning etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 21 nr. 2, og om nødvendig skal det tas hensyn til særtilfeller.

Deretter skal det felles representative organ utarbeide utkastet til TSI på grunnlag av disse grunnleggende parametrene. Om nødvendig skal det felles representative organ ta med i betraktningen den tekniske utvikling, standardiseringsarbeid som allerede er utført, aktive arbeidsgrupper og anerkjent forskningsarbeid. En samlet vurdering av de beregnede kostnader og nyttevirkninger som vil følge av gjennomføring av TSI-ene, skal vedlegges utkastet til TSI, og av denne vurderingen skal det framgå hvilke virkninger som forventes for alle berørte operatører og markedsdeltakere.

5. Ved utarbeidingen, vedtakelsen og gjennomgåelsen av hver TSI (herunder de grunnleggende parametere) skal det tas hensyn til de beregnede kostnader og nyttevirkninger ved alle de tekniske løsningene som har vært vurdert, og grensesnittene mellom dem, med henblikk på å finne og gjennomføre de mest fordelaktige løsninger. Medlemsstatene skal delta i denne vurderingen ved å stille nødvendige data til rådighet.

6. Komiteen omhandlet i artikkel 21 skal regelmessig underrettes om arbeidet med utarbeiding av TSI-ene. Under arbeidet kan komiteen gi mandater eller hensiktsmessige anbefalinger angående utformingen av TSI-ene og nytte- og kostnadsanalysen. På anmodning fra en medlemsstat kan komiteen særlig kreve at alternative løsninger utredes, og at vurderingen av disse alternative løsningenes kostnader og fordeler tas med i rapporten som vedlegges utkastet til TSI.

7. Ved vedtakelsen av hver enkelt TSI skal ikrafttredelsesdatoen fastsettes etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 21 nr. 2. Dersom ulike delsystemer må tas i bruk samtidig av hensyn til teknisk forenlighet, skal de tilhørende TSI-ene ha samme ikrafttredelsesdato.

8. Ved utarbeiding og gjennomgåelse av TSI-ene skal det tas hensyn til brukernes synspunkter på de forhold som direkte påvirker vilkårene for deres bruk av delsystemene.

Med henblikk på dette skal det felles representative organ eller eventuelt vedkommende stedfortredende organ rådspørre sammenslutninger og organisasjoner som representerer brukerne under utarbeidingen og gjennomgåelsen av TSI-ene.

En rapport om resultatene av slik rådspørring skal vedlegges utkastet til TSI.

Listen over sammenslutninger og organisasjoner som skal rådspørres, skal utarbeides av komiteen omhandlet i artikkel 21 innen mandatet for den første TSI-en vedtas, og kan revurderes og ajourføres på anmodning fra en medlemsstat eller fra Kommisjonen.

9. Ved utarbeiding og gjennomgåelse av TSI-ene skal tas hensyn til partene i arbeidslivets synspunkter på vilkårene omhandlet i artikkel 5 nr. 3 bokstav g).

For dette formål skal partene i arbeidslivet rådspørres før utkastet til TSI framlegges for komiteen nevnt i artikkel 21 for vedtakelse eller gjennomgåelse.

Partene i arbeidslivet skal rådspørres innenfor rammen av sektordialogkomiteen nedsatt i henhold til kommisjonsbeslutning 98/500/EF⁽¹⁾.

Partene i arbeidslivet skal avgi sin uttalelse innen tre måneder.

Artikkel 7

En medlemsstat behøver ikke å anvende visse TSI-er, herunder spesifikasjoner for rullende materiell, i følgende tilfeller og situasjoner:

- a) ved et prosjekt som gjelder en ny jernbanelinje eller opprusting av en eksisterende linje, eller for et hvilket som helst aspekt nevnt i artikkel 1 nr. 1 som ved offentliggjøringen av de aktuelle TSI-ene befinner seg på et framskredent stadium eller er omfattet av en kontrakt som er i ferd med å bli gjennomført,
- b) ved et prosjekt til fornyelse eller opprusting av en eksisterende jernbanelinje dersom lasteprofilen, sporvidden, avstanden mellom sporene eller den elektriske spenning bestemt ved disse TSI-ene ikke er forenlige med dem som gjelder for den eksisterende jernbanelinjen,
- c) ved et prosjekt som gjelder en ny jernbanelinje eller fornyelse eller opprusting av en eksisterende jernbanelinje på vedkommende medlemsstats territorium dersom jernbanenettet er atskilt eller isolert fra Fellesskapets øvrige jernbanenett av hav,
- d) ved alle prosjekter som gjelder fornyelse, utvidelse eller opprusting av en eksisterende jernbanelinje dersom anvendelsen av disse TSI-ene kan skade planens økonomiske levedyktighet og/eller forenligheten til medlemsstatens jernbanesystem,

e) når, etter ulykke eller naturkatastrofe, vilkårene for en rask gjenoppbygging av jernbanenettet økonomisk eller teknisk ikke gir rom for full eller delvis anvendelse av de relevante TSI-ene,

f) for vogner i trafikk til eller fra tredjestater, når disse vognenes sporvidde skiller seg fra sporvidden til Fellesskapets hovedjernbanenett.

Vedkommende medlemsstat skal i alle tilfellene på forhånd underrette Kommisjonen om det planlagte avviket og oversende den en sakmappe med dokumentasjon over de TSI-er eller deler av TSI-er som den ikke ønsker anvendt, samt om de tilsvarende spesifikasjoner som den ønsker å anvende. Komiteen nevnt i artikkel 21 skal analysere de tiltak medlemsstaten har planlagt. I tilfellene omtalt i bokstav b), d) og f) skal Kommisjonen treffe beslutning etter framgangsmåten i artikkel 21 nr. 2. Om nødvendig skal det utarbeides en anbefaling om spesifikasjoner som bør anvendes. I tilfellet nevnt i bokstav b) skal imidlertid Kommisjonens beslutning ikke gjelde lasteprofiler og sporvidde.

KAPITTEL III

Samtrafikkkomponenter

Artikkel 8

Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at samtrafikkkomponentene

a) markedsføres bare dersom de gjør det mulig å oppnå samtrafikkvegne for det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog og samtidig oppfyller de grunnleggende krav,

b) brukes til det formål de er bestemt for og er forsvarlig montert og vedlikeholdt.

Disse bestemmelser skal ikke hindre markedsføring av disse komponentene til andre formål.

Artikkel 9

Medlemsstatene kan ikke med begrunnelse i dette direktiv forby, begrense eller hindre at samtrafikkkomponenter til bruk i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog som er i samsvar med bestemmelsene i dette direktiv, markedsføres på deres territorium. De kan særlig ikke stille krav om kontroller som allerede er foretatt innenfor rammen av framgangsmåten for EF-erklæring om samsvar eller bruksegnet, som nærmere omhandlet i vedlegg IV.

⁽¹⁾ Kommisjonsavgjørd 98/500/EF av 20. mai 1998 om oppnemning av sektordialogutval for å fremme dialogen mellom partene i arbeidslivet på europeisk plan (EFT L 255 av 12.8.1998, s. 27).

Artikkel 10

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

2. Samtrafikkkomponenters samsvar med de relevante grunnleggende krav, og eventuelt deres bruksegnethet, skal fastslås på grunnlag av vilkårene i den relevante TSI-en, herunder relevante europeiske spesifikasjoner dersom slike foreligger.

3. Referansene til europeiske spesifikasjoner skal offentliggjøres i *De Europeiske Fællesskaps Tidende* og nevnes i den relevante TSI-en. Dersom de relevante europeiske spesifikasjonene offentliggjøres etter at TSI-ene er vedtatt, skal de europeiske spesifikasjonene tas i betraktning når TSI-ene revideres.

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

5. Dersom det ikke foreligger europeiske spesifikasjoner i tidsrommet før en TSI offentliggjøres, skal medlemsstatene, uten at bestemmelsene i artikkel 20 nr. 5 berøres, oversende de øvrige medlemsstatene og Kommisjonen en liste over hvilke standarder og tekniske spesifikasjoner som brukes for å oppfylle de grunnleggende krav. Oversendingen skal skje innen 20. april 2002.

6. Dersom en europeisk spesifikasjon ennå ikke er tilgjengelig når en TSI vedtas, og overholdelsen av denne europeiske spesifikasjonen er avgjørende for å kunne garantere samtrafikkvegne, kan det i TSI-en refereres til det nyeste tilgjengelige utkastet til den europeiske spesifikasjonen som må overholdes, eller utkastet kan delvis eller i sin helhet innarbeides i TSI-en.

Artikkel 11

Dersom en medlemsstat eller Kommisjonen finner at visse europeiske spesifikasjoner ikke oppfyller de grunnleggende krav, kan det etter framgangsmåten i artikkel 21 nr. 2, og når det dreier seg om europeiske standarder, etter samråd med komiteen nedsatt i henhold til direktiv 98/34/EF⁽¹⁾, besluttes at vedkommende spesifikasjoner eller endringer av dem skal trekkes helt eller delvis tilbake fra de publikasjoner der de står oppført.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 98/34/EF av 22. juni 1998 om en informasjonsprosedyre for standarder og tekniske forskrifter samt regler for informasjonssamfunnstjenester (EFT L 204 av 21.7.1998, s. 37). Direktivet endret ved direktiv 98/48/EF (EFT L 217 av 5.8.1998, s. 18).

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, sannsynligvis ikke vil oppfylle de grunnleggende krav, skal medlemsstaten treffe alle nødvendige tiltak for å begrense komponentens anvendelsesområde, forby bruk av den eller trekke den tilbake fra markedet. Medlemsstaten skal umiddelbart underrette Kommisjonen om de tiltak som er truffet, og grunngi sin beslutning, særlig dersom det manglende samsvaret skyldes

- a) at de grunnleggende krav ikke er oppfylt,
- b) at de europeiske spesifikasjonene er feilaktig anvendt, dersom anvendelsen av slike spesifikasjoner gjøres gjeldende,
- c) at de europeiske spesifikasjoner er utilstrekkelige.

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, og 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 begrunnet ut fra 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 utarbeidet 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 vedkommende TSI-er.

2. Vurderingen av en samtrafikkkomponents samsvar eller bruksegnethet skal foretas av det meldte organ som er blitt anmodet om dette av produsenten eller dennes representant etablert i Fællesskapet.

3. Dersom samtrafikkkomponentene er omfattet av andre fellesskapsdirektiver som omfatter andre aspekter, skal det i EF-erklæringen om samsvar eller bruksegnethet i slike tilfeller angis at samtrafikkkomponentene også oppfyller kravene i disse andre direktivene.

4. Dersom verken produsenten eller dennes representant etablert i Fellesskapet har oppfylt forpliktelsene nevnt i nr. 1, 2 og 3, skal disse forpliktelsene påhvile enhver person som markedsfører samtrafikkkomponenten. Når det gjelder dette direktiv skal de samme forpliktelser få anvendelse for enhver som setter sammen samtrafikkkomponenter eller deler av samtrafikkkomponenter av ulik opprinnelse, eller som til egen bruk produserer samtrafikkkomponenter.

5. Uten at bestemmelsene i artikkel 12 berøres skal

a) produsenten eller dennes representant etablert i Fellesskapet, i alle tilfeller der en medlemsstat fastslår at EF-samsvarserklæringen er uberettiget utarbeidet, 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 eller sikre at den trekkes tilbake fra markedet etter framgangsmåtene fastsatt i artikkel 12.

KAPITTEL IV

Delsystemer

Artikkel 14

1. Hver enkelt medlemsstat skal gi tillatelse til ibruktaking av de strukturelle delsystemene som utgjør det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog, når de er anlagt eller drives på medlemsstatens territorium.

For dette formål skal medlemsstatene treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at disse delsystemene tas i bruk bare dersom de er utformet, bygd og anlagt på en slik måte at de oppfyller de relevante grunnleggende krav når de innlemmes i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog. Det skal særlig kontrolleres at delsystemene er forenlige med det systemet de innlemmes i.

2. Når delsystemene tas i bruk, og jevnlig deretter, skal medlemsstatene kontrollere at de drives og vedlikeholdes i samsvar med de relevante grunnleggende krav.

3. Ved fornyelse eller opprusting skal forvaltningen for jernbaneinfrastrukturen eller jernbaneforetaket oversende den aktuelle medlemsstaten en saksmappe med beskrivelse av prosjektet. Medlemsstaten skal gjennomgå saksmappen og skal, idet det tas hensyn til den gjennomføringsstrategi som angis i den relevante TSI-en, avgjøre hvorvidt arbeidets omfang betyr at en ny tillatelse for ibruktaking i henhold til dette direktiv er nødvendig. Slik tillatelse for ibruktaking er nødvendig hver gang det planlagte arbeidet kan virke inn på sikkerhetsnivået.

Artikkel 15

Uten at bestemmelsene i artikkel 19 berøres kan medlemsstatene på sitt territorium og med begrunnelse i dette direktiv ikke forby, begrense eller hindre bygging, ibruktaking eller drift av strukturelle delsystemer som inngår i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog, dersom de grunnleggende krav er oppfylt. Særlig kan det ikke stilles krav om kontroller som allerede er foretatt innenfor rammen av framgangsmåten for EF-verifiseringserklæringen som nærmere omhandlet i vedlegg V.

Artikkel 16

1. Medlemsstatene skal anse at strukturelle delsystemer som utgjør det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog og som det foreligger en EF-erklæring om verifisering for, har samtrafikkvegne og oppfyller de relevante grunnleggende krav.

2. Verifiseringen av samtrafikkvegnen til et strukturelt delsystem som utgjør det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog skal, i samsvar med de relevante grunnleggende krav, fastsettes ved henvisning til TSI-er dersom slike foreligger.

3. Med hensyn til tidsrommet før en TSI offentliggjøres, skal medlemsstatene for hvert delsystem oversende de øvrige medlemsstatene og Kommisjonen en liste over de tekniske forskrifter som brukes ved gjennomføringen av de grunnleggende krav. Oversendingen skal skje innen 20. april 2002.

Artikkel 17

Dersom det viser seg at TSI-ene 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 fastsettelse av EF-erklæringen om verifisering skal oppdragsgiveren eller dennes representant anmode det meldte organ som den har valgt for dette formål, om å iverksette framgangsmåten for EF-verifisering beskrevet i vedlegg VI.
2. Oppgavene til det meldte organ som er ansvarlig for EF-verifiseringen av et delsystem skal begynne med prosjekteringsfasen og omfatte hele byggefasen fram til godkjenningsfasen før delsystemet tas i bruk. De skal også omfatte verifisering av det aktuelle delsystemets grensesnitt mot det systemet det skal innlemmes i, på bakgrunn av de tilgjengelige opplysningene i den relevante TSI-en og i registrene fastsatt i artikkel 24.
3. Det meldte organ skal ha ansvar for sammenstillingen 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 som bekrefter samtrafikkkomponentenes samsvar. De skal også omfatte alle relevante opplysninger om bruksvilkår og -begrensninger, ettersyn, løpende eller periodisk overvåking, justering og vedlikehold.

Artikkel 19

1. Dersom en medlemsstat fastslår at et strukturelt delsystem som det foreligger EF-erklæring om verifisering med de tilhørende tekniske data for, ikke fullt ut er i samsvar med bestemmelsene i dette direktiv og særlig med de grunnleggende krav, kan medlemsstaten 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 gi en begrunnelse for dette. Kommisjonen skal straks iverksette 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 som er gitt ansvar for å gjennomføre framgangsmåten for vurdering av samsvar eller bruksegnetet nevnt i artikkel 13 og framgangsmåten for verifisering nevnt i artikkel 18, og skal i denne sammenheng oppgi hvert enkelt organs ansvarsområde, samt de identifikasjonsnumre som disse organene på forhånd har fått tildelt av Kommisjonen. Kommisjonen skal offentliggjøre i *De Europaiske Fellesskaps Tidende* en fortegnelse over meldte organer, deres identifikasjonsnumre og ansvarsområder, og skal 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 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 umiddelbart underrette Kommisjonen og de øvrige medlemsstatene om dette.
4. Dersom en medlemsstat eller Kommisjonen anser at et meldt organ utpekt av en annen medlemsstat ikke tilfredsstillter de relevante kriteriene, skal saken bringes inn for komiteen nevnt i artikkel 21, som skal avgi uttalelse innen tre måneder. På bakgrunn av komiteens uttalelse skal Kommisjonen underrette vedkommende medlemsstat om hvilke endringer som vil være nødvendige for at det meldte organ skal beholde den status det har fått.
5. En eventuell samordning av de meldte organer skal gjennomføres i samsvar med bestemmelsene i artikkel 21 og 22.

KAPITTEL VI

Komité og arbeidsprogram*Artikkel 21*

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt ved artikkel 21 i direktiv 96/48/EF (heretter kalt «komiteen»).
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.

3. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

Artikkel 22

Når dette direktiv trer i kraft, kan komiteen drøfte enhver sak som angår samtrafikkvevnen til det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog, herunder spørsmål om samtrafikkvevnen mellom det transeuropeiske jernbanesystem og tredjestaters jernbanesystem.

Artikkel 23

1. TSI-ene skal vedtas etter følgende prioriteringsorden, uten at det berører rekkefølgen for vedtakelse av mandatene fastsatt i artikkel 6 nr. 1:

- a) Den første gruppen TSI-er skal omhandle styring/kontroll og signalering; telematikkprogrammer for godstransport; trafikkstyring og drift (herunder personalets kvalifikasjoner med hensyn til trafikk over landegrensene i samsvar med kriteriene fastsatt i vedlegg II og III); godsvogner; støyp problemer i forbindelse med rullende materiell og infrastruktur.

Når det gjelder rullende materiell, skal materiell til internasjonal bruk utvikles først.

- b) Videre skal følgende aspekter drøftes, ut fra Kommisjonens og det felles representative organs ressurser: telematikkprogrammer for persontrafikk; vedlikehold, idet det tas særlig hensyn til sikkerhet, passasjervogner, motorvogner og lokomotiver, infrastruktur, energi og luftforurensning.

Når det gjelder rullende materiell, skal materiell til internasjonal bruk utvikles først.

- c) På anmodning fra Kommisjonen, en medlemsstat eller det felles representative organ kan komiteen beslutte, etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 21 nr. 2, å utarbeide en TSI for ytterligere et emne, uten at dette berører prioriteringsordenen nevnt ovenfor, såfremt TSI-en gjelder et av delsystemene i vedlegg II.

2. Komiteen skal, etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 21 nr. 2, utarbeide et arbeidsprogram der det tas hensyn til prioriteringsordenen nevnt i nr. 1, samt til prioriteringsordenen for de andre oppgavene som påligger komiteen i henhold til dette direktiv.

TSI-ene i det første arbeidsprogrammet, nevnt i nr. 1 bokstav a), skal være utarbeidet innen 20. april 2004.

3. Arbeidsprogrammet skal omfatte følgende trinn:

- a) Det felles representative organ skal utpekes.
- b) Det skal utarbeides en representativ arkitektur for jernbanesystemet for konvensjonelle tog, som skal være basert på et utkast utferdiget av det representative organ, og med utgangspunkt i listen over delsystemer (vedlegg II), i den hensikt å sikre forenlighet mellom TSI-ene. Denne arkitekturen må særlig omfatte systemets ulike komponenter og deres grensesnitt, og skal tjene som en referanseramme i forbindelse med bestemmelse av bruksområdene for hver TSI.

- c) Det skal vedtas en modellstruktur for utarbeiding av TSI-er.
- d) Det skal vedtas en metode for nytte-kostnadsanalyser for de løsninger som beskrives i TSI-ene.
- e) De mandater som kreves til utarbeiding av TSI-er, skal fastsettes.
- f) Det skal vedtas grunnleggende parametere for hver TSI.
- g) Utkast til standardiseringsprogrammer skal godkjennes.
- h) Overgangsperioden mellom ikrafttredelsesdatoen for dette direktiv og offentliggjøringen av TSI-ene skal bestemmes, og i denne forbindelse skal referansesystemet nevnt i artikkel 25 fastsettes.

KAPITTEL VII

Registre over infrastruktur og rullende materiell*Artikkel 24*

1. Medlemsstatene skal sørge for at registre over infrastruktur og rullende materiell offentliggjøres og ajourføres årlig. I registrene skal være angitt hovedegenskapene for hvert aktuelle delsystem eller hver del av et delsystem (f.eks. grunnleggende parametere), og i hvilken grad disse samsvarer med egenskapene fastsatt i den gjeldende TSI. For dette formål skal hver TSI angi nøyaktig hvilke opplysninger som skal tas med i registrene over infrastruktur og rullende materiell.

2. En kopi av disse registrene skal sendes til de berørte medlemsstatene og til det felles representative organ, og skal gjøres tilgjengelig for allmennheten.

KAPITTEL VIII

Overgangsbestemmelser*Artikkel 25*

1. På grunnlag av de opplysninger som medlemsstatene har oversendt i henhold til artikkel 10 nr. 5 og artikkel 16 nr. 3 samt teknisk dokumentasjon fra fagmiljøet og tekstene til de relevante internasjonale avtaler, skal det felles representative organ utarbeide et utkast til referansesystem med de tekniske regler som sikrer den nåværende grad av samtrafikkvevne for det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog. Komiteen skal gjennomgå dette utkastet og avgjøre hvorvidt det kan anvendes som referansesystem inntil TSI-ene vedtas.

2. Etter at referansesystemet er vedtatt, skal medlemsstatene underrette komiteen om sin hensikt med hensyn til vedtakelse av nasjonale bestemmelser eller utvikling av prosjekter på sitt territorium som avviker fra referansesystemet.

KAPITTEL IX

Sluttbestemmelser

Artikkel 26

Ethvert vedtak som gjøres i henhold til dette direktiv og som gjelder vurdering av samtrafikkkomponenters samsvar eller bruksegnethet og kontroll av delsystemer som utgjør det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog, og ethvert vedtak som gjøres i henhold til artikkel 11, 12, 17 og 19, skal være utførlig begrunnet. Slike 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 27

1. Medlemsstatene skal innen 20. april 2003 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv, med unntak for bestemmelser som gjelder den enkelte TSI, som skal gjennomføres i samsvar med de ordninger som gjelder for hver enkelt TSI. Medlemsstatene skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Disse bestemmelsene 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 28

Kommisjonen skal hvert annet år framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet om de framskritt som er gjort innen samtrafikkvevnen for det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog. Denne rapporten skal også omfatte en analyse av tilfellene nevnt i artikkel 7.

Det felles representative organ skal utvikle og regelmessig ajourføre et verktøy som på anmodning fra en medlemsstat eller Kommisjonen kan gi en oversikt over samtrafikknivået for det transeuropeiske jernbanesystemet for konvensjonelle tog. Dette verktøyet skal benytte opplysningene i registrene fastsatt i artikkel 24.

Artikkel 29

Dette direktiv trer i kraft den dag det kunngjøres i *De Europaiske Fellesskaps Tidende*.

Artikkel 30

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 19. mars 2001.

For Europaparlamentet

N. FONTAINE

President

For Rådet

A. LINDH

Formann

VEDLEGG I

DET TRANSEUROPEISKE JERNBANESYSTEM FOR KONVENSJONELLE TOG

1. INFRASTRUKTUR

Infrastrukturen for det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog skal være infrastrukturen for de jernbanelinjer i det transeuropeiske transportnett som er angitt i europaparlaments- og rådsvedtak nr. 1692/96/EF av 23. juli 1996 om fellesskapsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett⁽¹⁾, eller oppført i eventuelle ajourføringer av nevnte vedtak som følge av revisjonen omhandlet i vedtakets artikkel 21.

For dette direktivs formål kan dette jernbanenettet deles inn i følgende kategorier:

- linjer for persontrafikk,
- linjer for blandet trafikk (personer og gods),
- linjer som er særskilt konstruert eller opprustet for godstjenester,
- knutepunkter for persontrafikk,
- knutepunkter for godstrafikk, herunder terminaler for ulike typer transportsystemer,
- linjer som knytter disse komponentene sammen.

Denne infrastrukturen omfatter trafikkstyrings-, posisjonerings- og navigeringssystemer: tekniske anlegg for databehandling og telekommunikasjon beregnet på person- og godstrafikk med fjerntog på jernbanenettet, med henblikk på å sikre sikker og enhetlig drift av jernbanenettet og effektiv trafikkstyring.

2. RULLENDE MATERIELL

Det rullende materiell omfatter alt materiell som kan anvendes på hele eller deler av det transeuropeiske jernbanenettet for konvensjonelle tog, herunder:

- tog med forbrenningsdrift eller elektrisk drift,
- motorvogner med forbrenningsdrift eller elektrisk drift,
- passasjervogner,
- godsvogner, herunder rullende materiell til transport av lastebiler.

Hver av disse kategoriene må deles inn i følgende underkategorier:

- rullende materiell til internasjonal bruk,
- rullende materiell til nasjonal bruk,

idet det tas tilbørlig hensyn til hvorvidt materiellet anvendes lokalt, regionalt eller til fjerntrafikk.

3. FORENLIGHET FOR DET TRANSEUROPEISKE JERNBANESYSTEM FOR KONVENSJONELLE TOG

Av hensyn til kvaliteten på jernbanetjenestene i Europa, er det blant annet nødvendig med en svært høy grad av forenlighet mellom infrastrukturens kjennetegn (i vid forstand, dvs. alle berørte delsystemers faste anlegg) og det rullende materiellets kjennetegn (herunder de berørte delsystemenes komponenter som befinner seg om bord). Nivåer for yteevne, sikkerhet, driftskvalitet og kostnader avhenger av slik forenlighet.

⁽¹⁾ EFT L 228 av 9.9.1996, s. 1.

*VEDLEGG II***DELSYSTEMER****1. LISTE OVER DELSYSTEMER**

For dette direktivs formål kan systemet som utgjør det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog inndeles i følgende to delsystemer:

a) strukturbetingede områder:

- infrastruktur
- energi
- styring, kontroll og signalering
- trafikkstyring og drift
- rullende materiell

b) funksjonsbetingede områder:

- vedlikehold
- telematikkprogrammer for person- og godstrafikk.

2. BESKRIVELSE AV DELSYSTEMENE

For hvert delsystem eller hver del av et delsystem skal det felles representative organ framsette, i forbindelse med utarbeiding av utkast til TSI-er, et forslag til liste over komponenter og forhold knyttet til samtrafikkevne.

Uten at det skal foregripe valget av forhold og komponenter knyttet til samtrafikkevne eller i hvilken rekkefølge disse vil bli underlagt TSI-er, skal delsystemene særlig omfatte følgende:

2.1. Infrastruktur

Spor, sporveksler, byggverk (broer, tunneler osv.), infrastruktur knyttet til jernbanestasjoner (perronger, ganganlegg, herunder anlegg som er tilpasset bevegelseshemmedes behov osv.), sikkerhets- og verneutstyr.

2.2. Energi

Det elektriske system, luftledninger og strømvaktakere.

2.3. Styring, kontroll og signalering

Alt utstyr som er nødvendig for å kunne garantere sikkerhet og for å kunne styre og kontrollere bevegelsene til tog som har tillatelse til å trafikkere jernbanenettet.

2.4. Trafikkstyring og drift

Framgangsmåter og tilhørende utstyr som muliggjør enhetlig drift av de ulike strukturelle delsystemer, både under normal og redusert drift, herunder særlig framføring av tog, trafikkplanlegging og -styring.

De samlede faglige kvalifikasjoner som kreves for å kunne yte trafikkjenester over landegrensene.

2.5. Telematikkprogrammer

Dette delsystemet omfatter to elementer, i samsvar med vedlegg I:

- a) programmer for persontrafikk, herunder systemer som gir informasjon til reisende før og under reisen, reservasjons- og betalingsystemer, bagasjehåndtering og styring av forbindelser mellom tog og med andre transportmidler,
- b) programmer for godstransport, herunder informasjonssystemer (sanntidsovervåkning av gods og tog), rangerings- og tildelingssystemer, reservasjons-, betalings- og faktureringsystemer, styring av forbindelser med andre transportmidler og produksjon av elektroniske følgedokumenter.

2.6. Rullende materiell

Struktur, styrings- og kontrollsystemer og alt tilhørende togutstyr, trekk- og energikonverteringsutstyr, bremseutstyr, koplingsutstyr, understell (boggier, aksler osv.) og hjuloppheng, dører, menneske-maskin-grensesnitt (fører, togpersonale og passasjerer, herunder hensynet til bevegelseshemmede personers behov), passive eller aktive sikkerhetsinnretninger og utstyr for passasjerers og togpersonalets helse.

2.7. Vedlikehold

De framgangsmåter, tilhørende utstyr, logistikkanlegg for vedlikeholdsarbeid, og reservelagre som muliggjør obligatorisk utbedrende og forebyggende vedlikehold fastsatt for å sikre samtrafikkevnene til jernbanesystemet og garantere det nødvendige ytelsesnivå.

VEDLEGG III

GRUNNLEGGENDE KRAV

1. ALLMENNE KRAV

1.1. Sikkerhet

- 1.1.1. Planlegging, bygging eller montering samt vedlikehold og kontroll av sikkerhetskritiske komponenter, særlig komponenter som medvirker ved togtrafikken, skal garantere at sikkerhetsnivået tilsvarer de mål som er fastsatt for nettet, også under spesifiserte forhold der det inntreffer svikt.
- 1.1.2. Parametrene 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. De anvendte komponentene må kunne motstå alle vanlige og uvanlige spesifiserte påkjenninger under hele sin brukstid. Det må med egnede midler sørges for at enhver uforutsett svikt får begrenset innvirkning på sikkerheten.
- 1.1.4. Ved planleggingen av faste anlegg og rullende materiell og valg av materialer må det tas sikte på 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 brukssikkerheten ikke svekkes og at brukernes helse og sikkerhet ikke settes i fare dersom innretningene brukes på en forutsigbar måte som ikke er i samsvar med oppslått bruksanvisning.

1.2. Pålitelighet og tilgjengelighet

Tilsyn med og vedlikehold av faste anlegg og rullende materiell som er en del av togtrafikken, skal tilrettelegges og foretas på en slik måte og med en slik hyppighet at komponentene kan opprettholde sin funksjonsevne under de angitte 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 skadelig og farlig røyk eller gass begrenses, særlig i tilfelle brann.

1.4. Miljøvern

- 1.4.1. Miljøvirkningene av byggingen og driften av det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog må vurderes og tas i betraktning på systemets planleggingsstrinn i samsvar med gjeldende fellesskapsbestemmelser.
- 1.4.2. Materialene som brukes i tog og jernbaneinfrastrukturer må hindre utslipp av miljøskadelig og farlig røyk eller gass, særlig i tilfelle brann.
- 1.4.3. Det rullende materiell og energiforsyningssystemene må utformes og framstilles på en slik måte at de er elektromagnetisk kompatible med anlegg og utstyr samt med private eller offentlige nett der det er risiko for interferens.
- 1.4.4. Ved driften av det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog må lovfestede støygrenser overholdes.

- 1.4.5. Driften av det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog må ikke ved normal vedlikeholdsstand forårsake et vibrasjonsnivå i grunnen som er uakseptabelt for virksomhet og miljø nær infrastrukturen.

1.5. **Teknisk forenlighet**

Infrastrukturenes og de faste anleggenes tekniske egenskaper må være innbyrdes forenlige, og må dessuten være forenlige med de tekniske egenskapene til de tog som skal brukes i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog.

Dersom det i visse deler av nettet viser seg vanskelig å overholde disse spesifikasjonene, kan det iverksettes midlertidige løsninger som sikrer framtidig forenlighet.

2. SÆRSKILTE KRAV TIL ENKELTE DELSYSTEMER

2.1. **Infrastruktur**

2.1.1. Sikkerhet

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

Det må treffes tiltak for å begrense farer for personer, særlig når tog passerer stasjonene.

Infrastruktur der publikum har adgang, må utformes og bygges på en slik måte at farer 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 svekke sikkerheten, verken for tog eller personer (brukere, driftspersonell, beboere langs jernbanelinjen og tredjemann).

2.2.2. Miljøvern

Driften av energiforsyningssystemene, både for elektrisitet og for termisk energi, må ikke gi miljøbelastninger utover de spesifiserte grensene.

2.2.3. Teknisk forenlighet

Systemer for forsyning av termisk energi eller elektrisitet må

- gjøre det mulig for togene å oppnå de spesifiserte nivåer for yteevne,
- når det gjelder strømforsyningssystemer, være forenlige med strømtakerne som togene er utstyrt med.

2.3. **Styring, kontroll og signalering**

2.3.1. Sikkerhet

Anlegg og framgangsmåter for styring, kontroll og signalering som skal brukes, skal gi mulighet for togtrafikk med et sikkerhetsnivå som tilsvarer de mål som er fastsatt for nettet. Systemer for styring, kontroll og signalering skal gi fortsatt sikker trafikk for tog som har tillatelse til å kjøre dersom svikt oppstår.

2.3.2. Teknisk forenlighet

All ny infrastruktur og alt nytt rullende materiell framstilt eller utviklet etter at forenlige systemer for styring, kontroll og signalering er blitt tatt i bruk, må tilpasses disse systemene.

Utstyr for styring, kontroll og signalering som monteres i førerhuset, må tillate normal drift under de spesifiserte forhold i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog.

2.4. **Rullende materiell**

2.4.1. Sikkerhet

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

Det elektriske utstyret må ikke svekke funksjonssikkerheten til anleggene for styring, kontroll og signalering.

Bremseteknikkene og bremsekraftene må være forenlige med utformingen av spor, bygninger og signalsystemer.

Av hensyn til personsikkerheten må det treffes tiltak for å hindre adgangen til spenningsførende komponenter.

Ved faresituasjoner må passasjerene ha mulighet til å informere lokomotivføreren, og personalet må ha mulighet til å oppnå kontakt med vedkommende.

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 med henblikk på de særskilte sikkerhetsforhold i lange tunneler.

Et nødbelysningsssystem med tilstrekkelig styrke og varighet er obligatorisk om bord på togene.

Togene må være utstyrt med et personvarslingssystem som gir togpersonalet og personale i kontrollsentre utenfor toget mulighet til å gi meldinger 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 situasjon der svikt oppstår, kan fortsette uten at det medfører skadevirkninger for det utstyr som fortsatt er i drift.

2.4.3. Teknisk forenlighet

Det elektriske utstyret må være forenlig med virkemåten til anlegg for styring, kontroll og signalering.

Når det gjelder tog med elektrisk trekraft, må strømvaktene ha slike egenskaper at togene kan kjøre med de energiforsyningssystemene som brukes i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog.

Det rullende materiellet må ha slike egenskaper at det kan være i trafikk på alle de linjer togene er forventet å trafikkere.

2.5. Vedlikehold

2.5.1. Helse og sikkerhet

De tekniske anleggene, og de framgangsmåtene som følges i sentrene, må garantere sikker drift av delsystemet, og må ikke utgjøre noen sikkerhets- eller helsefare.

2.5.2. Miljøvern

De tekniske anleggene, og de framgangsmåtene som følges i vedlikeholdssentrene, må ikke overskride de tillatte nivåer for miljøbelastninger.

2.5.3. Teknisk forenlighet

Vedlikeholdsanleggene for konvensjonelt rullende materiell må være slik at arbeidsoppgavene i tilknytning til sikkerhet, helse og komfort kan utføres på alt materiell de er planlagt for.

2.6. Drift og trafikkstyring

2.6.1. Sikkerhet

Tilpasningen av reglene for nettverksdrift og kvalifikasjonene til togførerne, togpersonalet og til kontrollsentrenes personale må være av en slik art at sikker drift kan garanteres, idet de ulike kravene som gjelder for innenlands trafikk og for trafikk over landegrensene, skal tas i betraktning.

Vedlikeholdsarbeidene og hyppigheten av disse, vedlikeholds- og kontrollpersonalets opplæring og kvalifikasjoner samt kvalitetssikringssystemene iverksatt av de berørte operatører ved kontroll- og vedlikeholdssentrene må være av en slik art at de garanterer et høyt sikkerhetsnivå.

2.6.2. Pålitelighet og tilgjengelighet

Vedlikeholdsarbeidene og hyppigheten av disse, vedlikeholds- og kontrollpersonalets opplæring og kvalifikasjoner samt kvalitetssikringssystemene iverksatt av de berørte operatører ved kontroll- og vedlikeholdssentrene må være av en slik art at de garanterer et høyt nivå for systemets pålitelighet og disponibilitet.

2.6.3. Teknisk forenlighet

Tilpasningen av reglene for nettverksdrift og kvalifikasjonene til togførerne, togpersonalet og til trafikkstyringspersonalet må være av en slik art at effektiv drift av det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog kan garanteres, idet de ulike kravene som gjelder for innenlands trafikk og for trafikk over landegrensene, tas i betraktning.

2.7. Telematikkprogrammer for gods og passasjerer

2.7.1. Teknisk forenlighet

De grunnleggende kravene på området telematikkprogrammer som skal garantere et laveste kvalitetsnivå på tjenester for reisende og godstransportkunder, gjelder særlig teknisk forenlighet.

Det må treffes tiltak for å sikre

- at databaser, programvare og datakommunikasjonsprotokoller er utviklet på en måte som muliggjør størst mulig datautveksling mellom ulike programmer og mellom ulike operatører, unntatt fortrolige forretningsdata,
- at brukerne lett får tilgang til informasjonen.

2.7.2. Pålitelighet og tilgjengelighet

Disse databasene, programvaren og datakommunikasjonsprotokollene skal brukes, forvaltes, oppdateres og vedlikeholdes på måter som sikrer systemenes effektivitet og tjenestenes kvalitet.

2.7.3. Helse

Grensesnittene mellom systemer og brukere må overholde minsteregler om ergonomi og helsevern.

2.7.4. Sikkerhet

Med hensyn til lagring og overføring av sikkerhetsrelaterte opplysninger skal det sørges for tilstrekkelig grad av kvalitet og pålitelighet.

—

VEDLEGG IV

SAMTRAFIKKOMPONENTENES SAMSVAR OG BRUKSEGNETHET

1. SAMTRAFIKKOMPONENTER

EF-erklæringen får anvendelse på de samtrafikkomponenter som gjelder samtrafikkveien til det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog, som nevnt i artikkel 3. Slike samtrafikkomponenter kan være:

1.1. **Generelle komponenter**

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

1.2. **Generelle komponenter med særskilte egenskaper**

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

1.3. **Særskilte komponenter**

Komponenter som utelukkende brukes for jernbaneformål.

2. ANVENDELSESOMRÅDE

EF-erklæringen omfatter

- enten ett eller flere meldte organers vurdering av hvorvidt en samtrafikkomponent isolert sett er i samsvar med 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 forhold til tekniske spesifikasjoner, særlig funksjonsspesifikasjoner, som skal kontrolleres.

Framgangsmåtene for vurdering gjennomført av de meldte organene i planleggings- og produksjonsfasen skal bygge på modulene fastlagt i beslutning 93/465/EØF i samsvar med vilkårene nevnt i TSI-ene.

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 skal inneholde følgende:

- henvisninger til direktivet,
- navn og adresse på produsenten eller dennes representant etablert i Fellesskapet (oppgi firma og full adresse; dersom det er en representant, må også produsentens eller konstruktørens firma oppgis),
- beskrivelse av samtrafikkomponenten (fabrikat, type osv.),

- beskrivelse av hvilken framgangsmåte som er fulgt 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 eller bruksegnethet, samt kontrollsertifikatets dato og eventuelt sertifikatets varighet og gyldighetsvilkår,
 - eventuelt henvisning til europeiske spesifikasjoner,
 - bestemmelse av vedkommende som er bemyndiget til å inngå forpliktelser på vegne av produsenten eller dennes representant etablert i Fellesskapet.
-

*VEDLEGG V***ERKLÆRING OM VERIFISERING AV DELSYSTEMER**

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 skal inneholde følgende:

- henvisninger til direktivet,
 - navn og adresse på oppdragsgiveren eller dennes representant etablert i Fellesskapet (oppgi firma og full adresse; dersom det er en representant, må også oppdragsgiverens firma oppgis),
 - kort beskrivelse av delsystemet,
 - navn og adresse til det meldte organ som har foretatt EF-verifiseringen nevnt i artikkel 18,
 - henvisning til dokumentene 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

EF-VERIFISERING AV DELSYSTEMER

1. INNLEDNING

EF-verifisering er den framgangsmåte 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. STADIER

Kontrollen av delsystemer omfatter følgende stadier:

- samlet utforming,
- framstilling/bygging av delsystemet, særlig bygge- og anleggsarbeider, montering av komponenter og samlet tilpasning,
- endelig prøving av delsystemet.

3. SERTIFIKAT

Det meldte organ som er ansvarlig for EF-verifiseringen, skal utarbeide et samsvarssertifikat beregnet på oppdragsgiveren eller dennes representant etablert i Fellesskapet, som i sin tur skal utarbeide EF-verifiseringserklæringen beregnet på tilsynsmyndigheten i medlemsstaten der delsystemet er anlagt og/eller i drift.

4. TEKNISK DOKUMENTASJON

Den tekniske dokumentasjon som ledsager verifiseringserklæringen, må inneholde følgende:

- for infrastrukturer: plantegninger, godkjenningsrapporter for jord- og armeringsarbeider, prøvings- og kontrollrapporter for betongarbeider,
- for andre delsystemer: helhetlige og detaljerte tegninger som svarer til utførelsen, elektriske og hydrauliske diagrammer, styrekrettskjemaer, beskrivelser av databehandlingssystemer og automatiske systemer, drifts- og vedlikeholdshåndbøker osv.,
- en liste over delsystemets samtrafikkkomponenter, som omhandlet i artikkel 3,
- kopier av EF-erklæringene om samsvar eller bruksegnethet som skal være utstedt for komponentene i samsvar med direktivets artikkel 13, eventuelt ledsaget av de tilhørende 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 som er ansvarlig for EF-verifiseringen, ledsaget av tilhørende beregninger og kontrastegnatur fra organet selv, der det bekreftes at prosjektet er i samsvar med dette direktiv, og der eksisterende forbehold tatt under utførelsen av arbeidet oppgis, og sertifikatet skal dessuten være ledsaget av inspeksjons- og kontrollrapportene som nevnte organ har utarbeidet som ledd i sin oppgave, 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 gjennomføringen av delsystemet.

- 5.2. Det meldte organ som har ansvar for å kontrollere gjennomføringen, må hele tiden ha adgang til byggeplasser, produksjonsanlegg, lagre og eventuelt prefabrikerings- eller prøvingsanlegg og i sin alminnelighet til ethvert sted 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 for dette formål, særlig arbeidsplaner og teknisk dokumentasjon om delsystemet.
- 5.3. Det meldte organ som har ansvar for å kontrollere gjennomføringen, må med jevne mellomrom foreta kontroller for å sikre samsvar med direktivet. Organet må ved disse anledningene utstede en kontrollrapport til de som er ansvarlige for gjennomføringen. Organet 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 gjennomføringen en rapport om besøket, og eventuelt en kontrollrapport.

6. DEPONERING

Den fullstendige saksmappen nevnt i nr. 4 skal deponeres hos oppdragsgiveren eller dennes representant etablert i Fellesskapet som støtte for samsvarssertifikatet utstedt av det meldte organ som er ansvarlig for verifiseringen av det driftsklare delsystemet. Saksmappen må vedlegges EF-verifiseringserklæringen, som oppdragsgiveren sender til tilsynsmyndigheten i vedkommende medlemsstat.

Oppdragsgiveren skal oppbevare en kopi av saksmappen under hele delsystemets levetid. Den må sendes til enhver medlemsstat som anmoder om det.

7. OFFENTLIGGJØRING

Hvert meldt organ skal jevnlig offentliggjøre relevante opplysninger om følgende:

- mottatte anmodninger om EF-verifisering,
- utstedte samsvarssertifikater,
- avslag på søknader om samsvarssertifikater.

8. SPRÅK

Saksmapper og korrespondanse om framgangsmåtene for EF-verifisering skal skrives på et offisielt språk i den medlemsstat der oppdragsgiveren eller dennes representant i Fellesskapet er etablert, eller på et språk som oppdragsgiveren godtar.

VEDLEGG VII

**MINSTEKRITERIER MEDLEMSSTATENE SKAL TA HENSYN TIL VED UTPEKING AV
MELDTE ORGANER**

1. Det meldte organ, organets direktør, og personalet som skal utføre kontrollene, skal ikke være involvert direkte, eller i kraft av representant, i planlegging, framstilling, bygging, markedsføring eller vedlikehold av samtrafikkomponenter 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 personalet som har ansvar for kontrollene, skal foreta kontrollene med størst mulig grad av faglig integritet og teknisk kompetanse; de må ikke utsettes 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 kontrollresultatene.
3. Det meldte organ må ha det nødvendige personale og besitte de nødvendige midler, slik at det administrative og tekniske arbeidet forbundet med kontrollen kan foretas på en tilfredsstillende måte, og organet bør også ha tilgang til utstyr som er nødvendig til uvanlige kontroller.
4. Personalet som skal utføre kontrollene, må ha
 - god teknisk og faglig opplæring,
 - tilfredsstillende kjennskap til kravene som stilles til de kontroller som foretas, og tilstrekkelig erfaring med slike kontroller,
 - nødvendig ferdighet i å utarbeide sertifikater, registre og rapporter som utgjør dokumentasjonen for at det er foretatt kontroll.
5. Kontrollpersonalets uavhengighet skal sikres. Deres avlønning må ikke være avhengig av antall foretatte 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 personale er pålagt taushetsplikt (unntatt overfor vedkommende forvaltningsmyndigheter i den staten der det utøver sin virksomhet) for alt det får kjennskap til under utøvelsen av sin virksomhet i henhold til dette direktiv eller internrettslige bestemmelser som setter det i kraft.

*VEDLEGG VIII***ALLMENNE REGLER FOR DET FELLES REPRESENTATIVE ORGAN**

1. I tråd med allmenne framgangsmåter for standardisering i Fellesskapet, skal det felles representative organs arbeid utføres åpent og oversiktlig, være konsensusbasert og uavhengig av særinteresser. Med dette for øye må alle medlemmer fra de tre kategoriene som er representert i det felles representative organ – nemlig infrastrukturforvaltere, jernbaneforetak og industri – ha anledning til å komme med uttalelser under utarbeidingen av utkast til TSI-er, i samsvar med det felles representative organs forretningsorden, og før det felles representative organ slutfører utkastet til TSI.
2. Dersom det felles representative organ ikke råder over den kompetanse som kreves for å utarbeide en særskilt TSI, skal det umiddelbart underrette Kommisjonen.
3. Det felles representative organ skal nedsette de nødvendige arbeidsgrupper som kreves for utarbeidingen av TSI-ene; og arbeidsgruppene må ha en fleksibel og effektiv struktur. For dette formål skal det være bare et begrenset antall sakkyndige. Det må sikres en balansert representasjon av, på den ene side, infrastrukturforvaltere og jernbaneforetak, og på den annen side industrien, og samtidig skal det sørges for et balansert forhold mellom de ulike nasjonaliteter. Sakkyndige fra tredjestater kan delta i arbeidsgruppene som observatører.
4. Eventuelle problemer som måtte oppstå i tilknytning til dette direktiv, og som ikke kan løses av det felles representative organs arbeidsgrupper, må umiddelbart meddeles Kommisjonen.
5. Kommisjonen og komiteen nevnt i artikkel 21 skal forelegges alle arbeidsdokumenter som er nødvendige for tilsyn med det felles representative organs arbeid.
6. Det felles representative organ skal treffe alle tiltak som er nødvendige for å verne fortroligheten med hensyn til følsomme opplysninger som organet får kjennskap til gjennom sitt arbeid.
7. Det felles representative organ skal treffe alle tiltak som er nødvendige for å informere alle organets medlemmer og alle sakkyndige som deltar i arbeidsgruppene, om arbeidet til komiteen nevnt i artikkel 21, og om komiteens og Kommisjonens anbefalinger.