

## KOMMISJONSVEDTAK

2005/EØS/9/43

av 30. mai 2002

**om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkveie som gjelder for delsystemet «styringskontroll og signaler» i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog nevnt i artikkel 6 nr. 1 i direktiv 96/48/EF(\*)**

[meddelt under nummer K(2002) 1947]

(2002/731/EF)

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

under henvisning til rådsdirektiv 96/48/EF av 23. juli 1996 om samtrafikkveien i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 6 nr. 1, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I henhold til artikkel 2 bokstav c) i direktiv 96/48/EF er det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog inndelt i strukturelle eller funksjonelle delsystemer. Disse delsystemene er beskrevet i vedlegg II til direktivet.
- 2) I henhold til direktivets artikkel 5 nr. 1 skal det for hvert delsystem utarbeides en teknisk spesifikasjon for samtrafikkveie (TSI).
- 3) I henhold til direktivets artikkel 6 nr. 1 skal utkast til TSI-er utarbeides av det felles representative organ.
- 4) Komiteen nedsatt ved artikkel 21 i direktiv 96/48/EF har utpekt Den europeiske sammenslutning for samtrafikkveie i jernbanenettet (AEIF) som det felles representative organ i samsvar med direktivets artikkel 2 bokstav h).
- 5) AEIF har fått i oppdrag å utarbeide utkast til TSI for delsystemet «styringskontroll og signaler» i samsvar med direktivets artikkel 6 nr. 1. Dette oppdraget ble fastsatt i samsvar med framgangsmåten fastsatt i direktivets artikkel 21 nr. 2.
- 6) AEIF har utarbeidet utkast til TSI sammen med en presentasjonsrapport som inneholder en nytte- og kostnadsanalyse som fastsatt i direktivets artikkel 6 nr. 3.

- 7) Utkastet til TSI er gjennomgått av representanter for medlemsstatene, innenfor rammen av komiteen nedsatt ved direktivet, i lys av den tilhørende presentasjonsrapporten.
- 8) Som fastsatt i artikkel 1 i direktiv 96/48/EF angår vilkårene for å oppnå samtrafikkveie i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog prosjekteringen, byggingen, opprustingen og driften av de infrastruktur og det rullende materiell som bidrar til systemets funksjonsevne og som skal tas i bruk etter ikrafttredelsesdatoen for direktivet. Når det gjelder de infrastruktur og det rullende materiell som allerede er i bruk på ikrafttredelsestidspunktet for denne TSI, bør den anvendes fra det tidspunkt da det er planlagt utført arbeid på disse infrastruktur og dette rullende materiell. I hvilken utstrekning TSI-en anvendes, vil imidlertid variere alt etter de planlagte arbeidenes formål og omfang og de kostnader og nyttevirkinger som den beregnede anvendelsen fører til. For at slike delarbeider skal kunne medvirke til at det oppnås full samtrafikkveie, må de være basert på en enhetlig gjennomføringsstrategi. For dette formål bør det skilles mellom opprustingsarbeider, fornyelsesarbeider og utskifting i forbindelse med vedlikehold.
- 9) Direktiv 96/48/EF og TSI-ene får ikke anvendelse på fornyelsesarbeider eller på utskifting i forbindelse med vedlikehold. Det er likevel ønskelig at TSI-ene anvendes på fornyelsesarbeider, slik tilfellet vil være for TSI-ene for det konvensjonelle jernbanesystemet i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/16/EF<sup>(2)</sup>. I mangel av et ufravikelig krav oppfordres medlemsstatene til, under hensyn til omfanget av fornyelsesarbeidet, å anvende TSI-ene på fornyelsesarbeid og utskifting i forbindelse med vedlikehold når dette er mulig.
- 10) Eksisterende høyhastighetslinjer og rullende materiell er allerede utstyrt med styringskontroll- og signalsystemer som oppfyller de grunnleggende krav i direktiv 96/48/EF. Disse systemene ble utviklet og innført etter nasjonale regler. For å muliggjøre drift med samtrafikkveie

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 245 av 12.9.2002, s. 37, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 34/2003 av 14. mars 2003 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 29 av 5.6.2003, s. 24.

<sup>(1)</sup> EFT L 235 av 17.9.1996, s. 6.

<sup>(2)</sup> EFT L 110 av 20.4.2001, s. 1.

er det nødvendig å utvikle grensesnitt mellom disse eksisterende systemene og nytt utstyr som oppfyller TSI-ene. Basisopplysninger om disse eksisterende systemene er oppført i vedlegg B til vedlagte TSI. I og med at verifisering av samtrafikkevnen i henhold til artikkel 16 nr. 2 i direktiv 96/48/EF skal fastsettes ved henvisning til TSI-ene, er det i overgangsperioden mellom kunngjøringen av dette vedtak og den fulle gjennomføringen av vedlagte TSI nødvendig å fastlegge de vilkår som skal oppfylles i tillegg til vedlagte TSI. Av disse grunner er det nødvendig at hver medlemsstat underretter de øvrige medlemsstater og Kommisjonen, for hvert av systemene nevnt i vedlegg B, om de tekniske reglene som brukes for å oppnå samtrafikkevne og oppfylle de grunnleggende krav i direktiv 96/48/EF. Da det dreier seg om nasjonale regler, er det i tillegg nødvendig at hver medlemsstat underretter de øvrige medlemsstater og Kommisjonen om de organer den utpeker til å gjennomføre framgangsmåtene for samsvars vurdering eller vurdering av bruksegnethet samt den framgangsmåte for kontroll som brukes for verifisering av samtrafikkevnen i delsystemene i henhold til artikkel 16 nr. 2 i direktiv 96/48/EF. Medlemsstatene skal i størst mulig grad anvende prinsippene og kriteriene fastsatt i direktiv 96/48/EF for gjennomføring av artikkel 16 nr. 2 når det gjelder disse nasjonale reglene. Med hensyn til de organer som er ansvarlige for å gjennomføre disse framgangsmåtene, skal medlemsstatene i størst mulig grad benytte seg av organer som er meldt i henhold til artikkel 20 i direktiv 96/48/EF. Kommisjonen vil foreta en analyse av disse opplysningene (nasjonale regler, framgangsmåter, organer som har ansvar for å gjennomføre disse framgangsmåtene, disse framgangsmåtenes varighet) og vil om nødvendig drøfte med komiteen om det skal treffes andre tiltak.

- 11) TSI-en omhandlet i dette vedtak pålegger ikke bruk av bestemte teknologier eller tekniske løsninger, unntatt når dette er strengt nødvendig for å oppnå samtrafikkevne i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog.
- 12) TSI-en omhandlet i dette vedtak er basert på den beste sakkunnskap som forelå på det tidspunkt da det tilsvarende utkastet ble utarbeidet. Den tekniske utvikling eller samfunnsmessige krav kan gjøre det nødvendig å endre eller utfylle denne TSI. Ved behov vil det bli igangsatt en framgangsmåte for gjennomgåelse eller ajourføring i samsvar med artikkel 6 nr. 2 i direktiv 96/48/EF.
- 13) I enkelte tilfeller tillater TSI-en omhandlet i dette vedtak valg mellom forskjellige løsninger, noe som gjør det mulig å anvende endelige eller midlertidige samtrafikkløsninger alt etter den aktuelle situasjon. I tillegg gir direktiv 96/48/EF mulighet for særlige anvendelsesbestemmelser i særskilte tilfeller. Videre må medlemsstatene i tilfellene nevnt i direktivets artikkel 7 ha mulighet til å unnlate å anvende visse tekniske spesifikasjoner. Det er derfor nødvendig at medlemsstatene sørger for at et infrastrukturregister og et register over rullende

materiell offentliggjøres og ajourføres årlig. Disse registrene vil angi hovedegenskapene ved den nasjonale infrastruktur og det nasjonale rullende materiell (f.eks. de grunnleggende parametrene) og disse egenskapers samsvar med egenskapene fastsatt i de gjeldende TSI-er. For dette formål angir TSI-en omhandlet i dette vedtak nøyaktig hvilke opplysninger som skal tas med i registrene.

- 14) Ved anvendelsen av TSI-en omhandlet i dette vedtak må det tas hensyn til særskilte kriterier for teknisk og driftsmessig forenlighet mellom infrastrukturene og det rullende materiell som skal tas i bruk og det nett de skal integreres i. Disse forenlighetskravene innebærer en kompleks teknisk og økonomisk analyse, som skal foretas i hvert enkelt tilfelle. Analysen bør ta hensyn til:
  - grensesnittene mellom de forskjellige delsystemene nevnt i direktiv 96/48/EF,
  - de forskjellige typer linjer og rullende materiell nevnt i direktivet, og
  - de tekniske og driftsmessige forhold i det eksisterende nett.

Av denne grunn er det avgjørende å fastlegge en strategi for gjennomføringen av TSI-en omhandlet i dette vedtak som bør angi de tekniske stadier som må tilbakelegges for å kunne gå fra de nåværende nettforhold til et nett med samtrafikkevne.

- 15) Målsystemet beskrevet i vedlagte TSI bygger på databasert teknologi med betydelig kortere forventet levetid enn nåværende tradisjonelle signal- og telekommunikasjonsanlegg for jernbane. Følgelig er det passende å anvende en proaktiv snarere enn en reaktiv strategi for innføringen av systemet for å unngå at det kanskje er foreldet før det er innført over alt. I tillegg vil en for stykkevis innføring i det europeiske jernbanenettet forårsake betydelige kostnader, herunder driftskostnader. Utarbeiding av en enhetlig transeuropeisk gjennomføringsplan for målsystemet vil bidra til en harmonisk utvikling av hele det transeuropeiske jernbanenettet i samsvar med EU-strategien for det

transeuropeiske transportnett. En slik plan bør bygge på de tilsvarende nasjonale gjennomføringsplaner og danne en hensiktsmessig kunnskapsbase som støtte for de berørte parters beslutningstaking, særlig for Kommisjonen i forbindelse med tildeling av økonomisk støtte til jernbaneprosjekter. Kommisjonen vil samordne utarbeidingen av en slik plan, i samsvar med artikkel 155 nr. 2 i traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap.

- 16) Bestemmelsene i dette vedtak er i samsvar med uttalelse fra komiteen nedsatt ved direktiv 96/48/EF —

GJORT DETTE VEDTAK:

#### *Artikkel 1*

TSI-en for delsystemet «styringskontroll og signaler» i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog nevnt i artikkel 6 nr. 1 i direktiv 96/48/EF vedtas med dette av Kommisjonen. TSI-en er oppført i vedlegget til dette vedtak. TSI-en får anvendelse fullt ut på infrastrukturen og det rullende materiell i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog som definert i vedlegg I til direktiv 96/48/EF, under hensyn til artikkel 2 og 3 nedenfor.

#### *Artikkel 2*

1. Med hensyn til systemene nevnt i vedlegg B til vedlagte TSI er de vilkår som skal være oppfylt ved verifiseringen av samtrafikkvevnen i henhold til artikkel 16 nr. 2 i direktiv 96/48/EF, de gjeldende tekniske regler i medlemsstaten som gir tillatelse til ibruktaking av delsystemet omhandlet i dette vedtak.

2. Hver medlemsstat skal innen seks måneder etter at dette vedtak er meddelt, melde til de øvrige medlemsstater og Kommisjonen:

- listen over de gjeldende tekniske regler nevnt i nr. 1,
- framgangsmåtene for samsvarsvurdering og verifisering som skal brukes ved anvendelsen av disse reglene,
- de organer den utpeker til å gjennomføre disse framgangsmåtene for samsvarsvurdering og verifisering.

#### *Artikkel 3*

1. I denne artikkel menes med:

- «opprusting»: større endringsarbeider på et delsystem eller en del av et delsystem som endrer delsystemets yteevne,

- «fornyelse»: større utskiftingsarbeider på et delsystem eller en del av et delsystem som ikke endrer delsystemets yteevne,

- «utskifting i forbindelse med vedlikehold»: utskifting av komponenter med deler med identisk funksjon og yteevne som ledd i forebyggende eller utbedrende vedlikehold.

2. Ved opprusting skal oppdragsgiveren framlegge dokumentasjon med beskrivelse av prosjektet for den berørte medlemsstat. Medlemsstaten skal gjennomgå dokumentasjonen og, under hensyn til gjennomføringsstrategien i kapittel 7 i vedlagte TSI, avgjøre om arbeidets omfang gjør det nødvendig med en ny tillatelse til ibruktaking i henhold til artikkel 14 i direktiv 96/48/EF. Slik tillatelse til ibruktaking er nødvendig hver gang sikkerhetsnivået objektivt sett kan bli påvirket av det planlagte arbeidet.

Dersom det er nødvendig med ny tillatelse til ibruktaking i henhold til artikkel 14 i direktiv 96/48/EF, skal medlemsstaten avgjøre:

- a) om prosjektet medfører full anvendelse av TSI-en; i så fall vil delsystemet være underlagt framgangsmåten for EF-verifisering i direktiv 96/48/EF, eller
- b) om full anvendelse av TSI-en ennå ikke er mulig. I så fall vil delsystemet ikke være fullt ut i samsvar med TSI-en, og framgangsmåten for EF-verifisering i direktiv 96/48/EF skal anvendes bare med hensyn til de deler av TSI-en som anvendes.

I disse to tilfellene skal medlemsstatene underrette komiteen nedsatt i henhold til direktiv 96/48/EF om dokumentasjonen, herunder om de deler av TSI-en som anvendes og graden av samtrafikkvevne som er oppnådd.

3. Ved fornyelse og utskifting i forbindelse med vedlikehold er det frivillig å anvende vedlagte TSI.

#### *Artikkel 4*

Medlemsstatene skal fastsette en nasjonal gjennomføringsplan for vedlagte TSI i henhold til kriteriene oppført i spesifikasjonens kapittel 7. De skal oversende denne gjennomføringsplanen til de øvrige medlemsstatene og Kommisjonen senest seks måneder etter at dette vedtak er meddelt.

*Artikkel 5*

Kommisjonsvedtak 1999/569/EF<sup>(3)</sup> og 2001/260/EF<sup>(4)</sup> får ikke lenger anvendelse fra ikrafttredelsesdatoen for vedlagte TSI.

*Artikkel 6*

Vedlagte TSI trer i kraft seks måneder etter at dette vedtak er meddelt.

*Artikkel 7*

Dette vedtak er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 30. mai 2002.

*For Kommisjonen*

Loyola DE PALACIO

*Visepresident*

---

<sup>(3)</sup> EFT L 216 av 14.8.1999, s. 23.

<sup>(4)</sup> EFT L 93 av 3.4.2001, s. 53.

*VEDLEGG*

[Vedlegget er kunngjort i EFT L 245 av 12.9.2002, s. 41-142]

---