

**EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2008/57/EF****2015/EØS/10/44****av 17. juni 2008****om samtrafikkvevnen i Fellesskapets jernbanesystem****(Omarbeiding)(\*)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

EF<sup>(5)</sup>. Etter hvert som nye endringer innføres, er det av hensyn til klarheten hensiktsmessig å omarbeide disse direktivene og samle bestemmelsene i ett dokument med sikte på en forenkling.

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig traktatens artikkel 71 og 156,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

- 2) 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 av og samtrafikkvevnen mellom de nasjonale jernbanenevnetene 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.

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>(1)</sup>,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter framgangsmåten nevnt i traktatens artikkel 251<sup>(2)</sup>, og

- 3) Ved å undertegne protokollen som ble vedtatt i Kyoto 12. desember 1997, har Den europeiske union forpliktet seg til å redusere sine klimagassutslipp. En slik målsetting forutsetter en justering av balansen mellom de ulike transportsystemene, og dermed en forbedring av jernbanetransportens konkurransevne.

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Rådsdirektiv 96/48/EF av 23. juli 1996 om samtrafikkvevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog<sup>(3)</sup> og europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/16/EF av 19. mars 2001 om samtrafikkvevnen til jernbanesystemet for konvensjonelle tog<sup>(4)</sup> ble vesentlig endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/50/

- 4) I Fellesskapets strategi for integrering av miljøspørsmål og bærekraftig utvikling i Fellesskapets transportpolitikk ble det framhevet at det er nødvendig å handle for å redusere transportens miljøvirkning.

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 191 av 18.7.2008, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 11/2010 av 29. januar 2010 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 19 av 22.4.2010, s. 21.

(1) EUT C 256 av 27.10.2007, s. 39.

(2) Europaparlamentets holdning av 11. desember 2007 og rådsbeslutning av 14. mai 2008.

(3) EFT L 235 av 17.9.1996, s. 6. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 2007/32/EF (EUT L 141 av 2.6.2007, s. 63).

(4) EFT L 110 av 20.4.2001, s. 1. Direktivet sist endret ved direktiv 2007/32/EF.

(5) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/50/EF av 29. april 2004 om endring av rådsdirektiv 96/48/EF om samtrafikkvevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog og europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/16/EF av 19. mars 2001 om samtrafikkvevnen til det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog (EUT L 164 av 30.4.2004, s. 114. Rettet ved EUT L 220 av 21.6.2004, s. 40).

- 5) Forretningsmessig drift av tog i jernbanenettet krever særlig en høy grad av forenlighet mellom infrastrukturens og kjøretøyenes egenskaper, og dessuten effektiv samtrafikk mellom de ulike infrastrukturforvaltningenes og jernbaneforetakenes informasjons- og kommunikasjonssystemer. Slik forenlighet og slik samtrafikk har avgjørende betydning for yteevne, sikkerhet, tjenestekvalitet og kostnader, og særlig for samtrafikkvevnen til jernbanesystemet.
- 6) 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.
- 7) 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 egenskaper. Denne situasjonen er en hindring for at tog effektivt kan trafikere hele Fellesskapets jernbanenett.
- 8) 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 åpent europeisk konkurransemarked.
- 9) Det er derfor hensiktsmessig at det for hele Fellesskapet fastlegges grunnleggende krav til Fellesskapets jernbanesystem.
- 10) For å nå disse målene traff Rådet 23. juli 1996 et første tiltak ved å vedta direktiv 96/48/EF. Europaparlamentet og Rådet vedtok deretter direktiv 2001/16/EF.
- 11) Ikrafttredelsen av europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/12/EF av 26. februar 2001 om endring av rådsdirektiv 91/440/EØF om utvikling av Fellesskapets jernbaner<sup>(1)</sup>, europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/13/EF av 26. februar 2001 om endring av rådsdirektiv 95/18/EF om lisenser til jernbaneforetak<sup>(2)</sup> og europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/14/EF av 26. februar 2001 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetssertifisering<sup>(3)</sup> har påvirket gjennomføringen av samtrafikkvevnen. På samme måte som for andre transportsystemer må utvidelsen av adgangsrettigheter følges av nødvendige harmoniseringstiltak. Det er derfor nødvendig å gjennomføre samtrafikkvevne på hele jernbanenettet ved en gradvis utvidelse av det geografiske virkeområdet for direktiv 2001/16/EF. Det er også nødvendig å utvide det rettslige grunnlaget for direktiv 2001/16/EF til traktatens artikkel 71, som direktiv 2001/12/EF er basert på.
- 12) Utviklingen av tekniske spesifikasjoner for samtrafikkvevne (TSI-er) har vist behovet for å klargjøre forholdet mellom de grunnleggende kravene og TSI-ene på den ene side, og de europeiske standardene og andre dokumenter av normgivende art på den annen side. Det bør særlig skilles klart mellom standardene eller deler av standarder som må gjøres obligatoriske for å nå målene for dette direktiv, og de «harmoniserte» standardene som er utarbeidet i tråd med den nye metoden for teknisk harmonisering og standardisering.
- 13) Som regel er europeiske spesifikasjoner utarbeidet i tråd med denne nye metoden for teknisk harmonisering og standardisering. Det bør derfor kunne antas at visse grunnleggende krav i dette direktiv er oppfylt, særlig når det gjelder samtrafikkkomponenter og grensesnitt. Disse europeiske spesifikasjonene, eller de relevante delene av dem, er ikke obligatoriske og det kan ikke gjøres noen uttrykkelig henvisning til disse spesifikasjonene i TSI-ene. Henvisninger til disse europeiske spesifikasjonene blir offentliggjort i *Den europeiske unions tidende*, og medlemsstatene offentliggjør henvisningene til de nasjonale standardene som gjennomfører de europeiske standardene.
- 14) TSI-er kan i visse tilfeller inneholde en uttrykkelig henvisning til europeiske standarder eller spesifikasjoner der dette er strengt nødvendig for å nå målene for dette direktiv. Slik uttrykkelig henvisning har konsekvenser som må klargjøres; særlig at disse europeiske standardene eller spesifikasjonene blir obligatoriske fra det øyeblikk TSI-en får anvendelse.
- 15) En TSI fastsetter alle vilkår som en samtrafikkkomponent skal overholde, samt hvilken framgangsmåte som skal følges ved samsvarsvurdering. Det er i tillegg nødvendig å spesifisere at alle komponenter skal gjennomgå framgangsmåten for samsvarsvurdering og vurdering av egnethet for den type bruk som er angitt i TSI-ene, og inneha det tilsvarende sertifikatet.
- 16) Når det utarbeides nye TSI-er, bør målet alltid være å sikre forenlighet med det eksisterende godkjente systemet. Dette vil bidra til å fremme konkurransevnen til jernbanetransport og hindre unødvendige tilleggs kostnader ved krav til opprusting eller fornyelse

<sup>(1)</sup> EFT L 75 av 15.3.2001, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT L 75 av 15.3.2001, s. 26.

<sup>(3)</sup> EFT L 75 av 15.3.2001, s. 29. Direktivet sist endret ved direktiv 2007/58/EF (EUT L 315 av 3.12.2007, s. 44).

av eksisterende godkjente delsystemer for å sikre bakoverkompatibilitet. I de unntakstilfellene der det ikke vil være mulig å sikre forenlighet, kan TSI-er fastsette de rammene som kreves for avgjøre om det eksisterende delsystemet kan ha behov for å godkjennes på nytt, samt de tilhørende fristene for dette.

- 17) Det er av sikkerhetsgrunner nødvendig å kreve at medlemsstatene tildeler en identifikasjonskode for hvert kjøretøy som tas i bruk. Kjøretøyet bør deretter føres inn i et nasjonalt kjøretøyregister. Registrene skal være tilgjengelige for alle medlemsstater og for visse av Fellesskapets markedsdeltakere. Registrene bør være ensartede med hensyn til dataformatet. De bør derfor omfattes av felles driftsmessige og tekniske spesifikasjoner.
- 18) Det bør angis hvordan en situasjon der det foreligger grunnleggende krav som får anvendelse på et delsystem som ennå ikke er omfattet av detaljerte spesifikasjoner i den tilsvarende TSI-en, skal håndteres. I slike tilfeller bør de organene som har ansvar for framgangsmåtene for samsvarsvurdering og verifisering være de meldte organene som er nevnt i artikkel 20 i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF.
- 19) Skillet mellom et system for høyhastighetstog og et system for konvensjonelle tog gir ikke grunnlag for to separate direktiver. Framgangsmåtene for utarbeiding av TSI-er er de samme for begge systemene, det samme er de som gjelder sertifisering av samtrafikkomponentene og delsystemene. De grunnleggende kravene er praktisk talt identiske, det samme er inndelingen av systemet i delsystemer som det skal utarbeides tekniske spesifikasjoner for. Siden tog må kunne bevege seg fritt fra høyhastighetsnettet til nettet for konvensjonelle tog, vil de tekniske spesifikasjonene for de to systemene i stor grad overlappe. Arbeidet med å utarbeide TSI-ene har vist at det for visse delsystemer kan benyttes en enkelt TSI for begge systemene. Det er derfor hensiktsmessig å kombinere direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF.
- 20) Ved direktiv 2004/50/EF er det fastsatt bestemmelser om en gradvis utvidelse av virkeområdet for direktiv 2001/16/EF etter hvert som nye TSI-er vedtas eller eksisterende TSI-er revideres. Når dette direktiv trer i kraft, vil direktivets virkeområde omfatte europeiske jernbanenett for konvensjonelle tog og for høyhastighetstog som definert i europaparlaments- og rådsvedtak nr. 1692/96/EF av 23. juli 1996 om fellesskapsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett<sup>(1)</sup>, samt de kjøretøyene som med sannsynlighet vil trafikkere disse jernbanenettene. Virkeområdet vil bli gradvis utvidet til hele jernbanenettet og alle kjøretøyer, forutsatt at en konsekvensanalyse viser den økonomiske nytten ved dette.
- 21) På grunn av den gradvise tilnæringsmåten for å fjerne hindringer for samtrafikkvevnen til jernbanesystemet

og den tiden som følgelig vil kreves for å vedta TSI-ene, bør det treffes tiltak for å unngå en situasjon der medlemsstatene vedtar nye nasjonale regler eller iverksetter prosjekter som gjør det nåværende systemet mer uensartet.

- 22) Vedtaket om en gradvis tilnæringsmåte tilfredsstiller de særlige behovene i tilknytning til målet om jernbanesystemets samtrafikkvevne, som kjennetegnes av gammel nasjonal infrastruktur og gamle kjøretøyer som vil kreve betydelige investeringer for å kunne tilpasses eller fornyes, og det er særlig viktig å påse at jernbanetransport ikke straffes økonomisk i forhold til andre transportsystemer.
- 23) I sin regelverksresolusjon av 10. mars 1999 om jernbanepakken anmodet Europaparlamentet om at den gradvise åpningen av jernbanesektoren skulle ledsages av så raske og effektive tiltak for teknisk harmonisering som mulig.
- 24) Rådet anmodet på sitt møte 6. oktober 1999 Kommisjonen om å legge fram forslag til en strategi for å bedre jernbanetransportens samtrafikkvevne og redusere flaskehals, med henblikk på raskt å fjerne tekniske, administrative og økonomiske hindringer for jernbanenettens samtrafikkvevne, samtidig som et høyt sikkerhetsnivå og det berørte personalets opplæring og kvalifikasjoner sikres.
- 25) I henhold til rådsdirektiv 91/440/EØF av 29. juli 1991 om utvikling av Fellesskapets jernbaner<sup>(2)</sup> skal jernbaneforetakene gis økt adgang til jernbanenettene i medlemsstatene, noe som forutsetter at kravet til samtrafikkvevne er oppfylt når det gjelder infrastruktur, utstyr, rullende materiell samt systemer for forvaltning og drift, herunder personalets kvalifikasjoner og vilkår tilknyttet hygiene og sikkerhet på arbeidsplassen som kreves for drift og vedlikehold av de aktuelle delsystemene samt for gjennomføring av hver enkelt TSI. Dette direktiv har imidlertid verken indirekte eller direkte som mål å harmonisere arbeidsvilkårene i jernbanesektoren.
- 26) På grunn av jernbanesystemets utstrekning og sammensatte karakter, har det av praktiske årsaker vist seg nødvendig å dele det opp i følgende delsystemer: infrastruktur, styring, kontroll og signal, energi, rullende materiell, drift og trafikkstyring, vedlikehold og telematikkprogrammer for persontrafikk- og godstrafikk. For hvert delsystem skal det angis grunnleggende krav og fastsettes tekniske spesifikasjoner for hele Fellesskapet, særlig med hensyn til komponenter og grensesnitt, slik at disse grunnleggende kravene kan oppfylles. Det samme systemet blir også delt opp i faste og mobile elementer som på den ene siden består av selve jernbanenettet, det

<sup>(1)</sup> EFT L 228 av 9.9.1996, s. 1. Vedtaket sist endret ved rådsforordning (EF) nr. 1791/2006 (EUT L 363 av 20.12.2006, s. 1).

<sup>(2)</sup> EFT L 237 av 24.8.1991, s. 25. Direktivet sist endret ved direktiv 2007/58/EF.

- vil si jernbanelinjer, stasjoner, terminaler og alle typer fast utstyr som er nødvendig for å sikre sikker og kontinuerlig drift av systemet, og på den annen side alle kjøretøyer som trafikkerer dette nettet. For dette direktivs formål er derfor et kjøretøy sammensatt av ett delsystem (rullende materiell) og, der dette er relevant, en eller flere deler av andre delsystemer (i hovedsak den delen av delsystemet styring, kontroll og signal og av delsystemet energi som befinner seg om bord).
- 27) Gjennomføringen av bestemmelsene om jernbanesystemets samtrafikkevine bør ikke føre til at det ut fra et kostnads- og nyttesynspunkt oppstår ubegrunnede hindringer for at det eksisterende jernbanenettet i den enkelte medlemsstat opprettholdes, men at det i denne sammenheng holdes fast ved målet om samtrafikkevine.
- 28) TSI-er har også innvirkning på vilkårene for brukernes anvendelse av jernbanetransport, og det er derfor nødvendig å rådspørre brukerne om forhold som berører dem.
- 29) Alle berørte medlemsstater bør i særlige tilfeller tillates å ikke anvende TSI-er, forutsatt at foreligger framgangsmåter som sikrer at slike unntak kan begrunnes. Traktatens artikkel 155 krever at Fellesskapets virksomhet på området samtrafikkevine skal ta hensyn til prosjektenes mulige kommersielle levedyktighet.
- 30) Utarbeidingen av TSI-er og anvendelsen av disse på jernbanesystemet bør ikke være til hinder for teknologisk nyskaping, som bør være rettet mot en forbedring av de økonomiske resultatene.
- 31) Samtrafikkevnen til jernbanesystemet bør, særlig når det gjelder godstransport, utnyttes til å skape vilkår for bedre samtrafikkevine mellom ulike transportsystemer.
- 32) For å overholde de relevante bestemmelsene om framgangsmåter for tildeling av kontrakter på jernbanesektoren og særlig europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/17/EØF<sup>(1)</sup>, bør oppdragsgivere ta inn tekniske spesifikasjoner i de allmenne dokumentene eller i avtalevilkårene for hver enkelt kontrakt. Det må derfor utarbeides et sett europeiske spesifikasjoner som kan tjene som referanse for disse tekniske spesifikasjonene.
- 33) Det er i Fellesskapets interesse at det finnes et internasjonalt standardiseringssystem som gjør det mulig å utarbeide standarder som faktisk brukes av deltakerne i internasjonal handel, og som oppfyller fellesskapspolitikkenes krav. De europeiske standardiseringsorganene må derfor fortsette sitt samarbeid med de internasjonale standardiseringsorganene.
- 34) Oppdragsgivere må definere de ytterligere spesifikasjonene som er nødvendige for å utfylle de europeiske spesifikasjonene eller andre standarder. Disse spesifikasjonene bør oppfylle de grunnleggende kravene som er harmonisert på fellesskapsplan, og som jernbanesystemet skal oppfylle.
- 35) Framgangsmåtene for samsvarsvurdering eller vurdering av komponentenes bruksegnethet bør bygge på bruken av modulene omhandlet i rådsbeslutning 93/465/EØF<sup>(2)</sup>. Med sikte på å fremme utviklingen av den berørte industrien bør framgangsmåtene for kvalitetssikring utarbeides så langt det er mulig.
- 36) For å sikre systemets samtrafikkevine er samsvarsvurderingen i hovedsak knyttet til komponentenes bruksområde, og ikke bare til deres frie varebytte på fellesskapsmarkedet. Bruksegnetheten til de komponentene som har den mest avgjørende betydningen for systemets sikkerhet, tilgjengelighet eller økonomi, bør vurderes. Det er derfor ikke nødvendig at produsenten påfører en CE-merking på de komponentene som omfattes av bestemmelsene i dette direktiv. Produsentens samsvarserklæring på grunnlag av en samsvarsvurdering og/eller en vurdering av bruksegnetheten bør være tilstrekkelig.
- 37) Produsenter har likevel plikt til å påføre CE-merkingen på visse komponenter for å bekrefte at de er i samsvar med andre relevante fellesskapsbestemmelser.
- 38) Når en TSI trer i kraft, befinner det seg allerede en rekke samtrafikkomponenter på markedet. Det bør fastsettes bestemmelser om en overgangsperiode slik at disse komponentene kan inngå i et delsystem selv om de strengt tatt ikke er i samsvar med denne TSI-en.
- 39) De delsystemene som utgjør jernbanesystemet, skal være underlagt en framgangsmåte for verifisering. Denne verifiseringen skal gi de myndighetene som har ansvar for å gi tillatelse til ibruktaking, mulighet til, i løpet av prosjekterings-, bygge- og ibruktakingsfasen, å forsikre seg om at resultatet er i samsvar med gjeldende forskrifter og tekniske og driftsmessige bestemmelser. Produsentene skal også kunne regne med likebehandling uansett stat. Det må derfor utformes en eller flere moduler som fastlegger prinsippene og vilkårene for EF-verifisering av delsystemer.

<sup>(1)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/17/EF av 31. mars 2004 om samordning av framgangsmåtene ved tildeling av kontrakter innenfor vann- og energiforsyning, transport og posttjenester (EUT L 134 av 30.4.2004, s. 1). Direktivet sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 213/2008 (EUT L 74 av 15.3.2008, s. 1).

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

- 40) Etter at et delsystem er tatt i bruk, er det viktig å påse at det blir drevet og vedlikeholdt i samsvar med de grunnleggende kravene som gjelder for delsystemet. I henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF av 29. april 2004 om sikkerhet på Fellesskapets jernbaner (jernbanesikkerhetsdirektivet)<sup>(1)</sup> ligger med hensyn til de respektive delsystemene ansvaret for å oppfylle disse kravene hos infrastrukturforvaltningen eller jernbaneforetaket. Medlemsstatene kan kontrollere at disse kravene er oppfylt når de tildeler sikkerhets sertifikater og sikkerhetsgodkjenninger i samsvar med artikkel 10 og 11 i jernbanesikkerhetsdirektivet.
- 41) Når det gjelder kjøretøyer, bør framgangsmåten for ibruktaking gjøres klarere, idet det tas hensyn til definisjonen av kjøretøy som består av ett eller flere delsystemer. Ettersom direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF omhandler nye og opprustedes delsystemer og direktiv 2004/49/EF omhandler kjøretøyer som allerede er i bruk, bør dessuten alle bestemmelser om tillatelser til ibruktaking av kjøretøyer innarbeides i dette direktiv. Med sikte på å lette ibruktakingen av kjøretøyer og redusere administrative byrder, bør det dessuten innføres en framgangsmåte for å gi tillatelse til kjøretøytyper. For å lette denne framgangsmåten og bidra til å identifisere kjøretøytyper bør Det europeiske jernbanebyrå (heretter kalt byrået) opprette og vedlikeholde et europeisk register over kjøretøytyper som har fått tillatelse.
- 42) Erfaring har vist at gjennomføringen av en slik framgangsmåte på nasjonalt plan ofte blir komplisert og underlagt ulike nasjonale krav som mangler åpenhet, eller til og med fører til dobbeltarbeid. Følgelig utgjør denne framgangsmåten en vesentlig hindring for opprettelse av nye jernbaneforetak, særlig på godssektoren. Det bør derfor treffes tiltak for å klargjøre og forenkle framgangsmåtene for å gi tillatelse til kjøretøyer. For det første bør det allmenne prinsippet om at én tillatelse er tilstrekkelig for hele Fellesskapets jernbanenett, slås fast. For det andre bør framgangsmåten for å gi tillatelse til kjøretøyer som er i samsvar med TSI-er, være enklere og raskere enn når det gjelder kjøretøyer som ikke er i samsvar med TSI-er. For det tredje bør prinsippet om gjensidig tillatelse få anvendelse så langt dette er mulig; når et kjøretøy allerede er tatt i bruk i én medlemsstat, bør andre medlemsstater ikke kunne påberope seg nasjonale regler for å pålegge unødvendige krav og overflødige verifiseringer, med mindre disse er strengt nødvendige for å verifisere kjøretøyets tekniske forenlighet med det relevante jernbanenettet. For å oppnå dette bør nasjonale regler klassifiseres og sammenlignes på grunnlag av en kontrolliste for å slå fast i hvilket omfang nasjonale regler kan anses som tilsvarende med hensyn til krav, yteevne og sikkerhet. For det fjerde bør prinsippet om rettsikkerhet med hensyn til resultatet av framgangsmåten etterleves. For å oppnå dette, og i mangel av en beslutning fra en nasjonal sikkerhetsmyndighet innenfor de fastsatte fristene, bør en søker få tillatelse til å ta i bruk et kjøretøy.
- En slik tillatelse vil bare være mulig dersom kjøretøyet allerede har fått tillatelse i en annen medlemsstat. Det vil i tillegg bare være mulig for et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning som er behørig sertifisert i samsvar med direktiv 2004/49/EF, å benytte et slikt kjøretøy på deres eget fulle ansvar.
- 43) Framgangsmåtene for å gi tillatelse til kjøretøyer som er i samsvar med TSI-er og kjøretøyer som ikke er i samsvar med TSI-er, er forskjellige. Det kan forekomme tilfeller der valget av framgangsmåte ikke er helt enkelt. Kjøretøyer som anses å være i samsvar med TSI-er, bør være de kjøretøyene der alle relevante TSI-er er trådt i kraft, herunder minst TSI-en for rullende materiell. Dette vil bety at en betydelig del av de grunnleggende kravene allerede er fastsatt. Inntil den konvensjonelle TSI-en for lokomotiver trår i kraft, anses for eksempel lokomotiver å være kjøretøyer som ikke er i samsvar med TSI-er, selv om de kan være i samsvar med andre relevante TSI-er som er trådt i kraft på det tidspunktet de tas i bruk.
- 44) Dersom visse tekniske forhold som tilsvarer de grunnleggende kravene, ikke uttrykkelig kan omfattes av en TSI, blir de identifisert i et vedlegg til TSI-en som åpne punkter. Når et kjøretøy som er i samsvar med TSI-en allerede har fått tillatelse i én medlemsstat, bør ytterligere tillatelser bare omfatte de åpne punktene som er knyttet til teknisk forenlighet mellom kjøretøyet og jernbanenettet.
- 45) Listen over parametere som skal kontrolleres i forbindelse med ibruktakingen av kjøretøyer som ikke er i samsvar med TSI-er, er et nøkkelelement for å oppnå samtrafikkevne i jernbanesystemene, særlig med hensyn til eksisterende kjøretøyer. Denne listen tar hensyn til erfaring på tvers av et begrenset antall jernbanenett. Det er derfor nødvendig at byrået går gjennom parametrene i vedlegg VII og gir Kommisjonen de anbefalingene som det anser hensiktsmessig.
- 46) Framgangsmåten for EF-verifisering bør bygge på TSI-er. Disse TSI-ene omfattes av bestemmelsene i artikkel 18 i direktiv 93/38/EØF. De meldte organene som har ansvar for gjennomføringen av framgangsmåtene for samsvars vurdering av komponentene og for vurdering av komponentenes bruksegnet, samt framgangsmåten for vurdering av delsystemer, skal i størst mulig grad samordne sine beslutninger, særlig dersom det her ikke finnes europeiske spesifikasjoner.
- 47) De meldte organene bør være strukturert på en slik måte at de oppfyller de kriteriene som får anvendelse på denne typen organer på alle sektorer når det gjelder den nye metoden for teknisk harmonisering og samsvarskontroll, særlig kriterier knyttet til uavhengighet og kompetanse.

<sup>(1)</sup> EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44. Rettet ved EUT L 220 av 21.6.2004, s. 16.

- 48) TSI-ene skal revideres jevnlig. Når det oppdages feil, bør det fastsettes en ad-hoc hurtigframgangsmåte slik at en midlertidig beriktigelse først avtales innenfor rammen av en komité og deretter blir offentliggjort av byrået. Dette vil gi raskere bruk av en slik beriktigelse for alle berørte parter, herunder industrien, meldte organer og myndigheter, i påvente av Kommisjonens formelle revisjon av TSI-en. For å unngå tvil når det gjelder offisielle beriktelser fra Kommisjonen, vil betegnelsen «teknisk uttalelse» benyttes. Denne framgangsmåten er i samsvar med mandatet vedtatt av Kommisjonen i beslutning av 13. juli 2007 om et rammemandat for Det europeiske jernbanebyrå for utføring av visse former for virksomhet i henhold til direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF. Dersom TSI-en imidlertid må endres på grunn av en viktig eller kritisk feil, bør det anvendes en revisjonsframgangsmåte.
- 49) Definisjonen av innehaveren bør ligge så nær som mulig den definisjonen som er benyttet i Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk av 1999 (COTIF). Mange foretak kan identifiseres som innehaver av et kjøretøy, for eksempel eieren, et selskap som driver virksomhet med en vognpark, et selskap som leaser kjøretøyer til et jernbaneforetak, et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning som benytter kjøretøyer for å vedlikeholde sin infrastruktur. Disse foretakene har kontroll over kjøretøyet med sikte på å la jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningene benytte det som transportmiddel. For å unngå enhver tvil bør innehaveren være tydelig identifisert i de nasjonale kjøretøyregistrene.
- 50) 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<sup>(1)</sup>.
- 51) Kommisjonen bør særlig ha fullmakt til å vedta og ajourføre TSI-ene. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv, blant annet ved å utfylle det med nye ikke-grunnleggende bestemmelser, skal de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
- 52) Når det foreligger viktige grunner til hastebehandling og de normale tidsfristene for framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll ikke kan etterkommes, bør Kommisjonen kunne benytte framgangsmåten for behandling av hastesaker fastsatt i artikkel 5a nr. 6 i beslutning 1999/468/EF, for å treffe tiltak som er ment å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv ved å utfylle det med TSI-er eller med endringer av disse.
- 53) Ettersom målet for dette direktiv, som er å sørge for samtrafikkvevnen til jernbanesystemet i Fellesskapet, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene siden ingen av medlemsstatene på egen hånd er i en slik stilling at de kan treffe de tiltak som er nødvendige for å oppnå slik samtrafikkvevne, og derfor bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 54) I samsvar med nr. 34 i den tverrinstitusjonelle avtalen om bedre regelverksutforming<sup>(2)</sup> oppfordres medlemsstatene til, for eget formål og i Fellesskapets interesse, å utarbeide og offentliggjøre egne tabeller som så langt det er mulig viser sammenhengen mellom dette direktiv og innarbeidingstiltakene.
- 55) Forpliktelsen til å innarbeide dette direktiv i nasjonal lovgivning bør begrenses til de bestemmelser som utgjør en vesentlig endring sammenlignet med de tidligere direktiver. Forpliktelsen til å innarbeide de bestemmelser som er uendret, følger av de tidligere direktiver.
- 56) Artikkel 14 i direktiv 2004/49/EF og direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF bør derfor oppheves —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

## KAPITTEL I

### ALMINNELIGE BESTEMMELSER

#### *Artikkel 1*

#### **Formål og virkeområde**

1. Ved dette direktiv fastsettes de vilkår som skal oppfylles for å oppnå samtrafikkvevne i Fellesskapets jernbanesystem på en måte som er forenlig med bestemmelsene i direktiv 2004/49/EF. Disse vilkårene omhandler prosjektering, bygging, ibruktaking, opprusting, fornyelse, drift og vedlikehold av de ulike delene i dette systemet, samt faglige kvalifikasjoner og helse- og sikkerhetsvilkår for personalet som bidrar til drift og vedlikehold av det.

<sup>(1)</sup> EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23. Beslutningen endret ved beslutning 2006/512/EF (EUT L 200 av 22.7.2006, s. 11).

<sup>(2)</sup> EUT C 321 av 31.12.2003, s. 1.

2. Oppfølgingen av dette målet skal føre til en definisjon av et optimalt nivå for teknisk harmonisering og gjøre det mulig å:

- a) lette, forbedre og utvikle internasjonale jernbanetransport-tjenester 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 jernbanesystemet i Fellesskapet,
- c) bidra til samtrafikkevnen til jernbanesystemet i Fellesskapet.

3. Medlemsstatene kan unnta følgende fra tiltakene de treffer for å gjennomføre dette direktiv:

- a) tunnelbaner, sporveier og andre forstadsbanesystemer,
- b) jernbanenett som er funksjonsmessig atskilt fra resten av jernbanesystemet og er beregnet bare på lokal persontransport eller persontransport i byer eller forsteder, samt jernbaneforetak som driver utelukkende på slike nett,
- c) privateid jernbaneinfrastruktur og kjøretøyer som bare brukes på slik infrastruktur, og som bare brukes av eierne til egen godstransport,
- d) infrastruktur og kjøretøyer som er avsatt for strengt lokal, historisk eller turistmessig bruk.

4. TSI-enes virkeområde skal i samsvar med artikkel 8 gradvis utvides til å omfatte hele jernbanesystemet, herunder sportilgang til terminaler og viktige havneanlegg som betjener eller kan betjene flere enn én bruker, uten at dette berører unntakene for anvendelsen av TSI-er oppført i artikkel 9.

## Artikkel 2

### Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- a) «transeuropeisk jernbanesystem» de transeuropeiske jernbanesystemene for konvensjonelle tog og for høyhastighetstog som angitt i vedlegg I henholdsvis nr. 1 og 2,
- b) «samtrafikkevne» et jernbanesystems evne til å muliggjøre sikker og kontinuerlig trafikk av tog som oppviser de påkrevde nivåene for yteevne for disse jernbanelinjene. Denne evnen avhenger av at alle forskriftsmessige, tekniske og driftsmessige vilkår for å oppfylle grunnleggende krav er til stede,
- c) «kjøretøy» et jernbanekjøretøy som kjører på egne hjul på jernbanelinjer, med eller uten egen trekraft. Et kjøretøy består av ett eller flere strukturelle og funksjonelle delsystemer eller deler av slike delsystemer,
- d) «jernbanenett» linjer, stasjoner, terminaler og alle typer fast utstyr som er nødvendig for å sikre sikker og kontinuerlig drift av jernbanesystemet,

e) «delsystemer» resultatet av inndelingen av jernbanesystemet, som beskrevet i vedlegg II. Disse delsystemene, som det må fastsettes grunnleggende krav til, kan være av strukturell eller funksjonell karakter,

f) «samtrafikkomponenter» enhver enkeltstående komponent, gruppe av komponenter, underenhet eller fullstendig enhet av utstyr som inngår i eller er bestemt til å inngå i et delsystem, og som samtrafikkevnen til jernbanesystemet direkte eller indirekte er avhengig av. Begrepet «komponent» omfatter både materielle og immaterielle produkter, som programvare,

g) «grunnleggende krav» alle vilkår fastsatt i vedlegg III som må oppfylles av jernbanesystemet, delsystemene og samtrafikkomponentene, herunder grensesnitt,

h) «europeisk spesifikasjon» en felles teknisk spesifikasjon, en europeisk teknisk godkjenning eller en nasjonal standard som gjennomfører en europeisk standard, som definert i vedlegg XXI til direktiv 2004/17/EF,

i) «teknisk spesifikasjon for samtrafikkevne» («TSI») en spesifikasjon vedtatt i samsvar med dette direktiv som hvert delsystem eller del av et delsystem skal omfattes av for å oppfylle de grunnleggende kravene og sikre jernbanesystemets samtrafikkevne,

j) «meldte organer» de organene som har ansvar for å foreta en samsvarsvurdering av samtrafikkomponentene eller en vurdering av deres bruksegnethet eller for å vurdere framgangsmåten for EF-verifisering av delsystemene,

k) «grunnleggende parametere» ethvert forskriftsmessig, teknisk eller driftsmessig vilkår som er av avgjørende betydning for samtrafikkevnen, og som er angitt i de relevante TSI-ene,

l) «særtilfelle» en hvilken som helst del av jernbanesystemet 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 avstand mellom sporene, og kjøretøyer utelukkende ment til lokal, regional eller historisk bruk, samt kjøretøyer på vei fra eller til tredjestater,

m) «opprusting» ethvert større endringsarbeid på et delsystem eller en del av et delsystem som forbedrer delsystemets generelle yteevne,

- n) «fornyelse» ethvert større utskiftingsarbeid på et delsystem eller en del av et delsystem som ikke endrer delsystemets generelle yteevne,
- o) «eksisterende jernbanesystem» strukturen som består av jernbanelinjer og faste anlegg i det eksisterende jernbanesystemet, samt kjøretøyer av alle kategorier og enhver opprinnelse som trafikkerer denne infrastrukturen,
- p) «utskifting i forbindelse med vedlikehold» all utskifting av komponenter med deler med identisk funksjon og yteevne som ledd i forebyggende eller utbedrende vedlikehold,
- q) «ibruktaking» alle operasjoner som utføres for å sette et delsystem eller et kjøretøy i den driftsstatus det er konstruert for,
- r) «oppdragsgiver» ethvert foretak, offentlig eller privat, som bestiller prosjektering og/eller bygging eller fornyelse eller opprusting av et delsystem. Dette foretaket kan være et jernbaneforetak, en infrastrukturforvaltning eller en innehaver, eller en konsesjonsinnehaver med ansvar for å utføre et prosjekt,
- s) «innehaver» den personen eller det foretaket som i egenskap av å være eier av et kjøretøy eller som har rett til å bruke det, benytter kjøretøyet som et transportmiddel og er registrert som sådan i det nasjonale kjøretøyregisteret nevnt i artikkel 33,
- t) «langt framskredent prosjekt » ethvert prosjekt hvis planleggings-/byggetrinn har nådd et punkt der en endring i de tekniske spesifikasjonene ikke ville være akseptabel for den berørte medlemsstaten. Et slikt hinder kan være av juridisk, kontraktsmessig, økonomisk, finansiell, sosial eller miljømessig art og må være behørig begrunnet,
- u) «harmonisert standard» enhver europeisk standard vedtatt av ett av de europeiske standardiseringsorganene oppført i vedlegg I til europaparlaments- og rådsdirektiv 98/34/EF av 22. juni 1998 om en informasjonsprosedyre for standarder og tekniske forskrifter<sup>(1)</sup> i forbindelse med et mandat fra Kommisjonen utarbeidet etter framgangsmåten nevnt i artikkel 6 nr. 3 i nevnte direktiv, som alene eller sammen med andre standarder gir en løsning med hensyn til overholdelse av en lovbestemmelse,
- v) «nasjonal sikkerhetsmyndighet» en sikkerhetsmyndighet som definert i artikkel 3 bokstav g) i direktiv 2004/49/EF,
- w) «type» en kjøretøytype som definerer de grunnleggende konstruksjonsmessige egenskapene til kjøretøyet som er omfattet av et enkelt typeprøvingssertifikat som beskrevet i modul B i beslutning 93/465/EØF,
- x) «serie» et antall identiske kjøretøyer av samme konstruksjonstype,
- y) «byrået» Det europeiske jernbanebyrå, opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004 av 29. april 2004 om opprettelse av et europeisk jernbanebyrå («byråforordningen»)<sup>(2)</sup>,
- z) «enhet ansvarlig for vedlikehold» en enhet som er ansvarlig for vedlikehold av et kjøretøy, og som er registrert som dette i det nasjonale kjøretøyregisteret.

### Artikkel 3

#### Generell forenlighet

1. Dette direktiv gjelder de bestemmelsene om samtrafikkkomponenter, grensesnitt og framgangsmåter for hvert delsystem, samt de vilkår for generell forenlighet i jernbanesystemet som er nødvendige for å oppnå samtrafikkeevne.
2. Bestemmelsene i dette direktiv får anvendelse uten å berøre andre relevante fellesskapsbestemmelser. For samtrafikkkomponenter, herunder grensesnitt, kan imidlertid hensynet til oppfyllelse av de grunnleggende kravene i dette direktiv gjøre det nødvendig å bruke de enkelte europeiske spesifikasjonene som er utarbeidet for dette formål.

### Artikkel 4

#### Grunnleggende krav

1. Jernbanesystemet, delsystemene og samtrafikkkomponentene, herunder grensesnitt, skal oppfylle de relevante grunnleggende kravene.
2. De øvrige tekniske spesifikasjonene nevnt i artikkel 34 i direktiv 2004/17/EF, som er nødvendige for å utfylle europeiske spesifikasjoner eller andre standarder i bruk i Fellesskapet, skal ikke stride mot de grunnleggende kravene.

### KAPITTEL II

#### TEKNISKE SPESIFIKASJONER FOR SAMTRAFIKKEVNE

### Artikkel 5

#### Innhold i TSI-ene

1. Det skal utarbeides en TSI for hvert delsystem. Om nødvendig kan et delsystem omfattes av flere TSI-er, og én TSI kan omfatte flere delsystemer. Avgjørelsen om å utarbeide eller revidere en TSI og valget av TSI-ens tekniske og geografiske virkeområde krever et mandat i samsvar med artikkel 6 nr. 1.

<sup>(1)</sup> EFT L 204 av 21.7.1998, s. 37. Direktivet sist endret ved rådsdirektiv 2006/96/EF (EUT L 363 av 20.12.2006, s. 81).

<sup>(2)</sup> EUT L 164 av 30.4.2004, s. 1. Rettet ved EUT L 220 av 21.6.2004, s. 3.



2. Delsystemer skal overholde de TSI-ene som gjelder på det tidspunktet de tas i bruk, opprustes eller fornyes, i samsvar med dette direktiv, og slik overholdelse skal til enhver tid vedlikeholdes så lenge hvert delsystem er i bruk.

3. I den utstrekning det er nødvendig for å oppnå målene nevnt i artikkel 1, skal hver av TSI-ene:

a) angi det tilsiktede virkeområdet (en del av jernbanenettet eller av kjøretøyer nevnt i vedlegg I; eller et delsystem eller en del av et delsystem nevnt i vedlegg II),

b) fastsette grunnleggende krav for hvert aktuelle delsystem og dets grensesnitt mot andre delsystemer,

c) fastsette funksjonsspesifikasjoner og de tekniske spesifikasjonene som delsystemet og dets grensesnitt mot andre delsystemer skal oppfylle. Om nødvendig kan disse spesifikasjonene variere avhengig av delsystemets bruk, f.eks. avhengig av de kategoriene av jernbanelinjer, knutepunkter og/eller kjøretøyer som omhandles i vedlegg I,

d) fastlegge hvilke samtrafikkkomponenter og grensesnitt som skal omfattes av europeiske spesifikasjoner, herunder europeiske standarder, som er nødvendige for å oppnå samtrafikkveie i jernbanesystemet,

e) angi for hvert enkelt tilfelle som vurderes, på den ene side hvilke framgangsmåter som skal benyttes for å vurdere samtrafikkkomponentenes samsvar eller bruksegnethet, og på den annen side EF-verifiseringen av delsystemene. Disse framgangsmåtene skal være basert på modulene definert i beslutning 93/465/EØF,

f) angi strategien for gjennomføring av TSI-ene. Det er særlig nødvendig å spesifisere de trinnene som skal slutføres for å oppnå en gradvis overgang fra den nåværende til den endelige situasjonen, der TSI-ene 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 jernbanesystemets samtrafikkveie oppnås.

5. TSI-ene skal på hensiktsmessig vis bevare forenligheten i hver medlemsstats eksisterende jernbanesystem. For dette formål kan det for hver TSI fastsettes bestemmelser for

særtilfeller, både med hensyn til jernbanenett og kjøretøyer, og det skal tas særlig hensyn til lasteprofil, sporvidde eller avstand mellom sporene, og til kjøretøyer som er i trafikk fra eller til tredjestater. TSI-ene skal for hvert særtilfelle fastsette gjennomføringsregler for de delene av TSI-ene som er angitt i nr. 3 bokstav c)-g).

6. Dersom visse tekniske forhold som tilsvarer de grunnleggende kravene, ikke eksplisitt omfattes av en TSI, skal de tydelig identifiseres i et vedlegg til TSI-en som åpne punkter. Artikkel 17 nr. 3 får anvendelse på disse forholdene.

7. TSI-ene skal ikke være til hinder for medlemsstatenes beslutninger om bruk av infrastrukturer til trafikk med kjøretøyer som ikke omfattes av TSI-ene.

8. TSI-er kan inneholde en eksplisitt, tydelig identifisert henvisning til europeiske eller internasjonale standarder eller spesifikasjoner eller tekniske dokumenter offentliggjort av Byrådet, der dette er strengt nødvendig for å nå målet med dette direktiv. I et slikt tilfelle skal disse standardene eller spesifikasjonene (eller de relevante delene) eller tekniske dokumenter anses som vedlegg til den aktuelle TSI-en og skal bli obligatoriske fra det øyeblikk TSI-en får anvendelse. I mangel av slike standarder eller spesifikasjoner eller tekniske dokumenter og i påvente av at slike blir utarbeidet, kan det vises til andre tydelig identifiserte normative dokumenter; i et slikt tilfelle skal dette gjelde dokumenter som er enkelt og åpent tilgjengelige.

#### *Artikkel 6*

#### **Vedtakelse, gjennomgåelse og offentliggjøring av TSI-er**

1. Utkast til TSI-er og påfølgende utkast til endringer av TSI-er skal utarbeides av byrådet i henhold til et mandat fra Kommisjonen etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 29 nr. 3 i dette direktiv. De skal utarbeides i samsvar med artikkel 3 og 12 i forordning (EF) nr. 881/2004 og i samarbeid med arbeidsgruppene nevnt i de nevnte artiklene.

Tiltak som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv ved å utfylle det med TSI-er eller endringer av disse, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 29 nr. 4.

Når det foreligger grunner som nødvendiggjør hastesaksbehandling, kan Kommisjonen følge framgangsmåten for behandling av hastesaker nevnt i artikkel 29 nr. 5.

2. Byrådet skal være ansvarlig for å forberede gjennomgåelsen og ajourføringen av TSI-er og framlegge eventuelle anbefalinger for Kommisjonen, for å ta hensyn til den tekniske utvikling eller endrede samfunnsmessige krav. Kommisjonen skal underrette komiteen nevnt i artikkel 29 om slike anbefalinger.

### 3. Hvert utkast til TSI skal utarbeides i to trinn.

Først skal byrået identifisere de grunnleggende parametrene 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 alternative løsningene, med teknisk og økonomisk dokumentasjon.

Deretter skal byrået utarbeide utkastet til TSI på grunnlag av disse grunnleggende parametrene. Om nødvendig skal byrået ta hensyn til den tekniske utviklingen, standardiseringsarbeid som allerede er utført, aktive arbeidsgrupper og anerkjent forskningsarbeid. En samlet vurdering av de beregnede kostnadene og nyttevirkningene som vil følge av gjennomføring av TSI-en, skal vedlegges utkastet til TSI, og av denne vurderingen skal det framgå hvilke virkninger som forventes for alle berørte operatører og markedsdeltakere.

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

5. Komiteen nevnt i artikkel 29, skal jevnlig underrettes om arbeidet med utarbeiding av TSI-ene. Under arbeidet kan Kommisjonen, på anmodning fra komiteen, gi mandater eller hensiktsmessige anbefalinger angående utformingen av TSI-ene og nytte- og kostnadsanalysen. På anmodning fra en medlemsstat kan Kommisjonen særlig kreve at alternative løsninger utredes, og at vurderingen av disse alternative løsningenes kostnader og nyttevirkinger tas med i rapporten som vedlegges utkastet til TSI.

6. Ved vedtakelsen av hver enkelt TSI skal TSI-ens ikrafttredelsesdato fastsettes etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 29 nr. 4. Dersom ulike delsystemer skal tas i bruk samtidig av hensyn til teknisk forenlighet, skal de tilhørende TSI-ene ha samme ikrafttredelsesdato.

7. Ved utarbeiding, vedtakelse og gjennomgåelse av TSI-ene skal det tas hensyn til brukernes synspunkter på de forholdene som direkte påvirker vilkårene for deres bruk av delsystemene. Med henblikk på dette skal byrået 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 Kommisjonen etter samråd

med komiteen og etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i artikkel 29 nr. 2, og kan gjennomgås på nytt og ajourføres på anmodning fra en medlemsstat eller på initiativ fra Kommisjonen.

8. Ved utarbeiding, vedtakelse og gjennomgåelse av TSI-ene skal det tas hensyn til partene i arbeidslivets synspunkter på vilkårene nevnt 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 29 for vedtakelse eller gjennomgåelse.

Partene i arbeidslivet skal rådspørres innenfor rammen av sektordialogkomiteen nedsatt i samsvar med kommisjonsavgjørd 98/500/EF av 20. mai 1998 om oppnemning av sektordialogutval for å fremme dialogen mellom partene i arbeidslivet på europeisk plan<sup>(1)</sup>. Partene i arbeidslivet skal avgi sin uttalelse innen tre måneder.

9. Dersom revisjon av en TSI fører til en endring i kravene, skal den nye versjonen av TSI-en sikre forenlighet med delsystemer som er tatt i bruk i samsvar med tidligere versjoner av TSI-en.

Dersom en ny godkjenning, fornyelse eller opprusting av disse delsystemene er nødvendig av behørig begrunnede årsaker knyttet til sikkerhet eller samtrafikkvegne, skal tilsvarende frister fastsettes enten i TSI-en eller eventuelt av medlemsstatene.

10. TSI-er skal offentliggjøres av Kommisjonen i *Den europeiske unions tidende*.

#### Artikkel 7

#### Mangler i TSI-er

1. Dersom det etter at en TSI er vedtatt, viser seg at den ikke fullt ut oppfyller de grunnleggende kravene, kan komiteen nevnt i artikkel 29 rådspørres etter anmodning fra en medlemsstat eller på Kommisjonens initiativ.

Kommisjonen kan anmode om en teknisk uttalelse fra byrået. Kommisjonen skal i samarbeid med komiteen analysere den tekniske uttalelsen.

2. Dersom TSI-en må endres på grunn av en mindre feil og dette ikke berettiger en umiddelbar revisjon, kan Kommisjonen anbefale at den tekniske uttalelsen benyttes i påvente av revisjonen av TSI-en i samsvar med artikkel 6 nr. 1. I så fall skal byrået offentliggjøre den tekniske uttalelsen.

3. Dersom TSI-en må endres på grunn av en viktig eller kritisk feil, skal framgangsmåten for revisjon nevnt i artikkel 6 nr. 1, anvendes umiddelbart.

<sup>(1)</sup> EFT L 225 av 12.8.1998, s. 27. Beslutningen sist endret ved forordning (EF) nr. 1792/2006 (EUT L 362 av 20.12.2006, s. 1).

*Artikkel 8***Utvidelse av TSI-enes virkeområde**

1. Kommisjonen skal etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 29 nr. 3, vedta ett eller flere mandater rettet mot å utvikle nye TSI-er og/eller gjennomgå TSI-er som allerede er vedtatt, med sikte på å omfatte jernbanelinjer og kjøretøyer som ennå ikke er omfattet.

2. Det første slike mandatet skal angi en første gruppe av nye TSI-er og/eller endringer av TSI-er som skal vedtas innen januar 2012, med forbehold for artikkel 5 nr. 5 med hensyn til muligheten til å fastsette bestemmelser om særtilfeller, og med forbehold for artikkel 9 der det fastsettes unntak under særlige omstendigheter. Dette første mandatet skal utarbeides på grunnlag av en anbefaling fra byrået med sikte på å avgjøre hvilke nye TSI-er som skal utarbeides og/eller hvilke eksisterende TSI-er som skal endres i lys av den forventede kostnadseffektiviteten til hvert foreslåtte tiltak, og på grunnlag av forholdsmessighetsprinsippet for tiltak som treffes på fellesskapsplan. For dette formål skal det tas behørig hensyn til vedlegg I nr. 4 og den nødvendige balansen mellom på den ene side målsettingene om kontinuerlig trafikk av tog og teknisk harmonisering, og på den annen side det transeuropeiske, nasjonale, regionale eller lokale nivået for slik trafikk.

3. Inntil utvidelsen av TSI-enes virkeområde til å omfatte hele jernbanenettet trer i kraft, skal:

a) tillatelser til ibruktaking

- av delsystemene for kjøretøyer og for styring, kontroll og signal om bord som minst delvis skal brukes på den delen av jernbanenettet som ennå ikke er omfattet av TSI-enes virkeområde, på den aktuelle delen av jernbanenettet,
- av delsystemene for infrastruktur, for energi og for styring, kontroll og signal langs sporet på de delene av jernbanenettet som ennå ikke er omfattet av TSI-enes virkeområde,

gis i samsvar med de nasjonale reglene som er nevnt i artikkel 8 i direktiv 2004/49/EF, eller, der dette er relevant, artikkel 17 nr. 3 i dette direktiv,

b) tillatelser til ibruktaking av kjøretøyer som skal brukes av og til på den delen av jernbanenettet som ennå ikke er omfattet av TSI-enes virkeområde, på den aktuelle delen av jernbanenettet, gis i samsvar med artikkel 21-27 og de nasjonale reglene nevnt i artikkel 8 i direktiv 2004/49/EF, eller, der dette er relevant, artikkel 17 nr. 3 i dette direktiv.

4. En medlemsstat trenger ikke å anvende de nye eller reviderte TSI-ene som er vedtatt i samsvar med nr. 2 når det gjelder langt framskredne prosjekter eller prosjekter som er underlagt en kontrakt som er i ferd med å bli gjennomført når den relevante gruppen av TSI-er blir offentliggjort.

*Artikkel 9***Unntak**

1. Dersom det ikke foreligger relevante særtilfeller, trenger i følgende tilfeller en medlemsstat ikke å anvende en eller flere TSI-er i samsvar med denne artikkel:

- a) For et foreslått nytt delsystem, for fornyelse eller opprusting av et eksisterende delsystem eller for et hvilket som helst element nevnt i artikkel 1 nr. 1, som er langt framskredent eller underlagt en kontrakt som er i ferd med å bli gjennomført, når disse TSI-ene blir offentliggjort.
- b) For alle prosjekter som gjelder fornyelse eller opprusting av et eksisterende delsystem der lasteprofilen, sporvidden, avstanden mellom sporene eller den elektriske spenningen i disse TSI-ene ikke er forenlig med dem som gjelder for det eksisterende delsystemet.
- c) For et prosjekt som gjelder et nytt delsystem eller fornyelse eller opprusting av et eksisterende delsystem på vedkommende medlemsstats territorium, dersom medlemsstatens jernbanenett er atskilt eller isolert fra Fellesskapets øvrige jernbanenett av hav eller av andre særlige geografiske forhold.
- d) For alle prosjekter som gjelder fornyelse, utvidelse eller opprusting av et eksisterende delsystem, dersom anvendelsen av disse TSI-ene kan skade prosjektets økonomiske levedyktighet og/eller forenligheten med vedkommende medlemsstats jernbanesystem.
- e) Dersom, etter en 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 kjøretøyer i trafikk fra eller til tredjestater, der sporvidden skiller seg fra sporvidden til Fellesskapets hovedjernbanenett.

2. I alle tilfellene nevnt i nr. 1, skal den berørte medlemsstaten oversende til Kommisjonen dokumentasjon som inneholder opplysningene angitt i vedlegg IX. Kommisjonen skal analysere de tiltakene som medlemsstaten har foreslått og underrette komiteen nevnt i artikkel 29.

3. I tilfellet nevnt i nr. 1 bokstav a), skal hver medlemsstat innen ett år etter at hver enkelt TSI er trådt i kraft, oversende Kommisjonen en liste over pågående prosjekter på sitt territorium og som er langt framskredne.

4. I tilfellene nevnt i nr. 1 bokstav a), c) og e), skal Kommisjonen kontrollere at dokumentasjonen er i samsvar med kravene og underrette medlemsstaten om resultatene av sin analyse. Om nødvendig skal det utarbeides en anbefaling om de spesifikasjonene som skal anvendes. Medlemsstatene kan umiddelbart anvende de alternative bestemmelsene nevnt i vedlegg IX.

5. I tilfellene nevnt i nr. 1 bokstav b), d) og f), skal Kommisjonen treffe beslutning etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 29 nr. 3, om den skal godta en søknad om unntak. I tilfellet nevnt i nr. 1 bokstav b), skal Kommisjonens beslutning ikke omfatte lasteprofiler og sporvidde. Kommisjonen skal treffe sin beslutning innen seks måneder etter at søknaden støttet av den fullstendige dokumentasjonen er framlagt. Dersom det ikke treffes noen slik beslutning, skal søknaden anses for å være godtatt. I påvente av Kommisjonens beslutning kan medlemsstaten i tilfellet nevnt i nr. 1 bokstav f), anvende de alternative bestemmelsene nevnt i vedlegg IX.

6. Alle medlemsstatene skal underrettes om resultatene av analysene og om resultatet av framgangsmåten fastsatt i nr. 4 og 5.

### KAPITTEL III

## SAMTRAFIKKOMPONENTER

### Artikkel 10

#### Bringe samtrafikkomponenter i omsetning

1. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at samtrafikkomponentene:
  - a) bringes i omsetning bare dersom de gjør det mulig å oppnå samtrafikkveie i jernbanesystemet og samtidig oppfyller de grunnleggende kravene,
  - b) brukes til det formål de er bestemt for og er forsvarlig montert og vedlikeholdt.

Disse bestemmelsene skal ikke hindre at disse komponentene bringes i omsetning til andre formål.

2. Medlemsstatene kan ikke med begrunnelse i dette direktiv forby, begrense eller hindre at samtrafikkomponenter til bruk i jernbanesystemet som er i samsvar med bestemmelsene i dette direktiv, bringes i omsetning på deres territorium. De kan særlig ikke stille krav om kontroller som allerede er foretatt som ledd i framgangsmåten for EF-samsvarserklæringen eller EF-erklæringen om bruksegnethet, som nærmere omhandlet i vedlegg IV.

### Artikkel 11

#### Samsvar eller bruksegnethet

1. Medlemsstatene skal anse at de samtrafikkomponentene som det foreligger en EF-samsvarserklæring eller EF-erklæring om bruksegnethet for, oppfyller de grunnleggende kravene i dette direktiv.
2. Alle samtrafikkomponenter skal være underlagt framgangsmåten for samsvarsvurdering og vurdering av bruksegnethet for den bruken som er angitt i den relevante TSI-en, og skal ledsages av et tilsvarende sertifikat.
3. Medlemsstatene skal anse at en samtrafikkomponent oppfyller de grunnleggende kravene dersom den er i samsvar

med vilkårene fastsatt i den tilsvarende TSI-en eller de tilsvarende europeiske spesifikasjonene som er utarbeidet for å overholde disse vilkårene.

4. Reservedeler for delsystemer som allerede er tatt i bruk når den tilsvarende TSI-en trer i kraft, kan monteres i disse delsystemene uten at de blir underlagt framgangsmåten nevnt i nr. 2.

5. TSI-er kan fastsette en overgangsperiode for jernbaneprodukter som er identifisert av disse TSI-ene som samtrafikkomponenter som allerede er brakt i omsetning når TSI-ene trer i kraft. Slike komponenter skal oppfylle kravene i artikkel 10 nr. 1.

### Artikkel 12

#### Europeiske spesifikasjoners manglende oppfyllelse av grunnleggende krav

Dersom en medlemsstat eller Kommisjonen blir oppmerksomme på at europeiske spesifikasjoner som benyttes direkte eller indirekte for å nå målene for dette direktiv, ikke oppfyller de grunnleggende kravene, skal komiteen nevnt i artikkel 29 underrettes om dette, og Kommisjonen skal treffe det tiltak den anser som mest hensiktsmessig, det vil si:

- a) delvis eller total tilbakekalling av de aktuelle spesifikasjonene fra de publikasjonene som inneholder disse spesifikasjonene eller en endring av dem, etter samråd, dersom det dreier seg om europeiske standarder, med komiteen nedsatt ved direktiv 98/34/EF, eller
- b) en gjennomgåelse av TSI-en i samsvar med artikkel 7.

### Artikkel 13

#### Framgangsmåte for EF-samsvarserklæring eller EF-erklæring om bruksegnethet

1. Når produsenten eller dennes representant etablert i Fellesskapet utsteder en EF-samsvarserklæring eller en EF-erklæring om bruksegnethet for en samtrafikkomponent, skal vedkommende anvende bestemmelsene fastsatt i vedkommende TSI-er.
2. Dersom den tilsvarende TSI-en krever dette, skal samsvarsvurderingen eller vurderingen av bruksegnethet for en samtrafikkomponent foretas av det meldte organet som produsenten eller dennes representant etablert i Fellesskapet har inngitt søknad til.
3. Dersom samtrafikkomponentene er omfattet av andre fellesskapsdirektiver som omfatter andre aspekter, skal det i EF-samsvarserklæringen eller EF-erklæringen om bruksegnethet i slike tilfeller angis at samtrafikkomponentene også oppfyller kravene i disse andre direktivene.

4. Dersom verken produsenten eller dennes representant etablert i Fellesskapet har oppfylt forpliktelsene i nr. 1 og 3, skal disse forpliktelsene påhvile enhver person som bringer samtrafikkkomponentene i omsetning. For dette direktivs formål skal de samme forpliktelsene få anvendelse på enhver som setter sammen samtrafikkkomponenter eller deler av samtrafikkkomponenter av ulik opprinnelse, eller som til egen bruk produserer samtrafikkkomponenter.

5. Uten at det berører bestemmelsene i artikkel 14, skal:

- a) produsenten eller dennes representant etablert i Fellesskapet i alle tilfeller der en medlemsstat fastslår at EF-samsvarserklæringen er uberettiget utarbeidet, om nødvendig 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 at den aktuelle samtrafikkkomponenten bringes i omsetning eller sikre at den trekkes tilbake fra markedet etter framgangsmåtene fastsatt i artikkel 14.

#### *Artikkel 14*

#### **Samtrafikkkomponenter som ikke oppfyller grunnleggende krav**

1. Dersom en medlemsstat fastslår at en samtrafikkkomponent som er omfattet av en EF-samsvarserklæring eller en EF-erklæring om bruksegnethet, og som er brakt i omsetning og brukes til det formål den er bestemt for, sannsynligvis ikke vil oppfylle de grunnleggende kravene, 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 Kommissjonen om de tiltak som er truffet, og grunngi sin beslutning, særlig dersom det manglende samsvaret skyldes:

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

2. Kommissjonen skal snarest mulig rådspørre de berørte parter. Dersom Kommissjonen etter denne rådspørningen fastslår at tiltaket er berettiget, skal den umiddelbart underrette medlemsstaten som har tatt initiativet og de øvrige medlemsstatene. Dersom Kommissjonen etter rådspørningen fastslår at tiltaket er uberettiget, skal den umiddelbart underrette medlemsstaten som har tatt initiativet og produsenten

eller dennes representant etablert i Fellesskapet. Dersom beslutningen nevnt i nr. 1 er begrunnet ut fra en mangel ved de europeiske spesifikasjonene, får framgangsmåten fastsatt i artikkel 12 anvendelse.

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

4. Kommissjonen skal sikre at medlemsstatene holdes underrettet om forløpet og resultatet av denne framgangsmåten.

## KAPITTEL IV

### **DELSYSTEMER**

#### *Artikkel 15*

#### **Framgangsmåte for ibruktaking**

1. Med forbehold for kapittel V, skal hver enkelt medlemsstat godkjenne ibruktaking av de strukturelle delsystemene som utgjør det jernbanesystemet som 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 prosjektert, bygd og anlagt på en slik måte at de oppfyller de relevante grunnleggende kravene når de integreres i jernbanesystemet. De skal særlig kontrollere:

- at disse delsystemene er teknisk forenlige med det systemet de integreres i,
- at sikker integrering av disse delsystemene er i samsvar med artikkel 4 nr. 3 og artikkel 6 nr. 3 i direktiv 2004/49/EF.

2. Før disse delsystemene tas i bruk, skal hver enkelt medlemsstat kontrollere at de, der dette er relevant, er i samsvar med de relevante TSI-bestemmelsene om drift og vedlikehold.

3. Etter at disse delsystemene er tatt i bruk, skal kontrollen utføres:

- a) når det gjelder infrastrukturer, i forbindelse med tildeling av og tilsyn med sikkerhetsgodkjenninger i henhold til artikkel 11 i direktiv 2004/49/EF,
- b) når det gjelder kjøretøyer, i forbindelse med tildeling av og tilsyn med sikkerhetssertifikater i henhold til artikkel 10 i direktiv 2004/49/EF.

For dette formål skal de framgangsmåtene for vurdering og verifisering som er fastsatt i de relevante strukturelle og funksjonelle TSI-ene, benyttes.

### Artikkel 16

#### Fritt varebytte for delsystemer

Med forbehold for bestemmelsene i artikkel 15 nr. 1 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 jernbanesystemet, dersom de grunnleggende kravene er oppfylt. De kan særlig ikke kreve kontroller som allerede er utført:

- enten som en del av framgangsmåten som fører fram til EF-verifiseringserklæringen hvis komponenter er angitt i vedlegg V, eller
- i andre medlemsstater, før eller etter at dette direktiv er trådt i kraft, med sikte på å verifisere at tilsvarende krav i forbindelse med tilsvarende driftsforhold er oppfylt.

### Artikkel 17

#### Samsvar med TSI-er og nasjonale bestemmelser

1. Medlemsstatene skal anse at strukturelle delsystemer som inngår i jernbanesystemet og er omfattet av EF-verifiseringserklæringen, har samtrafikkvegne og oppfyller de relevante grunnleggende kravene.
2. Verifiseringen av samtrafikkvegnen til et strukturelt delsystem som inngår i jernbanesystemet, skal i samsvar med de grunnleggende kravene fastsettes ved henvisning til TSI-er, dersom slike foreligger.
3. Medlemsstatene skal for hvert delsystem utarbeide en liste over de tekniske forskriftene som brukes ved gjennomføringen av de grunnleggende kravene og oversende denne listen til Kommisjonen når:
  - det ikke foreligger noen relevant TSI, eller
  - det er meldt et unntak i henhold til artikkel 9, eller
  - et særtilfelle krever anvendelse av tekniske forskrifter som ikke omfattes av den relevante TSI-en.

Denne listen skal oversendes:

- hver gang listen over tekniske forskrifter som i henhold til artikkel 16 nr. 3 i direktiv 96/48/EF og artikkel 16 nr. 3 i direktiv 2001/16/EF var påkrevd å skulle oversendes innen 30. april 2005, blir endret, eller
- etter at unntaket er meldt, eller
- etter at den aktuelle TSI-en er offentliggjort.

I dette tilfellet skal medlemsstatene også utpeke de organene som når det gjelder disse tekniske forskriftene, har ansvar for å utføre verifiseringen nevnt i artikkel 18.

Kommisjonen skal oversende disse opplysningene til byrået, som skal offentliggjøre dem.

Medlemsstatene skal på anmodning fra Kommisjonen gjøre den fullstendige teksten til de oversendte forskriftene tilgjengelig. For å hindre at det skapes ytterligere hindringer, og med sikte på å fremme klassifiseringen av nasjonale regler i samsvar med artikkel 27, skal Kommisjonen overvåke innføringen av nye forskrifter i medlemsstatene. Dersom Kommisjonen anser at den nye forskriften utgjør en vilkårlig forskjellsbehandling eller en skjult begrensning for jernbanetransport mellom medlemsstatene, skal den treffe en beslutning rettet til den berørte medlemsstaten etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 29 nr. 3.

Medlemsstatene kan velge å ikke oversende forskrifter og restriksjoner av strengt lokal art. I slike tilfeller skal medlemsstatene nevne slike forskrifter og restriksjoner i infrastrukturregistrene nevnt i artikkel 35.

Medlemsstatene skal sikre at bindende tekniske forskrifter blir offentliggjort og gjøres tilgjengelige for alle infrastrukturforvaltninger, jernbaneforetak og søkere om tillatelse til ibruktaking på et klart språk som er forståelig for alle berørte parter.

### Artikkel 18

#### Framgangsmåte for fastsettelse av EF-verifiseringserklæringen

1. Med henblikk på fastsettelse av EF-verifiseringserklæringen skal søkeren anmode det meldte organet som den har valgt for dette formål, om å iverksette framgangsmåten for EF-verifisering nevnt i vedlegg VI. Søkeren kan være oppdragsgiveren eller produsenten, eller deres representant i Fellesskapet.

2. Oppgavene til det meldte organet som er ansvarlig for EF-verifiseringen av et delsystem, skal begynne med prosjekteringsfasen og omfatte hele produksjonsfasen fram til godkjenningsfasen før delsystemet tas i bruk. De skal også omfatte verifisering av det aktuelle delsystemets grensesnitt mot det systemet det skal inngå i, på bakgrunn av de tilgjengelige opplysningene i den relevante TSI-en og i registrene fastsatt i artikkel 34 og 35.

3. Det meldte organet skal være ansvarlig for å samle inn den tekniske dokumentasjonen som skal vedlegges EF-verifiseringserklæringen. Denne tekniske dokumentasjonen skal inneholde alle nødvendige dokumenter om delsystemets egenskaper og eventuelt all dokumentasjon som bekrefter samtrafikkkomponentenes samsvar. Den bør også inneholde alle relevante opplysninger om bruksvilkår og -begrensninger, ettersyn, løpende eller periodisk tilsyn, justering og vedlikehold.

4. Det meldte organet kan utstede attester for mellomliggende verifisering for å dekke visse trinn i verifiseringen eller visse deler av delsystemet. I et slikt tilfelle får framgangsmåten angitt i vedlegg VI anvendelse.

5. Dersom de relevante TSI-ene tillater det, kan det meldte organet utstede samsvarssertifikater for en serie delsystemer eller visse deler av disse delsystemene.

#### *Artikkel 19*

##### **Delsystemers manglende oppfyllelse av grunnleggende krav**

1. Dersom en medlemsstat fastslår at et strukturelt delsystem omfattet av EF-verifiseringserklæringen fulgt av den tekniske dokumentasjonen, ikke fullt ut er i samsvar med dette direktiv og særlig ikke oppfyller de grunnleggende kravene, kan den anmode om at det blir foretatt ytterligere kontroller.

2. Medlemsstaten som har framsatt anmodningen, skal umiddelbart underrette Kommisjonen om alle ytterligere kontroller den har anmodet om, og gi en begrunnelse for dette. Kommisjonen skal rådspørre de berørte parter.

3. Medlemsstaten som har framsatt anmodningen, skal oppgi om årsaken til at dette direktiv ikke er overholdt fullt ut, skyldes:

- a) manglende oppfyllelse av de grunnleggende kravene eller av en TSI, eller feil anvendelse av en TSI. I så fall skal Kommisjonen umiddelbart underrette den medlemsstaten der vedkommende som utarbeidet EF-verifiseringserklæringen på feil måte, har tilhold og anmode om at medlemsstaten treffer egnede tiltak,
- b) at en TSI er utilstrekkelig. I så fall får framgangsmåten for endring av TSI-en som nevnt i artikkel 7, anvendelse.

#### *Artikkel 20*

##### **Ibruktaking av eksisterende delsystemer etter fornyelse eller opprusting**

1. Ved fornyelse eller opprusting skal oppdragsgiveren eller produsenten oversende den berørte medlemsstaten dokumentasjon med beskrivelse av prosjektet. Medlemsstaten skal gjennomgå dokumentasjonen og skal, idet det tas hensyn til den gjennomføringsstrategien som angis i den relevante TSI-en, beslutte hvorvidt arbeidets omfang betyr at det er nødvendig med en ny tillatelse til ibruktaking i henhold til dette direktiv.

Slik ny tillatelse til ibruktaking skal kreves når det allmenne sikkerhetsnivået til det aktuelle delsystemet kan påvirkes negativt av det planlagte arbeidet. Dersom det er behov for en ny tillatelse, skal medlemsstaten beslutte i hvilket omfang TSI-ene skal få anvendelse på prosjektet.

Medlemsstatene skal treffe sin beslutning senest fire måneder etter at søkeren har innlevert den fullstendige dokumentasjonen.

2. Når det kreves en ny tillatelse og dersom TSI-en ikke er anvendt fullt ut, skal medlemsstaten meddele Kommisjonen følgende:

- grunnen til at TSI-en ikke er anvendt fullt ut,
- de tekniske egenskapene som får anvendelse istedenfor TSI-en,
- de organene som, når det gjelder disse egenskapene, har ansvar for å anvende framgangsmåten for verifisering nevnt i artikkel 18.

3. Kommisjonen skal oversende opplysningene nevnt i nr. 2, til byrået, som skal offentliggjøre dem.

#### KAPITTEL V

#### **KJØRETØYER**

##### *Artikkel 21*

##### **Tillatelse til ibruktaking av kjøretøyer**

1. Før et kjøretøy kan tas i bruk i et jernbanenett, skal det få tillatelse til ibruktaking av vedkommende nasjonale sikkerhetsmyndighet for dette jernbanenetten, med mindre noe annet er fastsatt i dette kapittel.

2. Et kjøretøy som er i samsvar med TSI-ene, skal få tillatelse i samsvar med artikkel 22 eller 23.

3. Et kjøretøy som ikke er i samsvar med TSI-ene, skal få tillatelse i samsvar med artikkel 24 eller 25.

4. Et kjøretøy som er i samsvar med en godkjent type, skal få tillatelse i samsvar med artikkel 26.

5. En tillatelse gitt av én medlemsstat, skal være gyldig i alle medlemsstatene, med forbehold for bestemmelsene i artikkel 23 og 25 om ytterligere tillatelser. Medlemsstatene skal tydeliggjøre, ved å vedta særlige nasjonale regler eller ved nasjonale bestemmelser som gjennomfører dette direktiv, om det er behov for ytterligere tillatelser i samsvar med de relevante bestemmelsene i artikkel 23 når det gjelder kjøretøyer som er i samsvar med TSI-er, eller i artikkel 25 når det gjelder kjøretøyer som ikke er i samsvar med TSI-er.

6. Vedkommende nasjonale sikkerhetsmyndighet skal treffe beslutning om alle søknader om tillatelse til ibruktaking i samsvar med artikkel 22 og 23 eller artikkel 24 og 25. Tillatelsen til ibruktaking kan fastsette vilkår for bruk og andre begrensninger.

7. Enhver beslutning av vedkommende nasjonale sikkerhetsmyndighet som nekter ibruktaking av et kjøretøy, skal være behørig begrunnet. Søkeren kan innen én måned

regnet fra mottak av beslutningen om nektelse, av behørig berettigede grunner anmode om at vedkommende nasjonale sikkerhetsmyndighet gjennomgår beslutningen på nytt. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal deretter ha en frist to måneder fra og med mottak av klagen, til å bekrefte eller omgjøre sin beslutning. Dersom beslutningen om nektelse blir bekreftet, kan søkeren anmode om at klageinstansen utpekt av vedkommende medlemsstat i henhold til artikkel 17 nr. 3 i direktiv 2004/49/EF, gjennomgår beslutningen på nytt av behørig berettigede grunner. Medlemsstatene kan utpeke det reguleringsorganet som er opprettet i samsvar med artikkel 30 i direktiv 2001/14/EF, til denne klagebehandlingen.

8. I fravær av en beslutning fra vedkommende nasjonale sikkerhetsmyndighet som nevnt i artikkel 23 nr. 7 og artikkel 25 nr. 5 innenfor de fastsatte tidsfristene, skal tillatelse til ibruktaking av det aktuelle kjøretøyet anses for å være gitt etter et tidsrom på tre måneder regnet fra utløpet av disse tidsfristene. Tillatelsene som er gitt i henhold til dette nr., gjelder bare for det jernbanenettet som vedkommende nasjonale sikkerhetsmyndighet ikke reagerte på innen de fastsatte fristene.

9. En nasjonal sikkerhetsmyndighet som har til hensikt å trekke tilbake en tillatelse til ibruktaking som den selv har gitt, eller en tillatelse gitt til søkeren i henhold til nr. 8, skal benytte framgangsmåten for revisjon av sikkerhetsattestater nevnt i artikkel 10 nr. 5 i direktiv 2004/49/EF, eller eventuelt framgangsmåten for revisjon av sikkerhetsgodkjenninger nevnt i artikkel 11 nr. 2 i nevnte direktiv.

10. I tilfelle av en klagebehandling kan vedkommende klageinstans nevnt i nr. 7, anmode byrået om en uttalelse som i så fall skal avgis innen én måned etter at anmodningen er innlevert og meddeles søkeren, vedkommende klageinstans og vedkommende nasjonale sikkerhetsmyndighet som nekter å gi slik tillatelse.

11. Når det gjelder kjøretøyer som er i trafikk mellom en medlemsstat og en tredjestat, på et jernbanenett hvis sporvidde er forskjellig fra sporvidden til hovedjernbanenettet i Fellesskapet og som det kan gis unntak for i samsvar med artikkel 9 nr. 5, eller som utgjør et særtilfelle, kan de nasjonale reglene nevnt i artikkel 22 og 24, omfatte internasjonale avtaler i den utstrekning disse er forenlige med Fellesskapets regelverk.

12. Tillatelser til ibruktaking som er gitt før 19. juli 2008, herunder tillatelser gitt i henhold til internasjonale avtaler, særlig RIC («Regolamento Internazionale Carrozze») og RIV («Regolamento Internazionale Veicoli»), skal fortsatt gjelde i samsvar med de vilkår som tillatelsene er gitt i henhold til. Denne bestemmelsen har forrang framfor artikkel 22-25.

13. Medlemsstatene kan gi tillatelse til ibruktaking av en serie av kjøretøyer. For dette formål skal de nasjonale sikkerhetsmyndighetene underrette søkeren om hvilken framgangsmåte som skal benyttes.

14. Tillatelser til ibruktaking gitt i samsvar med denne artikkel, skal ikke berøre andre vilkår som er pålagt jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger for drift av slike kjøretøyer på det relevante jernbanenettet, i samsvar med artikkel 9, 10 og 11 i direktiv 2004/49/EF.

#### *Artikkel 22*

##### **Første tillatelse til ibruktaking av kjøretøyer som er i samsvar med TSI-er**

1. Denne artikkel får anvendelse på kjøretøyer som er i samsvar med alle relevante gjeldende TSI-er på tidspunktet for ibruktaking, forutsatt at en betydelig del av de grunnleggende kravene er fastsatt i disse TSI-ene, og at den relevante TSI-en for rullende materiell er trådt i kraft og får anvendelse.

2. Den første tillatelsen skal gis av en nasjonal sikkerhetsmyndighet på følgende måte:

a) dersom alle strukturelle delsystemer i et kjøretøy er godkjent i samsvar med bestemmelsene i kapittel IV, skal tillatelsen gis uten ytterligere kontroll,

b) når det gjelder kjøretøyer som har alle nødvendige EF-verifiseringserklæringer som fastsatt i artikkel 18, kan de kriteriene som en nasjonal sikkerhetsmyndighet kan kontrollere med sikte på å gi tillatelse til ibruktaking, bare gjelde:

- teknisk forenlighet mellom kjøretøyets relevante delsystemer og sikker integrering av disse i samsvar med artikkel 15 nr. 1,
- teknisk forenlighet mellom kjøretøyet og det aktuelle jernbanenettet,
- nasjonale regler som får anvendelse på åpne punkter,
- nasjonale regler som får anvendelse på de særtilfellene som er behørig identifisert i de relevante TSI-ene.

#### *Artikkel 23*

##### **Ytterligere tillatelser til ibruktaking av kjøretøyer som er i samsvar med TSI-er**

1. Kjøretøyer som fullt ut er i samsvar med TSI-ene som omfatter alle forhold ved de relevante delsystemene uten særtilfeller og uten åpne punkter strengt knyttet til teknisk forenlighet mellom kjøretøy og jernbanenett, skal ikke være underlagt ytterligere tillatelse til ibruktaking så lenge de trafikkerer jernbanenett som er i samsvar med TSI-ene i de andre medlemsstatene eller oppfyller de vilkårene som er angitt i de tilsvarende TSI-ene.



2. Når det gjelder kjøretøyer som er tatt i bruk i samsvar med artikkel 22, men som ikke omfattes av nr. 1, skal medlemsstatene beslutte om ytterligere tillatelser er nødvendig på deres territorium. I så fall får nr. 3-7 til anvendelse.

3. Søkeren skal legge fram for den nasjonale sikkerhetsmyndigheten dokumentasjon om kjøretøyet eller kjøretøytypen samt kjøretøyet eller kjøretøytypens tiltenkte bruk på jernbanenettet. Dokumentasjonen skal inneholde følgende opplysninger:

- a) Dokumentasjon på at det er gitt tillatelse til ibruktakingen av kjøretøyet i en annen medlemsstat i samsvar med artikkel 22.
- b) Et eksemplar av den tekniske dokumentasjonen nevnt i vedlegg VI. Når det gjelder kjøretøyer med dataregistreringsutstyr, skal dette omfatte opplysninger om framgangsmåten for datainnsamling, som skal gi mulighet til avlesning og evaluering, så lenge disse opplysningene ikke er harmonisert av den tilsvarende TSI-en.
- c) Registreringer som viser kjøretøyet tidligere vedlikehold og, der dette er relevant, tekniske endringer som er foretatt etter tillatelsen.
- d) Dokumentasjon på tekniske og driftsmessige egenskaper som viser at kjøretøyet er forenlig med infrastrukturen og faste installasjoner, herunder klimatiske forhold, energiforsyningssystem, system for styring, kontroll og signal, sporvidde og infrastrukturens lastprofiler, største tillatte aksellast og andre begrensninger på jernbanenettet.

4. De kriteriene som kontrolleres av en nasjonal sikkerhetsmyndighet, kan bare gjelde:

- teknisk forenlighet mellom kjøretøyet og det aktuelle jernbanenettet, herunder de nasjonale reglene som får anvendelse på de åpne punktene som er nødvendige for å sikre slik forenlighet,
- de nasjonale reglene som får anvendelse på særtilfellene som er behørig identifisert i de relevante TSI-ene.

5. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten kan anmode om at det gis ytterligere opplysninger, at det utføres risikoanalyser i samsvar med artikkel 6 nr. 3 bokstav a) i direktiv 2004/49/EF, eller at det utføres prøvinger på jernbanenettet for å verifisere kriteriene nevnt i nr. 4. Etter vedtakelse av referansedokumentet nevnt i artikkel 27 i dette direktiv, kan den nasjonale sikkerhetsmyndigheten imidlertid bare utføre slik verifisering på grunnlag av de nasjonale reglene knyttet til gruppe B eller C oppført i nevnte dokument.

6. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal etter samråd med søkeren definere virkeområdet for og innholdet i tilleggsopplysningene, risikoanalysene og prøvingene det anmodes om. Infrastrukturforvaltningen skal i samråd med søkeren gjøre sitt ytterste for å sikre at alle prøvinger finner sted innen tre måneder etter søkerens anmodning. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal eventuelt treffe tiltak for å sikre at prøvingene finner sted.

7. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal treffe beslutning om alle søknader om tillatelse til ibruktaking inngitt i samsvar med denne artikkel, så snart som mulig og senest:

- a) to måneder etter framlegging av dokumentasjonen nevnt i nr. 3,
- b) eventuelt én måned etter framlegging av eventuelle tilleggsopplysninger som den nasjonale sikkerhetsmyndigheten har anmodet om,
- c) eventuelt én måned etter framlegging av resultatene av eventuelle prøvinger som den nasjonale sikkerhetsmyndigheten har anmodet om.

#### *Artikkel 24*

#### **Første tillatelse til ibruktaking av kjøretøyer som ikke er i samsvar med TSI-er**

1. Denne artikkel får anvendelse på kjøretøyer som ikke er i samsvar med alle gjeldende relevante TSI-er på tidspunktet for ibruktaking, herunder kjøretøyer underlagt unntak, eller der en betydelig del av de grunnleggende kravene ikke er fastsatt i én eller flere TSI-er.

2. Den første tillatelsen skal gis av en nasjonal sikkerhetsmyndighet på følgende måte:

- For de tekniske forholdene som eventuelt omfattes av en TSI, får framgangsmåten for EF-verifisering anvendelse.
- For de andre tekniske forholdene får nasjonale regler oversendt i henhold til artikkel 17 nr. 3 i dette direktiv og i henhold til artikkel 8 i direktiv 2004/49/EF anvendelse.

Denne første tillatelsen skal bare være gyldig på jernbanenettet i den medlemsstaten som gir slik tillatelse.

#### *Artikkel 25*

#### **Ytterligere tillatelser til ibruktaking av kjøretøyer som ikke er i samsvar med TSI-er**

1. Når det gjelder kjøretøyer som har fått tillatelse til ibruktaking i én medlemsstat i samsvar med artikkel 21 nr. 12 eller artikkel 24, kan i samsvar med denne artikkel andre medlemsstater beslutte om ytterligere tillatelser til ibruktaking er nødvendig på sitt territorium.

2. Søkeren skal legge fram for den nasjonale sikkerhetsmyndigheten teknisk dokumentasjon om kjøretøyet eller kjøretøytypen med opplysninger om tiltenkt bruk på jernbanenettet. Dokumentasjonen skal inneholde følgende opplysninger:

- a) Dokumentasjon på at ibruktaking av kjøretøyet er tillatt i en annen medlemsstat, sammen med dokumentasjon av den framgangsmåten som er fulgt for å vise at kjøretøyet var i

samsvar med gjeldende sikkerhetskrav, herunder eventuelt opplysninger om unntak man har nytt godt av eller som er gitt i samsvar med artikkel 9.

- b) De tekniske opplysningene, vedlikeholdsprogrammet og driftsegenskapene. Når det gjelder kjøretøyer med dataregistreringsutstyr, skal dette omfatte opplysninger om framgangsmåten for datainnsamling, som skal gi mulighet til avlesning og evaluering som fastsatt i artikkel 20 nr. 2 bokstav c) i direktiv 2004/49/EF.
- c) Registreringer som viser kjøretøyet tidligere drift, vedlikehold og eventuelt tekniske endringer som er foretatt etter at tillatelse er gitt.
- d) Dokumentasjon på tekniske og driftsmessige egenskaper som viser at kjøretøyet er forenlig med infrastrukturen og faste installasjoner, herunder klimatiske forhold, energiforsyningssystem, system for styring, kontroll og signal, sporvidde og infrastrukturens lasteprofiler, største tillatte aksellast og andre begrensninger på jernbanenettet.

3. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten kan ikke stille spørsmål ved opplysningene nevnt i nr. 2 bokstav a) og b), bortsett fra dersom myndigheten kan påvise, med forbehold for artikkel 16, at det foreligger en vesentlig sikkerhetsrisiko. Etter vedtakelse av referansedokumentet nevnt i artikkel 27, kan den nasjonale sikkerhetsmyndigheten i denne forbindelse ikke påberope seg noen gruppe A-regel oppført i nevnte dokument.

4. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten kan anmode om at det gis ytterligere opplysninger, at det utføres risikoanalyser i samsvar med artikkel 6 nr. 3 bokstav a) i direktiv 2004/49/EF, eller at det utføres prøvinger på jernbanenettet for å verifisere at opplysningene nevnt i nr. 2 bokstav c) og d) i denne artikkel, er i samsvar med de gjeldende nasjonale reglene oversendt til Kommisjonen i samsvar med artikkel 8 i direktiv 2004/49/EF eller artikkel 17 i dette direktiv. Etter vedtakelse av referansedokumentet nevnt i artikkel 27 i dette direktiv, kan den nasjonale sikkerhetsmyndigheten imidlertid bare utføre slik verifisering på grunnlag av de nasjonale reglene knyttet til gruppe B eller C oppført i nevnte dokument.

Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal etter samråd med søkeren definere virkeområdet for og innholdet i tilleggsopplysningene, risikoanalysene eller prøvingene det anmodes om. Infrastrukturforvaltningen skal i samråd med søkeren gjøre sitt ytterste for å sikre at alle prøvinger finner sted innen tre måneder etter søkerens anmodning. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal eventuelt treffe tiltak for å sikre at prøvingene finner sted.

5. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal treffe beslutning om alle søknader om tillatelse til ibruktaking inngitt i samsvar med denne artikkel, så snart som mulig og senest:

- a) fire måneder etter framlegging av dokumentasjonen nevnt i nr. 2,
- b) eventuelt to måneder etter framlegging av tilleggsopplysningene eller risikoanalysene som den nasjonale sikkerhetsmyndigheten har anmodet om i samsvar med nr. 4,
- c) eventuelt to måneder etter framlegging av resultatene av prøvingene som den nasjonale sikkerhetsmyndigheten har anmodet om i samsvar med nr. 4.

#### Artikkel 26

#### Godkjenning av kjøretøytyper

1. Medlemsstatene kan godkjenne kjøretøytyper.
2. Dersom imidlertid en medlemsstat godkjenner et kjøretøy, skal den samtidig godkjenne kjøretøytypen.
3. Et kjøretøy som er i samsvar med en type som allerede er godkjent i en medlemsstat, skal godkjennes av vedkommende medlemsstat på grunnlag av en samsvarserklæring for denne typen framlagt av søkeren, uten ytterligere kontroll. Dersom imidlertid relevante bestemmelser i TSI-ene og nasjonale regler som en kjøretøytype ble godkjent på grunnlag av, senere er endret, skal medlemsstatene beslutte om godkjenninger av kjøretøytypen som allerede er gitt, fremdeles er gyldige eller må fornyes. Kriteriene som en nasjonal sikkerhetsmyndighet kontrollerer i tilfelle av en fornyet typegodkjenning, kan bare gjelde de endrede reglene. Fornyelse av typegodkjenningen påvirker ikke godkjenninger av kjøretøyer som allerede er gitt på grunnlag av tidligere godkjente typer.
4. Modellen for typesamsvarserklæring skal vedtas av Kommisjonen innen 19. juli 2009 på grunnlag av et utkast utarbeidet av byrået og etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 29 nr. 3.
5. Typesamsvarserklæringen skal fastsettes i samsvar med:
  - a) for kjøretøyer som er i samsvar med TSI-ene, framgangsmåtene for verifisering i de relevante TSI-ene,
  - b) for kjøretøyer som ikke er i samsvar med TSI-ene, framgangsmåtene for verifisering definert i modul D eller E i beslutning 93/465/EØF. Kommisjonen kan eventuelt vedta en *ad hoc*-framgangsmåte for verifisering etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 29 nr. 3.
6. Søkeren kan anmode om typegodkjenning i flere medlemsstater samtidig. I så fall skal nasjonale sikkerhetsmyndigheter samarbeide med sikte på å forenkle framgangsmåten og gjøre de administrative bestrebelsene minst mulig.

7. Typegodkjenninger skal registreres i det europeiske registeret over godkjente kjøretøytyper nevnt i artikkel 34. Dette registeret skal angi i hvilken eller hvilke medlemsstater en kjøretøytype er godkjent.

#### Artikkel 27

### Klassifisering av nasjonale regler

1. For å lette framgangsmåten for tillatelse til ibruktaking av kjøretøyer nevnt i artikkel 25, skal nasjonale regler klassifiseres i henhold til vedlegg VII.

2. Uten at artikkel 30 nr. 3 berøres skal byrået innen 19. januar 2009 gå gjennom parametrene i avsnitt 1 i vedlegg VII og gi Kommisjonen de anbefalingene som det anser hensiktsmessig.

3. Byrået skal utarbeide en anbefaling til et referansedokument med krysshensvisninger til alle de nasjonale reglene som anvendes av medlemsstatene for ibruktaking av kjøretøyer. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal samarbeide med byrået om dette.

4. Kommisjonen skal vedta referansedokumentet, samt en eventuell beslutning om å ajourføre det, på grunnlag av byråets anbefaling og etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 29 nr. 3.

## KAPITTEL VI

### MELDTE ORGANER

#### Artikkel 28

#### Meldte organer

1. Medlemsstatene skal gi Kommisjonen og de øvrige medlemsstatene melding om hvilke organer som er ansvarlige for å gjennomføre framgangsmåten for samsvarsvurdering eller vurdering av bruksegnethet nevnt i artikkel 13, samt framgangsmåten for verifisering nevnt i artikkel 18, og skal angi hvert enkelt organs ansvarsområde samt de identifikasjonsnumrene som disse organene på forhånd har fått av Kommisjonen. Kommisjonen skal i *Den europeiske unions tidende* offentliggjøre en fortegnelse over disse organene, deres identifikasjonsnumre og ansvarsområder, og skal sørge for at fortegnelsen ajourføres.

2. Medlemsstatene skal anvende kriteriene fastsatt i vedlegg VIII, når de vurderer hvilke organer som skal meldes. Organer som oppfyller vurderingskriteriene fastsatt i de relevante europeiske standardene, skal antas å oppfylle disse kriteriene.

3. En medlemsstat skal tilbakekalle godkjenningen av et organ som ikke lenger oppfyller kriteriene nevnt i vedlegg VIII. Den skal umiddelbart underrette Kommisjonen og de øvrige medlemsstatene om dette.

4. Dersom en medlemsstat eller Kommisjonen anser at et organ meldt av en annen medlemsstat ikke oppfyller kriteriene nevnt i vedlegg VIII, skal Kommisjonen rådføre seg med de berørte partene. Kommisjonen skal underrette sistnevnte medlemsstat om hvilke endringer som vil være nødvendige for at det meldte organet skal kunne beholde den statusen det har fått.

5. Kommisjonen skal opprette en samordningsgruppe for meldte organer (heretter kalt samordningsgruppen) som skal drøfte aller saker knyttet til anvendelsen av framgangsmåtene for samsvarsvurdering eller vurdering av bruksegnethet for den bruk som er nevnt i artikkel 13, samt framgangsmåten for verifisering nevnt i artikkel 18, eller til anvendelsen av relevante TSI-er. Medlemsstatenes representanter kan ta del i arbeidet i samordningsgruppen som observatører.

Kommisjonen og observatørene skal underrette komiteen nevnt i artikkel 29, om det arbeidet som blir utført i samordningsgruppen. Kommisjonen skal, når dette er hensiktsmessig, foreslå de tiltak som er nødvendige for å avhjelpe eventuelle problemer. Der dette er nødvendig skal en samordning av de meldte organene gjennomføres i samsvar med artikkel 30 nr. 4.

6. Den første av rapportene nevnt i artikkel 39, skal også vurdere gjennomføringen av kriteriene angitt i vedlegg VIII, og om nødvendig foreslå egnede tiltak.

## KAPITTEL VII

### KOMITE OG ARBEIDSPROGRAM

#### Artikkel 29

#### Komiteframgangsmåte

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 3 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

3. 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.

4. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1-4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

5. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1, 2, 4 og 6 samt artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

*Artikkel 30***Tilleggsoppgaver**

1. Kommisjonen kan oversende alle saker knyttet til gjennomføringen av dette direktiv, til komiteen. Om nødvendig skal Kommisjonen vedta en rekommandasjon om gjennomføringen etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i artikkel 29 nr. 2.
2. Komiteen kan drøfte enhver sak som angår samtrafikkevnen til jernbanesystemet, herunder spørsmål knyttet til samtrafikkevnen mellom jernbanesystemet i Fellesskapet og jernbanesystemet i tredjestater.
3. Tiltak som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv, og som gjelder tilpasning av vedlegg II–IX, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 29 nr. 4.
4. Komiteen kan om nødvendig nedsette arbeidsgrupper som skal bistå den i utføringen av de oppgavene den har, særlig med henblikk på å sikre samordningen mellom de meldte organene.

*Artikkel 31***Arbeidsprogram**

1. Kommisjonen skal utarbeide et arbeidsprogram der det tas hensyn til utvidelsen av virkeområdet fastsatt i artikkel 8, endringen av TSI-ene fastsatt i artikkel 6 nr. 1, og de andre forpliktelsene som påligger Kommisjonen i henhold til dette direktiv. Kommisjonen skal holde komiteen fullt underrettet om og involvert i utarbeidingen og ajourføringen av programmet.
2. Arbeidsprogrammet skal omfatte følgende trinn:
  - a) det skal på grunnlag av et utkast fra byrået utarbeides en modell for Fellesskapets jernbanesystem, basert på listen over delsystemer (vedlegg II), for å garantere sammenheng mellom TSI-ene; denne modellen skal særlig omfatte de ulike komponentene i systemet og deres grensesnitt og tjene som en referanseramme for å definere bruksområdene for hver enkelt TSI,
  - b) det skal utarbeides en modellstruktur for utarbeiding av TSI-er,
  - c) det skal utarbeides en metode for nytte- og kostnadsanalyser for de løsningene som beskrives i TSI-ene,
  - d) de mandatene som kreves til utarbeiding av TSI-er, skal vedtas,
  - e) det skal identifiseres grunnleggende parametere for hver TSI,
  - f) utkast til standardiseringsprogrammer skal godkjennes,

- g) overgangsperioden mellom ikrafttredelsesdatoen for direktiv 2004/50/EF og offentliggjøringen av TSI-ene skal bestemmes, og i denne forbindelse skal referansesystemet nevnt i artikkel 36, vedtas.

## KAPITTEL VIII

**REGISTRE OVER JERNBANENETT OG KJØRETØYER***Artikkel 32***Nummereringssystem for kjøretøyer**

1. Alle kjøretøyer som tas i bruk i Fellesskapets jernbanesystem, skal ha et europeisk kjøretøynummer («EVN») som tildeles når den første tillatelsen til ibruktaking blir gitt.
2. Søkeren av den første tillatelsen skal ha ansvar for å merke det aktuelle kjøretøyet med det europeiske kjøretøynummeret («EVN») det har fått tildelt.
3. EVN-et skal angis i TSI-en for drift og trafikkstyring.
4. Et kjøretøy skal bare få tildelt et EVN én gang, med mindre noe annet er angitt i TSI-en for drift og trafikkstyring.
5. Uten hensyn til nr. 1 kan, når det gjelder kjøretøyer som er i trafikk eller er ment å settes i trafikk fra eller til tredjestater hvis sporvidde er forskjellig fra sporvidden til hovedjernbanenettet i Fellesskapet, medlemsstatene godta kjøretøyer som er tydelig identifisert i samsvar med et annet kodesystem.

*Artikkel 33***Nasjonale kjøretøyregistre**

1. Hver medlemsstat skal føre et register over de kjøretøyene som er godkjent på sitt territorium. Dette registeret skal oppfylle følgende kriterier:
  - a) det skal overholde de felles spesifikasjonene nevnt i nr. 2,
  - b) det skal ajourføres av et organ som er uavhengig av alle jernbaneforetak,
  - c) det skal være tilgjengelig for sikkerhetsmyndigheter og undersøkelsesorganer utpekt i artikkel 16 og 21 i direktiv 2004/49/EF; det skal også gjøres tilgjengelig, som svar på enhver berettiget anmodning, for de reguleringsorganene som er utpekt i artikkel 30 i direktiv 2001/14/EF, og for byrået, jernbaneforetaket og infrastrukturforvaltningene, samt for de personer eller organisasjoner som registrerer kjøretøyer eller er identifisert i registeret.

2. Felles spesifikasjoner for registeret skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 29 nr. 3, og på grunnlag av utkast til spesifikasjoner utarbeidet av byrået. Slike utkast til spesifikasjoner skal omfatte innhold, dataformat, funksjonell og teknisk arkitektur, driftsmodus, herunder ordninger for utveksling av data, samt regler for registrering av og tilgang til data. For hvert kjøretøy skal registeret inneholde minst følgende opplysninger:

- a) EVN,
- b) henvisninger til EF-verifiseringserklæringen og utstedende organ,
- c) henvisninger til det europeiske registeret over godkjente kjøretøytyper nevnt i artikkel 34,
- d) identifisering av eieren og innehaveren av kjøretøyet,
- e) begrensninger på bruken av kjøretøyet,
- f) enhet ansvarlig for vedlikehold.

3. Innehaveren av registreringer skal umiddelbart melde fra om alle endringer av de opplysningene som er registrert i det nasjonale kjøretøyregisteret, om vraking av et kjøretøy eller om vedkommendes beslutning om ikke lenger å la et kjøretøy være registrert, til myndigheten i en medlemsstat der kjøretøyet er godkjent.

4. Så lenge medlemsstatenes nasjonale kjøretøyregistre ikke er koplet sammen, skal hver enkelt medlemsstat med hensyn til de opplysningene som vedrører seg, ajourføre sitt register med de endringene som en annen medlemsstat foretar i sitt eget register.

5. Når kjøretøyer tas i bruk for første gang i en tredjestat, og en medlemsstat har gitt tillatelse til ibruktaking av slike kjøretøyer på sitt territorium, skal vedkommende medlemsstat sikre at det er mulig å finne de opplysningene som er oppført i nr. 2 bokstav d)-f), ved hjelp av det nasjonale kjøretøyregisteret. Opplysningene nevnt i nr. 2 bokstav f), kan erstattes med sikkerhetskritiske opplysninger knyttet til vedlikeholdsplanen.

#### *Artikkel 34*

##### **Europeisk register over godkjente kjøretøytyper**

1. Byrået skal innføre og vedlikeholde et register over kjøretøytyper som medlemsstatene har gitt tillatelse til ibruktaking på Fellesskapets jernbanenett. Dette registeret skal oppfylle følgende kriterier:

- a) det skal være offentlig og elektronisk tilgjengelig,
- b) det skal overholde de felles spesifikasjonene nevnt i nr. 4,
- c) det skal være koplet til alle nasjonale kjøretøyregistre.

2. Dette registeret skal inneholde følgende opplysninger for hver kjøretøytype:

- a) de tekniske egenskapene til kjøretøytypen, som definert i de relevante TSI-ene,
- b) produsentens navn,
- c) datoene for, henvisningene til og medlemsstatene som har gitt de påfølgende tillatelsene til denne kjøretøytypen, herunder eventuelle begrensninger eller tilbakekallinger.

3. Når en typegodkjenning blir gitt, endret, midlertidig opphevet eller tilbakekalt i en medlemsstat, skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten i vedkommende medlemsstat underrette byrået, slik at sistnevnte kan ajourføre registeret.

4. Felles spesifikasjoner for registeret skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 29 nr. 3, og på grunnlag av utkast til spesifikasjoner utarbeidet av byrået. Slike utkast til spesifikasjoner skal omfatte innhold, dataformat, funksjonell og teknisk arkitektur, driftsmodus og regler for registrering av og tilgang til data.

#### *Artikkel 35*

##### **Infrastrukturregister**

1. Hver medlemsstat skal sikre at det blir offentliggjort og ajourført et infrastrukturregister på grunnlag av den revisjonssyklusen som er nevnt i nr. 2. I registeret skal hovedegenskapene for hvert aktuelle delsystem eller hver del av et delsystem (f.eks. grunnleggende parametere) være angitt, og i hvilken grad disse samsvarer med egenskapene fastsatt i henhold til gjeldende TSI-er. For dette formål skal hver TSI angi nøyaktig hvilke opplysninger som skal tas med i infrastrukturregisteret.

2. Byrået skal utarbeide utkast til spesifikasjoner til dette registeret med hensyn til dets presentasjon og format, dets revisjonssyklus og brukerinstruksjoner, idet det tas hensyn til en hensiktsmessig overgangsperiode for infrastrukturer som er tatt i bruk før dette direktiv trer i kraft. Kommisjonen skal vedta spesifikasjonene etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 29 nr. 3.

#### KAPITTEL IX

##### **OVERGANGSBESTEMMELSER**

#### *Artikkel 36*

##### **Utkast til referansesystemer**

1. Byrået skal i samsvar med artikkel 3 og 12 i forordning (EF) nr. 881/2004 og på grunnlag av de opplysningene som er meldt av medlemsstatene i henhold til artikkel 17 nr. 3 i dette direktiv, tekniske fagrelaterte dokumenter samt tekstene

til relevante internasjonale avtaler, utarbeide et utkast til et referansesystem av tekniske forskrifter som sikrer gjeldende grad av samtrafikkevne på jernbanenettene og for kjøretøyer som skal bringes inn under dette direktivs virkeområde, som definert i artikkel 1 i dette direktiv. Om nødvendig skal Kommisjonen vedta referansesystemet etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 29 nr. 3 i dette direktiv.

2. Etter at dette referansesystemet er vedtatt, skal medlemsstatene underrette Kommisjonen om de har til hensikt å vedta nasjonale bestemmelser eller utvikle prosjekter på sitt territorium som avviker fra referansesystemet.

## KAPITTEL X

### SLUTTBESTEMMELSER

#### Artikkel 37

##### Begrunnelse

Enhver beslutning som i henhold til dette direktiv treffes om samsvarsvurdering av eller vurdering av bruksegnethet for samtrafikkomponenter og om kontroll av delsystemer som inngår i jernbanesystemet, eller enhver beslutning som treffes i henhold til artikkel 7, 12, 14 og 19, skal være utførlig begrunnet. En slikt beslutning skal så snart som mulig meddeles den berørte part, som samtidig skal underrettes om den klageadgangen vedkommende har i henhold til gjeldende lovgivning i den berørte medlemsstaten, og om hvilke frister som gjelder for klageadgangen.

#### Artikkel 38

##### Innarbeiding i nasjonal lovgivning

1. Medlemsstatene skal senest 19. juli 2010 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme artikkel 1, artikkel 2, artikkel 4 nr. 2, artikkel 5 nr. 2, 5, 6 og 8, artikkel 6 nr. 1, 2, 3, 9 og 10, artikkel 7, 8 og 9, artikkel 11 nr. 4 og 5, artikkel 12, artikkel 13 nr. 5, artikkel 15, 16 og 17, artikkel 18 nr. 1, 2, 4 og 5, artikkel 19 nr. 3, artikkel 20-27, artikkel 28 nr. 4 og 6, artikkel 32-35 og vedlegg I-IX. De skal umiddelbart oversende Kommisjonen teksten til disse bestemmelsene.

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. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelsene som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

2. Forpliktelsen til å innarbeide kapittel IV, V, VII og VIII i dette direktiv i nasjonal lovgivning og til å gjennomføre det, skal ikke gjelde for Republikken Kypros og Republikken Malta så lenge det ikke finnes noe jernbanesystem på deres territorium.

Så snart en offentlig eller privat enhet sender inn en offisiell søknad om å bygge en jernbanelinje med sikte på drift utført av ett eller flere jernbaneforetak, skal imidlertid de berørte medlemsstatene innføre lovgivning for å gjennomføre kapitlene nevnt i første ledd, innen ett år etter at søknaden er mottatt.

#### Artikkel 39

##### Rapporter og opplysninger

1. Kommisjonen skal hvert tredje år og første gang 19. juli 2011 legge fram for Europaparlamentet og Rådet en rapport om de framskritt som er gjort innen samtrafikkevnen i jernbanesystemet. Denne rapporten skal også omfatte en analyse av tilfellene fastsatt i artikkel 9.

2. Kommisjonen skal innen 19. juli 2013 offentliggjøre en rapport som inneholder en analyse av anvendelsen av kapittel V, og av forbedringene med hensyn til gjensidig godkjenning av kjøretøyer i Fellesskapet når det gjelder tid og kostnader som søkerne må bruke på framgangsmåtene. Der dette er hensiktsmessig, skal rapporten også vurdere virkningen av ulike alternativer for ytterligere forenkling av framgangsmåtene for godkjenning av kjøretøyer. I slike tilfeller skal flere alternativer for samarbeid mellom nasjonale sikkerhetsmyndigheter og byrået analyseres.

3. Byrået skal utvikle og regelmessig ajourføre et verktøy som på anmodning fra en medlemsstat eller Kommisjonen kan gi en oversikt over jernbanesystemets samtrafikknivå. Dette verktøyet skal benytte opplysningene i registrene fastsatt i artikkel 33, 34 og 35.

#### Artikkel 40

##### Oppheving

Direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF oppheves med virkning fra 19. juli 2010, uten at dette berører medlemsstatenes forpliktelser med hensyn til frister for innarbeiding i nasjonal lovgivning og anvendelsen av disse direktivene.

Henvisninger til de opphevede direktivene skal forstås som henvisninger til dette direktiv og leses som angitt i sammenligningstabellen i vedlegg XI.

Artikkel 14 i direktiv 2004/49/EF oppheves med virkning fra 19. juli 2008.

#### Artikkel 41

##### Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft dagen etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

*Artikkel 42*

**Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 17. juni 2008.

*For Europaparlamentet*

H.-G. PÖTTERING

*President*

*For Rådet*

J. LENARČIČ

*Formann*

---

## VEDLEGG I

## VIRKEOMRÅDE

**1. Det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog****1.1. Jernbanenett**

Nettet til det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog skal være det nettet av jernbanelinjer for konvensjonelle tog i det transeuropeiske transportnettet som er angitt i vedtak nr. 1692/96/EF.

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

- jernbanelinjer beregnet på persontransport,
- jernbanelinjer beregnet på blandet trafikk (personer og gods),
- jernbanelinjer som er særskilt konstruert eller opprustet for godstransport,
- knutepunkter for persontrafikk,
- knutepunkter for godstrafikk, herunder terminaler for ulike transportsystemer,
- jernbanelinjer som knytter disse komponentene sammen.

Dette jernbanenettet omfatter trafikkstyrings-, posisjonerings- og navigeringssystemer, tekniske anlegg for databehandling og telekommunikasjon beregnet på person- og godstransport med fjern tog på jernbanenettet, med henblikk på å sikre sikker og enhetlig drift av jernbanenettet og en effektiv trafikkstyring.

**1.2. Kjøretøyer**

Det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog omfatter alle kjøretøyer 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 kjøretøyer til transport av lastebiler.

Mobilt jernbaneutstyr for bygging og vedlikehold av infrastruktur kan også omfattes.

Hver av de ovennevnte kategoriene kan deles inn i følgende underkategorier:

- kjøretøyer beregnet på internasjonal trafikk,
- kjøretøyer beregnet på nasjonal trafikk.

**2. Det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog****2.1. Jernbanenett**

Nettet til det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog skal være det nettet av jernbanelinjer for høyhastighetstog i det transeuropeiske transportnettet som er angitt i vedtak nr. 1692/96/EF.



Høyhastighetslinjene omfatter:

- jernbanelinjer som er særskilt bygd for høyhastighetstog, og som er utstyrt for hastigheter i alminnelighet på minst 250 km/t,
- jernbanelinjer som er særskilt opprustet for høyhastighetstog, og som er utstyrt for hastigheter på omkring 200 km/t,
- jernbanelinjer som er særskilt opprustet for høyhastighetstrafikk, og som har særegne trekk på grunn av topografiske eller overflatemessige begrensninger eller beliggenhet i byområder der hastigheten må tilpasses i hvert enkelt tilfelle. Denne kategorien omfatter også sammenkoblede linjer mellom jernbanenettene for høyhastighetstog og konvensjonelle tog, linjer gjennom stasjoner, tilganger til terminaler, depoter osv. som trafikkeres i konvensjonell hastighet av rullende materiell for høyhastighetstog.

Dette jernbanenettet omfatter trafikkstyrings-, posisjonerings- og navigeringssystemer, tekniske anlegg for databehandling og telekommunikasjon beregnet på transport på disse linjene, med henblikk på å sikre sikker og enhetlig drift av jernbanenettet og en effektiv trafikkstyring.

## 2.2. *Kjøretøyer*

Det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog omfatter kjøretøyer beregnet på å kjøre:

- ved hastigheter på minst 250 km/t på linjer særskilt bygd for høy hastighet der det under egnede forhold skal kunne oppnås hastigheter på over 300 km/t,
- eller ved hastigheter på omkring 200 km/t på jernbanelinjene i nr. 2.1, dersom dette er forenlig med yteevnen til disse linjene.

I tillegg skal kjøretøyer beregnet på å kjøre med en høyeste hastighet på under 200 km/t som kan anvendes på hele eller deler av det transeuropeiske jernbanenettet for høyhastighetstog, dersom dette er forenlig med yteevnen til dette jernbanenettet, oppfylle kravene som sikrer sikker drift på dette jernbanenettet. For dette formål skal TSI-ene for konvensjonelle kjøretøyer også angi krav for sikker drift av konvensjonelle kjøretøyer på høyhastighetsnett.

## 3. **Forenlighet innenfor jernbanesystemet**

Kvaliteten på jernbanetransporten i Europa er blant annet avhengig av en svært høy grad av forenlighet mellom jernbanenettets egenskaper (i vid forstand, dvs. faste anlegg i alle berørte delsystemer) og kjøretøyenes egenskaper (herunder alle de berørte delsystemenes komponenter om bord i toget). Nivåer for yteevne, sikkerhet, driftskvalitet og kostnader avhenger av slik forenlighet.

## 4. **Utvidelse av virkeområdet**

### 4.1. *Underkategorier av jernbanenett og kjøretøyer*

Virkeområdet for TSI-ene skal gradvis utvides til hele jernbanesystemet som nevnt i artikkel 1 nr. 4. For å kunne gi mulighet for samtrafikkvevne på en kostnadseffektiv måte vil derfor ytterligere underkategorier i alle kategorier av jernbanenett og kjøretøyer nevnt i dette vedlegg, bli utviklet der dette er nødvendig. Om nødvendig kan de funksjonelle og tekniske spesifikasjonene nevnt i artikkel 5 nr. 3, variere i henhold til delkategori.

### 4.2. *Kostnadssikring*

Nytte- og kostnadsanalysen for de foreslåtte tiltakene skal blant annet ta hensyn til følgende:

- kostnadene ved det foreslåtte tiltaket,
- nytten for samtrafikkvevnen ved en utvidelse av virkeområdet for særlige underkategorier av jernbanenett og kjøretøyer,

- reduksjon av kapitalkostnader og avgifter som skyldes stordriftsfordeler og bedre utnyttelse av kjøretøyer,
- reduksjon av investeringskostnader og vedlikeholds-/driftskostnader på grunn av økt konkurranse mellom produsenter og vedlikeholdsforetak,
- miljømessige fordeler på grunn av tekniske forbedringer av jernbanesystemet,
- økt driftssikkerhet.

I tillegg skal denne vurderingen indikere den sannsynlige virkningen for alle involverte operatører og markedsdeltakere.

---

## VEDLEGG II

**DELSYSTEMER****1. Liste over delsystemer**

For dette direktivs formål kan systemet som utgjør jernbanesystemet, inndeles i følgende delsystemer:

- a) strukturbetingede områder:
  - infrastruktur,
  - energi,
  - styring, kontroll og signal,
  - rullende materiell,
- b) funksjonsbetingede områder:
  - trafikkstyring og drift,
  - vedlikehold,
  - telematikkprogrammer for person- og godstrafikk.

**2. Beskrivelse av delsystemene**

For hvert delsystem eller hver del av et delsystem skal byrået 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 systemet, herunder kjøreledninger og de delene av det utstyret for måling av elektrisitetsforbruk som befinner seg om bord i toget.

**2.3. Styring, kontroll og signal**

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 trafikere jernbanenettet.

**2.4. Drift og trafikkstyring**

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

De faglige kvalifikasjonene som kreves for å kunne yte trafikktenester 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 transportsystemer,
- b) programmer for godstrafikk, herunder informasjonssystemer (sanntidsovervåkning av gods og tog), rangerings- og tildelingssystemer, reservasjons-, betalings- og faktureringsystemer, styring av forbindelser med andre transportsystemer og produksjon av elektroniske følgedokumenter.

### 2.6. *Rullende materiell*

Struktur, system for styring og kontroll for alt utstyr i toget, strømvaktakerinnretninger, trekk- og energiomformingsutstyr, bremsutstyr, koplingsutstyr, løpeverk (boggier, aksler osv.) og hjuloppheng, dører, grensesnitt mellom menneske og maskin (fører, togpersonale og passasjerer, herunder hensynet til bevegelseshemmede personers behov), passive eller aktive sikkerhetsinnretninger og utstyr for passasjerenes og togpersonalets helse.

### 2.7. *Vedlikehold*

De framgangsmåter, tilhørende utstyr, logistikkanlegg for vedlikeholdsarbeid, og reservelagre som muliggjør obligatorisk utbedrende og forebyggende vedlikehold for å sikre samtrafikkevnen til jernbanesystemet og garantere den nødvendige yteevnen.

---

## 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 målene som er fastsatt for jernbanenettet, også ved spesifiserte driftsforstyrrelser.
- 1.1.2. Parametrene for kontakten mellom hjul og skinner skal oppfylle de kravene til kjørestabilitet som er nødvendige for å garantere sikker trafikk ved høyeste tillatte hastighet. Parametrene for bremseutstyr skal garantere at det er mulig å stanse innen en gitt bremsestrekning ved høyeste tillatte hastighet.
- 1.1.3. De anvendte komponentene skal motstå alle vanlige og uvanlige spesifiserte påkjenninger under hele sin brukstid. Det skal 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 skal 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, skal 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 og bevegelige komponenter 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, skal ikke brukes i tog og jernbaneinfrastrukturer.
- 1.3.2. Slike materialer skal 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 jernbanesystemet skal vurderes og tas i betraktning på systemets planleggingstrinn i samsvar med gjeldende fellesskapsbestemmelser.
- 1.4.2. Materialene som brukes i tog og infrastrukturer, skal hindre utslipp av miljøskadelig og farlig røyk eller gass, særlig i tilfelle brann.
- 1.4.3. Det rullende materiellet og energiforsyningsystemene skal konstrueres og framstilles på en slik måte at de er elektromagnetisk forenlige med anlegg og utstyr samt med private eller offentlige nett der det er risiko for interferens.
- 1.4.4. Ved driften av jernbanesystemet skal lovfestede grenser for støyplager overholdes.
- 1.4.5. Driften av jernbanesystemet skal 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 skal være innbyrdes forenlige, og skal dessuten være forenlige med de tekniske egenskapene til de togene som skal brukes i jernbanesystemet.

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 de enkelte delsystemene**

### 2.1. *Infrastruktur*

#### 2.1.1. Sikkerhet

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

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

Infrastruktur der publikum har adgang, skal konstrueres og bygges på en slik måte at fare for personer begrenses (stabilitet, brann, atkomst, evakuering, perronger osv.).

Det skal fastsettes egnede bestemmelser for å ta hensyn til de særskilte sikkerhetsforholdene i svært lange tunneler og viadukter.

### 2.2. *Energi*

#### 2.2.1. Sikkerhet

Driften av energiforsyningssystemene skal ikke svekke sikkerheten, verken for tog eller personer (brukere, driftspersonell, beboere langs jernbanelinjen og tredjemenn).

#### 2.2.2. Miljøvern

Driften av systemene for forsyning av elektrisk og termisk energi skal ikke gi miljøbelastninger utover de spesifiserte grensene.

#### 2.2.3. Teknisk forenlighet

Systemer for forsyning av elektrisk eller termisk energi skal:

- gjøre det mulig for togene å oppnå de spesifiserte nivåene for yteevne,
- når det gjelder systemer for forsyning av elektrisk energi, være forenlige med strømvaktene som togene er utstyrt med.

### 2.3. *Styring, kontroll og signal*

#### 2.3.1. Sikkerhet

Anlegg og framgangsmåter for styring, kontroll og signal som skal brukes, skal gi mulighet for togtrafikk med et sikkerhetsnivå som tilsvarende målene som er fastsatt for jernbanenettet. Systemer for styring, kontroll og signal skal gi fortsatt sikker trafikk for tog som har tillatelse til å kjøre ved driftsforstyrrelser.

#### 2.3.2. Teknisk forenlighet

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

Utstyr for styring, kontroll og signal som monteres i førerhuset, skal tillate normal drift under de angitte forholdene i hele jernbanesystemet.

## 2.4. *Rullende materiell*

### 2.4.1. Sikkerhet

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

Det elektriske utstyret skal ikke svekke funksjonssikkerheten til anleggene for styring, kontroll og signal.

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

Av hensyn til personsikkerheten skal det treffes tiltak for å hindre adgang til spenningsførende komponenter.

Ved faresituasjoner skal passasjerene ha mulighet til å underrette lokomotivføreren, og togbetjeningen skal ha mulighet til å oppnå kontakt med vedkommende.

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

Det skal finnes nødutganger, og de skal være merket.

Det skal fastsettes egnede bestemmelser med henblikk på de særskilte sikkerhetsforholdene i svært lange tunneler.

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

Togene skal være utstyrt med et personvarslingssystem som gir togpersonalet mulighet til å gi meldinger til passasjerene.

### 2.4.2. Pålitelighet og tilgjengelighet

Det vitale utstyret i forbindelse med hjul, trekkraft, bremses og styring og kontroll skal være konstruert slik at toget i en gitt situasjon med driftsforstyrrelser kan fortsette uten at det medfører skadevirkninger for det utstyret som fortsatt er i drift.

### 2.4.3. Teknisk forenlighet

Det elektriske utstyret skal være forenlig med virkemåten til anlegg for styring, kontroll og signal.

Når det gjelder tog med elektrisk trekkraft, skal strømtakene ha slike egenskaper at togene kan kjøre med de energiforsyningssystemene som brukes i jernbanesystemet.

Det rullende materiellet skal ha slike egenskaper at det kan være i trafikk på alle de jernbanelinjene togene er forventet å trafikkere, idet det tas hensyn til relevante klimatiske forhold.

### 2.4.4. Betjeningsinnretninger

Tog skal være utstyrt med en registreringsinnretning. De opplysningene som samles inn av denne innretningen og behandlingen av dem, skal være harmonisert.

## 2.5. *Vedlikehold*

### 2.5.1. Helse og sikkerhet

De tekniske anleggene og de framgangsmåtene som følges i sentralene, skal sikre sikker drift av delsystemet, og skal ikke utgjøre noen sikkerhets- eller helsefare.

### 2.5.2. Miljøvern

De tekniske anleggene og de framgangsmåtene som følges i vedlikeholdssentralene, skal ikke overskride de tillatte nivåene for miljøbelastninger.

### 2.5.3. Teknisk forenlighet

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

## 2.6. *Drift og trafikkstyring*

### 2.6.1. Sikkerhet

Tilpasningen av reglene for drift av jernbanenettet og kvalifikasjonene til lokomotivførerne, togpersonalet og til kontrollsentralenes personale skal være av en slik art at sikker drift kan sikres, idet de ulike kravene som gjelder for innenlandstrafikk og for trafikk over landegrensene, tas i betraktning.

Vedlikeholdsarbeidene og hyppigheten av disse, vedlikeholds- og kontrollpersonalets opplæring og kvalifikasjoner samt kvalitetssikringssystemene iverksatt av de berørte operatører ved kontroll- og vedlikeholdssentralene, skal være av en slik art at de sikrer 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 vedlikeholdssentralene, skal være av en slik art at de sikrer et høyt nivå for systemets pålitelighet og tilgjengelighet.

### 2.6.3. Teknisk forenlighet

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

## 2.7. *Telematikkprogrammer for gods- og persontrafikk*

### 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 skal 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

Databasene, programvaren og datakommunikasjonsprotokollene skal brukes, forvaltes, ajourføres og vedlikeholdes på måter som sikrer systemenes effektivitet og tjenestenes kvalitet.

### 2.7.3. Helse

Grensesnittene mellom systemer og brukere skal overholde minsteregler for ergonomi og helsevern.

### 2.7.4. Sikkerhet

Med hensyn til lagring og overføring av opplysninger som er vesentlige for sikkerheten, skal det sørges for tilstrekkelig grad av kvalitet og pålitelighet.



## VEDLEGG IV

**EF-SAMSVARERKLÆRING OG EF-ERKLÆRING OM BRUKSEGNETHET FOR  
SAMTRAFIKKOMPONENTER****1. Samtrafikkomponenter**

EF-erklæringen får anvendelse på de samtrafikkomponentene som gjelder samtrafikkevnen til jernbanesystemet, som nevnt i artikkel 3. Slike samtrafikkomponenter kan være:

**1.1. Generelle komponenter**

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

**1.2. Generelle komponenter med særskilte egenskaper**

Komponenter som 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. Virkeområde**

EF-erklæringen omfatter:

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

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-samsvarserklæringen eller EF-erklæringen om bruksegnethet og de dokumentene som ledsager disse, skal være datert og undertegnet.

Erklæringen skal utarbeides på samme språk som det som benyttes i bruksanvisningen, og den skal inneholde følgende opplysninger:

- henvisninger til direktiver,
- navn og adresse på produsenten eller dennes representant etablert i Fellesskapet (oppgi firma og fullstendig adresse; dersom det gjelder en representant, oppgi også produsentens firma),
- beskrivelse av samtrafikkomponenten (merke, type osv.),
- beskrivelse av framgangsmåten som er fulgt for å kunne erklære samsvar eller bruksegnethet (artikkel 13),
- alle relevante beskrivelser av samtrafikkomponenten, særlig bruksvilkårene,

- navn og adresse til det eller de meldte organene som er involvert i framgangsmåten som er fulgt når det gjelder samsvar eller bruksegnethet, samt kontrollsertifikatets dato og eventuelt sertifikatets gyldighetstid og gyldighetsvilkår,
  - eventuelt henvisning til europeiske spesifikasjoner,
  - identiteten til underskriveren som har fått fullmakt til å opptre på vegne av produsenten eller dennes representant etablert i Fellesskapet.
- \_\_\_\_\_

*VEDLEGG V***EF-VERIFISERINGSERKLÆRING FOR DELSYSTEMER**

EF-verifiseringserklæringen og de tilhørende dokumentene skal være datert og undertegnet.

Erklæringen skal utarbeides på samme språk som det som benyttes i den tekniske dokumentasjonen, og den skal inneholde følgende opplysninger:

- henvisninger til direktiver,
  - navn og adresse på oppdragsgiveren eller produsenten eller dennes representant etablert i Fellesskapet (oppgi firma og fullstendig adresse; dersom det gjelder en representant, oppgi også oppdragsgiverens eller produsentens firma),
  - kort beskrivelse av delsystemet,
  - navn og adresse til det meldte organet som har foretatt EF-verifiseringen nevnt i artikkel 18,
  - henvisninger 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,
  - identiteten til underskriveren.
-

## VEDLEGG VI

## FRAMGANGSMÅTE FOR EF-VERIFISERING AV DELSYSTEMER

1. **Innledning**

EF-verifiseringen er den framgangsmåten der et meldt organ kontrollerer og attesterer at delsystemet er:

- i samsvar med direktivet,
- i samsvar med de andre reglene som følger av traktaten, og kan tas i bruk.

2. **Faser**

Kontrollen av delsystemer omfatter følgende faser:

- samlet prosjektering,
- produksjon: bygging av delsystemet, herunder særlig bygge- og anleggsarbeider, framstilling, montering av komponenter og samlet tilpasning,
- prøving av det ferdige delsystemet.

Når det gjelder prosjekteringsfasen (herunder typeprøvingene) og produksjonsfasen, kan søkeren søke om en innledende vurdering.

I et slikt tilfelle fører denne eller disse vurderingene til én eller flere attester for mellomliggende verifisering (ISV) utstedt av det meldte organet som søkeren har valgt. Det meldte organet utarbeider så en «mellomliggende EF-samsvarserklæring for delsystemet» for de aktuelle fasene.

3. **Sertifikat**

Det meldte organet som er ansvarlig for EF-verifiseringen, vurderer prosjekteringen og produksjonen av delsystemet og utsteder verifiseringssertifikatet beregnet på søkeren, som i sin tur utsteder EF-verifiseringserklæringen beregnet på tilsynsmyndigheten i medlemsstaten der delsystemet befinner seg og/eller er i drift.

Det meldte organet skal ta hensyn til eventuelle attester for mellomliggende verifisering og skal for å utstede EF-verifiseringssertifikatet:

- kontrollere at delsystemet:
  - omfattes av relevante attester for mellomliggende verifisering av prosjektering og produksjon, dersom søkeren har anmodet det meldte organet om dette for begge fasene, eller
  - slik det er produsert, på alle punkter er i samsvar med attesten for mellomliggende verifisering av prosjektering, som er utstedt til søkeren, dersom denne har anmodet det meldte organet om dette bare for prosjekteringsfasen,
- verifisere at erklæringene omfatter TSI-kravene på riktig måte og vurdere prosjekterings- og produksjonselementene som ikke omfattes av attestene for mellomliggende verifisering av prosjektering og/eller produksjon.

#### 4. **Teknisk dokumentasjon**

Den tekniske dokumentasjonen som ledsager verifiseringserklæringen, skal inneholde følgende:

- for infrastruktur: plantegninger, godkjenningsrapporter for jord- og armeringsarbeider, prøvings- og kontrollrapporter for betongarbeider osv.,
- for andre delsystemer: helhetlige og detaljerte tegninger som svarer til utførelsen, elektriske og hydrauliske diagrammer, styrekretsskjemaer, beskrivelser av databehandlingssystemer og automatiske systemer, drifts- og vedlikeholdshåndbøker osv.,
- en liste over delsystemets samtrafikkkomponenter, som nevnt i artikkel 3,
- kopier av EF-samsvarserklæringene eller EF-erklæringen om bruksegnethet som skal være utstedt for de ovennevnte komponentene i samsvar med direktivets artikkel 13, eventuelt fulgt av tilhørende beregninger og en kopi av rapportene om prøvinger og undersøkelser foretatt av de meldte organene på grunnlag av de felles tekniske spesifikasjonene,
- eventuelle attester for mellomliggende verifisering og i så fall den mellomliggende EF-samsvarserklæringen for delsystemet, som følger EF-verifiseringssertifikatet, herunder resultatet av det meldte organets kontroll av deres gyldighet,
- sertifikat fra det meldte organet som er ansvarlig for EF-verifiseringen, fulgt av tilhørende beregninger og kontrassegnert av organet selv, der det bekreftes at prosjektet er i samsvar med dette direktiv, og der eventuelle forbehold som er tatt under utførelsen av arbeidet og ikke er trukket tilbake, oppgis; sertifikatet skal dessuten være fulgt av inspeksjons- og kontrollrapportene som nevnte organ har utarbeidet som del av 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 oppfylt under framstillingen av delsystemet.
- 5.2. Det meldte organet som har ansvar for å kontrollere framstillingen, skal hele tiden ha adgang til byggeplasser, produksjonsanlegg, lagerområder og eventuelt prefabrikerings- eller prøvingsanlegg og i sin alminnelighet til ethvert sted det anser som nødvendig for å utføre sin oppgave. Søkeren skal framlegge eller få framlagt for organet alle nødvendige dokumenter for dette formål, særlig gjennomføringsplaner og teknisk dokumentasjon for delsystemet.
- 5.3. Det meldte organet som har ansvar for å kontrollere gjennomføringen, skal jevnlig foreta kontroller for å bekrefte samsvar med direktivet. Organet skal gi de ansvarlige for gjennomføringen en kontrollrapport. Det kan være nødvendig at organet er til stede under visse faser av byggearbeidet.
- 5.4. Det meldte organet kan dessuten avlegge uanmeldte besøk på byggeplassen eller i produksjonslokalene. Under slike besøk kan det meldte organet foreta fullstendige eller delvise kontroller. Organet skal gi de ansvarlige for gjennomføringen en inspeksjonsrapport om besøket, og eventuelt en kontrollrapport.
- 5.5. Med henblikk på utstedelse av EF-erklæringen om bruksegnethet nevnt i vedlegg IV nr. 2, skal det meldte organet kunne føre tilsyn med et delsystem der en samtrafikkkomponent er montert, for å kunne vurdere dets bruksegnethet i det jernbanemiljøet det er ment å inngå, dersom dette kreves i henhold til den relevante TSI-en.

#### 6. **Deponering**

Den fullstendige dokumentasjonen nevnt i nr. 4, skal deponeres hos søkeren som grunnlag for den eventuelle attesten for mellomliggende verifisering som er utstedt av det meldte organet som er ansvarlig for dette, eller som grunnlag for samsvarssertifikatet som er utstedt av det meldte organet med ansvar for verifiseringen av det driftsklare delsystemet. Dokumentasjonen skal vedlegges attesten for mellomliggende verifisering og/eller EF-verifiseringserklæringen som søkeren sender til tilsynsmyndigheten i den berørte medlemsstaten.

Søkeren skal oppbevare en kopi av dokumentasjonen under hele delsystemets levetid. Denne skal oversendes til enhver medlemsstat som anmoder om det.

**7. Offentliggjøring**

Hvert meldt organ skal jevnlig offentliggjøre relevante opplysninger om:

- mottatte anmodninger om EF-verifisering,
- attester for midlertidig verifisering (ISV-er) som er utstedt eller avslått,
- utstedte eller avslåtte verifiseringssertifikater.
- avslag på søknader om samsvarssertifikater.

**8. Språk**

Dokumentasjonen og korrespondansen om framgangsmåtene for EF-verifisering skal skrives på et offisielt språk i den medlemsstaten der søkeren er etablert, eller på et språk som søkeren godtar.

---

## VEDLEGG VII

**PARAMETRENER SOM SKAL KONTROLLERES I FORBINDELSE MED IBRUKTAKING AV KJØRETØYER  
SOM IKKE ER I SAMSVAR MED TSI-ER, OG KLASSIFISERING AV NASJONALE REGLER****1. Liste over parametere**

1. Bakgrunnsopplysninger
  - opplysninger knyttet til gjeldende nasjonale rettslige ramme,
  - særlige nasjonale forhold,
  - vedlikeholdsbok,
  - driftsloggbok.
2. Grensesnitt mot infrastruktur
  - strømtakere,
  - strømforsyningsutstyr om bord i toget og virkning med hensyn til elektromagnetisk kompatibilitet, lasteprofil,
  - diverse sikkerhetsutstyr, f.eks. styring og kontroll og systemer for kommunikasjon mellom spor og tog.
3. Egenskaper for rullende materiell
  - kjøretøyets dynamiske egenskaper,
  - kjøretøyets overbygning,
  - trekk- og støtinnretning,
  - boggi og løpeverk,
  - hjulsats/hjullager,
  - bremseutstyr,
  - tekniske systemer som krever tilsyn; f.eks. trykkluftsystem,
  - front-/sideruter,
  - dører,
  - innretninger for passering mellom vogner,
  - kontrollsystemer (programvare),
  - anlegg for drikkevann og avløpsvann,
  - miljøvern,
  - brannvern,
  - helse og sikkerhet på arbeidsplassen,

- tanker og tankvogner,
- beholdere med trykktømming,
- sikring av last,
- merking,
- sveiseteknikker.

## 2. **Klassifisering av reglene**

De nasjonale reglene knyttet til parametrene identifisert i nr. 1, skal tildeles en av de tre gruppene nedenfor. Regler og restriksjoner av strengt lokal art er ikke tatt med; verifisering av disse omfatter kontroller som settes i verk ved gjensidig avtale mellom jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningene.

### *Gruppe A*

Gruppe A omfatter:

- internasjonale standarder,
- nasjonale regler som når det gjelder jernbanesikkerhet anses for likeverdige med nasjonale regler i andre medlemsstater.

### *Gruppe B*

Gruppe B omfatter alle regler som ikke hører inn under virkeområdet for gruppe A eller C, eller som det ennå ikke har vært mulig å klassifisere i en av disse gruppene.

### *Gruppe C*

Gruppe C omfatter regler som er strengt nødvendige og som er knyttet til egenskapene til den tekniske infrastrukturen, for å sikre sikker og samvirkende bruk i det aktuelle jernbanenett (f.eks. lasteprofil).

---



## VEDLEGG VIII

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

1. Det meldte organet samt dets direktør og personell som skal utføre oppgavene i forbindelse med verifiseringen, kan ikke være involvert, verken direkte eller som representant, i prosjektering, framstilling, bygging, markedsføring eller vedlikehold av samtrafikkkomponenter eller delsystemer, eller i driften av dem. Dette utelukker ikke muligheten til utveksling av tekniske opplysninger mellom produsenten og det meldte organet.
  2. Det meldte organet og det personalet som har ansvar for kontrollene, skal foreta kontrollene med størst mulig grad av faglig integritet og teknisk kompetanse og skal 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.  
  
Særlig skal det meldte organet og personalet som har ansvar for kontrollene, være funksjonelt uavhengige av de myndighetene som er utpekt til å utstede tillatelser til ibruktaking innenfor rammen av dette direktiv, lisenser innenfor rammen av direktiv 95/18/EF og sikkerhetssertifikater innenfor rammen av direktiv 2004/49/EF, og av de organene som har ansvar for undersøkelser ved ulykker.
  3. Det meldte organet skal ha det nødvendige personale og besitte de nødvendige midler, slik at det tekniske og administrative arbeidet i forbindelse med kontrollene kan foretas på en tilfredsstillende måte; organet bør også ha tilgang til utstyr som er nødvendig til uvanlige kontroller.
  4. Personalet som har ansvar for kontrollene, skal ha:
    - god teknisk og faglig opplæring,
    - tilfredsstillende kjennskap til kravene som stilles til de kontrollene som foretas, og tilstrekkelig erfaring med slike kontroller,
    - nødvendig ferdighet i å utarbeide sertifikater, registre og rapporter som utgjør den formelle dokumentasjonen på de kontrollene som er foretatt.
  5. Det skal sikres at personalet som har ansvar for kontrollene, er upartisk. Deres avlønning skal ikke være avhengig av antall foretatte kontroller eller av resultatene av slike kontroller.
  6. Det meldte organet skal tegne ansvarsforsikring, med mindre organets ansvar dekkes av staten i henhold til nasjonal lovgivning, eller med mindre medlemsstaten selv er direkte ansvarlig for kontrollen.
  7. Det meldte organets personale er pålagt taushetsplikt (unntatt overfor vedkommende forvaltningsmyndigheter og organer som foretar undersøkelser i forbindelse med ulykker i den staten der det utøver sin virksomhet, samt overfor organer som foretar undersøkelser i forbindelse med ulykker med ansvar for undersøkelse av ulykker forårsaket av feil ved de samtrafikkkomponentene eller delsystemene som er kontrollert) for alt det får kjennskap til under utøvelsen av sin virksomhet i henhold til dette direktiv eller internrettslige bestemmelser som gjennomfører dette direktiv.
-

*VEDLEGG IX***DOKUMENTASJON FOR FRAMLEGGING AV UNNTAK**

Ved søknad om unntak skal medlemsstatene framlegge følgende dokumenter:

- a) Et formelt brev som underretter Kommissjonen om det foreslåtte unntaket.
- b) Dokumentasjon vedlagt brevet, som minst omfatter:
  - en beskrivelse av arbeidet, varene og tjenestene som skal omfattes av unntaket, en spesifisering av de viktigste tidspunktene, den geografiske plasseringen og det driftsmessige og tekniske området,
  - en nøyaktig henvisning til de TSI-ene (eller deler av dem) som det søkes om unntak fra,
  - en nøyaktig henvisning til og opplysninger om de alternative bestemmelsene som vil bli anvendt,
  - for søknader i henhold til artikkel 7 nr. 1 bokstav a), en begrunnelse av at prosjektet er langt framskredent,
  - begrunnelse for unntaket, herunder de viktigste grunnene av teknisk, økonomisk, kommersiell, driftsmessig og/eller administrativ art,
  - all annen informasjon som begrunner søknaden om et unntak,
  - en beskrivelse av de tiltakene som medlemsstaten foreslår å treffe for å fremme prosjektets endelige samtrafikkevne. Dersom det dreier seg om et mindre unntak, er denne beskrivelsen ikke nødvendig.

Dokumentasjonen skal framlegges på papir og elektronisk, slik at den kan distribueres blant medlemmene i komiteen.

\_\_\_\_\_

*VEDLEGG X***DEL A****Opphevede direktiver**

(nevnt i artikkel 40)

Direktiv 96/48/EF

Direktiv 2001/16/EF

Direktiv 2004/49/EF

Bare artikkel 14

**DEL B****Frister for innarbeiding i nasjonal lovgivning**

(nevnt i artikkel 40)

Direktiv	Frist for innarbeiding i nasjonal lovgivning
96/48/EF	9. april 1999
2001/16/EF	20. april 2003
2004/49/EF	30. april 2006

## VEDLEGG XI

## SAMMENLIGNINGSTABELL

Direktiv 96/48/EF	Direktiv 2001/16/EF	Dette direktiv
Artikkel 1 nr. 1	Artikkel 1 nr. 1	Artikkel 1 nr. 1
Artikkel 1 nr. 2	Artikkel 1 nr. 2	Artikkel 1 nr. 2
—	—	Artikkel 1 nr. 3
—	Artikkel 1 nr. 3	Artikkel 1 nr. 4
Artikkel 2, innledende ordlyd	Artikkel 2, innledende ordlyd	Artikkel 2, innledende ordlyd
Artikkel 2 bokstav a)-l)	Artikkel 2 bokstav a)-l)	Artikkel 2 bokstav a), b) og e)–m)
—	—	Artikkel 2 bokstav c) og d)
Artikkel 2 bokstav n)	Artikkel 2 bokstav m)	Artikkel 2 bokstav n)
Artikkel 2 bokstav o)	Artikkel 2 bokstav n)	Artikkel 2 bokstav o)
Artikkel 2 bokstav m)	Artikkel 2 bokstav o)	Artikkel 2 bokstav p)
Artikkel 2 bokstav p)	Artikkel 2 bokstav p)	Artikkel 2 bokstav q)
—	—	Artikkel 2 bokstav r)–z)
Artikkel 3, 4 og 5	Artikkel 3, 4 og 5	Artikkel 3 og 4 og artikkel 5 nr. 1-5
Artikkel 5 nr. 6	Artikkel 5 nr. 7	Artikkel 5 nr. 7
—	—	Artikkel 5 nr. 6
—	—	Artikkel 5 nr. 8
Artikkel 6 nr. 1-8	Artikkel 6 nr. 1-8	Artikkel 6 nr. 1-8
—	—	Artikkel 6 nr. 9-10
—	—	Artikkel 7 og 8
Artikkel 7	Artikkel 7	Artikkel 9
Artikkel 8	Artikkel 8	Artikkel 10 nr. 1
Artikkel 9	Artikkel 9	Artikkel 10 nr. 2
Artikkel 10 nr. 1-3	Artikkel 10 nr. 1-3	Artikkel 11 nr. 1-3
—	Artikkel 10 nr. 6	Artikkel 11 nr. 4
—	—	Artikkel 11 nr. 5
Artikkel 11-13	Artikkel 11-13	Artikkel 12-14
Artikkel 14 nr. 1 og 2	Artikkel 14 nr. 1 og 2	Artikkel 15 nr. 1 og 2
Artikkel 14 nr. 3	Artikkel 14 nr. 3	Artikkel 20
Artikkel 14 nr. 4 og 5	Artikkel 14 nr. 4 og 5	Artikkel 33
—	—	Artikkel 15 nr. 2 og 3
Artikkel 15 og 16	Artikkel 15 og 16	Artikkel 16 og 17
Artikkel 16 nr. 3	Artikkel 16 nr. 3	Artikkel 17 nr. 3
—	—	—
Artikkel 18 nr. 1-3	Artikkel 18 nr. 1-3	Artikkel 18 nr. 1-3
—	—	Artikkel 18 nr. 4 og 5
Artikkel 19	Artikkel 19	Artikkel 19
Artikkel 20	Artikkel 20	Artikkel 28
—	—	Artikkel 21-27
Artikkel 21 nr. 1-3	Artikkel 21 nr. 1-3	Artikkel 29 nr. 1-3
—	—	Artikkel 29 nr. 4 og 5
—	—	—
Artikkel 21a nr. 1	Artikkel 22	Artikkel 30 nr. 2
Artikkel 21 nr. 4	Artikkel 21 nr. 4	Artikkel 30 nr. 4
Artikkel 21a nr. 2	Artikkel 21a	Artikkel 30 nr. 1
Artikkel 21b	—	—
Artikkel 21c	Artikkel 21b	Artikkel 30 nr. 3

Direktiv 96/48/EF	Direktiv 2001/16/EF	Dette direktiv
Artikkel 22	Artikkel 26	Artikkel 37
Artikkel 22a	Artikkel 24	Artikkel 34 og 35
—	—	Artikkel 32
—	Artikkel 23	Artikkel 31
—	Artikkel 25	Artikkel 36
Artikkel 23	Artikkel 27	Artikkel 38
Artikkel 24	Artikkel 28	Artikkel 39
—	—	Artikkel 40
Artikkel 25	Artikkel 29	Artikkel 41
Artikkel 26	Artikkel 30	Artikkel 42
Vedlegg I-VI	Vedlegg I-VI	Vedlegg I-VI
—	—	Vedlegg VII
Vedlegg VII	Vedlegg VII	Vedlegg VIII
—	—	Vedlegg IX-XI