Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►**B**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2008/57/EF

af 17. juni 2008

om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet

(omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►**M1**	Kommissionens direktiv 2009/131/EF af 16. oktober 2009	L 273	12	17.10.2009
►**M2**	Kommissionens direktiv 2011/18/EU af 1. marts 2011	L 57	21	2.3.2011
►**M3**	Kommissionens direktiv 2013/9/EU af 11. marts 2013	L 68	55	12.3.2013
►**M4**	Kommissionens direktiv 2014/38/EU af 10. marts 2014	L 70	20	11.3.2014

▼B

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2008/57/EF

af 17. juni 2008

om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet

(omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71 og artikel 156,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ([2]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1006 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog ([3]) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog ([4]) blev ændret væsentligt ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/50/EF ([5]). Da der nu skal foretages yderligere ændringer, bør direktiverne for klarhedens skyld omarbejdes, og af forenklingshensyn bør bestemmelserne samles i én retsakt.

(2) For at give unionsborgerne, de erhvervsdrivende og de regionale og lokale administrative enheder mulighed for fuldt ud at udnytte fordelene ved et område uden indre grænser, bør der blandt andet gøres en indsats for at fremme sammenkobling og interoperabilitet mellem de nationale jernbanenet og lette adgangen til disse net ved iværksættelse af enhver form for aktion, som måtte være nødvendig med hensyn til harmonisering af tekniske standarder, som anført i traktatens artikel 155.

([1]) EUT C 256 af 27.10.2007, s. 39.
([2]) Europa-Parlamentets holdning af 11.12.2007 og Rådets afgørelse af 14.5.2008.
([3]) EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2007/32/EF (EUT L 141 af 2.6.2007, s. 63).
([4]) EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1. Senest ændret ved direktiv 2007/32/EF.
([5]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/50/EF af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 114. Berigtiget i EUT L 220 af 21.6.2004, s. 40).

▼B

(3) Ved undertegnelsen af den protokol, der blev vedtaget i Kyoto den 12. december 1997, har Den Europæiske Union forpligtet sig til at reducere sine drivhusgasemissioner. Dette mål forudsætter en ændret balance mellem transportformerne og derfor en forbedring af jernbanetransportens konkurrenceevne.

(4) I Fællesskabets strategi for integrering af miljø og bæredygtig udvikling i dets transportpolitik gøres der opmærksom på, at det er nødvendigt at træffe foranstaltninger for at mindske transportens indvirkning på miljøet.

(5) Forretningsmæssig togdrift på banenettet forudsætter især, at der er nøje sammenhæng mellem infrastrukturens og køretøjernes specifikationer, men også, at de forskellige infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders informations- og kommunikationssystemer er koblet effektivt sammen. Denne sammenhæng og sammenkobling er afgørende for ydeevneniveau, sikkerhed, servicekvalitet og omkostninger og ikke mindst for interoperabiliteten i jernbanesystemet.

(6) Det påhviler medlemsstaterne at håndhæve de sikkerheds-, sundheds- og forbrugerbeskyttelsesregler, som gælder for jernbaner generelt under planlægning, opbygning, ibrugtagning og drift.

(7) Der er store forskelle mellem de nationale retsforskrifter og mellem de interne regler og tekniske specifikationer, som jernbanerne anvender, idet de indeholder tekniske fremgangsmåder, som er særegne for hvert lands industri, og indeholder forskrifter om særlige dimensioner og anordninger og om specielle egenskaber. Dermed hindres tog i at køre i hele Fællesskabets område på gunstige betingelser.

(8) Denne situation har i årenes løb skabt meget snævre forbindelser mellem de enkelte landes jernbaneindustrier og de nationale jernbaner til skade for en effektiv åbning af markederne. Jernbaneindustrierne har brug for et åbent og konkurrencepræget europæisk marked for at kunne udvikle deres konkurrenceevne på verdensplan.

(9) Der bør derfor for Fællesskabet som helhed fastlægges væsentlige krav til dets jernbanesystem.

▼B

(10) For at virkeliggøre disse mål tog Rådet et første skridt den 23. juli 1996 med vedtagelsen af direktiv 96/48/EF. Senere vedtog Europa-Parlamentet og Rådet direktiv 2001/16/EF.

(11) Ikrafttrædelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner ([1]), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder ([2]) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbanestruktur samt sikkerhedscertificering ([3]) har konsekvenser for gennemførelsen af interoperabilitet. Udvidelsen af adgangsrettighederne bør, ligesom for de øvrige transportformers vedkommende, foregå sideløbende med gennemførelsen af de dertil hørende nødvendige harmoniseringsforanstaltninger. Det er derfor nødvendigt at gennemføre interoperabilitet på hele nettet ved gradvis at udvide det geografiske anvendelsesområde for direktiv 2001/16/EF. Ligeledes bør retsgrundlaget for direktiv 2001/16/EF udvides til at omfatte traktatens artikel 71, som også udgør retsgrundlaget for direktiv 2001/12/EF.

(12) Udviklingen af tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) har vist, at det er nødvendigt at tydeliggøre sammenhængen mellem på den ene side de væsentlige krav og TSI'erne og på den anden side de europæiske standarder og andre normative dokumenter. Navnlig er det vigtigt at sondre mellem de standarder eller dele af standarder, der nødvendigvis må gøres obligatoriske for at virkeliggøre dette direktivs mål, og de harmoniserede standarder, der udvikles efter den nye metode for teknisk harmonisering.

(13) De europæiske specifikationer udvikles som hovedregel efter den nye metode for teknisk harmonisering og standardisering. Det bør derfor kunne forventes, at de er i overensstemmelse med visse væsentlige krav i dette direktiv, navnlig for så vidt angår interoperabilitetskomponenterne og grænsefladerne. Disse europæiske specifikationer, eller de gældende dele af dem, er ikke obligatoriske, og TSI'erne bør ikke indeholde udtrykkelige referencer til disse specifikationer. Referencerne til disse europæiske specifikationer offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*, og medlemsstaterne offentliggør henvisningerne til de nationale standarder, der gennemfører de europæiske standarder.

([1]) EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1.
([2]) EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26.
([3]) EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29. Senest ændret ved direktiv 2007/58/EF (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 44).

▼B

(14) I visse tilfælde, når det er strengt nødvendigt for at virkeliggøre målene i dette direktiv, kan TSI'erne indeholde en udtrykkelig reference til europæiske standarder eller specifikationer. En sådan udtrykkelig reference har konsekvenser, der bør præciseres nærmere. Desuden bør det præciseres, at alle komponenter skal undergives den i TSI'en angivne procedure for vurdering af overensstemmelse og anvendelsesegnethed og være ledsaget af det dertil hørende certifikat.

(15) Alle de betingelser, en interoperabilitetskomponent skal opfylde, er fastsat i en TSI, og det samme gælder den procedure, der skal følges ved overensstemmelsesvurderingen. Desuden skal det præciseres, at alle komponenter skal undergives den i TSI'en angivne procedure for vurdering af overensstemmelse og anvendelsesegnethed og være ledsaget af det dertil hørende certifikat.

(16) Ved udarbejdelse af nye TSI'er bør sigtet altid være at sikre forenelighed med det eksisterende godkendte system. Dette vil bidrage til at forbedre jernbanernes konkurrenceevne og undgå overflødige yderligere omkostninger på grund af krav om opgradering og fornyelse af eksisterende godkendte systemer for at sikre tilbagevirkende forenelighed. I de helt særlige tilfælde, hvor det ikke er muligt at sikre forenelighed, kan TSI'erne udgøre den ramme, som er nødvendig for at afgøre, om det eksisterende delsystem eventuelt skal godkendes på ny, og de relevante frister.

(17) Af sikkerhedsgrunde er det nødvendigt at forlange, at medlemsstaterne forsyner alt rullende materiel i brug med en identifikationskode. Det bør derefter registreres i et nationalt register. Registrene skal kunne konsulteres af alle medlemsstaterne og visse økonomiske aktører i Fællesskabet. De bør være baseret på ensartede dataformater. Der bør derfor fastsættes fælles funktionelle og tekniske specifikationer for registrene.

(18) Det bør præciseres, hvordan man skal forholde sig i de tilfælde, hvor der gælder væsentlige krav for et delsystem, men hvor der endnu ikke er fastsat detaljerede specifikationer i den tilsvarende TSI. I så fald bør de organer, der forestår procedurerne for overensstemmelsesvurdering og verifikation, være de bemyndigede organer, der er omhandlet i artikel 20 i direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF.

▼B

(19) Den omstændighed, at der sondres mellem et jernbanesystem for højhastighedstog og et jernbanesystem for konventionelle tog, retfærdiggør ikke eksistensen af to særskilte direktiver. Procedurerne for udarbejdelse af TSI'er er ens for de to systemer, og det samme gælder procedurerne for certificering af interoperabilitetskomponenter og delsystemer. De væsentlige krav er praktisk talt ens, og det samme gælder opdelingen af systemet i delsystemer, for hvilke der skal udarbejdes tekniske specifikationer. Og da togene skal kunne bevæge sig frit fra højhastighedsnettet til det konventionelle net, overlapper de tekniske specifikationer for de to systemer i vid udstrækning hinanden; arbejdet med at udarbejde TSI'er har vist, at for visse delsystemer kan en enkelt TSI dække begge systemer. Derfor bør direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF samles i ét direktiv.

(20) Ifølge direktiv 2004/50/EF skal anvendelsesområdet for direktiv 2001/16/EF gradvist udvides, efterhånden som der vedtages nye TSI'er, eller de eksisterende TSI'er revideres. Anvendelsesområdet for nærværende direktiv omfatter ved dets ikrafttræden de transeuropæiske net for højhastighedstog, således som fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet ([1]), såvel som de køretøjer, der kan køre på disse net. Dette anvendelsesområde vil gradvist blive udvidet til at omfatte hele nettet og alle køretøjer, forudsat at en konsekvensanalyse viser, at det er økonomisk fordelagtigt.

(21) Da man har valgt en gradvis fremgangsmåde for at fjerne hindringerne for interoperabilitet i jernbanesystemet, og der skal afses den nødvendige tid til vedtagelsen af TSI'er, bør det undgås, at medlemsstaterne vedtager nye nationale regler eller forpligter sig i projekter, der gør det eksisterende net mere uensartede.

(22) Med valget af en gradvis fremgangsmåde er der taget hensyn til de særlige behov, der er forbundet med målet om interoperabilitet i et jernbanesystem, der er præget af en ældet infrastruktur og ældede køretøjer, og hvis tilpasning og fornyelse indebærer store investeringer; det bør især sikres, at jernbanerne ikke forfordeles økonomisk i forhold til andre transportformer.

([1]) EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Senest ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 1791/2006 (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 1).

▼B

(23) I sine lovgivningsmæssige beslutninger af 10. marts 1999 om jernbanepakken anmodede Europa-Parlamentet om, at den gradvise åbning af jernbanetransportmarkedet ledsages af tekniske harmoniseringsforanstaltninger, der iværksættes så hurtigt og effektivt som muligt.

(24) Rådet anmodede i konklusionerne fra sit møde den 6. oktober 1999 Kommissionen om at forelægge en strategi for forbedring af jernbaneinteroperabiliteten og flaskehalsproblemerne med henblik på snarest at fjerne tekniske, administrative og økonomiske hindringer for nettenes interoperabilitet og samtidig yde garantier for et højt sikkerhedsniveau og for personalets uddannelse og kvalifikationer.

(25) Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner ([1]) indebærer, at jernbanevirksomhederne skal have bedre adgang til medlemsstaternes jernbanenet, og dette nødvendiggør igen, at kravet om interoperabilitet er opfyldt for så vidt angår infrastruktur, udstyr, rullende materiel og ledelses- og driftssystemer, herunder at personalet besidder de faglige kvalifikationer og arbejder under de sundheds- og sikkerhedsmæssige betingelser, der er nødvendige for driften og vedligeholdelsen af de nævnte delsystemer og for gennemførelsen af de enkelte TSI'er. Nærværende direktiv har imidlertid ikke som mål direkte eller indirekte at fremme en harmonisering af arbejdsbetingelserne i jernbanesektoren.

(26) Banesystemets udstrækning og kompleksitet har gjort det praktisk nødvendigt at opdele dette system i følgende delsystemer: infrastruktur, togkontrol og signaler, energi, rullende materiel, drift og trafikstyring, vedligeholdelse samt trafiktelematik for person- og godstrafikken. For hvert delsystem bør der fastlægges væsentlige krav for hele Fællesskabet, og det bør fastlægges, hvilke tekniske specifikationer, navnlig for komponenter og grænseflader, der er nødvendige for at opfylde de væsentlige krav. Samme system opdeles i faste og mobile elementer, dels nettet bestående af strækninger, stationer, terminaler og mange former for fast udstyr, der er nødvendigt for at sikre en sikker og uafbrudt drift af systemet, dels alle køretøjer, der kører på dette net. Derfor består et køretøj i dette direktiv af ét delsystem (rullende materiel) og, hvor det er relevant, af flere dele af andre delsystemer (hovedsagelig den del af delsystemet togkontrol og signaler og den del af delsystemet energi, der er placeret i det rullende materiel).

([1]) EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25. Senest ændret ved direktiv 2007/58/EF.

▼B

(27) Gennemførelsen af bestemmelserne om interoperabilitet i jernbanesystemet bør ikke skabe urimelige hindringer ud fra et cost-benefit-aspekt for bevarelsen af de enkelte medlemsstaters eksisterende jernbanenet, men bør have til formål at fastholde målet om interoperabilitet.

(28) TSI'er har også indflydelse på betingelser for brugernes anvendelse af jernbanetransport. Derfor bør brugerne høres om de aspekter, der vedrører dem.

(29) Det bør tillades, at en medlemsstat undlader at anvende visse TSI'er i særlige tilfælde, og der må fastsættes procedurer, som skal sikre, at sådanne undtagelser er berettigede. Efter traktatens artikel 155 skal Fællesskabets indsats med hensyn til interoperabilitet tage hensyn til projekternes økonomiske levedygtighed.

(30) Udarbejdelse og anvendelse af TSI'er i forbindelse med jernbanesystemet bør ikke hæmme den teknologiske innovation, og denne bør gå i retning af en forbedring af de økonomiske resultater.

(31) Jernbanesystemets interoperabilitet, især på fragtområdet, bør udnyttes til at skabe betingelserne for en bedre interoperabilitet mellem de forskellige transportformer.

(32) For at opfylde de relevante bestemmelser om fremgangsmåderne ved tilbudsgivning i jernbanesektoren, som navnlig findes i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF ([1]), bør ordregiverne anføre de tekniske specifikationer i de generelle dokumenter eller i udbudsmaterialet i forbindelse med de enkelte kontrakter. Der bør tilvejebringes et sæt europæiske specifikationer, der kan tjene som referencer for disse tekniske specifikationer.

(33) Fællesskabet har interesse i, at der findes et internationalt standardiseringssystem, som er i stand til at udarbejde standarder, der faktisk bruges af deltagerne i den internationale handel, og som lever op til fællesskabspolitikkens krav. De europæiske standardiseringsorganisationer bør derfor videreføre deres samarbejde med de internationale standardiseringsorganisationer.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester (»forsyningsvirksomhedsdirektivet«) (EUT L 134 af 30.4.2004, s. 1). Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 213/2008 (EUT L 74 af 15.3.2008, s. 1).

▼B

(34) Ordregiverne bør fastlægge de yderligere specifikationer, som er nødvendige som supplement til de europæiske specifikationer eller andre standarder. Disse specifikationer bør opfylde de væsentlige krav, der er harmoniseret på fællesskabsplan, og som jernbanesystemet skal overholde.

(35) Fremgangsmåderne ved vurdering af komponenternes overensstemmelse og anvendelsesegnethed bør bygge på de moduler, der er vedtaget ved Rådets afgørelse 93/465/EØF ([1]). For at fremme udviklingen af den berørte industri bør fremgangsmåder, der omfatter kvalitetssikringssystemer, fremmes mest muligt.

(36) I den forbindelse skal komponenternes overensstemmelse hovedsagelig vurderes med henblik på deres anvendelsesområde for at sikre systemets interoperabilitet, og ikke kun med henblik på deres frie omsætning på Fællesskabets marked. Vurdering af anvendelsesegnethed foretages for de komponenter, der er mest afgørende for systemets sikkerhed, disponibilitet eller økonomi. Det er derfor ikke nødvendigt, at fabrikanten CE-mærker de komponenter, som er omfattet af dette direktiv. Det er tilstrækkeligt, at fabrikanten afgiver en overensstemmelseserklæring på grundlag af en vurdering af overensstemmelsen og/eller anvendelsesegnetheden, der er gennemført efter de i direktivet foreskrevne procedurer.

(37) Fabrikanterne er ikke desto mindre forpligtede til at CE-mærke visse komponenter for at attestere deres overensstemmelse med andre relevante fællesskabsbestemmelser.

(38) Når en TSI træder i kraft, vil der allerede være en række interoperabilitetskomponenter på markedet. Det er derfor nødvendigt at fastsætte en overgangsperiode, hvor disse komponenter kan integreres i et delsystem, selv om de ikke fuldt ud er i overensstemmelse med den pågældende TSI.

(39) De delsystemer, som jernbanesystemet består af, bør underlægges en verifikationsprocedure. De myndigheder, der er ansvarlige for at tillade ibrugtagning, skal kunne forvisse sig om, at resultatet af planlægnings-, opbygnings- og ibrugtagningsfaserne er i overensstemmelse med de gældende administrative, tekniske og driftsmæssige bestemmelser. Dette skal også gøre det muligt for fabrikanten at regne med ligebehandling uanset land. Der skal derfor udformes et eller flere moduler, som fastlægger principperne og betingelserne for EF-verifikation af delsystemer.

(40) Efter at et delsystem er taget i brug, bør det sikres, at det anvendes og vedligeholdes i overensstemmelse med de væsentlige krav, der vedrører systemet. I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU (»jernbanesikkerhedsdirektivet«) ([2]) har infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden for så vidt angår deres respektive delsystemer ansvaret for at opfylde disse væsentlige krav. Medlemsstaterne kan verificere, om kravene er overholdt, når de udsteder sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser i overensstemmelse med artikel 10 og 11 i direktiv 2004/49/EF.

([1]) Rådets afgørelse 93/465/EØF af 22. juli 1993 om modulerne for de forskellige faser i procedurerne for overensstemmelsesvurdering og regler om anbringelse og anvendelse af »CE-overensstemmelsesmærkningen«, med henblik på anvendelse i direktiverne om teknisk harmonisering (EFT L 220 af 30.8.1993, s. 23).

([2]) EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44. Berigtiget i EUT L 220 af 21.6.2004, s. 16.

▼B

(41) Hvad angår køretøjerne, bør ibrugtagningsproceduren præciseres under hensyntagen til definitionen af et køretøj, der består af et eller flere delsystemer. Eftersom direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF omhandler nye og opgraderede delsystemer og direktiv 2004/49/EF vedrører ibrugtagne køretøjer, bør alle bestemmelser om ibrugtagningstilladelser indarbejdes i nærværende direktiv. For at lette denne procedure for ibrugtagningen af køretøjer og begrænse de administrative byrder bør der indføres en procedure for godkendelse af køretøjstyper. For at lette denne procedure og gøre det lettere at identificere køretøjstyper, bør Det Europæiske Jernbaneagentur (i det følgende benævnt »agenturet«) oprette og føre et europæisk register over godkendte typer af køretøjer.

(42) Erfaringerne viser, at anvendelsen af en ibrugtagningsprocedure på nationalt niveau ofte er kompliceret og underlagt nationale forskrifter, som er uensartede og uigennemsigtige eller endda overlapper hinanden. En sådan procedure udgør derfor en alvorlig hindring for oprettelsen af nye jernbanevirksomheder, især inden for godstransportsektoren. Der bør derfor tages skridt til at præcisere og forenkle procedurerne for ibrugtagning af køretøjer. For det første bør der indføres et princip om, at én godkendelse gælder for Fællesskabets jernbanesystem som helhed. For det andet bør proceduren for køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI, være enklere og hurtigere end for de køretøjer, der ikke opfylder disse krav. For det tredje bør princippet om gensidig anerkendelse anvendes i størst mulig udstrækning: Når et køretøj allerede er taget i brug i en medlemsstat, må de øvrige medlemsstater ikke påberåbe sig nationale forskrifter for at få pålagt unødvendige krav og overflødige verifikationer, medmindre de er strengt nødvendige for at kontrollere, at køretøjet er teknisk kompatibelt med det pågældende net. De nationale forskrifter bør derfor klassificeres og sammenlignes på grundlag af en kontrolliste, for at det kan fastslås, i hvilken udstrækning de nationale forskrifter kan erklæres for ækvivalente med hensyn til krav, ydelse og sikkerhed. For det fjerde bør princippet om retssikkerheden af procedurens resultat følges. Har den nationale sikkerhedsmyndighed således ikke har truffet afgørelse inden for den fastsatte frist, bør ansøgeren kunne tage køretøjet i brug. Denne form for godkendelse er kun mulig, hvis køretøjet allerede er godkendt i en anden medlemsstat. Desuden vil det kun være muligt for en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter, som er behørigt certificeret i henhold til direktiv 2004/49/EF under deres eget fulde ansvar at anvende et sådant køretøj.

(43) Godkendelsesprocedurerne for de køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI, og de køretøjer, der ikke er det det, er forskellige. Der kan forekomme tilfælde, hvor valget af procedure ikke er enkelt. De køretøjer, der kan betragtes som værende i overensstemmelse med TSI, er de køretøjer, hvor alle de relevante TSI'er er gældende og som minimum TSI'en for det rullende materiel. Det indebærer, at en betydelig del af de væsentlige krav er fastlagt. Som eksempel kan nævnes, at så længe de konventionelle TSI'er for lokomotiver ikke er trådt i kraft, vil lokomotiver blive betragtet som køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI, selv om de eventuelt er i overensstemmelse med andre relevante gældende TSI'er på ibrugtagningstidspunktet.

▼B

(44) Såfremt visse tekniske aspekter vedrørende de væsentlige krav ikke udtrykkeligt kan behandles i en TSI, anføres de tydeligt i et bilag til den pågældende TSI som udestående punkter. Når et køretøj, der er i overensstemmelse med TSI, allerede er godkendt i én medlemsstat, bør der i forbindelse med yderligere godkendelser kun tages hensyn til de udestående punkter, der vedrører den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og nettet.

(45) Listen over parametre, der skal kontrolleres ved ibrugtagning af køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI, er et nøgleelement for jernbanesystemernes interoperabilitet, især med hensyn til eksisterende køretøjer. Denne liste tager hensyn til erfaringer indhentet fra et begrænset antal net. Det er derfor nødvendigt, at agenturet igen gennemgår parametrene i bilag VII og forelægger de anbefalinger for Kommissionen, som det finder passende.

(46) EF-verifikationsproceduren bør bygge på TSI'er. For disse TSI'er gælder bestemmelserne i artikel 18 i direktiv 93/38/EØF. De bemyndigede organer, der har til opgave at gennemføre procedurerne for vurdering af komponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og verifikationsproceduren for delsystemer, skal, navnlig hvis der ikke foreligger europæiske specifikationer, samordne deres afgørelser så snævert som muligt.

(47) De bemyndigede organer bør have en sådan struktur, at de opfylder de kriterier, der gælder for denne type organer i alle sektorer, der er omfattet af den nye metode for teknisk harmonisering og overensstemmelseskontrol, navnlig kriterierne om uafhængighed og kompetence.

(48) TSI'er bør revideres med regelmæssige mellemrum. Når der konstateres fejl, bør der indføres en hurtig ad hoc-procedure, således at der inden for et udvalg først vedtages et foreløbigt corrigendum, som derefter offentliggøres af agenturet. Alle parter, herunder virksomhederne, bemyndigede organer og myndigheder, vil således kunne anvende det foreløbige corrigendum, indtil Kommissionen har foretaget en formel revision af TSI'en. For at undgå forveksling med officielle corrigenda fra Kommissionen anvendes benævnelsen teknisk udtalelse. Denne procedure er i overensstemmelse med det mandat, som Kommissionen vedtog ved afgørelse af 13. juli 2007 om et rammemandat til Det Europæiske Jernbaneagentur for udførelsen af visse aktiviteter i henhold til direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF. Er der behov for at ændre en TSI på grund af en væsentlig eller alvorlig fejl, bør en revisionsprocedure tages i anvendelse.

(49) Definitionen af en ihændehaver bør ligge så tæt som muligt på definitionen i konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) fra 1999. Mange enheder kan udpeges som ihændehaver af et køretøj såsom ejeren; en virksomhed, der driver erhvervsvirksomhed med et antal jernbanevogne; en virksomhed, der leaser køretøjer ud til en jernbanevirksomhed; en jernbanevirksomhed; en infrastrukturforvalter, der anvender køretøjer til vedligeholdelse af sin infrastruktur. Disse enheder forvalter køretøjet med henblik på at lade jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere benytte det som et transportmiddel. For at undgå enhver tvivl skal ihændehaveren være klart angivet i det nationale køretøjsregister.

▼B

(50) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ([1]).

(51) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelse til at vedtage og ajourføre TSI'er. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

(52) Når de frister, der normalt gælder i forbindelse med forskriftsproceduren med kontrol, i særligt hastende tilfælde ikke kan overholdes, bør Kommissionen have mulighed for at bringe hasteproceduren i artikel 5a, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, i anvendelse til vedtagelse af foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det med TSI'er eller ændringer deraf.

(53) Målet for dette direktiv, nemlig tilvejebringelse af interoperabilitet i jernbanesystemet i hele Fællesskabet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, da medlemsstaterne ikke hver for sig kan træffe de foranstaltninger, der skal til for at tilvejebringe en sådan interoperabilitet, og kan derfor bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

(54) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelse mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne ([2]).

(55) Forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv i national ret bør kun omfatte de bestemmelser, hvori der er foretaget indholdsmæssige ændringer i forhold til de tidligere direktiver. Forpligtelsen til at gennemføre de bestemmelser, hvori der ikke er foretaget ændringer, følger af de tidligere direktiver.

(56) Artikel 14 i direktiv 2004/49/EF samt direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF bør derfor ophæves —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

([1]) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).
([2]) EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

▼B

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Formål og anvendelsesområde

1. Dette direktiv har til formål at fastsætte betingelserne for at tilvejebringe interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem på en måde, som er i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv 2004/49/EF. Disse betingelser vedrører projektering, bygning, ibrugtagning, opgradering, fornyelse, drift og vedligeholdelse af de dele af dette system samt faglige kvalifikationer og sundheds- og sikkerhedsbetingelser for det personale, som varetager drift og vedligeholdelse.

2. Dette mål bør føre til fastsættelse af et optimalt niveau af teknisk harmonisering og gøre det muligt:

a) at fremme, forbedre og udvikle de internationale jernbanetransporttjenester inden for Den Europæiske Union og sammen med tredjelande

b) at bidrage til en gradvis gennemførelse af det indre marked for udstyr og tjenester til opbygning, fornyelse, opgradering og drift af jernbanesystemet i Fællesskabet

c) at bidrage til interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet.

3. Medlemsstaterne kan fra de foranstaltninger, de vedtager til gennemførelse af dette direktiv, undtage:

a) metroer, sporvogne og andre letbanesystemer

b) net, der funktionsmæssigt er adskilt fra resten af jernbanesystemet, og som kun er beregnet til personbefordring i lokal-, by- og forstadsområder, samt jernbanevirksomheder, der udelukkende opererer på disse net

c) privatejet jernbaneinfrastruktur og køretøjer, der udelukkende bruges på denne infrastruktur til ejerens egen godstransport

d) infrastruktur og køretøjer, der udelukkende anvendes til lokale, historiske eller turistmæssige formål.

4. Anvendelsesområdet for TSI'er udvides gradvis i overensstemmelse med artikel 8 til hele jernbanesystemet, herunder spor, der fører til terminaler og centrale havnefaciliteter, som mere end én bruger benytter eller kunne benytte, med forbehold af de undtagelser fra anvendelsen af TSI'er, som er angivet i artikel 9.

▼B

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv gælder følgende definitioner:

a) »det transeuropæiske jernbanesystem«: de transeuropæiske jernbanesystemer for konventionelle tog og højhastighedstog som omhandlet i bilag I, punkt 1 og 2

b) »interoperabilitet«: jernbanesystemets egnethed til at muliggøre sikker og kontinuerlig togtrafik, der præsterer de ydelser, som forudsættes for disse strækninger. Denne egnethed er afhængig af, at alle forskriftsmæssige, tekniske og driftsmæssige betingelser for at opfylde de væsentlige krav er til stede

c) »køretøj«: et jernbanekøretøj med eller uden trækkraft, der på egne hjul kører på en jernbanestrækning. Et køretøj består af et eller flere strukturelt eller funktionelt definerede delsystemer eller dele af sådanne delsystemer

d) »net«: strækninger, stationer, terminaler og mange former for fast udstyr, der er nødvendigt for at sikre en sikker og uafbrudt drift af banesystemet

e) »delsystemer«: resultatet af jernbanesystemets opdeling i strukturelt eller funktionelt definerede delsystemer, som angivet i bilag II, for hvilke der skal fastlægges væsentlige krav

f) »interoperabilitetskomponenter«: hver enkelt del, gruppe af dele, underenhed eller komplet enhed af udstyr, som indgår i eller er bestemt til at indgå i et delsystem, som er direkte eller indirekte afgørende for interoperabiliteten i jernbanesystemet. Begrebet »komponent« omfatter både materielle og immaterielle objekter, f.eks. programmel

g) »væsentlige krav«: samtlige betingelser, der er fastsat i bilag III, og som jernbanesystemet, dets delsystemer, interoperabilitetskomponenter, herunder grænseflader, skal opfylde

h) »europæisk specifikation«: en fælles teknisk specifikation, en europæisk teknisk godkendelse eller en national standard til gennemførelse af en europæisk standard, som defineret i bilag XXI til direktiv 2004/17/EF

i) »teknisk specifikation for interoperabilitet« (TSI): en specifikation, der er vedtaget i henhold til dette direktiv, og som gælder for hvert delsystem eller hver del af et delsystem med sigte på at opfylde de væsentlige krav og sikre interoperabiliteten i det transeuropæiske jernbanesystem

j) »bemyndigede organer«: de organer, som har til opgave at vurdere interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed eller at gennemføre proceduren for EF-verifikation af delsystemerne

▼B

k) »grundparametre«: forskriftsmæssige, tekniske eller driftsmæssige forudsætninger, som er afgørende for interoperabiliteten, og som skal specificeres i de relevante TSI'er

l) »særtilfælde«: hver del af jernbanesystemet, som kræver midlertidige eller permanente særbestemmelser i TSI'erne af hensyn til særlige geografiske, topografiske eller bymiljømæssige forhold eller af hensyn til sammenhængen med det bestående system. Dette kan omfatte især jernbanestrækninger og jernbanenet, der er uden forbindelse med det øvrige fællesskabsnet, fritrumsprofiler og sporvidde eller afstand mellem sporene, køretøjer, der er beregnet på en udelukkende lokal, regional eller historisk anvendelse, og køretøjer, der anvendes til trafik mellem Fællesskabet og tredjelande

m) »opgradering«: større arbejder, som går ud på at ændre et delsystem eller en del af et delsystem, og som forbedrer delsystemets samlede ydeevne

n) »fornyelse«: større arbejder, som går ud på at udskifte et delsystem eller en del af et delsystem uden at ændre delsystemets samlede ydeevne

o) »bestående jernbanesystem«: den helhed, som består af jernbaneinfrastrukturen, herunder banestrækningerne og andre faste anlæg, i det bestående jernbanenet, samt køretøjer af enhver kategori og oprindelse, der kører på denne infrastruktur

p) »udskiftning i forbindelse med vedligeholdelse«: udskiftning af komponenter med andre med samme funktion og ydeevne i forbindelse med forebyggende eller korrigerende vedligeholdelse

q) »ibrugtagning«: samtlige operationer, hvorved et delsystem bringes i den foreskrevne driftstilstand.

r) »ordregiver«: enhver offentlig eller privat virksomhed eller enhver offentligt eller privat enhed, der afgiver ordre på projektering/konstruktion og/eller anlæg/bygning eller fornyelse eller opgradering af et delsystem. Denne enhed kan være en jernbanevirksomhed, en infrastrukturforvalter eller en ihændehaver, eller den koncessionshaver, der har ansvaret for ibrugtagningen af et færdiggjort projekt

s) »ihændehaver«: den person eller enhed, der ejer eller har brugsret over et køretøj, og som forestår driften af køretøjet som transportmiddel og er registreret som sådan i det nationale køretøjsregister, der er nævnt i artikel 33

t) »projekt på et avanceret udviklingstrin«: et projekt, som er så langt fremme i planlægnings/bygningsfasen, at det vil være uacceptabelt for den berørte medlemsstat at ændre i de tekniske specifikationer. En sådan hindring kan være af retlig, kontraktmæssig, økonomisk, finansiel, samfundsmæssig eller miljømæssig art og skal begrundes

▼B

u) »harmoniseret standard«: en europæisk standard, som et af de europæiske standardiseringsorganer, jf. bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester ([1]), har vedtaget på grundlag af et mandat fra Kommissionen og udarbejdet efter proceduren i artikel 6, stk. 3, i nævnte direktiv, og som alene eller sammen med andre standarder udgør et middel til at sikre overholdelse af en retlig bestemmelse

v) »national sikkerhedsmyndighed«: en sikkerhedsmyndighed som defineret i artikel 3, litra g), i direktiv 2004/49/EF

w) »type«: en køretøjstype, som definerer de grundlæggende konstruktionsmæssige egenskaber ved et køretøj, der er omfattet af en typeafprøvningsattest som beskrevet i modul B i afgørelse 93/465/EØF

x) »serie«: en række ens køretøjer af samme konstruktionstype

y) »agenturet«: Det Europæiske Jernbaneagentur, som oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (agenturforordningen) ([2])

z) »enhed med ansvar for vedligeholdelse«: den enhed, der har ansvaret for vedligeholdelsen af et køretøj og som er registreret som sådan i det nationale køretøjsregister.

Artikel 3

Overordnet forenelighed

1. For hvert delsystem indeholder dette direktiv dels bestemmelser om interoperabilitetskomponenter, grænseflader og procedurer, dels betingelser for sammenhæng i jernbanesystemet som helhed, der er nødvendige for at opnå interoperabilitet i systemet.

2. Dette direktiv finder anvendelse med forbehold af andre relevante fællesskabsbestemmelser. For så vidt angår interoperabilitetskomponenter, herunder grænseflader, kan opfyldelsen af dette direktivs væsentlige krav dog gøre det nødvendigt at benytte særlige europæiske specifikationer, der er udarbejdet med henblik herpå.

([1]) EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37. Senest ændret ved Rådets direktiv 2006/96/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 81).

([2]) EUT L 164 af 30.4.2004, s. 1. Berigtiget i EUT L 220 af 21.6.2004, s. 3.

▼B

Artikel 4

Væsentlige krav

1. Jernbanesystemet, delsystemerne, interoperabilitetskomponenterne, herunder grænsefladerne, skal opfylde de væsentlige krav, som gælder for dem.

2. De supplerende tekniske specifikationer, der er omhandlet i artikel 34 i direktiv 2004/17/EF, og som er nødvendige for at opfylde de europæiske specifikationer eller andre standarder, som er i brug i Fællesskabet, må ikke stride mod de væsentlige krav.

KAPITEL II

TEKNISKE SPECIFIKATIONER FOR INTEROPERABILITET

Artikel 5

TSI'ernes indhold

1. For hvert delsystem udarbejdes en TSI. Der kan om nødvendigt udarbejdes flere TSI'er for et delsystem, og en TSI kan dække flere delsystemer. Afgørelsen om at udvikle og/eller revidere en TSI og valget af dens tekniske og geografiske anvendelsesområde kræver et mandat i henhold til artikel 6, stk. 1.

2. Delsystemerne skal være i overensstemmelse med de TSI'er, der er gældende på tidspunktet for ibrugtagning, opgradering eller fornyelse i henhold til dette direktiv; overensstemmelsen skal opretholdes hele tiden under brugen af hvert delsystem.

3. Med henblik på at nå det mål, der er nævnt i artikel 1, fastlægger hver TSI følgende forhold i nødvendigt omfang:

a) den angiver anvendelsesområdet (en del af nettet eller køretøjer som omhandlet i bilag I; et delsystem eller en del af et delsystem som omhandlet i bilag II)

b) den præciserer de væsentlige krav for det berørte delsystem og dets grænseflader til de andre delsystemer

c) den fastlægger de funktionelle og tekniske specifikationer, som delsystemet og dets grænseflader til de andre delsystemer skal opfylde; disse specifikationer kan, om nødvendigt, variere alt efter delsystemets anvendelse, f.eks. efter kategori af strækning, knudepunkt og/eller køretøjer, jf. bilag I

d) den fastlægger, for hvilke interoperabilitetskomponenter og for hvilke grænseflader der skal udarbejdes europæiske specifikationer, herunder europæiske standarder, som er nødvendige for at tilvejebringe interoperabilitet i jernbanesystemet

▼B

e) den angiver i hvert enkelt tilfælde, hvilke procedurer der skal anvendes ved vurderingen af på den ene side interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og på den anden side EF-verifikationen af delsystemerne. Disse procedurer er baseret på de i afgørelse 93/465/EØF definerede moduler

f) den angiver strategien for anvendelsen af TSI'en; navnlig præciseres faserne i den gradvise overgang fra den bestående til den endelige situation, hvor overholdelse af TSI'en er generaliseret

g) den angiver med hensyn til det berørte personale, hvilke betingelser for så vidt angår faglige kvalifikationer samt sundhed og sikkerhed under arbejdet der forudsættes for driften og vedligeholdelsen af det pågældende delsystem og for anvendelsen af TSI'en.

4. Hver TSI udarbejdes på grundlag af en undersøgelse af det eksisterende delsystem og angiver som mål et delsystem, der kan gennemføres gradvis og inden for en rimelig frist. Således giver gradvis vedtagelse af TSI'er og overholdelse af sådanne TSI'er mulighed for efterhånden at realisere målet om interoperabilitet i jernbanesystemet.

5. TSI'erne bevarer på passende vis sammenhængen i det bestående jernbanesystem i hver medlemsstat. Med henblik herpå kan der fastsættes særtilfælde for hver TSI både med hensyn til net og køretøjer; der tages særlig hensyn til fritrumsprofiler, sporvidde eller afstand mellem sporene og køretøjer, der anvendes til trafik mellem Fællesskabet og tredjelande. For hvert særtilfældes vedkommende præciserer TSI'en gennemførelsesbestemmelserne for de bestemmelser i TSI'en, der er nævnt i stk. 3, litra c)-g).

6. Såfremt visse tekniske aspekter vedrørende de væsentlige krav ikke udtrykkeligt kan behandles i en TSI, anføres de tydeligt i et bilag til den pågældende TSI som udestående punkter. I disse tilfælde finder artikel 17, stk. 3, anvendelse.

7. TSI'erne hindrer ikke medlemsstaterne i at træffe afgørelse om at anvende infrastrukturen til trafik med køretøjer, der ikke er omfattet af TSI'erne.

8. TSI'erne kan indeholde en udtrykkelig og tydelig reference til europæiske eller internationale standarder eller specifikationer eller tekniske dokumenter, der er offentliggjort af agenturet, når det er strengt nødvendigt for at virkeliggøre målene i dette direktiv. I så fald betragtes disse standarder eller specifikationer (eller de relevante dele deraf) eller tekniske dokumenter som værende knyttet til den pågældende TSI og bliver obligatoriske, så snart TSI'en bliver gældende. I mangel af sådanne standarder eller specifikationer eller tekniske dokumenter, eller indtil de er udarbejdet, kan der henvises til andre tydeligt angivne normative dokumenter; det skal i så fald være let tilgængelige forvaltningsdokumenter.

▼B

Artikel 6

Vedtagelse, revision og offentliggørelse af TSI'er

1. TSI-udkast og senere udkast til ændringer af TSI'erne udarbejdes af agenturet efter mandat fra Kommissionen udstedt efter forskriftsproceduren i artikel 29, stk. 3 i dette direktiv. De udarbejdes på agenturets ansvar i overensstemmelse med artikel 3 og 12 i forordning (EF) nr. 881/2004 og i samarbejde med de i disse artikler nævnte arbejdsgrupper.

Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det med TSI'er eller ændringer deraf, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 29, stk. 4.

I særligt hastende tilfælde kan Kommissionen anvende hasteproceduren i artikel 29, stk. 5.

2. Agenturet har til opgave at forberede revisionen og ajourføringen af TSI'erne og at fremsætte alle relevante henstillinger til Kommissionen, for at der kan tages hensyn til den tekniske udvikling eller udviklingen i de samfundsmæssige krav. Kommissionen underretter det udvalg, der er omhandlet i artikel 29, om sådanne henstillinger.

3. Hvert TSI-udkast udarbejdes i to trin.

Først fastlægger agenturet TSI'ens grundparametre samt grænsefladerne til de andre delsystemer og alle andre nødvendige særtilfælde. For hvert grundparameter og hver grænseflade gøres der rede for de mest fordelagtige alternative løsninger med angivelse af de tekniske og økonomiske begrundelser.

Dernæst udarbejder agenturet TSI-udkastet med udgangspunkt i disse grundparametre. I givet fald tager agenturet hensyn til tekniske fremskridt, foreliggende standardiseringsarbejde, eksisterende arbejdsgrupper og anerkendte forskningsresultater. En samlet vurdering af de forventede omkostninger og fordele ved anvendelsen af TSI'erne vedlægges TSI-udkastet; denne vurdering angiver de forventede virkninger for alle berørte økonomiske operatører og agenter.

4. Der skal ved udarbejdelsen, vedtagelsen og revisionen af hver TSI (herunder grundparametrene) tages hensyn til de forventede omkostninger og fordele ved alle de tekniske løsninger, der har været genstand for overvejelse, samt disses indbyrdes grænseflader med henblik på at fastlægge og iværksætte de mest fordelagtige løsninger. Medlemsstaterne medvirker ved denne vurdering ved at stille de nødvendige data til rådighed.

▼B

5. Det i artikel 29 omhandlede udvalg orienteres regelmæssigt om, hvordan udarbejdelsen af TSI'erne skrider frem. Under dette arbejde kan Kommissionen på anmodning af udvalget udstede mandater eller fremsætte relevante henstillinger om udformningen af TSI'erne og om vurderingen af omkostninger og fordele. Kommissionen kan navnlig på anmodning af en medlemsstat forlange, at alternative løsninger undersøges, og at vurderingen af omkostningerne og fordelene ved disse løsninger medtages i den rapport, der vedlægges som bilag til TSI-udkastet.

6. I forbindelse med vedtagelsen af hver TSI fastsættes ikrafttrædelsesdatoen for den pågældende TSI efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 29, stk. 4. Hvis forskellige delsystemer tages i brug samtidig af tekniske kompatibilitetshensyn, skal de dertil hørende TSI'er have samme ikrafttrædelsesdato.

7. I forbindelse med udarbejdelse, vedtagelse og revision af TSI'erne skal der tages hensyn til brugernes mening for så vidt angår forhold, der har direkte betydning for betingelserne for de pågældende brugeres anvendelse af delsystemerne. Med henblik herpå hører agenturet de repræsentative brugersammenslutninger og organisationer under udarbejdelsen og revisionen af TSI'erne. Agenturet vedlægger TSI-udkastet en rapport om høringsresultaterne.

Listen over sammenslutninger og organer, der skal høres, udarbejdes af Kommissionen efter høring af udvalget i overensstemmelse med rådgivningsproceduren i artikel 29, stk. 2, og kan gennemgås og opdateres på anmodning af en medlemsstat eller på Kommissionens initiativ.

8. I forbindelse med udarbejdelse, vedtagelse og revision af TSI'erne skal der tages hensyn til arbejdsmarkedets parters mening for så vidt angår de i artikel 5, stk. 3, litra g), nævnte betingelser.

Til dette formål høres arbejdsmarkedets parter, før TSI-udkastet forelægges det i artikel 29 omhandlede udvalg med henblik på vedtagelse eller revision.

Arbejdsmarkedets parter høres inden for rammerne af det sektordialogudvalg, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF af 20. maj 1998 om oprettelse af sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan [1]. Arbejdsmarkedets parter afgiver udtalelse inden for en frist på tre måneder.

9. Når revision af en TSI fører til en ændring af kravene, skal der med den nye TSI-udgave sikres sammenhæng med de delsystemer, der er taget i brug i medfør af tidligere TSI-udgaver.

[1] EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1792/2006 (EUT L 362 af 20.12.2006, s. 1).

▼B

Hvis der er behov for en ny godkendelse, en fornyelse eller en opgradering af disse delsystemer af nødvendige hensyn til sikkerheden eller interoperabiliteten, fastsættes der tidsfrister herfor, enten i TSI'en eller efter behov af medlemsstaterne.

10. Kommissionen sørger for, at TSI'erne offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 7

Mangler ved TSI'er

1. Viser det sig efter vedtagelsen af en TSI, at den ikke fuldt ud opfylder de væsentlige krav, kan det i artikel 29 omhandlede udvalg høres på anmodning af en medlemsstat eller på Kommissionens initiativ.

Kommissionen kan anmode agenturet om en teknisk udtalelse. Kommissionen analyserer i samarbejde med udvalget den tekniske udtalelse.

2. Er der behov for at ændre en TSI på grund af en mindre fejl, og berettiger denne ikke en omgående ændring, kan Kommissionen anbefale, at den tekniske udtalelse anvendes, indtil TSI'en er revideret. I dette tilfælde offentliggør agenturet den tekniske udtalelse.

3. Er der behov for at ændre en TSI på grund af en væsentlig eller alvorlig fejl, skal den procedure for ændring, der henvises til i artikel 6, stk. 1, straks tages i anvendelse.

Artikel 8

Udvidelse af TSI'ernes anvendelsesområde

1. Kommissionen vedtager efter forskriftsproceduren i artikel 29, stk. 3, et eller flere mandater, der tager sigte på at udvikle nye TSI'er og/eller at revidere allerede vedtagne TSI'er med henblik på at dække de strækninger og køretøjer, der endnu ikke er omfattet.

2. Det første af disse mandater angiver en første gruppe af nye TSI'er og/eller ændringer til TSI'er, der skal vedtages senest i januar 2012, jf. dog artikel 5, stk. 5, om muligheden for at fastsætte særtilfælde og, for så vidt ikke andet er bestemt i artikel 9, om undtagelser under særlige omstændigheder. Dette første mandat udformes på grundlag af en henstilling fra agenturet om, hvilke nye TSI'er der bør udarbejdes, og/eller hvilke af de eksisterende TSI'er der bør revideres, set i lyset af hver enkelt foranstaltnings forventede omkostningseffektivitet og på grundlag af proportionalitetsprincippet for de foranstaltninger, der træffes på fællesskabsplan. Med henblik herpå tages der passende hensyn til bilag I, punkt 4, og den nødvendige balance mellem på den ene side målet om kontinuerlig jernbanetrafik og teknisk harmonisering, og på den anden side det transeuropæiske, nationale, regionale eller lokale trafikniveau.

▼B

3. Indtil anvendelsesområdet for TSI'erne udvides til at omfatte hele jernbanenettet,

a) gives tilladelsen til ibrugtagning

— af delsystemerne for køretøjer, indbygget styringskontrol og signaler, der i det mindste delvist skal anvendes på den del af nettet, som endnu ikke er omfattet af TSI'erne, for denne del af nettet

— af delsystemer for infrastruktur, energi og jordbaseret styringskontrol på de dele af nettet, som endnu ikke er omfattet af TSI'ernes anvendelsesområde

i overensstemmelse med de nationale bestemmelser som omhandlet i artikel 8 i direktiv 2004/49/EF, eller hvor det er relevant artikel 17, stk. 3, i nærværende direktiv

b) gives tilladelse til ibrugtagning af de køretøjer, der lejlighedsvis anvendes på den del af nettet, som endnu ikke er omfattet af TSI'ernes anvendelsesområde, for denne del af nettet, i overensstemmelse med artikel 21-27 og de nationale bestemmelser som omhandlet i artikel 8 i direktiv 2004/49/EF, eller hvor det er relevant artikel 17, stk. 3, i nærværende direktiv.

4. En medlemsstat kan undlade at anvende de nye eller reviderede TSI'er, der er vedtaget i henhold til stk. 2 på projekter, der på tidspunktet for offentliggørelsen af den relevante gruppe TSI'er befinder sig på et avanceret udviklingstrin eller er omfattet af en kontrakt, der er under gennemførelse.

Artikel 9

Undtagelser

1. Hvis der ikke foreligger relevante specifikke tilfælde, behøver en medlemsstat ikke at anvende en eller flere TSI'er, i overensstemmelse med denne artikel i følgende tilfælde:

a) for et projekt vedrørende et nyt delsystem eller fornyelse eller opgradering af et eksisterende delsystem eller for en del som omhandlet i artikel 1, stk. 1, der på tidspunktet for offentliggørelsen af de relevante TSI'er befinder sig på et avanceret udviklingstrin eller er omfattet af en kontrakt, der er under gennemførelse

b) for et projekt vedrørende fornyelse eller opgradering af et eksisterende delsystem, når fritrumsprofil, sporvidde eller afstand mellem sporene eller elektrisk spænding i henhold til disse TSI'er er uforenelige med dem, der gælder for det eksisterende delsystem

c) for et projekt vedrørende et nyt delsystem eller for et projekt vedrørende fornyelse eller opgradering af et eksisterende delsystem, som gennemføres på denne medlemsstats område, såfremt dens jernbanenet er afsondret eller afskåret af havet eller afsondret på grund af særlige geografiske forhold fra den øvrige del af Fællesskabets jernbanenet

d) for ethvert projekt vedrørende fornyelse, udvidelse eller opgradering af et eksisterende delsystem, såfremt anvendelsen af disse TSI'er skader projektets økonomiske levedygtighed og/eller sammenhængen i den pågældende medlemsstats jernbanesystem

▼B

e) når betingelserne for en hurtig genopretning af nettet som følge af en ulykke eller naturkatastrofe af økonomiske eller tekniske årsager forhindrer en delvis eller fuldstændig anvendelse af de relevante TSI'er

f) for køretøjer i trafik til eller fra tredjeland, hvis sporvidde er forskellig fra sporvidden i Fællesskabets hovedjernbanenet.

2. I alle de tilfælde, der er nævnt i stk. 1, sender den pågældende medlemsstat Kommissionen et dossier med de oplysninger, der er anført i bilag IX. Kommissionen analyserer de foranstaltninger, som medlemsstaten planlægger at gennemføre, og orienterer det udvalg, der er omhandlet i artikel 29.

3. I de tilfælde, der er nævnt i stk. 1, litra a), sender alle medlemsstater inden for det første år efter hver enkelt TSI's ikrafttræden Kommissionen en fortegnelse over de projekter på deres område, der befinder sig på et avanceret udviklingstrin.

4. I de tilfælde, der er nævnt i stk. 1, litra a), c) og e), verificerer Kommissionen, om dossieret opfylder betingelserne, og underretter medlemsstaten om resultatet af sin analyse. Om nødvendigt udstedes der en henstilling om, hvilke specifikationer der bør anvendes. Medlemsstaten kan umiddelbart anvende de alternative bestemmelser, der er nævnt i bilag IX.

5. I de tilfælde, der er nævnt i stk. 1, litra b), d) og f), træffer Kommissionen afgørelse efter forskriftsproceduren i artikel 29, stk. 3, om godtagelse af en anmodning om undtagelse. I de i stk. 1, litra b), nævnte tilfælde vedrører Kommissionens afgørelse dog ikke fritrumsprofiler og sporvidde. Kommissionen træffer sin afgørelse inden for seks måneder, efter at anmodningen ledsaget af et fuldstændigt dossier er indgivet. Indtil der er truffet en sådan afgørelse, anses anmodningen for at være accepteret. Indtil Kommissionen har truffet afgørelse, kan en medlemsstat i det i stk. 1, litra f), nævnte tilfælde anvende de alternative bestemmelser, der er nævnt i bilag IX.

6. Alle medlemsstater underrettes om analysens resultat og om resultatet af den i stk. 4 og 5 omhandlede procedure.

KAPITEL III

INTEROPERABILITETSKOMPONENTER

Artikel 10

Omsætning af interoperabilitetskomponenter

1. Medlemsstaterne træffer alle fornødne foranstaltninger for at sikre, at interoperabilitetskomponenter:

a) kun bringes i omsætning, hvis de gør det muligt at opnå interoperabilitet i jernbanesystemet ved at opfylde de væsentlige krav

b) benyttes inden for deres anvendelsesområde efter deres bestemmelse og installeres og vedligeholdes hensigtsmæssigt.

Disse bestemmelser er ikke til hinder for omsætning af disse komponenter med henblik på andre anvendelser.

▼B

2. Medlemsstaterne må ikke under henvisning til dette direktiv forbyde, begrænse eller hindre omsætning på deres område af interoperabilitetskomponenter, som opfylder dette direktivs bestemmelser, med henblik på anvendelse i jernbanesystemet. De må navnlig ikke stille krav om kontrol, som allerede er udført som led i den procedure, der fører til udstedelse af EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed som nærmere beskrevet i bilag IV.

Artikel 11

Overensstemmelse eller anvendelsesegnethed

1. Medlemsstaterne anser de interoperabilitetskomponenter, for hvilke der foreligger en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, for at opfylde de relevante væsentlige krav i dette direktiv.

2. Alle interoperabilitetskomponenter undergives den procedure for vurdering af overensstemmelse og anvendelsesegnethed, som er angivet i den pågældende TSI, og skal være ledsaget af det dertil hørende certifikat.

3. Medlemsstaterne anser en interoperabilitetskomponent for at opfylde de væsentlige krav, hvis den er i overensstemmelse med de betingelser, der er fastlagt i de tilsvarende TSI'er eller de relevante europæiske specifikationer, der er udarbejdet for at opfylde disse betingelser.

4. Reservedele, der er taget i brug på det tidspunkt, hvor den tilsvarende TSI træder i kraft, kan installeres i delsystemerne uden at skulle undergives den i stk. 2 omhandlede procedure.

5. I TSI'erne kan der fastsættes en overgangsperiode for de jernbaneprodukter, der er angivet i TSI'erne som interoperabilitetskomponenter, der allerede er bragt i omsætning, når TSI'erne træder i kraft. Sådanne komponenter skal opfylde kravene i artikel 10, stk. 1.

Artikel 12

Europæiske specifikationer, der ikke opfylder de væsentlige krav

Opdager en medlemsstat eller Kommissionen, at europæiske specifikationer, der anvendes direkte eller indirekte med henblik på dette direktiv, ikke opfylder de væsentlige krav, forelægges sagen for det udvalg, der er omhandlet i artikel 29, og Kommissionen træffer den mest hensigtsmæssige foranstaltning, enten:

a) hel eller delvis tilbagetrækning af de pågældende specifikationer fra de publikationer, hvori de er nævnt eller ændres; er der tale om europæiske standarder, skal det udvalg, der er nedsat ved direktiv 98/34/EF, først høres, eller

b) revision af TSI'en i overensstemmelse med artikel 7.

▼B

Artikel 13

Procedure for EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed

1. Når fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant skal udfærdige en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed for en interoperabilitetskomponent, skal han anvende de bestemmelser, der er fastsat i de pågældende TSI'er.

2. Hvis den pågældende TSI kræver det, gennemføres vurderingen af en interoperabilitetskomponents overensstemmelse eller anvendelsesegnethed af det bemyndigede organ, som fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant har anmodet derom.

3. Er interoperabilitetskomponenter omfattet af andre fællesskabsdirektiver, der vedrører andre aspekter, anføres det på EF-erklæringen om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, at interoperabilitetskomponenterne ligeledes opfylder kravene i disse andre direktiver.

4. Har hverken fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant opfyldt de i stk. 1 og 3 nævnte forpligtelser, påhviler disse forpligtelser enhver, som markedsfører interoperabilitetskomponenten. De samme forpligtelser påhviler den, som samler interoperabilitetskomponenter eller dele af interoperabilitetskomponenter af forskellig oprindelse, eller som fremstiller interoperabilitetskomponenter til eget brug, for så vidt angår dette direktiv.

5. Med forbehold af bestemmelserne i artikel 14 gælder følgende:

a) konstaterer en medlemsstat, at en EF-overensstemmelseserklæring er udfærdiget uretmæssigt, har fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant pligt til, om nødvendigt, at bringe interoperabilitetskomponenten i overensstemmelse og bringe overtrædelsen til ophør på de betingelser, den pågældende medlemsstat fastsætter

b) bringes komponenten ikke i overensstemmelse, skal medlemsstaten træffe alle nødvendige foranstaltninger for at begrænse eller forbyde, at interoperabilitetskomponenten bringes i omsætning, eller sikre, at den trækkes tilbage fra markedet efter de procedurer, der er fastlagt i artikel 14.

Artikel 14

Interoperabilitetskomponenter, der ikke opfylder de væsentlige krav

1. Konstaterer en medlemsstat en risiko for, at en interoperabilitetskomponent, for hvilken der foreligger en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, og som bringes i omsætning og anvendes efter sin bestemmelse, ikke opfylder de væsentlige krav, træffer den alle fornødne foranstaltninger for at begrænse komponentens anvendelsesområde eller forbyde dens anvendelse eller trække den tilbage fra markedet. Medlemsstaten underretter straks Kommissionen om de trufne foranstaltninger og anfører grundene til beslutningen, herunder navnlig om afvigelsen skyldes:

a) at de væsentlige krav ikke er overholdt

▼B

b) at de europæiske specifikationer er anvendt forkert, hvis der er henvist til disse specifikationer

c) at de europæiske specifikationer er utilstrækkelige.

2. Kommissionen holder snarest muligt samråd med de berørte parter. Konstaterer Kommissionen efter dette samråd, at foranstaltningen er berettiget, giver den straks den medlemsstat, der har taget initiativet, og de øvrige medlemsstater underretning herom. Konstaterer Kommissionen efter samrådet, at foranstaltningen er uberettiget, giver den straks den medlemsstat, der har taget initiativet, samt fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant underretning herom. Er den i stk. 1 omhandlede beslutning begrundet i en mangel ved de europæiske specifikationer, anvendes proceduren i artikel 12.

3. Viser en interoperabilitetskomponent, for hvilken der foreligger en EF-overensstemmelseserklæring, sig at være afvigende, træffer den kompetente medlemsstat de nødvendige foranstaltninger over for den, der har udstedt erklæringen, og underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

4. Kommissionen sørger for, at medlemsstaterne holdes underrettet om denne procedures forløb og resultater.

KAPITEL IV

DELSYSTEMER

Artikel 15

Procedure for ibrugtagning

1. Uanset kapitel V påhviler det hver enkelt medlemsstat at give tilladelse til ibrugtagning af strukturelt definerede delsystemer, der indgår i jernbanesystemet, når de er anlagt eller drives på medlemsstatens område.

Med henblik herpå træffer medlemsstaterne alle fornødne foranstaltninger for at sikre, at delsystemerne kan tages i brug, medmindre de er planlagt, udført og installeret på en sådan måde, at de relevante væsentlige krav er opfyldt, når delsystemerne integreres i jernbanesystemet. De kontrollerer navnlig

— den tekniske sammenhæng mellem disse delsystemer og det system, som de integreres i

— at disse delsystemer er sikkert integreret i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, og artikel 6, stk. 3, i direktiv 2004/49/EF.

2. Hver medlemsstat kontrollerer inden ibrugtagningen af disse delsystemer, at de, når det er relevant, er i overensstemmelse med de pågældende TSI-forskrifter om drift og vedligeholdelse.

▼B

3. Efter ibrugtagningen af disse delsystemer foretages kontrollen

a) for så vidt angår infrastrukturer, i forbindelse med udstedelsen af og tilsynet med sikkerhedsgodkendelser i overensstemmelse med artikel 11 i direktiv 2004/49/EF

b) for så vidt angår køretøjer, i forbindelse med udstedelsen af og tilsynet med sikkerhedscertifikater i overensstemmelse med artikel 10 i direktiv 2004/49/EF

Med henblik herpå anvendes de vurderings- og verifikationsprocedurer, der er fastsat i de relevante strukturelle og funktionelle TSI'er.

Artikel 16

Delsystemers frie bevægelighed

Medlemsstaterne må ikke af grunde, som vedrører dette direktiv, forbyde, begrænse eller hindre opbygning, ibrugtagning og drift på deres område af strukturelt definerede delsystemer, som indgår i jernbanesystemet, når de opfylder de væsentlige krav, jf. dog artikel 15, stk. 1. De må navnlig ikke stille krav om kontrol, som allerede er udført:

— enten som led i den procedure, der fører til udstedelse af EF-verifikationserklæring som nærmere beskrevet i bilag V

— eller i andre medlemsstater inden eller efter dette direktivs ikrafttræden med henblik på at kontrollere, om de tilsvarende krav i forbindelse med tilsvarende driftsmæssige betingelser er overholdt.

Artikel 17

Overensstemmelse med TSI'er og nationale regler

1. Medlemsstaterne anser strukturelt definerede delsystemer, der indgår i jernbanesystemet, og for hvilke der foreligger en EF-verifikationserklæring, for at opfylde interoperabilitetskravet og de relevante væsentlige krav.

2. Om et strukturelt defineret delsystem, der indgår i jernbanesystemet, opfylder interoperabilitetskravet og de væsentlige krav, fastslås på grundlag af TSI'erne, når sådanne findes.

3. Medlemsstaterne udarbejder for hvert delsystem en fortegnelse over de tekniske forskrifter, der benyttes som grundlag for at vurdere, om de væsentlige krav er opfyldt, og sender fortegnelsen til Kommissionen, når:

— der ikke findes nogen relevante TSI'er, eller

— der er indsendt underretning om en undtagelse i henhold til artikel 9, eller

— et særtilfælde gør det nødvendigt at anvende tekniske forskrifter, der ikke er omfattet af den relevante TSI.

▼B

Fortegnelsen fremsendes:

— hver gang den fortegnelse over de tekniske forskrifter, som i henhold til artikel 16, stk. 3, i direktiv 96/48/EF og artikel 16, stk. 3, i direktiv 2001/16/EF skulle indsendes inden den 30. april 2005, ændres, eller

— når der er modtaget underretning om undtagelsen, eller

— efter offentliggørelsen af den pågældende TSI.

Ved denne lejlighed udpeger medlemsstaterne ligeledes de organer, der for disse tekniske forskrifters vedkommende skal forestå den i artikel 18 omhandlede verifikationsprocedure.

Kommissionen meddeler disse oplysninger til agenturet, som offentliggør dem.

Medlemsstaterne gør på Kommissionens anmodning den fulde tekst til de indsendte forskrifter tilgængelig. For at forebygge yderligere hindringer og af hensyn til det videre arbejde med klassificeringen af de nationale forskrifter i henhold til artikel 27 fører Kommissionen tilsyn med medlemsstaternes indførelse af nye nationale forskrifter. Hvis Kommissionen finder, at den nye forskrift udgør et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller skjult begrænsning af jernbanetransportoperationer mellem medlemsstaterne, vedtager den en beslutning rettet til den pågældende medlemsstat i overensstemmelse med forskriftsproceduren i artikel 29, stk. 3.

Medlemsstaterne kan vælge ikke at indsende forskrifter og restriktioner af rent lokal karakter. I så tilfælde henviser medlemsstaterne til disse forskrifter og restriktioner i de infrastrukturregistre, der er nævnt i artikel 35.

Medlemsstaterne sørger for, at der offentliggøres bindende tekniske forskrifter, og at de gøres tilgængelige for alle infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og ansøgere om godkendelse af ibrugtagning i et klart sprog, der kan forstås af alle berørte parter.

Artikel 18

Procedure for udfærdigelse af en EF-verifikationserklæring

1. Med henblik på udfærdigelse af en EF-verifikationserklæring skal ansøgeren opfordre det bemyndigede organ, som vedkommende har valgt til formålet, til at iværksætte den EF-verifikationsprocedure, der er beskrevet i bilag VI. Ansøgeren kan være ordregiveren eller fabrikanten eller ordregiverens eller fabrikantens repræsentant i Fællesskabet.

2. Opgaven for det bemyndigede organ, som skal foretage EF-verifikation af et delsystem, begynder med projekteringsfasen og omfatter hele udførelsesfasen indtil godkendelsen forud for ibrugtagning af delsystemet. Den omfatter desuden verifikation af grænsefladerne mellem det pågældende delsystem og det system, som det skal indgå i, på grundlag af de oplysninger, der findes i den berørte TSI og i de i artikel 34 og 35 nævnte registre.

▼B

3. Det bemyndigede organ er ansvarligt for, at der oprettes et teknisk dossier, som skal ledsage EF-verifikationserklæringen. Det tekniske dossier skal indeholde alle nødvendige dokumenter om delsystemets egenskaber og i givet fald al dokumentation for interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse. Det skal endvidere indeholde alle relevante oplysninger om betingelserne for og begrænsningerne i anvendelsen, instruktioner om serviceeftersyn, løbende eller periodisk overvågning samt regulering og vedligeholdelse.

4. Det bemyndigede organ kan udstede verifikationsredegørelser i mellemfasen, der dækker visse faser i produktionscyklussen eller visse dele af delsystemet. I så fald anvendes proceduren i bilag VI.

5. Hvis de relevante TSI'er tillader det, kan det bemyndigede organ udstede overensstemmelseserklæringer, der gælder for en serie delsystemer eller visse dele af sådanne delsystemer.

Artikel 19

Delsystemer, der ikke opfylder de væsentlige krav

1. Konstaterer en medlemsstat, at et strukturelt defineret delsystem, for hvilket der foreligger en EF-verifikationserklæring ledsaget af et teknisk dossier, ikke fuldt ud opfylder dette direktivs bestemmelser, herunder navnlig de væsentlige krav, kan den anmode om, at der bliver foretaget supplerende verifikationer.

2. Den medlemsstat, der har fremsat anmodningen, underretter omgående Kommissionen om de forlangte supplerende verifikationer og redegør for grundene til, at de forlanges. Kommissionen holder samråd med de berørte parter.

3. Den medlemsstat, der har fremsat anmodningen, præciserer, om den manglende overensstemmelse skyldes:

a) manglende opfyldelse af de væsentlige krav eller af en TSI eller forkert anvendelse af en TSI. I så fald underretter Kommissionen straks den medlemsstat, hvor vedkommende, der uretmæssigt har udfærdiget EF-verifikationserklæringen, er bosat, og anmoder medlemsstaten om at træffe passende foranstaltninger

b) en mangel i en TSI. I så fald indledes proceduren for ændring af TSI'en i overensstemmelse med artikel 7.

Artikel 20

Ibrugtagning af eksisterende delsystemer efter fornyelse eller opgradering

1. I tilfælde af fornyelse eller opgradering indsender infrastrukturforvalteren eller fabrikanten en projektbeskrivelse til den berørte medlemsstat. Medlemsstaten behandler sagen og afgør under hensyntagen til den gennemførelsesstrategi, der er angivet i den gældende TSI, om arbejdets omfang kræver en ny ibrugtagningstilladelse i dette direktivs forstand.

▼B

En ny ibrugtagningstilladelse er nødvendig, hver gang de påtænkte arbejder kan have en negativ indflydelse på det samlede sikkerhedsniveau for det pågældende delsystem. Hvis der kræves en ny tilladelse, afgør medlemsstaten, i hvilket omfang TSI'erne skal anvendes på projektet.

Medlemsstaten træffer afgørelse senest fire måneder efter, at ansøgeren har indsendt den fuldstændige projektbeskrivelse.

2. Når der kræves en ny tilladelse, og TSI'en ikke anvendes fuldt ud, giver medlemsstaterne Kommissionen meddelelse om følgende:

— en begrundelse for, hvorfor TSI'en ikke anvendes fuldt ud

— hvilke tekniske specifikationer, der gælder i stedet for TSI'en

— de organer, der forestår den i artikel 18 omhandlede verifikationsprocedure for så vidt angår disse specifikationer.

3. Kommissionen meddeler de i stk. 2 nævnte oplysninger til agenturet, som offentliggør dem.

KAPITEL V

KØRETØJER

Artikel 21

Tilladelse til ibrugtagning af køretøjer

1. Den nationale sikkerhedsmyndighed, som er kompetent for et net, tillader ibrugtagning af et køretøj, før det anvendes på dette net, medmindre andet er fastsat i dette kapitel.

2. Et køretøj, der er i overensstemmelse med TSI, opnår tilladelse i overensstemmelse med artikel 22 eller 23.

3. Et køretøj, der ikke er i overensstemmelse med TSI, opnår tilladelse i overensstemmelse med artikel 24 eller 25.

4. Et køretøj, der er i overensstemmelse med en godkendt type, opnår tilladelse i overensstemmelse med artikel 26.

5. En tilladelse, der er udstedt af én medlemsstat, er gyldig i alle de øvrige medlemsstater, uden at dette berører bestemmelserne i artikel 23 og 25 om supplerende tilladelser. Medlemsstaterne skal ved indførelse af specifikke nationale forskrifter eller de nationale bestemmelser til gennemførelse af dette direktiv fastslå, om der er behov for supplerende tilladelser i medfør af de relevante bestemmelser i artikel 23 i forbindelse med køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI, eller artikel 25 i forbindelse med køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI.

6. Alle ansøgninger om ibrugtagningstilladelser behandles af den kompetente nationale sikkerhedsmyndighed, der træffer afgørelse herom i henhold til artikel 22 og 23 eller 24 og 25. Ibrugtagningstilladelsen kan omfatte betingelser for jernbanekøretøjets brug og andre restriktioner.

▼B

7. Afslag fra den kompetente nationale sikkerhedsmyndighed på ibrugtagning af et køretøj begrundes behørigt. Efter modtagelsen af meddelelse af afslag har ansøgeren en frist på en måned til med behørig begrundelse at anmode den kompetente nationale myndighed om at tage afgørelsen op til fornyet overvejelse. Derpå skal sikkerhedsmyndigheden inden for en ny frist på to måneder at regne fra modtagelsen af anmodningen eller eventuelt modtagelsen af agenturets udtalelse bekræfte eller ændre sin afgørelse. Såfremt afslaget bekræftes, kan ansøgeren anmode den klageinstans, der udpeges af den kompetente medlemsstat i medfør af artikel 17, stk. 3, i direktiv 2004/49/EF, om at afgørelsen tages op til fornyet overvejelse med behørig begrundelse. Medlemsstaterne kan nedsætte et tilsynsorgan i medfør af artikel 30 i direktiv 2001/14/EF med henblik på denne klageprocedure.

8. Er der ikke truffet afgørelse af en kompetent national sikkerhedsmyndighed inden for de fastsatte frister i henhold til artikel 23, stk. 7, og 25, stk. 5, anses ibrugtagning af det pågældende køretøj for godkendt efter en periode på tre måneder efter udløbet af fristerne. De tilladelser, der udstedes i medfør af dette stykke, gælder kun på det banenet, som den kompetente nationale sikkerhedsmyndighed har undladt at afgive svar om inden for den fastsatte frist.

9. En national sikkerhedsmyndighed, som ønsker at tilbagekalde en tilladelse til ibrugtagning, den har udstedt, eller en tilladelse, en ansøger har fået i medfør af stk. 8, anvender proceduren om revision af sikkerhedscertifikater, jf. artikel 10, stk. 5, i direktiv 2004/49/EF, eller om nødvendigt proceduren for revision af sikkerhedsgodkendelser, jf. artikel 11, stk. 2, i samme direktiv.

10. I forbindelse med klageproceduren kan den klageinstans, der er nævnt i stk. 7, anmode agenturet om en udtalelse, der afgives senest en måned efter anmodningens indgivelse og meddeles ansøgeren, klageinstansen og den kompetente nationale sikkerhedsmyndighed, der har givet afslag.

11. For køretøjer, der kører mellem en medlemsstat og et tredjeland på et net, hvis sporvidde er forskellig fra Fællesskabets hovedjernbanenet, og som kan opnå en undtagelse i overensstemmelse med artikel 9, stk. 5, eller som falder ind under særlige tilfælde, kan de nationale regler, der henvises til i artikel 22 og 24, omfatte internationale aftaler, for så vidt de er forenelige med fællesskabslovgivningen.

12. Ibrugtagningstilladelser for køretøjer, som er udstedt inden den 19. juli 2008, herunder tilladelser udstedt i medfør af en international aftale, særlig RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) og RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), forbliver gyldige på de betingelser, tilladelsen er udstedt. Denne bestemmelse går forud for artikel 22-25.

▼B

13. Medlemsstaterne kan udstede tilladelser til ibrugtagning af eksisterende køretøjer, som gælder for en serie køretøjer. De nationale sikkerhedsmyndigheder orienterer ansøgeren om, hvilken procedure der skal følges i sådanne tilfælde.

14. Ibrugtagningstilladelser, der er udstedt i medfør af denne artikel, berører ikke de øvrige betingelser, der gælder for jernbanevirksomheders og infrastrukturforvalteres anvendelse af disse køretøjer på det pågældende banenet, jf. artikel 9, 10 og 11 i direktiv 2004/49/EF.

Artikel 22

Første tilladelse til ibrugtagning af køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI

1. Denne artikel finder anvendelse på køretøjer, der er i overensstemmelse med alle gældende relevante TSI'er på ibrugtagningstidspunktet, forudsat at en tilstrækkelig del af de væsentlige krav er omfattet af disse TSI'er, og at alle de relevante TSI'er for rullende materiel er trådt i kraft og er gældende.

2. Den første tilladelse gives af den nationale sikkerhedsmyndighed som følger:

a) når samtlige køretøjets strukturelt definerede delsystemer er godkendt efter bestemmelserne i kapitel IV, gives tilladelsen uden yderligere kontrol

b) hvad angår køretøjer, der er forsynet med alle nødvendige EF-erklæringer, jf. artikel 18, kan de kriterier, en national sikkerhedsmyndighed kan kontrollere med henblik på at udstede en ibrugtagningstilladelse, kun omfatte følgende:

— den tekniske kompatibilitet mellem køretøjets relevante delsystemer, og at disse delsystemer er sikkert integreret, jf. artikel 15, stk. 1

— den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og det pågældende net

— de nationale forskrifter vedrørende de udestående punkter

— de nationale regler for de særtilfælde, der er behørigt anført i de relevante TSI'er.

Artikel 23

Supplerende tilladelser til ibrugtagning af køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI

1. For køretøjer, der fuldt ud er i overensstemmelse med TSI'er, således at alle aspekter af de relevante delsystemer er omfattet uden særtilfælde og uden udestående punkter, der udelukkende vedrører den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og netværket, kræves ikke nogen yderligere ibrugtagningstilladelse, så længe de kører på net, der overholder TSI i de øvrige medlemsstater på de betingelser, der er fastsat i de relevante TSI'er.

▼B

2. For køretøjer, der er taget i brug i overensstemmelse med artikel 22, men som ikke er omfattet af stk. 1, afgør medlemsstaterne, om der er behov for supplerende tilladelser på deres område. I så fald finder stk. 3-7 anvendelse.

3. Ansøgeren forelægger et dossier for det køretøj eller den type køretøj, som ansøgningen gælder, for den nationale sikkerhedsmyndighed med oplysning om dets påtænkte anvendelse på banenettet. Dette dossier skal indeholde følgende oplysninger:

a) dokumentation for, at der er udstedt tilladelse til at tage køretøjet i brug i overensstemmelse med artikel 22

b) en kopi af det tekniske dossier, jf. bilag VI. Dette omfatter for køretøjer, der er udstyret med dataregistreringsudstyr, oplysninger om den dataindsamlingsprocedure, der tillader udlæsning og evaluering, såfremt disse oplysninger ikke er harmoniseret i den relevante TSI

c) de registre, der indeholder oplysninger om køretøjets driftshistorie, vedligeholdelse og i givet fald tekniske ændringer, der er udført siden tilladelsen blev givet

d) køretøjets tekniske og driftsmæssige egenskaber, hvoraf det fremgår, at det er foreneligt med infrastrukturen og de faste anlæg, herunder klimatiske forhold, energiforsyningssystem, togkontrol- og signalsystem, sporvidde, infrastrukturel fritrumsprofil, maksimalt tilladt akseltryk og andre tekniske bindinger på banenettet.

4. De kriterier, som en national sikkerhedsmyndighed kontrollerer, berører kun:

— den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og det pågældende net, herunder de nationale forskrifter, der gælder for de udestående punkter, som er nødvendige for at sikre denne kompatibilitet

— de nationale regler for de særtilfælde, der er behørigt anført i de relevante TSI'er.

5. Den nationale sikkerhedsmyndighed kan forlange, at der fremlægges supplerende oplysninger, udføres risikoanalyser i overensstemmelse med artikel 6, stk. 3, litra a), i direktiv 2004/49/EF eller foretages prøver på nettet for at verificere overensstemmelsen mellem de forhold, der er anført i stk. 4. Når det referencedokument, der er omhandlet i dette direktivs artikel 27, er godkendt, må den nationale sikkerhedsmyndighed dog kun foretage denne verifikation for de nationale forskrifter, der tilhører gruppe B eller C som defineret i referencedokumentet.

6. Den nationale sikkerhedsmyndighed fastlægger efter høring af ansøgeren omfanget og indholdet af de supplerende oplysninger, risikoanalyserne eller de prøver, der er anmodet om. Infrastrukturforvalteren tilstræber i samråd med ansøgeren så vidt muligt at sikre, at eventuelle prøver finder sted senest tre måneder efter ansøgerens anmodning. Hvis det er relevant, træffer den nationale sikkerhedsmyndighed foranstaltninger til at sikre, at prøverne finder sted.

▼B

7. Den nationale sikkerhedsmyndighed behandler alle ansøgninger om tilladelse til ibrugtagning, der er indgivet efter reglerne i denne artikel, hurtigst muligt og træffer afgørelse senest:

a) to måneder efter indgivelse af det i stk. 3 omhandlede dossier

b) i givet fald en måned efter, at de supplerende oplysninger eller risikoanalyser, som den nationale sikkerhedsmyndighed har udbedt sig, foreligger

c) i givet fald en måned efter, at resultaterne af de prøver, som den nationale sikkerhedsmyndighed har anmodet om, foreligger.

Artikel 24

Første tilladelse til ibrugtagning af køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI

1. Denne artikel finder anvendelse på køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med alle gældende relevante TSI'er på ibrugtagningstidspunktet, herunder køretøjer for hvilke der er fastsat undtagelser, eller når en betydelig del af de væsentlige krav ikke er fastlagt i en eller flere TSI'er.

2. Den første tilladelse udstedes således af en national sikkerhedsmyndighed:

— for de tekniske aspekter, der er omfattet af en TSI, når en sådan findes, gælder EF-verifikationsproceduren

— for de øvrige tekniske aspekter gælder de nationale forskrifter, der er fremsendt efter artikel 17, stk. 3, i dette direktiv og artikel 8 i direktiv 2004/49/EF.

Denne første tilladelse gælder kun på banenettet i den udstedende medlemsstat.

Artikel 25

Supplerende tilladelser til ibrugtagning af køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI

1. For køretøjer, som har fået tilladelse til ibrugtagning i én medlemsstat i medfør af artikel 21, stk. 12, eller artikel 24, kan andre medlemsstater i henhold til denne artikel afgøre, om det er nødvendigt med supplerende tilladelser til ibrugtagning på deres område.

2. Ansøgeren forelægger den nationale sikkerhedsmyndighed et teknisk dossier for det køretøj eller den type køretøj, ansøgningen gælder, med oplysning om dets påtænkte anvendelse på banenettet. Dette dossier skal indeholde oplysninger om følgende forhold:

a) dokumentation for, at køretøjet har fået tilladelse til ibrugtagning i en anden medlemsstat, og for den procedure, der ved den lejlighed blev fulgt for at påvise, at køretøjet opfyldte gældende sikkerhedskrav, herunder i givet fald undtagelser efter artikel 9

▼B

b) de tekniske data, vedligeholdelsesprogrammet og driftsegenskaberne. Dette omfatter for køretøjer, der er udstyret med dataregistreringsudstyr, oplysninger om den dataindsamlingsprocedure, der tillader udlæsning og evaluering, jf. artikel 20, stk. 2, litra c), i direktiv 2004/49/EF

c) de registre, der viser køretøjets driftshistorie, vedligeholdelse og i givet fald tekniske ændringer, der er udført siden tilladelsen blev udstedt

d) køretøjets tekniske og driftsmæssige egenskaber, hvoraf det fremgår, at det er foreneligt med infrastrukturen og de faste anlæg, herunder klimatiske forhold, energiforsyningssystem, togkontrol- og signalsystem, sporvidde, infrastrukturel fritrumsprofil, maksimalt tilladt akseltryk og andre tekniske bindinger på banenettet.

3. Den nationale sikkerhedsmyndighed må ikke drage oplysningerne i stk. 2, litra a) og b), i tvivl, medmindre den, uden at det berører bestemmelserne i artikel 16, kan påvise en betydelig sikkerhedsrisiko. Når det i artikel 27 omhandlede referencedokument er vedtaget, må den nationale sikkerhedsmyndighed ikke med dette formål henvise til en forskrift, der tilhører gruppe A som defineret i referencedokumentet.

4. Den nationale sikkerhedsmyndighed kan forlange, at der fremlægges supplerende oplysninger, udføres risikoanalyser i overensstemmelse med artikel 6, stk. 3, litra a), i direktiv 2004/49/EF eller foretages prøver på nettet for at verificere overensstemmelsen mellem de forhold, der er anført i nærværende artikels stk. 2, litra c) og d), og de gældende nationale forskrifter, som medlemsstaten har underrettet Kommissionen om efter artikel 8 i direktiv 2004/49/EF eller dette direktivs artikel 17. Når det referencedokument, der er omhandlet i dette direktivs artikel 27, er vedtaget, må den nationale sikkerhedsmyndighed dog kun foretage denne verifikation for de nationale forskrifter, der tilhører gruppe B eller C som defineret i referencedokumentet.

Den nationale sikkerhedsmyndighed fastlægger efter høring af ansøgeren omfanget og indholdet af de supplerende oplysninger, risikoanalyserne eller de prøver, der er anmodet om. Infrastrukturforvalteren tilstræber i samråd med ansøgeren så vidt muligt at sikre, at eventuelle prøver kan finde sted senest tre måneder efter ansøgerens anmodning. Hvis det er relevant, træffer den nationale sikkerhedsmyndighed foranstaltninger til at sikre, at prøverne finder sted.

5. Den nationale sikkerhedsmyndighed behandler ansøgninger om tilladelse til ibrugtagning, der er indgivet efter reglerne i denne artikel, hurtigst muligt og træffer afgørelse senest:

a) fire måneder efter, at det i stk. 2 omhandlede tekniske dossier foreligger

▼B

b) i givet fald to måneder efter, at de supplerende oplysninger eller risikoanalyser, som den nationale sikkerhedsmyndighed har udbedt sig i medfør af stk. 4, foreligger

c) i givet fald to måneder efter, at resultaterne af de prøver, som den nationale sikkerhedsmyndighed har anmodet om i henhold til stk. 4, foreligger.

Artikel 26

Godkendelse af køretøjstyper

1. Medlemsstaterne kan udstede godkendelser af køretøjstyper.

2. Hvis medlemsstaten imidlertid godkender et køretøj, godkender den samtidig køretøjstypen.

3. Et køretøj, der er i overensstemmelse med en type, der allerede er godkendt i en medlemsstat, godkendes uden yderligere kontrol af denne medlemsstat på grundlag af en typeoverensstemmelseserklæring, som ansøgeren har forelagt. Ændres de relevante bestemmelser i TSI'erne og nationale bestemmelser, på grundlag af hvilke en køretøjstype blev godkendt, beslutter medlemsstaterne, om udstedte typegodkendelser fortsat skal gælde eller fornys. De kriterier, som en national sikkerhedsmyndighed kontrollerer i tilfælde af fornyet godkendelse, berører eventuelt kun de ændrede regler. Fornyelsen af typegodkendelsen berører ikke godkendelser af køretøjer, der allerede er udstedt på grundlag af tidligere godkendte typer.

4. Modellen for typeoverensstemmelseserklæringen vedtages af Kommissionen senest den 19. juli 2009 på grundlag af et udkast, som agenturet har udarbejdet i efter forskriftsproceduren i artikel 29, stk. 3.

5. Typeoverensstemmelseserklæringen udfærdiges i overensstemmelse med:

a) verifikationsprocedurerne for de relevante TSI'er for køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI

b) verifikationsprocedurerne som fastsat i modul D eller E i afgørelse 93/465/EØF for køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI. Når det er relevant, kan Kommissionen indføre en ad hoc-verifikationsprocedure efter forskriftsproceduren i artikel 29, stk. 3.

6. Ansøgeren kan anmode om en typegodkendelse i flere medlemsstater samtidig. I så fald samarbejder de nationale sikkerhedsmyndigheder med henblik på at forenkle proceduren og begrænse den administrative byrde.

7. Typegodkendelserne registreres i det europæiske register over godkendte typer, jf. artikel 34. Dette register angiver den medlemsstat eller de medlemsstater, hvor køretøjstypen er godkendt.

▼B

Artikel 27

Klassifikation af nationale forskrifter

1. De nationale forskrifter klassificeres, jf. bilag VII, med henblik på at lette udstedelse af ibrugtagningstilladelser til køretøjer, der er omhandlet i artikel 25.

2. Med forbehold af artikel 30, stk. 3, gennemgår agenturet senest den 19. januar 2009 igen parametrene i del 1 i bilag VII og forelægger Kommissionen de anbefalinger, det finder passende.

3. Agenturet udarbejder en henstilling til et referencedokument med en beskrivelse af alle medlemsstaternes forskrifter for ibrugtagning af køretøjer. De nationale sikkerhedsmyndigheder samarbejder med agenturet om denne opgave.

4. Kommissionen vedtager referencedokumentet og ajourføringer af det på grundlag af agenturets henstilling og efter forskriftsproceduren i artikel 29, stk. 3.

KAPITEL VI

BEMYNDIGEDE ORGANER

Artikel 28

Bemyndigede organer

1. Medlemsstaterne underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater om, hvilke organer der har fået til opgave at gennemføre proceduren for vurdering af overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, jf. artikel 13, og verifikationsproceduren, jf. artikel 18, hvert enkelt af organernes kompetenceområde, samt de identifikationsnumre, som disse har fået tildelt af Kommissionens tjenestegrene. I *Den Europæiske Unions Tidende* offentliggør og ajourfører Kommissionen en fortegnelse over organerne og deres identifikationsnumre samt deres kompetenceområder.

2. Medlemsstaterne overholder de i bilag VIII anførte kriterier for bedømmelse af de organer, der skal bemyndiges. Organer, som opfylder bedømmelseskriterierne i de relevante europæiske standarder, anses for at opfylde ovennævnte kriterier.

3. En medlemsstat trækker sin godkendelse af et organ tilbage, hvis det ikke længere opfylder kriterierne i bilag VIII. Den underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

4. Finder en medlemsstat eller Kommissionen, at et organ, der er bemyndiget af en anden medlemsstat, ikke opfylder kriterierne i bilag VIII, holder Kommissionen samråd med de berørte parter. Kommissionen underretter sidstnævnte medlemsstat om alle de ændringer, der er nødvendige, for at det bemyndigede organ kan bevare den status, der er tildelt det.

▼B

5. Kommissionen nedsætter en gruppe (i det følgende benævnt »koordineringsgruppen«), der koordinerer de bemyndigede organer og drøfter alle spørgsmål om anvendelsen af de i artikel 13 omhandlede procedurer for vurdering af overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og den i artikel 18 omhandlede verifikationsprocedure eller anvendelsen af TSI'erne på dette felt. Medlemsstaternes repræsentanter kan deltage som observatører i koordineringsgruppens drøftelser.

Kommissionen og observatørerne underretter det i artikel 29 omhandlede udvalg om drøftelserne i koordineringsgruppen. Kommissionen foreslår, når det er relevant, de foranstaltninger, der er nødvendige for at afhjælpe problemerne. Når det er nødvendigt, gennemføres samordningen mellem de bemyndigede organer i overensstemmelse med artikel 30, stk. 4.

6. Den første af de rapporter, der er nævnt i artikel 39, omfatter også en vurdering af gennemførelsen af de kriterier, der er specificeret i bilag VIII, og indeholder eventuelt forslag til passende foranstaltninger.

KAPITEL VII

UDVALG OG ARBEJDSPROGRAM

Artikel 29

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 21 i direktiv 96/48/EF (i det følgende benævnt »udvalget«).

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

4. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

5. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1, 2, 4 og 6, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Artikel 30

Supplerende opgaver

1. Kommissionen kan forelægge udvalget alle spørgsmål om gennemførelsen af dette direktiv. Om nødvendigt vedtager Kommissionen en henstilling om gennemførelsen efter rådgivningsproceduren i artikel 29, stk. 2.

▼B

2. Udvalget kan drøfte ethvert spørgsmål om interoperabilitet i jernbanesystemet, herunder spørgsmål, der vedrører interoperabilitet mellem jernbanesystemet i Fællesskabet og tredjelandes jernbanesystemer.

3. De foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke væsentlige bestemmelser i dette direktiv i forbindelse med tilpasningen af bilag II-IX, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 29, stk. 4.

4. Udvalget kan i givet fald nedsætte arbejdsgrupper til at bistå sig i udførelsen af sine opgaver, navnlig med henblik på at sikre samordningen mellem de bemyndigede organer.

Artikel 31

Arbejdsprogram

1. Kommissionen fastsætter et arbejdsprogram, der dækker udvidelsen af anvendelsesområdet, jf. artikel 8, ændring af TSI'erne, jf. artikel 6, stk. 1, og andre opgaver, som Kommissionen skal udføre i henhold til dette direktiv. Kommissionen holder udvalget fuldt underrettet om og inddrager det i udarbejdelsen og ajourføringen af programmet.

2. Arbejdsprogrammet skal bl.a. omfatte følgende etaper:

a) udarbejdelse af en model over Fællesskabets jernbanesystem med udgangspunkt i et udkast fra agenturet og på grundlag af listen over delsystemer (bilag II) med det formål at sikre sammenhængen mellem TSI'erne. Modellen skal især omfatte systemets forskellige bestanddele og disses grænseflader; den vil tjene som referenceramme for afgrænsningen af anvendelsesområderne for hver TSI

b) udvikling af en modelstruktur for udarbejdelsen af TSI'er

c) udvikling af en metode til cost-benefit-analyse af de løsninger, der sigtes mod i TSI'erne

d) vedtagelse af de fornødne mandater til udarbejdelse af TSI'er

e) identifikation af grundparametrene til hver TSI

f) godkendelse af udkast til standardiseringsprogrammer

g) forvaltning af overgangsperioden mellem ikrafttrædelsen af direktiv 2004/50/EF og offentliggørelsen af TSI'er, herunder vedtagelsen af det referencesystem, der er nævnt i artikel 36.

▼B

KAPITEL VIII

NET- OG KØRETØJSREGISTRE

Artikel 32

Nummersystem for køretøjer

1. Ethvert køretøj, der ibrugtages i Fællesskabets jernbanesystem, skal være forsynet med et europæisk køretøjsnummer (EVN-nummer), der tildeles i forbindelse med den første ibrugtagningtilladelse.

2. Ansøgeren om den første tilladelse er også ansvarlig for at mærke det pågældende køretøj med det tildelte EVN-nummer.

3. EVN-nummeret anføres i TSI'en vedrørende drift og trafikstyring.

4. Et køretøj tildeles kun et EVN-nummer én gang, medmindre andet er angivet i TSI'en vedrørende drift og trafikstyring.

5. Hvis køretøjer kører eller er beregnet til at køre til eller fra tredjelande, hvis sporvidde er forskellig fra sporvidden i Fællesskabets hovedjernbanenet, kan medlemsstaterne uanset stk. 1 godkende køretøjer, der er klart identificeret i henhold til et andet kodesystem.

Artikel 33

Nationale køretøjsregistre

1. Hver medlemsstat fører et register over køretøjer, der er godkendt på dens område. Registeret skal opfylde følgende kriterier:

a) Det skal opfylde de fælles specifikationer, der er nævnt i stk. 2.

b) Det føres og opdateres af et organ, der er uafhængigt af alle jernbanevirksomheder.

c) Det er tilgængeligt for de sikkerhedsmyndigheder og undersøgelsesorganer, der er udpeget i henhold til artikel 16 og 21 i direktiv 2004/49/EF; efter behørig anmodning er det endvidere tilgængeligt for de tilsynsorganer, der er udpeget i henhold til artikel 30 i direktiv 2001/14/EF, agenturet, jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalterne samt de personer eller organisationer, der registrerer køretøjerne eller er nævnt i registret.

2. De fælles specifikationer for registret vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 29, stk. 3, på grundlag af et udkast udarbejdet af agenturet. Udkastet til specifikationer omfatter: indhold, data-format, funktionel og teknisk arkitektur, funktionsmåde, herunder ordningen for dataudveksling og regler om indlæsning af data samt søgning. Registeret indeholder for hvert køretøj mindst følgende oplysninger:

a) EVN-nummeret

b) referencer til erklæringen om EF-verifikation og det organ, der har udstedt erklæringen

▼B

c) referencer til det europæiske register over godkendte køretøjstyper, der er nævnt i artikel 34

d) oplysning om køretøjets ejer og ihændehaver

e) eventuelle begrænsninger for benyttelsen af køretøjet

f) hvem der har ansvaret for vedligeholdelsen.

3. Indehaveren af registreringen underretter straks myndigheden i de medlemsstater, hvor køretøjet er godkendt, om enhver ændring af de oplysninger, der er indlæst i det nationale køretøjsregister, tilintetgørelse af et køretøj eller en beslutning om ikke længere at lade et køretøj være registreret.

4. Så længe medlemsstaternes nationale køretøjsregistre ikke er forbundet, opdaterer hver medlemsstat sit register med de ændringer, som en anden medlemsstat har foretaget i sit eget register, med de relevante oplysninger.

5. Når køretøjer tages i brug for første gang i et tredjeland, og en medlemsstat har givet tilladelse til ibrugtagning af sådanne køretøjer på sit område, sikrer denne medlemsstat, at det er muligt at finde de oplysninger, der er nævnt i stk. 2, litra d)-f), ved hjælp af det nationale køretøjsregister. De oplysninger, der er nævnt i stk. 2, litra f), kan erstattes af sikkerhedskritiske data vedrørende køretøjets vedligeholdelsesplan.

Artikel 34

Det europæiske register over godkendte køretøjstyper

1. Agenturet opretter og fører et register over typer af jernbanekøretøjer, som medlemsstaterne har givet tilladelse til at tage i brug på Fællesskabets jernbanenet. Dette register skal opfylde følgende kriterier:

a) det er offentligt og elektronisk tilgængeligt for alle

b) det opfylder de fælles specifikationer, der er nævnt i stk. 4

c) det er forbundet med alle nationale køretøjsregistre.

2. Registret skal omfatte følgende oplysninger om hver køretøjstype:

a) køretøjstypens tekniske specifikationer som defineret i de relevante TSI'er

b) fabrikantens navn

c) datoer, henvisninger og udstedende medlemsstater for de enkelte tilladelser, der er givet til den pågældende type køretøj, herunder eventuelle begrænsninger eller tilbagekaldelser.

▼B

3. Når en typegodkendelse udstedes, ændres, suspenderes eller tilbagekaldes i en medlemsstat, underretter den pågældende medlemsstats nationale sikkerhedsmyndighed agenturet, så det kan opdatere registret.

4. De fælles specifikationer for registret vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 29, stk. 3, på grundlag af et udkast udarbejdet af agenturet. Udkastet til specifikationer omfatter: indhold, dataformat, funktionel og teknisk arkitektur, funktionsmåde og regler om indlæsning af data samt søgning.

Artikel 35

Infrastrukturregister

1. Hver medlemsstat sørger for, at et infrastrukturregister offentliggøres og ajourføres. Dette register angiver for hvert af de berørte delsystemer eller dele af delsystemer hovedegenskaberne (f.eks. grundparametrene) og deres grad af overensstemmelse med de i de gældende TSI'er foreskrevne egenskaber. Til dette formål angives det i hver TSI nøje, hvilke oplysninger der skal medtages i infrastrukturregistret.

2. Agenturet udarbejder et udkast til specifikationer for infrastrukturregistret for så vidt angår præsentationsform og format, samt revisionsfrekvens og brugsanvisning, idet der tages hensyn til en passende overgangsperiode for de infrastrukturanlæg, der tages i brug før dette direktivs ikrafttræden. Kommissionen vedtager specifikationerne efter forskriftsproceduren i artikel 29, stk. 3.

KAPITEL IX

OVERGANGSBESTEMMELSER

Artikel 36

Udkast til referencesystemer

1. Agenturet udvikler i overensstemmelse med artikel 3 og 12 i forordning (EF) nr. 881/2004 på grundlag af de oplysninger, som medlemsstaterne fremsender i henhold til dette direktivs artikel 17, stk. 3, samt på grundlag af tekniske dokumenter fra sektoren og teksterne til relevante internationale aftaler et udkast til referencesystem med de tekniske regler, som sikrer det nuværende interoperabilitetsniveau for net og køretøjer, der vil blive omfattet af anvendelsesområdet i henhold til dette direktivs artikel 1. Om nødvendigt vedtager Kommissionen referencesystemet efter forskriftsproceduren i dette direktivs artikel 29, stk. 3.

▼B

2. Efter vedtagelsen af referencesystemet meddeler medlemsstaterne Kommissionen, hvis de agter at vedtage nationale bestemmelser eller udvikle et projekt på deres område, som afviger fra referencesystemet.

KAPITEL X

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 37

Begrundelse

Enhver afgørelse truffet i medfør af dette direktiv om vurdering af interoperabilitetskomponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og om verifikation af delsystemer, der indgår i jernbanesystemet, samt afgørelser truffet i medfør af artikel 7, 12, 14 og 19 begrundes nøje. Afgørelsen meddeles den berørte part så hurtigt som muligt med angivelse af klagemuligheder i henhold til gældende ret i den pågældende medlemsstat og klagefrister i forbindelse hermed.

Artikel 38

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme bestemmelserne i artikel 1, artikel 2, artikel 4, stk. 2, artikel 5, stk. 2, 5, 6 og 8, artikel 6, stk. 1, 2, 3, 9 og 10, artikel 7, 8 og 9, artikel 11, stk. 4 og 5, artikel 12, artikel 13, stk. 5, artikel 15, 16 og 17, artikel 18, stk. 1, 2, 4 og 5, artikel 19, stk. 3, artikel 20-27, artikel 28, stk. 4 og 6, artikel 32-35 samt bilag I-IX senest den 19. juli 2010. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

2. Forpligtelsen til at omsætte kapitel IV, V, VII og VIII i dette direktiv til national lovgivning og gennemføre det gælder ikke for Republikken Cypern og Republikken Malta, så længe der ikke findes noget jernbanenet på deres område.

Når et offentligt eller privat organ indgiver en officiel anmodning om at bygge en jernbanelinje med henblik på drift udført af en eller flere jernbanevirksomheder, vedtager de pågældende medlemsstater lovgivning med henblik på at gennemføre bestemmelserne i medfør af første afsnit senest et år efter, at anmodningen er modtaget.

▼B

Artikel 39

Rapport og oplysninger

1. Kommissionen udarbejder hvert tredje år og første gang den 19. juli 2011 en rapport om forbedringerne i interoperabiliteten i jernbanesystemet, som den forelægger for Europa-Parlamentet og Rådet. Rapporten omfatter endvidere en analyse af tilfældene i artikel 9.

2. Kommissionen offentliggør senest den 19. juli 2013 en rapport med en analyse af anvendelsen af kapitel V og om de forbedringer, der er gjort med gensidig accept af køretøjer i Fællesskabet, for så vidt angår varigheden af og omkostningerne for ansøgerne af procedurerne. Når det er relevant, skal rapporten desuden indeholde en analyse af virkningerne af de forskellige muligheder for en yderligere forenkling af procedurerne for godkendelse af køretøjer. Der skal i denne forbindelse analyseres flere muligheder for samarbejde mellem de nationale sikkerhedsmyndigheder og agenturet.

3. Agenturet udarbejder og ajourfører regelmæssigt et værktøj, som på anmodning af en medlemsstat eller Kommissionen kan levere en situationsoversigt over interoperabilitetsniveauet for jernbanesystemet. Til dette værktøj anvendes de oplysninger, der findes i de i artikel 33, 34 og 35 nævnte registre.

Artikel 40

Ophævelse

Direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF ophæves med virkning fra den 19. juli 2010, dog uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristerne for gennemførelse og anvendelse af de nævnte direktiver.

Henvisninger til de ophævede direktiver gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag XI.

Artikel 14 i direktiv 2004/49/EF ophæves med virkning fra den 19. juli 2008.

Artikel 41

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 42

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

▼B

BILAG I

ANVENDELSESOMRÅDE

1. **Det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog**

1.1. *Net*

Nettet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog består af infrastrukturanlæggene på de konventionelle strækninger i det transeuropæiske transportnet, der er anført i beslutning nr. 1692/96/EF.

For dette direktivs formål kan nettet underdeles i følgende kategorier:

— strækninger, som forudsættes anvendt til persontrafik

— strækninger, som forudsættes anvendt til blandet trafik (personer, gods)

— strækninger, som er specielt planlagt eller tilpasset til godstrafik

— knudepunkter i persontrafikken

— knudepunkter i godstrafikken, herunder intermodale terminaler

— forbindelsesspor mellem disse elementer.

Dette net omfatter trafikstyrings-, eftersporings- og navigationssystemer: tekniske installationer til databehandling og telekommunikation beregnet på persontransport med fjerntog og godstransport på dette net med henblik på at sikre en sikker og harmonisk drift af nettet og en effektiv styring af trafikken.

1.2. *Køretøjer*

Det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog omfatter alle køretøjer, som kan køre på hele det konventionelle transeuropæiske banenet eller en del af det, herunder:

— brændstof- eller eldrevne togsæt

— brændstof- eller eldrevne lokomotiver

— personvogne

— godsvogne, herunder køretøjer til transport af lastvogne.

Mobilt udstyr til bygning og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur kan være omfattet.

Hver af disse kategorier kan underopdeles i:

— køretøjer til international brug

— køretøjer til national brug.

2. **Det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog**

2.1. *Net*

Nettet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog består af infrastrukturanlæggene på de højhastighedsstrækninger i det transeuropæiske transportnet, der er anført i beslutning nr. 1692/96/EF.

▼B

Højhastighedsstrækningerne omfatter:

— de strækninger, som specielt anlægges til højhastighedstog, og som er udstyret til hastigheder på normalt 250 km/h eller derover

— de strækninger, der specielt udbygges til højhastighedstog, og som er udstyret til hastigheder på omkring 200 km/h

— de strækninger, der specielt udbygges til højhastighedstog, og som har særlige karakteristika på grund af topografiske, terrænbetingede eller byplanmæssige begrænsninger, og hvor hastigheden skal tilpasses til det enkelte tilfælde. Denne kategori omfatter også forbindelsesstrækninger mellem højhastighedsnettet og det konventionelle net, banegårdsspor, tilkørselsspor til terminaler, remiser m.v., som højhastighedsmateriel gennemkører med lav hastighed.

Dette net omfatter trafikstyrings-, eftersporings- og navigationssystemer, tekniske installationer til databehandling og telekommunikation beregnet på transport på disse strækninger med henblik på at sikre en sikker og stabil drift af nettet og en effektiv styring af trafikken.

2.2. *Køretøjer*

Det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog omfatter køretøjer, der er konstrueret til at køre

— med en hastighed på mindst 250 km/h på de strækninger, der er specielt anlagt til højhastighedstog, idet det under egnede forhold skal være muligt at nå op på hastigheder på over 300 km/h

— med en hastighed på omkring 200 km/h på de i punkt 2.1 anførte strækninger, når det er foreneligt med disse strækningers kapacitetsniveau.

Endvidere skal køretøjer, der er konstrueret til at køre med en højeste hastighed på under 200 km/t, og som forventes at køre på hele eller dele af det transeuropæiske højhastighedsnet, når det er foreneligt med dette nets kapacitetsniveauer, opfylde de krav der sikrer en sikker kørsel på nettet. TSI'er for konventionelle køretøjer skal derfor også indeholde krav til sikker kørsel med konventionelle køretøjer på højhastighedsnet.

3. **Sammenhængen i jernbanesystemet**

Af hensyn til kvaliteten af europæisk jernbanetransport er det nødvendigt, at der er nøje sammenhæng mellem egenskaberne ved nettet (i ordets brede forstand, dvs. omfattende de faste dele af alle berørte delsystemer) og egenskaberne ved køretøjerne (inklusive de dele af alle berørte delsystemer, der er placeret i det rullende materiel). Af denne sammenhæng afhænger ydeevneniveau, sikkerhed, servicekvalitet og omkostninger.

4. **Udvidelse af anvendelsesområdet**

4.1. *Underkategorier af net og køretøjer*

TSI'ernes anvendelsesområde skal gradvis udvides til hele jernbanesystemet, jf. artikel 1, stk. 4. Af hensyn til interoperabilitetens omkostningseffektivitet kan der efter behov opstilles nye underkategorier af alle de kategorier net og køretøjer, der er omhandlet i dette bilag. I givet fald kan de funktionelle og tekniske specifikationer, der er omhandlet i artikel 5, stk. 3, være forskellige for forskellige underkategorier.

▼B

4.2. *Garantier vedrørende omkostninger*

Ved cost-benefit-analyse af de foreslåede foranstaltninger skal der navnlig tages hensyn til følgende forhold:

— omkostningerne ved den foreslåede foranstaltning

— fordele for interoperabiliteten ved en udvidelse af anvendelsesområdet til særlige underkategorier af net og køretøjer

— reduktion af finansieringsomkostninger på grund af stordrift og bedre udnyttelse af køretøjerne

— reduktion af investerings- og vedligeholdelses/driftsomkostninger, fordi fremstillings- og vedligeholdelsesvirksomhederne udsættes for øget konkurrence

— miljømæssige fordele på grund af tekniske forbedringer af jernbanesystemet

— øget sikkerhed i drift.

Denne vurdering angiver desuden de sandsynlige virkninger for alle berørte operatører og økonomiske agenter.

▼M2

BILAG II

DELSYSTEMER

1. **Liste over delsystemer**

Med henblik på dette direktiv opdeles jernbanesystemet i delsystemer, der svarer til:

a) strukturelt definerede områder:

— infrastruktur

— energi

— fast togkontrol- og signaludstyr

— mobilt togkontrol- og signaludstyr

— rullende materiel

b) funktionelt definerede områder:

— drift og trafikstyring

— vedligeholdelse

— trafiktelematik for person- og godstrafikken.

2. **Beskrivelse af delsystemerne**

For hvert delsystem eller hver del af et delsystem stiller agenturet forslag om en liste over interoperabilitetsrelevante komponenter og aspekter, når det udarbejder udkastet til den dertil hørende TSI. Delsystemerne omfatter følgende elementer, som dog ikke foregriber valget af interoperabilitetsrelevante komponenter eller aspekter eller af den rækkefølge, hvori de skal gøres til genstand for TSI'er:

2.1. *Infrastruktur*

Spor, sporskifter, bygværker (broer, tunneler m.v.), infrastruktur på banegårde (perroner, adgangsgivende anlæg, under hensyntagen til bevægelseshæmmedes behov m.v.), sikkerheds- og beskyttelsesudstyr.

2.2. *Energi*

Elektrificeringssystem, herunder luftledningsmateriel og infrastrukturbaseret udstyr til måling af strømforbruget.

2.3. *Fast togkontrol- og signaludstyr*

Alt nødvendigt fast sikkerheds-, styrings- og kontroludstyr for tilladt togtrafik på nettet.

2.4. *Mobilt togkontrol- og signaludstyr*

Alt nødvendigt mobilt sikkerheds-, styrings- og kontroludstyr for tilladt togtrafik på nettet.

▼M2

2.5. *Drift og trafikstyring*

De procedurer med tilhørende udstyr, som giver mulighed for at sikre en sammenhængende drift af de forskellige strukturelt definerede delsystemer, både under normal drift og under svigtende drift, herunder navnlig oprangering af tog og kørsel med tog samt planlægning og styring af trafikken.

De faglige kvalifikationer, som der kan stilles krav om som en forudsætning for varetagelse af grænseoverskridende trafikopgaver.

2.6. *Telematik*

Dette delsystem omfatter i henhold til bilag I to dele:

a) anvendelser i persontrafikken, herunder systemer, der informerer rejsende før og under rejsen, reserverings- og betalingssystemer, bagagehåndtering, styring af korrespondancen mellem tog og med andre transportmidler

b) anvendelser i godstrafikken, herunder informationssystemer (overvågning i realtid af gods og tog), sorterings- og allokeringssystemer, reserverings-, betalings- og faktureringssystemer, styring af korrespondancen med andre transportmidler, udfærdigelse af elektroniske ledsagedokumenter.

2.7. *Rullende materiel*

Vognkasse, styrings- og reguleringssystem for al togudrustning, strømaftagere, trækkraft- og energiomformningsudstyr, strømforbrugsmåleudstyr installeret i det rullende materiel, bremseudstyr, koblingsudstyr, løbeværk (bogier, aksler m.v.) og ophængning, døre, menneske/maskine-grænseflader (lokomotivfører, togpersonale, passagerer, under hensyntagen til bevægelseshæmmedes behov), aktive eller passive sikkerhedsanordninger og foranstaltninger til beskyttelse af passagerers og togpersonales sundhed.

2.8. *Vedligeholdelse*

Procedurer med dertil hørende udstyr, logistiske vedligeholdelsesinstallationer, beredskabslagre, som giver mulighed for at udføre den obligatoriske afhjælpende og forebyggende vedligeholdelse med det formål at sikre jernbanesystemets interoperabilitet og levere de nødvendige ydelser.

▼B

BILAG III

VÆSENTLIGE KRAV

1. **Generelle krav**

1.1. *Sikkerhed*

1.1.1. Projektering, konstruktion eller fremstilling samt vedligeholdelse og overvågning af sikkerhedskritiske dele, herunder navnlig dele, der har betydning for togenes kørsel på nettet, skal garantere et sikkerhedsniveau, der svarer til de mål, der er opstillet for nettet, også under specificerede svigtforhold.

1.1.2. De parametre, der vedrører kontakten mellem hjul og skinner, skal følge de kriterier for kørselsstabilitet, som er nødvendige for, at der kan gives garanti for sikker kørsel ved den tilladte maksimalhastighed. De parametre, der vedrører bremseudstyr, skal give garanti for, at det ved den tilladte maksimalhastighed er muligt at standse inden for en given bremselængde.

1.1.3. De anvendte dele skal kunne modstå normale og specificerede exceptionelle påvirkninger i hele deres levetid. Der skal ved passende midler sørges for, at hændelige svigt kun får begrænsede følger for sikkerheden.

1.1.4. Faste anlæg og rullende materiel skal udformes og materialer vælges med henblik på at begrænse frembringelse, spredning og følger af ild og røg i tilfælde af brand.

1.1.5. Anordninger, som er beregnet til at blive betjent af passagerer, skal være udformet sådan, at forudsigelige, omend anvisningsstridige, betjeningsmåder ikke forringer anordningernes funktionssikkerhed eller medfører en sikkerheds- eller sundhedsmæssig risiko for passagererne.

1.2. *Pålidelighed og tilgængelighed*

Overvågning og vedligeholdelse af faste eller mobile dele, der indgår i togtrafikken, skal tilrettelægges, gennemføres og kvantificeres således, at delene forbliver funktionsdygtige under specificerede forhold.

1.3. *Sundhed*

1.3.1. Der bør ikke anvendes materialer i tog og infrastrukturanlæg, der i kraft af den måde, de anvendes på, kan indebære sundhedsfare for personer, som skal færdes eller opholde sig dér.

1.3.2. Materialerne skal vælges, behandles og anvendes således, at afgivelse af skadelige eller farlige dampe eller gasser begrænses, især i tilfælde af brand.

1.4. *Miljøbeskyttelse*

1.4.1. Miljøvirkningerne af at anlægge og drive jernbanesystemet skal vurderes og tages i betragtning ved udformningen af systemet i overensstemmelse med gældende fællesskabsbestemmelser.

1.4.2. Materialer i tog og infrastrukturanlæg må ikke medføre afgivelse af miljøskadelige eller -farlige dampe eller gasser, især ikke i tilfælde af brand.

1.4.3. Det rullende materiel og energiforsyningssystemerne skal konstrueres og fremstilles således, at de er elektromagnetisk kompatible med installationer, anlæg og offentlige og private net, som der er risiko for interferens med.

▼M4

1.4.4. Planlægningen og driften af jernbanesystemet må ikke føre til, at systemet genererer et uacceptabelt støjniveau:

— i omgivelserne i kort afstand fra jernbaneinfrastrukturen, jf. artikel 3 i direktiv 2012/34/EU, og

— i førerrummet.

▼B

1.4.5. Jernbanesystemet skal drives uden jordbundsvibrationer, som er uacceptable for aktiviteter og omgivelser i kort afstand fra infrastrukturen og i normal vedligeholdelsesstand.

1.5. *Teknisk kompatibilitet*

Infrastrukturanlæggenes og de faste installationers tekniske specifikationer skal være forenelige indbyrdes og med specifikationerne for de tog, der skal køre på jernbanesystemet.

Når det på dele af nettet viser sig vanskeligt at overholde disse specifikationer, kan der benyttes midlertidige løsninger, som garanterer fremtidig kompatibilitet.

▼M3

1.6. *Tilgængelighed*

1.6.1. Delsystemerne »infrastruktur« og »rullende materiel« skal være tilgængelige for handicappede og bevægelseshæmmede personer på lige fod med andre ved at forebygge eller fjerne barrierer samt ved hjælp af andre relevante foranstaltninger. Dette omfatter design, konstruktion, fornyelse, opgradering, vedligeholdelse og drift af de relevante dele af delsystemerne, som offentligheden har adgang til.

1.6.2 Delsystemerne »drift« og »trafiktelematik for persontrafikken« skal indeholde de funktioner, som er nødvendige for at lette adgangen for personer med handicap og bevægelseshæmmede personer på lige fod med andre ved at forebygge eller fjerne barrierer samt ved hjælp af andre relevante foranstaltninger.

▼B

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

2.1. *Infrastruktur*

2.1.1. Sikkerhed

Der skal træffes passende foranstaltninger for at hindre adgang til eller uønsket indtrængen på anlæggene.

Der skal træffes foranstaltninger til at begrænse farer for personer, bl.a. når tog kører gennem banegårde.

Infrastrukturanlæg, som publikum har adgang til, skal projekteres og udføres således, at sikkerhedsrisici for personer begrænses (stabilitet, brand, adgang, evakuering, perroner osv.).

Der skal træffes passende foranstaltninger for at tage hensyn til de særlige sikkerhedsforhold i lange tunneler og viadukter.

▼M3

2.1.2. Tilgængelighed

2.1.2.1. »Infrastruktur«-delsystemer, som offentligheden har adgang til, skal være tilgængelige for personer med handicap og bevægelseshæmmede personer i overensstemmelse med punkt 1.6.

▼B

2.2. *Energi*

2.2.1. Sikkerhed

Driften af energiforsyningssystemerne må ikke forringe sikkerheden for hverken tog eller personer (brugere, driftspersonale, beboere langs banen og tredjemand).

2.2.2. Miljøbeskyttelse

Driften af brændstof- eller elenergiforsyningssystemerne må ikke give miljøgener ud over de specificerede grænser.

2.2.3. Teknisk kompatibilitet

Systemer til forsyning med brændstof eller elektrisk energi skal:

— gøre det muligt for togene at yde de specificerede præstationer

— for elforsyningssystemernes vedkommende: være kompatible med de strømaftagere, som togene er udstyret med.

2.3. *Togkontrol og signaler*

2.3.1. Sikkerhed

Anlæg og procedurer til togkontrol og signaler skal give mulighed for togtrafik med et sikkerhedsniveau, der svarer til de målsætninger, der er fastsat for nettet. Togkontrol- og signalsystemerne skal fortsat tillade sikker trafik med tog, som har tilladelse til at køre under specificerede svigtforhold.

2.3.2. Teknisk kompatibilitet

Al ny infrastruktur og alt nyt rullende materiel, som fremstilles eller udvikles efter vedtagelsen af kompatible togkontrol- og signalsystemer, skal tilpasses, så det kan benytte disse systemer.

Togkontrol- og signaludstyr, der installeres i lokomotivførerrummene, skal muliggøre normal drift under specificerede forhold i jernbanesystemet.

2.4. *Rullende materiel*

2.4.1. Sikkerhed

I det rullende materiel skal vognkasser og forbindelser mellem vognene være konstrueret således, at de rum, der er beregnet til rejsende og togpersonale, er beskyttet i tilfælde af sammenstød eller afsporing.

Det elektriske udstyr må ikke forringe togkontrol- og signalanlæggenes funktionssikkerhed.

Bremseteknikken og de påvirkninger, den forårsager, skal være forenelige med sporenes, de tekniske installationers og signalsystemernes konstruktion.

Der skal træffes foranstaltninger vedrørende spændingsførende komponenters tilgængelighed af hensyn til personsikkerheden.

▼B

Der skal forefindes anordninger, således at passagererne kan gøre lokomotivføreren opmærksom på faresituationer, og personalet kan komme i kontakt med ham.

Indgangsdørene skal være udstyret med et luknings- og åbningssystem, som garanterer de rejsendes sikkerhed.

Der skal være nødudgange, og det skal være angivet, hvor de befinder sig.

Der skal træffes passende foranstaltninger for at tage hensyn til de særlige sikkerhedsforhold i lange tunneler.

Et nødbelysningsanlæg, der er tilstrækkelig kraftigt og uafhængigt, er obligatorisk i togene.

Togene skal være udstyret med et højttaleranlæg, som togpersonalet uden for toget kan benytte til at give meddelelser til passagererne.

2.4.2. Pålidelighed og tilgængelighed

Det vitale udstyr — løbeværk, trækkraft, bremser og togkontrol — skal være konstrueret på en sådan måde, at togets rejse kan fortsættes under specificerede svigtforhold uden negative følger for det udstyr, som stadig fungerer.

2.4.3. Teknisk kompatibilitet

Det elektriske udstyr skal være kompatibelt med togkontrol- og signalanlæggenes funktionsdygtighed.

Strømaftagere skal specificeres, så togene kan køre med de strømforsyningssystemer, som findes i jernbanesystemet.

Det rullende materiels specifikationer skal gøre det muligt for det at køre på alle de banestrækninger, som det er meningen, det skal benytte, idet der tages hensyn til relevante klimatiske forhold.

2.4.4. Kontrol

Togene skal være udstyret med et registreringsapparat. Data indsamlet af dette apparat og behandlingen af oplysningerne skal harmoniseres.

▼M3

2.4.5. Tilgængelighed

2.4.5.1. »Rullende materiel«-delsystemer, som offentligheden har adgang til, skal være tilgængelige for personer med handicap og bevægelseshæmmede personer i overensstemmelse med punkt 1.6.

▼B

2.5. *Vedligeholdelse*

2.5.1. Sikkerhed og sundhed

De tekniske installationer og de anvendte fremgangsmåder i centrene skal garantere en sikker drift af det relevante delsystem og må ikke udgøre en sikkerheds- eller sundhedsfare.

2.5.2. Miljøbeskyttelse

De tekniske installationer og de anvendte fremgangsmåder i klargøringscentre og -værksteder må ikke overskride det tilladte niveau for gener for det omgivende miljø.

2.5.3. Teknisk kompatibilitet

Vedligeholdelsesanlæg til rullende materiel skal give mulighed for at gennemføre sikkerheds-, hygiejne- og komfortprocedurer for alt det materiel, som de er projekteret for.

▼B

2.6. *Drift og trafikstyring*

2.6.1. Sikkerhed

Tilvejebringelsen af sammenhæng i reglerne for drift af nettet og for lokomotivførernes, togpersonalets og kontrolcenterpersonalets kvalifikationer skal garantere en sikker drift, idet der tages hensyn til de forskellige krav, der gør sig gældende i forbindelse med grænseoverskridende og indenlandske tjenester.

Vedligeholdelsesprocedurer og -frekvens, vedligeholdelsespersonalets og kontrolcenterpersonalets uddannelse og kvalifikationer samt kvalitetssikringssystemerne i de pågældende driftsvirksomheders kontrol- og vedligeholdelsescentre og -værksteder skal tilvejebringe garanti for et højt sikkerhedsniveau.

2.6.2. Pålidelighed og tilgængelighed

Vedligeholdelsesprocedurer og -frekvens, vedligeholdelsespersonalets og kontrolcenterpersonalets uddannelse og kvalifikationer samt kvalitetssikringssystemerne i de pågældende driftsvirksomheders kontrol- og vedligeholdelsescentre og -værksteder skal tilvejebringe garanti for et højt niveau af pålidelighed og tilgængelighed for systemet.

2.6.3. Teknisk kompatibilitet

Tilvejebringelsen af sammenhæng i reglerne for drift af nettene og for lokomotivførernes, togpersonalets og trafikstyringspersonalets kvalifikationer skal garantere en effektiv drift af jernbanesystemet, idet der tages hensyn til de forskellige krav, der gør sig gældende i forbindelse med grænseoverskridende og indenlandske tjenester.

▼M3

2.6.4. Tilgængelighed

2.6.4.1. Der skal tages passende skridt for at sikre, at driftsregler indeholder de funktioner, der er nødvendige for at sikre tilgængeligheden for personer med handicap og bevægelseshæmmede personer.

▼B

2.7. *Trafiktelematik for person- og godstrafikken*

2.7.1. Teknisk kompatibilitet

De væsentlige krav til trafiktelematik, som skal sikre et mindsteniveau for servicekvaliteten over for rejsende og over for kunder i godstrafiksektoren, vedrører især den tekniske kompatibilitet.

For disse applikationer skal det sikres:

— at databaser, software og datakommunikationsprotokoller udvikles på en måde, der maksimerer mulighederne for dataudveksling mellem dels forskellige applikationer, dels forskellige driftsvirksomheder, undtagen af fortrolige forretningsdata

— at brugerne har ubesværet adgang til informationerne.

2.7.2. Pålidelighed og tilgængelighed

Disse databaser, programmer og datakommunikationsprotokoller skal benyttes, administreres, ajourføres og vedligeholdes på måder, der sikrer systemernes effektivitet og servicekvaliteten.

▼B

2.7.3. Sundhed

Systemernes brugergrænseflader skal følge grundreglerne for ergonomi og sundhedsbeskyttelse.

2.7.4. Sikkerhed

Det skal sikres, at integriteten og driftssikkerheden er på et tilstrækkeligt niveau ved lagring eller overførsel af sikkerhedsrelaterede oplysninger.

▼M3

2.7.5. Tilgængelighed

2.7.5.1. Der skal tages passende skridt for at sikre, at »trafiktelematik for persontrafikken«-delsystemer indeholder den funktionalitet, der er nødvendig for at sikre tilgængeligheden for personer med handicap og bevægelseshæmmede personer.

▼B

BILAG IV

EF-ERKLÆRING OM INTEROPERABILITETSKOMPONENTERNES OVERENSSTEMMELSE OG ANVENDELSESEGNETHED

1. **Interoperabilitetskomponenter**

EF-erklæringen anvendes for de interoperabilitetskomponenter, der er relevante for interoperabiliteten i jernbanesystemet, og som er omhandlet i artikel 3. Disse interoperabilitetskomponenter kan være:

1.1. *Generelt anvendelige komponenter*

Dette er komponenter, som ikke er specifikke for jernbanesystemet, og som uden videre kan anvendes både dér og på andre områder.

1.2. *Generelt anvendelige komponenter med særlige specifikationer*

Dette er komponenter, der ikke i sig selv er specifikke for jernbanesystemet, men som skal have særlig ydeevne, når de anvendes på jernbaneområdet.

1.3. *Specifikke komponenter*

Dette er komponenter, som kun er beregnet til anvendelse i jernbanesystemer.

2. **Anvendelsesområde**

EF-erklæringen vedrører:

— enten et bemyndiget organs/bemyndigede organers vurdering af, om en interoperabilitetskomponent isoleret set opfylder de tekniske specifikationer, som den skal opfylde

— eller et bemyndiget organs/bemyndigede organers vurdering/bedømmelse af en interoperabilitetskomponents anvendelsesegnethed, når den betragtes som et led i det jernbanesystem, den skal indgå i, navnlig i de tilfælde, hvor der er tale om grænseflader; vurderingen/bedømmelsen skal ske i forhold til de tekniske specifikationer, navnlig funktionsspecifikationer, som skal kontrolleres.

Til vurderingsprocedurerne i konstruktionsfasen og produktionsfasen benytter de bemyndigede organer de moduler, der er defineret i afgørelse 93/465/EØF, således som anført i TSI'erne.

3. **EF-erklæringens indhold**

EF-erklæringen om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og de dokumenter, der ledsager den, skal dateres og underskrives.

Erklæringen skal affattes på samme sprog som instruktionshæftet og skal indeholde følgende elementer:

— henvisninger til direktivet

— navn og adresse på fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant. (Der angives firmanavn og fuld adresse. Er der tale om en repræsentant, anføres fabrikantens firmanavn også.)

— beskrivelse af interoperabilitetskomponenten (mærke, type osv.)

— angivelse af, hvilken procedure der er fulgt med henblik på erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed (artikel 13)

— alle relevante beskrivelser vedrørende interoperabilitetskomponenten, herunder navnlig anvendelsesbetingelserne

▼B

— navn og adresse på det eller de bemyndigede organer, som har medvirket i den procedure, der er fulgt for at konstatere overensstemmelsen eller anvendelsesegnetheden, samt undersøgelsescertifikatets dato og, i givet fald, varigheden af og betingelserne for certifikatets gyldighed

— i givet fald henvisning til de europæiske specifikationer

— identitet af underskriveren, der har fået fuldmagt til at forpligte fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant.

▼M2

BILAG V

VERIFIKATIONSERKLÆRING FOR DELSYSTEMERNE

1. **EF-verifikationserklæring for delsystemer**

EF-verifikationserklæringen og de dokumenter, der ledsager den, skal dateres og underskrives.

Denne erklæring skal bygge på de oplysninger, der er fremkommet under EF-verifikationsproceduren for delsystemer, jf. bilag VI, afsnit 2. Den skal affattes på samme sprog som det tekniske dossier og skal mindst indeholde følgende elementer:

— henvisninger til direktivet

— navn og adresse på ordregiveren eller fabrikanten eller ordregiverens eller fabrikantens repræsentant i EU (firmanavn og fuld adresse oplyses; er der tale om en repræsentant, anføres desuden ordregiverens eller fabrikantens firmanavn)

— kort beskrivelse af delsystemet

— navn og adresse på det bemyndigede organ, som har foretaget den i artikel 18 omhandlede EF-verifikation

— henvisninger til dokumenterne i det tekniske dossier

— alle relevante bestemmelser, hvad enten de er foreløbige eller endelige, som delsystemet skal overholde, herunder efter omstændighederne begrænsninger i eller betingelser for driften

— er EF-erklæringen foreløbig, angives dens gyldighedsperiode

— underskriverens identitet.

Når der i bilag VI henvises til EF-erklæringen om ISV, finder bestemmelserne i dette afsnit anvendelse på denne erklæring.

2. **Verifikationserklæring for delsystemer, i tilfælde hvor nationale forsksrifter finder anvendelse**

Når der i bilag VI henvises til verifikationserklæringen for delsystemer i tilfælde, hvor nationale forskrifter finder anvendelse, gælder bestemmelserne i punkt 1 for denne erklæring med de fornødne tilpasninger.

▼M2

BILAG VI

VERIFIKATIONSPROCEDURE FOR DELSYSTEMERNE

1. GENERELLE PRINCIPPER

Verifikationsproceduren for et delsystem omfatter kontrol og attestering af, at delsystemet:

— er designet, udført og installeret på en sådan måde, at de væsentlige krav, der gælder for det, er opfyldt, og

— kan godkendes til ibrugtagning.

2. EF-VERIFIKATIONSPROCEDURE

2.1. **Indledning**

EF-verifikationen er den procedure, hvorved et bemyndiget organ verificerer og kontrollerer, at delsystemet er:

— i overensstemmelse med de relevante TSI'er

— i overensstemmelse med andre regler, der gælder i overensstemmelse med traktaten.

2.2. **Dele af delsystemet og faser**

2.2.1. *Verifikationsredegørelse i mellemfasen (ISV, for Intermediate Statement of Verification)*

Hvis det er anført i TSI'erne eller, efter omstændighederne, på ansøgerens anmodning kan delsystemet eventuelt underdeles i bestemte dele eller kontrolleres i bestemte faser under verifikationsproceduren.

Verifikationsredegørelse i mellemfasen (ISV) er en procedure, hvorved et bemyndiget organ kontrollerer og attesterer bestemte dele af et delsystem eller bestemte faser af verifikationsproceduren.

Efter hver ISV-procedure udsteder det bemyndigede organ, ansøgeren har valgt, en EF-attest for ISV, og ansøgeren udfærdiger på dette grundlag efter omstændighederne en EF-erklæring om ISV. ISV-attesten og ISV-erklæringen skal indeholde henvisninger til de TSI'er, som overensstemmelsen er vurderet i forhold til.

2.2.2. *Dele af delsystemet*

Ansøgeren kan ansøge om en ISV for hver del. Og hver del skal kontrolleres i hver fase som beskrevet i afsnit 2.2.3.

2.2.3. *Faser i verifikationsproceduren*

Delsystemet, eller bestemte dele af delsystemet, undersøges i hver af følgende faser:

— samlet design

— produktion: udførelse, herunder navnlig anlægsarbejde, fabrikation, montering af komponenter og justering af helheden

— afsluttende prøvning.

Ansøgeren kan ansøge om at få udarbejdet en ISV for designfasen (inklusive typeafprøvninger) og for produktionsfasen.

2.3. **Verifikationsattest**

2.3.1. Det bemyndigede organ, der er ansvarligt for EF-verifikationen, vurderer delsystemets design, produktion og afsluttende prøvning og udsteder en EF-verifikationsattest til ansøgeren, som derefter udfærdiger EF-verifikationserklæringen. EF-verifikationsattesten skal indeholde henvisninger til de TSI'er, som overensstemmelsen er vurderet i forhold til.

▼M2

Hvis overensstemmelsen af et delsystem ikke er blevet vurderet for alle relevante TSI'er (f.eks. i tilfælde af undtagelser, delvis anvendelse af TSI'erne ved opgradering eller fornyelse, overgangsperioder i en TSI eller særtilfælde), skal EF-attesten indeholde en nøjagtig angivelse af, for hvilken eller hvilke TSI'er eller dele af TSI'er det bemyndigede organ ikke under EF-verifikationsproceduren har undersøgt, om overensstemmelseskravet er opfyldt.

2.3.2. Når der er udstedt EF-attester for ISV, tager det bemyndigede organ, der er ansvarligt for EF-verifikationen af delsystemet, disse EF-attester for ISV i betragtning, og inden det udsteder en EF-verifikationsattest:

— verificerer det, at EF-attesterne for ISV korrekt omfatter de relevante TSI-krav

— kontrollerer det alle forhold, der ikke er omfattet af EF-attesterne for ISV, og

— kontrollerer det den afsluttende prøvning af delsystemet som helhed.

2.4. **Teknisk dossier**

Det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen, skal indeholde:

— en beskrivelse af de tekniske egenskaber, der er knyttet til designet, herunder helheds- og detailtegninger, der svarer til udførelsen, elektricitets- og hydraulikdiagrammer, styrekredsdiagrammer, beskrivelser af edb-systemer og automatisk udstyr, dokumentation vedrørende drift og vedligeholdelse osv., der har relevans for det pågældende delsystem

— en fortegnelse over interoperabilitetskomponenter som omhandlet i artikel 5, stk. 3, litra d), der indgår i delsystemet

— kopier af de EF-erklæringer om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, som skal være udstedt for disse komponenter i henhold til direktivets artikel 13, efter omstændighederne ledsaget af de tilhørende beregninger, samt en kopi af protokollerne for de prøvninger og undersøgelser, som de bemyndigede organer har gennemført på grundlag af fælles tekniske specifikationer

— eventuelle EF-attester for ISV og i så fald, hvis det er relevant, den eller de EF-erklæringer om ISV, der følger med EF-verifikationsattesten, herunder resultatet af det bemyndigede organs verifikation af attesternes gyldighed

— en EF-verifikationsattest — ledsaget af de dertil hørende beregninger og underskrevet af det bemyndigede organ, der har gennemført EF-verifikationen — som bekræfter, at delsystemet opfylder kravene i den eller de relevante TSI'er, og som anfører eventuelle forbehold, der er taget under udførelsen af arbejdet og ikke er ophævet; EF-verifikationsattesten bør desuden være ledsaget af de besøgs- og kontrolrapporter, som organet har udarbejdet som led i sin opgave, jf. punkt 2.5.3 og 2.5.4

— EF-attester, der er udstedt i medfør af anden lovgivning, der gælder i overensstemmelse med traktaten.

— Når der gælder krav om sikker integration i medfør af Kommissionens forordning (EF) nr. 352/2009 ([1]), skal ansøgeren sørge for, at det tekniske dossier indeholder vurderingsrapporten om de fælles sikkerhedsmetoder for risikovurdering, jf. artikel 6, stk. 3, i direktiv 2004/49/EF.

([1]) EUT L 108 af 22.4.2009, s. 4.

▼M2

2.5. **Overvågning**

2.5.1. Formålet med EF-overvågningen er at sikre, at forpligtelserne ifølge det tekniske dossier er blevet opfyldt under udførelsen af delsystemet.

2.5.2. Det bemyndigede organ, der har til opgave at verificere udførelsen, skal hele tiden have adgang til byggepladsen, til fabrikations-, lager- og efter omstændighederne præfabrikationslokalerne, til prøveanlæggene og i det hele taget til ethvert sted, som organet finder det nødvendigt at have adgang til for at udføre sin opgave. Ansøgeren skal sørge for, at det bemyndigede organ modtager alle de dokumenter, det skal bruge til sin opgave, herunder navnlig arbejdstegningerne og den tekniske dokumentation for delsystemet.

2.5.3. Det bemyndigede organ, der står for kontrollen med udførelsen, skal regelmæssigt kontrollere overensstemmelsen med den eller de relevante TSI'er. Det skal udstede en kontrolrapport til de udførende parter. Det kan være nødvendigt, at det er til stede under bestemte faser i anlægsarbejdet.

2.5.4. Det bemyndigede organ kan også aflægge uanmeldte besøg på byggepladsen og i produktionsværkstederne. Under disse besøg kan det bemyndigede organ gennemføre fuldstændig eller delvis kontrol. Det skal udfærdige en besøgsrapport og efter omstændighederne en kontrolrapport til de udførende parter.

2.5.5. For at kunne udstede en EF-erklæring om anvendelsesegnethed som omhandlet i bilag IV, punkt 2, skal det bemyndigede organ kunne føre tilsyn med et delsystem, hvori der indbygges en interoperabilitetskomponent for, hvis det kræves i den relevante TSI, at vurdere dennes anvendelsesegnethed som et led i det jernbanesystem, den skal indgå i.

2.6. **Deponering**

Det samlede tekniske dossier, jf. punkt 2.4, skal deponeres hos ansøgeren som dokumentation for en eventuel EF-attest for ISV udstedt af det herfor ansvarlige bemyndigede organ eller som dokumentation for den verifikationsattest, der er udstedt af det bemyndigede organ, der ansvarligt for EF-verifikation af delsystemet. Det tekniske dossier skal vedlægges den EF-verifikationserklæring, som ansøgeren sender til den kompetente myndighed, hvortil han indgiver ansøgningen om ibrugtagningstilladelse i den pågældende medlemsstat.

Ansøgeren skal opbevare et eksemplar af det tekniske dossier i hele delsystemets levetid. Dossieret skal fremsendes til de øvrige medlemsstater, som anmoder om det.

2.7. **Offentliggørelse**

Hvert bemyndiget organ offentliggør regelmæssigt de relevante oplysninger om:

— indkomne ansøgninger om EF-verifikation og ISV

— ansøgninger om vurdering af interoperabilitetskomponenters overensstemmelse og/eller anvendelsesegnethed

— udstedte eller afviste EF-attester for ISV

— udstedte eller afviste EF-overensstemmelsesattester og/eller EF-attester om anvendelsesegnethed

— udstedte eller afviste EF-verifikationsattester.

▼M2

2.8. **Sprog**

Dokumenter og korrespondance om EF-verifikationsprocedurerne udfærdiges på et officielt EU-sprog i den medlemsstat, hvor ansøgeren er etableret, eller på et officielt EU-sprog, som denne accepterer.

3. VERIFIKATIONSPROCEDURE I TILFÆLDE, HVOR NATIONALE FORSKRIFTER FINDER ANVENDELSE

3.1. **Indledning**

I tilfælde, hvor nationale forskrifter finder anvendelse, er verifikationsproceduren den procedure, hvorved det organ, der er udpeget i medfør af artikel 17, stk. 3, (det udpegede organ) kontrollerer og attesterer, at delsystemet opfylder de nationale forskrifter, der er fremsendt i medfør af artikel 17, stk. 3.

3.2. **Verifikationsattest**

Det udpegede organ, der forestår verifikationsproceduren i tilfælde, hvor nationale forskrifter finder anvendelse, udarbejder verifikationsattesten til ansøgeren.

Attesten skal angive præcist, for hvilken eller hvilke nationale forskrifter det udpegede organ under verifikationsprocessen har undersøgt, om overensstemmelseskravet er opfyldt, herunder de forskrifter, der vedrører dele, der er omfattet af en undtagelse fra en TSI eller er genstand for opgradering eller fornyelse.

Finder nationale forskrifter anvendelse på delsystemer, som et køretøj består af, skal det udpegede organ opdele attesten i to dele, hvoraf den ene indeholder henvisninger til de nationale forskrifter, der direkte vedrører den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og det berørte banenet, og den anden alle andre nationale forskrifter.

3.3. **Teknisk dossier**

Det tekniske dossier, der ledsager verifikationsattesten i tilfælde, hvor nationale forskrifter finder anvendelse, skal indgå i det tekniske dossier, der er omhandlet i punkt 2.4, og skal indeholde de tekniske data, der er relevante for vurderingen af delsystemets overensstemmelse med de nationale forskrifter.

▼B

BILAG VII

PARAMETRE, DER SKAL KONTROLLERES VED IBRUGTAGNING AF KØRETØJER, DER IKKE ER I OVERENSSTEMMELSE MED TSI, OG KLASSIFICERING AF NATIONALE FORSKRIFTER

▼M1

1. **Liste over parametre**

1.1. Generel dokumentation

Generel dokumentation (herunder en beskrivelse af det nye, renoverede eller moderniserede køretøj, dets forudsatte anvendelse, dets konstruktion, oplysninger om og reparation, drift og vedligeholdelse, det tekniske dossier osv.)

1.2. Konstruktion og mekaniske dele

Mekanisk modstandsevne og stabilitet og sammenkoblingen mellem køretøjer (herunder puffere, trækapparater og gangbroer), styrken af køretøjernes konstruktion og udrustning (f.eks. sæder), lasteevne, passiv sikkerhed (herunder indvendig og udvendig kollisionssikkerhed)

1.3. Samspil mellem vogn og spor samt justering

Mekaniske grænseflader til infrastrukturen (herunder statisk og dynamisk adfærd, fritrumsprofiler, sporvidde, løbeværk m.v.)

1.4. Bremseudstyr

Forhold, der vedrører bremserne (herunder hjulblokeringsbeskyttelse, bremsestyringssystem samt bremsevirkning under drifts-, nød- og parkeringsbremsning)

1.5. Forhold af betydning for passagererne

Udstyr til passagerernes brug og passagermiljø (herunder vinduer og døre til passagererne, krav af hensyn til bevægelseshæmmede osv.)

1.6. Miljøforhold og aerodynamiske påvirkninger

Omgivelsernes påvirkning af køretøjet og køretøjets påvirkning af omgivelserne (herunder aerodynamiske forhold og både grænsefladen mellem køretøjet og den jordbaserede del af jernbanesystemet og grænsefladen til det omgivende miljø)

1.7. Udvendige advarselssignaler, markeringer, krav til softwarefunktioner og -integritet

Udvendige advarselssignaler, markeringer, softwarefunktioner og -integritet, f.eks. sikkerhedsfunktioner med virkning for togets reaktioner, herunder togets databus

1.8. Indbyggede elforsynings- og styresystemer

Indbyggede fremdrifts-, elforsynings- og styresystemer samt køretøjets grænseflade til elforsyningsinfrastrukturen og alle forhold vedrørende elektromagnetisk kompatibilitet

1.9. Udstyr til brug for personalet, grænseflader og miljø

Indbygget udstyr, grænseflader, arbejdsforhold og -miljø for personalet (herunder førerrum, grænseflade mellem lokomotivfører og førerrumsudrustning)

▼M1

1.10. Brandsikkerhed og evakuering

1.11. Løbende vedligeholdelse

Indbygget udstyr og grænseflader til brug for løbende vedligeholdelse

1.12. Indbygget togkontrol- og signaludstyr

Alt indbygget udstyr, som er nødvendigt for at opretholde sikkerheden og for at styre og kontrollere togbevægelserne for tog, der har tilladelse til at køre på nettet, samt dette udstyrs påvirkninger af jernbanesystemets jordbaserede del

1.13. Særlige driftskrav

Særlige driftsmæssige krav til køretøjer (herunder forringede driftsvilkår, bugsering af køretøjet osv.)

1.14. Forhold af betydning for gods

Særlige krav af betydning for gods samt miljøkrav (herunder udstyr, der specielt er påkrævet i forbindelse med farligt gods)

Ovenstående forklaringer og eksempler *i kursiv* er kun vejledende og udgør ikke definitioner af parametrene.

▼B

2. **Klassifikation af forskrifter**

Nationale forskrifter for de i punkt 1 nævnte parametre henføres under en af nedenstående tre grupper. Forskrifter og restriktioner af rent lokal karakter medtages ikke; de verificeres som led i kontrolforanstaltninger, der skal tilrettelægges efter aftale mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere.

Gruppe A

Gruppe A omfatter:

— internationale standarder

— nationale forskrifter, der anses for jernbanesikkerhedsmæssigt ækvivalente med andre medlemsstaters nationale forskrifter.

Gruppe B

Gruppe B omfatter forskrifter, der hverken hører under gruppe A eller C, og forskrifter, som endnu ikke har kunnet henføres til en af disse grupper.

Gruppe C

Gruppe C omfatter de forskrifter, der er bundet til tekniske egenskaber ved infrastrukturen og strengt nødvendige for en sikker og interoperabel drift på det pågældende banenet (f.eks. fritrumsprofilen).

▼B

BILAG VIII

MINIMUMSKRITERIER, SOM MEDLEMSSTATERNE SKAL TAGE HENSYN TIL VED UDPEGELSE AF BEMYNDIGEDE ORGANER

1. Organet, dets leder og det personale, som skal udføre verifikationen, må hverken direkte eller som repræsentanter være indblandet i projektering, fremstilling, konstruktion, markedsføring eller vedligeholdelse af interoperabilitetskomponenterne eller delsystemerne; de må heller ikke være indblandet i driften. Dette udelukker ikke, at der kan udveksles tekniske oplysninger mellem fabrikanten og det bemyndigede organ.

2. Organet og kontrolpersonalet skal udføre verifikationen med den største faglige integritet og tekniske kompetence og være uafhængige af enhver form for pression eller incitament, navnlig af økonomisk art, som kunne øve indflydelse på deres vurdering eller resultaterne af deres kontrol, især fra personer eller grupper af personer, der har interesse i verifikationsresultaterne.

Navnlig skal det organ og det personale, der foretager verifikationerne, være funktionelt uafhængige af de myndigheder, der er udpeget til at udstede ibrugtagningstilladelserne i medfør af dette direktiv, licenserne i medfør af direktiv 95/18/EF og sikkerhedscertifikaterne i medfør af direktiv 2004/49/EF, samt af de enheder, der forestår undersøgelser af ulykker.

3. Organet skal råde over det nødvendige personale og besidde de nødvendige midler til på fyldestgørende måde at udføre de tekniske og administrative opgaver i forbindelse med udførelsen af verifikation; det skal også have adgang til det udstyr, der er nødvendigt for at gennemføre de ekstraordinære verifikationer.

4. Kontrolpersonalet skal være i besiddelse af:

— en god teknisk og faglig uddannelse

— tilstrækkeligt kendskab til forskrifterne for den kontrol, det udfører, og tilstrækkelig erfaring med en sådan kontrol

— den fornødne færdighed i at udarbejde de attester, registre og rapporter, som gengiver resultaterne af den udførte kontrol.

5. Kontrolpersonalet skal sikres fuld uafhængighed. Aflønningen af hver enkelt ansat må hverken være afhængig af, hvor mange kontroller den pågældende udfører, eller af kontrollens resultater.

6. Organet skal tegne en ansvarsforsikring, medmindre det civilretlige ansvar ifølge nationale retsregler dækkes af staten, eller medlemsstaten selv er direkte ansvarlig for kontrollen.

7. Organets personale har tavshedspligt (undtagen over for de kompetente administrative myndigheder og undersøgelsesenheder i den stat, hvor det udøver sin virksomhed samt de undersøgelsesenheder, der forestår undersøgelser af ulykker, der skyldes svigt ved de interoperabilitetskomponenter eller delsystemer, der er kontrolleret) om alt, hvad det får kendskab til under udøvelsen af sin virksomhed i henhold til dette direktiv eller enhver national retsforskrift udstedt i medfør heraf.

▼B

BILAG IX

DOSSIER VEDRØRENDE UNDTAGELSER

Når medlemsstaterne anmoder om undtagelse, skal de forelægge følgende dokumenter:

a) Et officielt brev til Kommissionen, hvoraf det fremgår, hvilken undtagelse der påtænkes.

b) Et dossier, der vedlægges brevet som bilag og mindst indeholder følgende oplysninger:

— en beskrivelse af de anlægsarbejder, varer og tjenesteydelser, der er omfattet af undtagelsen, med angivelse af vigtige datoer, den geografiske beliggenhed samt det funktionelle og tekniske område

— en nøjagtig henvisning til de TSI'er (eller dele heraf), som anmodningen om undtagelse vedrører

— en nøjagtig henvisning til og nærmere oplysninger om de bestemmelser, der vil blive anvendt i stedet

— for anmodninger, der indgives i henhold til artikel 7, stk. 1, litra a): dokumentation for, at projektet befinder sig på en avanceret udviklingstrin

— begrundelse for anmodningen om undtagelse, herunder de vigtigste årsager af teknisk, økonomisk, handelsmæssig, driftsmæssig og/eller administrativ art

— andre begrundelser for anmodningen om undtagelse

— en beskrivelse af, hvordan medlemsstaten har tænkt sig efterhånden at opfylde kravet om interoperabilitet. Hvis det drejer sig om en mindre undtagelse, er denne beskrivelse ikke nødvendig.

Oplysningerne skal forelægges både på papir og i elektronisk form, så de kan videresendes til medlemmerne af udvalget.

▼B

BILAG X

DEL A

Ophævede direktiver

(jf. artikel 40)

Direktiv 96/48/EF	
Direktiv 2001/16/EF	
Direktiv 2004/49/EF	Kun artikel 14

DEL B

Frister for gennemførelse i national ret

(jf. artikel 40)

Direktiv	Gennemførelsesfrist
96/48/EF	9. april 1999
2001/16/EF	20. april 2003
2004/49/EF	30. april 2006

▼B

BILAG XI

SAMMENLIGNINGSTABEL

Direktiv 96/48/EF	Direktiv 2001/16/EF	Nærværende direktiv
Artikel 1, stk. 1	Artikel 1, stk. 1	Artikel 1, stk. 1
Artikel 1, stk. 2	Artikel 1, stk. 2	Artikel 1, stk. 2
—	—	Artikel 1, stk. 3
—	Artikel 1, stk. 3	Artikel 1, stk. 4
Artikel 2, indledning	Artikel 2, indledning	Artikel 2, indledning
Artikel 2, litra a) til l)	Artikel 2, litra a) til l)	Artikel 2, litra a) til b) og litra e) til m)
—	—	Artikel 2, litra c) og d)
Artikel 2, litra n)	Artikel 2, litra m)	Artikel 2, litra n)
Artikel 2, litra o)	Artikel 2, litra n)	Artikel 2, litra o)
Artikel 2, litra m)	Artikel 2, litra o)	Artikel 2, litra p)
Artikel 2, litra p)	Artikel 2, litra p)	Artikel 2, litra q)
—	—	Artikel 2, litra r) til z)
Artikel 3, 4 og 5	Artikel 3, 4 og 5	Artikel 3, 4 og artikel 5, stk. 1-5
Artikel 5, stk. 6	Artikel 5, stk. 7	Artikel 5, stk. 7
—	—	Artikel 5, stk. 6
—	—	Artikel 5, stk. 8
Artikel 6, stk. 1-8	Artikel 6, stk. 1-8	Artikel 6, stk. 1-8
—	—	Artikel 6, stk. 9-10
—	—	Artikel 7 og 8
Artikel 7	Artikel 7	Artikel 9
Artikel 8	Artikel 8	Artikel 10, stk. 1
Artikel 9	Artikel 9	Artikel 10, stk. 2
Artikel 10, stk. 1-3	Artikel 10, stk. 1-3	Artikel 11, stk. 1-3
—	Artikel 10, stk. 6	Artikel 11, stk. 4
—	—	Artikel 11, stk. 5
Artikel 11-13	Artikel 11-13	Artikel 12-14
Artikel 14, stk. 1 og 2	Artikel 14, stk. 1 og 2	Artikel 15, stk. 1-2
Artikel 14, stk. 3	Artikel 14, stk. 3	Artikel 20
Artikel 14, stk. 4 og 5	Artikel 14, stk. 4 og 5	Artikel 33
—	—	Artikel 15, stk. 2 og 3

▼B

Direktiv 96/48/EF	Direktiv 2001/16/EF	Nærværende direktiv
Artikel 15 og 16	Artikel 15 og 16	Artikel 16 og 17
Artikel 16, stk. 3	Artikel 16, stk. 3	Artikel 17, stk. 3
—	—	—
Artikel 18, stk. 1-3	Artikel 18, stk. 1-3	Artikel 18, stk. 1-3
—	—	Artikel 18, stk. 4 og 5
Artikel 19	Artikel 19	Artikel 19
Artikel 20	Artikel 20	Artikel 28
—	—	Artikel 21-27
Artikel 21, stk. 1-3	Artikel 21, stk. 1-3	Artikel 29, stk. 1-3
—	—	Artikel 29, stk. 4 og 5
Artikel 21a, stk. 1	Artikel 22	Artikel 30, stk. 2
Artikel 21, stk. 4	Artikel 21, stk. 4	Artikel 30, stk. 4
Artikel 21a, stk. 2	Artikel 21a	Artikel 30, stk. 1
Artikel 21b	—	—
Artikel 21c	Artikel 21b	Artikel 30, stk. 3
Artikel 22	Artikel 26	Artikel 37
Artikel 22a	Artikel 24	Artikel 34 og 35
—	—	Artikel 32
—	Artikel 23	Artikel 31
—	Artikel 25	Artikel 36
Artikel 23	Artikel 27	Artikel 38
Artikel 24	Artikel 28	Artikel 39
—	—	Artikel 40
Artikel 25	Artikel 29	Artikel 41
Artikel 26	Artikel 30	Artikel 42
Bilag I-VI	Bilag I-VI	Bilag I-VI
—	—	Bilag VII
Bilag VII	Bilag VII	Bilag VIII
—	—	Bilag IX til XI