



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 13.12.2006
KOM(2006) 783 endelig

2006/0273 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem

(Kodificeret udgave)

(Forelagt af Kommissionen)

1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og formål**

Det er et vigtigt mål for Kommissionen at forenkle og modernisere EU's lovrammer. I bestræbelserne på at nå dette horisontale strategiske mål har Kommissionen iværksat et ambitiøst program for forbedring af lovgivningen, med det formål at bidrage til Lissabon-målene om vækst og beskæftigelse. På denne baggrund foreslås det at kodificere og sammenskrive direktiverne om jernbaneinteroperabilitet.

Medlemsstaternes procedurer for typegodkendelse af lokomotiver anses i øjeblikket for en af de største hindringer for dannelsen af nye banegodsvirksomheder og en væsentlig bremse på interoperabiliteten i det europæiske jernbanesystem. Da ingen medlemsstat alene kan beslutte, at de ibrugtagningstilladelser, den udsteder, har gyldighed på andre medlemsstats område, må der tages initiativ på fællesskabsplan til at harmonisere de nationale procedurer, forenkle dem og benytte sig mere systematisk af gensidig anerkendelse.

- **Generel baggrund**

Forslaget indgår i et bredere initiativ, hvis formål er at forbedre den tekniske side af jernbaneregelsættet, dvs. interoperabilitetsdirektiverne, jernbanesikkerhedsdirektivet og agenturforordningen.

For det første er typegodkendelsen af lokomotiver noget af det vigtigste at forbedre for at gøre det lettere for togene at cirkulere frit. Ifølge både fabrikanterne og jernbanevirksomhederne er disse procedurer stadig ofte langsommelige og meget dyre; de hævder endda, at de kompetente myndigheder sommetider stiller krav, der ingen reel berettigelse har, rent teknisk set.

For det andet ønsker Kommissionen som led i lovforenklingsprogrammet at konsolidere og sammenskrive interoperabilitetsdirektiverne.

For det tredje mener Kommissionen på baggrund af ti års erfaring med at gennemføre interoperabilitetsdirektiverne, at det er nødvendigt at foreslå flere forbedringer i den tekniske del af regelsættet.

Nærværende forslag går ud på at kodificere, omarbejde og integrere direktiverne om jernbaneinteroperabilitet. Det skal ses i sammenhæng med de medfølgende forslag om ændring af forordning (EF) nr. 881/2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur ("agenturet") og af direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Formålet med forslaget er at omarbejde og sammenskrive følgende direktiver:

- Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6), ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 af 29. september 2003 (EFT L 284 af 31.10.2003, s. 1)

- Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog (EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1).

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Ved at forenkle procedurerne for ibrugtagning af rullende materiel vil man kunne øge banetransportens konkurrenceevne. Ved at nedbringe transportomkostningerne medvirker det til at øge konkurrenceevnen i erhvervslivet som helhed i EU. En dynamisk jernbanesektor vil også styrke den europæiske jernbaneindustri førerskab på verdensplan og sikre arbejdspladser i sektoren. En mere konkurrencedygtig banetransport vil også bidrage til EU's grundlæggende engagement i bæredygtig udvikling og bekæmpelse af klimaændringer.

På den måde indgår dette initiativ i den reviderede strategi for vækst og beskæftigelse. Oven i købet muliggør det nedsatte administrationsomkostninger ved de nationale sikkerhedsmyndigheders arbejde.

2) PARTSHØRING OG KONSEKVENSANALYSE

- **Partshøring**

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Kommissionen udarbejdede i april 2006 et høringsdokument, hvor en række handlemuligheder blev udpeget, og forelagde det under en workshop for alle berørte parter (jernbanesikkerhedsmyndigheder i medlemsstaterne, industri, jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, europæiske standardiseringsorganer osv.). Der er indhentet skriftlige indlæg fra alle disse parter, og de er blevet gennemgået som led i en konsekvensanalyse, der er udarbejdet efter gældende normer.

Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

Kommissionen har taget hensyn til de forskellige opfattelser under udarbejdelsen af sit forslag, som falder i to led: for det første skal der igangsættes arbejde, som kan starte med det samme uden at vente på, at nye lovregler træder i kraft, og for det andet skal der ændres i lovreglerne for at stabilisere den juridiske ramme, der giver rettigheder og pligter til de parter, der er berørt af proceduren for udstedelse af ibrugtagningstilladelse til rullende jernbanemateriel.

- **Ekspertbistand**

Relevante videnskabelige områder/ekspertiseområder

Nationale typegodkendelsesprocedurer for rullende jernbanemateriel, nationale tekniske forskrifter og/eller sikkerhedsforskrifter, omkostninger og frister ved disse procedurer mv.

Anvendt metode

Kommissionen vejledning, SEC(2005)791 af 15. juni 2005, ajourført i 2006, har været fulgt.

Væsentligste organisationer/eksperter, der er blevet hørt

Det Europæiske Jernbaneagenturs sagkundskab har været udnyttet ved vurderingen af de forskellige stillingtagender fra parterne i sektoren og ved analysen af konsekvenserne af de forskellige handlemuligheder.

Sammendrag af rådgivning, der er modtaget og anvendt

Det har ikke været nævnt, at der skulle eksistere potentielt alvorlige risici med uoprettelige konsekvenser.

Se konsekvensanalysen.

Midler til at gøre eksperternes resultater offentligt tilgængelige

Konsekvensanalysen lægges ud på internettet.

• **Konsekvensanalyse**

Referencescenario: Nøjes med at anvende gældende lovregler og kun gribe ind ved klage.

Handlemuligheder uden lovindgreb: Offentliggøre anbefalingerne fra arbejdsgruppen om gensidig accept af eksisterende rullende materiel og henstille til medlemsstaterne, at de følger dem; anmode agenturet om at klassificere de nationale forskrifter og udpege dem, der er ækvivalente; anmode agenturet om at påtage sig rådgivende opgaver eller opgaver som appelinstant i nationale procedurer om ibrugtagning; fremskynde udviklingen og revisionen af europæiske standarder, kontrollere at princippet om gensidig anerkendelse anvendes, som det skal, og om nødvendigt indlede overtrædelsesprocedurer.

Handlemuligheder med lovindgreb: Lovændringer for at: afskaffe pligten til at indhente tilladelse i hver medlemsstat, tydeliggøre proceduren for eksisterende rullende materiel, give agenturet mulighed for at udstede ibrugtagningstilladelser, give agenturet mulighed for at optræde som koordineringsorgan, rådgivende organ og/eller appelinstant, give de organer, der har kompetencen til at kontrollere overensstemmelsen, mulighed for at udstede ibrugtagningstilladelser, give infrastrukturforvalterne mulighed for at udstede ibrugtagningstilladelse.

Kommissionen har gennemført en konsekvensanalyse, som fastlagt i lovgivnings- og arbejdsprogrammet. Rapporten findes på Kommissionens transportwebsted: http://ec.europa.eu/transport/rail/index_en.html.

3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

• **Resumé af forslaget**

Det foreslås at forenkle proceduren for ibrugtagning. For gods- og personvogne, der tages i brug, efter at dette direktiv er trådt i kraft, bør det være tilstrækkeligt med en enkelt ibrugtagningstilladelse fra en medlemsstat. For rullende materiel, der er taget i brug, før direktivet træder i kraft, og som ikke er forsynet med en EF-

verifikationserklæring, bør det præciseres, at direktivet om jernbanesikkerhed finder anvendelse. Hvad angår rullende materiel, der er forsynet med en EF-verifikationserklæring, jf. artikel 18, skal der opstilles en udtømmende liste over de kriterier, en sikkerhedsmyndighed må kontrollere med henblik på at udstede en ibrugtagningstilladelse. Med hensyn til serier af køretøjer, der produceres på grundlag af en type, bør medlemsstaterne have mulighed for at udstede ibrugtagningstilladelser gruppevis.

- **Retsgrundlag**

Artikel 71 og 156

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, eftersom forslaget ikke falder ind under Fællesskabets enekompetence.

Af følgende årsager kan forslagets formål ikke opfyldes i tilstrækkelig grad af medlemsstaterne selv:

Det foreliggende initiativ er et led i en række forslag, der sigter mod at løse det problem, at rullende materiel, der er godkendt til ibrugtagning i én medlemsstat, ikke automatisk accepteres i en anden. Problemet går således på tværs af medlemsstaterne, og det kan ikke løses ved et nationalt initiativ, for ingen medlemsstat kan give tilladelse til at tage rullende materiel i brug på en anden medlemsstats område. Desuden er det Kommissionens pligt at fremsætte forslag til forenkling af fællesskabsretten.

Målene med forslaget kan bedre virkeliggøres ved en fællesskabsindsats, og det af følgende årsager:

Territorialitetsprincippet's gyldighed for ibrugtagningstilladelser er indskrevet i direktiverne om interoperabilitet på jernbaneområdet og om jernbanesikkerhed, og på rent nationalt plan kan der intet gøres for at nå det, der er målet for dette forslag.

Varigheden af og omkostningerne ved godkendelse af rullende materiel er de mest oplysende indikatorer for realiseringen af målene for dette forslag.

Med en ændring af artikel 14 i direktiverne om interoperabilitet, således som sammenskrevet i nærværende forslag, kan det præciseres, hvilken del af en tilladelse, der skal anerkendes gensidigt, og det bliver muligt at forenkle proceduren i visse tilfælde. Muligheden for at centralisere udstedelsen af ibrugtagningstilladelser, f.eks. hos agenturet, er forkastet; dette viser, at forslaget begrænser sig til, hvad medlemsstaterne ikke kan gennemføre ved nationale initiativer.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager:

Forslaget er udformet, så det kun ændrer det højst nødvendige.

Det foreliggende forslag har næsten ingen virkninger for Kommissionens driftsbudget. For de kompetente myndigheder og for erhvervslivet forventes der kun positive virkninger, eftersom et af hovedmålene er at forenkle proceduren for udstedelse af ibrugtagningstilladelser ved at afskaffe overflødig kontrol og slanke reglerne.

- **Valg af instrument**

Foreslået instrument: direktiv.

Af følgende årsager ville andre instrumenter ikke have været egnede.

Det er et direktiv, der skal ændres.

4) BUDGETVIRKNINGER

For agenturet ligger virkningerne under 2,2 mio. EUR de første fem år og falder derefter til under 0,5 mio. EUR (se medfølgende finansieringsoversigt).

5) YDERLIGERE OPLYSNINGER

- **Forenkling**

Forslaget medfører forenklinger af de administrative procedurer for både organisationer og enkeltpersoner.

Rullende materiel, som én gang er godkendt til ibrugtagning i en medlemsstat, skal i givet fald kun certificeres specielt i en anden medlemsstat, for så vidt angår supplerende nationale krav, der f.eks. følger af særtræk ved det lokale banenet.

Forslaget indgår i Kommissionens lovgivningsprogram som nr. 2006/TREN/005.

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt omhandler et emne, der er omfattet af EØS-aftalen, og bør derfor udvides til også at gælde i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

- **Nærmere redegørelse for forslagets enkelte kapitler og/eller artikler**

1. Beskrivelse af det geografiske anvendelsesområde og udvidelse af anvendelsesområdet (artikel 1)

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 direktivets ikrafttræden de transeuropæiske net for højhastighedstog, således som fastlagt i Fællesskabets retningslinjer for de transeuropæiske transportnet, såvel som det rullende materiel, der kan køre på disse net. Dette anvendelsesområde vil gradvist blive udvidet til at omfatte hele nettet og alt rullende materiel, forudsat at en konsekvensanalyse viser, at det er økonomisk fordelagtigt.

Artikel 1, stk. 3, er ændret, så det tydeligere fremgår, hvilken fremgangsmåde der skal følges i forbindelse med udvidelsen af anvendelsesområdet:

Først gennemfører agenturet en konsekvensanalyse og udpeger, hvilke nye TSI'er der bør udarbejdes, og hvilke eksisterende TSI'er der bør revideres, så man får dækket de strækninger og det rullende materiel, der endnu ikke er omfattet af de eksisterende TSI'er.

Dernæst vedtager Kommissionen på grundlag af agenturets henstilling og efter udtalelse fra udvalget et mandat.

Desuden medfører udvidelsen af anvendelsesområdet en række mindre redaktionelle ændringer i resten af direktivet.

2. Definitioner (artikel 2)

Definitionen af ”grundparametre” er ændret, og i overensstemmelse hermed er også artikel 6, stk. 3, ændret, således at bestemmelsen om, at Kommissionen skal træffe afgørelse om disse parametre, udgår. Erfaringen har vist, at denne bestemmelse ikke er rimelig, da specificeringen af parametre kræver en økonomisk vurdering, der ikke er komplet, før der er lagt en strategi for anvendelsen af den pågældende TSI.

Der foreslås tre nye definitioner:

”ordregiver” var ikke defineret før, og dette spørgsmål er blevet drøftet af udvalget, som er nået til enighed om, at der skal være større fleksibilitet med hensyn til, hvem der kan indlede EF-verifikationsproceduren eller anmode om en ibrugtagningstilladelse,

”ihænder”, som nævnes i ovennævnte definition, og som er omhandlet i det medfølgende forslag om ændring af direktivet om jernbanesikkerhed,

”projekt på et avanceret udviklingstrin”.

3. Undtagelser

Anvendelsen af artikel 7 om undtagelser er blevet drøftet adskillige gange i det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 21 i direktiv 96/48/EF. Der er opstillet en række anbefalinger, navnlig angående følgende:

Definitionen af et projekt "på et avanceret udviklingstrin", som kan underkastes en procedure med "automatisk" undtagelse, dvs. uden at Kommissionen behøver træffe afgørelse herom.

Indholdet af det dossier, som skal forelægges for Kommissionen, for at den kan kontrollere, om en undtagelse er berettiget.

4. Overgangsperiode for interoperabilitetskomponenter (artikel 10 – nyt stk. 5)

Når en TSI træder i kraft, vil der allerede være en række interoperabilitetskomponenter i produktion. 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.

5. Tekniske bilag til TSI'er (artikel 6)

Vedtagelsen af visse TSI'er om højhastighedsjernbaner og jernbaner for konventionelle tog har vist sig at være en meget lang procedure, fordi det er nødvendigt at oversætte de omfattende tekniske bilag. Dertil kommer, at disse bilag som følge af deres tekniske karakter sandsynligvis hurtigt må ændres, især på området informations- og kommunikationssystemer. Dette gælder for eksempel TSI'er vedrørende delsystemer til togkontrol og signaler samt trafiktelematik for person- og godstrafikken. Det foreslås derfor at der indføres et nyt stykke, der giver mulighed for i sådanne tilfælde at beslutte, at et eller flere tekniske bilag offentliggøres særskilt af agenturet.

6. Kontrol af overholdelsen af kravene vedrørende drift og vedligeholdelse efter ibrugtagning (artikel 14, stk. 2)

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 direktivet om jernbanesikkerhed har infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden hver for sine egne delsystemer ansvaret for at opfylde disse væsentlige krav. Medlemsstaterne kan kontrollere, om kravene er overholdt, når de udsteder sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser i overensstemmelse med artikel 10 og 11 i direktivet om jernbanesikkerhed.

7. Procedure for ibrugtagning af rullende materiel (artikel 14)

Hvad angår rullende materiel, er det ikke økonomisk holdbart at kræve, at der indhentes ibrugtagningstilladelse i hver enkelt medlemsstat og for hvert enkelt køretøj. Derfor er det nødvendigt at forenkle ibrugtningsproceduren.

8. Særtilfælde og nationale regler (artikel 16, stk. 3)

Fortolkningen af dette punkt er også blevet drøftet af udvalget. Der er enighed om, at hvis et særtilfælde, der er anført i TSI'en, gør det nødvendigt at anvende nationale tekniske regler, skal disse anmeldes til Kommissionen på samme måde som de regler, der gælder i tilfælde af undtagelser, eller hvis TSI'en omfatter "udestående punkter".

9. Hastende revision af en TSI (artikel 17)

Revision af en TSI kan vare flere måneder: først vedtager Kommissionen et mandat til agenturet, derefter udarbejder agenturet et udkast, som vurderes af Kommissionen; derpå udarbejdes teksten til en kommissionsbeslutning, udvalget høres, teksten oversættes, Kommissionens interne procedure afvikles, og endelig vedtages teksten og meddeles til medlemsstaterne. Spørgsmålet er blevet drøftet i udvalget, hvor der var enighed om, at der er brug for en hurtigere procedure, der kan anvendes i hastende tilfælde. Det foreslås derfor, at man i sådanne tilfælde anmoder agenturet om en teknisk udtalelse, og at Kommissionen afgør, om denne tekniske udtalelse kan finde anvendelse, indtil TSI'en er revideret.

10. Verifikationsredegørelser i mellempfasen (artikel 18)

Der foreslås en ændring af bilag VI, der er blevet forelagt for udvalget i juni 2006 med henblik på udtalelse efter forskriftsproceduren. Ændringen gør det muligt at anerkende, at verifikationen af et delsystem gennemgår forskellige faser, og muligheden for at udstede verifikationsredegørelser i mellempfasen giver en fleksibilitet, der er nødvendig på et marked af denne art.

11. Arbejdsprogram (artikel 23)

Denne artikel må ajourføres i lyset af de TSI'er, der allerede er vedtaget.

12. Infrastrukturregistre og registre over rullende materiel (artikel 24)

Agenturets arbejde i 2005 og 2006 med at udvikle specifikationer for det nationale køretøjsregister, jf. artikel 14, stk. 3, har vist, at det er nødvendigt at præcisere, hvor meget de forskellige registre skal omfatte, hvad de skal indeholde, hvordan de skal sammenkøbes, og hvordan de bør bruges af de forskellige parter: nationale sikkerhedsmyndigheder, infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, ihændehavere, fabrikanter, osv. jernbanevirksomheder. Det foreslås, at der udarbejdes en vejledning, der om nødvendigt vedtages formelt.

↓ 2004/50/EF, art. 2, nr. 1
(tilpasset)

2006/0273 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV ~~2001/16/EF~~

af ~~19. marts 2001~~

om interoperabilitet i jernbanesystemet for konventionelle tog

↓ 96/48/EF (tilpasset)

~~RÅDETS DIREKTIV 96/48/EF~~

af ~~23. juli 1996~~

om interoperabilitet i Fællesskabets ~~det transeuropæiske~~ jernbanesystem for
højhastighedstog

EØS-relevant tekst

↓ 2001/16/EF (tilpasset)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁴, og

¹ EFT C ~~89~~ E af 28.3.2000, s. 11.

² EFT C ~~204~~ af 18.7.2000, s. 13.

³ EFT C ~~317~~ af 6.11.2000, s. 22.

ud fra følgende betragtninger:

↓ ny

- (1) Rådets direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog⁵ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog⁶ er i 2004 blevet ændret væsentligt. Da der skal foretages yderligere ændringer, bør direktiverne for klarhedens skyld omarbejdes, og af forenklingshensyn bør bestemmelserne samles i én retsakt.

↓ 96/48/EF, betragtning 1
(tilpasset)

- (2) ~~For at give unionsborgerne, de erhvervsdrivende og de regionale og lokale administrative enheder mulighed for fuldt ud at udnytte de fordele, som etableringen af et område uden indre grænser medfører, bør der blandt andet gøres en indsats for at fremme sammenkobling og interoperabilitet mellem de nationale jernbanenet for højhastighedstog samt adgangen til disse net;~~

↓ 2001/16/EF, betragtning 1

- (3) 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.

↓ 2001/16/EF, betragtning 2

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

↓ 2001/16/EF, betragtning 3

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

⁴ ~~Europa-Parlamentets udtalelse af 17.5.2000 (EFT C 59 af 23.2.2001, s. 106), Rådets fælles holdning af 10.11.2000 (EFT C 23 af 24.1.2001, s. 15) og Europa-Parlamentets afgørelse af 13.2.2001.~~

⁵ EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/50/EF af 29.4.2004 (EFT L 164 af 30.4.2004, s. 114).

⁶ EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1. Senest ændret ved direktiv 2004/50/EF.

↓ 96/48/EF, betragtning 2
(tilpasset)

- (6) ~~en arbejdsgruppe på højt niveau bestående af repræsentanter for medlemsstaternes regeringer, de europæiske jernbaner og den europæiske jernbaneindustri, indkaldt af Kommissionen efter opfordring fra Rådet i en resolution af 4. og 5. december 1989, har udarbejdet en strategiplan for et transeuropæisk jernbanenet for højhastighedstog;~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 3
(tilpasset)

- (7) ~~i december 1990 forelagde Kommissionen Rådet en meddelelse om dette højhastighedstog, som fik en positiv modtagelse i Rådets resolution af 17. december 1990⁷;~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 4
(tilpasset)

- (8) ~~ifølge traktatens artikel 129 C skal Fællesskabet iværksætte enhver form for aktion, som måtte være nødvendig for at sikre nettenes interoperabilitet, navnlig inden for harmonisering af tekniske standarder;~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 5
(tilpasset)

- (9) ~~forretningsmæssig drift af højhastighedstog forudsætter, at der er nøje sammenhæng mellem infrastrukturens og det rullende materiels specifikationer; denne sammenhæng er afgørende for ydeevneniveau, sikkerhed, servicekvalitet og omkostninger og ikke mindst for interoperabiliteten i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog;~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 9
(tilpasset)

- (10) ~~der er store forskelle mellem de nationale retsfor skrifter og mellem de interne regler og tekniske specifikationer, som jernbanerne anvender; disse nationale retsfor skrifter og interne regler indeholder tekniske fremgangsmåder, som er særegne for hvert lands industri; de indeholder forskrifter om særlige dimensioner og anordninger og om specielle egenskaber; denne situation skaber ikke mindst hindringer for, at højhastighedstog kan køre i hele Fællesskabets område på gunstige betingelser;~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 10
(tilpasset)

- (11) ~~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~~
-

⁷ EFT nr. C 33 af 8. 2. 1991, s. 1.

~~markederne; jernbaneindustriene har brug for et åbent og konkurrencepræget europæisk marked for at kunne udvikle deres konkurrenceevne på verdensplan;~~

↓ 2001/16/EF, betragtning 4
(tilpasset)

- (12) Forretningsmæssig togdrift på ~~det transeuropæiske~~ banenettet forudsætter især, at der er nøje sammenhæng mellem infrastrukturens og det rullende materiels specifikationer, men også, at de forskellige infrastrukturforvalteres og driftsvirksoverheders 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 ~~det konventionelle transeuropæiske~~ banenettet.
-

↓ 2001/16/EF, betragtning 13

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

↓ 2001/16/EF, betragtning 14

- (14) Der er store forskelle mellem de nationale retsfor skrifter 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.
-

↓ 2001/16/EF, betragtning 15

- (15) 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. Jernbaneindustriene har brug for et åbent og konkurrencepræget europæisk marked for at kunne udvikle deres konkurrenceevne på verdensplan.
-

↓ 2001/16/EF, betragtning 16
(tilpasset)

- (16) Der bør derfor for Fællesskabet som helhed fastlægges væsentlige krav til ~~det transeuropæiske jernbanesystemet for konventionelle tog.~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 11
(tilpasset)

- (17) ~~der bør derfor fastlægges væsentlige krav vedrørende det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog for Fællesskabet som helhed;~~

↓ 96/48/EF, betragtning 6
(tilpasset)

- (18) ~~Rådets direktiv 91/440/EEF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner⁸ indebærer, at jernbanevirksomhederne skal have bedre adgang til medlemsstaternes jernbanenet, og dette nødvendiggør igen, at infrastruktur, udstyr og rullende materiel opfylder kravet om interoperabilitet;~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 7
(tilpasset)

- (19) ~~det påhviler medlemsstaterne at håndhæve de sikkerheds-, sundheds- og forbrugerbeskyttelsesregler, som generelt gælder for jernbaner, under projektering og konstruktion, ibrugtagning og drift; sammen med de lokale myndigheder har de derudover ansvar vedrørende jordejendomsret, fysisk planlægning og miljøbeskyttelse; disse forhold har særlig betydning i forbindelse med jernbanenet for højhastighedstog;~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 8
(tilpasset)

- (20) ~~ifølge Rådets direktiv 85/337/EEF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet⁹ skal der gennemføres en vurdering af indvirkningerne på miljøet af nyanlæg til jernbanefjerntrafik;~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 12
(tilpasset)

- (21) ~~højhastighedssystemets udstrækning og kompleksitet har gjort det praktisk nødvendigt at opdele det i delsystemer; for hvert delsystem må der fastlægges væsentlige krav og grundparametre for hele Fællesskabet, og det må fastlægges, hvilke tekniske specifikationer, navnlig for komponenter og grænseflader, der er nødvendige for at opfylde de væsentlige krav; for visse delsystemer (miljø, brugere og drift) udarbejdes der dog kun tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI), hvis det viser sig nødvendigt for at sikre interoperabiliteten på områderne infrastrukturer, energi, styringskontrol, signaler og rullende materiel;~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 13
(tilpasset)

- (22) ~~iværksættelsen af bestemmelserne om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog må ikke skabe uberettigede hindringer for så vidt angår lønsomheden af at bevare sammenhængen i hver enkelt medlemsstats bestående jernbanenet, idet det tilstræbes at fastholde det mål, at højhastighedstogene skal køre på hele Fællesskabets område;~~
-

⁸ EFT nr. L 237 af 24. 8. 1991, s. 25.

⁹ EFT nr. L 175 af 5. 7. 1985, s. 40.

↓ 96/48/EF, betragtning 14
(tilpasset)

- (23) ~~det må tillades, at en medlemsstat undlader at anvende visse TSI i særlige tilfælde, samt at der fastsættes procedurer til sikring af, at disse undtagelser er berettigede; ifølge traktatens artikel 129 C skal der i Fællesskabets indsats med hensyn til interoperabilitet tages hensyn til projekternes økonomiske levedygtighed;~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 15
(tilpasset)

- (24) ~~for at opfylde de relevante bestemmelser om fremgangsmåderne ved tilbudsgivning i jernbanesektoren og især Rådets direktiv 93/38/EØF¹⁰ skal 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;~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 16
(tilpasset)

- (25) ~~i direktiv 93/38/EØF er en europæisk specifikation defineret som en fælles teknisk specifikation, en europæisk teknisk godkendelse eller en national standard til gennemførelse af en europæisk standard; en harmoniseret europæisk standard udarbejdes af en europæisk standardiseringsorganisation, Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN), Den Europæiske Komité for Elektroteknisk Standardisering (CENELEC) eller Det Europæiske Standardiseringsinstitut for Telekommunikation (ETSI) efter mandat fra Kommissionen, og dens referencer offentliggøres i De Europæiske Fællesskabers Tidende;~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 17
(tilpasset)

- (26) ~~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 fællesskabspolitikens krav; de europæiske standardiseringsorganisationer bør derfor videreføre deres samarbejde med de internationale standardiseringsorganisationer;~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 18
(tilpasset)

- (27) ~~ordregiverne fastlægger de yderligere specifikationer, som er nødvendige som supplement til de europæiske specifikationer eller andre standarder; disse specifikationer må ikke hindre opfyldelsen af de væsentlige krav, der er harmoniseret~~

¹⁰ Rådets direktiv 93/38/EØF af 14. januar 1993 om samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation (EFT nr. L 199 af 9. 8. 1993, s. 84) som ændret ved tiltrædelsesakten af 1994.

på fællesskabsplan, og som det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog skal overholde;

↓ 96/48/EF, betragtning 19
(tilpasset)

- (28) ~~fremgangsmåderne ved vurdering af komponenternes overensstemmelse og anvendelseegnethed skal bygge på de moduler, der er vedtaget ved afgørelse 93/465/EOF¹¹, for at fremme udviklingen af den berørte industri bør fremgangsmåder, der omfatter kvalitetssikringssystemer, fremmes mest muligt; begrebet komponent omfatter både materielle og immaterielle objekter, for eksempel programmer;~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 20
(tilpasset)

- (29) ~~vurdering af anvendelseegnethed foretages for de komponenter, der er mest afgørende for systemets sikkerhed, disponibilitet eller økonomi;~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 21
(tilpasset)

- (30) ~~ordregiverne fastlægger i deres udbudsmateriale, navnlig for komponenterne og under henvisning til de europæiske specifikationer, de specifikationer, som fabrikanterne skal overholde i henhold til kontrakterne; 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;~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 22
(tilpasset)

- (31) ~~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 anvendelseegnetheden, der er gennemført efter de i direktivet foreskrevne procedurer; dette berører ikke fabrikanternes forpligtelse til at CE-mærke visse komponenter for at attestere deres overensstemmelse med andre relevante fællesskabsbestemmelser;~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 23
(tilpasset)

- (32) ~~de delsystemer, som det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog består af, skal underlægges en verifikationsprocedure; de myndigheder, der er ansvarlige for~~
-

¹¹ Rådets afgørelse 93/465/EOF 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 nr. L 220 af 30. 8. 1993, s. 23).

~~at tillade ibrugtagning, skal kunne forvisse sig om, at resultatet af projekterings-, konstruktions- 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 modul, som fastlægger principperne og betingelserne for EF-verifikation af delsystemer;~~

↓ 96/48/EF, betragtning 24
(tilpasset)

- (33) ~~EF-verifikationsproceduren bygger på TSI; disse TSI udarbejdes efter mandat fra Kommissionen af en fælles repræsentativ organisation for infrastrukturforvalterne, jernbanevirksomhederne og industrien; henvisning til TSI er nødvendig for at sikre interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, og for disse TSI gælder bestemmelserne i artikel 18 i direktiv 93/38/EØF;~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 25
(tilpasset)

- (34) ~~de bemyndigede organer, der har til opgave at gennemføre procedurerne for vurdering af komponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnhed og verifikationsproceduren for delsystemer, skal, navnlig hvis der ikke foreligger europæiske specifikationer, samordne deres afgørelser så snævert som muligt;~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 26
(tilpasset)

- (35) ~~Rådets direktiv 91/440/EØF foreskriver en regnskabsmæssig adskillelse mellem aktiviteterne i forbindelse med transportvirksomheden og aktiviteterne i forbindelse med forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen; med samme hensigt bør de specialiserede afdelinger af jernbanernes infrastrukturforvaltere, som udpeges til bemyndigede organer, have en sådan struktur, at de opfylder de kriterier, der gælder for denne type organer; andre specialiserede organer kan bemyndiges, hvis de opfylder de samme kriterier;~~
-

↓ 96/48/EF, betragtning 27
(tilpasset)

- (36) ~~tilvejebringelsen af interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog er et projekt, der berører hele Fællesskabet; hver for sig kan medlemsstaterne ikke træffe de foranstaltninger, der skal til for at tilvejebringe en sådan interoperabilitet; når nærhedsprincippet lægges til grund, må denne indsats således gøres på fællesskabsplan~~
-

↓ 2001/16/EF, betragtning 5
(tilpasset)

- (37) For at virkeliggøre disse mål tog Rådet et første skridt den 23. juli 1996 med vedtagelsen af direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske

jernbanesystem for højhastighedstog¹². ☒ Senere vedtog Europa-Parlamentet og Rådet direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog. ☒

↓ 2004/50 betragtning 7

- (38) 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, 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 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 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.
-

↓ 2004/50 betragtning 10

- (39) Udviklingen af TSI'er for højhastighedsnettet har vist, at det er nødvendigt at tydeliggøre sammenhængen mellem på den ene side de væsentlige krav i direktiv 96/48/EF 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.
-

↓ 2004/50 betragtning 11

- (40) 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 direktiv 96/48/EF, 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.
-

↓ 2004/50 betragtning 12

- (41) 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

¹² EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6.

eller specifikationer. En sådan udtrykkelig reference har konsekvenser, der bør præciseres nærmere; Desuden skal det præciseres, at alle komponenter skal undergives den i TSI'en angivne procedure for vurdering af overensstemmelse og anvendelseegnethed og være ledsaget af det dertil hørende certifikat.

↓ 2004/50 betragtning 13

- (42) Alle de betingelser, en interoperabilitetskomponent skal opfylde, er fastsat i den relevante 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 anvendelseegnethed og være ledsaget af det dertil hørende certifikat.
-

↓ 2004/50 betragtning 14

- (43) 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.
-

↓ 2004/50 betragtning 15

- (44) 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 vil det være en fordel, at de organer, der forestår procedurene for overensstemmelsesvurdering og verifikation, er de bemyndigede organer, der er omhandlet i artikel 20 i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF.
-

↓ ny

- (45) Den omstændighed, at der skelnes mellem et jernbanesystem for højhastighedstog og et jernbanesystem for konventionelle tog, retfærdiggør ikke eksistensen af to særskilte direktiver. Procedurene for udarbejdelse af tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) er ens for de to systemer, og det samme gælder procedurene 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 systemer¹³. Derfor bør direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF samles i ét direktiv.
- (46) 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 direktivets
-

¹³ Se konklusionerne af Kommissionens rapport til Rådet og Europa-Parlamentet af

ikrafttræden de transeuropæiske net for højhastighedstog, således som fastlagt i Fællesskabets retningslinjer for de transeuropæiske transportnet¹⁴, såvel som det rullende materiel, der kan køre på disse net. Dette anvendelsesområde vil gradvist blive udvidet til at omfatte hele nettet og alt rullende materiel, forudsat at en konsekvensanalyse viser, at det er økonomisk fordelagtigt.

↓ 2001/16/EF, betragtning 6
(tilpasset)

- (47) ~~I hvidbogen "En strategi for et effektivt og moderne jernbanesystem i EU" fra 1996 annoncerede Kommissionen, at der ville blive taget et nyt skridt på jernbanområdet, denne gang for de konventionelle baner. Den bestilte derpå en undersøgelse af integrationen af de nationale jernbanesystemer, hvis resultater blev offentliggjort i maj 1998, og det anbefales heri, at der vedtages et direktiv, som bygger på samme fremgangsmåde som den, der blev fulgt for højhastighedstogene. Undersøgelsen anbefaler desuden, at man ikke tager fat på alle hindringer for interoperabilitet på en gang, men løser problemerne efterhånden i en prioriteret rækkefølge, som etableres på grundlag af costbenefitforholdet for hver af de påtænkte foranstaltninger. Det fremgår også af undersøgelsen, at det har vist sig mere fordelagtigt at harmonisere de fremgangsmåder og regler, der arbejdes efter, og at sammenkoble informations- og kommunikationssystemerne end at træffe foranstaltninger vedrørende eksempelvis infrastrukturelle fritrumsprofiler.~~

↓ 2001/16/EF, betragtning 7
(tilpasset)

- (48) ~~Kommissionens meddelelse om integrering af konventionelle jernbaner anbefaler, at dette direktiv vedtages, og angiver baggrunden for de vigtigste ligheder og forskelle mellem dette direktiv og direktiv 96/48/EF. Hovedforskellene skyldes, at det geografiske anvendelsesområde er blevet tilpasset og det tekniske anvendelsesområde udvidet for at tage hensyn til resultaterne af bl.a. ovennævnte undersøgelse, og at man har valgt at gå gradvis frem med at fjerne hindringerne for interoperabilitet i jernbanesystemet. Hertil skal der foretages en prioritering og fastlægges en tidsplan.~~

↓ 2001/16/EF, betragtning 8

- (49) Da man har valgt en gradvis fremgangsmåde, og der skal afses den nødvendige tid til vedtagelsen af alle de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI), bør det undgås, at medlemsstaterne vedtager nye nationale regler eller forpligter sig i projekter, der gør de eksisterende net mere uensartede.

↓ 2001/16/EF, betragtning 9
(tilpasset)

- (50) Med valget af en gradvis fremgangsmåde er der taget hensyn til de særlige behov, der er forbundet med målet om interoperabilitet i et jernbanesystem ~~et for konventionelle tog, der er tale om et system~~, der er præget af en ældet infrastruktur og et ældet

¹⁴ Retningslinjer for de transeuropæiske net, 1996

nationalt materiel, og hvis tilpasning og fornyelse indebærer store investeringer; det bør især sikres, at jernbanerne ikke forfordes økonomisk i forhold til andre transportformer.

↓ 2001/16/EF, betragtning 10

- (51) I sin beslutning 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.
-

↓ 2001/16/EF, betragtning 11

- (52) Rådet anmodede den 6. oktober 1999 Kommissionen om at forelægge en strategi for, hvordan interoperabiliteten i jernbanenettene kan forbedres og flaskehalsproblemer løses, så tekniske, administrative og økonomiske hindringer for nettens interoperabilitet hurtigt kan ryddes af vejen, og der samtidig kan ydes garantier for et højt sikkerhedsniveau og for personalets uddannelse og kvalifikationer.
-

↓ 2001/16/EF, betragtning 12

- (53) Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner¹⁵ 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.
-

↓ 2001/16/EF, betragtning 17
(tilpasset)

- (54) ~~Det transeuropæiske konventionelle~~ Banesystemets udstrækning og kompleksitet har gjort det praktisk nødvendigt at opdele det i delsystemer. 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.
-

↓ 2001/16/EF, betragtning 18
(tilpasset)

- (55) Gennemførelsen af bestemmelserne om interoperabilitet i ~~det transeuropæiske~~ jernbanesystemet ~~for konventionelle tog~~ bør ikke skabe costbenefitmæssigt urimelige hindringer for muligheden for at bevare sammenhængen i hver enkelt medlemsstats bestående jernbanenet, idet det tilstræbes at fastholde det mål, at togene skal køre på hele Fællesskabets område.
-

¹⁵ EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25.

↓ 2001/16/EF, betragtning 19

- (56) De tekniske specifikationer for interoperabilitet har også indflydelse på betingelser for brugernes anvendelse af jernbanetransport. Derfor bør brugerne høres om de aspekter, der vedrører dem.

↓ 2001/16/EF, betragtning 20

- (57) 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.

↓ 2001/16/EF, betragtning 21
(tilpasset)

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

↓ 2001/16/EF, betragtning 22
(tilpasset)

- (59) Jernbanesystemets ~~for konventionelle togs~~ interoperabilitet, især på fragtområdet, bør udnyttes til at skabe betingelserne for en bedre interoperabilitet mellem de forskellige transportformer.

↓ 2001/16/EF, betragtning 23

- (60) For at opfylde de relevante bestemmelser om fremgangsmåderne ved tilbudsgivning i jernbanesektoren, som navnlig findes i direktiv 93/38/EØF¹⁶, 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.

↓ 2001/16/EF, betragtning 24

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

¹⁶ Rådets direktiv 93/38/EØF af 14. januar 1993 om samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation (EFT L 199 af 9.8.1993, s. 84). Senest ændret ved direktiv 98/4/EF (EFT L 101 af 1.4.1998, s. 1).

↓ 2001/16/EF, betragtning 25
(tilpasset)

- (62) Ordregiverne fastlægger 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 ~~det transeuropæiske jernbanesystemet for konventionelle tog~~ skal overholde.

↓ 2001/16/EF, betragtning 26

- (63) Fremgangsmåderne ved vurdering af komponenternes overensstemmelse og anvendelseegnethed bør bygge på de moduler, der er vedtaget ved afgørelse 93/465/EØF¹⁷. For at fremme udviklingen af den berørte industri bør fremgangsmåder, der omfatter kvalitetssikringssystemer, fremmes mest muligt.

↓ 2001/16/EF, betragtning 27

- (64) 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 anvendelseegnethed 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 anvendelseegnetheden, der er gennemført efter de i direktivet foreskrevne procedurer.

↓ 2001/16/EF, betragtning 28

- (65) Dette berører ikke fabrikanternes forpligtelse til at CE-mærke visse komponenter for at attestere deres overensstemmelse med andre relevante fællesskabsbestemmelser.

↓ ny

- (66) 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.

¹⁷ 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).

↓ 2001/16/EF, betragtning 29
(tilpasset)
⇒ ny

- (67) De delsystemer, som ~~det transeuropæiske~~ jernbanesystemet ~~for konventionelle tog~~ består af, skal 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 ~~modul~~ ⇒ eller flere moduler ⇐, som fastlægger principperne og betingelserne for EF-verifikation af delsystemer.

↓ ny

- (68) 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 direktivet om jernbanesikkerhed har infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden hver for sine egne 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 direktivet om jernbanesikkerhed.
- (69) Hvad angår rullende materiel, er det ikke økonomisk holdbart at kræve, at der indhentes ibrugtagningstilladelse i hver enkelt medlemsstat og for hvert enkelt køretøj. Derfor er det nødvendigt at forenkle ibrugtagningsproceduren. For gods- og personvogne, der tages i brug, efter at dette direktiv er trådt i kraft, bør det være tilstrækkeligt med en enkelt ibrugtagningstilladelse fra en medlemsstat i Fællesskabet. For rullende materiel, der er taget i brug, før direktivet træder i kraft, og som ikke er forsynet med en EF-verifikationserklæring, bør det præciseres, at direktivet om jernbanesikkerhed finder anvendelse. Hvad angår rullende materiel, der er forsynet med en EF-verifikationserklæring, jf. artikel 18, bør der opstilles en udtømmende liste over de kriterier, en sikkerhedsmyndighed må kontrollere med henblik på at udstede en ibrugtagningstilladelse. Med hensyn til serier af køretøjer, der produceres på grundlag af en type, bør medlemsstaterne have mulighed for at udstede ibrugtagningstilladelser gruppevis.

↓ 2001/16/EF, betragtning 30

- (70) EF-verifikationsproceduren bør bygge på tekniske specifikationer for interoperabilitet (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.

↓ 2001/16/EF, betragtning 31
(tilpasset)

- (71) ~~TSI'er udarbejdes efter mandat fra Kommissionen af en fælles repræsentativ organisation for infrastrukturforvalterne, jernbanevirksomhederne og industrien. Der vil kunne gives tilladelse til, at repræsentanter for tredjelande, især dem der kommer fra ansøgerlandene, fra starten deltager i møderne i det fælles repræsentative organ som observatører.~~
-

↓ 2001/16/EF, betragtning 32
(tilpasset)
⇒ ny

- (72) ~~Rådets direktiv 91/440/EF foreskriver regnskabsmæssig adskillelse mellem aktiviteter i forbindelse med transportvirksomheden og aktiviteter i forbindelse med forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen. Med samme hensigt bør de specialiserede afdelinger af jernbanernes infrastrukturforvaltere, som udpeges til 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 ⇐ . D'autres organismes spécialisés peuvent être notifiés lorsqu'ils remplissent les mêmes critères.~~
-

↓ 2001/16/EF, betragtning 33

- (73) 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 Kommissionen¹⁸.
-

↓ ny

- (74) Navnlig bør Kommissionen bemyndiges til at vedtage og ajourføre TSI'er. Da disse foranstaltninger er af generel art og har til formål at fuldstændiggøre det nuværende direktiv ved at tilføje nye underordnede bestemmelser, bør de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
-

↓ 2001/16/EF, betragtning 34
(tilpasset)

- (75) Tilvejebringelsen af interoperabilitet i ~~det transeuropæiske~~ jernbanesystemet ~~for konventionelle tog~~ er et projekt, der berører hele Fællesskabet. Hver for sig kan medlemsstaterne ikke træffe de foranstaltninger, der skal til for at tilvejebringe en sådan interoperabilitet. I overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet kan målene for den påtænkte aktion således ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne
-

¹⁸ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

og kan derfor, på grund af aktionens omfang og virkninger, bedre gennemføres på fællesskabsplan.

↓ ny

(76) 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 -

↓ 2001/16/EF

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

↓ 2004/50/EF, art. 2, nr. 2, litra a)
(tilpasset)
⇒ ny

1. Dette direktiv tager sigte på at fastsætte betingelserne for på Fællesskabets område at tilvejebringe interoperabilitet i ~~det transeuropæiske jernbanesystemet for konventionelle tog som beskrevet i bilag I.~~ Disse betingelser vedrører projektering, bygning, ibrugtagning, opgradering, fornyelse, drift og vedligeholdelse af de dele af dette system, som tages i brug efter datoen for dette direktivs ikrafttræden, samt faglige kvalifikationer og sundheds- og sikkerhedsbetingelser for det personale, som varetager drift og vedligeholdelse. ⇒ Betingelserne vedrører også det eksisterende jernbanesystem inden for de rammer, der er præciseret i de relevante artikler, navnlig artikel 14, stk. 3, og artikel 24 om registre. ⇐

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 1

~~Disse betingelser vedrører projektering, bygning, ibrugtagning, omlægning, fornyelse, drift og vedligeholdelse af de dele af dette system, som tages i brug, efter den 30. april 2004, samt driftspersonalets faglige kvalifikationer og sundheds- og sikkerhedsbetingelser.~~

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 1, og art. 2, nr. 2, litra b)

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

↓ 2001/16/EF

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

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 1
(tilpasset)

~~b) at bidrage til en gradvis gennemførelse af det indre marked for udstyr og tjenester til bygning, drift, fornyelse og omlægning af det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog~~

↓ 2001/16/EF (tilpasset)

b) at bidrage til en gradvis gennemførelse af det indre marked for udstyr og tjenester til opbygning, fornyelse, opgradering og drift af det transeuropæiske jernbanesystem ~~for konventionelle tog~~

c) at bidrage til interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem ~~for konventionelle tog~~.

↓ 2004/50/EF, art. 2, nr. 2, litra c)
(tilpasset)
⇒ ny

3. Anvendelsesområdet for dette direktiv udvides gradvis til hele jernbanesystemet ~~for konventionelle tog~~, herunder spor, der fører til terminaler og centrale havnefaciliteter, som mere end én bruger benytter eller kunne benytte, med undtagelse af infrastruktur og rullende materiel, der udelukkende anvendes til lokale, historiske eller turistmæssige formål, eller infrastruktur, der funktionsmæssigt er adskilt fra resten af jernbanesystemet, og med forbehold af de undtagelser fra anvendelsen af TSI'er, som er angivet i artikel 7.

⇒ Uden for det transeuropæiske jernbanesystem ⇐ ~~På de dele af nettet, der endnu ikke er omfattet af stk. 1,~~ anvendes dette direktiv først fra ikrafttrædelsesdatoen af de ~~dertil hørende~~ relevante ⇐ TSI'er, som vedtages efter nedenstående procedure, og for de anvendelsesområder, der fastsættes heri.

Kommissionen vedtager efter proceduren i artikel 21, stk. 2 ⇐ 3, ⇐ ~~inden den 1. januar 2006 et arbejdsprogram,~~ ⇐ 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 det rullende materiel, der endnu ikke er omfattet.

~~Dette arbejdsprogram~~ ⇐ Det første mandat ⇐ ~~vil~~ angiver en første gruppe af nye TSI'er og/eller ændringer til TSI'er, der skal vedtages senest i januar ~~2009~~ ⇐ 2012 ⇐, jf. dog artikel 5, stk. 5, om muligheden for at fastsætte særtilfælde og, for så vidt ikke andet er bestemt i artikel 7, om undtagelser under særlige omstændigheder. ~~Valget af de emner, der skal være omfattet af TSI'erne, vil være baseret på~~ ⇐ Dette første mandat udformes på basis 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 foranstaltning

forventede omkostningseffektivitet og på proportionalitetsprincippet for de foranstaltninger, der træffes på fællesskabsplan. Med henblik herpå vil der blive taget passende hensyn til bilag I, punkt 4, og den nødvendige balance mellem på den ene side målet, som er kontinuerlig jernbanetrafik og teknisk harmonisering, og på den anden side det transeuropæiske, nationale, regionale eller lokale trafikniveau.

~~Når den første gruppe TSI'er er udviklet,~~ ⇒ Efter dette første mandat ⇐ vil der blive fastlagt prioriteter for udviklingen af nye TSI'er eller revision af eksisterende TSI'er ⇒ gennem nye mandater, der vedtages ⇐ i henhold til proceduren i artikel 21, stk. 2 ⇒ 3 ⇐.

En medlemsstat kan undlade at anvende i dette stykke 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.

↓ 2001/16/EF og 96/48/EF

Artikel 2

I dette direktiv gælder følgende definitioner:

↓ 2001/16/EF (tilpasset)

- a) "det transeuropæiske jernbanesystem ~~for konventionelle tog~~": den i bilag I, punkt 1 og 2, beskrevne helhed, som består af den jernbaneinfrastruktur, herunder banestrækningerne og andre faste anlæg, i det transeuropæiske transportnet, der er anlagt eller tilpasset til konventionel banetransport og til kombineret banetransport ☒ eller til kørsel ved høj hastighed ☒, samt det rullende materiel, der er konstrueret til at køre på denne infrastruktur
- b) "interoperabilitet": ~~det transeuropæiske jernbanesystemets for konventionelle togs~~ 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) "delsystemer": resultatet af ~~det transeuropæiske jernbanesystemets for konventionelle togs~~ opdeling i strukturelt eller funktionelt definerede delsystemer, som angivet i bilag II, for hvilke der skal fastlægges væsentlige krav
- d) "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 ~~det transeuropæiske jernbanesystemet for konventionelle tog~~. Begrebet "komponent" omfatter både materielle og immaterielle objekter, f.eks. programmel
- e) "væsentlige krav": samtlige betingelser, der er fastsat i bilag III, og som ~~det transeuropæiske jernbanesystemet for konventionelle tog~~, dets delsystemer, interoperabilitetskomponenter, herunder grænseflader, skal opfylde

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF

- f) "europæisk specifikation": en fælles teknisk specifikation, en europæisk teknisk godkendelse eller en national standard til gennemførelse af en europæisk standard, som defineret i artikel 1, nr. 8-12, i direktiv 93/38/EØF
-

↓ 96/48/EF (tilpasset)

- ~~g) "tekniske specifikationer for interoperabilitet", i det følgende benævnt "TSI": de specifikationer, der gælder for hvert delsystem med sigte på at opfylde de væsentlige krav ved at skabe de nødvendige indbyrdes funktionelle forbindelser mellem delsystemerne i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og ved at sikre sammenhængen deri.~~
-

↓ 2001/16/EF (tilpasset)

- g) "tekniske specifikationer for interoperabilitet", i det følgende benævnt "TSI": de specifikationer, der gælder for hvert delsystem eller hver del af et delsystem med sigte på at opfylde de væsentlige krav og sikre interoperabiliteten i ~~det transeuropæiske jernbanesystemet~~ for konventionelle tog
-

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF

- i) "bemyndigede organer": de organer, som har til opgave at vurdere interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse eller anvendelseegnhed eller at gennemføre proceduren for EF-verifikation af delsystemerne
-

↓ 2001/16/EF (tilpasset)

⇒ ny

- j) "grundparametre": forskriftsmæssige, tekniske eller driftsmæssige forudsætninger, som er afgørende for interoperabiliteten, og ⇒ som skal specificeres i TSI'er ⇐ ~~som der skal træffes afgørelse om efter proceduren i artikel 21, stk. 2, for det fælles repræsentative organ udarbejder TSI-udkast~~

- k) "særtilfælde": hver del af ~~det transeuropæiske jernbanesystemet~~ for konventionelle tog, 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, rullende materiel, der er beregnet på en udelukkende lokal, regional eller historisk anvendelse, og rullende materiel, der anvendes til trafik mellem Fællesskabet og tredjelande på betingelse af, at det pågældende materiel ikke krydser grænsen mellem to medlemsstater

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 2, og art. 2, nr. 3, litra b)

- l) "opgradering": større arbejder, som går ud på at ændre et delsystem eller en del af et delsystem, og som forbedrer delsystemets samlede ydeevne
- m) "fornyelse": større arbejder, som går ud på at udskifte et delsystem eller en del af et delsystem uden at ændre delsystemets samlede ydeevne
-

↓ 2001/16/EF og 2004/50/EF, art. 1, nr. 2

- n) "bestående jernbanesystem": den helhed, som består af jernbaneinfrastrukturen, herunder banestrækningerne og andre faste anlæg, i det bestående jernbanenet, samt det rullende materiel af enhver kategori og oprindelse, der kører på denne infrastruktur
-

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 2, og art. 2, nr. 3, litra c)

- o) "udskiftning i forbindelse med vedligeholdelse": udskiftning af komponenter med andre med samme funktion og ydeevne i forbindelse med forebyggende eller korrigerende vedligeholdelse
- p) "ibrugtagning": samtlige operationer, hvorved et delsystem bringes i den foreskrevne driftstilstand.
-

↓ ny

- q) "ordregiver": enhver offentlig eller privat virksomhed, der afgiver ordre på projektering/konstruktion og/eller anlæg/bygning af et delsystem under bestemte gennemskueligheds- og konkurrencevilkår. Alt afhængigt af hvilket delsystem der skal bygges eller ændres, kan der være tale om en jernbanevirksomhed, en infrastrukturforvalter eller en ihændeher, eller om den koncessionshaver, der har ansvaret for ibrugtagningen af et færdiggjort projekt.
- r) "ihændeher": den der varigt står for den økonomiske drift af et køretøj til befordring, hvad enten denne person er ejer af køretøjet eller har brugsret over det
- s) "projekt på et avanceret udviklingstrin": et projekt, som det er blevet besluttet at finansiere, og som er så langt fremme i projekterings-/bygningsfasen, at det vil være uacceptabelt at ændre i de tekniske specifikationer. En sådan hindring kan være af kontraktmæssig, økonomisk, samfundsmæssig eller miljømæssig art og skal begrundes behørigt
- t) "harmoniseret standard": en europæisk standard, som et af de europæiske standardiseringsorganer, jf. bilag I til direktiv 98/34/EF, har vedtaget på grundlag af et mandat fra Kommissionen udformet 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.

↓ 2001/16/EF (tilpasset)

Artikel 3

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

↓ 96/48/EF (tilpasset)

~~1. Dette direktiv indeholder for hvert delsystem bestemmelser om parametre, interoperabilitetskomponenter, grænseflader og procedurer, samt de betingelser for global sammenhæng inden for det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, der er nødvendige for at opnå dets interoperabilitet.~~

↓ 2001/16/EF (tilpasset)

2. Direktivets bestemmelser 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.

Artikel 4

1. ~~Det transeuropæiske~~ Jernbanesystemet ~~for konventionelle tog~~, delsystemerne, interoperabilitetskomponenterne, herunder grænsefladerne, skal opfylde de væsentlige krav, som gælder for dem.

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF

2. De supplerende tekniske specifikationer, der er omhandlet i artikel 18, stk. 4, i direktiv 93/38/EØF, og som er nødvendige ud over 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

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 4, litra a),
og art. 2, nr. 4, litra a)

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 af udvikle og/eller revidere en TSI og valget af dens tekniske og geografiske anvendelsesområde kræver et mandat i henhold til artikel 6, stk. 1.

↓ 2001/16/EF

2. Delsystemerne skal være i overensstemmelse med TSI'erne; overensstemmelsen skal opretholdes hele tiden under brugen af hvert delsystem.

↓ 2001/16/EF og 2004/50/EF, art.
1, nr. 4, litra b)

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

a) den angiver anvendelsesområdet (en del af banenettet eller af det rullende materiel som nævnt i bilag I; et delsystem eller en del af et delsystem som nævnt i bilag II)

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

↓ 2001/16/EF (tilpasset)

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 rullende materiel, 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 ~~det~~ ~~transeuropæiske~~ jernbanesystemet ~~for konventionelle tog~~

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 4, litra b), og art. 2, nr. 4, litra b)

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

↓ 2001/16/EF (tilpasset)

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 tidshorisont. Således giver gradvis vedtagelse af TSI'er og overholdelse af sådanne TSI'er mulighed for efterhånden at realisere målet om interoperabilitet i ~~det transeuropæiske jernbanesystemet for konventionelle tog.~~

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 infrastruktur og rullende materiel; der tages særlig hensyn til fritrumsprofiler, sporvidde eller afstand mellem sporene og vogne, der anvendes til trafik mellem Fællesskabet og tredjelande. For hvert særtilfælde vedkommende præciserer TSI'en gennemførelsesbestemmelserne for de bestemmelser i TSI'en, der er nævnt i stk. 3, litra c)-g).

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

↓ 96/48/EF (tilpasset)

~~4. De pågældende TSI udgør ikke nogen hindring for medlemsstaternes afgørelser om anvendelse af nye infrastrukturer eller infrastrukturer, der udbygges til anden togtrafik.~~

~~5. Overholdelsen af samtlige TSI gør det muligt at opbygge et sammenhængende transeuropæisk jernbanesystem for højhastighedstog, der på passende måde bevarer sammenhængen i hver enkelt medlemsstats bestående jernbanenet.~~

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 4, litra c), og art. 2, nr. 4, litra c) (tilpasset)
⇒ ny

7. TSI'erne kan indeholde en udtrykkelig og tydelig reference til europæiske ⇒ eller internationale ⇐ , standarder eller specifikationer, når det er strengt nødvendigt for at

virkeliggøre målene i dette direktiv. I så fald betragtes disse europæiske standarder eller specifikationer (eller de relevante dele deraf) som værende knyttet til den pågældende TSI og bliver obligatoriske, så snart TSI'en bliver gældende. I mangel af ⇒ sådanne ⇐ europæiske standarder eller specifikationer, eller indtil de er udarbejdet, kan der henvises til andre tydeligt angivne normative dokumenter; det skal i så fald være let tilgængelige forvaltningsdokumenter.

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 5, og art. 2, nr. 5 (tilpasset)
⇒ ny

Artikel 6

1. TSI-udkast og senere ændringer af TSI'erne udarbejdes ⇒ af agenturet ⇐ efter mandat fra Kommissionen udstedt efter proceduren i artikel 21, stk. 2 ⇒ 3 ⇐. De udarbejdes på ~~agenturets ansvar~~ i overensstemmelse med artikel 3 og 12 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur ("agenturforordningen")¹⁹ og i samarbejde med de i disse artikler nævnte arbejdsgrupper.

⇒ Foranstaltninger, der går ud på at ændre de underordnede bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det med TSI'er, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 21, stk. 4. ⇐

TSI'erne vedtages og revideres efter samme procedure. De offentliggøres af Kommissionen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

2. Agenturet har til opgave at forberede revisionen og ajourføringen af TSI'erne og at fremsætte alle relevante henstillinger til ~~det i artikel 21 omhandlede udvalg~~ ⇒ 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 21, herom⇐.

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. ~~Der træffes beslutning efter proceduren i artikel 21, stk. 2; om nødvendigt tages der hensyn til særtilfælde.~~

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.

¹⁹ EFT L 164 af 30.4.2004, s. 1.

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.

5. Det i artikel 21 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 ⇐ Udvalget 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 proceduren i artikel 21, stk. 2, ⇒ 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 ~~det i artikel 21 omhandlede udvalg inden vedtagelsen af mandatet for den første TSI~~ ⇒ Kommissionen efter høring af udvalget i overensstemmelse med proceduren i artikel 21, stk. 2, ⇐ og kan gennemgås og opdateres på anmodning af en medlemsstat eller ⇒ på initiativ af ⇐ Kommissionen.

8. I forbindelse med udarbejdelse, vedtagelse og revision af TSI'erne skal der tages hensyn til arbejdsmarkedets parter 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 21 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/EF²⁰. Arbejdsmarkedets parter afgiver udtalelse inden for en frist på tre måneder.

↓ ny

9. Når den enkelte TSI vedtages eller revideres, besluttet det, om et eller flere tekniske bilag kan offentliggøres særskilt af agenturet, og om der skal gælde særlige bestemmelser om sprog og ajourføring, set i lyset af disse bilags foranderlige og teknologiske karakter (især hvor der

²⁰ EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27.

er tale om informations- og kommunikationsteknologi). I givet fald indgår bestemmelserne om sprog og ajourføringsproceduren i foranstaltningen til vedtagelse af TSI'en.

↓ 2001/16/EF og 2004/50/EF, art. 1, nr. 6
⇒ ny

Artikel 7

1. En medlemsstat kan undlade at anvende en eller flere TSI'er, herunder for det rullende materiel, ⇒ på de vilkår, der er anført i denne artikel, og ⇐ i følgende tilfælde ~~og situationer~~:

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 6, og art. 2, nr. 6

a) for et projekt vedrørende en ny banestrækning eller fornyelse eller opgradering af en eksisterende banestrækning 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

↓ 2001/16/EF og 2004/50/EF, art. 1, nr. 6

b) for et projekt vedrørende fornyelse eller opgradering af en eksisterende banestrækning, når fritrumsprofil, sporvidde eller afstand mellem sporene eller elektriske spænding i henhold til disse TSI'er er uforenelige med dem, der gælder for den eksisterende strækning

c) for et projekt vedrørende en ny banestrækning eller for et projekt vedrørende fornyelse eller opgradering af en eksisterende banestrækning, som gennemføres på denne medlemsstats område, såfremt dens jernbanenet er afsondret eller afskåret af havet fra den øvrige del af Fællesskabets jernbanenet

d) for ethvert projekt vedrørende fornyelse, udvidelse eller opgradering af en eksisterende banestrækning, såfremt anvendelsen af disse TSI'er skader projektets økonomiske levedygtighed og/eller sammenhængen i medlemsstatens jernbanesystem

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

↓ 2001/16/EF

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

↓ ny

2. I alle de nævnte tilfælde forelægger den pågældende medlemsstat Kommissionen et dossier med de oplysninger, der er anført i bilag VIII. Kommissionen analyserer de foranstaltninger, som medlemsstaten planlægger at gennemføre, og orienterer det udvalg, der er omhandlet i artikel 21.

3. I de tilfælde, der er nævnt i litra c) og e) verificerer Kommissionen, om dossieret opfylder betingelserne, og underretter medlemsstaten om resultatet af sin analyse. Medlemsstaten kan umiddelbart anvende de alternative bestemmelser.

↓ 2001/16/EF

⇒ ny

~~I alle de nævnte tilfælde meddeler den pågældende medlemsstat på forhånd Kommissionen, at den har til hensigt at fravige reglerne og forelægger den et dossier over, hvilke TSI'er eller dele af TSI'er den ønsker at undlade at anvende, samt hvilke specifikationer den ønsker at anvende i stedet.~~ 4. I de tilfælde, der er nævnt i litra ⇒ a), ⇐ b), d) og f), træffer Kommissionen afgørelse efter proceduren i artikel 21, stk. 2 ⇒ 3 ⇐ , ⇒ om hvorvidt anmodningen om undtagelse accepteres ⇐ ; om nødvendigt udstedes der en henstilling om, hvilke specifikationer der bør anvendes. I de i litra b) nævnte tilfælde vedrører Kommissionens afgørelse dog ikke fritrumsprofiler og sporvidde. ⇒ Kommissionen træffer sin afgørelse inden for 6 måneder, efter at anmodningen ledsaget af et fuldstændigt dossier er indgivet. Medlemsstaten kan ikke anvende den pågældende undtagelsesforanstaltning, før Kommissionen har truffet sin afgørelse. ⇐

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 6

(tilpasset)

~~I alle de nævnte tilfælde meddeler den pågældende medlemsstat på forhånd Kommissionen, at den har til hensigt at fravige reglerne og forelægger den et dossier over, hvilke TSI'er eller dele af TSI'er den ønsker at undlade at anvende, samt hvilke specifikationer den ønsker at anvende i stedet. Kommissionen analyserer de af medlemsstaten påtænkte foranstaltninger. I de tilfælde, der er nævnt i litra b) og d), træffer Kommissionen afgørelse efter proceduren i artikel 21, stk. 2; om nødvendigt udstedes der en henstilling om, hvilke specifikationer der bør anvendes. I de i litra b) nævnte tilfælde vedrører Kommissionens afgørelse dog ikke fritrumsprofiler og sporvidde.~~

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF

KAPITEL III

INTEROPERABILITETSKOMPONENTER

Artikel 8

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

↓ 2001/16/EF (tilpasset)

a) kun markedsføres, hvis de gør det muligt at opnå interoperabilitet i ~~det transeuropæiske~~ jernbanesystemet ~~for konventionelle tog~~ ved at opfylde de væsentlige krav

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF

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

↓ 2001/16/EF

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

↓ 96/48/EF (tilpasset)

~~Disse bestemmelser er ikke til hinder for, at disse komponenter markedsføres til andre formål, eller at de anvendes til konventionelle jernbanelinjer.~~

↓ 2001/16/EF (tilpasset)

Artikel 9

Medlemsstaterne må ikke under henvisning til dette direktiv forbyde, begrænse eller hindre markedsføring på deres område af interoperabilitetskomponenter, som opfylder dette direktivs bestemmelser, med henblik på anvendelse i ~~det transeuropæiske~~ jernbanesystemet ~~for konventionelle tog~~. 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.

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 7

De må navnlig ikke stille krav om kontrol, som allerede er udført som led i den procedure, der fører til udstedelsen af EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed.

↓ 2001/16/EF

Artikel 10

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.

↓ 2004/50/EF, art. 2, nr. 7, litra a)

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.

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 8, litra b), og art. 2, nr. 7, litra b)

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.

↓ 2001/16/EF (ny)

~~Hvis en europæisk specifikation endnu ikke foreligger ved vedtagelsen af en TSI og overholdelsen af denne specifikation er en absolut betingelse for at garantere interoperabiliteten, kan TSI'en enten henvisne til den seneste foreliggende version af udkastet til den europæiske specifikation, der skal følges, eller gengive dette udkast helt eller delvis.~~

↓ ny

I TSI'erne fastsættes en overgangsperiode for de interoperabilitetskomponenter, der allerede er på markedet, når TSI'erne træder i kraft. For at kunne integreres i et delsystem skal sådanne komponenter opfylde kravene i artikel 8.

↓ 2004/50/EF, art. 2, nr. 8
⇒ ny

Artikel 11

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 21, og Kommissionen træffer den mest hensigtsmæssige foranstaltning, enten: ⇐

- (a) ~~kan det efter proceduren i artikel 21, stk. 2, besluttes, at de pågældende specifikationer trækkes helt eller delvis tilbage 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 6, stk. 1 ⇐ .

↓ 2001/16/EF

Artikel 12

1. Konstaterer en medlemsstat en risiko for, at en interoperabilitetskomponent, for hvilken der foreligger en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, og som markedsføres 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 truffne foranstaltninger og anfører grundene til beslutningen, herunder navnlig om afvigelsen skyldes:

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF

- a) at de væsentlige krav ikke er overholdt
- 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 motiveret med en mangel ved de europæiske specifikationer, benyttes proceduren i artikel 11.

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.

↓ 2001/16/EF

Artikel 13

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

↓ 96/48/EF (tilpasset)

~~2. Er det foreskrevet i TSI, gennemføres vurderingen af en interoperabilitetskomponents overensstemmelse eller anvendelseegnethed af det bemyndigede organ, som fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant har anmodet derom.~~

↓ 2001/16/EF

2. Vurderingen af en interoperabilitetskomponents overensstemmelse eller anvendelseegnethed gennemføres af det bemyndigede organ, som fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant har anmodet derom.

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF

3. Er interoperabilitetskomponenter omfattet af andre fællesskabsdirektiver, der vedrører andre aspekter, anføres det på EF-erklæringen om overensstemmelse eller anvendelseegnethed, 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 2~~ 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 12 gælder følgende:

↓ 2001/16/EF (tilpasset)

⇒ ny

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 markedsføres, eller sikre, at den trækkes tilbage fra markedet efter de procedurer, der er fastlagt i artikel 12.

KAPITEL IV

DELSYSTEMER

Artikel 14

1. Det påhviler hver enkelt medlemsstat at give ibrugtagningstilladelse til strukturelt definerede delsystemer, der indgår i ~~det transeuropæiske jernbanesystemet for konventionelle tog~~, når de er anlagt eller drives på medlemsstatens område.

Med henblik herpå træffer medlemsstaterne alle fornødne foranstaltninger for at sikre, at delsystemerne ikke 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 ~~det transeuropæiske jernbanesystemet for konventionelle tog~~. De kontrollerer navnlig sammenhængen mellem disse delsystemer og det system, som de integreres i.

2. Hver medlemsstat kontrollerer ved ibrugtagningen ~~og derefter regelmæssigt~~, at \Rightarrow de TSI-forskrifter, der er udformet for at sikre, at \Leftarrow delsystemerne drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de væsentlige krav, der gælder for dem \Rightarrow , overholdes. Efter ibrugtagningen af disse delsystemer foretages kontrollen i forbindelse med udstedelsen af sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser i overensstemmelse med artikel 10 og 11 i direktivet om jernbanesikkerhed²¹ \Leftarrow .

↓ 2004/50/EF, art. 2, nr. 8, litra a)

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

↓ 2004/50/EF, art. 2, nr. 9, litra b)
 \Rightarrow ny

3. I tilfælde af fornyelse eller opgradering indsender ~~infrastrukturforvalteren eller jernbanevirksomheden~~ \Rightarrow ordregiveren \Leftarrow 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 betydning.

En ny ibrugtagningstilladelse er nødvendig, hver gang de påtænkte arbejder kan have 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 underretter Kommissionen ~~og de øvrige medlemsstater~~ om sin afgørelse \Rightarrow og anfører: \Leftarrow .

²¹ Direktiv 2004/49/EF ...

↓ ny

- en begrundelse for, hvorfor TSI'en (eller TSI'erne) ikke anvendes fuldt ud
- hvilke tekniske specifikationer der gælder i stedet for TSI'en
- hvilke organer der forestår verifikationsproceduren, jf. artikel 18, for så vidt angår disse specifikationer

Kommissionen meddeler disse oplysninger til agenturet, som offentliggør dem.

Hvis medlemsstaten afgør, at en ibrugtagningstilladelse ikke er nødvendig, eller hvis en TSI i medfør af dette stykke kun anvendes delvist, er det ikke nødvendigt at anmode eller underrette om en undtagelse i henhold til artikel 7.

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 10, og art. 2, nr. 9, litra c) (tilpasset)
⇒ ny

4. Når medlemsstaterne giver tilladelse til ibrugtagning af rullende materiel, har de ansvaret for, at hvert køretøj forsynes med en alfanumerisk identifikationskode. Denne kode anføres på hvert køretøj og figurerer i et nationalt register, der opfylder følgende kriterier:

- a) registret opfylder de fælles specifikationer i stk. 5
- b) registret føres og opdateres af et organ, der er uafhængigt af alle jernbanevirksomheder
- c) registret er tilgængeligt for de sikkerhedsmyndigheder og undersøgelsesorganer, der er udpeget i henhold til artikel 16 og 21 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU ("jernbanesikkerhedsdirektivet")²²; Også de tilsynsorganer, der er udpeget i henhold til artikel 30 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering²³, agenturet, jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne har med legitime formål adgang til registeret.

Hvis rullende materiel ibrugtages for første gang i et tredjeland, kan medlemsstaterne godkende køretøjer, der er klart identificeret i henhold til en andet kodesystem. Når en medlemsstat har givet tilladelse til ibrugtagning af sådanne køretøjer på sit område, skal det imidlertid være muligt at finde oplysninger svarende til dem, der findes i stk. 5, litra c), d) og e), gennem køretøjsregistret.

5. De fælles specifikationer for de nationale registre vedtages efter proceduren i artikel 21, stk. 3, på grundlag af et udkast udarbejdet af agenturet. Udkastet til specifikationer

²² EFT L 164 af 30.4.2004, s. 44.

²³ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29. Ændret ved Kommissionens beslutning 2002/844/EF (EFT L 289 af 26.10.2002, s. 30).

omfatter: indhold, dataformat, funktionel og teknisk arkitektur, funktionsmåde og regler om indlæsning af data samt søgning. Registeret indeholder mindst følgende oplysninger:

- a) referencer til erklæringen om EF-verifikation og den enhed, der har udstedt erklæringen
- b) referencer til det register over rullende materiel, som er nævnt i artikel 24
- c) oplysning om køretøjets ejer eller ~~lejer~~ ⇒ **ihændehaber** ⇐
- d) eventuelle begrænsninger for benyttelsen af køretøjet
- e) ~~sikkerhedskritiske data vedrørende køretøjets vedligeholdelsesplan~~ ⇒ hvem der har ansvaret for vedligeholdelsen. Hvis denne oplysning ikke er til rådighed, når der gives tilladelse til ibrugtagning, kan den tilføjes senere, dog før køretøjet tages i brug af en jernbanevirksomhed. ⇐

↓ ny

6. For gods- og personvogne, der tages i brug, efter at dette direktiv er trådt i kraft, fastlægger TSI'en, om det er tilstrækkeligt med en enkelt ibrugtagningstilladelse fra en medlemsstat i Fællesskabet og på hvilke betingelser.

7. For rullende materiel, der er taget i brug, før dette direktiv træder i kraft, og som ikke er forsynet med en EF-verifikationserklæring, jf. artikel 18 i dette direktiv, finder jernbanesikkerhedsdirektivet anvendelse. Der gælder navnlig følgende:

- Hvis sikkerhedsmyndigheden i en medlemsstat kræver det, skal der indhentes en supplerende ibrugtagningstilladelse i overensstemmelse med artikel 14 i jernbanesikkerhedsdirektivet.
- I modsat fald tjener det sikkerhedscertifikat, der er udstedt til jernbanevirksomheden i overensstemmelse med artikel 10 i jernbanesikkerhedsdirektivet, som ibrugtagningstilladelse for rullende materiel, der er i brug.

8. Hvad angår rullende materiel, der er forsynet med en EF-verifikationserklæring, jf. artikel 18, kan de kriterier, en sikkerhedsmyndighed kontrollerer med henblik på at udstede en ibrugtagningstilladelse, kun omfatte følgende:

- den tekniske kompatibilitet mellem dette rullende materiel og den pågældende infrastruktur
- reglerne for de udestående punkter, der er omhandlet i artikel 17, stk. 2
- reglerne for de særtilfælde, der er behørigt anført i de relevante TSI'er
- de undtagelser, der er behørigt anmeldt i overensstemmelse med artikel 7 i dette direktiv.

9. Medlemsstaterne kan udstede ibrugtagningstilladelser, der gælder for en serie rullende materiel, jf. dog den procedure, der er nævnt i artikel 18.

↓ 2001/16/EF (tilpasset)

Artikel 15

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 ~~det transeuropæiske jernbanesystemet for konventionelle tog~~, når de opfylder de væsentlige krav, jf. dog artikel 19. De må navnlig ikke stille krav om kontrol, som allerede er udført som led i den procedure, der fører til udstedelse af EF-verifikationserklæring som nærmere beskrevet i bilag V.

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 11

De må navnlig ikke stille krav om kontrol, som allerede er udført som led i den procedure, der fører til udstedelse af EF-verifikationserklæringen.

↓ 2001/16/EF (tilpasset)

Artikel 16

1. Medlemsstaterne anser strukturelt definerede delsystemer, der indgår i ~~det transeuropæiske jernbanesystemet for konventionelle tog~~, 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 ~~det transeuropæiske jernbanesystemet for konventionelle tog~~, opfylder interoperabilitetskravet og de væsentlige krav, fastslås på grundlag af TSI'erne, når sådanne findes.

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 12, og
art. 2, nr. 10
⇒ ny

3. I mangel af TSI'er, ~~herunder~~ hvis der er indsendt underretning om en undtagelse i henhold til artikel 7, ⇒ eller hvis et særtilfælde gør det nødvendigt at anvende tekniske forskrifter, der ikke er omfattet af den pågældende TSI, ⇐ tilsender medlemsstaterne ~~de andre medlemsstater~~ og Kommissionen for hvert delsystem en fortegnelse over de tekniske forskrifter, der benyttes som grundlag for at vurdere, om de væsentlige krav er opfyldt.

Denne notifikation foretages ⇒, alt afhængigt af det enkelte tilfælde, enten ⇐ senest ~~den 30. april 2005~~ ⇒ to år efter dette direktivs ikrafttræden ⇐ og herefter hver gang fortegnelsen over de tekniske forskrifter ændres ⇒, eller når Kommissionen underrettes 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.

↓ ny

Kommissionen meddeler disse oplysninger til agenturet, som offentliggør dem.

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF
(tilpasset)
⇒ ny

Artikel 17

1. Viser det sig, at TSI'erne ikke fuldt ud opfylder de væsentlige krav, kan sagen på anmodning af en medlemsstat eller på Kommissionens initiativ forelægges for det i artikel 21 nævnte udvalg ⇒ med henblik på revision ⇐ =

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 13, og
art. 2, nr. 11

~~I så fald revideres TSI'erne~~ i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2.

2. 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. I disse tilfælde finder artikel 16, stk. 3, anvendelse.

↓ ny

3. Hvis en medlemsstat eller Kommissionen finder, at det haster at revidere en TSI, anmodes agenturet om en teknisk udtalelse. Efter at have hørt udvalget efter proceduren i artikel 21, stk. 2, afgør Kommissionen, om denne tekniske udtalelse kan finde anvendelse, indtil TSI'en er revideret; i givet fald offentliggør agenturet den tekniske udtalelse.

↓ 2001/16/EF
⇒ ny

Artikel 18

1. Med henblik på udfærdigelse af en EF-verifikationserklæring skal ~~ordregiveren eller dennes repræsentant~~ ⇒ ansøgeren ⇐ opfordre det bemyndigede organ, som ~~ordregiveren~~ ⇒ 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 24 nævnte registre.

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.

↓ ny

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 kapitel 6 i den pågældende TSI tillader det, kan det bemyndigede organ udstede verifikationsredegørelser, der gælder for en serie rullende materiel.

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF
⇒ ny

Artikel 19

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 direktivets 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 indleder straks proceduren i artikel 21, stk. 2.~~ ⇒ Kommissionen holder samråd med de berørte parter. ⇐

↓ ny

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

- (c) manglende opfyldelse af de væsentlige krav eller en TSI eller forkert anvendelse af en TSI. I så fald underretter Kommissionen øjeblikkelig den medlemsstat, hvor vedkommende der uretmæssigt har udfærdiget EF-verifikationserklæringen er bosat, og beder medlemsstaten træffe passende foranstaltninger.
- (d) en mangel i en TSI. I så fald indledes proceduren for revision af TSI'en i overensstemmelse med artikel 6, stk. 1.

KAPITEL V

BEMYNDIGEDE ORGANER

Artikel 20

1. Medlemsstaterne underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater om, hvilke organer der har fået til opgave at gennemføre proceduren for vurdering af overensstemmelse eller anvendelsesegnhed, 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 ~~De Europæiske Fællesskabers~~ *Den Europæiske Unions* Tidende offentliggør og ajourfører Kommissionen en fortegnelse over organerne og deres identifikationsnumre samt deres kompetenceområder.

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

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF
⇒ ny

3. En medlemsstat trækker sin godkendelse af et organ tilbage, hvis det ikke længere opfylder kriterierne i bilag VII. 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 de relevante kriterier, ~~forelægges spørgsmålet for det i artikel 21 omhandlede udvalg, som afgiver en udtalelse inden for en frist på tre måneder;~~ ⇒ holder Kommissionen samråd med de berørte parter. ⇐ ~~på baggrund af udvalgets udtalelse~~ ⇒ Efter at have hørt udvalget efter proceduren i artikel 21, stk. 2, ⇐ underretter Kommissionen den berørte medlemsstat om alle de ændringer, der er nødvendige, for at det bemyndigede organ kan bevare den status, der er tildelt det.

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 15, og art. 2, nr. 12

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 anvendelsesegnhed 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 21 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 21, stk. 5.

↓ 2001/16/EF

KAPITEL VI

UDVALG OG ARBEJDSPROGRAM

Artikel 21

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

↓ ny

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

↓ 2001/16/EF og 2004/50/EF, art. 1, nr. 16

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

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

↓ ny

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.

↓ 2001/16/EF og 2004/50/EF, art. 1, nr. 16

~~3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.~~

↓ 2004/50/EF, art. 2, nr. 13

~~4~~ 5. 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.

↓ 2004/50/EF, art. 2, nr. 14
⇒ ny

Artikel 21a

6. Kommissionen kan forelægge udvalget alle spørgsmål om gennemførelsen af dette direktiv. Om nødvendigt vedtager Kommissionen en henstilling om gennemførelsen efter proceduren i artikel 21, stk. 2 ⇐.

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 17
(tilpasset)

~~1. Udvalget kan drøfte ethvert spørgsmål om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem, herunder spørgsmål, der vedrører interoperabilitet mellem det transeuropæiske højhastighedsjernbanesystem og tredjelands jernbanesystemer.~~

~~2. Udvalget kan drøfte ethvert spørgsmål om gennemførelsen af dette direktiv. Om nødvendigt vedtager Kommissionen en henstilling vedrørende gennemførelsen efter proceduren i artikel 21, stk. 2.~~

Artikel 21b

~~1. Kommissionen kan på eget initiativ eller på anmodning af en medlemsstat efter proceduren i artikel 21, stk. 2, beslutte at fremsætte mandat til at udarbejde en TSI om et andet emne, for så vidt den pågældende TSI vedrører et i bilag II nævnt delsystem.~~

~~2. Udvalget udarbejder selv efter proceduren i artikel 21, stk. 2, på forslag af Kommissionen sit arbejdsprogram i overensstemmelse med målene i dette direktiv og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog²⁴.~~

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 17, og
art. 2, nr. 14
⇒ ny

Artikel 21c

7. ~~Bilagene II-VI kan ændres efter proceduren i artikel 21, stk. 2.~~ ⇐ Foranstaltninger, der går ud på at ændre de underordnede bestemmelser i dette direktiv, der er anført i bilag II-VIII, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. stk. 4 i denne artikel. ⇐

²⁴ EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1.

↓ 2001/16/EF (tilpasset)
⇒ ny

Artikel 22

Så snart dette direktiv træder i kraft, kan udvalget drøfte ethvert spørgsmål om interoperabilitet i ~~det transeuropæiske jernbanesystemet for konventionelle tog~~, herunder spørgsmål, der vedrører interoperabilitet mellem ~~det transeuropæiske~~ ⇒ Fællesskabets ⇐ jernbanesystem og tredjelands jernbanesystemer.

↓ 2004/50/EF, art. 2, nr. 15
⇒ ny

Artikel 23

~~1. Prioriteringsrækkefølgen for vedtagelsen af TSI'erne er som følger, uden at dette berører rækkefølgen for vedtagelse af mandaterne i artikel 6, stk. 1:~~

~~a) Den første gruppe af TSI'er tager sigte på styringskontrol, signaler, trafiktelematik for godstrafikken, drift og trafikstyring (herunder personalekvalifikationer vedrørende de grænseoverskridende tjenester i overensstemmelse med de kriterier, der er fastlagt i bilag II og III); godsvoгне; støjgener i forbindelse med rullende materiel og infrastruktur. Hvad angår rullende materiel udvikles materiel til international brug først.~~

~~b) Desuden behandles følgende aspekter afhængigt af Kommissionens og agenturets ressourcer: trafiktelematik for persontrafikken, vedligeholdelse med særligt henblik på sikkerheden, personvoagne, lokomotiver og motorvognssæt, infrastruktur, energi, luftforurening. Hvad angår rullende materiel udvikles materiel til international brug først.~~

~~c) På anmodning af Kommissionen, en medlemsstat eller agenturet kan udvalget efter proceduren i artikel 21, stk. 2, beslutte at udarbejde en TSI for andre emner, for så vidt den pågældende TSI vedrører et i bilag II nævnt delsystem.~~

~~21. Kommissionen fastsætter efter proceduren i artikel 21, stk. 2, et arbejdsprogram, der ⇒ dækker udvidelsen af anvendelsesområdet, jf. artikel 1, stk. 3, revision af TSI'erne, jf. artikel 6, stk. 2, ⇐ overholder prioriteringsrækkefølgen i stk. 1 og andre opgaver, som Kommissionen ~~det~~ skal udføre i henhold til dette direktiv.~~

~~TSI'erne i første arbejdsprogram, som omhandlet i stk. 1, litra a), udarbejdes inden den 20. april 2004.~~

~~32. Arbejdsprogrammet skal bl.a. omfatte følgende etaper:~~

~~a) udarbejdelse af en strukturel oversigt over jernbanesystemet for konventionelle tog 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. Oversigten skal~~

især omfatte systemets forskellige bestanddele og disses grænseflader; den vil tjene som referenceramme for afgrænsningen af anvendelsesområderne for hver TSI

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

c) vedtagelse 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) ~~vedtagelse~~ ⇒ identifikation ⇐ af grundparametrene til hver TSI

f) godkendelse af udkast til standardiseringsprogrammer

g) forvaltning af overgangsperioden mellem ikrafttrædelsen af 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 tog²⁵ og offentliggørelsen af TSI'er, herunder vedtagelsen af det referencesystem, der er nævnt i artikel 25.

↓ 2001/16/EF
⇒ ny

KAPITEL VII

INFRASTRUKTURREGISTRE OG REGISTRE OVER RULLENDE MATERIEL

Artikel 24

1. Medlemsstaterne sørger for, at der ⇒ jævnligt ⇐ ~~hvert år~~ offentliggøres og ajourføres infrastrukturregistre og registre over rullende materiel. Registerne 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 registerne over infrastruktur og rullende materiel.

↓ 2004/50/EF, art. 2, nr. 16

2. En kopi af disse registre fremsendes til de berørte medlemsstater og agenturet og gøres tilgængelig for de berørte parter, herunder mindst fagfolk i sektoren.

²⁵ EFT L 164 af 30.4.2004, s. 114.

↓ ny

3. Agenturet udarbejder et udkast til vejledning om infrastrukturregistre og registre over rullende materiel. Vejledningen skal præcisere, hvad registrene skal indeholde, og rumme anbefalinger om format samt om hvor ofte registrene skal ajourføres, og hvordan de bør bruges. Den skal også indeholde nærmere bestemmelser om gennemførelsen af denne artikel, for så vidt angår de infrastrukturanlæg og det rullende materiel, der tages i brug før dette direktivs ikrafttræden. Kommissionen vedtager vejledningen efter at have hørt udvalget efter proceduren i artikel 21, stk. 2.

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 18

~~Artikel 22a~~

~~1. Medlemsstaterne sørger for, at et register over infrastrukturene og et register over det rullende materiel offentliggøres og ajourføres hvert år. Registrene 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. Med henblik herpå angives det i hver TSI nøjagtigt, hvilke oplysninger der skal medtages i registrene over infrastruktur og rullende materiel.~~

~~2. En kopi af disse registre fremsendes til de berørte medlemsstater og agenturet og gøres tilgængelig for de interesserede parter, herunder mindst de professionelle aktører på området.~~

↓ 2001/16/EF

KAPITEL VIII

OVERGANGSBESTEMMELSER

Artikel 25

↓ 2004/50/EF, art. 2, nr. 17

⇒ ny

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 artikel 16, 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 i de strækninger og det rullende materiel, der vil blive omfattet af anvendelsesområdet i henhold til artikel 1, stk. 3. ~~Kommissionen gennemgår dette udkast efter proceduren i artikel 21, stk. 2, og beslutter, om det kan bruges som referencesystem, indtil TSI'erne vedtages.~~ ⇒ Om nødvendigt vedtager Kommissionen referencesystemet efter proceduren i artikel 21, stk. 2. ⇐

↓ 2001/16/EF

⇒ ny

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

↓ 2004/50/EF, art. 2, nr. 17 (ny)

KAPITEL IX

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 26

Enhver afgørelse truffet i medfør af dette direktiv om vurdering af interoperabilitetskomponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og om verifikation af delsystemer, der indgår i ~~det transeuropæiske~~ jernbanesystemet ~~for konventionelle tog~~, samt afgørelser truffet i medfør af artikel 11, 12, 17 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 27

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme bestemmelserne i artikel 2, litra q), r) og s), artikel 7, artikel 10, stk. 5, artikel 14, artikel 16, stk. 3, artikel 18, stk. 4 og 5, artikel 24, stk. 1, samt bilag II og VIII senest den [...] ²⁶. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

Disse bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De skal også indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til de direktiver, der ophæves ved nærværende direktiv, gælder som henvisninger til nærværende direktiv. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv

²⁶ 24 måneder efter at direktivet er trådt i kraft

↓ 2001/16/EF (tilpasset)
⇒ ny

Artikel 28

Kommissionen udarbejder hvert ~~andet~~ ⇒ tredje ⇐ år ~~og første gang den 20. april 2005~~ en rapport om forbedringerne i interoperabiliteten i ~~det transeuropæiske jernbanesystemet for konventionelle tog~~, som den forelægger for Europa-Parlamentet og Rådet. Rapporten omfatter endvidere en analyse af tilfældene i artikel 7.

↓ 2001/16/EF
⇒ ny

~~Det fælles repræsentative organ~~ ⇒ Agenturet ⇐ udarbejder — og ajourfører regelmæssigt — et værktøj, som på anmodning af en medlemsstat eller Kommissionen kan levere en situationsoversigt over interoperabilitetsniveauet for ~~det transeuropæiske jernbanesystemet for konventionelle tog~~. Til dette værktøj anvendes de oplysninger, der findes i de i artikel 24 nævnte registre.

↓ ny

Artikel 29

Direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF, som ændret ved direktiv 2004/50/EF, ophæves med virkning fra den [...] ²⁷, 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 X.

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF
(tilpasset)

Artikel ~~29~~30

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i ~~De Europæiske Fællesskabers~~ ☒ *Den Europæiske Unions* ☒ *Tidende*.

↓

Artikel 1, 2 (litra a) – p)), 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, stk. 1 - 4, 11, 12, 13, 15, 16, stk. 1 og 2, 17, 18, stk. 1 - 3, 19 - 23, 24, stk. 2 og 3, 25 - 31 og bilag I, III - VII anvendes fra ovennævnte ikrafttrædelsesdato.

²⁷ Den dato, der er anført i artikel 27, stk. 1.

Artikel ~~303~~

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

BILAG I

⊠ ANVENDELSESOMRÅDE ⊠

1. DET TRANSEUROPÆISKE JERNBANESYSTEM FOR KONVENTIONELLE TOG

1.1. INFRASTRUKTUR

Infrastrukturen i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog består af infrastrukturanlæggene på de strækninger i det transeuropæiske transportnet, der er anført i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet²⁸ eller i ajourføringer af denne beslutning som følge af revisionsbestemmelsen i dens artikel 21.

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.

Denne infrastruktur 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. RULLENDE MATERIEL

Det rullende materiel omfatter alt materiel, som kan køre på hele det konventionelle transeuropæiske banenet eller en del af det, herunder:

- brændstof- eller eldrevne togsæt
- brændstof- eller eldrevne lokomotiver
- personvogne

²⁸ EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Ændret ved afgørelse nr. 1346/2001/EF (EFT L 185 af 6.7.2001, s. 1).

- godsvogne, herunder rullende materiel til transport af lastvogne.

Mobilt udstyr til bygning og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur er omfattet, men har ikke førsteprioritet.

Hver af disse kategorier underopdeles i:

- rullende materiel til international brug
- rullende materiel til national brug.

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 19 og
bilag I
⇒ ny

2. DET TRANSEUROPÆISKE JERNBANESYSTEM FOR HØJHASTIGHEDSTOG

2.1. INFRASTRUKTUR

Infrastrukturen i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog består af infrastrukturanlæggene på de strækninger i det transeuropæiske transportnet, der er anført i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet²⁹ eller i ajourføringer af denne beslutning som følge af revisionsbestemmelsen i dens artikel 21.

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 mv., som højhastighedsmateriel gennemkører med lav hastighed. ⇐

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

²⁹ EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Ændret ved afgørelse nr. 1346/2001/EF (EFT L 185 af 6.7.2001, s. 1).

2.2. RULLENDE MATERIEL

Det rullende materiel, der er omfattet af dette direktiv, er tog, 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 1 anførte strækninger, når det er foreneligt med disse strækningers kapacitetsniveau.

↓ 2004/50/EF, art. 2, nr. 18 og bilag III (tilpasset)

3. SAMMENHÆNGEN I ~~DET EUROPÆISKE~~ JERNBANESYSTEMET ~~FOR~~ ~~KONVENTIONELLE TOG~~

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 19 og bilag I, og art. 2, nr. 18 og bilag III

Af hensyn til kvaliteten af europæisk jernbanetransport er det nødvendigt, at der er nøje sammenhæng mellem egenskaberne ved infrastrukturen (i ordets brede forstand, dvs. omfattende de faste dele af alle berørte delsystemer) og egenskaberne ved det rullende materiel (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 strækninger og rullende materiel

Af hensyn til interoperabilitetens omkostningseffektivitet kan der efter behov opstilles nye underkategorier af alle de kategorier af strækninger og rullende materiel, 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.

4.2. 2. Garantier vedrørende omkostninger

Ved costbenefitanalyse af de foreslåede foranstaltninger skal der navnlig tages hensyn til følgende forhold:

- omkostningerne ved den foreslåede foranstaltning
- reduktion af finansieringsomkostninger på grund af stordrift og bedre udnyttelse af det rullende materiel
- 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.

↓ 2001/16/EF (tilpasset)

BILAG II

DELSYSTEMER

1. LISTE OVER DELSYSTEMER

Med henblik på dette direktiv opdeles ~~det transeuropæiske~~ jernbanesystemet ~~for konventionelle tog~~ i delsystemer, der svarer til:

↓ 2001/16/EF og 2004/50/EF, art. 1, nr. 20 og bilag II
⇒ ny

a) strukturelt definerede områder:

- infrastruktur
- energi
- togkontrol og signaler
- ~~drift og trafikstyring~~
- rullende materiel, eller

b) funktionelt definerede områder:

- ⇒ drift og trafikstyring ⇐
 - vedligeholdelse
 - trafiktelematik for person- og godstrafikken.
-

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 20 og bilag II

2. OMFATTEDE OMRÅDER

~~For hvert delsystem fastlægges listen over interoperabilitetsrelevante elementer i de mandater, der gives agenturet til udarbejdelsen af TSI-udkast.~~

~~I henhold til artikel 6, stk. 1, fastlægges disse mandater efter proceduren i artikel 21, stk. 2.~~

~~I givet fald præciserer agenturet listen over de interoperabilitetsrelevante elementer, der er fastsat i mandaterne, i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, litra e).~~

↓ 2001/16/EF og 2004/50/EF, art. 1, nr. 20 og bilag II (tilpasset)
⇒ ny

2. BESKRIVELSE AF DELSYSTEMERNE

For hvert delsystem eller del af et delsystem stiller ~~det fælles repræsentative organ~~ ⇒ agenturet ⇐ forslag om en liste over interoperabilitetsrelevante elementer og forhold i forbindelse med udarbejdelsen af udkastet til den dertil hørende TSI.

Delsystemerne omfatter navnlig følgende, uden at foregribe fastlæggelsen af sådanne forhold, af interoperabilitetskomponenterne eller af den rækkefølge, hvori delsystemerne skal undergives 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

Elforsyningssystem, ⊗ og ⊗ luftledningsmateriel ~~og strømaftagere~~.

2.3. Togkontrol og signaler

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

2.4. 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 ⇒ formering af og ⇐ kørsel med tog og planlægning og styring af trafikken.

Alle de faglige kvalifikationer, der er nødvendige for at kunne præstere grænseoverskridende tjenester.

2.5. Telematik

Dette delsystem omfatter i henhold til bilag I to dele:

- a) anvendelser i persontrafikken, herunder systemer til information af rejsende før og under rejsen, reserveringssystemer, 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 faktureringsystemer, styring af korrespondancen med andre transportmidler, udarbejdelse af elektroniske ledsagedokumenter.

2.6. Rullende materiel

Vognkasse, styrings- og reguleringsystem for al togudrustning, ⇨ strømaftagere, ⇩ trækraft- og energiomformningsudstyr, bremseudstyr, køblingsudstyr, løbeværk (bogier, aksler) og ophængning, døre, menneske/maskine-grænseflader (lokomotivfører, togpersonale, passagerer, under hensyntagen til bevægelseshæmmedes behov), aktive eller passive sikkerhedsanordninger og anordninger for passagerers og togpersonales sundhed.

2.7. Vedligeholdelse

Procedurer med dertil hørende udstyr, logistiske vedligeholdelsesinstallationer, beredskabslager, som giver mulighed for at gennemføre obligatorisk afhjælpende og forebyggende vedligeholdelse med det formål at sikre jernbanesystemets interoperabilitet og levere de nødvendige ydelser.

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.

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 anvisningsstridige, men forudsigelige betjeningsmåder ikke forringer anordningernes funktionssikkerhed eller medfører en sikkerheds- eller sundhedsmæssig risiko for passagererne.

↓ 96/48/EF (tilpasset)

~~1.1.5. Anordninger, som er beregnet til at blive betjent af passagerer, skal være udformet sådan, at anvisningsstridige, men forudsigelige betjeningsmåder ikke medfører sikkerhedsmæssig risiko.~~

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF

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

↓ 2001/16/EF (ny)

1.4.1. Miljøvirkningerne af at anlægge og drive ~~det transeuropæiske~~ jernbanesystemet ~~for konventionelle tog~~ skal vurderes og tages i betragtning ved udformningen af systemet i overensstemmelse med gældende fællesskabsbestemmelser.

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF

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.

↓ 2001/16/EF (ny)

1.4.4. ~~Det transeuropæiske jernbanesystemet for konventionelle tog~~ skal drives under overholdelse af de foreskrevne grænser for støjgener.

1.4.5. ~~Det transeuropæiske jernbanesystemet for konventionelle tog~~ 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 ~~det transeuropæiske jernbanesystemet for konventionelle tog~~.

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF

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

2. SÆRLIGE KRAV TIL DE ENKELTE DELSYSTEMER

2.1. Infrastruktur

2.1.1. Sikkerhed

↓ 2001/16/EF

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.

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF

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

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

2.2. Energi

2.2.1. Sikkerhed

↓ 2001/16/EF

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:

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF

– gøre det muligt for togene at yde de specificerede præstationer

↓ 96/48/EF

~~– være kompatible med de strømaftagere, som togene er udstyret med.~~

↓ 2001/16/EF

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

↓ 2001/16/EF

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 ~~det transeuropæiske jernbanesystemet for konventionelle tog.~~

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF

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.

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 højtaleranlæg, som togpersonalet og kontrolcentre uden for toget kan benytte til at give meddelelser til passagererne.

2.4.2. Pålidelighed og tilgængelighed

Det vitale udstyr - løbeværk, trækraft, bremses og togkontrol - skal være konstrueret på en sådan måde, at togets rejse kan fortsættes under specificerede svigtforhold uden katastrofale følger for det udstyr, som stadig fungerer.

2.4.3. Teknisk kompatibilitet

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

↓ 2001/16/EF

Strømaftagere skal specificeres, så togene kan køre med de strømforsyningssystemer, som findes i ~~det transeuropæiske jernbanesystemet for konventionelle tog~~.

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF

Det rullende materiels specifikationer skal gøre det muligt for det at køre på alle de banestrækninger, som det er meningen, det skal benytte.

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 21, og art. 2, nr. 19

2.4.4. Kontrol

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

↓ 2001/16/EF

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.

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF

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

↓ 2001/16/EF

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

↓ 96/48/EF (tilpasset)

2.6. Miljø

~~2.6.1. Sundhed~~

~~Det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog skal drives under overholdelse af de foreskrevne grænser for støjgener.~~

~~2.6.2. Miljøbeskyttelse~~

~~Det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog skal drives uden jordbundsvibrationer, som er uacceptable for aktiviteter og omgivelser i kort afstand fra infrastrukturen og i normal vedligeholdelsesstand.~~

2.7. Driftsforhold

↓ 2001/16/EF

2.6. Drift og trafikstyring

2.6.1. Sikkerhed

↓ 96/48/EF

~~Tilvejebringelsen af sammenhæng i reglerne for drift af nettet og for lokomotivførernes og togpersonalets kvalifikationer skal garantere en sikker international drift.~~

↓ 2001/16/EF

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 ~~det transeuropæiske jernbanesystemet for konventionelle tog~~, idet der tages hensyn til de forskellige krav, der gør sig gældende i forbindelse med grænseoverskridende og indenlandske tjenester.

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.

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.

BILAG IV

INTEROPERABILITETSKOMPONENTERNES OVERENSSTEMMELSE OG ANVENDELSESEGNETHED

↓ 96/48/EF (tilpasset)

~~EF-ERKLÆRING OM:~~

- ~~overensstemmelse~~
 - ~~anvendelsesegnethed~~
-

↓ 2001/16/EF (tilpasset)

1. INTEROPERABILITETSKOMPONENTER

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

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF

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 anvendelseegnethed 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 eller konstruktørens firmanavn også.)
- beskrivelse af interoperabilitetskomponenten (mærke, type osv.)
- angivelse af, hvilken procedure der er fulgt med henblik på erklæring om overensstemmelse eller anvendelseegnethed (artikel 13)
- alle relevante beskrivelser vedrørende interoperabilitetskomponenten, herunder navnlig anvendelsesbetingelserne
- navn og adresse på det eller de bemyndigede organer, som har medvirket i den procedure, der er fulgt for at konstatere overensstemmelsen eller anvendelseegnetheden, 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.

↓ 2001/16/EF

BILAG V

VERIFIKATIONSERKLÆRING FOR DELSYSTEMERNE

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF ⇒ ny

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

Erklæringen skal affattes på samme sprog som det tekniske dossier og skal indeholde følgende elementer:

- henvisninger til direktivet
- navn og adresse på ordregiveren ⇒ eller leverandøren ⇐ eller ordregiverens eller leverandørens ~~dennes~~ repræsentant i Fællesskabet. (Der angives firmanavn og fuld adresse. Er der tale om en repræsentant, anføres ordregiverens ⇒ eller leverandørens ⇐ firmanavn også.)
- 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 i givet fald begrænsninger i eller betingelser for driften
- er EF-erklæringen foreløbig, angives dens gyldighedsperiode
- underskriverens identitet.

BILAG VI
VERIFIKATIONSPROCEDURE FOR DELSYSTEMERNE

1. INDLEDNING

↓ 96/48/EF og 2001/16/EF
⇒ ny

EF-verifikationen er den procedure, hvorved et bemyndiget organ efter anmodning fra ordregiveren eller ⇒ leverandøren ⇐ eller ~~dennes~~ ordregiverens eller leverandørens repræsentant i Fællesskabet verificerer og kontrollerer, at et delsystem er:

- i overensstemmelse med direktivets bestemmelser
- i overensstemmelse med andre regler, der gælder i overensstemmelse med traktaten og at det kan sættes i drift.

2. ETAPER

Verifikationen af delsystemet finder sted i følgende etaper:

- samlet projekt
- anlæggelse eller fremstilling af delsystemet, herunder navnlig anlægsarbejdets udførelse, montering af komponenterne og justering af helheden
- prøvning af det færdige delsystem.

3. ATTESTERING

Det bemyndigede organ, der er ansvarligt for EF-verifikationen, udsteder en overensstemmelsesattest til ordregiveren eller ⇒ leverandøren ⇐ eller ~~dennes~~ ordregiverens eller leverandørens repræsentant i Fællesskabet, som derefter udfærdiger EF-verifikationserklæringen og sender den til tilsynsmyndigheden i den medlemsstat, hvor delsystemet er anlagt og/eller drives.

4. TEKNISK DOSSIER

Det tekniske dossier, der ledsager verifikationserklæringen, skal indeholde:

- for infrastrukturanlæg: anlægstegninger, overtagelsesprotokoller for jordarbejder og jernarmering, prøve- og kontrolrapporter for betonarbejdet

- for de øvrige delsystemer: helheds- og detailtegninger, som svarer til udførelsen, elektricitets- og hydraulikdiagrammer, styrekredsdiagrammer, beskrivelser af edb-systemer og automatisk udstyr, drifts- og vedligeholdelsesinstruktioner osv.
- fortegnelse over de i artikel 3 omhandlede interoperabilitetskomponenter i delsystemet
- kopier af de EF-erklæringer om overensstemmelse eller anvendelseegnethed, som skal være udstedt for komponenterne i henhold til direktivets artikel 13, i givet fald ledsaget af de tilhørende beregninger og en kopi af protokollerne for de prøvninger og undersøgelser, som de bemyndigede organer har gennemført på grundlag af fælles tekniske specifikationer
- attesting fra det bemyndigede organ, som har gennemført EF-verifikationen, af, at projektet overholder dette direktivs bestemmelser, ledsaget af de hertil hørende beregninger, som organet har påtegnet med angivelse af eventuelle forbehold, der er taget under udførelsen af arbejdet, og som ikke er ophævet; attestingens ledsages desuden af de besøgs- og kontrolrapporter, som organet har udarbejdet som led i sin opgave, således som nærmere angivet i punkt 5.3 og 5.4 nedenfor.

5. OVERVÅGNING

5.1. Formålet med EF-overvågningen er at sikre, at forpligtelserne ifølge det tekniske dossier er blevet opfyldt under anlæggelsen/fremstillingen af delsystemet.

5.2. Det bemyndigede organ, der har til opgave at verificere udførelsen, skal hele tiden have adgang til byggepladsen, til fabrikations-, lager- og i givet fald 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. Ordregiveren eller ⇒ leverandøren eller ⇐ ~~dennes~~ ordregiverens eller leverandørens repræsentant i Fællesskabet skal sørge for, at organet får forelagt alle dokumenter af betydning herfor, herunder navnlig arbejdstegningerne og den tekniske dokumentation for delsystemet.

5.3. For at verificere udførelsen gennemfører det bemyndigede organ regelmæssigt kontrol, hvorunder det sikrer sig, at direktivet overholdes. Det udsteder ved disse lejligheder en kontrolrapport til de udførende parter. Det kan forlange at blive tilkaldt til byggepladsen ved bestemte faser i arbejdet.

5.4. Det bemyndigede organ kan også aflægge uanmeldte besøg på byggepladsen og i fabrikationslokalerne. Under disse besøg kan det bemyndigede organ gennemføre fuldstændig eller delvis kontrol. Det udfærdiger en besøgsrapport og i givet fald en kontrolrapport til de udførende parter.

6. DEPONERING

Til underbyggelse af den overensstemmelsesattest, der er udstedt af det bemyndigede organ, der skal verificere et driftsklart delsystem, deponeres det samlede tekniske dossier, der er omhandlet i punkt 4, hos ordregiveren eller ⇒ leverandøren eller ⇐ ~~dennes~~ ordregiverens eller leverandørens repræsentant i Fællesskabet. Det tekniske dossier vedlægges EF-

verifikationserklæringen, som ordregiveren ⇒ eller leverandøren ⇐ sender til tilsynsmyndigheden i den pågældende medlemsstat.

Ordregiveren opbevarer en kopi af det tekniske dossier i hele delsystemets levetid. Dossieret fremsendes til de øvrige medlemsstater, som anmoder herom.

7. OFFENTLIGGØRELSE

Hvert bemyndiget organ offentliggør regelmæssigt de relevante oplysninger vedrørende:

- indkomne ansøgninger om EF-verifikation
- udstedte overensstemmelsesattester
- afslag på ansøgninger om overensstemmelsesattest.

8. SPROG

Dokumenter og korrespondance om EF-verifikationsprocedurerne udfærdiges på det/et af de officielle sprog i den medlemsstat, hvor ordregiveren eller ⇒ leverandøren eller ⇐ ~~dennes~~ ordregiverens eller leverandørens repræsentant i Fællesskabet er etableret, eller på et sprog, som denne accepterer.

BILAG VII

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 eller entreprenøren 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.

↓ 2004/50/EF, art. 1, nr. 22, og
art. 2, nr. 20

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 Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder³⁰ og sikkerhedscertifikaterne i medfør af direktiv 2004/49/EF, samt af de enheder, der forestår undersøgelser af ulykker.

↓ 2001/16/EF

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.

³⁰ EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26).

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

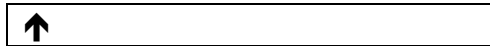
7. Organets personale har tavshedspligt (undtagen over for de kompetente administrative myndigheder i den stat, hvor det udøver sin virksomhed) om alt, hvad det får kendskab til under udøvelsen af sin virksomhed i henhold til dette direktiv eller enhver national retsforordning udstedt i medfør heraf.

BILAG VIII**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, 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.



BILAG IX

Del A

Ophævede direktiver med ændringer (jf. artikel 31)

Rådets direktiv 96/48/EF

EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6)

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv
2001/16/EF

EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1)

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) kun punkt 60 i bilag III
nr. 1882/2003

EFT L 284 af 31.10.2003, s. 1)

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv
2004/50/EF

EFT L 164 af 30.4.2004)

Del B

Frister for gennemførelse i national ret (jf. artikel 31)

Direktiv	Gennemførelsesfrist
96/48/EF	8. juni 1999
2001/16/EF	20. april 2003
2004/50/EF	30. april 2006

BILAG X

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 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 l)
Artikel 2, litra n)	Artikel 2, litra m)	Artikel 2, litra m)
Artikel 2, litra o)	Artikel 2, litra n)	Artikel 2, litra n)
Artikel 2, litra m)	Artikel 2, litra o)	Artikel 2, litra o)
Artikel 2, litra p)	Artikel 2, litra p)	Artikel 2, litra p)
-	-	Artikel 2, litra q), r) og s)
Artikel 3, 4 og 5	Artikel 3, 4 og 5	Artikel 3, 4 og 5
Artikel 6, stk. 1 - 8	Artikel 6, stk. 1 - 8	Artikel 6, stk. 1 - 8
-	-	Artikel 6, stk. 9
Artikel 7 - 9	Artikel 7 - 9	Artikel 7 - 9
Artikel 10, stk. 1 - 3	Artikel 10, stk. 1 - 3	Artikel 10, stk. 1 - 3
-	Artikel 10, stk. 6	Artikel 10, stk. 4
-	-	Artikel 10, stk. 5
Artikel 11 - 13	Artikel 11 - 13	Artikel 11 - 13
Artikel 14, stk. 1 - 5	Artikel 14, stk. 1 - 5	Artikel 14, stk. 1 - 5
-	-	Artikel 14, stk. 6 - 9
Artikel 15 og 16	Artikel 15 og 16	Artikel 15 og 16
Artikel 17	Artikel 17	Artikel 17, stk. 1 og 2
-	-	Artikel 17, stk. 3

Artikel 18, stk. 1 - 3
-
Artikel 19 og 20
Artikel 21, stk. 1 - 4
Artikel 21a, stk. 1
Artikel 21a, stk. 2
Artikel 21b
Artikel 21c
Artikel 22
Artikel 22a
-
-
-
Artikel 23
Artikel 24
Artikel 25
Artikel 26
Bilag I - VII
-

Artikel 18, stk. 1 - 3
-
Artikel 19 og 20
Artikel 21, stk. 1 - 4
Artikel 22
Artikel 21a
-
Artikel 21b
Artikel 26
Artikel 24
-
Artikel 23
Artikel 25
Artikel 27
Artikel 28
Artikel 29
Artikel 30
Bilag I - VII
-

Artikel 18, stk. 1 - 3
Artikel 18, stk. 4 og 5
Artikel 19 og 20
Artikel 21, stk. 1 - 4
Artikel 22
Artikel 21 stk. 5
-
Artikel 21, stk. 6
Artikel 26
Artikel 24, stk. 1 og 2
Artikel 24, stk. 3
Artikel 23
Artikel 25
Artikel 27
Artikel 28
Artikel 29
Artikel 30
Bilag I - VII
Bilag VIII - X