I

(Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing)

RICHTLIJN 2001/16/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 19 maart 2001

betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 156,

Gezien het voorstel van de Commissie ([1]),

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ([2]),

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ([3]),

Overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag ([4]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Teneinde de burgers van de Unie, de economische subjecten, alsmede de regionale en lokale autoriteiten in staat te stellen ten volle profijt te trekken van de voordelen die aan de totstandbrenging van een ruimte zonder binnengrenzen zijn verbonden, dienen met name de onderlinge koppeling en de interoperabiliteit van de nationale spoorwegnetten, alsmede de toegang tot deze netten te worden bevorderd, waarbij, overeenkomstig artikel 155 van het Verdrag, alle acties worden uitgevoerd die nodig kunnen blijken op het gebied van de harmonisatie van de technische normen.

(2) Door het ondertekenen van het op 12 december 1997 aangenomen protocol van Kyoto heeft de Europese Unie zich ertoe verplicht haar gasemissies te verminderen. Daartoe moeten de verschillende vervoerswijzen beter op elkaar afgestemd worden, en dus moet het vervoer per spoor concurrerender worden.

(3) In de strategie van de Raad met betrekking tot de integratie van milieu en duurzame ontwikkeling in het communautaire vervoersbeleid wordt er andermaal op gewezen dat er maatregelen nodig zijn om de milieueffecten van het vervoer te verminderen.

(4) De commerciële exploitatie van treinen op het trans-Europese spoorwegnet vereist niet alleen een optimale afstemming van infrastructuur en rollend materieel, maar ook een doeltreffende koppeling van de informatie- en communicatiesystemen van de verschillende beheerders van de infrastructuur en exploitanten. Van deze afstemming en koppeling zijn de prestaties, veiligheid, kwaliteit en kostprijs van de dienstverlening afhankelijk, alsook de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem.

(5) Met de vaststelling van Richtlijn 96/48/EG betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem ([5]) heeft de Raad op 23 juli 1996 een eerste maatregel genomen om deze doelstellingen te realiseren.

(6) De Commissie heeft in haar Witboek van 1996 over „een strategie om de spoorwegen in de Gemeenschap weer vitaal te maken" een tweede maatregel aangekondigd voor het conventionele spoor en daarna opdracht gegeven voor een studie van de integratie van de nationale spoorwegsystemen, waarvan de resultaten in mei 1998 zijn verschenen en waarin wordt aangedrongen op de vaststelling van een richtlijn die op dezelfde aanpak is gebaseerd als die voor het hogesnelheidsspoorwegsysteem. Naar aanleiding van deze studie is ook de aanbeveling gedaan om niet alle belemmeringen voor de interoperabiliteit tegelijk aan te pakken, maar de problemen geleidelijk op te lossen in een volgorde van prioriteit, te bepalen op basis van de kosten/batenverhouding van elke voorgestelde maatregel. Volgens deze studie leveren de harmonisatie van de gehanteerde procedures en voorschriften, en de koppeling van informatie- en communicatiesystemen meer voordelen op dan maatregelen die bijvoorbeeld de capaciteit van de infrastructuur verhogen.

([1]) PB C 89 E van 28.3.2000, blz. 11.
([2]) PB C 204 van 18.7.2000, blz. 13.
([3]) PB C 317 van 6.11.2000, blz. 22.
([4]) Advies van het Europees Parlement van 17 mei 2000 (PB C 59 van 23.2.2001, blz. 106), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 10 november 2000 (PB C 23 van 24.1.2001, blz. 15) en besluit van het Europees Parlement van 13 februari 2001.
([5]) PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6.

(7) In de mededeling van de Commissie over de „integratie van conventionele spoorwegsystemen" is de aanbeveling gedaan om de onderhavige richtlijn vast te stellen en zijn de belangrijkste overeenkomsten en verschillen met Richtlijn 96/48/EG verklaard. De verschillen betreffen vooral de vaststelling van het geografisch toepassingsgebied, de uitbreiding van het technisch toepassingsgebied om rekening te houden met de resultaten van genoemde studie, alsmede de keuze voor een geleidelijke benadering voor het uit de weg ruimen van de obstakels voor de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem, onder meer door de opstelling van een volgorde van prioriteiten en een tijdschema voor de verwezenlijking daarvan.

(8) Gezien de geleidelijke aanpak en de tijd die derhalve nodig zal zijn om alle technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) vast te stellen, moet voorkomen worden dat de lidstaten nieuwe nationale voorschriften vaststellen of gaan deelnemen aan projecten die de heterogeniteit van het bestaande systeem nog vergroten.

(9) Een geleidelijke aanpak is aangewezen in verband met de bijzondere eisen die de beoogde interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem stelt. De aanpassing of vernieuwing van de oude nationale infrastructuren en materieel vergt grote investeringen en er moet met name voor worden gewaakt dat het spoor economisch gezien geen hogere tol betaalt dan de andere vervoerstakken.

(10) Het Europees Parlement heeft in zijn resolutie van 10 maart 1999 betreffende het spoorwegpakket gesteld dat de stapsgewijze opening van de markt voor spoorwegverkeer vergezeld dient te gaan van zo snel en efficiënt mogelijke maatregelen met het oog op de technische harmonisatie.

(11) Op 6 oktober 1999 heeft de Raad de Commissie verzocht een strategie voor te stellen om de interoperabiliteit van de spoorwegen te vergroten en de knelpunten op te heffen, die een spoedige oplossing biedt voor de technische, administratieve en economische hinderpalen voor de interoperabiliteit van netwerken, en die tevens een hoog veiligheidsniveau en een hoog opleidings- en kwalificatieniveau van het personeel garandeert.

(12) Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap [1] impliceert dat spoorwegondernemingen in toenemende mate toegang tot de spoorwegnetten van de lidstaten moeten hebben en dat daartoe dus interoperabiliteit van de infrastructuur, de installaties, het rollend materieel en de beheers- en exploitatiesystemen noodzakelijk is, met inbegrip van de kwalificaties en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften op het werk voor het personeel dat nodig is voor de exploitatie en het onderhoud van de bedoelde subsystemen en voor de uitvoering van de afzonderlijke TSI's, maar de onderhavige richtlijn heeft noch direct, noch indirect tot doel de arbeidsvoorwaarden in de spoorwegsector te harmoniseren.

(13) De lidstaten zijn bij de planning, aanleg, ingebruikneming en exploitatie van de netten verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de regels inzake veiligheid, gezondheid en bescherming van de consument voor de spoorwegnetten in het algemeen.

(14) De nationale regelingen en de door de spoorwegmaatschappijen gehanteerde interne regels en technische specificaties vertonen aanzienlijke verschillen, en omdat zij zijn gebaseerd op technieken die specifiek zijn voor de nationale industrie, waarin bijzondere afmetingen en inrichtingen, alsmede speciale kenmerken worden voorgeschreven. Deze situatie verhindert dat treinen onder goede omstandigheden over het gehele grondgebied van de Gemeenschap kunnen rijden.

(15) Deze situatie heeft gaandeweg tot zeer nauwe banden tussen de nationale spoorwegindustrie en de nationale spoorwegmaatschappijen geleid, ten nadele van een daadwerkelijke openstelling van de markten. Deze industrie dient, wil zij haar concurrentievermogen op wereldschaal kunnen ontwikkelen, over een open en op concurrentie gerichte Europese markt te kunnen beschikken.

(16) Derhalve dienen voor de hele Gemeenschap geldende essentiële eisen voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem te worden vastgesteld.

(17) Gezien de omvang en de complexiteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, is het om praktische redenen noodzakelijk gebleken dit in subsystemen onder te verdelen. Voor elk van deze subsystemen moeten voor de hele Gemeenschap geldende essentiële eisen worden gedefinieerd en dienen de technische specificaties te worden bepaald, met name ten aanzien van onderdelen en interfaces, om aan de essentiële eisen te voldoen.

(18) De toepassing van de bepalingen betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem mag uit een kosten/batenoogpunt niet leiden tot ongerechtvaardigde belemmeringen voor het behoud van de samenhang van het in elke lidstaat bestaande spoorwegnet, zij het dat ernaar moet worden gestreefd de interoperabiliteitsdoelstelling te behouden.

(19) De technische specificaties inzake interoperabiliteit hebben ook gevolgen voor het gebruik van het spoor door de gebruikers, dus moet met de gebruikers overlegd worden over de aspecten die hen aanbelangen.

(20) Het moet voor de betrokken lidstaat mogelijk zijn bepaalde technische specificaties inzake interoperabiliteit in bijzondere gevallen niet toe te passen en er dienen procedures te worden vastgesteld die moeten garanderen dat deze afwijkingen gerechtvaardigd zijn. Artikel 155 van het Verdrag stipuleert dat het optreden van de Gemeenschap op het gebied van de interoperabiliteit rekening houdt met de potentiële economische levensvatbaarheid van de projecten.

[1] PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25.

(21) De opstelling en toepassing van de TSI's op het conventionele spoorwegsysteem mag geen hinderpaal vormen voor technologische innovatie, die de verbetering van de economische prestaties moet bevorderen.

(22) De interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem moet, met name waar het het vrachtvervoer betreft, benut worden om de voorwaarden te scheppen voor meer interoperabiliteit tussen de verschillende vervoerstakken.

(23) Teneinde te voldoen aan de relevante bepalingen inzake de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de spoorwegsector en met name aan het bepaalde in Richtlijn 93/38/EEG ([1]), moeten de aanbestedende diensten de technische specificaties vermelden in de algemene stukken of in het bestek voor elke opdracht. Er dient een geheel van Europese specificaties tot stand te worden gebracht waarnaar voor deze technische specificaties kan worden verwezen.

(24) Voor de Gemeenschap is het bestaan van een internationaal normalisatiesysteem dat in staat is normen te produceren die door de internationale handelspartners daadwerkelijk worden toegepast en die aan de eisen van het Gemeenschapsbeleid voldoen, van belang. Derhalve dienen Europese normalisatie-instellingen hun samenwerking met de internationale normalisatieorganisaties voort te zetten.

(25) De aanbestedende diensten stellen de extra specificaties op die nodig zijn ter aanvulling van de Europese specificaties of andere normen. Door deze specificaties mag de naleving van de op Gemeenschapsniveau geharmoniseerde essentiële eisen waaraan het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem moet voldoen, niet in het gedrang komen.

(26) De procedures voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van de onderdelen moeten gebaseerd zijn op de modules die zijn opgenomen in Besluit 93/465/EEG ([2]). Met het oog op de ontwikkeling van de betrokken industrieën moeten voor zover mogelijk procedures worden ontwikkeld waarbij het kwaliteitsborgingssysteem wordt toegepast.

(27) Teneinde de interoperabiliteit van het systeem te waarborgen zijn de conformiteitseisen voor onderdelen derhalve hoofdzakelijk afgestemd op het toepassingsgebied ervan en niet alleen op het vrije verkeer ervan op de Gemeenschapsmarkt. Van de onderdelen die het meest kritiek zijn voor de veiligheid, de beschikbaarheid of het doelmatig functioneren van het systeem moet de geschiktheid voor gebruik worden beoordeeld. Bijgevolg is het niet noodzakelijk dat de fabrikant de CE-markering op de onder deze richtlijn vallende onderdelen aanbrengt, en volstaat, uitgaande van de beoordeling van de conformiteit en/of de geschiktheid voor gebruik, een conformiteitsverklaring van de fabrikant.

(28) Dit laat de verplichting van de fabrikanten om op bepaalde onderdelen de CE-markering aan te brengen ten bewijze van de conformiteit daarvan met andere desbetreffende communautaire bepalingen onverlet.

(29) De subsystemen die samen het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem vormen, dienen aan een keuringsprocedure te worden onderworpen. Deze keuring moet de bevoegde instanties die toestemming geven voor de ingebruikneming daarvan in staat stellen zich ervan te vergewissen dat het resultaat in het ontwerpstadium, bij de aanleg en bij de ingebruikneming beantwoordt aan de geldende wettelijke, technische en operationele bepalingen. Zij moet tevens de constructeurs een gelijke behandeling waarborgen, ongeacht het land. Bijgevolg moet een module worden vastgesteld waarin de beginselen en voorwaarden voor de EG-keuring van de subsystemen worden omschreven.

(30) De EG-keuringsprocedure is gebaseerd op de TSI. Deze technische specificaties vallen onder de toepassing van artikel 18 van Richtlijn 93/38/EEG. De aangemelde instanties die belast zijn met de procedures voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van onderdelen, en met de keuringsprocedure voor de subsystemen, moeten, met name bij ontstentenis van Europese specificaties, hun beslissingen zoveel mogelijk op elkaar afstemmen.

(31) De TSI's worden in opdracht van de Commissie ontwikkeld door de representatieve gemeenschappelijke instantie van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen en industrie. Vertegenwoordigers van derde landen, met name die van de kandidaat-lidstaten, zouden van meet af aan als waarnemers kunnen worden toegelaten tot de vergaderingen van de gemeenschappelijke instantie.

(32) In Richtlijn 91/440/EEG is bepaald dat de boekhouding van de activiteiten met betrekking tot de exploitatie van de vervoerdiensten gescheiden moet zijn van die van de activiteiten betreffende het beheer van de spoorweginfrastructuur. In dezelfde geest is het wenselijk dat de gespecialiseerde diensten van de beheerders van de spoorweginfrastructuur die eventueel als aangemelde instanties worden aangewezen, zodanig zijn opgezet dat zij beantwoorden aan de voor deze instanties geldende criteria. Andere onafhankelijke gespecialiseerde instanties kunnen worden aangemeld wanneer zij aan dezelfde criteria voldoen.

(33) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ([3]).

([1]) Richtlijn 93/38/EEG van de Raad van 14 juli 1993 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en telecommunicatie (PB L 199 van 9.8.1993, blz. 84). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 98/4/EG (PB L 101 van 1.4.1998, blz. 1).

([2]) Besluit 93/465/EEG van de Raad van 22 juli 1993 betreffende de modules voor de verschillende fasen van de overeenstemmingsbeoordelingsprocedures en de voorschriften inzake het aanbrengen en het gebruik van de CE-markering van overeenstemming (PB L 220 van 30.8.1993, blz. 23).

([3]) PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

(34) De interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem heeft een communautaire dimensie. De afzonderlijke lidstaten zijn niet in staat de nodige maatregelen te treffen om deze interoperabiliteit tot stand te brengen. Ingevolge het beginsel van de subsidiariteit kunnen de doelstellingen van het overwogen optreden niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt, en zij kunnen derhalve vanwege de omvang of de gevolgen van het overwogen optreden beter door de Gemeenschap worden verwezenlijkt,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

1. Deze richtlijn beoogt de voorwaarden vast te stellen waaraan moet worden voldaan om op het grondgebied van de Gemeenschap de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, zoals omschreven in bijlage I, te verwezenlijken. Deze voorwaarden betreffen het ontwerp, de aanleg, de ingebruikneming, de herinrichting, de vernieuwing, de exploitatie en het onderhoud van de onderdelen van dit systeem die na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn in gebruik zullen worden genomen, alsmede de kwalificaties en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften van het personeel dat bij de exploitatie betrokken is.

2. Dit doel moet resulteren in de vaststelling van een minimumniveau van technische harmonisatie en moet het volgende mogelijk maken:

a) de internationale spoorwegdiensten binnen de Unie en met derde landen te vergemakkelijken, te verbeteren en uit te breiden;

b) bij te dragen tot de geleidelijke totstandbrenging van de interne markt op het gebied van de uitrusting en diensten die nodig zijn voor de aanleg, vernieuwing, herinrichting en werking van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem;

c) de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem te bevorderen.

Artikel 2

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

a) „conventioneel trans-Europees spoorwegsysteem": het in bijlage I beschreven geheel van spoorweginfrastructuren van het trans-Europese vervoersnet, bestaande uit de voor het conventioneel en gecombineerd spoorwegvervoer aangelegde of ingerichte lijnen en vaste installaties en uit het rollend materieel dat is ontworpen om op deze infrastructuur te rijden;

b) „interoperabiliteit": de geschiktheid van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer, waarbij de voor de betrokken lijnen gespecificeerde prestaties worden geleverd. Deze geschiktheid berust op het geheel van wettelijke, technische en operationele voorwaarden die moeten worden vervuld om aan de essentiële eisen te voldoen;

c) „subsysteem": het resultaat van de onderverdeling van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, zoals in bijlage II aangegeven. Deze subsystemen waarvoor essentiële eisen moeten worden gedefinieerd, zijn van structurele en functionele aard;

d) „interoperabiliteitsonderdeel": een basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem en waarvan de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem direct of indirect afhankelijk is. Het begrip „onderdeel" dekt niet alleen materiële, maar ook immateriële objecten, zoals programmatuur;

e) „essentiële eisen": het geheel van de in bijlage III omschreven voorwaarden waaraan het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, moeten voldoen;

f) „Europese specificatie": een gemeenschappelijke technische specificatie, een Europese technische goedkeuring of een nationale norm waarin een Europese norm is omgezet, zoals gedefinieerd in artikel 1, punten 8 tot en met 12, van Richtlijn 93/38/EEG;

g) „technische specificatie inzake interoperabiliteit": hierna genoemd „TSI", de specificatie die voor elk subsysteem of deel van een subsysteem geldt teneinde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem te verzekeren;

h) „representatieve gemeenschappelijke instantie": de instantie waarin vertegenwoordigers van de beheerders van de infrastructuur, van de spoorwegondernemingen en van de industrie verenigd zijn en die belast is met de uitwerking van de TSI's. Onder „beheerders van de infrastructuur" worden de beheerders verstaan die genoemd worden in de artikelen 3 en 7 van Richtlijn 91/440/EEG;

i) „aangemelde instanties": de instanties die belast zijn met de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de EG-keuringsprocedure van de subsystemen;

j) „fundamentele parameter": elke wettelijke, technische of operationele voorwaarde die kritiek is voor het interoperabiliteitsplan en waarover vóór de uitwerking van ontwerp-TSI's door de representatieve gemeenschappelijke instantie een besluit moet worden genomen volgens de procedure van artikel 21, lid 2;

k) „specifiek geval": elk deel van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem waarvoor om geografische of topografische redenen of omwille van het stadsmilieu en de samenhang van het bestaande systeem, bijzondere tijdelijke of definitieve bepalingen in de TSI's moeten worden opgenomen. Dergelijke gevallen zijn bijvoorbeeld lijnen en netwerken die niet verbonden zijn met het netwerk in de rest van de Gemeenschap, het profiel, de spoorwijdte of de spoorafstand, alsmede rollend materieel dat bestemd is voor strikt lokaal, regionaal of historisch gebruik en rollend materieel met een plaats van vertrek of bestemming in derde landen mits dit materieel geen grens tussen twee lidstaten overschrijdt;

l) „herinrichting": belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt aangepast en waarvoor een nieuwe vergunning tot ingebruikneming in de zin van artikel 14, lid 1, is vereist;

m) „vernieuwing": belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt vervangen en waarvoor een nieuwe vergunning tot ingebruikneming in de zin van artikel 14, lid 1, is vereist;

n) „bestaand spoorwegsysteem": het geheel van spoorweginfrastructuren van het bestaande spoorwegsysteem, bestaande uit de lijnen en vaste installaties en uit het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat op deze infrastructuren rijdt.

Artikel 3

1. Deze richtlijn heeft betrekking op de voorschriften, voor elk subsysteem, inzake parameters, interoperabiliteitsonderdelen, interfaces en procedures, alsmede op de voorwaarden voor algemene samenhang van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, die noodzakelijk zijn om de interoperabiliteit te verwezenlijken.

2. De bepalingen van deze richtlijn gelden onverminderd andere relevante communautaire bepalingen. In het geval van de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, kan het echter voor het voldoen aan de essentiële eisen van deze richtlijn noodzakelijk zijn gebruik te maken van daartoe vastgestelde bijzondere Europese specificaties.

Artikel 4

1. Het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, de subsystemen, de interoperabiliteitsonderdelen, inclusief de interfaces, moeten voldoen aan de desbetreffende essentiële eisen.

2. De in artikel 18, lid 4, van Richtlijn 93/38/EEG bedoelde aanvullende technische specificaties die noodzakelijk zijn ter aanvulling van de Europese specificaties of de andere normen die in gebruik zijn in de Gemeenschap, mogen niet in strijd zijn met de essentiële eisen.

HOOFDSTUK II

Technische specificaties inzake interoperabiliteit

Artikel 5

1. Voor elk subsysteem geldt één TSI. Indien zulks noodzakelijk blijkt, in het bijzonder om de categorieën lijnen, knooppunten of rollend materieel afzonderlijk te behandelen of de oplossing van bepaalde interoperabiliteitsproblemen voorrang te geven, kunnen voor een subsysteem meerdere TSI's gelden. In dit geval gelden de bepalingen van dit artikel tevens voor het betrokken deel van het subsysteem.

2. De subsystemen stemmen met de TSI's overeen; deze conformiteit blijft tijdens het gebruik van elk subsysteem ononderbroken gehandhaafd.

3. Elke TSI omvat, voorzover nodig, met het oog op de totstandbrenging van de doelstellingen van artikel 1:

a) het toepassingsgebied (deel van het net of van het rollend materieel vermeld in bijlage I; subsysteem of deel van subsysteem vermeld in bijlage II);

b) de essentiële eisen voor het betrokken subsysteem en de interfaces van dit systeem met de overige subsystemen;

c) de functionele en technische specificaties waaraan elk subsysteem en de interfaces ervan met de overige subsystemen moeten voldoen. Indien nodig kunnen deze specificaties naargelang van het gebruik van het subsysteem verschillen, bijvoorbeeld voor elk van de categorieën lijnen, knooppunten en/of rollend materieel bedoeld in bijlage I;

d) de interoperabiliteitsonderdelen en interfaces waarvoor Europese specificaties moeten worden vastgesteld, waaronder de Europese normen die noodzakelijk zijn om de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem tot stand te brengen;

e) per geval de procedures voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor het gebruik. Deze omvatten met name de in Besluit 93/465/EEG opgenomen modules of, in voorkomend geval, de specifieke procedures die moeten worden gehanteerd voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen, alsmede de EG-keuring van de subsystemen;

f) de uitvoeringsstrategie voor de TSI. Daarin staan met name de stappen via welke de bestaande situatie overgaat in de uiteindelijke situatie waarin overal aan de TSI wordt voldaan;

g) voor het betrokken personeel de kwalificaties en gezondheids- en veiligheidsvoorschriften op het werk voor de exploitatie en het onderhoud van het subsysteem in kwestie en voor de toepassing van de TSI.

4. Elke TSI wordt uitgewerkt aan de hand van een analyse van het bestaande subsysteem en geeft een subsysteem aan als doel dat geleidelijk, maar binnen een redelijke termijn, kan worden bereikt. Aldus kan dankzij de gefaseerde vaststelling en toepassing van de TSI's langzamerhand de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem worden bereikt.

5. De TSI's houden de samenhang van het bestaande spoorwegsysteem in elke lidstaat op passende wijze zoveel mogelijk in stand. In verband daarmee kan binnen elke TSI rekening worden gehouden met specifieke gevallen, zowel op het gebied van de infrastructuur als voor het rollend materieel; er wordt speciale aandacht besteed aan het profiel, de spoorwijdte of de spoorafstand en wagons met een plaats van vertrek of bestemming in derde landen. Voor elk specifiek geval wordt in de TSI aangegeven hoe de TSI-bepalingen bedoeld in lid 3, punten c) tot en met g), moeten worden toegepast.

6. De TSI's vormen geen belemmering voor besluiten van de lidstaten inzake het gebruik van de infrastructuur voor het verkeer van rollend materieel waarop de TSI's niet van toepassing zijn.

Artikel 6

1. De ontwerp-TSI's worden opgesteld in opdracht van de Commissie, welke opdracht wordt bepaald volgens de procedure van artikel 21, lid 2, door de representatieve gemeenschappelijke instantie. De TSI's worden volgens dezelfde procedure aangenomen en herzien. Zij worden door de Commissie in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* bekendgemaakt.

2. De representatieve gemeenschappelijke instantie wordt aangewezen overeenkomstig de procedure van artikel 21 en houdt zich aan de in bijlage VIII opgenomen voorschriften. Indien de representatieve gemeenschappelijk instantie niet langer aan deze voorschriften voldoet of niet over de nodige kwalificaties beschikt voor de uitwerking van een bepaalde TSI, wordt overeenkomstig dezelfde procedure een andere gemachtigde aangewezen. In dat geval wordt de representatieve gemeenschappelijke instantie bij de werkzaamheden van de andere gemachtigde betrokken.

3. De representatieve gemeenschappelijke instantie of, in voorkomend geval, de betrokken gemachtigde, wordt ermee belast de herziening en de bijwerking van de TSI's voor te bereiden en aanbevelingen terzake aan het in artikel 21 bedoelde comité te doen, teneinde rekening te houden met de ontwikkeling van de techniek en de maatschappelijke eisen.

4. Elke ontwerp-TSI wordt in twee fasen opgesteld.

Eerst bepaalt de representatieve gemeenschappelijke instantie de fundamentele parameters voor de betrokken TSI, alsmede de interfaces met de andere subsystemen en alle andere noodzakelijke specifieke gevallen. Voor elk van deze parameters en interfaces worden de meest gunstige alternatieve oplossingen, vergezeld van technische en economische bewijsstukken, gepresenteerd. Overeenkomstig de procedure van artikel 21, lid 2, wordt er een besluit genomen; indien nodig worden specifieke gevallen vermeld.

Daarna werkt de representatieve gemeenschappelijke instantie op basis van deze fundamentele parameters de ontwerp-TSI uit. Eventueel houdt de representatieve gemeenschappelijke instantie rekening met de vooruitgang van de techniek, reeds uitgevoerde normalisatiewerkzaamheden, de bevindingen van bestaande werkgroepen en aanvaarde onderzoeksresultaten. Elke ontwerp-TSI gaat vergezeld van een volledige raming van de te verwachten kosten en baten van de toepassing van de TSI's; daarin worden de verwachte gevolgen voor alle betrokken exploitanten en economische subjecten vermeld.

5. Bij de opstelling, de aanneming en de herziening van elke TSI (met inbegrip van de fundamentele parameters) wordt rekening gehouden met de te voorziene kosten en baten van alle voorgestelde technische oplossingen en van de onderlinge interfaces, teneinde de meest gunstige oplossingen te bepalen en uit te voeren. De lidstaten leveren een bijdrage aan deze raming door de benodigde gegevens te verstrekken.

6. Het in artikel 21 bedoelde comité wordt regelmatig op de hoogte gebracht van de werkzaamheden in verband met het opstellen van de TSI's. Het comité kan gedurende deze werkzaamheden de nodige opdrachten of aanbevelingen formuleren betreffende de opzet van de TSI's, alsmede betreffende de raming van de kosten en baten. Het comité kan met name op verzoek van een lidstaat verzoeken om alternatieve oplossingen te bestuderen en de raming van de kosten en baten van deze alternatieve oplossingen op te nemen in het verslag bij de ontwerp-TSI.

7. Bij de aanneming van elke TSI wordt volgens de procedure van artikel 21, lid 2, de datum vastgesteld waarop deze van kracht wordt. Wanneer verschillende subsystemen om redenen van technische compatibiliteit tegelijkertijd in gebruik moeten worden genomen, moeten de data van inwerkingtreding van de desbetreffende TSI's overeenstemmen.

8. Bij de opstelling en herziening van de TSI wordt rekening gehouden met de mening van de gebruikers als het gaat om kenmerken die rechtstreeks van invloed zijn op het gebruik van de subsystemen door die gebruikers.

Daartoe pleegt de representatieve gemeenschappelijke instantie of in voorkomend geval de betrokken gemachtigde bij de opstelling en de herziening van de TSI's overleg met de representatieve gebruikersverenigingen en -organisaties.

Een verslag van de uitkomst van dit overleg wordt bij de ontwerp-TSI gevoegd.

Voordat de opdracht van de eerste TSI wordt aangenomen, stelt het comité van artikel 21 de lijst op van de verenigingen en organisaties waarmee overleg gepleegd moet worden; deze lijst kan op verzoek van een lidstaat of de Commissie worden herzien en geactualiseerd.

9. Bij de opstelling en herziening van de TSI wordt rekening gehouden met het advies van de sociale partners als het gaat om de voorschriften van artikel 5, lid 3, onder g).

Daartoe worden de sociale partners geraadpleegd voordat het ontwerp-TSI met het oog op de aanneming of herziening ervan bij het Comité van artikel 21 wordt ingediend.

De sociale partners worden geraadpleegd in het kader van het Comité voor de sectoriële dialoog, opgericht bij Besluit 98/500/EG van de Commissie [1].

De sociale partners brengen hun advies binnen een termijn van drie maanden uit.

Artikel 7

Het is een lidstaat in de volgende gevallen en onder de volgende voorwaarden toegestaan één of meer TSI's, ook met betrekking tot het rollend materieel, niet toe te passen:

a) voor een project voor een nieuwe lijn, herinrichting van een bestaande lijn of voor elk in artikel 1, lid 1, bedoeld onderdeel dat zich op het moment van de bekendmaking van deze TSI's in een gevorderd stadium van ontwikkeling bevindt of waarvoor op dat moment een contract in uitvoering is;

b) voor een project voor de vernieuwing of herinrichting van een bestaande lijn, wanneer het profiel, de spoorwijdte of de spoorafstand, of de elektrische spanning niet verenigbaar zijn met die van de bestaande lijn;

c) voor een project voor een nieuwe lijn of een project voor de vernieuwing of herinrichting van een bestaande lijn, uit te voeren op het grondgebied van die lidstaat, wanneer het spoorwegnet van die lidstaat niet grenst aan of door de zee afgesneden is van het spoorwegnet van de rest van de Gemeenschap;

d) voor elk project betreffende de vernieuwing, uitbreiding of herinrichting van een bestaande lijn, wanneer de toepassing van deze TSI's de economische levensvatbaarheid van het project en/of de samenhang van het spoorwegsysteem van de lidstaat in gevaar brengt;

e) wanneer het, na een ongeluk of een natuurramp, in verband met de noodzakelijke snelle herstelling van het net economisch of technisch niet mogelijk is de overeenkomstige TSI geheel of gedeeltelijk toe te passen;

f) voor wagens met een plaats van vertrek of bestemming in een derde land met een andere spoorwijdte dan die van het hoofdspoorwegnet van de Gemeenschap.

In alle gevallen stelt de betrokken lidstaat de Commissie vooraf in kennis van zijn voornemen af te wijken en doet hij haar een dossier toekomen met de TSI's of delen daarvan die hij niet toegepast wenst te zien, alsmede met de betrokken specificaties die hij wenst toe te passen. Het comité van artikel 21 onderzoekt de door de lidstaat overwogen maatregelen. In de gevallen b), d) en f) neemt de Commissie een besluit volgens de procedure van artikel 21, lid 2; indien nodig wordt een aanbeveling gedaan betreffende de toe te passen specificaties. In geval b) betreft het besluit van de Commissie niet het profiel en de spoorwijdte.

HOOFDSTUK III

Interoperabiliteitsonderdelen

Artikel 8

De lidstaten nemen alle dienstige maatregelen opdat de interoperabiliteitsonderdelen:

a) alleen op de markt worden gebracht indien zij de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese systeem mogelijk maken door te voldoen aan de essentiële eisen;

b) binnen hun toepassingsgebied worden gebruikt overeenkomstig hun bestemming en naar behoren worden geïnstalleerd en onderhouden.

Deze bepalingen vormen geen belemmering voor het op de markt brengen van deze onderdelen voor andere toepassingen.

Artikel 9

De lidstaten mogen niet uit hoofde van deze richtlijn het in de handel brengen op hun grondgebied van interoperabiliteitsonderdelen met het oog op het gebruik daarvan voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem verbieden, beperken of belemmeren, wanneer deze onderdelen aan de bepalingen van deze richtlijn voldoen. In het bijzonder mogen zij geen verificaties verlangen die al zijn verricht in het kader van de procedure die tot de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik heeft geleid. De onderdelen van deze procedure zijn aangegeven in bijlage IV.

[1] Besluit 98/500/EG van de Commissie van 20 mei 1998 betreffende de oprichting van Comités voor de sectoriële dialoog tussen de sociale partners op Europees niveau (PB L 255 van 12.8.1998, blz. 27).

Artikel 10

1. De lidstaten beschouwen de interoperabiliteitsonderdelen als conform de desbetreffende essentiële eisen van deze richtlijn, wanneer zij voorzien zijn van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik.

2. De overeenstemming van een interoperabiliteitsonderdeel met de desbetreffende essentiële eisen en in voorkomend geval de geschiktheid voor gebruik worden getoetst aan de bepalingen van de relevante TSI, met inbegrip van relevante Europese specificaties, indien deze bestaan.

3. De referenties van de Europese specificaties worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* en moeten in de corresponderende TSI worden opgenomen. Wanneer de desbetreffende Europese specificaties na de aanneming van de TSI's worden gepubliceerd, moet daarmee bij de herziening van die TSI's rekening worden gehouden.

4. De lidstaten publiceren de referenties van de nationale normen waarmee de Europese normen zijn omgezet.

5. Wat de periode voor de publicatie van een TSI betreft, doen de lidstaten, bij gebreke van Europese specificaties en onverminderd artikel 20, lid 5, de overige lidstaten en de Commissie een lijst toekomen van de voor de toepassing van de essentiële eisen gehanteerde normen en technische specificaties. Deze kennisgeving vindt uiterlijk 20 april 2002 plaats.

6. Wanneer opstelling van een Europese specificatie bij de aanneming van een TSI nog niet beschikbaar is en de naleving van deze specificatie absoluut noodzakelijk is om de interoperabiliteit te waarborgen, kan in die TSI een verwijzing opgenomen worden naar de meest recente versie van het ontwerp van de toe te passen Europese specificatie of wordt dit ontwerp geheel of gedeeltelijk daarin opgenomen.

Artikel 11

Wanneer een lidstaat of de Commissie van mening is dat bepaalde Europese specificaties niet aan de essentiële eisen voldoen, kan volgens de procedure van artikel 21, lid 2, en, wanneer het Europese normen betreft, na overleg met het comité dat is ingesteld bij Richtlijn 98/34/EG ([1]), worden besloten deze specificaties geheel of gedeeltelijk te verwijderen uit de publicaties waarin zij zijn opgenomen, of ze te wijzigen.

([1]) Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 98/48/EG (PB L 217 van 5.8.1998, blz. 18).

Artikel 12

1. Wanneer een lidstaat vaststelt dat een van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik voorzien interoperabiliteitsonderdeel dat in de handel wordt gebracht en wordt gebruikt overeenkomstig zijn bestemming, de naleving van de essentiële eisen in het gedrang dreigt te brengen, neemt hij alle dienstige maatregelen om het toepassingsgebied van dat onderdeel te beperken, het gebruik ervan te verbieden of het uit de handel te nemen. De lidstaat stelt de Commissie onmiddellijk in kennis van de genomen maatregelen en geeft de redenen van zijn besluit aan, en met name of het gebrek aan conformiteit het gevolg is van:

a) het niet voldoen aan de essentiële eisen,

b) een gebrekkige toepassing van de Europese specificaties, voor zover de toepassing van deze specificaties wordt aangehaald,

c) de ontoereikendheid van de Europese specificaties.

2. De Commissie pleegt zo spoedig mogelijk overleg met de betrokken partijen. Wanneer de Commissie na dit overleg vaststelt dat de maatregel gerechtvaardigd is, stelt zij de lidstaat die daartoe het initiatief heeft genomen, alsmede de overige lidstaten, onmiddellijk daarvan in kennis. Wanneer de Commissie na dit overleg vaststelt dat de maatregel niet gerechtvaardigd is, stelt zij de lidstaat die daartoe het initiatief heeft genomen, alsmede de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde, onmiddellijk daarvan in kennis. Indien de in lid 1 bedoelde beslissing wordt gemotiveerd onder verwijzing naar een leemte in de Europese specificaties, dan wordt de procedure van artikel 11 toegepast.

3. Wanneer een interoperabiliteitsonderdeel dat voorzien is van de EG-verklaring van conformiteit niet conform blijkt te zijn, neemt de bevoegde lidstaat passende maatregelen ten aanzien van degene die de verklaring heeft opgesteld en stelt hij de Commissie en de overige lidstaten daarvan in kennis.

4. De Commissie ziet erop toe dat de lidstaten op de hoogte worden gehouden van het verloop en de resultaten van deze procedure.

Artikel 13

1. Voor de opstelling van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel moet de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde de desbetreffende TSI's hanteren.

2. De beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel wordt uitgevoerd door de aangemelde instantie waarbij de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde daartoe een aanvraag heeft ingediend.

3. Wanneer op interoperabiliteitsonderdelen andere communautaire richtlijnen betreffende andere aspecten van toepassing zijn, geeft de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik aan dat de betrokken interoperabiliteitsonderdelen eveneens aan de eisen van die andere richtlijnen voldoen.

4. Wanneer noch de fabrikant, noch diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde de in de leden 1, 2 en 3 genoemde verplichtingen heeft vervuld, gaan deze verplichtingen over op een ieder die het interoperabiliteitsonderdeel in de handel brengt. Dezelfde verplichtingen gelden, wat deze richtlijn betreft, voor degene die interoperabiliteitsonderdelen van diverse herkomst of delen daarvan assembleert dan wel voor eigen gebruik vervaardigt.

5. Onverminderd het bepaalde in artikel 12:

a) is, wanneer door een lidstaat wordt geconstateerd dat de EG-verklaring van conformiteit ten onrechte is opgesteld, de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde verplicht het betrokken interoperabiliteitsonderdeel in overeenstemming te brengen en een einde te maken aan de inbreuk overeenkomstig de door die lidstaat gestelde voorwaarden;

b) moet, wanneer het betrokken interoperabiliteitsonderdeel niet in overeenstemming wordt gebracht, de lidstaat alle passende maatregelen nemen om het in de handel brengen daarvan te beperken of te verbieden of het uit de handel te laten nemen volgens de procedures van artikel 12.

HOOFDSTUK IV

Subsystemen

Artikel 14

1. Het is aan elke lidstaat om toestemming te geven voor de ingebruikneming van de zich op zijn grondgebied bevindende of geëxploiteerde subsystemen van structurele aard, die van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem deel uitmaken.

Te dien einde nemen de lidstaten alle dienstige maatregelen opdat deze subsystemen alleen in gebruik kunnen worden genomen indien zij zodanig zijn ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd en/of zodanig worden geëxploiteerd dat de inachtneming van de desbetreffende essentiële eisen niet in het gedrang komt wanneer zij in het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem worden opgenomen. Zij controleren met name of deze subsystemen aansluiten bij het systeem waarin ze worden opgenomen.

2. Het is aan elke lidstaat om bij de ingebruikneming, en daarna op gezette tijden, te verifiëren dat deze subsystemen overeenkomstig de desbetreffende essentiële eisen worden geëxploiteerd en onderhouden.

3. In geval van vernieuwing of herinrichting dient de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming bij de betrokken lidstaat een dossier in waarin het project beschreven wordt. De lidstaat bestudeert dit dossier en besluit, mede in het licht van de uitvoeringsstrategie in de desbetreffende TSI, of de omvang van de werkzaamheden het nodig maakt dat er opnieuw toestemming voor ingebruikneming in de zin van deze richtlijn wordt gegeven. Een dergelijke toestemming voor ingebruikneming is altijd vereist wanneer de voorgenomen werkzaamheden gevolgen kunnen hebben voor de veiligheid.

Artikel 15

Onverminderd artikel 19 kunnen de lidstaten niet uit hoofde van deze richtlijn de constructie, de ingebruikneming en de exploitatie op hun grondgebied van subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem en die aan de essentiële eisen voldoen, verbieden, beperken of belemmeren. In het bijzonder mogen zij geen verificaties verlangen die al zijn verricht in het kader van de procedure die tot de EG-keuringsverklaring heeft geleid. De onderdelen van deze procedure zijn aangegeven in bijlage V.

Artikel 16

1. De lidstaten beschouwen de van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem deel uitmakende subsystemen van structurele aard die zijn voorzien van de EG-keuringsverklaring als interoperabel en conform de desbetreffende essentiële eisen.

2. De verificatie van de interoperabiliteit, met inachtneming van de essentiële eisen, van een subsysteem van structurele aard dat deel uitmaakt van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, geschiedt aan de hand van de TSI's, indien deze bestaan.

3. Wat de periode voor de publicatie van een TSI betreft, delen de lidstaten bij afwezigheid van TSI's de overige lidstaten en de Commissie de lijst van de voor de toepassing van de essentiële eisen gehanteerde technische voorschriften mede. Deze kennisgeving vindt uiterlijk 20 april 2002 plaats.

Artikel 17

Indien blijkt dat de TSI's niet geheel voldoen aan de essentiële eisen, kan de kwestie op verzoek van een lidstaat of op initiatief van de Commissie aan het in artikel 21 bedoelde comité worden voorgelegd.

Artikel 18

1. Voor de opstelling van de EG-keuringsverklaring moet de aanbestedende dienst of zijn gemachtigde de in bijlage VI aangegeven EG-keuringsprocedure doen inleiden door de aangemelde instantie die hij daartoe heeft gekozen.

2. De taak van de met de EG-keuring van een subsysteem belaste aangemelde instantie begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele constructieperiode tot het stadium van de goedkeuring vóór de ingebruikneming van het subsysteem. Tot die taak behoort ook de verificatie van de interfaces van het betrokken subsysteem met het systeem waarvan het deel uitmaakt, gebaseerd op de informatie in de desbetreffende TSI en in de registers bedoeld in artikel 24.

3. De aangemelde instantie is verantwoordelijk voor de samenstelling van het technische dossier waarvan de EG-keuringsverklaring vergezeld moet gaan. Dit technische dossier moet alle nodige documenten betreffende de kenmerken van het subsysteem bevatten, alsmede in voorkomend geval alle stukken waaruit de conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen blijkt. Ook moet het alle gegevens inzake de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen, alsmede inzake de voorschriften voor onderhoud, permanent of periodiek toezicht en afregeling bevatten.

Artikel 19

1. Indien een lidstaat constateert dat een subsysteem van structurele aard dat voorzien is van de EG-keuringsverklaring, vergezeld van het technische dossier, niet geheel aan de bepalingen van deze richtlijn en met name aan de essentiële eisen voldoet, kan hij verzoeken dat aanvullende verificaties worden verricht.

2. De lidstaat die dit verzoek heeft gedaan, stelt de Commissie onmiddellijk, met opgaaf van redenen, van de gevraagde aanvullende verificaties in kennis. De Commissie leidt onverwijld de procedure van artikel 21, lid 2, in.

HOOFDSTUK V

Aangemelde instanties

Artikel 20

1. De lidstaten delen de Commissie en de overige lidstaten mee welke instanties met de uitvoering van de procedure voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik, bedoeld in artikel 13, en de keuringsprocedure, bedoeld in artikel 18, zijn belast onder vermelding van hun respectieve bevoegdheden en het vooraf van de Commissie ontvangen identificatienummer. De Commissie maakt de lijst van deze instanties met hun respectieve identificatienummer evenals hun bevoegdheden bekend in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* en draagt zorg voor de bijwerking van deze lijst.

2. De lidstaten moeten de in bijlage VII opgenomen criteria hanteren voor de beoordeling van de aan te melden instanties. De instanties die voldoen aan de beoordelingscriteria welke in de relevante Europese normen zijn opgenomen, worden geacht aan de genoemde criteria te voldoen.

3. Indien een instantie niet meer voldoet aan de criteria van bijlage VII, trekt de betrokken lidstaat de erkenning van die instantie in. Hij brengt de Commissie en de overige lidstaten daarvan onverwijld op de hoogte.

4. Indien een lidstaat of de Commissie van oordeel is dat een door een lidstaat aangemelde instantie niet voldoet aan de betreffende criteria, wordt de kwestie voorgelegd aan het in artikel 21 bedoelde comité, dat binnen een termijn van drie maanden advies uitbrengt. In het licht van het advies van het comité brengt de Commissie de betrokken lidstaat op de hoogte van alle wijzigingen die noodzakelijk zijn, opdat de aangemelde instantie de status die haar is verleend, behoudt.

5. In voorkomend geval gebeurt de coördinatie van de aangemelde instanties overeenkomstig de artikelen 21 en 22.

HOOFDSTUK VI

Comité en werkprogramma

Artikel 21

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 21 van Richtlijn 96/48/EG ingestelde comité (hierna „het comité").

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 22

Na de inwerkingtreding van deze richtlijn kan het comité elke kwestie bespreken die betrekking heeft op de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, waaronder begrepen kwesties inzake de interoperabiliteit van het trans-Europese spoorwegsysteem met dat van derde landen.

Artikel 23

1. De volgorde van prioriteit voor de vaststelling van de TSI is als volgt, maar staat los van de volgorde van aanneming van de opdrachten bedoeld in artikel 6, lid 1:

a) de eerste groep TSI's betreft de controle/besturing en de signalering; telematicatoepassingen ten behoeve van het vrachtvervoer; de exploitatie en het beheer van het treinverkeer (met inbegrip van kwalificaties van het personeel voor grensoverschrijdende diensten, met inachtneming van de in de bijlagen II en III neergelegde criteria); goederenwagons; geluidshinder in verband met het rollend materieel en de infrastructuur;

   Wat het rollend materieel betreft, wordt het materieel voor internationaal gebruik het eerst ontwikkeld,

b) voorts komen de volgende aspecten aan bod naar gelang van de middelen van de Commissie en de representatieve gemeenschappelijke instantie: telematicatoepassingen ten behoeve van het reizigersvervoer, onderhoud, met bijzondere aandacht voor veiligheid, reizigersrijtuigen, tractievoertuigen, motortreinstellen, infrastructuur, energie, luchtverontreiniging;

   Wat het rollend materieel betreft, wordt het materieel voor internationaal gebruik het eerst ontwikkeld,

c) op verzoek van de Commissie of de representatieve gemeenschappelijke instantie kan het comité overeenkomstig de procedure van artikel 21, lid 2, een TSI opstellen voor een aanvullend onderwerp mits deze een in bijlage II bedoeld subsysteem betreft en de bovengenoemde orde van prioriteit niet verstoord wordt.

2. Het comité stelt volgens de procedure van artikel 21 een werkprogramma op dat de in lid 1 bedoelde orde van prioriteit volgt, alsmede andere taken die uit hoofde van deze richtlijn tot zijn werkterrein behoren.

De TSI's van de in lid 1, onder a), gevoerde eerste groep worden uiterlijk 20 april 2004 opgesteld.

3. Het werkprogramma omvat met name de volgende etappes:

a) aanwijzing van de representatieve gemeenschappelijke instantie;

b) uitwerking, uitgaande van een door de representatieve gemeenschappelijke instantie opgesteld plan, van een representatieve architectuur voor het conventionele spoorwegsysteem op basis van de lijst van subsystemen (bijlage II), die de samenhang van de TSI's moet garanderen. Deze architectuur moet met name de verschillende systeemonderdelen en hun interfaces omvatten; zij dient als referentiekader voor de afbakening van het toepassingsgebied van elke TSI;

c) vaststelling van een modelstructuur voor de uitwerking van de TSI's;

d) vaststelling van een methodiek voor de kosten/batenanalyse van de met de TSI's beoogde oplossingen;

e) vaststelling van de nodige opdrachten voor de uitwerking van de TSI's;

f) vaststelling van de relevante fundamentele parameters voor elke TSI;

g) goedkeuring van de ontwerpen voor het normalisatieprogramma;

h) beheer van de overgangsperiode, die loopt van de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn tot de bekendmaking van de TSI's, met inbegrip van de vaststelling van het in artikel 25 bedoelde referentiekader.

HOOFDSTUK VII

Infrastructuurregisters en beheer van het rollend materieel

Artikel 24

1. De lidstaten zien erop toe dat er elk jaar een infrastructuurregister (respectievelijk boek van het rollend materieel) gepubliceerd en geactualiseerd wordt. In dat register worden voor elk betrokken subsysteem of deel daarvan de belangrijkste kenmerken aangegeven (bijvoorbeeld de fundamentele parameters) en in hoeverre deze overeenstemmen met de kenmerken die voorgeschreven zijn in de desbetreffende TSI's. Met het oog daarop wordt in elke TSI exact vermeld welke informatie de infrastructuurregisters en de boeken van het rollend materieel moeten bevatten.

2. Een kopie van deze registers wordt toegezonden aan de betrokken lidstaten en aan de representatieve gemeenschappelijke instantie en wordt ter beschikking gesteld aan het publiek.

HOOFDSTUK VIII

Overgangsbepalingen

Artikel 25

1. Aan de hand van de informatie die de lidstaten verstrekken in het kader van artikel 10, lid 5, en artikel 16, lid 3, alsmede op basis van de technische vakliteratuur en de teksten van relevante internationale overeenkomsten stelt de representatieve gemeenschappelijke instantie een ontwerp op van een referentiekader van technische voorschriften die het huidige interoperabiliteitsniveau van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem waarborgen. Het comité bespreekt het ontwerp en besluit of dit in afwachting van de vaststelling van de TSI's een referentiekader kan vormen.

2. Na aanneming van het referentiekader moeten de lidstaten het comité in kennis stellen van elk voornemen voor de aanneming van nationale bepalingen dan wel de ontwikkeling van elk project op hun grondgebied die afwijken van het referentiekader.

HOOFDSTUK IX

Slotbepalingen

Artikel 26

Elk krachtens deze richtlijn genomen besluit betreffende de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen en de keuring van subsystemen die deel uitmaken van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, alsmede elk krachtens de artikelen 11, 12, 17 en 19 genomen besluit wordt nauwkeurig met redenen omkleed. Het wordt zo spoedig mogelijk aan de belanghebbende meegedeeld met vermelding van de rechtsmiddelen die volgens de in de betrokken lidstaat geldende wetgeving openstaan, alsmede van de termijnen waarbinnen deze rechtsmiddelen moeten worden ingesteld.

Artikel 27

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 20 april 2003 aan deze richtlijn te voldoen, met uitzondering van de bij elke TSI behorende bepalingen die per TSI op specifieke wijze moeten worden toegepast. Zij stellen de Commissie hiervan onmiddellijk in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van de bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

Artikel 28

De Commissie legt het Europees Parlement en de Raad op 20 april 2005 en daarna om de twee jaar een verslag voor over de vorderingen die met de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem zijn gemaakt. Dit verslag bevat ook een analyse van de in artikel 7 bedoelde gevallen.

De representatieve gemeenschappelijke instantie stelt een regelmatig bij te werken instrument op waarmee op verzoek van een lidstaat of van de Commissie een overzicht van het interoperabiliteitsniveau van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem kan worden samengesteld. In dit instrument wordt gebruik gemaakt van de informatie in de registers bedoeld in artikel 24.

Artikel 29

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 30

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 19 maart 2001.

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitster	*De voorzitter*
N. FONTAINE	A. LINDH

BIJLAGE I

HET CONVENTIONELE TRANS-EUROPESE SPOORWEGSYSTEEM

1. DE INFRASTRUCTUUR

De infrastructuren van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem komen overeen met die van de lijnen van het trans-Europese vervoernet die zijn genoemd in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet ([1]), of die naderhand zijn opgenomen in een bijwerking van de beschikking in het kader van een herziening van de richtsnoeren overeenkomstig artikel 21.

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt dit netwerk onderverdeeld in de volgende categorieën:

— lijnen voor het personenvervoer;

— lijnen voor gemengd vervoer (personen, goederen);

— lijnen die speciaal zijn ontworpen of aangelegd voor het goederenvervoer;

— knooppunten voor het personenvervoer;

— knooppunten voor het goederenvervoer, met inbegrip van intermodale terminals;

— de verbindingen tussen bovengenoemde onderdelen.

Deze infrastructuren omvatten verkeersleidings-, lokalisatie- en navigatiesystemen: technische installaties voor gegevensverwerking en telecommunicatie ten behoeve van het langeafstandsreizigersvervoer en het goederenvervoer over dit net om een veilige en soepele exploitatie van het net en een efficiënte verkeersleiding te waarborgen.

2. HET ROLLEND MATERIEEL

Het rollend materieel omvat alle uitrusting die geschikt is om te rijden op het gehele of een gedeelte het van conventionele trans-Europese spoorwegnet, met inbegrip van:

— thermische of elektrische motortreinstellen;

— thermische of elektrische tractievoertuigen;

— reizigersrijtuigen;

— wagons, met inbegrip van het rollend materieel dat ontworpen is voor het vervoer van vrachtwagens.

Elk van deze categorieën moet worden onderverdeeld in:

— rollend materieel voor internationaal gebruik;

— rollend materieel voor binnenlands gebruik,

en daarbij wordt rekening gehouden met het plaatselijk, regionaal of langeafstandsgebruik van dit materieel.

3. SAMENHANG VAN HET TRANSEUROPESE CONVENTIONELE SPOORWEGSYSTEEM

Voor een kwalitatief hoogwaardig Europees spoorvervoer is onder andere een sterke samenhang tussen de kenmerken van de infrastructuur (in de brede zin van de term, dus inclusief de vaste componenten van alle betrokken subsystemen) en het rollend materieel een randvoorwaarde. Deze samenhang is bepalend voor het niveau van de prestaties, de veiligheid, de kwaliteit van de dienstverlening en de kosten daarvan.

([1]) PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1.

BIJLAGE II

SUBSYSTEMEN

1. LIJST VAN SUBSYSTEMEN

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt het systeem dat het Europese conventionele spoorwegsysteem vormt, onderverdeeld in subsystemen die overeenkomen met:

a) gebieden van structurele aard:

— infrastructuur

— energie

— besturing en seingeving

— exploitatie en verkeersleiding

— rollend materieel

b) gebieden van functionele aard:

— onderhoud

— telecommunicatietoepassingen voor reizigers en vracht.

2. BESCHRIJVING VAN DE SUBSYSTEMEN

Voor elk subsysteem of elk deel van een subsysteem wordt de lijst van de met de interoperabiliteit verband houdende elementen en aspecten voorgesteld door de representatieve gemeenschappelijke instantie voor de uitwerking van het ontwerp van de corresponderende TSI.

Onder voorbehoud van de vaststelling van deze aspecten of de interoperabiliteitsonderdelen en van de volgorde waarin de subsystemen aan TSI's worden onderworpen, omvatten de subsystemen met name:

2.1. **Infrastructuur**

Lopend spoor, wissels, kunstwerken (bruggen, tunnels, …), de bij stations behorende infrastructuren (perrons, toegang, met oog voor de behoeften van personen met beperkte mobiliteit, ...), veiligheids- en beschermingsinstallaties.

2.2. **Energie**

Elektrificatiesysteem, bovenleiding en stroomafnemers.

2.3. **Besturing en seingeving**

Alle uitrusting die nodig is voor de veiligheid, de besturing en controle van de bewegingen van de treinen die op het net mogen rijden.

2.4. **Exploitatie en verkeersleiding**

De procedures en bijbehorende uitrusting die zorgen voor een coherente exploitatie van de verschillende structurele subsystemen, zowel bij normaal functioneren als bij uitwijkprocedures, onder andere ten aanzien van de treinbesturing, de planning en de verkeersleiding.

Het geheel van vereiste beroepskwalificaties voor grensoverschrijdende diensten.

2.5. **Telematicatoepassingen**

Evenals bijlage I omvat dit subsysteem twee delen:

— de toepassingen ten dienste van de passagiers, met inbegrip van de informatiesystemen voor reizigers vóór en tijdens de reis, reserveringssystemen, betalingssystemen, het bagagebeheer, het beheer van aansluitingen tussen treinen en andere vervoertakken;

— toepassingen voor het vrachtverkeer, met inbegrip van de informatiesystemen (continu volgen van goederen en treinen), rangeer- en samenstellingssystemen, reserverings-, betalings- en factureringssystemen, het beheer van aansluitingen met andere vervoertakken, het opstellen van begeleidende elektronische documenten.

2.6. **Rollend materieel**

De structuur, het besturingssysteem van de gehele uitrusting van de trein, de tractie-eenheden en transformatoren, het remsysteem, koppeling, loopwerk (draaistellen, assen) en ophanging, deuren, interface mens/machine (bestuurder, treinpersoneel, passagiers, met oog voor de behoeften van personen met beperkte mobiliteit), passieve en actieve beveiliging, de nodige voorzieningen voor de gezondheid van passagiers en treinpersoneel.

2.7. **Onderhoud**

De procedures, de betrokken uitrusting, de logistieke onderhoudsinstallaties, de reserves waarmee de corrigerende en preventieve onderhoudswerkzaamheden dienen te worden uitgevoerd om de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem en de vereiste prestaties te garanderen.

BIJLAGE III

ESSENTIËLE EISEN

1. ALGEMENE EISEN

1.1. **Veiligheid**

1.1.1. Het ontwerp, de bouw of de fabricage, het onderhoud aan en het toezicht op voor de veiligheid kritieke inrichtingen en meer bepaald de bij het treinverkeer betrokken onderdelen, moeten de veiligheid waarborgen op een niveau dat beantwoordt aan de voor het net gestelde doelstellingen, ook in de nader omschreven situaties met beperkte werking.

1.1.2. De parameters die van invloed zijn op het contact tussen wiel en rail moeten voldoen aan de criteria inzake rijstabiliteit die noodzakelijk zijn om veilig verkeer bij de toegestane maximumsnelheid te waarborgen.

1.1.3. De gebruikte onderdelen moeten tijdens hun gebruiksduur bestand zijn tegen de normale of de nader omschreven uitzonderlijke belastingen. De gevolgen van onverwachte storingen voor de veiligheid moeten met behulp van geschikte middelen worden beperkt.

1.1.4. De vaste installaties en het rollend materieel moeten zodanig zijn ontworpen en de gebruikte materialen moeten zodanig zijn gekozen dat bij brand het ontstaan, de verspreiding en de gevolgen van vuur en rook zoveel mogelijk worden beperkt.

1.1.5. Inrichtingen die zijn bestemd om door de gebruikers te worden bediend, moeten zodanig zijn ontworpen dat het veilig gebruik van de inrichtingen of de gezondheid en de veiligheid van de gebruikers niet in gevaar wordt gebracht wanneer de inrichtingen worden gebruikt op een wijze die wel voorzien is maar niet in overeenstemming is met de aangegeven methode.

1.2. **Betrouwbaarheid en beschikbaarheid**

Het toezicht op en het onderhoud van de vaste of mobiele elementen die bij het treinverkeer zijn betrokken, moeten zodanig worden georganiseerd, uitgevoerd en gekwantificeerd dat de werking daarvan in te voorziene omstandigheden in stand wordt gehouden.

1.3. **Gezondheid**

1.3.1. De materialen die, bij het beoogde gebruik, de gezondheid van de personen die daartoe toegang hebben, in gevaar kunnen brengen, mogen niet gebruikt worden in de treinen en de spoorweginfrastructuren.

1.3.2. Deze materialen moeten zodanig worden gekozen, aangewend en gebruikt dat de emissie van rook of schadelijke en gevaarlijke gassen, met name bij brand, wordt beperkt.

1.4. **Bescherming van het milieu**

1.4.1. Bij het ontwerpen van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem moeten de gevolgen voor het milieu van de aanleg en exploitatie van dat systeem worden beoordeeld en in aanmerking worden genomen overeenkomstig de geldende Gemeenschapsbepalingen.

1.4.2. De in de treinen en de infrastructuren gebruikte materialen moeten de emissie van rook of voor het milieu gevaarlijke en schadelijke gassen, met name bij brand, voorkomen.

1.4.3. Het rollend materieel en de energievoorzieningssystemen moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat zij uit elektromagnetisch oogpunt compatibel zijn met de installaties, voorzieningen en openbare of particuliere netten waarmee zij kunnen interfereren.

1.4.4. Bij de exploitatie van het conventionele trans-Europese spoorwegnet moeten de wettelijke normen inzake geluidshinder in acht worden genomen.

1.4.5. De exploitatie van het conventionele trans-Europese spoorwegnet mag geen trillingsniveau in de bodem veroorzaken dat ontoelaatbaar is met het oog op de activiteiten en het milieu in de nabijheid van de infrastructuur en in normale staat van onderhoud.

1.5. **Technische compatibiliteit**

De technische eigenschappen van de infrastructuren en de vaste installaties moeten onderling en met die van de treinen die op het conventionele trans-Europese spoorwegnet rijden compatibel zijn.

Wanneer het op bepaalde gedeelten van het net moeilijk is om deze technische eigenschappen in acht te nemen, mogen tijdelijke oplossingen, waardoor de compatibiliteit in de toekomst wordt gewaarborgd, ten uitvoer worden gelegd.

2. BIJZONDERE EISEN VOOR ELK SUBSYSTEEM

2.1. **Infrastructuur**

2.1.1. Veiligheid

Er moeten aangepaste maatregelen worden getroffen om de toegang tot of ongewenste binnendringing in de installaties te voorkomen.

Er moeten maatregelen worden getroffen om de gevaren voor personen te beperken, met name in stations waar treinen passeren.

Infrastructuren die voor het publiek toegankelijk zijn, moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat de gevaren voor de veiligheid van personen beperkt zijn (stabiliteit, brand, toegang, ontruiming, perron, enz.).

Er moeten passende maatregelen worden getroffen om rekening te houden met de bijzondere veiligheidsomstandigheden in tunnels met een aanzienlijke lengte.

2.2. **Energie**

2.2.1. Veiligheid

De werking van de energievoorzieningsinstallaties mag de veiligheid van treinen of personen (gebruikers, spoorwegpersoneel, aanwonenden en derden) niet in gevaar brengen.

2.2.2. Bescherming van het milieu

De werking van de elektrische of thermische energievoorzieningsinstallaties mag geen verstoring van het milieu teweegbrengen die de aangegeven grenzen overschrijdt.

2.2.3. Technische compatibiliteit

De elektrische of thermische energievoorzieningssystemen die worden gebruikt, moeten:

— de treinen in staat stellen de opgegeven prestaties te verrichten;

— bij elektrische energievoorziening compatibel zijn met de op de treinen gemonteerde stroomafname-inrichtingen.

2.3. Besturing en seingeving

2.3.1. Veiligheid

De besturings- en seingevingsinstallaties en -handelingen die voor het spoorwegsysteem worden gebruikt, moeten treinverkeer mogelijk maken op het veiligheidsniveau dat beantwoordt aan de doelstellingen voor het net. De besturings- en seingevingsinstallaties moeten te allen tijde zo functioneren dat treinen die in welbepaalde moeilijke situaties mogen rijden, volkomen veilig kunnen circuleren.

2.3.2. Technische compatibiliteit

Nieuwe infrastructuren en nieuw rollend materieel die zijn ontwikkeld of gebouwd na de invoering van compatibele besturings- en seinstelsels moeten aan de toepassing van deze systemen worden aangepast.

Besturings- en seingevingsinstallaties in de stuurcabine van een trein moeten een normale exploitatie in de opgegeven omstandigheden in het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem mogelijk maken.

2.4. Rollend materieel

2.4.1. Veiligheid

De constructie van het rollend materieel en van de verbindingen tussen de rijtuigen moet zodanig zijn ontworpen dat de ruimten voor de reizigers en de bestuurder bij botsing of ontsporing beschermd zijn.

De elektrische uitrusting mag de veilige werking van de besturings- en seingevingsinstallaties niet in gevaar brengen.

De remtechnieken en de uitgeoefende krachten moeten compatibel zijn met het ontwerp van de sporen, de kunstwerken en de seinstelsels.

Er moeten maatregelen worden getroffen met betrekking tot de toegang tot onder spanning staande onderdelen, teneinde de veiligheid van personen niet in gevaar te brengen.

Er moeten inrichtingen zijn aangebracht die het mogelijk maken dat de reizigers gevaren melden aan de bestuurder en dat het treinpersoneel bij gevaar in contact kan treden met de bestuurder.

De toegangsdeuren moeten van een systeem voor het openen en sluiten daarvan zijn voorzien dat de veiligheid van de reizigers waarborgt.

Er moet in nooduitgangen en in de aanduiding daarvan zijn voorzien.

Er moeten passende maatregelen worden getroffen om rekening te houden met de bijzondere veiligheidsomstandigheden in tunnels met een aanzienlijke lengte.

Een noodverlichtingssysteem van voldoende sterkte en met voldoende eigen voeding is verplicht aan boord van de treinen.

De treinen moeten zijn voorzien van een geluidsinstallatie waarmee het treinpersoneel en de verkeersleiding berichten kunnen doorgeven aan de passagiers.

2.4.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

Het ontwerp van de vitale rij-, tractie-, rem- en besturingsuitrusting moet het mogelijk maken dat de trein in een nader omschreven situatie met beperkte werking de reis voortzet zonder nadelige gevolgen voor de uitrusting die nog functioneert.

2.4.3. Technische compatibiliteit

De elektrische uitrusting moet compatibel zijn met de werking van de besturings- en seingevingsinstallaties.

In het geval van elektrische tractie, moeten de eigenschappen van de stroomafname-inrichtingen het treinverkeer met de verschillende energievoorzieningssystemen van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem mogelijk maken.

De eigenschappen van het rollend materieel moeten het rijden op alle lijnen waarop de exploitatie ervan is gepland, mogelijk maken.

2.5. **Onderhoud**

2.5.1. Gezondheid en veiligheid

De technische installaties en de methoden die in de centra worden toegepast, moeten een veilig gebruik van het betrokken subsysteem garanderen en mogen geen gevaar vormen voor de gezondheid en de veiligheid.

2.5.2. Bescherming van het milieu

De technische installaties en de methoden die in de onderhoudscentra worden toegepast, mogen het toegestane niveau van schadelijke gevolgen voor het omgevingsmilieu niet overschrijden.

2.5.3. Technische compatibiliteit

De onderhoudsinstallaties voor het conventionele rollend materieel moeten het mogelijk maken op al het materieel de veiligheids-, hygiëne- en comfortbehandelingen te verrichten waarvoor zij zijn ontworpen.

2.6. **Exploitatie en verkeersleiding**

2.6.1. Veiligheid

Het op elkaar afstemmen van de exploitatievoorschriften van de netten en de kwalificatie van de bestuurders, het treinpersoneel en het personeel van de onderhoudscentra moeten een veilige exploitatie waarborgen, rekening houdend met de verschillende eisen van grensoverschrijdende en binnenlandse diensten.

De periodieke onderhoudsbeurten, de opleiding en de kwalificatie van het onderhoudspersoneel en de onderhoudscentra en het kwaliteitsborgingssysteem dat in de controle- en onderhoudscentra van de betrokken exploitanten is opgezet, moeten een hoog veiligheidsniveau waarborgen.

2.6.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

De periodieke onderhoudsbeurten, de opleiding en de kwalificatie van het onderhoudspersoneel en de onderhoudscentra en het kwaliteitsborgingssysteem dat door de betrokken exploitanten in de controle- en onderhoudscentra is opgezet, moeten een hoog niveau van betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het systeem waarborgen.

2.6.3. Technische compatibiliteit

Het op elkaar afstemmen van de exploitatievoorschriften van de netten, alsmede de kwalificatie van de bestuurders, het treinpersoneel en de verkeersleiding moeten de doeltreffendheid van de exploitatie op het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem waarborgen, rekening houdend met de verschillende eisen van grensoverschrijdende en binnenlandse diensten.

2.7. **Telematicatoepassingen voor passagiers en vracht**

2.7.1. Technische compatibiliteit

De essentiële eisen op het gebied van telematicatoepassingen die een minimum-dienstverleningskwaliteit voor de reizigers en de klanten in de goederenvervoersector moeten garanderen, hebben meer bepaald betrekking op de technische compatibiliteit.

Wat deze toepassingen betreft moet ervoor worden gezorgd dat:

— de databanken, de programma's en de communicatieprotocollen voor gegevensoverdracht zodanig worden ontwikkeld dat de mogelijkheden voor gegevensuitwisseling tussen verschillende toepassingen en tussen verschillende exploitanten maximaal zijn met uitzondering van vertrouwelijke commerciële gegevens;

— de gebruikers gemakkelijk toegang hebben tot de informatie.

2.7.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

De wijze van gebruik, het beheer, de bijwerking en het onderhoud van deze databanken, programma's en communicatieprotocollen voor gegevensoverdracht, moeten de doelmatigheid van deze systemen en de kwaliteit van de dienstverlening waarborgen.

2.7.3. Gezondheid

De interfaces tussen deze systemen en de gebruikers moeten voldoen aan minimumvoorschriften op het gebied van ergonomie en bescherming van de gezondheid.

2.7.4. Veiligheid

Voor de opslag en doorgifte van gegevens die verband houden met de veiligheid zijn adequate integriteits- en betrouwbaarheidsniveaus vereist.

BIJLAGE IV

CONFORMITEIT EN GESCHIKTHEID VOOR GEBRUIK VAN DE INTEROPERABILITEITSONDERDELEN

1. INTEROPERABILITEITSONDERDELEN

De EG-verklaring heeft betrekking op de interoperabiliteitsonderdelen van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, als bedoeld in artikel 3. Deze interoperabiliteitsonderdelen kunnen de vorm aannemen van:

1.1. **onderdelen voor algemeen gebruik**

Dit zijn onderdelen die niet specifiek zijn ontworpen voor het spoorwegsysteem en die in ongewijzigde vorm voor andere toepassingen kunnen worden gebruikt.

1.2. **onderdelen voor algemeen gebruik met specifieke eigenschappen**

Dit zijn onderdelen die niet specifiek voor het spoorwegsysteem zijn ontworpen, maar die specifieke prestaties moeten leveren bij gebruik in de spoorwegsector.

1.3. **specifieke onderdelen**

Dit zijn onderdelen die specifiek zijn ontworpen voor spoorwegtoepassingen.

2. TOEPASSINGSGEBIED

De EG-verklaring heeft betrekking op:

— hetzij de beoordeling, door (een) aangemelde instantie(s), van de intrinsieke conformiteit van een op zichzelf beschouwd interoperabiliteitsdeel met de technische specificaties waaraan het moet voldoen;

— hetzij de beoordeling/waardering, door (een) aangemelde instantie(s), van de geschiktheid voor gebruik van een binnen de spoorwegsector beschouwd interoperabiliteitsdeel, met name wanneer dit van belang is voor interfaces, aan de hand van de technische specificaties, in het bijzonder van functionele aard, waarvan de inachtneming moet worden nagegaan.

Bij de beoordelingsprocedures die door de aangemelde instanties zowel in het ontwerp- als in het productiestadium worden gevolgd, wordt gebruik gemaakt van de in Besluit 90/683/EEG opgenomen modules volgens de voorschriften van de TSI.

3. INHOUD VAN DE EG-VERKLARING

De EG-verklaring van conformiteit of van geschiktheid voor gebruik, alsmede de bijgevoegde documenten, moeten gedateerd en ondertekend worden.

Deze verklaring moet worden opgesteld in dezelfde taal als de handleiding en moet de volgende gegevens bevatten:

— de referenties van de richtlijn;

— naam en adres van de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde (firmanaam en volledig adres en, wanneer het een gemachtigde betreft, ook de firmanaam van de fabrikant of constructeur);

— beschrijving van het interoperabiliteitsdeel (merk, type, enz.);

— omschrijving van de voor de opstelling van de verklaring van conformiteit, respectievelijk geschiktheid voor gebruik, gevolgde procedure (artikel 13);

— alle relevante beschrijvingen waaraan het interoperabiliteitsdeel beantwoordt en met name de gebruiksvoorwaarden;

— naam en adres van de aangemelde instantie(s) die is (zijn) betrokken bij de voor de beoordeling van de conformiteit, respectievelijk de geschiktheid voor gebruik, gevolgde procedure en datum van het onderzoekcertificaat, in voorkomend geval met vermelding van de geldigheidsduur en van de voorwaarden waaronder het certificaat geldig is;

— in voorkomend geval, de referentie van de Europese specificaties;

— de identiteit van de ondertekenaar aan wie de bevoegdheid is verleend om, namens de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde, verplichtingen aan te gaan.

BIJLAGE V

EG-KEURINGSVERKLARING VOOR SUBSYSTEMEN

De EG-keuringsverklaring en de bijgevoegde documenten moeten gedateerd en ondertekend worden.

Deze verklaring moet in dezelfde taal als die van het technische dossier worden opgesteld en moet de volgende gegevens bevatten:

— de referenties van de richtlijn, naam en adres van de aanbestedende dienst of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde (firmanaam en volledig adres en, wanneer het een gemachtigde betreft, ook de firmanaam van de aanbestedende dienst);

— een beknopte beschrijving van het subsysteem;

— naam en adres van de aangemelde instantie die de in artikel 18 bedoelde EG-keuring heeft uitgevoerd;

— de referenties van de documenten in het technische dossier;

— alle voorlopige of definitieve relevante bepalingen waaraan het subsysteem moet voldoen, met name, in voorkomend geval, exploitatiebeperkingen of -voorwaarden;

— de geldigheidsduur van de EG-verklaring, indien deze voorlopig is;

— de identiteit van de ondertekenaar.

BIJLAGE VI

KEURINGSPROCEDURE VOOR SUBSYSTEMEN

1. INLEIDING

De EG-keuring is de procedure volgens welke een aangemelde instantie, op verzoek van de aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde, nagaat en verklaart dat een subsysteem:

— in overeenstemming is met de bepalingen van de richtlijn,

— in overeenstemming is met de overige wettelijke bepalingen die met inachtneming van het Verdrag worden toegepast, en dat het in gebruik mag worden genomen.

2. STADIA VAN DE KEURING

De keuring van het subsysteem omvat de volgende stadia:

— algemeen ontwerp;

— constructie van het subsysteem, met name de uitvoering van civieltechnische werken, de montage van onderdelen en de afregeling van het geheel;

— beproeving van het voltooide subsysteem.

3. VERKLARING

De voor de EG-keuring verantwoordelijke aangemelde instantie stelt de conformiteitsverklaring op, die bestemd is voor de aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde; deze stelt op zijn beurt de EG-keuringsverklaring op, die bestemd is voor de bevoegde instantie van de lidstaat waar het subsysteem geïnstalleerd en/of geëxploiteerd wordt.

4. TECHNISCH DOSSIER

Het technisch dossier bij de keuringsverklaring moet de volgende stukken bevatten:

— voor infrastructuur: plannen van de werken, processen-verbaal van de oplevering van het grondwerk en de betonwapening, rapporten over de beproeving en de controle van het beton;

— voor andere subsystemen: algemene en detailplannen zoals die worden uitgevoerd, elektrische en hydraulische schema's, schema's van de besturingscircuits, een beschrijving van de geautomatiseerde systemen, handleidingen voor bediening en onderhoud, enz.;

— een lijst van de interoperabiliteitsonderdelen, zoals bedoeld in artikel 3, die in het subsysteem zijn verwerkt;

— kopieën van de EG-verklaringen van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, waarvan genoemde onderdelen krachtens artikel 13 voorzien moeten zijn, in voorkomend geval vergezeld van de desbetreffende berekeningen en van een kopie van de processen-verbaal van de proeven en onderzoeken die op basis van de gemeenschappelijke technische specificaties door de aangemelde instanties zijn uitgevoerd;

— een verklaring van de met de EG-keuring belaste aangemelde instantie, dat het project in overeenstemming is met de bepalingen van deze richtlijn, vergezeld van de door haar geviseerde desbetreffende berekeningen, met vermelding van een eventueel tijdens de uitvoering van de werkzaamheden gemaakt voorbehoud dat niet is ingetrokken, en vergezeld van de inspectie- en auditrapporten die zij in het kader van haar opdracht heeft opgesteld, zoals nader aangegeven in de hierna volgende punten 5.3 en 5.4.

5. TOEZICHT

5.1. Het doel van het EG-toezicht is na te gaan of tijdens de totstandbrenging van het subsysteem de uit het technische dossier voortvloeiende verplichtingen zijn vervuld.

5.2. De met het toezicht belaste aangemelde instantie moet permanent toegang hebben tot bouwplaatsen, constructiewerkplaatsen, opslagplaatsen, eventuele locaties voor prefabricage, beproevingsinstallaties en meer in het algemeen alle plaatsen die zij noodzakelijk acht voor de vervulling van haar taak. De aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde moet haar alle documenten die daarbij van nut kunnen zijn, met name de plannen voor de uitvoering van en de technische documentatie met betrekking tot het subsysteem, toezenden of laten toezenden.

5.3. De met het toezicht belaste aangemelde instantie voert periodiek audits uit om na te gaan of de bepalingen van de richtlijn worden nageleefd, waarna zij een auditverslag voorlegt aan de met de uitvoering belaste bedrijven. Zij kan eisen uitgenodigd te worden voor bepaalde fasen van de werkzaamheden.

5.4. Daarnaast kan de aangemelde instantie onaangekondigde bezoeken brengen aan de bouwplaats of de constructiewerkplaatsen. Bij deze bezoeken kan de aangemelde instantie volledige of gedeeltelijke audits uitvoeren. Zij legt een verslag van deze bezoeken en in voorkomend geval een auditverslag voor aan de met de uitvoering belaste bedrijven.

6. DEPOT

Het volledige in punt 4 bedoelde dossier wordt ter staving van de conformiteitsverklaring die is afgegeven door de met de keuring van het bedrijfsklare subsysteem belaste aangemelde instantie, ingediend bij de aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde. Het dossier wordt gevoegd bij de EG-keuringsverklaring die de aanbestedende dienst aan de bevoegde instantie van de betrokken lidstaat doet toekomen.

Een kopie van het dossier wordt door de aanbestedende dienst bewaard gedurende de hele levensduur van het subsysteem. Andere lidstaten kunnen desgewenst inzage krijgen in het dossier.

7. PUBLICATIE

Iedere aangemelde instantie publiceert periodiek alle relevante informatie over:

— de ontvangen aanvragen om EG-keuringen;

— de afgegeven conformiteitsverklaringen;

— de geweigerde conformiteitsverklaringen.

8. TAAL

De dossiers en briefwisseling met betrekking tot de EG-keuringsprocedures worden gesteld in een officiële taal van de lidstaat waar de aanbestedende dienst of zijn gemachtigde in de Gemeenschap is gevestigd, dan wel in een door de aanbestedende dienst aanvaarde taal.

BIJLAGE VII

DOOR DE LIDSTATEN IN ACHT TE NEMEN MINIMUMCRITERIA BIJ DE AANMELDING VAN INSTANTIES

1. De instantie, de directeur daarvan en het met de keuring belaste personeel mogen bij het ontwerp, de fabricage, de constructie, de verkoop of het onderhoud van de interoperabiliteitsonderdelen of subsystemen en bij de exploitatie noch rechtstreeks, noch als gemachtigden optreden. Uitwisseling van technische informatie tussen de fabrikant of constructeur en de instantie wordt door deze bepaling niet uitgesloten.

2. De instantie en het personeel dat met de controle is belast, dienen de proeven met de grootste beroepsintegriteit en technische bekwaamheid uit te voeren en dienen vrij te zijn van elke pressie en beïnvloeding, met name van financiële aard, die hun beoordeling of de uitkomst van de controle kan beïnvloeden, inzonderheid door personen of groepen die bij de resultaten van de keuring belang hebben.

3. De instantie dient te beschikken over het nodige personeel en de nodige middelen te bezitten om de met de uitvoering van de keuringen verbonden technische en administratieve taken op passende wijze te vervullen; tevens dient de instantie toegang te hebben tot het nodige materiaal voor bijzondere keuringen.

4. Het personeel dat met de controle is belast, dient:

   — een goede technische en vakopleiding te hebben;

   — voldoende kennis te bezitten van de voorschriften betreffende de controles die het verricht, en voldoende ervaring met deze controles te hebben;

   — de vereiste bekwaamheid te bezitten om op basis van de verrichte controles de nodige verklaringen, processenverbaal en verslagen op te stellen.

5. De onafhankelijkheid van het personeel dat met de controle wordt belast, dient te zijn gewaarborgd. De bezoldiging van elke functionaris mag niet afhangen van het aantal controles dat hij verricht, noch van de uitslag van de controles.

6. De instantie dient een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid te sluiten, tenzij deze aansprakelijkheid op basis van het nationale recht door de Staat wordt gedekt, c.q. de controles rechtstreeks door de lidstaat worden verricht.

7. Het personeel van de instantie is gebonden door het beroepsgeheim ten aanzien van alles wat het verneemt bij de uitoefening van zijn taken in het kader van deze richtlijn of van de bepalingen van intern recht die daaraan uitvoering geven (behalve tegenover de ter zake bevoegde overheidsinstanties van de Staat waarin de instantie haar werkzaamheden uitoefent).

BIJLAGE VIII

ALGEMENE REGELS DIE IN ACHT MOETEN WORDEN GENOMEN DOOR DE REPRESENTATIEVE GEMEENSCHAPPELIJKE INSTANTIE (RGI)

1. Overeenkomstig de algemene communautaire normalisatieprocedures moet de RGI op open en transparante wijze werken, op basis van consensus en onafhankelijk van particuliere belangen. Daartoe moet iedere betrokkene die tot de drie categorieën behoort — infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, industrie — die de RGI vertegenwoordigt een advies kunnen uitbrengen tijdens de uitwerking van de TSI's, overeenkomstig de internationale voorschriften van de RGI, en voordat de RGI het definitieve ontwerp van de TSI heeft voltooid.

2. Indien de RGI voor het uitwerken van een bepaald ontwerp van TSI, niet over de nodige deskundigheid beschikt, deelt zij zulks onverwijld aan de Commissie mede.

3. De RGI zet de werkgroepen op die nodig zijn voor het uitwerken van ontwerpen van TSI's; deze werkgroepen moeten een flexibele en efficiënte structuur hebben. Het aantal deskundigen moet daarom beperkt zijn. De infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen enerzijds, en de industrie anderzijds, zijn evenwichtig vertegenwoordigd; bij de samenstelling wordt gelet op een passend evenwicht tussen de nationaliteiten. Experts van niet tot de Gemeenschap behorende landen kunnen als waarnemer aan werkgroepen deelnemen.

4. Eventuele problemen in verband met deze richtlijn die niet door de werkgroepen van de RGI kunnen worden opgelost, moeten onverwijld aan de Commissie worden gemeld.

5. De Commissie en het in artikel 21 bedoelde comité moeten beschikken over alle werkdocumenten die zij nodig hebben om de werkzaamheden van de RGI te volgen.

6. De RGI moet alle nodige maatregelen nemen om de vertrouwelijkheid te garanderen met betrekking tot alle gevoelige informatie waarover zij bij haar werkzaamheden de beschikking krijgt.

7. De RGI doet al het nodige om ervoor te zorgen dat de resultaten van het comité van artikel 21, alsmede de aanbevelingen van het comité en van de Commissie, worden medegedeeld aan al haar leden en aan alle deskundigen die deelnemen aan de werkgroepen.