

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(94) 107 endelig udg.
Bruxelles, den 15.04.1994

94/0112 (SYN)

Forslag til
RÅDETS DIREKTIV
om interoperabilitet i det europæiske
jernbanenet for højhastighedstog

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

BEGRUNDELSE UD FRA NÆRHEDSPRINCIPPET

a. Hvilke formål har den påtænkte handling set i lyset af EU's forpligtelser?

Foranstaltningen sigter mod at tilvejebringe et lovgrundlag, som omfatter bindende tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) og harmoniserede standarder for at sikre, at det europæiske jernbanenet for højhastighedstog kan fungere som en helhed. Herunder skal de væsentlige krav overholdes og der skal ydes et bidrag til åbning af markederne for transportydelser og udstyrsgoder. Endelig skal hele jernbanesektorens konkurrenceevne styrkes.

b. Hører den påtænkte handling under EU's enekompetence eller er der tale om en kompetence, som EU deler med medlemsstaterne?

Delt kompetence, jf EF-traktatens artikel 129 D.

c. Hvad er problemets EU-dimension (f.eks. hvor mange medlemsstater berøres heraf, og hvorledes er problemet hidtil blevet behandlet)?

EU-dimensionen fremgår af oversigtsplanen for et europæisk jernbanenet for højhastighedstog, som berører alle medlemsstater. Hidtil har medlemsstaterne ikke gennemført interoperabilitet hver for sig.

d. Kan problemet løses mest effektivt af EU eller af medlemsstaterne?

Hverken ved hjælp af mellemstatslige aftaler eller gennem standardisering er medlemsstaterne i stand til at tilvejebringe de tekniske, driftsmæssige og forskriftsmæssige betingelser for interoperabilitet.

e. Hvilke yderligere konkrete fordele er forbundet med den handling EU påtænker, og hvad vil omkostningerne være ved at forholde sig passiv?

I øjeblikket kan der kun køres på tværs af grænserne, hvis de nationale teknikker og driftsregler lægges oven i hinanden og alle nationale forskrifter overholdes. Dette medfører uforholdsmæssigt store omkostninger for disse forbindelser. Selv om EU's indsats i første omgang kræver store investeringer, vil den på lidt længere sigt medføre langt lavere omkostninger for disse forbindelser, simpelthen fordi den forenkler og letter adgangen til nettet og giver både trafikelskaber og industri mulighed for at opnå storsdriftsfordele.

f. Hvilke handlingsmuligheder har EU (henstilling, finansiel støtte, gensidig anerkendelse osv.)?

EU kan tilskynde til standardisering, harmonisere væsentlige krav og vedtage gennemførelsesforanstaltninger for de tekniske parametre.

Medlemsstaternes lovgivning bygger på forskellige principper på områderne sikkerhed, sundhedsbeskyttelse, forbrugerbeskyttelse, miljøbeskyttelse, driftssikkerhed, teknisk kompatibilitet og drift. Trafikselskaberne skal overholde bindende og forskelligartede tekniske parametre. En hensigtsmæssig grad af interoperabilitet forudsætter, at de grundlæggende tekniske parametre harmoniseres.

g. Er det nødvendigt med ensartede forskrifter, eller er det tilstrækkeligt at opstille de generelle mål i et direktiv, der derefter gennemføres af medlemsstaterne?

For det europæiske jernbanenet for højhastighedstog har man valgt at foreslå et direktiv på grundlag af EF-traktatens artikel 129 D, tredje led. Dette direktiv totalharmoniserer for så vidt angår kritiske komponenter og delsystemer; på disse punkter kan tilladelse til anvendelse i systemet nemlig ikke gives på grundlag af mindre bindende foranstaltninger (standarder, gensidig anerkendelse). For så vidt angår de kritiske komponenter benytter direktivet en EU-procedure på grundlag af afgørelse 90/683/EØF af 13. december 1990 (modulafgørelsen).

For delsystemernes vedkommende bygger direktivet på en EU-procedure for ibrugtagningstilladelse. I begge forbindelser er det de væsentlige krav og de tekniske specifikationer for interoperabilitet, der harmoniseres, mens anvendelsesaspekterne er overladt til medlemsstaterne og de europæiske standardiseringsorganisationer.

INDLEDNING

1. Hvis der på grundlag af eksisterende eller projekterede nationale jernbanenet gradvis skal etableres et europæisk net for højhastighedstog, må infrastruktur, fast udstyr, logistiske systemer og materiel kobles sammen og gøres interoperable.
2. Før højhastighedstogene kom frem, kørte kun person- og godsvogne over grænserne, hvor lokomotiver og togpersonale som hovedregel stadig skiftes ud. Denne situation er uforenelig med princippet om højhastighedstog på et integreret og sammenhængende europæisk jernbanenet.

Togtrafikken drives stadig på de enkelte jernbanenet inden for de nationale grænser. Og grundlaget for driften er de enkelte medlemstateres administrative, tekniske og driftsmæssige bestemmelser, som er forskellige og i vid udstrækning indbyrdes uforenelige. Dette gælder navnlig bestemmelser om sikkerhed og miljø, om infrastrukturens fysiske specifikationer, herunder ikke mindst fritrumsprofil, strømforsyning, trafikstyring og -sikring, signalanlæg samt driftsregler.

3. Dette viser, at medlemsstaterne ikke hver for sig har været i stand til at træffe de foranstaltninger, som der skal til for at tilvejebringe interoperabilitet i det europæiske jernbanenet for højhastighedstog. Spørgsmålet om interoperabilitet vedrører i sagens natur hele EU, og EU-dimensionen understreges yderligere af direktiverne om åbning af markedet i transportsektoren (90/531/EØF) og om udvikling af Fællesskabets jernbaner (91/440/EØF).

Af disse grunde foreslår Kommissionen, at der vedtages et direktiv med det formål at tilvejebringe og sikre interoperabilitet i det europæiske jernbanenet for højhastighedstog.

Forslaget bygger på artikel 129 B, 129 C og 129 D i EF-traktatens afsnit XII om transeuropæiske net.

TIDLIGERE FORANSTALTNINGER

4. Formelt tog Kommissionen fat på spørgsmålet om det europæiske jernbanenet for højhastighedstog i begyndelsen af 1990 efter opfordring fra Rådet.

Rådet havde nemlig i en resolution af 4. og 5. december 1989 bedt Kommissionen nedsætte en arbejdsgruppe på højt plan med af repræsentanter for medlemsstaternes regeringer og de europæiske jernbanevirksomheder. Dertil kom repræsentanter for den europæiske jernbaneindustri. Meningen var, at gruppen inden den 31. december 1990 skulle forelægge en oversigtsplan, som skulle godkendes af Rådet.

Arbejdsgruppen blev også spurgt til råds om standarder og fælles specifikationer, som muliggør trafik med moderne tog på dette net og sikrer teknisk og infrastrukturmæssig forenelighed mellem dets forskellige dele.

5. Gruppen aflagde sin rapport inden for den fastsatte frist, nemlig i november 1990. Rapporten omfatter en oversigtsplan for det europæiske jernbanenet for højhastighedstog og regner med gennemførelse frem til år 2010. Planen er ikke urørlig; den skal tværtimod løbende tilpasses EU's politiske, økonomiske og sociale udvikling.

Udgangspunktet for planarbejdet var en gennemgang af de enkelte landes planer, og oversigtsplanen omfatter kun de strækninger, der er nødvendige for at strukturere det europæiske net. Den skulle gøre det muligt på en gang at sikre sammenhængen i dette net og at integrere de væsentlige dele af EU's område.

6. Gruppens rapport gør meget ud af at bestemme, hvor stor teknisk kompatibilitet der er nødvendig for, at højhastighedstogene kan køre på strækninger af forskellig art. Af historiske grunde er der nemlig meget stor forskel på landenes infrastruktur og udstyr.

Kapitlet om teknisk kompatibilitet opdeler systemet som helhed i delsystemer, som analyseres meget detaljeret, og for hvert delsystem klassificeres basiselementerne ud fra deres oprindelse, og ud fra hvor stor betydning det har og hvor meget det haster at harmonisere dem.

7. I en resolution af 17. december 1990 udtalte Rådet, at det så med tilfredshed på de drøftelser, der havde fundet sted med henblik på at udarbejde en vejledende oversigt over de prioriterede aktioner, som skulle gennemføres for at fuldføre det europæiske net. Det mærkede sig også de fremskridt, der var blevet gjort med hensyn til udformningen af forudsætningerne for at sikre infrastrukturens, udstyrets og materiellets overensstemmelse og muliggøre international togtrafik, med andre ord med at sikre nettets interoperabilitet.

Ikke mindst noterede Rådet sig, at Kommissionen agtede at udarbejde et udkast til direktiv om indbyrdes tilnærmelse af de ved lov eller administrativt fastsatte bestemmelser om togtrafik, og det understregede nødvendigheden af snarest muligt at virkeliggøre fælles initiativer om harmonisering af »control-command«-ordningerne.

OVERSIGTSPLANEN

8. Det europæiske jernbanenet for højhastighedstog er kendetegnet ved en øget rejsehastighed og dermed en kortere rejsetid. Den maksimale hastighed, som de såkaldte højhastighedstog kan køre med, afhænger af de geografiske, befolkningsmæssige og økonomiske forhold i de egne, som de gennemkører. Den er i almindelighed mere end 160 km/t og kan nå helt op over 300 km/t.
9. Arbejdsgruppen på højt niveau definerede det europæiske jernbanenet for højhastighedstog som de strækninger, der kan gennemkøres af jernbanemateriel, der er egnet til de høje hastigheder.

I dette net skelnes der mellem tre typer strækninger:

- strækninger, der er udstyret til hastigheder på normalt 250 km/t eller derover
- strækninger der er udbygget, så der kan køres med hastigheder omkring 200 km/t
- andre strækninger, der indgår i det europæiske net.

Afsnit, der går gennem byområder kategoriseres som de strækninger, de ligger i forlængelse af, uanset deres specifikationer.

10. Oversigtsplanen går altså frem til år 2010. Den omfatter de hovedstrækninger, som skal til for at strukturere det europæiske net. I rapporten fra december 1990 omfattede planen:
 - 9.000 km nye strækninger
 - 15.000 km udbyggede strækninger
 - 1200 km forbindelsesstrækninger.

Som samordningsmiddel og ledetråd skal oversigtsplanen ændres med regelmæssige mellemrum for at tage hensyn til EU's politiske, økonomiske og sociale udvikling. Der er i øjeblikket en aktualisering af planen i gang.

JERNBANEINDUSTRIENS MARKED

11. Etableringen af nettet skønnes at ville koste 150 mia. ECU for infrastrukturen og 50 mia. ECU for det rullende materiel.

Disse beløb omfatter ikke de allerede etablerede strækninger i Tyskland (ICE), Spanien (AVE), Frankrig (TGV) og Italien (SAV), og heller ikke dem, der er under udførelse, dvs. EUROSTAR Transmanche (under Kanalen) og PBKA (Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam). De to sidstnævnte projekter udgør de første ægte transeuropæiske forbindelser i nettet.

12. Ser man kun på de højhastighedstog, som principielt er bygget til hastigheder på eller over 300 km/t, findes der tre forskellige systemer, som hver er udviklet til forholdene på deres nationale net.

Det drejer sig om følgende:

- det franske TGV til SNCF
- det tyske ICE til DB
- det italienske ETR 500 til FS.

De tre andre typer som er i drift, under udførelse eller i ordre er afledt af det franske TGV.

Det drejer sig om følgende:

- det spanske AVE, som drives af RENFE
- EUROSTAR Transmanche, som er under udførelse for SNCF, BR og SNCB/NMBS
- PBKA-forbindelsen, som SNCF, SNCB/NMBS, NS og DB har afgivet bestilling på.

Omstående tabel I viser status for den eksisterende og planlagte togpark og de vigtigste specifikationer for hvert system.

TABEL I - HØJHASTIGHEDSTOG I EU

TABEL I - HØJHASTIGHEDSTOG I EU

Land/system I drift (D) Under udførelse (U) I ordre (O)	Togsæt			Samlet værdi mio. ECU	
	Type (bogiesystem)	Sammensætning: L: lokomotiver V: vogne	Energiforsyning		Antal
FR/TGV (Id '81)	Fælles*	2 L + 8 V	Tostrøms	108	930
(Id '89)	Fælles*	2 L + 8 V	Tostrøms	105	1200
(Id '93)	Fælles*	2 L + 8 V	To-og trestrøms	90	1060
(Id '95)	Fælles*	2 L + 8 V	Tostrøms	100	1450
ES/TGV (Id '92)	Fælles*	2 L + 8 V	Tostrøms	16	310
FR, UK, B/TGV-TMST (Id '94)	Fælles*	2 L + 18 V	Trestrøms	38	1160
FR, B, NL, DE (Id '96)	Fælles*	2 L + 8 V	Firstrøms	37	690
DE/ICE (Id '91)	Separate**	2 L + 14 V	Enstrøms	60	1460
IT/ETR 500	Separate**	2 L + 12 V	Tostrøms	30	720

* Bogier fælles for to vogne.

** Hver vogn har to bogier.

13. Hvert af grundsystemerne, TGV, ICE og ETR 500, er bygget af den nationale industri i det land, hvor nettet drives.

I de seneste fem år har disse nationale industrier fusioneret kraftigt omkring den elektromekaniske sværindustri storvirksomheder:

- GEC-Alsthom (FR, UK, BE, ES) er gået sammen om TGV, AVE, Eurostar og PBKA.
- Siemens, ABB og AEG Westinghouse er gået sammen om ICE.
- Ansaldo, Breda, ABB og Fiat er gået sammen om ETR 500.

De store samlevirksomheder støtter sig på mange udstyrsproducenter, som i vidt omfang er små og mellemstore virksomheder.

Som det fremgår af følgende tabel udgør transportmiddelproduktionen kun nogle få procent af de store europæiske koncerners samlede omsætning, undtagen hos GEC-Alsthom, hvor dens andel er 19%.

Tabel II

Koncern	Samlet omsætning		Togproduktionens andel	
	mia ECU	År	mia. ECU	%
GEC-Alsthom	7	1991	1,3	19
ABB	21	1990	1	4
Siemens	37	1990	0,6	2
Fiat	32	1990	0,2	<1

14. Uden for Europa har højhastighedstogene gennemgået en stor udvikling siden 1964, da japanerne byggede Shinkansen-toget. Efter et stærkt nedsat tempo forud for privatiseringen af de japanske jernbaner i 1988 og deres opdeling i flere regionale selskaber, har udviklingen nu taget fart igen, mere end nogensinde.

Med disse erfaringer i bagagen går de japanske togproducenter ind i konkurrencen med europæerne. Det har de gjort i Spanien, og de gør det for tiden i Sydkorea og Taiwan. I fremtiden vil de uden ringeste tvivl også være med i Nordamerika, i Central- og Østeuropa og i SNG-landene.

Tabel III viser de mest fremskredne projekters vigtigste kendetegn. De europæiske virksomheder bag TGV og ICE konkurrerer indædt på dette marked.

TABEL III - STØRRE PROJEKTER UDEN FOR EUROPA OG JAPAN

TABEL III - STØRRE PROJEKTER UDEN FOR EUROPA OG JAPAN

Land	Projekt	Idriftsættelse	Strækning km	Maksimal- hastighed km/h	Samlede omkostninger mia.	Antal togsæt	Pladser pr. togsæt	Udgifter til rullende materiel mio.
Australien	Sydney-Melbourne	Udsat	850	350	7 Aus \$ 4,5 ECU			
Canada	Quebec-Montreal-Ottawa- Toronto-Windsor	2000	1215	300	7,1 CAN \$ 5,1 ECU			
Sydkorea	Seoul-Pusan	1998-2000	445	300	8,3 US \$ 6,9 ECU	48	1000- 1300	1300 US \$ 1080 ECU
Taiwan	Taipei-Kaoshiung	1997-1999	400	280/300	17,5 US \$ 14,6 ECU	50	800	2100-2600 US \$ 1750-2170 ECU
Texa (US)	Dalla-Houston- San Antonio	1998	980	320	5,7 US \$ 4,75 ECU	34		900 US \$ 780 ECU

INTEROPERABILITET OG SUBSIDIARITET

15. Som fremhævet i det foregående har hvert lands jernbaner gennem de sidste 150 år udviklet sig som et fuldstændig integreret system under ledelse af et landsdækkende selskab, som af tilsynsmyndigheden har fået delegeret meget vide beføjelser med hensyn til forvaltning, drift og udvikling inden for en generel lovramme. Den deraf følgende opsplitning betyder, at højhastighedstogene ikke uden videre kan køre over grænserne mellem nabolandes jernbanenet, som altså ikke tilsammen udgør et sammenhængende net.
16. Skal der skabes sammenhæng i et sådant net, må der harmoniseres i tilstrækkelig grad på følgende punkter:

- Forskelle mellem relevante bestemmelser i nationale forskrifter, navnlig vedrørende sikkerhed, sundhed, miljø og forbrugerbeskyttelse.
- Relevante tekniske specifikationer ved grænsefladerne for følgende elementer:
 - * infrastruktur
 - * strømforsyning og strømaftagelse
 - * vedligeholdelsesanlæg
 - * togstyring, sikring og signaler
 - * rullende materiel.
- Driftsvilkår og bestemmelser om brugernes væsentlige behov.

17. Dette betyder ikke, at det skulle være nødvendigt at sigte mod et fælles system. Men uden en vis harmonisering ville etableringen af et europæisk net som påtænkt i oversigtsplanen støde på overordentlig store tekniske, operationelle og økonomiske vanskeligheder. De strækninger, der er under udførelse eller projektering, vidner om det.

Det gælder højhastighedsforbindelsen under Kanalen, der kendes som Trans Manche Super Train (TMST) og også kaldes Eurostar, og det gælder PBKA-forbindelsen (Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam).

18. Det er næsten altid muligt at lave et system, som opfylder forskellige krav og specifikationer. Til den ende må man ophobe de elementer, der skal til, ikke alene for at klare forskellige strømforsynings- og strømaftagelsessystemer samt togstyrings- og sikringssystemer, men også for at opfylde forskellige krav til brandsikkerhed, støj, elektromagnetisk kompatibilitet osv.

Alt dette giver sig dog ikke bare udslag i store ekstraomkostninger til udvikling og fremstilling, længere leveringsfrister, hyppige forsinkelser og dermed store kapitalinvesteringer, men også i større drifts-, og vedligeholdelsesomkostninger. Den slags gør systemets pålidelighed og disponibilitet sårbare og forringer dermed den service, der kan ydes de rejsende.

Systemets økonomi og dermed dets konkurrenceevne lider altså under denne situation, så meget des mere som der måske må investeres i nyt udviklingsarbejde, hver gang der skal bygges en ny strækning.

19. Man må altså søge det mest hensigtsmæssige interoperabilitetsniveau, og det vil sige et niveau, der sikrer den optimale balance mellem omkostninger og udbytte for alle involverede parter, herunder de rejsende. I tabel IV illustreres det, hvordan den manglende interoperabilitet påvirker prisen pr. plads for det rullende materiel.

Interoperabilitet betyder dog ikke, at ethvert tog skal kunne køre hvor som helst på det europæiske højhastighedsnet, men blot at enhver transportvirksomhed, der ønsker det, skal kunne drive en togforbindelse på en strækning efter eget ønske som en forretning med optimale økonomiske omkostninger inden for rammerne af afsnit XII i EF-traktaten og direktiv 91/440/EØF.

20. Med hensyn til systemets materiel og udstyr af enhver art skal det herudover sikres, at betingelserne for et åbent og konkurrencepræget marked er til stede. Dette skal ske på grundlag af direktiv 90/531/EØF, der handler om åbning af markederne i de sektorer, der tidligere var undtaget (også kaldet direktivet om de udelukkede sektorer).
21. Ovenstående viser altsammen, at det er nødvendigt at gennemføre en vis harmonisering på EU-plan, hvis målsætningen om at tilvejebringe interoperabilitet i højhastighedsnettet skal gennemføres.

Det drejer sig navnlig om de tekniske grundparametre, grænsefladerne mellem systemets forskellige dele, bestemmelserne om driften og de nationale bestemmelser om sikkerhed, sundhed, miljø og forbrugerbeskyttelse.

22. Harmoniseringen skal navnlig gøre det muligt at etablere gensidige funktionsrelationer mellem de dele, som det europæiske net består af. Interoperabiliteten materialiserer sig netop i disse gensidige relationer, hvis tilvejebringelse kræver en ramme på EU-plan.

Denne ramme skal gøre det muligt at fastlægge et sæt væsentlige krav, et sæt grundlæggende parametre, navnlig ved grænsefladerne, og et sæt procedureregler, som skal etablere forbindelsen mellem alle involverede parter, hvilket i første række vil sige medlemsstaterne, men også de involverede erhvervsvirksomheder, dvs. først og fremmest infrastrukturforvalterne, jernbanevirksomhederne og industrien, som skal samarbejde.

23. For at lægge en sådan ramme er det nødvendigt - i overensstemmelse med nærhedsprincippet - at vedtage et direktiv om interoperabilitet i det europæiske jernbanenet for højhastighedstog. Hverken frivillige fastlæggelse af tekniske standarder fra erhvervsvirksomhederne side eller gensidig anerkendelse af eksisterende nationale regler kan løse de tekniske og politiske problemer, der udgør hindringer for integrationen, sammenhængen og interoperabiliteten i et europæisk net som det påtænkte.

TABEL IV - PRISMÆSSIGE VIRKNINGER AF MANGLENDE INTEROPERABILITET

TABEL IV - PRISMÆSSIGE VIRKNINGER AF MANGLENDE INTEROPERABILITET

Type	Togsæt: sammensætning L: lokomotiver V: vogne	Togsæt: Antal siddepladser	Togsæt: Enhedspriser mio FF	Siddepladser: Enhedspriser	
				ECU	Indeks
TGV SUD-EST (SNCF)	2 L + 8 V	386	≈ 70	≈ 27.000	84
TGV ATLANTIQUE (SNCF)	2 L + 10 V	480	≈ 80	≈ 25.000	78
TGV RÉSEAU (SNCF)	2 L + 8 V	377	≈ 80	≈ 32.000	100
TGV - 2 N (SNCF)	2 L + 8 V	545	≈ 100	≈ 27.500	86
TMST - EUROSTAR (SNCF, BR, SNCB/NMBS)	2 L + 18 V	794	≈ 210	≈ 40.000	125
PBKA (SNCF, DB, SNCB/NMBS, NS)	2 L + 8 V	377	≈ 130	≈ 52.000	162

INDEKS 100: TGV - RÉSEAU (to- og trestrøms)

DIREKTIVETS OPBYGNING OG INDHOLD

24. Det foreslåede direktiv om interoperabilitet er grundelementet i en treleddet struktur:

- direktivet selv
- de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI)
- samtlige andre europæiske specifikationer, herunder navnlig de europæiske standardiseringsorganisationer, CEN, CENELEC og ETSI's europæiske standarder.

25. I direktivet betragtes det europæiske net i sin helhed og kompleksitet. Det gælder for infrastrukturen, det faste udstyr, de logistiske systemer og det rullende materiel og for de komponenter i disse elementer, som spiller en kritisk rolle for interoperabiliteten.

Af praktiske grunde er systemet som helhed delt op i følgende delsystemer:

- infrastruktur
- energi
- vedligeholdelse
- togstyring, sikring og signaler
- rullende materiel
- miljø
- drift
- bruger.

Ligesom i rapporten fra december 1990 er der foretaget en opregning af de elementer (dvs. komponenter og grænseflader) i hvert delsystem, der spiller en kritisk rolle for interoperabiliteten.

26. Derpå fastlægges der i generelle, resultatforpligtende vendinger en række væsentlige krav til sikkerhed, sundhed, miljøbeskyttelse, forbrugerbeskyttelse og teknisk kompatibilitet samt nogle driftsmæssige krav, som skal opfyldes, for at der kan blive tale om interoperabilitet.

For hvert delsystem og i det omfang, det er nødvendigt, vil disse væsentlige krav blive præciseret i de 'tekniske specifikationer for interoperabilitet' (TSI'erne).

27. De tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'erne) udgør dermed det andet led i den foreslåede struktur.

For hvert delsystem vil TSI'erne altså om nødvendigt præcisere de væsentlige krav, fastlægge grundparametre (fritrumsprofil, spænding m.v.) og afgøre, hvilke komponenter og grænseflader der spiller en kritisk rolle for interoperabiliteten, samt specificere procedureerne for vurdering af overensstemmelse og anvendelseegnethed.

TSI'erne udarbejdes efter mandat fra Kommissionen af eksperter fra jernbanevirksomhederne og industrien og vedtages efter den procedure, der er fastlagt i direktivet.

28. For de komponenter og grænsefladeforhold, der er afgørende for interoperabiliteten vil de fornødne tekniske specifikationer blive udarbejdet af specialiserede organer - det vil for de europæiske standarders vedkommende sige CEN, CENELEC og ETSI.

I dette tilfælde vil vurderingen af overensstemmelse eller anvendelseegnethed efter anmodning fra fabrikanten blive udført af bemyndigede organer, som medlemsstaterne har udpeget til formålet. Fabrikanten udfærdiger selv en EF-overensstemmelseserklæring på den måde, der er anført i direktivet, og på grundlag af de moduler, som fastlægges i den relevante TSI.

Som fastlagt i direktivet om de udelukkede sektorer (90/531/EØF) skal vurderingerne foretages på grundlag af en europæisk specifikation, når der findes en sådan.

29. Her må det bemærkes, at vurderingen for jernbanernes vedkommende ikke kun har til formål at fastslå, om en komponent isoleret betragtet er i streng overensstemmelse med de relevante tekniske specifikationer.

I mange tilfælde er det komponentens egnethed til anvendelse i det givne jernbanemiljø, navnlig med henblik på dets grænseflader, der skal kontrolleres i forhold til tekniske funktionsspecifikationer. Formelt adskiller denne vurdering sig ikke fra overensstemmelsesvurderingen, og de moduler, der er fastlagt i afgørelse 90/683/EØF, finder anvendelse, hvis der foreligger de fornødne tekniske specifikationer.

30. For delsystemernes vedkommende vurderes overensstemmelsen med de væsentlige krav på grundlag af TSI'erne og efter den procedure, der er fastlagt i direktivet.

Proceduren gennemføres af et bemyndiget organ efter anmodning fra en ordregiver, som udfærdiger en EF-verifikationserklæring. På grundlag af denne erklæring tillader medlemsstaten, at det pågældende delsystem sættes i drift.

Det må her understreges, at et komplekst systems evne til at præstere en given ydelse, ikke er lig med summen af enkeltkomponenternes evne til at opfylde hver deres funktion i et delsystem. Derfor må hvert delsystem betragtes for sig, også hvad angår driften, og det navnlig hvor der er tale om et system, som skal præstere en offentlig service.

31. De bemyndigede organer skal opfylde de kriterier, der er anført i direktivet. Som landet ligger nu, varetager jernbanevirksomhederne selv den funktion, der her er tildelt bemyndigede organer. Det vil altså sige, at de dømmer i sager, som de selv er part i. Med krafttrædelsen af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og EF-traktatens afsnit XII om transeuropæiske net kan denne situation ikke opretholdes; det bliver nødvendigt at udpege bemyndigede organer. Imidlertid findes der i de fleste medlemsstater ikke mange organer uden for jernbanevirksomhederne, som har de fornødne menneskelige og materielle resurser til at varetage opgaven. For at rette op på denne situation og samtidig sikre organerne den nødvendige uafhængighed giver direktivet mulighed for, at infrastrukturforvaltnerne fortsat kan varetage denne opgave på den udtrykkelige betingelse, at de organiserer sig sådan, at direktivets kriterier er opfyldt.

SAMARBEJDE

32. Det indgår ganske vist i formålet med direktivet, at de involverede parter, dvs. medlemsstaterne, jernbanevirksomhederne og industrien, skal samarbejde, men dette samarbejde har så stor betydning for etableringen af transeuropæiske net, at det bør fremhæves særskilt.
33. Mellem medlemsstaterne, som er de regulerende myndigheder, finder samarbejdet først og fremmest sted i det "stående udvalg", som nedsættes ved direktivet med det formål at diskutere alle spørgsmål i forbindelse med gennemførelsen af direktivet. Dette samarbejde er absolut nødvendigt for at sikre en integreret og sammenhængende udvikling af det europæiske jernbanenet for højhastighedstog med tanke på den vækst i antallet af jernbanevirksomheder, der vil blive et resultat af omlægninger, som allerede er på vej i flere medlemslande.

Også direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og EF-traktatens afsnit XII om transeuropæiske net vil efter al sandsynlighed resultere i, at der oprettes flere jernbanevirksomheder. Problemer af denne type kendes navnlig fra USA, hvor der er snesevis af jernbanevirksomheder, i reglen private, om at udnytte den foreliggende infrastruktur, og hvor specielt sikkerhedsspørgsmål sorterer under the Federal Railroad Administration (FRA).

På europæisk plan findes der desuden en mellemstatslig aftale fra 1882. Den opererer med en 'Teknisk Enhed' (Unité technique), hvis sidste beslutninger stammer fra i 1938 og nu er forældede.

Dertil kommer på den ene side, at ikke alle EU's medlemsstater er med i aftalen, som på den anden side omfatter lande, der ikke er med i EU.

34. Erhvervsvirksomhederne (altså først og fremmest jernbanevirksomhederne og industrien) vil samarbejde i en fælles repræsentativ organisation for at bidrage til udarbejdelsen af de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'erne).

Hidtil har der ikke været noget samarbejde mellem jernbanevirksomhederne og industrien. Kun jernbanerne har samarbejdet i Jernbanernes Internationale Sammenslutning, UIC, og (om spørgsmål i forbindelse med EU's politik) i de europæiske jernbaners internationale organisation, CER (Community of European Railways).

35. Tekniske spørgsmål, navnlig vedrørende international trafik med person- og godsvogne, behandles så ved hjælp af UIC-fiches. De eksisterende UIC-fiches dækker ikke spørgsmål i forbindelse med højhastighedstrafik. Dertil kommer, at de i betragtning af den procedure, hvorefter de udarbejdes og vedtages, strengt taget ikke synes at kunne benyttes i den nuværende form inden for rammerne af direktiv 90/531/EØF. For at gøre dette muligt må de tekniske komitéer under CEN, CENELEC og ETSI, som er et andet samarbejdsforum for jernbanerne og industrien, lave dem om til europæiske specifikationer, og herunder navnlig europæiske standarder.

Med henblik på deltagelsen i alt dette arbejde har den europæiske jernbaneindustri øget sin handlekraft ved at omdanne branchesammenslutningen UNIFE (Union de l'Industrie Ferroviaire Européenne).

36. Endelig indeholder direktivforslaget bestemmelser om samarbejde mellem de bemyndigede organer om vurdering af komponenters overensstemmelse og anvendelsesegnethed og om EF-verifikation af delsystemerne.

Dette samarbejde er særlig vigtigt inden for de transeuropæiske net, ikke mindst når det drejer sig om persontransport, hvor ansvaret i særlig grad påhviler medlemsstaterne. Sagen er den, at hvis systemets interoperabilitet, dvs. de gensidige funktionsrelationer mellem delsystemer og forskellige geografiske områder skal sikres inden for hele EU og senere hele Europa, og hvis dette skal ske på et åbent marked med konkurrence, så må certificeringsprocessen nødvendigvis være helt gennemskuelig.

En sådan gennemskuelighed kan kun opnås, hvis de bemyndigede organer indgår i et særdeles vidtgående og snævert samarbejde.

KONKLUSION

37. Af det foregående kan man konkludere, at direktivforslaget om interoperabilitet i det europæiske jernbanenet for højhastighedstog er en nødvendig betingelse for etablering og drift af et integreret, sammenhængende og interoperabelt transeuropæisk net på de bedst mulige vilkår med hensyn til økonomisk effektivitet for staterne, industrien, driftsvirksomhederne og, sidst men ikke mindst: brugerne.

KOMMENTARER TIL ARTIKLERNE

38. Ud fra betragtningerne i det foregående er direktivet bygget op om seks kapitler.

39. KAPITEL I: ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Direktivets formål: At etablere interoperabilitet i det europæiske jernbanenet for højhastighedstog i projekterings-, anlægs-, ibrugtagings- og driftsfaserne.

Direktivet gælder for de jernbanestrækninger, der er omfattet af oversigtsplanen for det europæiske højhastighedsnet.

Artikel 2

Harmoniseringsbestemmelsernes anvendelsesområde. Bestemmelserne vedrører kun de nødvendige og tilstrækkelige parametre, komponenter, grænseflader og procedurer til sikring af nettets interoperabilitet.

Artikel 3

Definition af nettet: Et system, der udgøres af en helhed af infrastruktur, faste installationer, logistisk udstyr og rullende materiel. Systemet er opdelt i delsystemer, hvor interoperabilitetsproblemerne er grupperet på samme måde som i rapporten fra arbejdsgruppen på højt niveau.

Komponent defineres ved at være bestemt til at indgå i nettet.

Interoperabilitet defineres ved, at enhver autoriseret operatør kan benytte nettet. Sammenhængen i hele nettet er nemlig en uomgængelig betingelse for etableringen af et marked med konkurrence.

Artikel 4

Det slås fast, at de væsentlige krav skal overholdes. Disse krav vedrører alle de betingelser, der skal være opfyldt for at sikre interoperabiliteten.

De væsentlige krav, som vedrører sikkerhed, pålidelighed, personers sundhed, miljøbeskyttelse, forbrugerbeskyttelse, teknisk kompatibilitet og drift, er fastlagt i generelle vendinger i bilag III.

Artikel 5

Fastlæggelse af begrebet tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er): Disse præciserer de væsentlige krav, fastlægger grundelementerne i hvert delsystem og identificerer navnlig de delsystemer, som spiller en kritisk rolle med hensyn til interoperabiliteten. Artiklen fastlægger også proceduren for udarbejdelse og vedtagelse af TSI'er.

40. KAPITEL II: KRITISKE KOMPONENTER

Artikel 6-12

Bestemmelser for anvendelse af kritiske komponenter. De vedrører navnlig overholdelse af væsentlige krav og europæiske specifikationer, herunder standarder, vurdering af overensstemmelse og anvendelse af EF-overensstemmelseserklæringen og sikkerhedsklausulen samt bemyndigede organer og samarbejdet mellem disse.

41. KAPITEL III: DELSYSTEMER

Artikel 13-19

Dette kapitel er et af de mest specifikke med hensyn til interoperabilitetsproblemerne for det europæiske højhastighedsnet. Artiklerne vedrører fordeling af roller og rettigheder mellem medlemsstater, ordregivere, producenter og bemyndigede organer. De indeholder bestemmelser om ibrugtagningstilladelse, om EF-verifikationsproceduren, om EF-verifikationerklæringen i forhold til de væsentlige krav og TSI'erne og om de bemyndigede organers opgaver og samarbejde.

42. KAPITEL IV: BEMYNDIGEDE ORGANER

Artikel 20

Det præciseres her, hvilke bestemmelser der gælder for bemyndigede organer, og hvilke forpligtelser der påhviler medlemsstaterne i denne forbindelse.

43. KAPITEL V: UDVALG

Artikel 21

Udvalget er rådgivende. Det bistår Kommissionen i alle spørgsmål om gennemførelse og anvendelse af direktivet. Det høres om mandater vedrørende TSI'er og om sikkerhedsklausulen i denne forbindelse.

44. KAPITEL VI: AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 22-24

Svarer til de sædvanlige afsluttende bestemmelser i andre, allerede gældende direktiver.

Direktivet omfatter endelig følgende otte bilag:

- BILAG I:** Geografiske og fysiske data
- BILAG II:** Delsystemer
- BILAG III:** Væsentlige krav
- BILAG IV:** Grundparametre
- BILAG V:** Kritiske komponenter
EF-erklæring om
 - overensstemmelse
 - anvendelsesegnethed
- BILAG VI:** Delsystemer
EF-verifikationserklæring
- BILAG VII:** Delsystemer
EF-verifikation
- BILAG VIII:** Minimumskriterier for bemyndigede organer

**FORSLAG TIL EU-RÅDETS DIREKTIV OM
INTEROPERABILITET**

I DET EUROPÆISKE JERNBANENET FOR HØJHASTIGHEDSTOG

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 129 D, tredje afsnit,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹⁾,

i samarbejde med Europa-Parlamentet²⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg³⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁴⁾ og

ud fra følgende betragtninger:

For at give unionsborgerne, de erhvervsdrivende, amter og kommuner 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 for højhastighedstog og for at lette adgangen til disse net;

en arbejdsgruppe på højt niveau - bestående af repræsentanter for medlemsstaternes regeringer, de europæiske jernbanevirksomheder og den europæiske jernbaneindustri og, efter opfordring fra Rådet i en resolution af 4. og 5. december 1989, sammenkaldt af Kommissionen - har udarbejdet en oversigtsplan for et europæisk jernbanenet for højhastighedstog;

i december 1990 forelagde Kommissionen Rådet en meddelelse om dette højhastighedstognet, som fik en positiv modtagelse i Rådets resolution af 17. december 1990⁵⁾;

1) EFT C

2) EFT C

3) EFT C

4)

5) EFT C 33 af 8.2.91, s. 1.

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;

forretningsmæssig drift af højhastighedstog forudsætter, at der er nøje sammenhæng mellem infrastrukturens og det rullende materiels specifikationer; denne sammenhæng er afgørende for ydeevne- og sikkerhedsniveau, servicekvalitet og omkostninger og ikke mindst for interoperabiliteten i det europæiske jernbanenet for højhastighedstog;

Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991⁶⁾ om udvikling af Fællesskabets jernbaner indebærer, at jernbanevirksomhederne skal have bedre adgang til nettet, og dette nødvendiggør igen, at infrastruktur, udstyr og rullende materiel opfylder kravet om interoperabilitet;

ansvaret for at håndhæve sikkerheds-, sundheds- og forbrugerbeskyttelsesregler, som gælder for jernbaner generelt, påhviler medlemsstaterne under projektering og konstruktion, anlæg og fremstilling samt ibrugtagning og drift; sammen med lokale myndigheder har de derudover ansvar vedrørende jordejendomsret, arealplanlægning og miljøbeskyttelse; disse forhold har særlig betydning i forbindelse med jernbanenet for højhastighedstog;

ifølge direktiv 85/337/EØF⁷⁾ skal der gennemføres en vurdering af indvirkningerne på miljøet af nyanlæg til jernbanefjerntrafik;

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

denne situation har i årenes løb skabt snævre forbindelser mellem det enkelt lands jernbaneindustri og de nationale jernbaner til skade for en effektiv åbning af markederne; heroverfor står, at industrien må kunne udfolde sig på et åbent og konkurrencepræget europæisk marked, hvis den skal kunne udvikle sin konkurrenceevne på verdensplan;

på områderne sikkerhed, sundhed, miljøbeskyttelse, forbrugerbeskyttelse, teknisk kompatibilitet og drift bør væsentlige krav til det europæiske jernbanenet for højhastighedstog derfor fastlægges for EU som helhed;

højhastighedsnettets udstrækning og kompleksitet som samlet system har gjort det praktisk nødvendigt at opdele det i delsystemer; for hvert delsystem må der fastlægges væsentlige krav og grundparametre på EU-plan, og det må defineres, hvilke tekniske specifikationer, navnlig for komponenter og grænseflader, der er nødvendige for at opfylde de væsentlige krav;

6) EFT L 237 af 24. august 1991.

7) EFT L 175 af 5. juli 1985.

det europæiske jernbanenet for højhastighedstog falder inden for anvendelsesområdet for direktiv 90/531/EØF af 17. september 1990 om fremgangsmåderne ved tilbudsgivning - i forbindelse med indkøbs-, bygge og anlægskontrakter - inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation⁸⁾; i henhold til dette direktiv 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;

i direktiv 90/531/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, CEN, CENELEC eller ETSI, efter mandat fra Kommissionen, og dens reference offentliggøres i De Europæiske Fællesskabers Tidende;

EU har interesse i, at der findes et internationalt harmoniseringssystem, som er i stand til at frembringe standarder, der faktisk bruges af deltagerne i den internationale handel, og som lever op til EU-politikens krav; de europæiske standardiseringsorganisationer bør derfor videreføre deres samarbejde med de internationale standardiseringsorganisationer;

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 på EU-plan, og som det europæiske jernbanenet for højhastighedstog skal overholde;

fremgangsmåderne ved vurdering af komponenternes overensstemmelse og anvendelsesegnethed skal bygge på de moduler, der er vedtaget med Rådets afgørelse 90/683/EØF af 13. december 1990⁹⁾; for at fremme den industrielle udvikling bør fremgangsmåder, der omfatter kvalitetssikringssystemer, fremmes mest muligt; begrebet komponent omfatter både materielle og immaterielle objekter, for eksempel programmel;

vurdering af anvendelsesegnethed finder anvendelse for de komponenter, der er mest afgørende for systemets sikkerhed, disponibilitet eller økonomi;

de specifikationer, som fabrikanterne skal overholde i henhold til kontrakterne, fastlægger ordregiverne i deres udbudsmateriale; de fastlægges navnlig for komponenterne og under henvisning til europæiske specifikationer; når det er tilfældet skal komponenternes overensstemmelse hovedsagelig vurderes med henblik på deres anvendelsesområde og for at sikre systemets interoperabilitet, og ikke kun med henblik på deres frie omsætning på EU-markedet;

derfor er det ikke nødvendigt, at fabrikanten CE-mærker de komponenter, som er omfattet af dette direktiv; det er tilstrækkeligt, at fabrikanten afgiver en overensstemmelseserklæring på grundlag af en vurdering af overensstemmelsen og/eller anvendelsesegnetheden, der er gennemført efter de af direktivet foreskrevne procedurer; dette berører ikke fabrikanternes forpligtelse til at CE-mærke visse komponenter for at attestere deres overensstemmelse med andre relevante EU-bestemmelser;

8) EFT L 297 af 29. oktober 1990.

9) EFT L 380 af 31. december 1990.

de delsystemer, som det europæiske net består af, skal underlægges en verifikations-procedure, hvorved de myndigheder, der er ansvarlige for at tillade ibrugtagning, kan forsikre sig om, at resultatet af projekterings-, konstruktions-, anlægs-, fremstillings- 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 må derfor udformes et modul, som fastlægger principperne og betingelserne for EF-verifikation af delsystemerne;

EF-verifikationsproceduren bygger på tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er); TSI'er udarbejdes efter mandat fra Kommissionen af en fælles repræsentativ organisation for infrastrukturforvalterne, jernbanevirksomhederne og industrien; henvisning til TSI'er er nødvendig for at sikre nettets interoperabilitet, og TSI'erne er underlagt bestemmelserne i direktiv 90/531/EØF, artikel 13;

de bemyndigede organer, der har til opgave at gennemføre procedurene for vurdering af komponenternes overensstemmelse eller anvendelseegnethed og verifikationsproceduren for delsystemer, skal, navnlig hvor der ikke foreligger europæiske specifikationer, samordne deres afgørelser så snævert som muligt; Kommissionen skal tilse, at dette sker, og herunder navnlig støtte sig på udtalelser fra de berørte parter og fra det udvalg af repræsentanter for medlemsstaterne, som nedsættes ved direktivet;

Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner foreskriver, at der i regnskabsføringen skal gennemføres en adskillelse mellem aktiviteterne i forbindelse med transportvirksomheden og aktiviteterne i forbindelse med forvaltning af jernbaneinfrastrukturen; med samme hensigt bør de specialiserede afdelinger af jernbanernes infrastrukturforvaltere, som eventuelt bliver udpeget til bemyndigede organer, få en sådan struktur, at de opfylder de kriterier, der gælder for denne type organer; andre specialiserede organisationer kan bemyndiges, hvis de opfylder de samme kriterier;

tilvejebringelsen af interoperabilitet i det europæiske jernbanenet for højhastighedstog er et projekt, der berører hele EU; 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 EU-plan -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

ARTIKEL 1

1. Dette direktiv vedrører betingelserne for at tilvejebringe interoperabilitet i det europæiske jernbanenet for højhastighedstog.
2. Det vedrører projektering, konstruktion, anlæg, fremstilling, gradvis ibrugtagning og drift af dette højhastighedsnet.
3. Højhastighedsnettets består af de strækninger, som vil kunne befares af jernbanemateriel, der er egnet til at køre med høje hastigheder.

De overordnede geografiske og fysiske data for det system, som det europæiske jernbanenet for højhastighedstog vil udgøre, er anført i bilag I under følgende overskrifter:

- oversigtsplan
- strækningstyper
- rullende materiel
- sammenhæng mellem infrastruktur og rullende materiel.

ARTIKEL 2

1. For hvert delsystem indeholder direktivet de nødvendige og tilstrækkelige bestemmelser om parametre, komponenter, grænseflader og procedurer, således at interoperabiliteten i det europæiske jernbanenet for højhastighedstog sikres og garanteres under overholdelse af de væsentlige krav i artikel 4.
2. Dette direktivs bestemmelser finder anvendelse med forbehold af andre EU-direktivs relevante bestemmelser, som gælder for komponenterne, især bestemmelser om europæiske specifikationer, dog undtagen hvor opfyldelsen af dette direktivs væsentlige krav gør det nødvendigt at benytte særlige, til dette formål udarbejdede europæiske specifikationer; sidstnævnte gælder navnlig, hvor der er tale om kritiske komponenter.

ARTIKEL 3

1. Følgende definitioner gælder i dette direktiv:
 - 1.1. Ved "det europæiske net" forstås det europæiske jernbanenet for højhastighedstog.

- 1.2 Ved "delsystem" forstås hvert af følgende otte områder, som det europæiske net er opdelt i, jf. den nærmere beskrivelse i bilag II:
- * infrastruktur
 - * energi
 - * vedligeholdelse
 - * togstyring, sikring og signaler
 - * rullende materiel
 - * miljø
 - * drift
 - * brugere.
- 1.3 Ved "komponenter" forstås enhver enkeltdel, gruppe af dele, underenhed eller komplet enhed, som er bestemt til at indgå i et delsystem.
- 1.4 Ved "kritiske komponenter" forstås komponenter, som er direkte eller indirekte afgørende for det europæiske nets interoperabilitet.
- 2 Med udtrykket "interoperabilitet i det europæiske jernbanenet for højhastighedstog" henvises der i dette direktiv til samtlige de forskriftsmæssige, tekniske og driftsmæssige betingelser, som skal være opfyldt, for at højhastighedstog kan køre på dette nets infrastruktur uden afbrydelse og med udnyttelse af den specificerede ydeevne.

ARTIKEL 4

1. Det europæiske net som helhed, enhver del af det, dets delsystemer og komponenter, som er omfattet af dette direktiv, skal opfylde de væsentlige krav i bilag III.
2. De supplerende tekniske specifikationer, der er omhandlet i direktiv 90/531, artikel 13, stk. 4, og som er nødvendige ud over de europæiske specifikationer eller andre standarder, som er i brug i EU, skal opfylde de væsentlige krav.

ARTIKEL 5

1. For hvert delsystem, jf. artikel 3, nummer 1.2, udarbejdes der en bindende teknisk specifikation for interoperabilitet (TSI).
2. Med det formål at tilvejebringe interoperabilitet i det europæiske net fastlægger TSI'erne følgende forhold i det omfang, det er nødvendigt:
 - * de specificerer de væsentlige krav;
 - * de fastlægger grundparametrene, navnlig dem, der er anført i bilag IV;

- * de fastlægger, hvilke kritiske komponenter og hvilke grænseflader der skal udarbejdes europæiske specifikationer, herunder europæiske standarder, for, idet disse er nødvendige for at tilvejebringe interoperabilitet i det europæiske net under overholdelse af de væsentlige krav;
 - * de angiver i hvert af de omhandlede tilfælde, hvilke moduler, jf. direktiv 90/683/EØF, der skal anvendes ved vurderingen af overensstemmelse eller anvendelsesegnethed.
3. TSI'erne udarbejdes efter mandat fra Kommissionen af en fælles organisation, som repræsenterer infrastrukturforvalterne, jernbanevirksomhederne og industrien. Mandaterne vedtages efter den fremgangsmåde, der er anført i artikel 21, stk. 2.
 4. Så snart den i stk. 3 omhandlede organisation har udarbejdet TSI'erne, vedtages de efter den fremgangsmåde, der er anført i artikel 21, stk. 2. Kommissionen offentliggør TSI'erne i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

KAPITEL II

KRITISKE KOMPONENTER

ARTIKEL 6

Medlemsstaterne træffer alle fornødne foranstaltninger til sikring af, at de kritiske komponenter, jf. artikel 5, stk. 2:

- ikke markedsføres, medmindre de gør det muligt at tilvejebringe interoperabilitet i det europæiske net under overholdelse af de væsentlige krav i artikel 4;
- benyttes inden for deres anvendelsesområde efter deres bestemmelse samt installeres og vedligeholdes hensigtsmæssigt.

ARTIKEL 7

Medlemsstaterne må ikke på grundlag af dette direktiv forbyde, begrænse eller hindre, at kritiske komponenter, som opfylder direktivets bestemmelser, markedsføres på deres område med henblik på anvendelse i det europæiske net.

ARTIKEL 8

1. De i artikel 5 omhandlede kritiske komponenter, for hvilke der foreligger en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed som nærmere beskrevet i bilag V, anser medlemsstaterne for at være i overensstemmelse med de relevante væsentlige krav i dette direktiv.
2. Om en kritisk komponent opfylder de væsentlige krav, der gælder for den, fastslås på grundlag af de relevante europæiske specifikationer, når sådanne findes.
3. I De Europæiske Fællesskabers Tidende offentliggøres der henvisninger til de europæiske specifikationer; disse er enten fælles tekniske specifikationer eller europæiske tekniske godkendelser som defineret i direktiv 90/531/EØF, eller nationale standarder, hvortil europæiske standarder er blevet omsat.

Medlemsstaterne offentliggør henvisninger til de nationale standarder, hvortil harmoniserede standarder er blevet omsat.

4. Foreligger der ikke europæiske specifikationer, tilsender medlemsstaterne de andre medlemsstater og Kommissionen standarder og tekniske specifikationer, der benyttes som grundlag for at vurdere om de væsentlige krav er opfyldt, jf. dog artikel 12.

ARTIKEL 9

1. Viser det sig, efter at en medlemsstat eller Kommissionen har rejst spørgsmålet, at de i artikel 8, stk. 2, omhandlede europæiske specifikationer ikke fuldstændig opfylder de væsentlige krav, jf. artikel 4, afgøres det, om de pågældende europæiske specifikationer skal trækkes tilbage fra de i artikel 8, stk. 3, omhandlede publikationer; afgørelsen træffes efter fremgangsmåden i artikel 21, stk. 2, og, hvor der er tale om europæiske standarder, efter høring af det udvalg, der er nedsat ved direktiv 83/189/EØF.

ARTIKEL 10

1. Hvis en medlemsstat konstaterer en risiko for, at en kritisk komponent, for hvilken der foreligger en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnhed, jf. artikel 8, stk. 1, og som er markedsført og anvendes efter sin bestemmelse, sætter opfyldelsen af de i artikel 4 omhandlede væsentlige krav på spil, træffer den alle fornødne foranstaltninger for at begrænse komponentens anvendelsesområde eller forbyde, at den anvendes overhovedet. Medlemsstaten underretter straks Kommissionen om de truffene foranstaltninger og anfører grundene til beslutningen, herunder navnlig om afvigelsen skyldes:
 - a) at de væsentlige krav ikke er overholdt,
 - b) at de i artikel 8 omhandlede europæiske specifikationer er anvendt forkert, hvis der er henvist til disse specifikationer,
 - c) at de i artikel 8 omhandlede europæiske specifikationer er utilstrækkelige.
2. Kommissionen holder hurtigst muligt samråd med de berørte parter. Hvis Kommissionen efter dette samråd konstaterer, 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 EU etablerede repræsentant underretning herom. Hvis den i stk. 1 omhandlede beslutning er motiveret med en mangel ved de i artikel 8 omhandlede europæiske specifikationer, benyttes den fremgangsmåde, der er fastlagt i artikel 9.
3. Når en kritisk komponent, for hvilken der foreligger en EF-overensstemmelseserklæring, jf. artikel 8, viser 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.

ARTIKEL 11

1. Når fabrikanten eller dennes i EU etablerede repræsentant skal udfærdige en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelseegnethed for en kritisk komponent, skal han anvende de moduler, der er fastlagt i direktiv 90/683/EØF, på de betingelser, der fastlægges i de relevante TSI'er, jf. artikel 5.
2. Når det foreskrives i TSI'en gennemføres vurderingen af en kritisk komponents overensstemmelse eller anvendelseegnethed af det bemyndigede organ, jf. artikel 20, som fabrikanten eller dennes i EU etablerede repræsentant har anmodet derom.
3. Når kritiske komponenter er omfattet af andre EU-direktiver, der vedrører andre aspekter, anføres det på EF-erklæringen om overensstemmelse eller anvendelseegnethed, at de kritiske komponenter ligeledes opfylder kravene i disse andre direktiver.
4. Når hverken fabrikanten eller dennes i EU etablerede repræsentant har opfyldt de i overstående stykker nævnte forpligtelser, påhviler disse forpligtelser enhver, som markedsfører den kritiske komponent. De samme forpligtelser påhviler den, som samler kritiske komponenter eller dele af kritiske komponenter af forskellig oprindelse, eller som fremstiller kritiske komponenter til eget brug.
5. Med forbehold af bestemmelserne i artikel 10 gælder følgende:
 - a) Konstaterer en medlemsstat, at en EF-overensstemmelseserklæring er udfærdiget uretmæssigt, har fabrikanten eller dennes i EU etablerede repræsentant pligt til at bringe den kritiske komponent i overensstemmelse og bringe overtrædelsen til ophør på betingelser, som den pågældende medlemsstat fastsætter.
 - b) Bringes komponenten ikke i overensstemmelse, skal medlemsstaten træffe alle nødvendige foranstaltninger for at begrænse eller forbyde, at den kritiske komponent markedsføres, eller sikre, at den trækkes tilbage fra markedet efter de procedurer, der er fastlagt i artikel 10.

ARTIKEL 12

1. For at sikre at direktivet anvendes ensartet med hensyn til vurderingen af kritiske komponents overensstemmelse eller anvendelseegnethed, påser Kommissionen, at de bemyndigede organers afgørelser samordnes nøje, navnlig når der ikke findes europæiske specifikationer.
2. Samordningsmøder mellem de bemyndigede organer afholdes efter anmodning fra Kommissionen, det i artikel 21 omhandlede udvalg eller på deres eget initiativ.

Kommissionen kan anmode den enkelte medlemsstat om at udpege et begrænset antal bemyndigede organer til at deltage i samordningsmøderne.
3. Samordningsmøderne kan eventuelt munde ud i, at der udfærdiges europæiske specifikationer, som bl.a. skal angive alle de operationer, der skal udføres for at konstatere, om kritiske komponenter er i overensstemmelse med direktivets bestemmelser.

KAPITEL III

DELSYSTEMER

ARTIKEL 13

Det påhviler hver enkelt medlemsstat at give ibrugtagningstilladelse til delsystemer, der indgår i det europæiske net således som beskrevet i bilag II, når de er anlagt på eller benytter medlemsstatens område.

Med henblik herpå træffer medlemsstaterne alle fornødne foranstaltninger for at sikre, at delsystemerne ikke kan tages i brug, medmindre de er projekteret, konstrueret og anlagt og/eller drives på en sådan måde, at de relevante væsentlige krav er opfyldt, når delsystemerne integreres i det europæiske net.

ARTIKEL 14

Medlemsstaterne må ikke på grundlag af dette direktiv forbyde, begrænse eller hindre anlæg, ibrugtagning og drift på deres område af delsystemer, som indgår i det europæiske net, når de opfylder de væsentlige krav i dette direktiv.

ARTIKEL 15

1. Delsystemer, der indgår i det europæiske net, og for hvilke der foreligger en EF-verifikationserklæring, jf. bilag VI, ledsaget af det i artikel 17, stk. 4, omhandlede tekniske dossier, anser medlemsstaterne for at opfylde interoperabilitetskravet og de relevante væsentlige krav, jf. artikel 4.
2. Om et delsystem, der indgår i det europæiske net, opfylder interoperabilitetskravet og de væsentlige krav, verificeres på grundlag af TSI'erne, jf. artikel 5, når sådanne findes.
3. Foreligger der ikke TSI'er, tilsender medlemsstaterne de andre medlemsstater og Kommissionen en fortegnelse over de tekniske forskrifter, der benyttes som grundlag for at vurdere om de væsentlige krav er opfyldt, jf. dog artikel 18.

ARTIKEL 16

1. Viser det sig, efter at en medlemsstat eller Kommissionen har rejst spørgsmålet, at de i artikel 5, stk. 2, omhandlede TSI'er ikke fuldt ud opfylder de væsentlige krav, jf. artikel 4, afgøres det, om de pågældende TSI'er skal trækkes tilbage fra publikationerne; afgørelsen træffes efter fremgangsmåden i artikel 21, stk. 2.

ARTIKEL 17

1. Med henblik på udfærdigelse af en EF-verifikationserklæring, skal ordregiveren eller dennes repræsentant følge proceduren for EF-verifikation, som er fastlagt i bilag VII.
2. EF-verifikationsproceduren gennemføres efter anmodning fra ordregiveren eller dennes repræsentant af et bemyndigede organ, jf artikel 20, efter ordregiverens valg.
3. Opgaven for det bemyndigede organ, som skal foretage EF-verifikation af et delsystem, begynder med projekteringsfasen og omfatter hele udførelsesfasen frem til og med godkendelsen forud for ibrugtagning af delsystemet.
4. Det bemyndigede organ skal oprette 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 de kritiske komponenters overensstemmelse. Det skal endvidere indeholde alle relevante oplysninger om betingelser for og begrænsninger af anvendelsen, instruktioner om vedligeholdelse og løbende eller periodisk overvågning samt regulering og vedligeholdelse.

ARTIKEL 18

1. For at sikre en ensartet anvendelse af proceduren for EF-verifikation af delsystemer, påser Kommissionen, at de i artikel 20 omhandlede bemyndigede organers afgørelser samordnes nøje.
2. Møder mellem de bemyndigede organer afholdes efter anmodning fra Kommissionen, det i artikel 21 omhandlede udvalg eller på deres eget initiativ.
3. Samordningsmøderne kan munde ud i, at der udfærdiges tekniske specifikationer, som bl.a. skal angive alle de operationer, der skal udføres for at konstatere, om et delsystem er i overensstemmelse med direktivets bestemmelser.
4. Sådanne tekniske specifikationer er TSI'er og dermed omfattet af artikel 5, stk. 3 og 4.

ARTIKEL 19

1. Finder en medlemsstat, at et delsystem, for hvilket der foreligger en EF-verifikation ledsaget af et teknisk dossier, ikke fuldt ud opfylder direktivets bestemmelser, herunder navnlig de væsentlige krav, jf. artikel 4, kan den anmode om, at der foretages supplerende verifikationer, inden den giver tilladelse til, at delsystemet tages i brug på dens område.

2. Finder en medlemsstat, at et delsystem, for hvilket der foreligger en EF-verifikation ledsaget af et teknisk dossier, ikke fuldt ud opfylder direktivets bestemmelser, herunder navnlig de væsentlige krav, jf. artikel 4, og at ibrugtagning af delsystemet indebærer en risiko for, at det europæiske nets interoperabilitet sættes på spil, kan den anmode den medlemsstat, på hvis område delsystemet er anlagt, om at det bliver foretaget supplerende verifikationer, inden der gives tilladelse til, at delsystemet tages i brug.
3. 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 den i artikel 18 omhandlede samordningsprocedure.

KAPITEL IV

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 anvendelsesegnethed, jf. artikel 11, og verifikationsproceduren, jf. artikel 17, samt om hvert enkelt af organernes kompetenceområde.

Kommissionen tildeler dem identifikationsnumre. I De Europæiske Fællesskabers Tidende offentliggør og ajourfører Kommissionen en fortegnelse over organerne og deres identifikationsnumre.

2. Medlemsstaterne skal overholde de i bilag VIII anførte kriterier for bedømmelse af de organer, der skal bemyndiges. Organer, som opfylder bedømmelseskriterierne i de relevante europæiske standarder i serie EN 45.000, formodes at opfylde ovennævnte kriterier.
3. En medlemsstat, som har bemyndiget et organ, skal trække bemyndigelsen tilbage, hvis den konstaterer, at det ikke længere opfylder kriterierne i bilag VIII.

KAPITEL V

UDVALG

ARTIKEL 21

1. Kommissionen består af et udvalg af rådgivende karakter for sporbunden transport, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand.
2. Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster, i givet fald ved afstemning.

Udtalelsen optages i mødeprotokollen; derudover har hver medlemsstat ret til at anmode om, at dens holdning indføres i mødeprotokollen.

Kommissionen tager størst muligt hensyn til udvalgets udtalelse. Den underretter udvalget om, hvorledes den har taget hensyn til dets udtalelse.

3. Udvalget kan drøfte ethvert spørgsmål om interoperabilitet i det europæiske jernbanenet for højhastighedstog.
4. Udvalget kan i givet fald nedsætte arbejdsgrupper til støtte for udførelsen af dets opgaver.

KAPITEL VI

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

ARTIKEL 22

Enhver afgørelse truffet i medfør af dette direktiv om vurdering af komponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og om verifikation af delsystemer, der indgår i det europæiske net, samt afgørelser truffet i medfør af artiklerne 9, 10, 16 og 19 begrundes nøje. Afgørelsen meddeles den berørte part så hurtigt som muligt med angivelse af de klagemuligheder og -frister, der gælder i den pågældende medlemsstat.

ARTIKEL 23

1. Medlemsstaterne ændrer og vedtager deres love og administrative bestemmelser, således at anvendelse af kritiske komponenter og ibrugtagning og drift af delsystemer, som er i overensstemmelse med dette direktiv, tillades senest den 30. juni 1997. De underretter straks Kommissionen herom.
2. Når medlemsstaterne vedtager de i stk 1 omhandlede bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

ARTIKEL 24

Dette direktiv træder i kraft 21 dage efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand

BILAG I

DET EUROPÆISKE JERNBANENET FOR HØJHASTIGHEDSTOG GEOGRAFISKE OG FYSISKE DATA

1. Oversigtsplan

Oversigtsplanen for det europæiske jernbanenet for højhastighedstog, som kun omfatter de vigtigste grundelementer i nettets struktur, foreligger i rapporten fra arbejdsgruppen på højt niveau.

Den indbefatter nye strækninger, udbyggede strækninger og forbindelsesstrækninger.

Rådet gav oversigtsplanen en positiv modtagelse i resolutionen af 17. december 1990 med henblik på gennemførelse frem til år 2010. Planen revideres periodisk efter de procedurer, der er vedtaget med dette formål.

2. Strækningstyper

I oversigtsplanen skelnes der mellem tre typer strækninger:

- Strækninger, der er udstyret til hastigheder på normalt 250 km/t eller mere.
- Strækninger, der er udbygget med henblik på hastigheder omkring 200 km/t.
- Andre strækninger, der indgår i det europæiske net.

Strækningsafsnit gennem byområder medregnes i de strækninger, de ligger i forlængelse af, uanset deres specifikationer.

3. Rullende materiel

Højhastighedstog med avanceret teknologi skal være konstrueret, så de sikrer et højt komfort- og sikkerhedsniveau ved følgende hastigheder:

- mindst 250 km/t på de nye strækninger
- omkring 200 km/t på de eksisterende, men udbyggede strækninger
- den højest mulige hastighed på de andre strækninger.

4. Sammenhæng mellem infrastruktur og rullende materiel

Drift af højhastighedsforbindelser kræver, at der er nøje sammenhæng mellem infrastrukturens og det rullende materiels specifikationer. Af denne sammenhæng afhænger ydeevneniveau, servicekvalitet og omkostninger.

BILAG II**DET EUROPÆISKE JERNBANENET FOR HØJHASTIGHEDSTOG
DELSYSTEMER**

1. I dette direktiv opdeles det system, som udgør det europæiske net, i otte delsystemer svarende

- 1.1 enten til områder, der hovedsagelig er strukturelt defineret:

- * infrastruktur
- * elforsyning
- * vedligeholdelseudstyr
- * togstyring, sikring og signaler
- * rullende materiel

- 1.2 eller til områder, der hovedsagelig er funktionelt defineret:

- * miljøforhold
- * driftsforhold
- * brugerrelaterede forhold

2. For hvert delsystem er der defineret følgende aspekter med betydning for det europæiske nets interoperabilitet:

2.1 Infrastruktur

Grundparametre: hastighed og længdehældning.

2.1.1 Linjeføring

1. Fritrumsprofil
2. Kurveradier
3. Tunnelgeometri
4. Broer og viadukter
5. Sporafstand midte til midte
6. Sidebeskyttelse

2.1.2 Spor

1. Sporvidde og tolerancer
2. Overhøjde og utilstrækkelig overhøjde
3. Længde af tilslutningsspor
4. Skinnelhældning
5. Akseltryk og maksimale påvirkninger
6. Acceptable defekter og slidgrænser
7. Sporskifter (geometri og gennemkørselshastighed)

2.1.3 Stationer

1. Perrongeometri

2.2 Elforsyning

2.2.1 Elforsyningssystemer

1. Strømssystem (spænding og frekvens)
2. Afvigelser og tilladt overspænding
3. Beskyttelse af installationerne

2.2.2 Køreledninger

1. Geometri og sammensætning
2. Effektfaktor
3. Dynamiske forhold mellem køreledning og strømaftager
4. Anvendte materialer

2.3 Vedligeholdelse

(remiser, værksteder)

2.3.1 Vaskemaskiner

2.3.2 Toilettømmingssystem

2.3.3 Løfteanlæg

2.3.4 Særligt udstyr

2.4 Togstyring, sikring og signaler

2.4.1 Førerrumsignalsystem

2.4.2 ATP¹⁾ (hastighedsregulering)

2.4.3 ATO²⁾ (automatisk kørsel)

2.4.4 Informationsbehov om bord

2.4.5 Transmission af informationer fra spor til tog

2.4.6 Informationsbehandling om bord og fremstilling på skærbillede for togføreren

2.4.7 Telekommunikation:

- Jord-til-tog radio
- Passagertelefon

1) Automatic Train Protection

2) Automatic Train Operation

2.5 Rullende materiel

2.5.1 Definition af togsæt

1. Togenes sammensætning
2. Masse
3. Fritrumsprofil
4. Specifikationer for vognkonstruktion
5. Krav med hensyn til tæthed under trykvariationer
6. Aerodynamiske specifikationer

2.5.2 Hjul-skinne-kontakt

1. Hjulprofil og slidkriterier

2.5.3 Trækraft

1. Accelerationsydeevne og restacceleration
2. Start på maksimal stigning (normal tilstand og svingtilstand)

2.5.4 Opbremsning

1. Bremsedydeevne
2. Sikre forhold under opbremsning
3. Eventuel anvendelse af supplerende bremsere, som ikke afhænger af adhæsionen
4. Antiblokeringsanordningers ydeevne

2.5.5 Strømaftagelse (i forhold til anvendt strømsystem)

- Se punkt 2.2.2: Køreledninger

2.5.6 Passagerernes sikkerhed

1. Dørlukningsmekanismens sikkerhed
2. Brandsikkerhed
3. Alarmsignal

2.6 Miljøforhold

2.6.1 Støjudsendelse

2.6.2 Vibrationer

2.6.3 Ydre elektromagnetiske forstyrrelser

2.7 Driftsforhold

2.7.1 Personale og forskrifter

1. Førerrummets ergonomi
2. Forskrifter (under normale forhold og svigtforhold)
3. Anvendt sprog

2.7.2 Teknik

1. Diagnosesystem om bord på togene
2. Datatransmission mellem tog og jord
3. Pålidelighedskriterier
4. Disponibilitetsniveau
5. Varmløbningsdetektorer

2.8 Brugerrelaterede forhold

2.8.1 Servicekvalitet om bord

1. Indvendigt støjniveau
2. Specifikationer for luftkonditionering
3. Passagerinformation
4. Service om bord (herunder spisevogn)
5. Bagageplads
6. Tilgængelighed for handicappede

2.8.2 Markedsføring

1. Reservationssystem
2. Informationssystem

BILAG III

VÆSENTLIGE KRAV

1. Kravenes art

Der stilles væsentlige krav til det europæiske jernbanenet for højhastighedstog og dets komponenter på følgende områder:

1.1 Sikkerhed

Systemets sikkerhed er varetaget, når der ud over overholdelse af almindelige sikkerhedsforskrifter er sørget for, at risikoen for afsporing og for sammenstød mellem tog indbyrdes eller mellem tog og hindringer er under kontrol.

Dette indebærer, at der yderligere tages hensyn til følgerne af eventuelle svigt af sikkerhedsrelevante dele.

1.2 Pålidelighed og disponibilitet

Skal højhastighedstrafik drives forretningsmæssigt, er det en forudsætning, at de funktioner, der indgår i systemet, er permanent disponible, og dermed, at pålideligheden er tilstrækkelig høj for alle komponenter.

Følgerne af eventuelle komponentsvigt skal tages i betragtning, således at der fastlægges tilladelige svigttilstande.

1.3 Sundhed

På dette område drejer det sig om at forudse, hvilke følger systemets tilstedeværelse og drift under normale og sjældne driftsforhold får for personer, f.eks. brugere, jernbanepersonel, naboer.

1.4 Miljøbeskyttelse

Kravene på dette område har til formål at fastlægge en ramme for de forhold, der skal respekteres under hensyntagen til, at anlæg, tilstedeværelse og drift af et system for højhastighedstog nødvendigvis påvirker miljøet visuelt og fysisk, med støj, vibrationer, elektromagnetiske forstyrrelser osv.

1.5 Forbrugerbeskyttelse

Dette område vedrører forbrugernes forventninger til højhastighedstrafik med hensyn til servicekvalitet og gennemskuelige befordringsvilkår.

1.6 Teknisk kompatibilitet

Dette område vedrører de tekniske foranstaltninger, som giver mulighed for at drive nettet. Foranstaltningerne grupperes i to kategorier af betingelser, som supplerer hinanden:

- Betingelser for at et tog kan køre uden afbrydelser fra et punkt i nettet til et andet. Disse betingelser indebærer, at et tog, som kører på nettet, skal møde anlæg, der er kompatible med togets egne specifikationer og med den ydelse, som skal opnås.
- Betingelser, som på et givet afsnit tillader tilfredsstillende drift af systemet med hensyn til ydelse, pålidelighed og specificeret sikkerhed. Disse betingelser indebærer, at grænsefladerne mellem nettets delsystemer skal beherskes på ethvert punkt på nettet.

2. Generelle krav

2.1 Sikkerhed

- 2.1.1 Projektering eller konstruktion, anlæg eller fabrikation, samt vedligeholdelse og overvågning af sikkerhedskritiske dele, herunder navnlig dele, der er impliceret i togenes befarings af nettet, skal garantere et sikkerhedsniveau, der svarer til de mål, der er opstillet for nettet, også under specificerede svigtforhold.
- 2.1.2 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.
- 2.1.3 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.
- 2.1.4 Faste anlæg og rullende materiel skal udformes og materialer vælges med henblik på at begrænse frembringelse, spredning og virkninger af ild og røg under brand.

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

2.2 Pålidelighed - disponibilitet

- 2.2.1 Overvågning og vedligeholdelse af faste eller mobile dele, som har betydning for togtrafikken, skal organiseres, gennemføres og kvantificeres således, at delene forbliver funktionsdygtige under specificerede forhold.
- 2.2.2 Tilrettelæggelsen af togenes køreplan og af midlerne til information af passagererne skal sikre en pålidelig forretningsmæssig drift af høj kvalitet.

2.3 Personers sundhed

- 2.3.1 Materialer i tog og infrastrukturanlæg må ikke indebære sundhedsfare for personer, som skal færdes eller opholde sig der.
- 2.3.2 Materialerne skal vælges og anvendes således, at udsendelse af skadelige eller farlige dampe eller gasser begrænses, herunder ikke mindst ved brand.

2.4 Miljøbeskyttelse

- 2.4.1 Miljøvirkningerne af at anlægge og drive det europæiske jernbanenet for højhastighedstog skal vurderes og tages i betragtning ved udformningen af nettet i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiverne 85/337/EØF¹, 79/409/EØF² og 92/43/EØF³.
- 2.4.2 Materialer i tog og infrastrukturanlæg må ikke medføre udsendelse af miljøskadelige eller -farlige dampe eller gasser, navnlig ikke ved brand.
- 2.4.3 Det rullende materiel og energiforsyningssystemerne skal konstrueres og fremstilles således, at de er elektromagnetisk kompatible med de offentlige og private installationer, anlæg og net, som der er risiko for interferens med.

1 Direktiv om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EFT L 175 fra juli 1985.

2 Direktiv om beskyttelse af vilde fugle, EFT L 103 af 25. april 1979.

3 Direktiv om bevaring af naturlige levesteder samt vild flora og fauna, EFT L 206 af 22.7.1992.

2.5 Forbrugerbeskyttelse

- 2.5.1 Tilrettelæggelsen af togenes køreplan på det europæiske jernbanenet for højhastighedstog skal sikre brugerne en pålidelig forretningsmæssig drift af høj kvalitet.

2.6 Teknisk kompatibilitet

- 2.6.1 Infrastrukturanlæggenes og de faste installationers tekniske specifikationer skal være forenelige indbyrdes og med specifikationerne for de højhastighedstog, der skal kunne køre på det europæiske jernbanenet for højhastighedstog.

- 2.6.2 Disse kompatible tekniske specifikationer er obligatoriske for ny infrastruktur og for rullende materiel, som er beregnet til at køre på det europæiske jernbanenet for højhastighedstog.

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

3. Særlige krav til de enkelte delsystemer

3.1 Infrastruktur

3.1.1 Sikkerhed

Der skal træffes foranstaltninger for at hindre adgang til eller uønsket indtrængen på anlæggene på de strækninger, der befares med høj hastighed.

Der skal træffes foranstaltninger til at begrænse farer for personer, navnlig hvor stationer passeres af tog med høj hastighed.

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

3.1.2 Forbrugerbeskyttelse

Perrongeometrien skal muliggøre sikker adgang til vognene i toget for alle kategorier af passagerer.

3.1.3 Teknisk kompatibilitet

Stationsperronerne skal være forenelige med adgang for det rullende materiel, der skal standse ved dem.

3.2 Elforsyning

3.2.1 Sikkerhed

Driften af energiforsyningssystemerne må hverken forringe sikkerheden for højhastighedstog eller personer (brugere, driftspersonale, naboer og tredjepersoner).

3.2.2 Miljøbeskyttelse

Driften af energiforsyningssystemerne må ikke give miljøgener ud over specificerede grænser.

3.2.3 Teknisk kompatibilitet

Det elforsyningssystem, der benyttes på det europæiske jernbanenet for højhastighedstog skal:

- gøre det muligt for togene at yde de specificerede præstationer;
- være kompatible med de strømaftagere, som togene er udstyret med.

3.3 Vedligeholdelse

3.3.1 Sundhed

De tekniske installationer og de anvendte procedurer i vedligeholdelsescentrene må ikke udsætte personer for sundhedsrisici.

3.3.2 Miljøbeskyttelse

De tekniske installationer og de anvendte procedurer i vedligeholdelsescentrene må ikke medføre gener for det omgivende miljø.

3.3.3 Teknisk kompatibilitet

Vedligeholdelses anlæg, der benyttes for højhastighedstog, skal give mulighed for at gennemføre sikkerheds-, sundheds- og komfortprocedurer for alle tog, som de er projekteret for.

3.4 Togstyring, sikring og signaler

3.4.1 Sikkerhed

Det togstyring-, sikrings- og signalsystem, der benyttes på det europæiske jernbanenet for højhastighedstog skal give mulighed for togtrafik med et sikkerhedsniveau, der svarer til de målsætninger, der er fastsat for nettet.

3.4.2 Teknisk Kompatibilitet

Al ny højhastighedsinfrastruktur og alt nyt højhastighedsmateriel, som fremstilles eller udvikles efter vedtagelsen af kompatible signalsystemer og systemer for automatisk standsning, skal indrettes, så det kan benytte disse systemer.

Togstyring-, sikrings- og signaludstyr, der installeres på togførerposterne skal muliggøre normal drift under specificerede forhold på det europæiske jernbanenet for højhastighedstog.

3.5 Rullende materiel

3.5.1 Sikkerhed

Det rullende materiels bærende konstruktioner og forbindelsen mellem vognene skal være konstrueret sådan, at de rum, hvori rejsende og togpersonale kan befinde sig, er beskyttet i tilfælde af sammenstød eller afsporing.

Det elektriske udstyr må ikke forringe togstyring-, sikrings- og signalanlæggenes funktionssikkerhed.

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

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

Der skal være anordninger, så passagerer og personale kan komme i kontakt med togføreren i faresituationer.

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

Der skal være nødudgange.

3.5.2 Sundhed

Vognenes indvendige udstyr skal sikre et højt sundhedsmæssigt beskyttelsesniveau for de ombordværende.

3.5.3 Pålidelighed - disponibilitet

Det vitale udstyr i forbindelse med hjul, trækraft, bremses og styring/sikring skal være konstrueret, så togets rejse kan fortsættes under specificerede svigtforhold uden katastrofale følger for det udstyr, som stadig fungerer.

3.5.4 Forbrugerbeskyttelse

Højhastighedstogenes ydeevner skal sikre brugerne en forretningsmæssig drift af høj kvalitet.

3.5.5 Teknisk kompatibilitet

Det elektriske udstyr skal være kompatibelt med togstyring-, sikrings- og signalanlæggenes funktionsdygtighed.

Strømaftagernes specifikationer skal gøre det muligt for togene at befare strækninger med de strømforsyningssystemer, som findes i det europæiske jernbanenet for højhastighedstog.

3.6 Miljøforhold

3.6.1 Sundhed

Det europæiske jernbanenet for højhastighedstog skal drives under overholdelse af de foreskrevne grænser for støjgener.

3.6.2 Miljøbeskyttelse

Det europæiske jernbanenet for højhastighedstog skal drives uden jordbundsvibrationer, som er skadelige for aktiviteter og omgivelser i kort afstand fra infrastrukturen og i normalt vedligeholdt stand.

3.7 Driftsforhold

3.7.1 Sikkerhed

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

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

3.7.2 Pålidelighed - disponibilitet

Vedligeholdelsesaktiviteter og -frekvens, vedligeholdelsespersonalets uddannelse og kvalifikationer samt kvalitetssikringssystemerne i de pågældende driftsvirksomheders vedligeholdelsescentre skal tilvejebringe garanti for et højt driftsikkerheds- og disponibilitetsniveau for systemet.

3.7.3 Teknisk kompatibilitet

Tilvejebringelsen af sammenhæng i reglerne for drift af nettet og for togførernes, togpersonalets og trafikforvaltningspersonalets kvalifikationer skal garantere en effektiv drift på det europæiske jernbanenet for højhastighedstog.

3.8 Brugerrelaterede forhold

3.8.1 Sikkerhed

Der skal være et nødbelysningsystem med tilstrækkelig lysintensitet og autonomi.

Togene skal være udstyret med et samtaleanlæg, som giver mulighed for tovejskommunikation mellem togfører og andet togpersonale.

BILAG IV**DET EUROPÆISKE JERNBANENET FOR HØJHASTIGHEDSTOG
GRUNDPARAMETRE****Infrastruktur**

- Mindste fritrumsprofil
- Mindste kurveradius
- Sporvidde
- Største sporkræfter
- Mindste perronlængde
- Perronhøjde

Energi

- Forsyningsspænding
- Køreledningsgeometri

Togstyring, sikring og signaler

- ERTMS-specifikationer⁴

Rullende materiel

- Akseltryk
- Togenes største længde
- Fritrumsprofil
- Minimumskrav til opbremsning
- Grænsespecifikationer for elektricitet
- Grænsespecifikationer for mekanik

Miljø

- Grænsespecifikationer vedrørende støj
- Grænsespecifikationer vedrørende vibrationer
- Grænsespecifikationer vedrørende elektromagnetiske forstyrrelser

4 European Rail Traffic Management System.

Brugere

- Grænsespecifikationer vedrørende indvendig støj
- Grænsespecifikationer vedrørende luftkonditionering
- Specifikationer vedrørende transport af handicappede

BILAG V

KRITISKE KOMPONENTER

EF-erklæring om:

- overensstemmelse
- anvendelseegnethed

1. Kritiske komponenter

EF-erklæringen anvendes for kritiske komponenter, der er relevante for det europæiske nets interoperabilitet, som omhandlet i artikel 2. Der findes tre typer af kritiske komponenter:

1.1 Generelt anvendelige komponenter

Dette er komponenter, som ikke er specifikke for jernbanesystemet, og som uden videre kan anvendes både der 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 særlige ydeevner, når de skal 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 kritisk komponent isoleret set opfylder de tekniske specifikationer, som den skal opfylde;
- eller et bemyndiget organs/bemyndigede organers vurdering/bedømmelse af en kritisk komponents anvendelseegnethed, 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 Rådets afgørelse 90/683/EØF af 13. december 1990, 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 instruktionsheftet. Den skal indeholde følgende elementer:

- Henvvisninger til direktivet.
- Navn og adresse på fabrikanten eller dennes i EU etablerede repræsentant. (Der angives firmanavn og fuld adresse. Er der tale om en repræsentant, anføres fabrikantens eller konstruktørens firmanavn også.)
- Beskrivelse af den kritiske komponent (mærke, type osv.).
- Angivelse af, hvilken procedure der er fulgt med henblik på erklæring af overensstemmelse eller anvendelseegnethed (artikel 11).
- Alle relevante beskrivelser vedrørende den kritiske komponent, herunder navnlig anvendelsesbetingelserne.
- Navn og adresse på det eller de bemyndigede organer, som har været impliceret i den procedure, der er blevet 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.
- I givet fald standarder og specifikationer, hvortil der henvises i den fælles tekniske specifikation (artikel 12).
- Identifikation af underskriveren, der har fået fuldmagt til at forpligte fabrikanten eller dennes i EU etablerede repræsentant.

BILAG VI

DELSYSTEMER

EF-verifikationserklæring

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

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

- Henvisninger til direktivet.
- Navn og adresse på ordregiveren eller dennes i EU etablerede repræsentant. (Der angives firmanavn og fuld adresse. Er der tale om en repræsentant, anføres ordregiverens firmanavn også.)
- Kort beskrivelse af delsystemet.
- Navn og adresse på det bemyndigede organ, som har foretaget den i artikel 17 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.
- Hvis EF-erklæringen er foreløbig angives dens gyldighedsperiode.
- Underskriverens identitet.

BILAG VII

DELSYSTEMER

EF-verifikation

1. EF-verifikationen er den procedure, hvorved et bemyndiget organ efter anmodning fra ordregiveren eller dennes repræsentant i EU verificerer og kontrollerer, at et delsystem er:
 - i overensstemmelse med direktivets bestemmelser,
 - i overensstemmelse med andre regler, der gælder i overensstemmelse med EØF-traktaten,og at det kan sættes i drift.
2. Verifikationen af anlægget finder sted i følgende etaper:
 - samlet projekt,
 - anlæggelse eller fremstilling af delsystemet, herunder navnlig anlægsarbejdets udførelse, monteringen af komponenterne og justeringen af helheden,
 - prøvning af det færdige delsystem.
3. Det bemyndigede organ, der er ansvarligt for EF-verifikationen udsteder en overensstemmelsesattest til ordregiveren eller dennes repræsentant i EU, som derefter udfærdiger EF-verifikationserklæringen. Denne fremsendes til tilsynsmyndigheden i den medlemsstat, hvor delsystemet er anlagt og/eller drives.
4. Det tekniske dossier, der ledsager verifikationserklæringen skal indeholde:
 - for infrastruktur: tegninger til infrastrukturkonstruktionerne, overtagelsesprotokoller for jordarbejder og jernarmering, prøve- og kontrolrapporter for betonarbejdet;
 - for de øvrige delsystemer: helheds- og detailtegninger, som svarer til udførelsen; elektricitets- og hydraulikdiagrammer; strykekretdiagrammer; beskrivelser af edb-systemer og automatisk udstyr; drifts- og vedligeholdelsesinstruktioner; m.v.
 - fortegnelse over de i artikel 2 omhandlede komponenter i delsystemet;
 - kopier af de EF-erklæringer om overensstemmelse eller anvendelseegnethed, som skal være udstedt for komponenterne i henhold til direktivets artikel 11, i givet fald ledsaget af de tilhørende beregninger og en kopi af protokollerne for de prøvninger og undersøgelser, som bemyndigede organer har gennemført på grundlag af fælles tekniske specifikationer;

- attestering 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, samt ledsaget af de besøgs- og auditrapporter, 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 fra 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 prefabrikationslokaliteterne, 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 dennes repræsentant i EU skal forelægge organet, eller lade det forelægge, alle dokumenter af betydning herfor, herunder navnlig arbejdstegningerne og den tekniske dokumentation for delsystemet.
 - 5.3 For at verificere udførelsen gennemfører det bemyndigede organ regelmæssige "audit", hvorunder det sikrer sig, at direktivet overholdes. Det udsteder ved disse lejligheder en auditrapport 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 fabrikationslokaliteterne. Under disse besøg kan det bemyndigede organ gennemføre fuldstændige eller delvise "audit". Det udfærdiger en besøgsrapport og i givet fald en auditrapport til de udførende parter.
6. Til underbyggelse af den overensstemmelsesattest, der er udstedt af det bemyndigede organ, der skal verificere et driftsklart delsystem, deponeres det samlede i afsnit 4 omhandlede tekniske dossier hos ordregiveren eller dennes repræsentant i EU. Det tekniske dossier vedlægges EF-verifikationserklæringen, som ordregiveren tilsender tilsynsmyndigheden i den pågældende medlemsstat.

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

7. Hvert bemyndiget organ offentliggør med regelmæssigt de relevante oplysninger vedrørende:
 - indkomne ansøgninger om EF-verifikation,
 - udstedte overensstemmelsesattester
 - afslag på ansøgninger om overensstemmelsesattest.
8. Dokumenter og korrespondance om EF-verifikationsprocedurerne udfærdiges på det officielle sprog i den medlemsstat, hvor ordregiveren eller dennes repræsentant i Fællesskabet er etableret, eller på et sprog, som denne accepterer.

BILAG VIII**MINIMUMSKRITERIER
SOM MEDLEMSSTATERNE SKAL TAGE HENSYN TIL VED
UDPEGELSE AF BEMYNDIGEDE ORGANER**

1. Organet, dets leder og det personale, som skal udføre verifikationen, må hverken direkte eller som repræsentanter være impliceret i konstruktion, projektering, fremstilling, anlæggelse, markedsføring eller vedligeholdelse af de kritiske komponenter eller af delsystemerne; de må heller ikke være impliceret i driften. Dette udelukker ikke, at der kan udveksles tekniske oplysninger mellem fabrikanten eller entreprenøren og det bemyndigede organ.
2. Organet og dets personale skal udføre verifikationen med 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.
3. Organet skal råde over det personale og besidde de midler, som er nødvendige for på fyldestgørende måde at udføre de tekniske og administrative opgaver i forbindelse med vurdering og verifikation; det skal også have adgang til det udstyr, der er nødvendigt for at gennemføre de nødvendige verifikationer.
4. Det personale, der skal udføre kontrollen, 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 sikre fuld uafhængighed. Aflønningen af hver enkelt ansat må hverken være afhængig af, hvor mange kontroller denne udfører, eller af kontrollens resultater.
6. Organet skal tegne en ansvarsforsikring, medmindre det civile ansvar ifølge nationale retsregler dækkes af staten eller medlemsstaten selv er direkte ansvarlig for kontrollen.

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

FINANSIERINGSOVERSIGT

FINANSIELLE VIRKNINGER

(oplysninger til offentliggørelse i arbejdspapirerne)

1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE

Rådets direktiv om interoperabilitet i et europæisk jernbanenet for højhastighedstog.

2. BUDGETPOST

B 5-300: Etablering af det indre marked (delvis finansiering af tilvejebringelsen af tekniske specifikationer for interoperabilitet i 1994)

Eventuelt bidrag fra B2-704.

3. RETSGRUNDLAG

EF-traktatens artikel 129 D.

4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

4.1 Specifik målsætning:

Fastlæggelse af målsætninger og anvendelsesområde for væsentlige krav og procedurer.

Tilvejebringelse af et samlet sæt bindende tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) og harmoniserede standarder med det formål at sikre interoperabiliteten i det europæiske jernbanenet for højhastighedstog under overholdelse af de væsentlige krav.

4.2 Varighed

Budgetansøgningen gælder udgifter fra og med 1993. Den er punktuelt for så vidt angår udarbejdelsen af harmoniserede standarder og forvaltningen af tilpasningen af TSI'erne. For så vidt angår udarbejdelsen af af TSI'erne gælder den frem til 1997.

4.3 Berørte kredse

Borgerne og erhvervslivet, for så vidt angår mobilitet. Jernbanevirksomhedernes og industriens personale og ledelse for så vidt angår interoperabiliteten i det europæiske net.

5. KLASSIFICERING AF UDGIFTERNE

5.1 OU/I-OU

Ikke-obligatoriske udgifter

5.2 OB/I-OB

Opdelte bevillinger

5.3 På tænkt indtægtstype

Ingen indtægter.

6. TYPER AF UDGIFTER ELLER INDTÆGTER

6.1 100% støtte

Nej.

6.2 Støtte med henblik på medfinansiering sammen med andre finansieringskilder i den offentlige og/eller private sektor

Ja.

6.3 Rentegodtgørelse

Nej.

6.4 Andet

Nej.

6.5 Påregnes der hel eller delvis tilbagebetaling af EU's økonomiske tilskud, hvis foranstaltningen viser sig at være økonomisk vellykket?

Nej.

6.6 Indebærer den foreslåede foranstaltning en ændring af indtægtsniveauet? Hvis ja, hvordan ændres det da, og hvilken type indtægt er der tale om?

Nej.

7. FINANSIELLE VIRKNINGER

7.1 Beregningsmetode for foranstaltningens samlede omkostninger

Der må sondres mellem udgifter til udarbejdelse af TSI'er og udgifter til udarbejdelse af de harmoniserede standarder, som er nødvendige for anvendelsen af TSI'erne. For TSI'ernes vedkommende skal der i den relevante budgetprocedure afsættes midler til samordning af ti arbejdsgrupper med medlemmer fra industrien og jernbanerne (CCFE og UIC). Disse grupper får til opgave at udarbejde TSI'er for de 8 delsystemer infrastruktur, energi, vedligeholdelse,

styringssystem og signaler, rullende materiel, miljø, drift og brugere. De to resterende grupper skal tage sig af samordning af "grænsefladerne" mellem delsystemerne og af "overensstemmelsesvurdering. Det tekniske arbejde i grupperne vil hovedsagelig blive udført af industrien og jernbanerne. Kommissionen vil bidrage med økonomiske tilskud til arbejdsgruppernes indsats. Derudover vil Kommissionen påtage sig finansieringen af møderne i det tekniske udvalg. EU's bidrag til etableringen af en TSI anslås til 250.000 ECU.

Antallet af standarder vil blive fastlagt i hver TSI. Når der er udarbejdet en TSI, får CEN og CENELEC mandat til udarbejdelse af standarder. Overslag: ca. 300 standarder á skønsmæssig 50.000 ECU.

7.2 Opdeling efter elementer i foranstaltningen

i mio. ECU

OPDELING	BUDGET 93	BUDGET 94	1995	1996	1997
TSI'er	-	1	1	0,5	-
Standarder	-	-	-	1,5	3
I ALT	-	1	1	2	3

7.3 Driftsudgifter til undersøgelser, ekspertmøder osv. omfattet af del B

i mio. ECU

OPDELING	1993	1994	1995	1996	1997	I ALT 1993-1997
Ekspertmøder	-	0,03	0,03	0,03	0,03	0,120

7.4 Vejledende forfaldsplan for forpligtelsesbevillinger

i mio. ECU

BUDGET 1993	BUDGET 1994	VEJLEDENDE PLAN			I ALT 1993-1997
		1995	1996	1997	
-	1,03	1,03	2,03	3,03	7,120

Eventuelt anføres foreløbige overslag fra finansieringsoversigten.

8. FORSLAGETS PÅTÆNKTE FORANSTALTNINGER TIL BEKÆMPELSE AF SVIG

Bestemmelser om kontrol og eventuel revision vil blive medtaget i Kommissionens rammeoverenskomst med CEN og CENELEC.

Kontrol med tilskud og med modtagelse af præsterede ydelser og bestilte forundersøgelser, gennemførlighedsundersøgelser eller evalueringer gennemføres af Kommissionens tjenestegrene før udbetaling under hensyntagen til principper for god økonomi, finansstyring og eventuelt almene forvaltningsprincipper. Bestemmelser til bekæmpelse af svig (kontrol, rapportaflæggelse osv.) indgår i alle aftaler og kontrakter mellem Kommissionen og modtagere af udbetalinger.

9. ELEMENTER TIL ANALYSEN AF FORHOLDET MELLEML OMKOSTNINGER OG EFFEKTIVITET

9.1 Målsætning

Specifik(ke) målsætning(er): forbindelser til de mere generelle målsætninger og andre foreslåede foranstaltninger i den vejledende finansieringsplan.

For nærværende findes der ingen fælles bestemmelser (nødvendige for trafik med højhastighedstog) og ingen standarder. Inden for rammerne af skabelsen af et europæisk jernbanenet for højhastighedstog, åbningen af adgangen til at byde på offentlige kontrakter og forbedringen af denne industrisektors konkurrenceevne, sigter denne foranstaltning mod at tilvejebringe EU-bestemmelser og harmoniserede standarder, som er nødvendige for tilvejebringelsen af interoperabilitet i nettet under overholdelse af de væsentlige krav.

9.2 Begrundelse for foranstaltningen

Gældende myndighedskrav og tekniske krav står i vejen for trafik med højhastighedstog på det europæiske jernbanenet.

Etableringen af internationale forbindelser som f.eks. PBKA (Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam), som er blevet forhandlet stump for stump, gør det rullende materiel meget dyrere, end det er for et nationalt jernbanenet. Forskellene mellem de eksisterende nationale bestemmelser for både komponenter og systemet som helhed tvinger, ligesom specifikke krav, fabrikanterne til at omdefinere deres materiel for hvert marked, hvorved de går glip af stordriftsfordele.

Denne situation sætter grænser for udviklingen af et europæisk jernbanenet for højhastighedstog. Den gør det svært for europæisk industri at blive konkurrencedygtig på verdensmarkederne. Den står i vejen for fremstilling og anvendelse af jernbanemateriel og -komponenter på europæisk plan.

Frivillig standardisering fra de involverede parters side og gensidig anerkendelse af nationale regler er ikke en mulighed. Fraværet af fælles principper for myndighedskrav og af fælles kriterier gør det umuligt at etablere et europæisk net og et åbent og konkurrencepræget marked, medmindre der først fastlægges en række væsentlige krav og grundparametre.

- 9.2.1 *Omkostninger*
- 9.2.2 *Afledte virkninger*
(virkninger ud over de specifik(ke) målsætning(er))
- 9.2.3 *Multiplikatoreffekt*
(mulighed for mobilisering af midler fra andre finansieringskilder)

9.3 *Opfølgning og evaluering af foranstaltningen*

Ikke relevant.

9.4 *Overensstemmelse med finansieringsplanlægningen*

9.4.1 *Er foranstaltningen medtaget i generaldirektoratets finansieringsplaner for de pågældende år?*

Ja.

9.4.2 *Hvilken mere generel målsætning i generaldirektoratets finansieringsplan svarer den foreslåede foranstaltnings målsætning til?*

- transeuropæiske net
- teknisk harmonisering
- indre marked.

9.4.3 *Vigtigste usikkerhedsfaktorer, som kan påvirke foranstaltningens specifikke resultater.*

Ikke relevant.

10. ADMINISTRATIVE UDGIFTER (BUDGETTETS DEL A)

Denne del af finansieringsoversigten skal forelægges for GD IX og GD XIX.
GD IX forelægger den derefter for GD XIX til udtalelse.

10.1 *Indebærer den foreslåede foranstaltning en forøgelse af Kommissionens vedtægtsmæssige personale?*

Intet.

10.2 *Personale- og driftsudgifter som følge af den foreslåede foranstaltning. Beregningsmetode.*

Budgetpost	Opdeling	1995	1996	1997	1998 ff
A 2510	Udvalg	85.000*	85.000*	85.000*	85.000*
A 250	Samordning**	-	85.000*	85.000*	85.000*

- * 12 regeringsekspertter 7418 ECU x 5 møder = 37.090
- 12 private eksperter 9420 ECU x 5 møder = 47.100

Beregningsgrundlag: regeringseksperter: 618 ECU
privat ekspert: 785 ECU

** Samordning af bemyndigede organer inden for rammerne af artikel-18-proceduren.

VURDERING AF VIRKNINGER

FORSLAGETS VIRKNINGER FOR VIRKSOMHEDERNE, NAVNLIK SMÅ OG MELLESTORE VIRKSOMHEDER

FORSLAGETS TITEL

EU-Rådets direktiv om interoperabilitet i et europæisk jernbanenet for højhastighedstog.

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

FORSLAGET

1. Subsidiaritet: EU-reglernes nødvendighed - Hovedmål

Der findes ikke i øjeblikket fælles bestemmelser med det formål at sikre, at højhastighedstog kan befare hele det europæiske net.

Den forslåede indsats sigter mod at etablere EU-bestemmelser og harmoniserede standarder, som er nødvendige for at tilvejebringe interoperabilitet i det europæiske jernbanenet for højhastighedstog som et led i åbningen af markederne og forbedringen af jernbanesektorens konkurrenceevne som helhed.

De gældende myndighedskrav og tekniske og driftsmæssige bestemmelser gør det ikke muligt for hele højhastighedstog at befare det europæiske net. Etableringen af forbindelser som f.eks. kanaltunnelen og PBKA (Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam), som er blevet forhandlet stump for stump, gør det rullende materiel meget dyrere, end det er for et nationalt jernbanenet. Forskellene mellem de eksisterende nationale bestemmelser for både komponenter og systemet som helhed tvinger, ligesom specifikke krav, fabrikanterne til at omdefinere deres materiel for hvert marked, hvorved de går glip af stordriftsfordele.

Denne situation sætter grænser for udviklingen af et europæisk jernbanenet for højhastighedstog. Den gør det svært for europæisk industri at blive konkurrencedygtig på verdensmarkederne. Den står i vejen for fremstilling og anvendelse af jernbanemateriel på europæisk plan.

Frivillig standardisering fra de involverede parter side og gensidig anerkendelse af nationale regler er ikke en mulighed. Fraværet af fælles principper for myndighedskrav og af fælles kriterier gør det umuligt at etablere et europæisk net og et åbent og konkurrencepræget marked, medmindre der først fastlægges en række væsentlige krav og grundparametre.

VIRKNINGER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem berøres af forslaget?

◊ *Hvilke brancher?*

Virksomheder, der producerer jernbanemateriel, jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, anlægsvirksomheder.

◊ *Hvilke virksomhedsstørrelser?*

Fremstillingen af jernbanemateriel er koncentreret i store virksomheder, som må tilpasse sig de tekniske specifikationer for interoperabilitet. Små og mellemstore virksomheder berøres, hvis de er underleverandører.

Store virksomheders og små og mellemstore virksomheders (SMV) andele af markedet for alle former for rullende jernbanemateriel. Skøn i værdi for 1990:

GEC Alstom	ABB	SIEMENS	Små og mellemstore
23%	17,5%	10,5%	ca. 20%

Antal ansatte i virksomheder der producerer jernbanemateriel:

Fjernbaner	By- og nærbaner	Signal- anlæg	Faste anlæg
50.000	25.000	15.000	15.000
I alt: 105.000 ansatte			

◊ *Findes disse virksomheder fortrinsvis i bestemte områder i EU?*

Virksomheder, der fremstiller materiel til højhastighedsjernbaner findes først og fremmest i Frankrig, Tyskland, Italien, Belgien og Storbritannien.

3. Hvad skal virksomhederne gøre for at overholde de foreslåede regler?

Fremstillingsvirksomheder: overholde de tekniske specifikationer for interoperabilitet, de harmoniserede standarder og overensstemmelsesprocedurerne.

Ordregivende virksomheder: henvise til de tekniske specifikationer for interoperabilitet og de harmoniserede standarder i deres udbud.

Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere: kontrollere at delsystemer er i overensstemmelse med de væsentlige krav inden ibrugtagning på grundlag af de tekniske specifikationer for interoperabilitet. Gensidigt anerkende overensstemmelseserklæringer.

4. Forslagets forventelige økonomiske virkninger

◊ *For investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder:*

Når jernbanenettene for højhastighedstog kobles sammen og bliver driftskompatible, bliver de byer, som nettet betjener, navnlig de mellemstore, mere tilgængelige. Dette vil øge navnlig de små og mellemstore virksomheders muligheder for at udvide og udvikle deres aktivitet til og fra disse byer.

◊ *For beskæftigelsen:*

Ved at begunstige nylokalisering og aktivitetsvækst for små og mellemstore virksomheder vil sammenkoblingen og interoperabiliteten fremme øget beskæftigelse. Dette skulle medføre bedre udviklingsmuligheder for den tertiære sektor.

◊ *For virksomhedernes konkurrenceevne:*

Interoperabiliteten bidrager til at øge de store og de små og mellemstore virksomheders konkurrenceevne både på EU-plan og på verdensmarkedet. Den vil navnlig bidrage til at åbne markederne, hvilket vil gøre det muligt for små og mellemstore virksomheder at øge deres specialiseringsgrad og at have forretningsforbindelser med flere producenter, hvor de i den nuværende situation som oftest er knyttet til en enkelt. Derfor vil de bedre kunne udnytte fordelene ved serieproduktion og dermed øge deres konkurrenceevne.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, der sigter mod små og mellemstore virksomheders særlige situation?

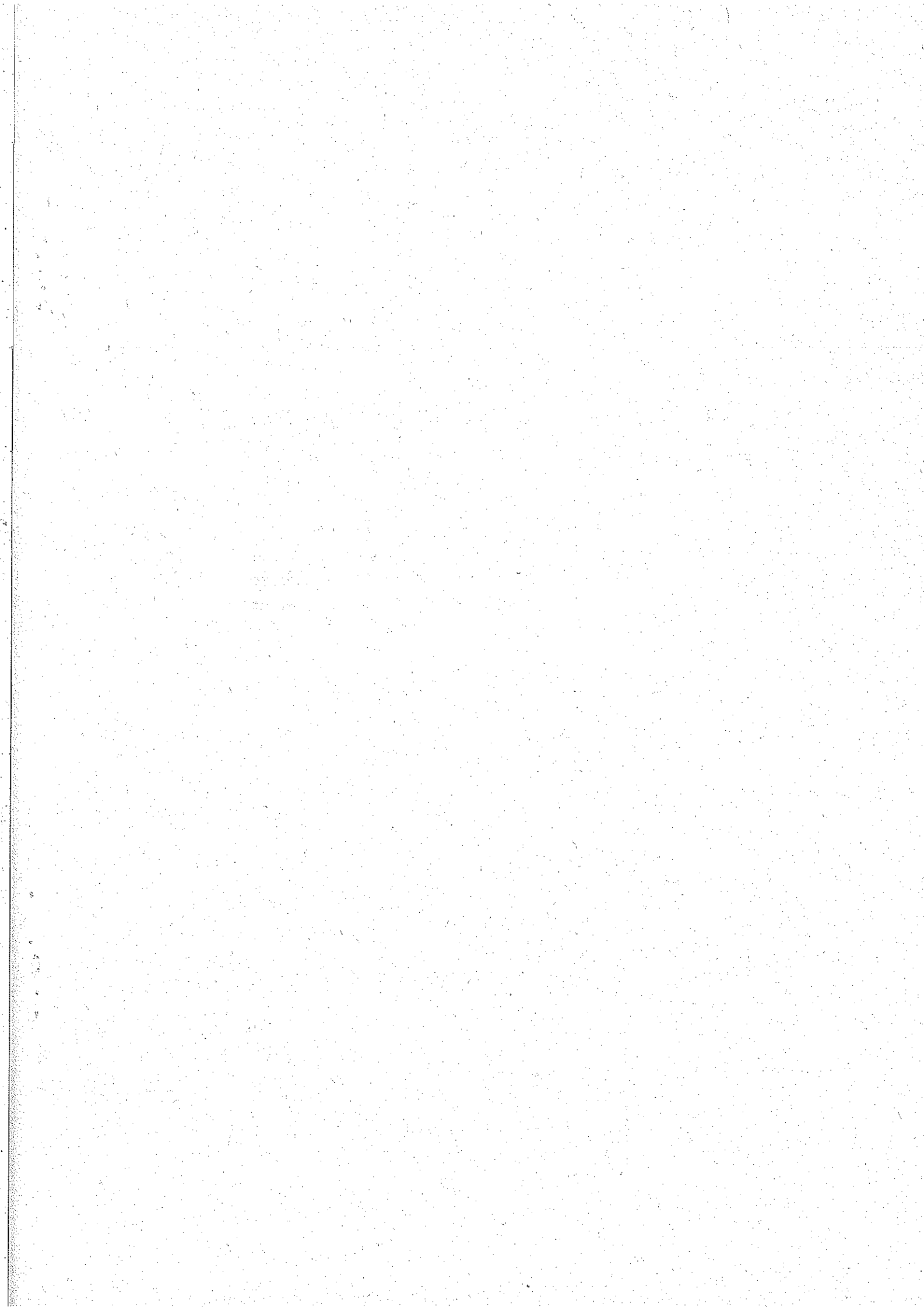
Nej.

6. Liste over organisationer, der har været konsulteret om forslaget, og som har redegjort for hovedtrækkene i deres standpunkter

◊ Eksperterne fra medlemsstaternes regeringer har givet bred støtte til nødvendigheden af et direktiv og til den valgte fremgangsmåde. Der er blandt andet tilslutning til, at der bør tilvejebringes tekniske specifikationer for interoperabilitet af forskriftsmæssig karakter, om, at disse bør udarbejdes i et samarbejde mellem Kommissionen, industrien og jernbaneselskaberne, samt om procedureerne for overensstemmelsesvurdering.

◊ UNIFE (Union de l'Industrie Ferroviaire Européenne) og de vigtigste producenter af jernbanemateriel har deltaget aktivt i udarbejdelsen af direktivforslaget.

◊ CER (Community of European Railways) og UIC (Jernbanernes Internationale Sammenslutning) tilslutter sig begge direktivforslaget og mener, at det både er nødvendigt og rigtigt bygget op.



65
ISSN 0254-1459

KOM(94) 107 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07

Katalognummer : CB-CO-94-131-DA-C

ISBN 92-77-67204-8

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg