

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 96/48/EG van de Raad en van Richtlijn 2001/16/EG betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem

(2002/C 126 E/07)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(2002) 22 def. — 2002/0023(COD)

(Door de Commissie ingediend op 24 januari 2002)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

richtlijn over de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem.

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op de artikelen 71 en 156,

(4) In Richtlijn 2001/16/EG van het Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem⁽³⁾ zijn evenals in de richtlijn voor het hogesnelheidsspoor communautaire procedures opgenomen voor de voorbereiding en vaststelling van TSI's, alsmede gemeenschappelijke voorschriften voor de beoordeling van de overeenstemming met deze specificaties. Een opdracht voor de ontwikkeling van de eerste groep TSI's is gegeven aan de AEIF, die tevens is aangewezen als gemeenschappelijke representatieve instantie.

gelet op het voorstel van de Commissie,

gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

(5) De ontwikkeling van TSI's op het gebied van hoge snelheid, de toepassing van Richtlijn 96/48/EG bij de concrete projecten en het werk van het Comité dat is ingesteld overeenkomstig genoemde richtlijn leveren een aantal bruikbare gegevens op en brengen de Commissie ertoe om voor te stellen de beide richtlijnen betreffende spoorweginteroperabiliteit op een aantal punten te wijzigen.

gezien het advies van het Comité van de Regio's,

overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

(6) De vaststelling van verordening ... tot oprichting van een Europees Bureau voor spoorwegveiligheid en -interoperabiliteit enerzijds en van Richtlijn ... betreffende de spoorwegveiligheid anderzijds maakt het noodzakelijk om een aantal bepalingen uit beide richtlijnen over spoorweginteroperabiliteit opnieuw te formuleren. Met name zal het Bureau zodra het is opgericht van de Commissie de opdrachten krijgen voor het opstellen van alle nieuwe ontwerp-TSI's en voor het wijzigen van bestaande TSI's.

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Overeenkomstig de artikelen 154 en 155 van het Verdrag draagt de Gemeenschap bij tot de totstandbrenging en de ontwikkeling van trans-Europese netwerken op het gebied van vervoer. Om deze doelstellingen te verwezenlijken treft de Gemeenschap alle maatregelen die nodig kunnen blijken om de interoperabiliteit van de netwerken te verzekeren, met name op het gebied van de harmonisatie van de technische normen.
- (2) Met betrekking tot de spoorwegsector is op 23 juli 1996 een eerste maatregel genomen door de vaststelling van Richtlijn 96/48/EG van de Raad betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem⁽¹⁾. Om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken, zijn door de Europese Associatie voor spoorweginteroperabiliteit (AEIF) ontwerp-teksten opgesteld voor Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI). De AEIF is aangewezen als representatieve gemeenschappelijke instantie in het kader van deze richtlijn.
- (3) De Commissie heeft op 10 september 1999 een verslag aan de Raad en het Europees Parlement vastgesteld⁽²⁾. In dit verslag wordt een eerste evaluatie gegeven over de voortgang die is geboekt bij de totstandbrenging van de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem. In zijn resolutie van 17 mei 2000 heeft het EP de Commissie verzocht voorstellen te doen voor een herziening van Richtlijn 96/48/EG aan de hand van het in aanmerking genomen model voor de toekomstige

(7) Het van kracht worden van de richtlijnen 2001/12/EG⁽⁴⁾, 2001/13/EG⁽⁵⁾ en 2001/14/EG⁽⁶⁾ heeft gevolgen voor de tenuitvoerlegging van de interoperabiliteit. Met name voorziet Richtlijn 2001/12/EG in een volledige openstelling van het spoorwegnet voor internationale goederendiensten in 2008. De uitbreiding van toegangsrechten dient, zoals ook bij andere vervoersmodaliteiten het geval is, gelijktijdig plaats te vinden met de tenuitvoerlegging van de noodzakelijke bijbehorende harmonisatiemaatregelen. Derhalve dient de interoperabiliteit op het gehele net te worden geïmplementeerd en dient het toepassingsgebied van Richtlijn 2001/16/EG in geografische zin te worden uitgebreid. Tevens dient aan de rechtsgrond van Richtlijn 2001/16/EG te worden toegevoegd het artikel 71 van het Verdrag, waarop Richtlijn 2001/12/EG is gebaseerd.

⁽¹⁾ PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6.

⁽²⁾ Verslag COM(1999) 414 def.

⁽³⁾ PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1.

⁽⁴⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1.

⁽⁵⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 26.

⁽⁶⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29.

- (8) In het Witboek over het Europese vervoersbeleid wordt deze richtlijn aangekondigd. Die richtlijn is een onderdeel van de strategie van de Commissie om in het streven om de congestie op de Europese wegen te verminderen het railvervoer te revitaliseren en daardoor te komen tot een nieuw evenwicht tussen vervoersmodaliteiten.
- (9) De TSI's die werden ontwikkeld in het kader van Richtlijn 96/48/EG hebben niet expliciet betrekking op de vernieuwing van infrastructuurvoorzieningen en rollend materieel, noch op vervanging die plaatsvindt in het kader van preventief onderhoud. Deze toepassing is voorzien in het kader van Richtlijn 2001/16/EG betreffende het conventionele spoor, en de beide richtlijnen dienen op dit punt te worden geharmoniseerd.
- (10) Bij de ontwikkeling van TSI's op het gebied van hoge snelheid is gebleken dat de verhouding tussen de essentiële eisen uit Richtlijn 96/48/EG en de TSI's enerzijds en de Europese normen en andere documenten met een normatief karakter anderzijds moet worden verduidelijkt. Met name dient een goed onderscheid te worden gemaakt tussen de normen of delen van normen die in ieder geval een verplichtend karakter dienen te krijgen om de doelstellingen van de richtlijn te verwezenlijken en de „geharmoniseerde” normen die zijn ontwikkeld in de geest van de nieuwe benadering op het gebied van technische harmonisatie ⁽¹⁾.
- (11) In het algemeen worden Europese specificaties ontwikkeld in de geest van de nieuwe benadering op het gebied van technische harmonisatie en normalisatie. Op grond van deze specificaties kan worden verondersteld dat sprake is van overeenstemming met bepaalde essentiële eisen uit deze richtlijn, met name in het geval van interoperabiliteitsonderdelen en interfaces. Deze Europese specificaties (of de van toepassing zijnde delen daarvan) hebben geen verplichtend karakter en in de TSI's dient geen enkele expliciete verwijzing te worden opgenomen. De referenties van deze Europese specificaties worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* en de lidstaten publiceren de referenties van de nationale normen waarin de Europese normen worden omgezet.
- (12) Wanneer dat in bepaalde gevallen strikt noodzakelijk is om te voldoen aan de doelstellingen van deze richtlijn, kan in TSI's expliciet worden verwezen naar Europese normen of specificaties. Deze expliciete verwijzing heeft gevolgen die nader dienen te worden omschreven. Met name deze Europese normen en specificaties worden verplicht vanaf het moment waarop de TSI van toepassing is.
- (13) In een TSI worden alle bepalingen opgenomen waaraan een interoperabiliteitsonderdeel dient te voldoen, alsmede de met het oog op de beoordeling van de overeenstemming te volgen procedure. Voorts dient te worden opgemerkt dat voor elk onderdeel de in de TSI's omschreven procedure dient te worden gevolgd voor beoordeling van de overeenstemming en van de geschiktheid voor gebruik en dat voor dat onderdeel het desbetreffende certificaat dient te zijn afgegeven.
- (14) Om redenen van veiligheid dient de lidstaten te worden verzocht een identificatiecode toe te kennen aan elk in dienst gesteld rijtuig. Het rijtuig wordt vervolgens geregistreerd in een nationaal register. De nationale registers dienen door alle lidstaten en door een aantal marktpartijen in de EU te kunnen worden geraadpleegd. Met betrekking tot het formaat van de gegevens dienen zij samenhangend te zijn. Daarom dienen voor deze registers gemeenschappelijke functionele en technische specificaties te worden opgesteld.
- (15) Er dient een nadere omschrijving te worden opgesteld van de procedure die moet worden gevolgd wanneer essentiële eisen wel van toepassing zijn op een subsysteem maar er voor die eisen nog geen uitgebreide specificaties zijn opgesteld in de desbetreffende TSI. In dergelijke gevallen is het wenselijk dat de instanties die zijn belast met de procedures voor beoordeling van de overeenstemming en de keuringsprocedures de instanties zijn die reeds werden aangemeld in het kader van artikel 20 van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG.
- (16) De voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn vereiste maatregelen dienen te worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽²⁾.
- (17) De definitie van rollend materieel die is opgenomen in bijlage I van Richtlijn 96/48/EG dient nader te worden uitgewerkt. Deze richtlijn dient ook betrekking te hebben op rollend materieel dat is ontworpen om met snelheden van circa 200 km/u uitsluitend te rijden op voor hoge snelheden aangepast spoor.
- (18) Bij de tenuitvoerlegging van deze richtlijn dienen werkzaamheden die reeds zijn aangevangen in het kader van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG zo veel mogelijk doorgang te vinden. Dat geldt eveneens voor de toepassing van deze richtlijnen door de lidstaten in het kader van projecten die zich bij het van kracht worden van deze richtlijn in een gevorderd stadium van ontwikkeling bevinden.
- (19) Aangezien het doel van de beoogde maatregelen, te weten de interoperabiliteit van het trans-Europese spoorwegsysteem, door de lidstaten niet in voldoende mate kan worden verwezenlijkt en derhalve op grond van zijn in het Verdrag erkende trans-Europese aard beter op het niveau van de Gemeenschap verwezenlijkt kan worden, kan de Gemeenschap maatregelen treffen op grond van het subsidiariteitsbeginsel dat is vastgelegd in artikel 5 van het Verdrag. Overeenkomstig het in genoemd artikel omschreven evenredigheidsbeginsel wordt met deze richtlijn slechts gedaan hetgeen noodzakelijk is om dit doel te verwezenlijken.

⁽¹⁾ De uitgangspunten van de nieuwe benadering op het gebied van technische harmonisatie en normalisatie zijn in 1985 vastgesteld (PB C 136 van 4.6.1985). Volgens deze benadering worden in de richtlijnen de essentiële eisen vastgesteld waaraan producten dienen te voldoen wanneer zij in de handel worden gebracht, maar wordt in die richtlijnen geen nadere omschrijving gegeven van de technische middelen die moeten worden gebruikt om aan deze eisen te voldoen.

⁽²⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

(20) De Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG dienen in deze zin te worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 96/48/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 1 wordt vervangen door de navolgende tekst:

„Artikel 1

1. Deze richtlijn beoogt de voorwaarden vast te stellen waaraan dient te worden voldaan om op het grondgebied van de Gemeenschap de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem zoals omschreven in bijlage I te verzekeren.

Deze voorwaarden betreffen het ontwerp, de aanleg, de ingebruikneming, de herinrichting, de vernieuwing, de exploitatie en het onderhoud van de onderdelen van dit systeem die na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn in dienst zullen worden gesteld, alsmede de kwalificaties van, en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor het personeel dat bij de exploitatie betrokken is.

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

- a) de internationale spoorwegdiensten binnen de Unie en met derde landen worden vergemakkelijkt, verbeterd en uitgebreid;
- b) bij wordt gedragen tot de geleidelijke totstandbrenging van de interne markt op het gebied van de uitrusting en diensten die nodig zijn voor de aanleg, vernieuwing, herinrichting en werking van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem;
- c) de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem wordt bevorderd.”

2. Aan artikel 2 worden de navolgende punten toegevoegd:

- „j) „fundamentele parameter”: elke wettelijke, technische of operationele voorwaarde die vanuit een oogpunt van interoperabiliteit kritiek van aard is en waarover vóór de uitwerking van volledige ontwerp-TSI's een besluit moet worden genomen of een aanbeveling moet worden opgesteld volgens de procedure van artikel 21, lid 2;
- k) „specifiek geval”: elk deel van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem waarvoor om geografische of topografische redenen of omwille van het stadsmilieu en de samenhang van het bestaande systeem, bijzondere tijdelijke of definitieve bepalingen in de TSI's moeten worden opgenomen. Dergelijke gevallen zijn bijvoorbeeld spoorweglijnen en -netwerken die niet verbonden zijn met het netwerk in de rest van de Gemeenschap, het profiel, de spoorbreedte of de spoorafstand;

l) „herinrichting”: belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die een wijziging van de eigenschappen van het subsysteem tot gevolg hebben;

m) „vervanging in het kader van onderhoud”: vervanging van onderdelen door onderdelen met een identieke functie en identieke prestaties in het kader van preventief onderhoud of herstelwerkzaamheden;

n) „vernieuwing”: belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die geen wijziging van de eigenschappen van het subsysteem tot gevolg hebben;

o) „bestaand spoorwegsysteem”: het geheel van spoorweginfrastructuren van het bestaande spoorwegsysteem, bestaande uit de lijnen en vaste installaties en uit het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat op deze infrastructuur rijdt;

p) „ingebruikneming”: alle handelingen door middel waarvan een subsysteem in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht.”

3. Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

a) Lid 1 wordt vervangen door de navolgende tekst:

„1. Voor elk subsysteem geldt één of meer TSI's. Voor de systemen betreffende het milieu of de gebruikers wordt slechts een TSI opgesteld indien zulks noodzakelijk blijkt. Een aanvullende TSI kan noodzakelijk blijken te zijn, met name om het gebruik te bevorderen van het hogesnelheidsspoorwegsysteem voor het goederenvervoer met hoge toegevoegde waarde of voor toepassingen die noodzakelijk zijn met het oog op de aansluiting van het hogesnelheidsspoorwegsysteem op luchthavens.”

b) Lid 3 wordt als volgt gewijzigd:

— Punt f) wordt vervangen door de navolgende tekst:

„f) per beoogd geval de procedures aangegeven die moeten worden gehanteerd voor de beoordeling van hetzij de overeenstemming, hetzij de geschiktheid voor het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen, of van de EG-keuring van de subsystemen. Deze procedures zijn gebaseerd op de modules die zijn omschreven in Besluit 93/465/EEG;”

— De navolgende punten g) en h) worden toegevoegd:

„g) de uitvoeringsstrategieën voor de TSI aangegeven, waaronder met name de stappen via welke de bestaande situatie geleidelijk overgaat in de uiteindelijke situatie waarin in alle gevallen aan de TSI wordt voldaan;

h) voor het betrokken personeel de voorwaarden omschreven voor beroepskwalificaties en voor gezondheid en veiligheid op het werk die vereist zijn voor de exploitatie en het onderhoud van het subsysteem in kwestie en voor de toepassing van de TSI."

c) Het navolgende lid 6 wordt ingevoegd:

„6. Wanneer dat strikt noodzakelijk is om te voldoen aan de doelstellingen van deze richtlijn kunnen TSI's expliciet verwijzen naar Europese normen of specificaties. In dat geval worden die Europese normen of specificaties (of de bedoelde delen daarvan) beschouwd als een bijlage van de desbetreffende TSI en krijgen zij een verplichtend karakter op het moment dat de TSI van toepassing is. Indien Europese specificaties ontbreken en nog ontwikkeld dienen te worden, kan worden verwezen naar andere documenten met een normatief karakter: in dat geval betreft het eenvoudig toegankelijke documenten uit het openbare domein."

4. Artikel 6 wordt vervangen door de navolgende tekst:

„Artikel 6

1. De ontwerp-TSI's worden in opdracht van de Commissie — welke opdracht wordt bepaald volgens de procedure van artikel 21, lid 2 — opgesteld door het Europese Spoorwegbureau, hierna te noemen „het Bureau”.

De ontwerp-TSI's worden opgesteld en herzien volgens de procedure als bedoeld in artikel 21, lid 2. Zij worden door de Commissie in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* bekendgemaakt.

2. Het Bureau wordt ermee belast de herziening en de bijwerking van de TSI's voor te bereiden en aanbevelingen ter zake aan het in artikel 21 bedoelde comité te doen, teneinde rekening te houden met de ontwikkeling van de techniek en de maatschappelijke eisen.

3. Bij de opstelling, de aanneming en de herziening van de TSI's wordt rekening gehouden met de te voorzien kosten van de technische oplossingen waarmee aan de TSI's kan worden voldaan, teneinde de meest rendabele oplossingen te bepalen en uit te voeren. Met het oog daarop voegt het Bureau bij elke ontwerp-TSI een evaluatie van de te verwachten kosten en baten van deze technische oplossingen voor alle betrokken exploitanten en marktpartijen.

4. Het in artikel 21 bedoelde comité wordt door het Bureau regelmatig op de hoogte gebracht van de werkzaamheden in verband met het opstellen van de TSI's. Het comité kan ten behoeve van het Bureau de nodige opdrachten of aanbevelingen formuleren betreffende de opzet van de TSI's, op basis van de essentiële eisen, alsmede betreffende de evaluatie van de kosten.

5. Bij de aanneming van elke TSI wordt volgens de procedure van artikel 21, lid 2, de datum vastgesteld waarop deze van kracht wordt.

6. Bij de opstelling en herziening van de TSI's wordt rekening gehouden met de mening van de gebruikers ten aanzien van eigenschappen die rechtstreeks van invloed zijn op het gebruik van de subsystemen door die gebruikers. Daartoe pleegt het Bureau bij de opstelling en de herziening van de TSI's overleg met de representatieve gebruikersverenigingen en -organisaties. Een verslag van de uitkomst van dit overleg wordt bij de ontwerp-TSI gevoegd.

De lijst van de verenigingen en organisaties waarmee overleg gepleegd moet worden, wordt door het in artikel 21 bedoelde comité opgesteld voordat opdracht wordt gegeven tot herziening van de TSI en kan op verzoek van een lidstaat of de Commissie worden herzien en geactualiseerd.

7. Bij de opstelling en herziening van de TSI's wordt rekening gehouden met het advies van de sociale partners ten aanzien van de voorschriften van artikel 5, lid 3, onder g). Daartoe worden de sociale partners geraadpleegd voordat de ontwerp-TSI met het oog op de aanneming of herziening ervan bij het Comité van artikel 21 wordt ingediend. De sociale partners worden geraadpleegd in het kader van het Comité voor de sectoriële dialoog, opgericht bij Besluit 98/500/EG van de Commissie (*). De sociale partners brengen hun advies binnen een termijn van drie maanden uit.

(*) PB L 255 van 12.8.1998, blz. 27."

5. Aan artikel 9 wordt het navolgende lid toegevoegd:

„In het bijzonder mogen zij geen verificaties verlangen die al zijn verricht in het kader van de procedure die tot de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik heeft geleid."

6. Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

a) Lid 2 wordt vervangen door de navolgende tekst:

„2. Voor elk onderdeel dient de procedure te worden gevolgd voor beoordeling van de overeenstemming en de geschiktheid voor gebruik zoals omschreven in de desbetreffende TSI, en voor dat onderdeel dient het desbetreffende certificaat te zijn afgegeven."

b) De leden 3, 4 en 5 komen te vervallen.

7. Artikel 11 wordt vervangen door de navolgende tekst:

„Artikel 11

Wanneer een lidstaat of de Commissie van mening is dat bepaalde Europese specificaties die rechtstreeks of indirect worden gebruikt ten behoeve van deze richtlijn niet aan de essentiële eisen voldoen, kan volgens de procedure van artikel 21, lid 2, na overleg met het comité dat is ingesteld bij Richtlijn 98/34/EG van de Raad (*) worden besloten deze specificaties geheel of gedeeltelijk te verwijderen uit de publicaties waarin zij zijn opgenomen, of ze te wijzigen.

(*) PB L 217 van 5.8.1998, blz. 18."

8. Artikel 14 wordt vervangen door de navolgende tekst:

„Artikel 14

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

Te dien einde nemen de lidstaten alle dienstige maatregelen opdat deze subsystemen alleen in gebruik kunnen worden genomen indien zij zodanig zijn ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd dat de inachtneming van de desbetreffende essentiële eisen niet in het gedrang komt wanneer zij in het hogesnelheidsspoorwegsysteem worden opgenomen.

Zij controleren met name of deze subsystemen aansluiten bij het systeem waarin ze worden opgenomen.

2. Het is aan elke lidstaat om bij de ingebruikneming, en daarna op gezette tijden, te verifiëren dat deze subsystemen overeenkomstig de desbetreffende essentiële eisen worden geëxploiteerd en onderhouden. Hiertoe wordt gebruik gemaakt van de beoordelings- en keuringsprocedures die zijn omschreven in de desbetreffende structurele en functionele TSI's.

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

De hernieuwde toestemming voor ingebruikneming is altijd vereist wanneer de voorgenomen werkzaamheden gevolgen kunnen hebben voor de veiligheid.

4. Indien de lidstaten toestemming geven voor de ingebruikneming van rollend materieel, kennen zij aan elk rijtuig een alfanumerieke identificatiecode toe. Deze code dient op elk rijtuig te worden aangebracht en te worden opgenomen in een nationaal register dat aan de navolgende eisen voldoet:

- a) het nationale register voldoet aan de gemeenschappelijke specificaties als omschreven in lid 5;
- b) het nationale register wordt bijgehouden door een instantie die onafhankelijk is van de beheerder van de infrastructuur en van enige spoorwegonderneming;
- c) het nationale register is toegankelijk voor de overheden die zijn aangewezen in het kader van de artikelen 12 en 18 van Richtlijn . . . /EG van het Europees Parlement en de Raad (*) voor wat betreft de gegevens die betrekking hebben op de spoorwegveiligheid; het is tevens, voor elk wettig verzoek, toegankelijk voor de overhe-

den die zijn aangewezen in het kader van artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG (**), voor het Bureau, spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.

5. De Gemeenschappelijke Specificaties van het register worden bepaald volgens de procedure van artikel 21, lid 2 op basis van een voorstel van het Bureau. In dit register worden in ieder geval de navolgende gegevens opgenomen:

- a) referenties van de EG-keuringsverklaring en van de dienst die deze verklaring heeft afgegeven;
- b) referenties van het register van rollend materieel als omschreven in artikel 22 bis;
- c) de gegevens van de eigenaar van het rijtuig en van de spoorwegonderneming die het gebruikt;
- d) eventuele beperkingen ten aanzien van de exploitatiewijze van het rijtuig;
- e) gegevens met betrekking tot de staat van onderhoud van het rijtuig.

(*) PB . . .

(**) PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29”.

9. Aan artikel 15 wordt het navolgende lid toegevoegd:

„In het bijzonder mogen zij geen verificaties verlangen die al zijn verricht in het kader van de procedure die tot de EG-keuringsverklaring heeft geleid.”

10. Aan artikel 16, lid 3, wordt de navolgende alinea toegevoegd:

„Bij deze gelegenheid wijzen de lidstaten tevens de instanties aan die, in het geval van deze technische voorschriften, worden belast met de uitvoering van de procedures voor beoordeling van de overeenstemming of van de geschiktheid voor gebruik als bedoeld in artikel 13 en van de keuringsprocedure als bedoeld in artikel 18.”

11. Aan artikel 17 wordt de navolgende alinea toegevoegd:

„In dergelijke gevallen worden de TSI's herzien overeenkomstig artikel 6, lid 2. Indien bepaalde technische aspecten die overeenkomen met essentiële eisen niet onmiddellijk en uitdrukkelijk aan de orde kunnen komen in een TSI, worden zij duidelijk omschreven in een bijlage van de TSI. Op deze aspecten is artikel 16, lid 3 van toepassing.”

12. Aan artikel 18, lid 2, wordt de navolgende alinea toegevoegd:

„Tot die taak behoort ook de verificatie van de interfaces van het betrokken subsysteem met het systeem waarvan het deel uitmaakt, gebaseerd op de informatie in de desbetreffende TSI en in de registers bedoeld in artikel 22 bis.”

13. In artikel 20 wordt lid 5 vervangen door de navolgende tekst:

„5. De Commissie stelt een coördinatiegroep voor aangemelde instanties in (hierna te noemen de coördinatiegroep), waarbinnen alle aangelegenheden worden besproken die verband houden met de toepassing van de procedures voor beoordeling van de overeenstemming en van de geschiktheid voor gebruik als bedoeld in artikel 12 en van de keuringsprocedure als bedoeld in artikel 18, of met de toepassing van de TSI op dit gebied.

De Commissie stelt het in artikel 21, lid 1 bedoelde comité in kennis van de werkzaamheden die plaatsvinden in het kader van de coördinatiegroep. De vertegenwoordigers van de lidstaten kunnen als waarnemer deelnemen aan de werkzaamheden van de coördinatiegroep.”

14. Artikel 21 wordt vervangen door de navolgende tekst ⁽¹⁾:

„Artikel 21

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité bestaande uit vertegenwoordigers van de Lidstaten en voorzeten door de vertegenwoordiger van de Commissie (hierna te noemen: „het comité”).

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

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

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.”

15. De navolgende artikelen 21 bis, 21 ter en 21 quater worden ingevoegd:

„Artikel 21 bis

1. Het comité kan elke kwestie bespreken die betrekking heeft op de interoperabiliteit van het trans-Europese spoorwegsysteem, waaronder begrepen kwesties inzake de interoperabiliteit van het trans-Europese spoorwegsysteem met dat van derde landen.

2. Het comité kan elke kwestie bespreken die betrekking heeft op de tenuitvoerlegging van deze richtlijn. Indien nodig, stelt de Commissie betreffende de tenuitvoerlegging een aanbeveling vast op de wijze die is omschreven in artikel 21, lid 2.

Artikel 21 ter

1. Op eigen initiatief of op verzoek van een lidstaat kan de Commissie overeenkomstig de procedure van artikel 21, lid 2, een TSI opstellen voor een aanvullend onderwerp mits deze een in bijlage II bedoeld subsysteem betreft.

⁽¹⁾ De leden 1 tot en met 3 van dit artikel dienen te vervallen indien het voorstel van de SG voor de aanpassing van alle comités eerder wordt aanvaard dan dit voorstel.

2. Het comité stelt volgens de procedure van artikel 21, lid 2 een werkprogramma op dat overeenkomstig de doelstellingen van deze richtlijn en Richtlijn 2001/16/EG is.

Artikel 21 quater

De bijlagen kunnen worden gewijzigd volgens de procedure van artikel 21, lid 2.”

16. Het navolgende artikel 22 bis wordt ingevoegd:

„Artikel 22 bis

1. De lidstaten zien erop toe dat er elk jaar een register van infrastructuurvoorzieningen (respectievelijk register van rollend materieel) gepubliceerd en geactualiseerd wordt. In dat register worden voor elk betrokken subsysteem of deel daarvan de belangrijkste kenmerken aangegeven, waaronder de fundamentele parameters, en de mate waarin deze overeenstemmen met de kenmerken die zijn voorgeschreven in de desbetreffende TSI's. Met het oog daarop wordt in elke TSI nauwkeurig vermeld welke gegevens dienen te worden opgenomen in de registers van infrastructuurvoorzieningen en de registers van rollend materieel.

2. Een kopie van deze registers wordt toegezonden aan de betrokken lidstaten en aan het Bureau, en wordt ter beschikking gesteld aan het publiek.”

17. Bijlage I wordt vervangen door de tekst uit bijlage I van deze richtlijn.

18. Bijlage II wordt vervangen door de tekst uit bijlage II van deze richtlijn.

19. Aan bijlage VII wordt onder 2 de navolgende alinea toegevoegd:

„Met name dienen de instantie en het met de keuringen belaste personeel vanuit arbeidsrechtelijk, hiërarchisch en functioneel oogpunt onafhankelijk te zijn van de overheden die zijn aangewezen voor de afgifte van vergunningen voor ingebruikneming in het kader van deze richtlijn, van vergunningen in het kader van Richtlijn 2001/13/EG en van veiligheidscertificaten in het kader van Richtlijn ... betreffende de spoorwegveiligheid, alsmede van de diensten die belast zijn met inspecties bij ongevallen.”

Artikel 2

Richtlijn 2001/16/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. De titel wordt vervangen door de navolgende titel: „Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem”.

2. Aan artikel 1 wordt het navolgende lid 3 toegevoegd:

„3. Met ingang van 1 januari 2008 wordt het toepassingsgebied van deze richtlijn uitgebreid tot het gehele spoorwegsysteem, met uitzondering van infrastructuurvoorzieningen en rollend materieel die uitsluitend zijn bestemd voor lokaal, historisch of toeristisch gebruik en niet in verbinding staan met de rest van het spoorwegsysteem.”

3. Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) De punten l) en m) worden vervangen door de navolgende tekst:

„l) „herinrichting”: belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die een wijziging van de eigenschappen van het subsysteem tot gevolg hebben;

m) „vernieuwing”: belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die geen wijziging van de eigenschappen van het subsysteem tot gevolg hebben;”

b) De navolgende punten o) en p) worden toegevoegd:

„o) „vervanging in het kader van onderhoud”: vervanging van onderdelen door onderdelen met een identieke functie en identieke prestaties in het kader van preventief onderhoud of herstelwerkzaamheden;

p) „ingebruikneming”: alle handelingen door middel waarvan een subsysteem in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht.”

4. Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

a) In lid 3 wordt punt e) vervangen door de navolgende tekst:

„e) per beoogd geval de procedures aangegeven die moeten worden gehanteerd voor de beoordeling van hetzij de overeenstemming, hetzij de geschiktheid voor het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen, hetzij de EG-keuring van de subsystemen. Deze procedures zijn gebaseerd op de modules die zijn omschreven in Besluit 93/465/EEG;”;

b) Het navolgende lid 7 wordt toegevoegd:

„7. Wanneer dat strikt noodzakelijk is om te voldoen aan de doelstellingen van deze richtlijn, kunnen TSI's expliciet verwijzen naar Europese normen of specificaties. In dat geval worden die Europese normen of specificaties (of de bedoelde delen daarvan) beschouwd als een bijlage van de desbetreffende TSI en krijgen zij een verplichtend karakter op het moment dat de TSI van toepassing is. Indien Europese specificaties ontbreken en nog ontwikkeld dienen te worden, kan worden verwezen naar andere documenten met een normatief karakter: in dat geval betreft het eenvoudig toegankelijke documenten uit het openbare domein.”

5. Artikel 6 wordt vervangen door de navolgende tekst:

„Artikel 6

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

2. Het Bureau wordt ermee belast de herziening en de bijwerking van de TSI's voor te bereiden en aanbevelingen ter zake aan het in artikel 21 bedoelde comité te doen, teneinde rekening te houden met de ontwikkeling van de techniek of de maatschappelijke eisen.

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

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

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

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

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

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

8. Bij de opstelling en de herziening van de TSI's wordt rekening gehouden met de mening van de gebruikers ten aanzien van kenmerken die rechtstreeks van invloed zijn op het gebruik van de subsystemen door die gebruikers. Daartoe pleegt het Bureau bij de opstelling en de herziening van de TSI's overleg met de representatieve gebruikersverenigingen en -organisaties. Een verslag van de uitkomst van dit overleg wordt bij de ontwerp-TSI gevoegd.

De lijst van de verenigingen en organisaties waarmee overleg gepleegd moet worden, wordt door het in artikel 21 bedoelde comité opgesteld voordat opdracht wordt gegeven tot herziening van de eerste TSI en kan op verzoek van een lidstaat of de Commissie worden herzien en geactualiseerd.

9. Bij de opstelling en herziening van de TSI's wordt rekening gehouden met het advies van de sociale partners ten aanzien van de voorschriften van artikel 5, lid 3, onder g).

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

De sociale partners worden geraadpleegd in het kader van het Comité voor de sectoriële dialoog, opgericht bij Besluit 98/500/EG van de Commissie ⁽¹⁾. De sociale partners brengen hun advies binnen een termijn van drie maanden uit."

6. Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

a) Lid 2 wordt vervangen door de navolgende tekst:

„2. Voor elk onderdeel dient de procedure te worden gevolgd voor beoordeling van de overeenstemming en van de geschiktheid voor gebruik zoals omschreven in de desbetreffende TSI, en voor dat onderdeel dient het desbetreffende certificaat te zijn afgegeven.”

b) De leden 4, 5 en 6 komen te vervallen.

7. Artikel 11 wordt vervangen door de navolgende tekst:

„Artikel 11

Wanneer een lidstaat of de Commissie van mening is dat bepaalde Europese specificaties die rechtstreeks of indirect worden gebruikt ten behoeve van deze richtlijn niet aan de essentiële eisen voldoen, kan volgens de procedure van artikel 21, lid 2 indien sprake is van Europee normen na overleg met het comité dat is ingesteld bij Richtlijn 98/34/EG van de Raad ^(*) worden besloten deze specificaties geheel of gedeeltelijk te verwijderen uit de publicaties waarin zij zijn opgenomen, of ze te wijzigen.

^(*) PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37.”

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

8. Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

a) Aan lid 2, wordt de navolgende alinea toegevoegd:

„Hiertoe wordt gebruik gemaakt van de beoordelings- en keuringsprocedures die zijn omschreven in de desbetreffende structurele en functionele TSI's.”

b) De navolgende leden 4 en 5 worden toegevoegd:

„4. Indien de lidstaten toestemming geven voor de ingebruikneming van rollend materieel, kennen zij aan elk rijtuig een alfanumerieke identificatiecode toe. Deze code dient op elk rijtuig te worden aangebracht en te worden opgenomen in een nationaal register dat aan de navolgende eisen voldoet:

a) het nationale register voldoet aan de gemeenschappelijke specificaties als omschreven in lid 5;

b) het nationale register wordt bijgehouden door een instantie die onafhankelijk is van de beheerder van de infrastructuur en van enige spoorwegonderneming;

c) het nationale register is toegankelijk voor de overheden die zijn aangewezen in het kader van de artikelen 12 en 18 van Richtlijn . . . [van het Europees Parlement en de Raad?] ^(*) voor wat betreft de gegevens die betrekking hebben op de spoorwegveiligheid. Het is tevens, voor elk wettig verzoek, toegankelijk voor de overheden die zijn aangewezen in het kader van artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG ^(**), voor het Bureau, spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.

5. De gemeenschappelijke specificaties van het register worden bepaald volgens de procedure van artikel 21, lid 2 op basis van een voorstel van het Bureau. In het nationale register worden in ieder geval de volgende gegevens opgenomen:

a) referenties van de EG-keuringsverklaring en van de dienst die deze verklaring heeft afgegeven;

b) referenties van het register van rollend materieel als omschreven in artikel 24;

c) gegevens van de eigenaar van het rijtuig en van de spoorwegonderneming die het gebruikt;

d) eventuele beperkingen ten aanzien van de exploitatiewijze van het rijtuig;

e) gegevens met betrekking tot de staat van onderhoud van het rijtuig.

^(*) PB L . . .

^(**) PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29.”

9. Aan artikel 16, lid 3, wordt de navolgende alinea toegevoegd:

„Bij deze gelegenheid wijzen de lidstaten tevens de instanties aan die, in het geval van technische voorschriften, worden belast met de uitvoering van de procedures voor beoordeling van de overeenstemming of van de geschiktheid voor gebruik als bedoeld in artikel 13 en van de keuringsprocedure als bedoeld in artikel 18.”

10. Aan artikel 17 wordt de navolgende alinea toegevoegd:

„In dergelijke gevallen worden de TSI's herzien overeenkomstig artikel 6, lid 2. Indien bepaalde technische aspecten die overeenkomen met essentiële eisen niet uitdrukkelijk worden behandeld in een TSI, worden zij duidelijk omschreven in een bijlage van de TSI.

Op deze aspecten is artikel 16, lid 3 van toepassing.”

11. In artikel 20 wordt lid 5 vervangen door de navolgende tekst:

„5. De Commissie stelt een coördinatiegroep voor aangemelde instanties in, waarbinnen alle aangelegenheden worden besproken die verband houden met de toepassing van de procedures voor beoordeling van de overeenstemming of van de geschiktheid voor gebruik als bedoeld in artikel 13 en van de keuringsprocedure als bedoeld in artikel 18, of met de toepassing van de TSI terzake. De Commissie stelt het in artikel 21, lid 1 bedoelde comité in kennis van de werkzaamheden die plaatsvinden in het kader van de coördinatiegroep. De vertegenwoordigers van de lidstaten kunnen als waarnemer deelnemen aan de werkzaamheden van de coördinatiegroep.”

12. De navolgende artikelen 21 bis en 21 ter worden ingevoegd:

„Artikel 21 bis

De Commissie kan aan het Comité elke aangelegenheid voorleggen die verband houdt met de tenuitvoerlegging van deze richtlijn. Indien nodig, stelt de Commissie betreffende de tenuitvoerlegging een aanbeveling vast op de wijze die is omschreven in artikel 21, lid 2.

Artikel 21 ter

De bijlagen kunnen worden gewijzigd volgens de procedure van artikel 21, lid 2.”

13. Aan bijlage VII wordt onder 2 de navolgende alinea toegevoegd:

„Met name dienen de instantie en het met de keuringen belaste personeel vanuit arbeidsrechtelijk, hiërarchisch en functioneel oogpunt onafhankelijk te zijn van de overheden die zijn aangewezen voor de afgifte van vergunningen voor ingebruikneming in het kader van deze richtlijn, van vergunningen in het kader van Richtlijn 2001/13/EG en van veiligheidscertificaten in het kader van Richtlijn ... betreffende de spoorwegveiligheid, alsmede van de diensten die belast zijn met inspecties bij ongevallen.”

14. Bijlage VIII komt te vervallen.

Artikel 3

De Commissie treft alle maatregelen die noodzakelijk zijn om bij de uitvoering van deze richtlijn zo veel mogelijk recht te doen aan het ontwikkelingswerk van een TSI waarvoor reeds opdracht is gegeven in het kader van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG, alsmede aan de tenuitvoerlegging van deze richtlijnen door de lidstaten in het kader van projecten die zich in een gevorderd stadium van uitvoering bevinden op de dag waarop deze richtlijn van kracht wordt.

Artikel 4

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op [...] aan deze richtlijn te voldoen ⁽¹⁾. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

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

Artikel 5

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

Artikel 6

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

⁽¹⁾ 24 maanden na het van kracht worden van deze richtlijn.

BIJLAGE I

HET TRANS-EUROPESE HOGESNELHEIDSSPOORWEGSYSTEEM**1. Infrastructuur**

De infrastructuren van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem vallen samen met de lijnen van het trans-Europese vervoersnetwerk die zijn omschreven in Beschikking 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk ⁽¹⁾, of zijn overgenomen in elke wijziging van deze beschikking ten gevolge van de herziening als bedoeld in artikel 21 van deze richtsnoeren.

Het hogesnelheidsnet omvat:

- de speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen, die zijn uitgerust voor snelheden van gewoonlijk ten minste 250 km/u;
- de lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die zijn uitgerust voor snelheden van ongeveer 200 km/u;
- de lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die een specifiek karakter hebben omdat de snelheid per geval moet worden afgestemd op topografische belemmeringen, het reliëf of de stedelijke bebouwing.

Deze infrastructuren omvatten verkeersleidings-, plaatsbepalings- en navigatiesystemen: technische installaties voor gegevensverwerking en telecommunicatie ten behoeve van het reizigersvervoer op deze lijnen, om een veilige en soepele exploitatie van het net en een efficiënte verkeersleiding te waarborgen.

2. Rollend materieel

Het in deze richtlijn bedoelde rollend materieel bestaat uit de treinen die zijn ontworpen om te rijden:

- op speciaal voor hoge snelheid aangelegde lijnen, met een snelheid van ten minste 250 km/u, waarbij onder geschikte omstandigheden snelheden van meer dan 300 km/u kunnen worden bereikt;
- op speciaal voor hoge snelheid aangepaste lijnen, met een snelheid van circa 200 km/u.

3. Samenhang van het Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem

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

⁽¹⁾ PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1.

BIJLAGE II

SUBSYSTEMEN**1. Lijst van subsystemen**

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

- a) gebieden van structurele aard:
- infrastructuur
 - energie
 - besturing en seingeving
 - exploitatie en verkeersleiding
 - rollend materieel

b) gebieden van functionele aard:

- onderhoud
- telematicatoepassingen voor passagiers en vracht

2. Te bestrijken gebieden

Voor elk van de subsystemen wordt in de opdrachten die aan het Bureau worden gegeven voor de uitwerking van ontwerp-TSI's de lijst opgenomen van de aspecten die verband houden met de interoperabiliteit.

Volgens artikel 6, lid 1, worden deze opdrachten bepaald overeenkomstig de procedure van artikel 21, lid 2.

In voorkomende gevallen wordt de in de opdrachten opgenomen lijst van aspecten die met de interoperabiliteit verband houden door het Bureau gepreciseerd overeenkomstig het bepaalde in artikel 5, lid 3, onder c).

3. Fundamentele parameters

Overeenkomstig artikel 5, lid 3, onder b), worden met name de volgende elementen beschouwd als fundamentele parameters voor de verwezenlijking van de interoperabiliteit ⁽¹⁾:

- Minimumprofiel van de infrastructuur
- Minimumboogstralen
- Spoorbreedte
- Maximumkrachten op het spoor
- Minimumlengte van de perrons
- Hoogte van de perrons
- Voedingsspanning
- Geometrie van de bovenleidingen
- Eigenschappen van het ERTMS ⁽²⁾
- Belasting per as
- Maximumlengte van de treinen
- Profiel van het rollend materieel
- Minimale remkarakteristieken
- Elektrische grenskarakteristieken van het rollend materieel
- Mechanische grenskarakteristieken van het rollend materieel
- Exploitatiekarakteristieken in verband met de veiligheid van de treinen
- Grenskarakteristieken in verband met het buitengeluid
- Grenskarakteristieken in verband met externe trillingen
- Grenskarakteristieken in verband met externe elektromagnetische storingen
- Grenskarakteristieken in verband met het binnengeluid
- Grenskarakteristieken in verband met de klimaatregeling
- Karakteristieken in verband met het vervoer van gehandicapten

⁽¹⁾ Zie Aanbeveling 2001/290/EG van de Commissie.

⁽²⁾ European Rail Traffic Management System: zie Beschikkingen van de Commissie 1999/569/EG et 2001/260/EG.