Onsdag den 26. februar 2014

P7_TA(2014)0149

Interoperabilitet i jernbanesystemet ***I

Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 26. februar 2014 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning) (COM(2013)0030 — C7-0027/2013 — 2013/0015(COD))

(Almindelig lovgivningsprocedure — omarbejdning)

(2017/C 285/54)

Europa-Parlamentet,

— der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2013)0030),

— der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 91, stk. 1, artikel 170 og artikel 171 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget for Parlamentet (C7-0027/2013),

— der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

— der henviser til de begrundede udtalelser, som inden for rammerne af protokol nr. 2 om anvendelse af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet er blevet forelagt af det litauiske parlament og den svenske rigsdag, om at udkastet til lovgivningsmæssig retsakt ikke overholder nærhedsprincippet,

— der henviser til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg af 11. juli 2013 ([1]),

— der henviser til udtalelse fra Regionsudvalget af 7. oktober 2013 ([2]),

— der henviser til den interinstitutionelle aftale af 28. november 2001 om en mere systematisk omarbejdning af retsakter ([3]),

— der henviser til skrivelse af 16. december 2013 fra Retsudvalget til Transport- og Turismeudvalget, jf. forretningsordenens artikel 87, stk. 3,

— der henviser til forretningsordenens artikel 87 og 55,

— der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelse fra Regionaludviklingsudvalget (A7-0033/2014),

A. der henviser til, at dette forslag ifølge den rådgivende gruppe bestående af de juridiske tjenester i Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen ikke indebærer andre indholdsmæssige ændringer end dem, der er angivet som sådanne i selve forslaget, og at det, hvad angår de uændrede bestemmelser i de tidligere retsakter sammen med de nævnte ændringer, udelukkende består i en kodifikation af de eksisterende retsakter uden indholdsmæssige ændringer;

1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling under hensyntagen til henstillingerne fra den rådgivende gruppe bestående af de juridiske tjenester i Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen;

2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen agter at ændre sit forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;

3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

([1]) EUT C 327 af 12.11.2013, s. 122.
([2]) EUT C 356 af 5.12.2013, s. 92.
([3]) EFT C 77 af 28.3.2002, s. 1.

Onsdag den 26. februar 2014

P7_TC1-COD(2013)0015

Europa-Parlamentets holdning fastlagt ved førstebehandlingen den 26. februar 2014 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/…/EU om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1, artikel 170 og 171,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

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

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ([2]),

efter den almindelige lovgivningsprocedure ([3]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Der er foretaget flere væsentlige ændringer i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF ([4]). Da der nu skal foretages yderligere ændringer i dette direktiv, bør det af klarhedshensyn omarbejdes.

(2) For at give EU-borgerne, de erhvervsdrivende og de regionale og lokale administrative enheder mulighed for fuldt ud at udnytte fordelene ved et område uden indre grænser ***og for at nå målene for territorial samhørighed***, bør der blandt andet gøres en indsats for at fremme sammenkobling og interoperabilitet mellem de nationale jernbanenet og lette adgangen til disse net***, herunder også for passagerer med handicap,*** ved iværksættelse af enhver foranstaltning, som måtte være nødvendig med hensyn til harmonisering af tekniske standarder. **[Ændring 1]**

(3) Bestræbelserne på at opnå interoperabilitet i ~~EU's~~ ***Unionens*** jernbanesystem bør resultere i, at der fastlægges et optimalt niveau af teknisk harmonisering, og gøre det muligt at lette, forbedre og udvikle ~~den internationale banetrafik~~ ***togtrafikken*** inden for Den Europæiske Union og mellem Den Europæiske Union og tredjelande og bidrage til, at der med tiden opstår et indre marked for udstyr og tjenesteydelser til anlæg, fornyelse, opgradering og drift af ~~EU's~~ ***Unionens*** jernbanesystem. **[Ændring 2]**

(4) Forretningsmæssig togdrift på banenettet forudsætter især, at der er nøje sammenhæng mellem infrastrukturens og køretøjernes specifikationer, men også, at de forskellige infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders informations- ~~og kommunikationssystemer~~ ***, kommunikations- og billetsystemer*** er koblet effektivt sammen. Denne sammenhæng og sammenkobling er afgørende for ydeevneniveau, sikkerhed, servicekvalitet og omkostninger og ikke mindst for interoperabiliteten i jernbanesystemet. **[Ændring 3]**

(5) De lovgivningsmæssige rammer for jernbanesektoren bør fastsætte en klar fordeling af ansvaret for at håndhæve de ***sociale,*** sikkerheds-, sundheds- og forbrugerbeskyttelsesregler, som gælder for jernbanenettene. **[Ændring 4]**

(6) Der er store forskelle mellem de nationale retsforskrifter, interne regler og tekniske specifikationer, der gælder for jernbanesystemer, -delsystemer og -komponenter, idet de indeholder tekniske fremgangsmåder, som er særegne for hvert lands industri, og indeholder forskrifter om særlige dimensioner og anordninger og om specielle egenskaber. Dermed hindres tog i at køre i hele Unionen på gunstige betingelser ***og i at drage fordel af standardisering og stordriftsfordele i det indre marked***. **[Ændring 5]**

([1]) EUT C 327 af 12.11.2013, s. 122.
([2]) EUT C 356 af 5.12.2013, s. 92.
([3]) Europa-Parlamentets holdning af 26.2.2014
([4]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1).

Onsdag den 26. februar 2014

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

(8) Der bør derfor fastlægges væsentlige krav til interoperabiliteten i jernbanesektoren, og de bør gælde for EU's jernbanesystem som helhed.

(9) Arbejdet med de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) har vist, at det er nødvendigt at tydeliggøre sammenhængen mellem på den ene side de væsentlige krav og TSI'erne og på den anden side de europæiske standarder og andre normative dokumenter. Navnlig er det vigtigt at sondre mellem de standarder eller dele af standarder, der bør gøres obligatoriske for at virkeliggøre dette direktivs mål, og de »harmoniserede standarder«, der er udarbejdet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012 ([1]). Når det er strengt nødvendigt, kan TSI'erne henvise udtrykkeligt til europæiske standarder eller specifikationer, der så bliver obligatoriske på den dato, fra hvilken TSI'en finder anvendelse.

(10) Hvis TSI'erne skal kunne tilvejebringe en ægte konkurrenceevneforbedring for EU's jernbanesektor uden at fordreje konkurrencevilkårene for centrale aktører i jernbanesystemet, bør de udformes under overholdelse af principperne om åbenhed, konsensus og gennemsigtighed, jf. definitionerne i bilag II til forordning (EU) nr. 1025/2012.

(11) Kvaliteten i europæisk jernbanetransport afhænger bl.a. af, at der er en meget høj grad af kompatibilitet mellem egenskaberne ved nettet i dette ords bredeste forstand, dvs. indbefattet de faste dele af alle berørte delsystemer, og egenskaberne ved køretøjerne inklusive de mobile dele af alle berørte delsystemer. Ydeevneniveau, sikkerhed, servicekvalitet og omkostninger er betinget af denne kompatibilitet.

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

(13) Ved udarbejdelse af nye TSI'er bør sigtet altid være at sikre forenelighed med det eksisterende system. Dette vil bidrage til at forbedre jernbanernes konkurrenceevne og til at undgå, at der opstår overflødige ekstraomkostninger, som skyldes, at eksisterende systemer må opgraderes og fornyes for at sikre kompatibiliteten bagud. I de helt særlige tilfælde, hvor det ikke er muligt at sikre kompatibiliteten, kan TSI'erne udgøre den ramme, som er nødvendig for at afgøre, om der er behov for en ny ibrugtagningsafgørelse eller -tilladelse for det eksisterende delsystem, og fastsætte de relevante frister.

(14) Af sikkerhedsgrunde er det nødvendigt at forsyne hvert køretøj, der er taget i brug, med en identifikationskode. Køretøjet bør derefter registreres i et nationalt køretøjsregister. Registrene bør kunne konsulteres af alle medlemsstaterne og visse økonomiske aktører i Den Europæiske Union. De nationale køretøjsregistre bør være baseret på ensartede dataformater. Der bør derfor fastsættes fælles funktionelle og tekniske specifikationer for registrene.

(15) Hvis der er tekniske forhold, der har betydning for de væsentlige krav, men ikke kan behandles udtrykkeligt i en TSI, anføres de forhold, som der stadig er behov for at behandle, som udestående punkter i et bilag til den pågældende TSI. Indtil TSI'en er færdiggjort anvendes de nationale forskrifter på disse udestående punkter.

(16) Det bør fastsættes, hvordan man skal forholde sig i de tilfælde, hvor der gælder væsentlige krav for et delsystem, men hvor der endnu ikke er fastsat specifikationer i den tilsvarende TSI. I så fald bør de organer, der forestår procedurerne for overensstemmelsesvurdering og verifikation, være de bemyndigede organer, der er omhandlet i artikel 17 i direktiv 2008/57/EF.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012 af 25. oktober 2012 om europæisk standardisering, om ændring af Rådets direktiv 89/686/EØF og 93/15/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/9/EF, 94/25/EF, 95/16/EF, 97/23/EF, 98/34/EF, 2004/22/EF, 2007/23/EF, 2009/23/EF og 2009/105/EF og om ophævelse af Rådets beslutning 87/95/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1673/2006/EF (EUT L 316 af 14.11.2012, s. 12).

(17) Direktiv 2008/57/EF finder anvendelse på hele EU's jernbanesystem, og TSI'ernes anvendelsesområde udvides til også at omfatte køretøjer og banenet, der ikke indgår i det transeuropæiske jernbanesystem. Bilag I bør derfor forenkles, ved at særlige referencer til det transeuropæiske jernbanesystem udgår.

(18) Hvilke funktionelle og tekniske specifikationer delsystemerne og grænsefladerne mellem dem skal opfylde, kan variere med delsystemernes anvendelse, f.eks. efter strækning- eller køretøjskategori.

(19) For at sikre en fremadskridende virkeliggørelse af interoperabiliteten i Den Europæiske Unions jernbanesystem og gradvis mindske forskellene mellem de nedarvede systemer bør TSI'erne indeholde bestemmelser om fornyelse og opgradering af eksisterende delsystemer og eventuelt fastsætte frister for, hvornår det system, der sigtes mod, skal være etableret.

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

(21) For at fjerne hindringerne for interoperabilitet, og fordi TSI'ernes anvendelsesområde udvides til at omfatte hele EU's jernbanesystem, bør antallet af nationale forskrifter gradvis reduceres. Der bør sondres mellem nationale forskrifter, der udelukkende tilgodeser lokale forhold, og forskrifter, som er nødvendige for at for at dække de udestående punkter i TSI'erne ind. Den anden type forskrifter bør ophæves, efterhånden som TSI'ernes udestående punkter færdiggøres.

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

(23) Banesystemets udstrækning og kompleksitet har gjort det praktisk nødvendigt at opdele det i følgende delsystemer: infrastruktur, fast togkontrol- og kommunikationsudstyr, mobilt togkontrol- og kommunikationsudstyr, energi, rullende materiel, drift og trafikstyring, vedligeholdelse samt trafiktelematik for person- og godstrafikken. For hvert delsystem bør der fastlægges væsentlige krav, og det bør fastlægges, hvilke tekniske specifikationer, navnlig for komponenter og grænseflader, der er nødvendige for at opfylde de væsentlige krav. Samme system opdeles i faste og mobile elementer, dels nettet bestående af strækninger, stationer, terminaler og mange former for fast udstyr, der er nødvendigt for at sikre en sikker og uafbrudt drift af systemet, dels alle køretøjer, der kører på dette net. Derfor består et køretøj i dette direktiv ikke kun af ét delsystem (rullende materiel), men, hvor det er relevant, også af andre delsystemer (hovedsagelig delsystemet Mobilt togkontrol- og kommunikationsudstyr. ***Selv om systemet er opdelt i flere elementer, bør Det Europæiske Jernbaneagentur (agenturet) fortsat have det samlede overblik over systemet for at garantere sikkerhed og interoperabilitet.*** **[Ændring 6]**

(24) Tilgængelighed er et af de generelle principper i FN's konvention om rettigheder for personer med handicap, som Den Europæiske Union er part i, og efter denne konvention skal deltagerstaterne træffe passende foranstaltninger til at sikre, at personer med handicap har adgangsmuligheder på lige fod med andre, bl.a. ved at udvikle, udbrede kendskabet til og overvåge gennemførelsen af minimumsstandarder og vejledninger for tilgængelighed. Tilgængelighed ***for personer med handicap og bevægelseshæmmede personer*** er derfor et vigtigt krav til interoperabiliteten i jernbanesystemet ***i tråd med EU-lovgivningen om passagerer med nedsat mobilitet***. **[Ændring 7]**

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

(26) TSI'er har også indflydelse på betingelserne for brugernes anvendelse af jernbanetransport. Derfor bør brugerne høres om de aspekter, der vedrører dem***, herunder handicaporganisationer***. **[Ændring 8]**

Onsdag den 26. februar 2014

(27) Det bør tillades, at en medlemsstat undlader at anvende visse TSI'er i et begrænset antal behørigt begrundede situationer. Disse situationer bør afgrænses klart, og der bør opstilles klare procedurer, som skal følges, når TSI'en ikke anvendes..

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

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

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

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

(32) Fremgangsmåderne ved vurdering af komponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed bør bygge på de moduler, der er vedtaget ved Kommissionens afgørelse 2010/713/EU ([2]). For at fremme udviklingen af den berørte industri bør fremgangsmåder, der omfatter kvalitetssikringssystemer, fremmes mest muligt.

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

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

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

(36) De delsystemer, som jernbanesystemet består af, bør være underlagt en verifikationsprocedure. De enheder, der er ansvarlige for ibrugtagningen af delsystemerne, bør kunne forvisse sig om, at resultatet af projekterings- og konstruktions-, anlægs- og fremstillings- samt ibrugtagningsfaserne er i overensstemmelse med de gældende administrative, tekniske og driftsmæssige bestemmelser. Proceduren bør også gøre det muligt for fabrikanten at regne med ligebehandling uanset medlemsstat.

(37) Efter at et delsystem er taget i brug, bør det sikres, at det anvendes og vedligeholdes i overensstemmelse med de væsentlige krav, der vedrører systemet. I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv […/…/EU] (»jernbanesikkerhedsdirektivet«) ([3]) har infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden for så vidt angår deres respektive delsystemer ansvaret for at opfylde disse væsentlige krav.

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

([2]) Kommissionens afgørelse 2010/713/EU af 9. november 2010 om de moduler til procedurer for vurdering af overensstemmelse og anvendelsesegnethed og for EF-verifikation, der skal benyttes i tekniske specifikationer for interoperabilitet, som er vedtaget i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF (EUT L 319 af 4.12.2010, s. 1).

([3]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv …/…/EU (EUT L …).

(38) Ibrugtagningsproceduren før køretøjer og faste anlæg bør præciseres under hensyntagen til infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes ansvarsområder.

(39) For at lette ibrugtagningen af køretøjer og begrænse de administrative byrder bør der indføres en tilladelse til at bringe køretøjer i omsætning med gyldighed i hele EU som en forudsætning for, at jernbanevirksomheder kan tage et køretøj i brug. En sådan tilladelse stemmer desuden bedre overens med Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF ([1]).

(39a) For at oprette det fælles europæiske jernbaneområde, reducere omkostningerne ved og varigheden af tilladelsesprocedurerne samt forbedre jernbanesikkerheden skal tilladelsesprocedurerne rationaliseres og harmoniseres på EU-plan. Dette kræver en tydelig fordeling af opgaver og ansvarsområder mellem agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder i overgangsperioden.

Agenturet bør gøre brug af de nationale sikkerhedsmyndigheders værdifulde ekspertise, lokale viden og erfaringer. Agenturet bør uddelegere specifikke opgaver og ansvarsområder til de nationale sikkerhedsmyndigheder på grundlag af kontraktuelle aftaler, jf. artikel 22a, men bør træffe den endelige afgørelse i alle godkendelsesprocedurer. **[Ændring 9]**

(40) For at sikre sporbarheden af køretøjer og deres historie, bør henvisningen til ~~køretøjsomsætningstilladelsen~~ ***køretøjstilladelsen*** registreres sammen med de andre køretøjsdata. **[Ændring 10]**

(41) TSI'erne bør angive, hvilke procedurer der skal anvendes til at kontrollere kompatibiliteten mellem køretøj og banenet, efter at der er udstedt køretøjsomsætningstilladelse~~, og før der træffes ibrugtagningsafgørelse~~ ***opstart af en ny jernbanetrafik***. **[Ændring 11]**

(42) For at hjælpe jernbanevirksomhederne med at træffe afgørelse om ibrugtagning af et køretøj og for at undgå overflødige verifikationer og unødigt administrativt besvær bør der laves en kategorisering af de nationale forskrifter, som viser, hvordan forskellige medlemsstaters nationale forskrifter om de samme emner svarer til hinanden.

(43) De bemyndigede organer, der har til opgave at gennemføre procedurerne for vurdering af komponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og verifikationsproceduren for delsystemer, bør, navnlig hvis der ikke foreligger europæiske specifikationer, samordne deres afgørelser så snævert som muligt.

(44) Som middel til at eftervise den tekniske kompetence hos bemyndigede organer og tilsvarende hos organer, der er udpeget til at kontrollere, om de nationale forskrifter er opfyldt, således at det sikres, at overensstemmelsesattesterne nyder den fornødne tillid, bør de nationale myndigheder i hele EU foretrække gennemsigtig akkreditering efter reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 ([2]). Det er dog også muligt, at nationale myndigheder finder, at de selv er i besiddelse af de rette midler til at foretage denne evaluering. I så fald bør de — for at sikre, at evalueringer foretaget af andre nationale myndigheder har den fornødne troværdighed — sende Kommissionen og de andre medlemsstater den nødvendige dokumentation for, at de evaluerede overensstemmelsesvurderingsorganer opfylder de relevante forskriftsmæssige krav.

(45) Dette direktiv bør kun fastsætte interoperabilitetskrav til interoperabilitetskomponenter og delsystemer. For at gøre det lettere at opfylde disse krav er det nødvendigt at have en regel om overensstemmelsesformodning for interoperabilitetskomponenter og delsystemer, der opfylder harmoniserede standarder vedtaget i henhold til forordning (EU) nr. 1025/2012 med det formål at udmønte disse krav i detaljerede tekniske specifikationer.

(46) TSI'erne bør revideres med regelmæssige mellemrum. Når der konstateres mangler i TSI'erne, bør der sendes en anmodning til Jernbaneagenturet om at udarbejde en udtalelse, som — på visse betingelser — kan offentliggøres og anvendes af alle interessenter (herunder industrien og de bemyndigede organer) som et acceptabelt middel til at efterleve de pågældende TSI'er indtil de er revideret.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF af 9. juli 2008 om fælles rammer for markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets afgørelse 93/465/EØF (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 82).

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30).

Onsdag den 26. februar 2014

(46a) ***Reguleringsmæssige foranstaltninger bør suppleres af initiativer, som har til formål at tilvejebringe finansiel støtte til innovative og samkørte teknologier på jernbaneområde, såsom »Shift2Rail«-initiativet.*** **[Ændring 12]**

(47) Målet for dette direktiv, som er at tilvejebringe interoperabilitet i jernbanesystemet overalt i EU, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne hver for sig, eftersom ingen enkeltmedlemsstat kan træffe de foranstaltninger, der skal til for at tilvejebringe en sådan interoperabilitet, og kan derfor bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

(48) Med henblik på ændring af ikkevæsentlige bestemmelser i dette direktiv bør beføjelsen til at vedtage retsakter i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde uddelegeres til Kommissionen for så vidt angår tilpasning af bilag II til den tekniske udvikling med hensyn til opdelingen af jernbanesystemet i delsystemer og beskrivelsen af disse delsystemer, indholdet af TSI'erne og ændringer af TSI'erne, herunder ændringer, der er nødvendige for at afhjælpe mangler i TSI'erne, ***omfanget og indholdet af EF-erklæringen om overensstemmelse og anvendelsesegnethed for interoperabilitetskomponenter, verifikationsprocedurer for delsystemer, herunder generelle principper, indhold, procedure og dokumenter i forbindelse med EF-verifikationsproceduren og med den verifikationsprocedure, der benyttes ved verifikation efter nationale forskrifter***. Det er særlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet. **[Ændring 13]**

(49) For at afhjælpe mangler, der opdages i TSI'erne, bør Kommissionen vedtage delegerede retsakter om ændring af de pågældende TSI'er efter hasteproceduren.

(50) For at sikre gennemførelsen af dette direktivs artikel 6, stk. 1, om at give agenturet mandat til at udarbejde TSI'er og ændringer af TSI og fremsætte relevante henstillinger til Kommissionen, bør Kommissionen tildeles gennemførelsesbeføjelser.

(51) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tildeles gennemførelsesbeføjelser på følgende områder: indholdet af det dossier, der skal ledsage en anmodning om ikkeanvendelse af en eller flere TSI'er eller dele af TSI'er, samt nærmere oplysninger om indhold, format og transmissionsform for dossieret; ~~omfanget og indholdet~~ ***formatet og de nærmere oplysninger for indholdet*** af EF-erklæringen om overensstemmelse og anvendelsesegnethed for interoperabilitetskomponenter; ~~dens format og nærmere oplysninger om dens indhold~~ klassificering af anmeldte nationale forskrifter i forskellige grupper for at gøre det lettere at kontrollere kompatibiliteten mellem fast og mobilt udstyr; ~~verifikationsprocedurer for delsystemer, herunder generelle principper, indhold, procedure og dokumenter i forbindelse med EF-verifikationsproceduren og med den verifikationsprocedure, der benyttes ved verifikation efter nationale forskrifter;~~ skabeloner for EF-verifikationserklæringen og erklæringen om verifikation efter nationale forskrifter samt skabeloner for dokumenter i det tekniske dossier, der skal ledsage verifikationserklæringen; de fælles specifikationer af indhold, dataformat, funktionel og teknisk arkitektur, funktionsmåde og regler om indlæsning af data samt søgning i infrastrukturregistret. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ([1]). **[Ændring 14]**

(52) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter har medlemsstaterne forpligtet sig til i tilfælde, hvor det er berettiget, at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. I forbindelse med dette direktiv finder lovgiver, at fremsendelse af sådanne dokumenter er berettiget.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

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

(54) Dette direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes pligt til at overholde fristerne for gennemførelse i national ret af de direktiver, der er anført i bilag IV, del B —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Dette direktiv fastsætter betingelserne for at tilvejebringe interoperabilitet i Den Europæiske Unions jernbanesystem på en måde, som er i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv …/…/EU om sikkerhed i ~~EU's~~ ***Unionens*** jernbanesystem. Disse betingelser vedrører projektering og konstruktion, anlæg og fremstilling, ibrugtagning, opgradering, fornyelse, drift og vedligeholdelse af delene i dette system samt faglige kvalifikationer og sundheds- og sikkerhedsbetingelser for det personale, som varetager drift og vedligeholdelse. ***Forfølgelsen af denne målsætning medfører nødvendigvis fastlæggelse af et optimalt niveau af teknisk harmonisering, der gør det muligt at bidrage til en gradvis opbyggelse af det indre marked for udstyr og tjenesteydelser til anlæg, fornyelse, opgradering og drift af Unionens jernbanesystem.*** **[Ændring 15]**

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

3. ~~Dette direktiv finder ikke anvendelse på:~~ ***Medlemsstaterne kan udelukke følgende fra dette direktivs anvendelsesområde***: **[Ændring 16]**

a) metroer, sporvogne, ***duosporvogne*** og letbanesystemer **[Ændring 17]**

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

ba) privatejet jernbaneinfrastruktur og køretøjer, der udelukkende bruges på denne infrastruktur, hvis eneste formål er at muliggøre ejerens egen godstransport *[Ændring 19]*

bb) infrastruktur og køretøjer, der udelukkende anvendes til lokale, historiske eller turistmæssige formål. *[Ændring 20]*

~~4. Medlemsstaterne kan fra de foranstaltninger, de vedtager til gennemførelse af dette direktiv, undtage:~~

~~a) privatejet jernbaneinfrastruktur og køretøjer, der udelukkende bruges på denne infrastruktur, hvis eneste formål er at muliggøre ejerens egen godstransport~~

~~b) infrastruktur og køretøjer, der udelukkende anvendes til lokale, historiske eller turistmæssige formål.~~ **[Ændring 21]**

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv gælder følgende definitioner:

1) »~~EU's~~ ***Unionens*** jernbanesystem«: de elementer ***i tilknytning til konventionelle jernbanesystemer og højhastighedsjernbanesystemer***, der er anført i bilag I***, punkt 1 og 2*** **[Ændring 22]**

Onsdag den 26. februar 2014

2) »interoperabilitet«: jernbanesystemets egnethed til at muliggøre sikker og kontinuerlig togtrafik, der præsterer de ydelser, som forudsættes for disse strækninger. ***Denne evne er afhængig af, at alle forskriftsmæssige, tekniske og driftsmæssige betingelser, der skal overholdes for at opfylde de væsentlige krav, er til stede.*** **[Ændring 23]**

3) »køretøj«: et jernbanekøretøj med eller uden trækkraft, der på ~~egne~~ hjul ~~i en fast eller variabel oprangering~~ ***kører på en jernbanestrækning***. Et køretøj er sammensat af et eller flere strukturelt ~~eller funktionelt~~ definerede delsystemer **[Ændring 24]**

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

5) »delsystemer«: de strukturelt eller funktionelt definerede dele af jernbanesystemet som angivet i bilag II

5a) »mobil delsystem«: delsystemet af rullende materiel, styringskontrol og signaler installeret i toget og køretøjet, når det består af et delsystem **[Ændring 25]**

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

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

8) »europæisk specifikation«: en fælles teknisk specifikation eller en europæisk teknisk godkendelse, jf. definitioner i bilag XXI til direktiv 2004/17/EF, eller en europæisk standard som defineret i artikel 2, stk. 1), litra b), i forordning (EU) nr. 1025/2012

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

9a) »overensstemmelsesvurderingsorgan«: et organ der er blevet anmeldt eller udpeget til at være ansvarlig for overensstemmelsesvurderingsopgaver, herunder kalibrering, afprøvning, certificering og inspektion. Et overensstemmelsesvurderingsorgan er klassificeret som et »anmeldt organ« efter at eksistensen af det er anmeldt af en medlemsstat. Et overensstemmelsesvurderingsorgan er klassificeret som et »udpeget organ« efter at det er udpeget af en medlemsstat **[Ændring 27]**

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

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

12) »opgradering«: ***større*** arbejder, som for det første går ud på at ændre et delsystem eller en del af det, som for det andet medfører en ændring af det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen, hvis dette dossier findes, og som for det tredje forbedrer delsystemets samlede ydeevne***. Når der skal foretages modificerende arbejde på et delsystem eller et køretøj, skal de relevante TSI'er specificere, hvorvidt det pågældende arbejde skal klassificeres som større og i givet fald grundene til denne klassifikation***

13) »fornyelse«: ***større*** arbejder, som går ud på at udskifte et delsystem eller en del af det uden at ændre delsystemets samlede ydeevne***. Når der skal foretages udskiftningsarbejde på et delsystem eller et køretøj, skal de relevante TSI'er specificere, hvorvidt det pågældende arbejde skal klassificeres som større og i givet fald grundene til denne klassifikation*** **[Ændring 29]**

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

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

16) »ibrugtagning«: samtlige operationer, hvorved et delsystem eller et køretøj sættes i drift.

17) »ordregiver«: en offentlig eller privat enhed, der afgiver ordre på projektering/konstruktion og/eller anlæg/fremstilling eller fornyelse eller opgradering af et delsystem. Denne enhed kan være en jernbanevirksomhed, en infrastrukturforvalter eller en ihændehaver, ***en enhed, der har ansvaret for vedligeholdelse,*** eller en koncessionshaver, der har ansvaret for udførelsen af et projekt **[Ændring 30]**

18) »ihændehaver«: den person eller enhed, der ejer eller har brugsret over et køretøj, og som forestår driften af køretøjet som transportmiddel og er registreret som sådan i ~~det nationale køretøjsregister~~ ***de europæiske køretøjsregistre***, der er nævnt i artikel 43 ***og 43a*** **[Ændring 31]**

18a) »ejer«: den person eller enhed, der ejer et køretøj, og som er registreret som sådan i de køretøjsregistre, der er omhandlet i artikel 43 og 43a **[Ændring 32]**

19) »projekt på et avanceret udviklingstrin«: et projekt, som er nået så langt i planlægningen/udførelsen, at det vil kunne gå ud over levedygtigheden af projektet i den planlagte form at ændre i de tekniske specifikationer.

20) »harmoniseret standard«: en europæisk standard som defineret i artikel 2, stk. 1), litra c), i forordning (EU) nr. 1025/2012,

21) »national sikkerhedsmyndighed«: en sikkerhedsmyndighed som defineret i artikel 3 i direktiv …/…/EU [jernbanesikkerhedsdirektivet]

22) »type«: en køretøjstype, som definerer de grundlæggende konstruktionsmæssige egenskaber ved et køretøj, der er omfattet af en typeafprøvningsattest eller en konstruktionsundersøgelsesattest som beskrevet det relevante verifikationsmodul

23) »serie«: et antal ens køretøjer af samme konstruktionstype

24) »enhed med ansvar for vedligeholdelse«: den enhed, der har ansvaret for vedligeholdelsen jf. definitionen i artikel 3 i direktiv …/…/EU [jernbanesikkerhedsdirektivet]

25) »letbane«: et system til skinnebunden transport i by- og/eller forstadsområder, som har mindre kapacitet og hastighed end jernbane- og metrosystemer, men større kapacitet og hastighed end sporvejssystemer. Letbanetog kører sommetider i eget tracé og sommetider på vej i blandet trafik, og letbanekøretøjer kan normalt ikke bruges i fjerntrafik med passagerer eller gods

26) »nationale forskrifter«: alle bindende forskrifter***, som en medlemsstat har anmeldt,*** med sikkerhedsmæssige eller tekniske krav, der stilles til jernbanerne på medlemsstatsniveau og gælder for ~~jernbanevirksomhederne~~ ***aktører på jernbaneområdet***, uanset hvilket organ der udsteder dem **[Ændring 33]**

27) »specificeret driftstilstand«: normal driftstilstand og forventelige uregelmæssige driftsforhold (også som følge af slid) inden for et værdiinterval og under anvendelsesvilkår, som er specificeret i det tekniske dossier og vedligeholdelsesinstruksen

27a) »anvendelsesområde«: et eller flere banenet i Unionen, både inden for en medlemsstat og inden for en gruppe af medlemsstater, som et køretøj ifølge dets tekniske dossier er kompatibelt til **[Ændring 34]**

27b) »isoleret jernbanenet«: jernbanenettet i en medlemsstat, eller en del heraf, med en sporvidde på 1 520 mm, der er geografisk eller teknisk adskilt fra det europæiske net med den nominelle standardsporvidde (1 435 mm, i det følgende benævnt »standardsporvidde«) og velintegreret i jernbanenettet med 1 520 mm-sporvidde sammen med tredjelande, men adskilt fra Unionens standardnetværk **[Ændring 35]**

28) »acceptabelt middel til efterlevelse«: ikkebindende udtalelser, som agenturet udsteder for at fastlægge måder, hvorpå de væsentlige krav kan efterleves ***for midlertidigt at kompensere for en TSI's mangler, indtil TSI'en er blevet ændret*** **[Ændring 36]**

Onsdag den 26. februar 2014

28a) »acceptable nationale metoder til at opnå overensstemmelse«: andre metoder til at opnå overensstemmelse fastlagt af en medlemsstat, som giver anledning til en formodning om overensstemmelse med den pågældende del af de nationale forskrifter. Disse acceptable nationale metoder til overensstemmelse anmeldes til agenturet **[Ændring 37]**

29) »bringe i omsætning«: første tilgængeliggørelse på EU's marked af en interoperabilitetskomponent, et delsystem eller et køretøj, der er klar til ibrugtagning i den specificerede driftstilstand

30) »fabrikant«: enhver fysisk eller juridisk person, der fremstiller en interoperabilitetskomponent eller et delsystem eller får det konstrueret eller fremstillet, og som markedsfører det under sit navn eller varemærke

31) »bemyndiget repræsentant«: enhver fysisk eller juridisk person, der er etableret i ~~EU~~ ***Unionen*** og har modtaget en skriftlig fuldmagt fra en fabrikant ***eller en kontraherende enhed*** til at handle på dennes vegne for at varetage nærmere bestemte opgaver **[Ændring 38]**

32) »teknisk specifikation«: et dokument, der fastsætter, hvilke tekniske krav et produkt, ***et delsystem,*** en proces eller en tjenesteydelse skal opfylde **[Ændring 39]**

33) »akkreditering«: akkreditering som defineret i forordning (EF) nr. 765/2008

34) »nationalt akkrediteringsorgan«: nationalt akkrediteringsorgan som defineret i forordning (EF) nr. 765/2008

35) »overensstemmelsesvurdering«: den proces, hvorved det fastslås, om nærmere bestemte krav til et produkt, en proces, en tjenesteydelse, et system, en person eller et organ er opfyldt

36) »overensstemmelsesvurderingsorgan«: et organ, der udfører overensstemmelsesvurderingsopgaver, herunder kalibrering, afprøvning, certificering og inspektion

37) »~~handicappet~~ person ***med handicap***« og »bevægelseshæmmet person«: enhver med en varig eller midlertidig fysisk, psykisk, intellektuel eller sensorisk funktionsnedsættelse, som i samspil med forskellige barrierer kan hindre dem i fuldt ud og effektivt at benytte transportmidler på lige fod med andre passagerer, og enhver, hvis bevægelighed under benyttelse af transportmidler er nedsat på grund af alder***, og som derfor har behov for særlig service*** **[Ændring 40]**

38) »infrastrukturforvalter«: infrastrukturforvalter som defineret i artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv …/…/EU ([1]) [om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde]

39) »jernbanevirksomhed«: jernbanevirksomhed som defineret i artikel 3 i direktiv …/…/EU [om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde] samt enhver anden offentlig eller privat virksomhed, hvis aktivitet består i at levere gods- og/eller persontransportydelser med jernbane, idet den pågældende virksomhed skal stille trækkraft til rådighed; dette omfatter også virksomheder, der kun stiller trækkraft til rådighed.

Artikel 3

Væsentlige krav

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

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

2a. Der må ikke forekomme direkte eller indirekte forskelsbehandling på grund af et handicap. For at give alle unionsborgere mulighed for at udnytte fordelene ved et område uden indre grænser skal medlemsstaterne drage omsorg for, at jernbanenettene er frie for hindringer. **[Ændring 41]**

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv …/…/EU [om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde] (EUT L …).

Onsdag den 26. februar 2014

KAPITEL II

TEKNISKE SPECIFIKATIONER FOR INTEROPERABILITET

Artikel 4

Indholdet af de tekniske specifikationer for interoperabilitet

1. For hvert af delsystemerne som defineret i bilag II udarbejdes der en TSI. Der kan om nødvendigt udarbejdes flere TSI'er for et delsystem, og en TSI kan omfatte flere delsystemer.

2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 46 om tilpasning af bilag II til den tekniske udvikling for så vidt angår opdelingen af jernbanesystemet i delsystemer og beskrivelsen af disse delsystemer.

3. ~~Delsystemerne~~ ***Faste delsystemer*** skal være i overensstemmelse med de TSI'er, der er gældende på tidspunktet for ~~ibrugtagning, opgradering eller fornyelse i henhold til dette direktiv; overensstemmelsen~~ ***den første udpegelse af et anmeldt organ og senest på tidspunktet for udstedelse af byggetilladelser. Køretøjer skal være i overensstemmelse med de TSI'er og overholde de nationale forskrifter, der er gældende på tidspunktet for den første udpegelse af et anmeldt organ. En sådan overensstemmelse og overholdelse*** skal opretholdes hele tiden under brugen af hvert delsystem. **[Ændring 42]**

4. Hver TSI fastlægger følgende forhold:

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

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

c) Den fastlægger de funktionelle og tekniske specifikationer, som delsystemet og dets grænseflader til de andre delsystemer skal opfylde. Disse specifikationer kan, om nødvendigt, variere alt efter delsystemets anvendelse

d) Den fastlægger, for hvilke interoperabilitetskomponenter og for hvilke grænseflader der skal udarbejdes europæiske specifikationer, herunder europæiske standarder, som er nødvendige for at tilvejebringe interoperabilitet i jernbanesystemet. ***Dette indebærer indkredsning af, hvilke jernbanereservedele, der skal standardiseres i overensstemmelse med artikel 41 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. …/…*** ([1])***. Listen over de reservedele, der skal standardiseres, indgår i hver enkelt TSI, herunder eksisterende reservedele.*** **[Ændring 43]**

e) Den angiver i hvert enkelt tilfælde, hvilke procedurer der skal anvendes ved vurderingen af på den ene side interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og på den anden side EF-verifikationen af delsystemerne. Disse procedurer er baseret på de i Kommissionens afgørelse 2010/713/EU definerede moduler.

f) Den angiver strategien for anvendelsen af TSI'erne. Navnlig præciseres faserne i den gradvise overgang fra den bestående til den endelige situation, hvor overholdelse af TSI'en er generaliseret, herunder med fastsættelse af frister for afslutningen af disse faser, når det er nødvendigt. ***Tidsplanen for faserne skal være knyttet til en vurdering af de forventede omkostninger og fordele ved anvendelsen og de sandsynlige virkninger for de berørte operatører og økonomiske aktører.*** **[Ændring 44]**

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

h) Den angiver, hvilke bestemmelser der finder anvendelse på de eksisterende delsystemer og køretøjstyper, især ved opgradering og fornyelse, med og uden ny ibrugtagningstilladelse eller -afgørelse.

([1]) ***Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. …/… af … om Det Europæiske Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004 (EUT L …).***

Onsdag den 26. februar 2014

i) Den angiver, hvilke parametre ~~jernbanevirksomheden~~ ***der*** skal ~~kontrollere, og hvilke fremgangsmåder de skal følge under denne kontrol, efter at der er udstedt køretøjsomsætningstilladelse, men før der er truffet afgørelse om ibrugtagning,~~ ***kontrolleres,*** således at der sikres kompatibilitet mellem køretøjerne og de strækninger, de forudsættes at køre på. **[Ændring 45]**

ia) Den angiver de særlige parametre, der skal kontrolleres, og indeholder beskrivelser med henblik på fornyelse, forbedring eller udskiftning af reservedele eller komponenter af interoperabilitet, der skal behandles i tilknytning til artikel 21, stk. 3. *[Ændring 46]*

5. Hver TSI udarbejdes på grundlag af en undersøgelse af det eksisterende delsystem og angiver som mål et delsystem, der kan gennemføres gradvis og inden for en rimelig frist. Således skal gradvis vedtagelse af TSI'er og overholdelse af dem fremme en gradvis etablering af interoperabilitet i jernbanesystemet inden for denne frist..

6. TSI'erne bevarer på passende vis sammenhængen i det bestående jernbanesystem i hver medlemsstat. Med henblik herpå kan der fastsættes særtilfælde for hver TSI både med hensyn til net og køretøjer, herunder særlig for: fritrumsprofiler, sporvidde eller afstand mellem sporene og for køretøjer, der anvendes til trafik mellem EU og tredjelande. For hvert særtilfældes vedkommende præciserer TSI'en gennemførelsesbestemmelserne for de bestemmelser i TSI'en, der er omhandlet i stk. 4, litra c) til g).

7. Såfremt visse tekniske aspekter vedrørende de væsentlige krav ikke kan behandles udtrykkeligt i en TSI, anføres de tydeligt i et bilag til den pågældende TSI som udestående punkter.

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

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

Artikel 5

Udarbejdelse, vedtagelse og revision af TSI'er

1. Kommissionen giver agenturet mandat til at udarbejde TSI'er og ændringer til TSI'er og til at rette henstillinger herom til Kommissionen.

1a. Ved udarbejdelsen, vedtagelsen og revisionen af hver TSI, herunder de grundlæggende parametre, skal der tages hensyn til de forventede omkostninger og fordele ved alle de tekniske løsninger, der overvejes, sammen med de indbyrdes grænseflader med henblik på at fastlægge og iværksætte de mest fordelagtige løsninger. **[Ændring 47]**

2. Hvert TSI-udkast udarbejdes i følgende trin.

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

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

En samlet vurdering af de forventede omkostninger og fordele ved anvendelsen af TSI'erne vedlægges TSI-udkastet. Denne vurdering angiver de forventede virkninger for alle berørte operatører og økonomiske aktører ***under behørig hensyntagen til kravene i direktiv …/…/EU [jernbanesikkerhedsdirektivet]. Medlemsstaterne deltager i vurderingen ved i hensigtsmæssigt omfang at stille de fornødne oplysninger til rådighed.*** **[Ændring 48]**

3. For at der kan blive taget hensyn til den tekniske udvikling eller samfundsudviklingen, skal agenturet efter forskrifterne i artikel 4 og 15 i forordning (EU) nr. […/…] [agenturforordningen] udarbejde TSI'er og TSI-ændringer i henhold til det mandat, der er omhandlet i stk. 1, på en sådan måde, at principperne om åbenhed, konsensus og gennemsigtighed overholdes, jf. definitionerne i bilag II til forordning (EU) nr. 1025/2012.

4. ~~Under~~ ***Det i artikel 48 omhandlede udvalg orienteres regelmæssigt om, hvordan*** forberedelsen af TSI'erne ***skrider frem. Under dette arbejdsforløb*** kan Kommissionen ***på anmodning af udvalget*** udstede mandater eller fremsætte relevante henstillinger om udformningen af TSI'erne og om vurderingen af omkostninger og fordele. Kommissionen kan navnlig ***på anmodning af en medlemsstat*** forlange, at alternative løsninger undersøges, og at vurderingen af omkostningerne og fordelene ved disse løsninger medtages i den rapport, der vedlægges som bilag til TSI-udkastet. **[Ændring 49]**

5. Hvis forskellige delsystemer tages i brug samtidig af tekniske kompatibilitetshensyn, skal de dertil hørende TSI'er have samme ikrafttrædelsesdato.

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

7. Som fastsat i artikel 6 i forordning (EU) nr. …/… [agenturforordningen] skal agenturet udarbejde og jævnligt ajourføre en liste over brugersammenslutninger og organer, der skal høres. Denne liste ***skal nødvendigvis omfatte repræsentative sammenslutninger og organer fra alle medlemsstaterne og*** kan gennemgås og opdateres efter anmodning fra en medlemsstat eller på Kommissionens initiativ. **[Ændring 50]**

8. I forbindelse med udarbejdelse, vedtagelse og revision af TSI'erne skal der tages hensyn til arbejdsmarkedets ***repræsentative*** parters mening ***i alle medlemsstaterne*** for så vidt angår de i artikel 4, stk. 4, litra g), nævnte betingelser ***samt ved enhver anden TSI, som direkte eller indirekte kan påvirke de involverede medarbejdere***. Med dette formål skal agenturet høre arbejdsmarkedets parter, før det forelægger Kommissionen henstillinger om TSI'er eller TSI-ændringer. Arbejdsmarkedets parter høres inden for rammerne af det sektordialogudvalg, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF ([1]). Arbejdsmarkedets parter afgiver udtalelse inden for en frist på tre måneder. **[Ændring 51]**

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

10. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter om TSI'er og TSI-ændringer i overensstemmelse med artikel 46.

Hvis det i tilfælde, hvor der opdages mangler i TSI'erne, jf. artikel 6, på grund af sagens hastende karakter er bydende nødvendigt, anvendes proceduren i artikel 47 på delegerede retsakter, som vedtages i henhold til nærværende artikel.

Artikel 6

Mangler ved TSI'er

1. En TSI, der, efter at den er vedtaget, viser sig at være mangelfuld, ændres efter forskrifterne i artikel 5, stk. 3.

2. Under revisionen af TSI'en kan Kommissionen anmode agenturet om en udtalelse. Kommissionen skal analysere agenturets udtalelse og orientere medlemsstaterne om sine konklusioner.

3. Hvis Kommissionen anmoder om det, anses de udtalelser fra agenturet, der er omhandlet i stk. 2, for at være acceptable midler til efterlevelse af de væsentlige krav og kan derfor bruges ved vurderingen af projekter.

3a. Et medlem af netværket af repræsentative organer kan fungere som ansøger for via Kommissionen at indhente udtalelser om mangler og svagheder ved TSI'er. Ansøgeren underrettes om den trufne beslutning. Kommissionen giver behørig begrundelse for ethvert afslag. **[Ændring 52]**

([1]) Kommissionens afgørelse 98/500/EF af 20. maj 1998 om oprettelse af sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan (EUT L 225 af 12.8.1998, s. 27).

Onsdag den 26. februar 2014

Artikel 7

Undladelse af at anvende TSI'erne

1. Medlemsstaterne kan undlade at anvende en eller flere TSI'er eller dele af TSI'er i følgende tilfælde:

a) ved et projekt til nyt delsystem eller del af et delsystem, ved fornyelse eller opgradering af et eksisterende delsystem eller del af et delsystem eller ved ethvert element som omhandlet i artikel 1, stk. 1, som på den dato, fra hvilken de pågældende TSI'er finder anvendelse, befinder sig på et avanceret udviklingstrin eller er omfattet af en kontrakt, der er under gennemførelse

b) når betingelserne for en hurtig udbedring af nettet efter en ulykke eller naturkatastrofe betyder, at hel eller delvis anvendelse af de relevante TSI'er er økonomisk eller teknisk udelukket; i dette tilfælde skal muligheden for ikke at anvende TSI'en være tidsbegrænset

c) ved ethvert projekt til fornyelse, udvidelse eller opgradering af et eksisterende delsystem eller en del af det, hvis det ville gå ***kraftigt*** ud over projektets økonomiske levedygtighed at anvende disse TSI'er. **[Ændring 53]**

2. I de tilfælde, der er nævnt i stk. 1, litra a), sender hver medlemsstat, inden der er gået et år efter hver enkelt TSI's ikrafttræden, Kommissionen en liste over de projekter på deres område, der befinder sig på et avanceret udviklingstrin.

3. I de tilfælde, der er nævnt i stk. 1, skal den pågældende medlemsstat anmode Kommissionen om godkendelse af, at TSI'en ikke anvendes, og herunder specificere, hvilke forskrifter medlemsstaten agter at anvende som alternativ til TSI-forskrifterne. Kommissionen skal ved gennemførelsesretsakter fastsætte indholdet af det dossier, der skal ledsage en anmodning om godkendelse af, at de undlader at anvende en eller flere TSI'er eller dele af TSI'er, samt nærmere enkeltheder, format og transmissionsform for dossieret. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 48, stk. 3. Kommissionen skal gennemgå dossieret, analysere de forskrifter, medlemsstaten agter at anvende som alternativ til TSI-forskrifterne, afgøre, om anmodningen om godkendelse af, at TSI'en ikke anvendes, kan imødekommes, og underrette medlemsstaten om afgørelsen.

4. Indtil Kommissionen har truffet afgørelse, kan medlemsstaten umiddelbart anvende de alternative bestemmelser, der er omhandlet i stk. 3.

5. Kommissionen træffer sin afgørelse inden for fire måneder, efter at anmodningen ledsaget af et fuldstændigt dossier er indgivet. Træffes en sådan afgørelse ikke, anses anmodningen for at være imødekommet.

6. Alle medlemsstater underrettes om analysens resultat og om resultatet af den i stk. 3 omhandlede procedure.

KAPITEL III

INTEROPERABILITETSKOMPONENTER

Artikel 8

Tilgængeliggørelse af interoperabilitetskomponenter på markedet

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

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

b) benyttes inden for deres anvendelsesområde efter deres bestemmelse ***i overensstemmelse med det anvendelsesområde, der er defineret i artikel 2, nr. 27a,*** og installeres og vedligeholdes hensigtsmæssigt. **[Ændring 54]**

Disse bestemmelser er ikke til hinder for, at disse komponenter bringes i omsætning med henblik på andre anvendelser.

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

En medlemsstat må ikke forbyde, begrænse eller hindre ibrugtagningen af interoperabilitetskomponenter, som er godkendt til det anvendelsesområde, som de er beregnet til, hvis dette anvendelsesområde befinder sig på deres territorium. **[Ændring 55]**

Kommissionen ~~skal ved gennemførelsesretsakter fastsætte~~ ***tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 46 vedrørende*** omfanget og indholdet af EF-erklæringen om overensstemmelse og anvendelsesegnethed for interoperabilitetskomponenter~~, dens format og nærmere oplysninger om dens indhold. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 48, stk. 3~~. **[Ændring 56]**

2a. Kommissionen udarbejder i form af gennemførelsesretsakter, formatet og detaljerne i de oplysninger, der indgår i EF-erklæringen om overensstemmelse og anvendelsesegnethed for interoperabilitetskomponenter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 48, stk. 3. **[Ændring 57]**

Artikel 9

Overensstemmelse eller anvendelsesegnethed

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

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

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

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

5. I TSI'erne kan der fastsættes en overgangsperiode for de jernbaneprodukter, der er angivet i TSI'erne som interoperabilitetskomponenter, der allerede er bragt i omsætning, når TSI'erne træder i kraft. Sådanne komponenter skal opfylde kravene i artikel 8, stk. 1.

Artikel 10

Procedure for EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed

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

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

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

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

5. For at undgå at interoperabilitetskomponenter, der ikke opfylder de væsentlige krav, bringes i omsætning, gælder følgende, jf. dog artikel 11:

Onsdag den 26. februar 2014

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

b) Bringes komponenten ikke i overensstemmelse, skal medlemsstaten træffe alle nødvendige foranstaltninger for at begrænse eller forbyde, at interoperabilitetskomponenten bringes i omsætning, eller sikre, at den trækkes tilbage fra markedet efter de procedurer, der er fastlagt i artikel 11.

Artikel 11

Interoperabilitetskomponenter, der ikke opfylder de væsentlige krav

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

a) at de væsentlige krav ikke er overholdt

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

c) at de europæiske specifikationer er utilstrækkelige.

2. ~~Kommissionen holder snarest muligt samråd med de berørte parter. Konstaterer Kommissionen efter dette samråd, at foranstaltningen er berettiget, giver den straks den medlemsstat, der har taget initiativet, underretning herom. Konstaterer Kommissionen efter samrådet, at~~ ***Agenturet indleder høringsprocessen på grundlag af et mandat fra Kommissionen, med de berørte parter straks og under alle omstændigheder inden 20 dage. Efter denne høring fastslår agenturet, om*** foranstaltningen er ~~uberettiget, giver~~ ***berettiget. Agenturet orienterer*** straks ***Kommissionen***, den medlemsstat, der har taget initiativet ***desangående***, samt fabrikanten eller dennes i Unionen etablerede repræsentant herom. **[Ændring 58]**

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

~~4. Kommissionen sørger for, at medlemsstaterne holdes underrettet om denne procedures forløb og resultater.~~ **[Ændring 59]**

KAPITEL IV

DELSYSTEMER

Artikel 12

Delsystemers frie bevægelighed

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

a) enten som led i den procedure, der fører til udstedelse af EF-verifikationserklæring

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

Artikel 13

Overensstemmelse med TSI'er og nationale regler

1. Medlemsstaterne og agenturet anser strukturelt definerede delsystemer, der indgår i jernbanesystemet og ~~for hvilke der foreligger~~ ***i hensigtsmæssigt omfang er omfattet af*** en EF-verifikationserklæring for at opfylde interoperabilitetskravet og de relevante væsentlige krav***, der er opstillet under henvisning til den relevante TSI i overensstemmelse med artikel 15, eller ved verifikationserklæringen, der er udstedt i overensstemmelse med de anmeldte nationale bestemmelser i overensstemmelse med artikel 15a, eller begge***. **[Ændring 60]**

~~2. Om et strukturelt defineret delsystem, der indgår i jernbanesystemet, opfylder interoperabilitetskravet og de væsentlige krav, fastslås på grundlag af TSI'erne og de nationale forskrifter, der er anmeldt som omhandlet i stk. 3.~~ **[Ændring 61]**

2a. Afgørelser om tildeling af tilladelse træffes på grundlag af de TSI'er og anmeldte nationale bestemmelser, der er gældende på ansøgningstidspunktet. **[Ændring 62]**

3. Medlemsstaterne udarbejder for hvert delsystem en fortegnelse over de nationale forskrifter, der benyttes i følgende tilfælde som grundlag for at vurdere, om de væsentlige krav ***og/eller de acceptable midler til efterlevelse*** er opfyldt: **[Ændring 63]**

a) når TSI'erne ikke fuldt ud omfatter visse forhold, der svarer til de væsentlige krav (udestående punkter)

b) når der er indsendt underretning om, at en eller flere TSI'er eller dele af TSI'er ikke anvendes, jf. artikel 7,

c) når et særtilfælde gør det nødvendigt at anvende tekniske forskrifter, der ikke er omfattet af den relevante TSI

d) når eksisterende systemer beskrives i nationale forskrifter

da) når der er tale om netværk og køretøjer, der ikke er omfattet af TSI'er *[Ændring 64]*

db) når der er tale om sikkerhedshensyn, der er specifikke for en eller flere medlemsstater, forudsat at de er påvist, og med forbehold af agenturets beføjelser. *[Ændring 65].*

4. Medlemsstaterne udpeger de organer, der for disse tekniske forskrifters vedkommende skal udarbejde EF-verifikationserklæringen, jf. artikel 15.

Artikel 14

Nationale forskrifter

1. Medlemsstaterne sender Kommissionen ***og agenturet*** fortegnelsen over ***gældende*** nationale forskrifter, jf. artikel 13, stk. 3***, i følgende tilfælde***: **[Ændring 66]**

a) hver gang fortegnelsen over forskrifterne ændres, ~~eller~~ **[Ændring 67]**

b) når der er anmodet om godkendelse af, at TSI'en ikke anvendes, jf. artikel 7, ~~eller~~ **[Ændring 68]**

c) når den pågældende TSI er offentliggjort, eller når den er revideret med henblik på afskaffelse af nationale forskrifter, der er blevet overflødige efter færdiggørelse af udestående punkter i TSI'erne

ca) når den eller de nationale forskrifter endnu ikke er blevet meddelt på tidspunktet for dette direktivs ikrafttræden *[Ændring 69].*

1a. Senest en måned efter ikrafttrædelsen af dette direktiv meddeler medlemsstaterne Kommissionen enhver gældende national bestemmelse, som ikke er blevet anmeldt på datoen for dette direktivs ikrafttrædelse. **[Ændring 70]**

2. Medlemsstaterne ~~sender agenturet og Kommissionen~~ ***indberetter*** den fulde ordlyd af de eksisterende nationale forskrifter via det dertil beregnede it-system efter forskrifterne i artikel 23 i forordning (EU) nr. …/… [agenturforordningen]. **[Ændring 71]**

Onsdag den 26. februar 2014

3. Medlemsstaterne må kun fastsætte nye nationale forskrifter i følgende tilfælde:

a) når en TSI ikke fuldt ud opfylder de væsentlige krav

b) som en forebyggende hasteforanstaltning, især efter en ulykke.

4. Hvis en medlemsstat har til hensigt at indføre en ny national forskrift, skal den ~~sende~~ ***forelægge*** udkastet ~~til~~ ***for*** agenturet ***til behandling med angivelse af årsagen til indførelsen i overensstemmelse med artikel 21 i forordning (EU) nr. …/… [agenturforordningen]*** via det dertil beregnede it-system som foreskrevet i artikel 23 i nævnte forordning. **[Ændring 72]**

4a. Ved anmeldelse af en gældende eller en ny national bestemmelse, skal medlemsstaterne føre bevis for nødvendigheden af denne regel for at opfylde et væsentligt krav, som ikke allerede er omfattet af den relevante TSI. Medlemsstaterne må ikke anmelde nationale bestemmelser uden at føre bevis for nødvendigheden af den.

Agenturet har to måneder til at behandle forslaget til en forskrift og udarbejde en henstilling til Kommissionen. Kommissionen godkender eller afviser udkastet til forskrift. Kun når der er tale om forebyggende nødforanstaltninger, kan medlemsstaterne umiddelbart vedtage og anvende en ny forskrift i to måneder. Når en sådan forskrift vedrører flere medlemsstater, harmoniserer Kommissionen i samarbejde med agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder forskriften på EU-plan. **[Ændring 73]**

5. Medlemsstaterne skal sørge for, at nationale foskrifter, herunder forskrifter for grænsefladerne mellem køretøj og net, stilles gratis til rådighed på et sprog, alle parter forstår.

6. Medlemsstaterne kan beslutte ikke at indsende forskrifter og restriktioner af rent lokal karakter. I sådanne tilfælde henviser medlemsstaterne til disse forskrifter og restriktioner i de infrastrukturregistre, der er nævnt i artikel 45.

7. Nationale forskrifter, der er indsendt i medfør af denne artikel, er ikke omfattet af notifikationsproceduren i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF ([1]).

8. Kommissionen skal ved gennemførelsesretsakter fastsætte, hvordan notificerede nationale forskrifter skal klassificeres i forskellige grupper for at gøre det lettere at ***opnå gensidig accept i forskellige medlemsstater og*** kontrollere kompatibiliteten mellem fast og mobilt udstyr. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 48, stk. 3. ***Agenturet klassificer i overensstemmelse med disse gennemførelsesretsakter de nationale bestemmelser, der er anmeldt i overensstemmelse med denne artikel, og offentliggør det tilsvarende register. Dette register skal også opføre eventuelle accepterede nationale midler til opfyldelse.*** **[Ændring 74]**

Agenturet klassificerer efter forskrifterne i gennemførelsesretsakterne, jf. første afsnit, de nationale forskrifter, der anmeldes i henhold til denne artikel.

9. Agenturet undersøger udkast til nationale forskrifter og gældende nationale forskrifter som foreskrevet i artikel 21 og 22 i forordning (EU) nr. …/… [agenturforordningen].

Artikel 15

Procedure for udfærdigelse af en EF-verifikationserklæring

1. Med henblik på udfærdigelse af en EF-verifikationserklæring skal ansøgeren anmode det bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorgan, som vedkommende har valgt til formålet, om at iværksætte EF-verifikationsproceduren. Ansøgeren kan være ordregiveren eller fabrikanten eller ordregiverens eller fabrikantens repræsentant i Unionen.

2. Opgaven for det bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorgan, som skal foretage EF-verifikation af et delsystem, begynder med projekteringsfasen og omfatter hele udførelsesfasen indtil godkendelsen forud for ibrugtagning af delsystemet. Den ~~kan~~ ***omfatter*** desuden ~~omfatte~~ verifikation af grænsefladerne mellem det pågældende delsystem og det system, som det skal indgå i, på grundlag af de oplysninger, der findes i den berørte TSI og i de i artikel 44 og 45 nævnte registre. **[Ændring 75]**

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37).

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

4. Enhver ~~ændring af det i stk. 3 omhandlede tekniske dossier, som berører de udførte verifikationer,~~ ***opgradering medfører***, at der må udstedes en ny EF-verifikationserklæring. **[Ændring 76]**

5. Det bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorgan kan udstede verifikationsredegørelser i mellemfasen, der dækker visse faser i produktionscyklussen eller visse dele af delsystemet. I så fald anvendes de verifikationsprocedurer, der er fastsat i henhold til stk. 7, litra a).

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

~~7. Kommissionen skal ved gennemførelsesretsakter fastsætte:~~

~~a) verifikationsprocedurer for delsystemer, herunder generelle principper, indhold, procedure og dokumenter i forbindelse med EF-verifikationsproceduren og med den verifikationsprocedure, der benyttes ved verifikation efter nationale forskrifter~~

~~b) skabeloner for EF-verifikationserklæringen og erklæringen om verifikation efter nationale forskrifter samt skabeloner for dokumenter i det tekniske dossier, der skal ledsage verifikationserklæringen.~~

~~Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 48, stk. 3.~~ **[Ændring 78]**

7a. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 46 for at fastsætte kontrolprocedurerne for delsystemer, herunder de generelle principper, indhold, procedure og dokumenter relateret til udstedelse af EF-verifikationsproceduren, og verifikationsproceduren i tilfælde af nationale bestemmelser. **[Ændring 79]**

7b. Kommissionen udarbejder ved hjælp af gennemførelsesretsakter skabeloner for »EF«-verifikationserklæringen og for verifikationserklæringen i tilfælde af nationale regler og skabeloner for dokumenter, som skal indgå i det tekniske dossier, som skal ledsage verifikationserklæringen.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 48, stk. 3. **[Ændring 80]**

Artikel 15a

Procedure for udstedelse af verifikationserklæringen i tilfælde af nationale bestemmelser

Procedurerne for udstedelse af EF-verifikationserklæring som omhandlet i artikel 15, finder i hensigtsmæssigt omfang også anvendelse for udstedelsen af verifikationserklæringen for nationale regler.

Medlemsstaterne udpeger de organer, der er ansvarlige for at udføre verifikationsprocedurerne i forbindelse med nationale regler i overensstemmelse med kapitel VI. **[Ændring 77]**

Artikel 16

Delsystemer, der ikke opfylder de væsentlige krav

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

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

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

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

Onsdag den 26. februar 2014

b) en mangel i en TSI; i så fald skal den procedure for ændring af TSI'en, der er foreskrevet i artikel 6, iværksættes.

Artikel 17

Formodning om overensstemmelse

Interoperabilitetskomponenter og delsystemer, der er i overensstemmelse med harmoniserede standarder eller dele af standarder, hvis referencer er offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*, formodes at opfylde de væsentlige krav, som de pågældende standarder eller dele af standarder omfatter, jf. bilag III.

KAPITEL V

TILGÆNGELIGGØRELSE PÅ MARKEDET OG IBRUGTAGNING

Artikel 18

Ibrugtagning af faste anlæg

1. Delsystemerne Fast togkontrol- og kommunikationsudstyr, Energi og Infrastruktur må kun tages i brug, hvis de projekteret, anlagt og installeret på en sådan måde, at de væsentlige krav i bilag III opfyldes, og hvis de har fået den relevante tilladelse, jf. stk. 2.

2. Kompetencen til at tillade ibrugtagning af energi- og infrastrukturdelsystemer ***og faste togkontrol- og kommunikationssystemer, der ikke*** ligger ~~hos den enkelte nationale sikkerhedsmyndighed i den medlemsstat, i hvis område delsystemerne~~ eller drives inden for ***ERTMS i medlemsstatens territorium. Nationale sikkerhedsmyndigheder skal tage hensyn til agenturets udtalelse, når TEN-T-korridorer eller grænseoverskridende sektioner er berørte.***

Agenturet tillader grænseoverskridende infrastruktur med en enkelt infrastrukturforvalter. **[Ændring 81]**

~~Kompetencen til at tillade ibrugtagning af faste anlæg til togkontrol og kommunikation, som ligger eller drives overalt~~ ***Agenturet tillader ERTMS i tæt samarbejde med de nationale sikkerhedsmyndigheder. Inden agenturet tillader ERTMS, skal den nationale sikkerhedsmyndighed være kompetent til at verificere driftskompatibiliteten med de nationale banenet. Agenturet drager omsorg for ensartet anvendelse af ERTMS*** i Unionen~~, ligger hos agenturet~~. **[Ændring 82]**

For så vidt angår ERTMS skal agenturet konsultere den nationale sikkerhedsmyndighed inden for en måned efter modtagelse af den fulde ansøgning med henblik på at sikre en sammenhængende udvikling af ERTMS inden for Unionen. Agenturet afgiver en udtalelse til den relevante nationale sikkerhedsmyndighed vedrørende delsystemets tekniske og driftsmæssige kompatibilitet med de køretøjer, som er beregnet til anvendelse på det pågældende net inden for to måneder. Agenturet tager i videst muligt omfang hensyn til denne udtalelse, før den udsteder tilladelsen, og i tilfælde af uenighed underretter den nationale sikkerhedsmyndighed og redegør for grundene hertil. Denne artikel berører ikke agenturets forpligtelser som systemmyndighed i henhold til kapitel 6 i forordning (EU) nr. …/… [agenturforordningen].

Hvis agenturet er uenig i en negativ vurdering foretaget af en national sikkerhedsmyndighed, underretter den den pågældende sikkerhedsmyndighed herom med begrundelse for uenigheden. Agenturet og den nationale sikkerhedsmyndighed samarbejder med henblik på at finde en gensidigt tilfredsstillende vurdering. I fornødent omfang, hvilket afgøres af agenturet og den eller den nationale sikkerhedsmyndighed, skal denne proces også omfatte ansøgeren. Hvis det ikke er muligt at nå frem til en gensidigt acceptabel vurdering inden for én måned, efter at agenturet har underrettet den nationale sikkerhedsmyndighed om sin uenighed, træffer agenturet sin endelige afgørelse, medmindre den nationale sikkerhedsmyndighed har henvist sagen til voldgift i klagenævnet som etableret i henhold til artikel 51 i forordning (EU) nr. …/… [agenturforordningen]. Klagenævnet beslutter, om det vil bekræfte agenturets udkast til afgørelse, senest én måned efter at agenturet eller den nationale sikkerhedsmyndighed har anmodet herom.

Agenturet giver behørig begrundelse for ethvert afslag på en ansøgning om tilladelse til ibrugtagning af faste anlæg. Ansøgeren kan inden for en måned efter modtagelse af afslaget forelægge agenturet en anmodning om at tage afgørelsen op til fornyet overvejelse. Anmodningen skal ledsages af en begrundelse herfor. Agenturet har to måneder fra datoen for modtagelsen af anmodningen om fornyet overvejelse til at bekræfte eller ændre sin afgørelse. Hvis agenturet bekræfter sit afslag, kan ansøgeren indbringe en klage for det klagenævn, der etableres i henhold til artikel 51 i forordning (EU) nr. …/… [agenturforordningen]. **[Ændring 83]**

Agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder skal give detaljeret vejledning i, hvordan de tilladelser, der er omhandlet i første og andet afsnit, opnås. Der skal gratis stilles en ansøgningsvejledning til rådighed for ansøgerne, hvor forudsætningerne for at opnå tilladelse forklares, og hvor det anføres, hvilke dokumenter der skal forelægges. Agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder skal samarbejde om formidlingen af disse oplysninger.

3. For at kunne give tilladelse til ibrugtagning af de delsystemer, der er omhandlet i stk. 1, skal, afhængigt af hvem der har kompetencen i medfør af stk. 2, den nationale sikkerhedsmyndighed eller agenturet sikre sig bevis for:

a) at der er udstedt en EF-verifikationserklæring

b) at disse delsystemer er teknisk kompatible med det system, de skal indgå i, idet denne kompatibilitet fastslås på grundlag af de relevante TSI'er, nationale forskrifter og registre

c) at integrationen af disse delsystemer er sikkerhedsmæssigt forsvarlig, idet dette fastslås på grundlag af de relevante TSI'er, nationale forskrifter, registre og de fælles sikkerhedsmetoder, der er omhandlet i artikel 6 i direktiv …/…/EU [jernbanesikkerhedsdirektivet]

ca) verifikationserklæringen i tilfælde af nationale bestemmelser. *[Ændring 84]*

Senest én måned efter modtagelsen af ansøgerens anmodning underretter agenturet eller den nationale sikkerhedsmyndighed, afhængig af hvem der er den kompetente myndighed, ansøgeren om, at dossieret er fuldstændigt, eller udbeder sig relevante supplerende oplysninger og angiver samtidig en rimelig frist for fremsendelse heraf. **[Ændring 85]**

4. Når eksisterende delsystemer skal fornyes eller opgraderes, skal ansøgeren sende den nationale sikkerhedsmyndighed (ved energi- og infrastrukturanlæg ***og faste togkontrol- og kommunikationssystemer, der ikke er ERTMS***) eller agenturet (ved ~~faste anlæg til togkontrol og kommunikation~~ ***ERTMS og grænseoverskridende infrastruktur med en enkelt infrastrukturforvalter***) ***et dossier indeholdende*** en projektbeskrivelse. Den nationale sikkerhedsmyndighed eller agenturet skal undersøge projektbeskrivelsen og ud fra de kriterier, der er fastsat i stk. 5, afgøre, om der er behov for en ny ibrugtagningstilladelse. Den nationale sikkerhedsmyndighed og agenturet skal træffe deres afgørelser inden for en forud fastsat, rimelig frist og under alle omstændigheder senest ~~fire~~ ***tre*** måneder efter at have modtaget alle relevante oplysninger. **[Ændring 86]**

5. Når eksisterende delsystemer fornyes eller opgraderes, skal der udstedes en ny EF-verifikationserklæring, hvis kriteriet i artikel 15, stk. 4 er opfyldt. Derudover er det nødvendigt at udstede en ny ibrugtagningstilladelse i følgende tilfælde:

a) når der er risiko for, at det pågældende delsystems samlede sikkerhed forringes af de påtænkte arbejder, eller

b) når det kræves i de relevante TSI'er, eller

c) når det kræves i de nationale implementeringsplaner, som medlemsstaterne har udarbejdet.

Artikel 19

Første tilgængeliggørelse af mobile delsystemer

1. ~~Delsystemet Rullende materiel og delsystemet Mobilt togkontrol- og kommunikationsudstyr~~ ***Mobile delsystemer*** må kun bringes i omsætning, hvis de er konstrueret, fremstilles og installeres på en sådan måde, at de væsentlige krav i bilag III opfyldes. **[Ændring 87]**

2. Ansøgeren skal især sørge for, at der er forelagt en EF-overensstemmelseserklæring.

3. Når eksisterende delsystemer fornyes eller opgraderes, skal der udstedes en ny EF-verifikationserklæring, hvis kriteriet i artikel 15, stk. 4, er opfyldt.

Artikel 20

Tilladelse til at bringe et køretøj i omsætning

1. Et køretøj må først bringes i omsætning, når ~~agenturet har~~ ***der er*** udstedt en ~~køretøjsomsætningstilladelse~~ ***køretøjstilladelse*** til det, jf. ~~stk. 5~~ ***denne artikel***. **[Ændring 88]**

Onsdag den 26. februar 2014

Køretøjstilladelsen skal angive:

a) anvendelsesområdet

b) værdierne af de parametre, der er anført i TSI'erne, og, i relevant omfang, de nationale forskrifter, som relevante for kontrollen af den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og anvendelsesområdet

c) køretøjets overensstemmelse med de relevante TSI'er og nationale forskrifter i tilknytning til de i litra b) omhandlede parametre

d) betingelserne for anvendelse af køretøjet og andre restriktioner. *[Ændring 89]*

2. ~~Agenturet træffer afgørelser om at udstede køretøjsomsætningstilladelser. Disse tilladelser attesterer værdierne af de parametre, der er anført i TSI'en som relevante for kontrollen af den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og de faste anlæg. Køretøjsomsætningstilladelsen skal også indeholde oplysninger om køretøjets overensstemmelse med de relevante TSI'er og nationale forskrifter i tilknytning til disse parametre.~~***Køretøjstilladelsen udstedes på grundlag af et dossier om køretøjet eller køretøjstypen, som ansøgeren skal forelægge, og som skal indeholde dokumentation for,***

— for så vidt angår de mobile delsystemer, der udgør køretøjet:

a) den passende verifikationserklæring, jf. artikel 19

b) den tekniske kompatibilitet ved køretøjet

c) sikker integration indeni køretøjet

— for så vidt angår køretøjet:

den tekniske kompatibilitet ved køretøjet inden for banenettene i anvendelsesområdet. **[Ændring 90]**

Den tekniske kompatibilitet fastslås på grundlag af de relevante TSI og, i relevant omfang, de nationale forskrifter og registre. Når det er nødvendigt at foretage prøver for at opnå dokumentation for den tekniske kompatibilitet, kan de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder udstede midlertidige tilladelser, så ansøgeren kan anvende køretøjet til praktiske verifikationer på nettet. Infrastrukturforvalteren tilstræber i samråd med ansøgeren så vidt muligt at sikre, at eventuelle prøver finder sted senest en måned efter modtagelsen af ansøgerens anmodning. Hvis det er relevant, træffer den nationale sikkerhedsmyndighed foranstaltninger til at sikre, at prøverne finder sted.

Verifikation af en sikkerhedsmæssigt forsvarlig integration af disse delsystemer sker på grundlag af de relevante TSI'er, de fælles sikkerhedsmetoder, der er omhandlet i artikel 6 i direktiv …/…/EU [jernbanesikkerhedsdirektivet] og, hvis det er relevant, de nationale forskrifter. **[Ændring 91]**

3. ~~Der kan fastsættes betingelser for, hvordan køretøjet må bruges, og andre restriktioner i køretøjsomsætningstilladelsen.~~***Agenturet skal træffe de i stk. 2 omhandlede afgørelser inden for en forud fastsat, rimelig frist og under alle omstændigheder senest fire måneder efter at have modtaget alle relevante oplysninger fra ansøgeren. Inden for én måned meddeler agenturet ansøgeren, om dossieret er komplet eller ej. En negative afgørelse vedrørende en ansøgning skal behørigt begrundes.***

Tilladelserne anerkendes i alle medlemsstaterne.

Agenturet påtager sig det fulde ansvar for de tilladelser, det udsteder. **[Ændring 92]**

3a. Under den overgangsperiode, der er omhandlet i artikel 50a, kan ansøgeren vælge at indsende sin ansøgning om køretøjstilladelse til agenturet eller til den relevante nationale sikkerhedsmyndighed. **[Ændring 94]**

~~4. Køretøjsomsætningstilladelsen udstedes på grundlag af et dossier om køretøjet eller køretøjstypen, som ansøgeren skal forelægge, og som skal indeholde dokumentation for:~~

~~a) at de mobile delsystemer, som køretøjet består af, er bragt i omsætning, jf. artikel 19~~

~~b) at de i litra a) omhandlede delsystemer i køretøjet er teknisk kompatible med hinanden, idet denne kompatibilitet fastslås på grundlag af de relevante TSI'er, nationale forskrifter og registre~~

~~c) at integrationen af de i litra a) omhandlede delsystemer i køretøjet er sikkerhedsmæssigt forsvarlig, idet dette fastslås på grundlag af de relevante TSI'er og nationale forskrifter og de fælles sikkerhedsmetoder, der er omhandlet i artikel 6 i direktiv …/… [om jernbanesikkerhed].~~ **[Ændring 93]**

5. ~~Agenturet skal træffe de i stk. 2 omhandlede afgørelser inden for en forud fastsat, rimelig frist og under alle omstændigheder senest fire måneder efter at have modtaget alle relevante oplysninger. Tilladelserne gælder i alle medlemsstater.~~ ***Ethvert afslag på køretøjstilladelse skal behørigt begrundes. Efter modtagelsen af meddelelsen om afslag har ansøgeren en frist på en måned til at anmode agenturet eller, hvis hensigtsmæssigt, den nationale sikkerhedsmyndighed om at tage afgørelsen op til fornyet overvejelse. Agenturet eller den nationale sikkerhedsmyndighed har derefter to måneder fra datoen for modtagelsen af anmodningen om fornyet overvejelse til at bekræfte eller ændre sin afgørelse.*** **[Ændring 95]**

Hvis agenturet bekræfter sit afslag, kan ansøgeren indbringe en klage for det klagenævn, der oprettes i henhold til artikel 51 i forordning (EU) nr. …/… [direktivet om jernbaneagentur]. **[Ændring 96]**

Hvis en national sikkerhedsmyndighed bekræfter sit afslag, kan ansøgeren indbringe en klage for den klageinstans, der oprettes af den kompetente medlemsstat i henhold til artikel 17, stk. 3, i direktiv …/… [jernbanesikkerhedsdirektivet]. Medlemsstaterne kan nedsætte et tilsynsorgan i medfør af artikel 56 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU [1] ***med henblik på denne klageprocedure.*** **[Ændring 97]**

Agenturet skal give detaljeret vejledning i, hvordan en køretøjsomsætningstilladelse opnås. Der skal gratis stilles en ansøgningsvejledning til rådighed for ansøgerne, hvor forudsætningerne for at få en køretøjsomsætningstilladelse forklares, og hvor det anføres, hvilke dokumenter der skal forelægges. De nationale sikkerhedsmyndigheder skal samarbejde med agenturet om formidlingen af disse oplysninger.

6. Agenturet kan ~~udstede køretøjsomsætningstilladelser, der gælder for en serie køretøjer. Tilladelserne gælder i alle medlemsstater~~ ***ændre eller tilbagekalde en køretøjstilladelse, hvis køretøjet ikke længere opfylder de betingelser, på hvilke tilladelsen udstedtes, idet det begrunder sin afgørelse. Agenturet ajourfører øjeblikkeligt det i artikel 43a omhandlede europæiske køretøjsregister.***

Såfremt en national sikkerhedsmyndighed konstaterer, at et tilladt køretøj ikke opfylder de væsentlige krav, skal den øjeblikkeligt underrette agenturet og alle relevante nationale sikkerhedsmyndigheder herom. Agenturet træffer de nødvendige foranstaltninger inden for en måned. Hvis der er tale om forebyggende hasteforanstaltninger, kan agenturet umiddelbart begrænse eller ophæve tilladelsen, inden det træffer afgørelse. **[Ændring 98]**

7. ~~Ansøgeren kan anke agenturets afgørelser eller dets undladelse af at træffe afgørelse inden for de frister, der er omhandlet i stk. 5, til det ankenævn, der er nedsat i henhold til artikel 51 i forordning (EU) nr. …/… [agenturforordningen].~~ ***Kommissionen tillægges beføjelser til senest seks måneder efter vedtagelsen af dette direktiv at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 46 vedrørende de nærmere regler for tilladelsesproceduren, herunder:***

a) en detaljeret vejledning, der beskriver og forklarer kravene til køretøjstilladelse og påkrævede dokumenter

b) de proceduremæssige ordninger for tilladelsesprocessen såsom indholdet af og fristerne for hvert trin i processen

c) vurderingskriterierne for ansøgernes dossierer. **[Ændring 99]**

8. Når eksisterende køretøjer, som i forvejen har fået køretøjsomsætningstilladelse, skal fornyes eller opgraderes:

a) skal der udstedes en ny EF-verifikationserklæring, hvis kriteriet i artikel 15, stk. 4 er opfyldt, og

---

[1] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32).

Onsdag den 26. februar 2014

b) skal der udstedes en ny ~~køretøjsomsætningstilladelse~~ ***køretøjstilladelse***, hvis der er sket ***større*** ændringer af værdierne for de parametre, der indgår i den tidligere udstedte køretøjstilladelse. [***Ændring 100***]

~~9. På ansøgerens anmodning kan køretøjsomsætningstilladelsen indeholde en tydelig angivelse af, på hvilke net eller strækninger eller hvilke grupper af net eller strækninger jernbanevirksomheden må tage køretøjet i brug uden yderligere verifikation, kontrol eller prøvning af den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og de pågældende net eller strækninger. I så fald skal denne anmodning indeholde bevis på, at køretøjet er teknisk kompatibelt med de pågældende net eller strækninger.~~

~~Denne angivelse kan også, efter anmodning fra den oprindelige eller en anden ansøger, tilføjes, efter at den relevante omsætningstilladelse er udstedt.~~ [***Ændring 101***]

9a. Der kan også gives tilladelse til køretøjer, der anvendes eller er beregnet til anvendelse på isolerede nets infrastruktur af de nationale sikkerhedsmyndigheder i de medlemsstater, hvor det pågældende banenet ligger. I givet fald kan ansøgeren vælge mellem at ansøge hos enten agenturet eller de nationale sikkerhedsmyndigheder i disse medlemsstater.

De nationale sikkerhedsmyndigheder i de medlemsstater, hvor et isoleret banenet ligger, opstiller inden for den i artikel 50a omhandlede overgangsperiode fælles procedurer for køretøjstilladelser og sørger for gensidig anerkendelse af de køretøjstilladelser, som de udsteder. I tilfælde af modstridende afgørelser truffet af de nationale sikkerhedsmyndigheder og i mangel på en gensidigt acceptabel afgørelse træffer agenturet afgørelse i overensstemmelse hermed, jf. artikel 16 i forordning (EU) nr. …/… [forordningen om jernbaneagenturet].

Hvis disse nationale sikkerhedsmyndigheder ved afslutningen af den i artikel 50a omhandlede overgangsperiode ikke har indført ordninger for fælles tilladelsesprocedurer og gensidig anerkendelse af køretøjstilladelser, udstedes de i denne artikel omhandlede tilladelser kun af agenturet.

Hvis der er indført ordninger for fælles tilladelsesprocedurer og gensidig anerkendelse af køretøjstilladelser, kan de nationale sikkerhedsmyndigheder i de medlemsstater, hvor der ligger isolerede banenet, fortsat udstede køretøjstilladelser og ansøgeren kan vælge at ansøge om køretøjstilladelse hos enten agenturet eller den relevante nationale sikkerhedsmyndighed efter afslutningen på den i artikel 50a omhandlede overgangsperiode.

Ti år efter dette direktivs ikrafttrædelse forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om de fremskridt, der er opnået inden for interoperabilitet på isolerede banenet og vedlægger, om nødvendigt, de fornødne lovforslag. [**Ændring 102**]

Artikel 20a

Registrering af autoriserede køretøjer

Køretøjet skal på ihændehaverens anmodning registreres, før det tages i brug første gang efter, at det er blevet givet tilladelse i overensstemmelse med artikel 20.

Når agenturet har givet tilladelse, skal køretøjet registreres i det europæiske register, jf. artikel 43a.

Hvis køretøjets anvendelsesområde er begrænset til én medlemsstats område, og tilladelsen er udstedt af den nationale sikkerhedsmyndighed, skal det registreres i denne medlemsstats nationale køretøjsregister, jf. artikel 43. [**Ændring 103**]

Artikel 21

~~Ibrugtagning~~ ***Brug*** af køretøjer [***Ændring 104***]

1. ~~Jernbanevirksomhederne må først tage~~***Inden en jernbanevirksomhed tager*** et køretøj i brug~~, når de i samråd med infrastrukturforvalteren har kontrolleret, om køretøjet er teknisk kompatibelt med strækningen og sikkerhedsmæssigt forsvarligt integreret i det system, hvori det forudsættes drevet, idet denne kontrol udføres på grundlag af de relevante TSI'er, nationale forskrifter, registre og de fælles sikkerhedsmetoder, jf. artikel 6 i direktivet om jernbanesikkerhed.~~ ***på det anvendelsesområde, som er specificeret i køretøjstilladelsen, skal det via sit sikkerhedsforvaltningssystem sikre:*** [***Ændring 105***]

~~Som et skridt på vejen hertil skal køretøjerne først have en køretøjsomsætningstilladelse, jf.~~

a) at køretøjet er meldt tilladelse i overensstemmelse med artikel 20***, og er behørigt registreret*** **[Ændring 106]**

aa) køretøjets tekniske kompatibilitet med baneafsnittet på grundlag af infrastrukturregisteret, de relevante TSI'er eller andre relevante oplysninger, som vederlagsfrit leveres af infrastrukturforvalteren og inden for et rimeligt tidsrum, hvis et sådant infrastrukturregister ikke findes eller er ufuldstændigt, og *[Ændring 107]*

ab) køretøjets oprangering i det tog, det er beregnet til drift i, på grundlag af det sikkerhedsstyringssystem, der er omhandlet i artikel 9 i direktiv …/… om jernbanesikkerhed og TSI'en vedrørende drift og trafikstyring. *[Ændring 108]*

1a. For at hjælpe jernbanevirksomhederne med at kontrollere det pågældende køretøjs tekniske kompatibilitet med og sikre integration i baneafsnittene giver infrastrukturforvalteren efter anmodning jernbanevirksomhederne yderligere oplysninger om baneafsnittenes karakteristika. **[Ændring 109]**

2. Jernbanevirksomheden sender sine afgørelser om ~~ibrugtagning~~ ***drift*** af køretøjer til agenturet, den berørte infrastrukturforvalter og nationale sikkerhedsmyndighed. Disse afgørelser registreres i ~~de~~ ***det*** nationale ~~køretøjsregistre~~ ***køretøjsregister***, jf. artikel 43***, og EU-registeret, jf. artikel 43a***. **[Ændring 110]**

~~3. Når eksisterende køretøjer fornyes eller opgraderes, skal der udstedes en ny EF-verifikationserklæring, hvis kriteriet i artikel 15, stk. 4 er opfyldt. Derudover er det nødvendigt at jernbanevirksomheden træffer en ny afgørelse om ibrugtagning af disse køretøjer i følgende tilfælde:~~

~~a) når der er risiko for, at det pågældende delsystems samlede sikkerhed forringes af de påtænkte arbejder, eller~~

~~b) når det kræves i de relevante TSI'er.~~ **[Ændring 111]**

Artikel 22

~~Tilladelse til at bringe køretøjstyper i omsætning~~ ***Køretøjstypetilladelse*** **[Ændring 112]**

1. Tilladelser til ~~at bringe~~ køretøjstyper ~~i omsætning~~ udstedes af agenturet ***eller de nationale sikkerhedsmyndigheder i den overgangsperiode, der er omhandlet i artikel 50a***. **[Ændring 113]**

Agenturet ***og de nationale sikkerhedsmyndigheder*** skal give detaljeret vejledning i, hvordan der opnås tilladelse til ~~at bringe~~ køretøjstyper ~~i omsætning~~. Der skal gratis stilles en ansøgningsvejledning til rådighed for ansøgerne, hvor forudsætningerne for at få tilladelse ~~til at bringe køretøjstyper i omsætning~~ forklares, og hvor det anføres, hvilke dokumenter der skal forelægges. De nationale sikkerhedsmyndigheder skal samarbejde med agenturet om formidlingen af disse oplysninger. **[Ændring 114]**

2. Hvis agenturet ***eller en national sikkerhedsmyndighed imidlertid*** udsteder en ~~køretøjsomsætningstilladelse,~~ ***køretøjstilladelse***, skal det samtidig udstede ~~tilladelse til at bringe den tilsvarende køretøjstype i omsætning~~ ***en køretøjstypetilladelse***. **[Ændring 115]**

3. Et køretøj, der er i overensstemmelse med en køretøjstype, som i forvejen har tilladelse ~~til at blive bragt i omsætning~~, skal have ~~køretøjsomsætningstilladelse~~ ***køretøjstilladelse*** uden yderligere kontrol på grundlag af en erklæring om overensstemmelse med denne type forelagt af ansøgeren. **[Ændring 116]**

4. Det skal fastsættes i TSI'erne og i de nationale forskrifter, om en ~~tilladelse til at bringe en køretøjstype i omsætning~~ ***køretøjstypetilladelse***, der er udstedt på grundlag af disse bestemmelser, skal forblive gyldig eller skal fornyes i tilfælde, hvor der foretages ændringer i nogen af de bestemmelser, der ligger til grund for tilladelsen. Hvis tilladelsen skal fornyes, må agenturet kun kontrollere i forhold ~~til~~ til ændrede bestemmelser. Fornyelsen af ~~tilladelsen til at bringe en køretøjstype i omsætning~~ ***køretøjstypetilladelsen*** berører ikke ~~køretøjsomsætningstilladelser~~ ***køretøjstilladelser***, der er udstedt på grundlag af den foregående ~~tilladelse til at bringe en køretøjstype i omsætning~~ ***køretøjstypetilladelse***. **[Ændring 117]**

Onsdag den 26. februar 2014

5. Erklæringen om typeoverensstemmelse udarbejdes efter forskrifterne i afgørelse 2010/713/EU.

6. Erklæringen om typeoverensstemmelse udfærdiges på grundlag af:

a) verifikationsprocedurerne i de relevante TSI'er, for så vidt angår TSI-konforme køretøjer

b) de verifikationsprocedurer, der er fastsat i afgørelse 768/2008/EØF, modul B+D og B+F, for så vidt angår ikke-TSI-konforme køretøjer. I påkommende tilfælde kan Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter om ad-hoc-moduler for overenstemmelsesvurdering. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 48, stk. 3.

7. Tilladelser til at bringe køretøjstyper i omsætning skal registreres i det europæiske register over tilladelser til at bringe køretøjstyper i omsætning, jf. artikel 44.

Artikel 22a

Samarbejde mellem agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder

Med henblik på stk. 18, 20 og 22 indgår agenturet samarbejdsaftaler med de nationale sikkerhedsmyndigheder i overensstemmelse med artikel 69 i forordning (EU) nr. …/… [forordning om jernbaneagentur].

Disse aftaler kan være specifikke aftaler eller rammeaftaler og omfatte en eller flere nationale sikkerhedsmyndigheder. Disse aftaler skal indeholde en detaljeret beskrivelse af opgaverne og vilkårene for leveringsindholdet, fristerne for leveringen og detaljerne for beregning af det gebyr, som ansøgeren skal betale.

De kan også indeholde specifikke samarbejdsordninger i tilfælde af banenet, der kræver særlig ekspertise af geografiske årsager, årsager vedrørende avanceret ERTMS-drift eller anderledes sporvidde, eller af historiske årsager, med henblik på at reducere den administrative byrde og omkostningerne for ansøgeren. Disse aftaler skal ligge fast, før agenturet har ret til at modtage ansøgninger i overensstemmelse med dette direktiv, og under alle omstændigheder senest seks måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

Kommissionen bør tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 46 vedrørende disse samarbejdsaftaler. Disse delegerede retsakter vedtages senest seks måneder efter datoen for dette direktivs ikrafttræden.

Fire år efter indgåelsen af den første samarbejdsaftale og hver tredje år derefter skal Kommissionen forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport med en vurdering af de samarbejdsaftaler, som agenturet har indgået. **[Ændring 118]**

KAPITEL VI

BEMYNDIGELSE AF ORGANER TIL AT VURDERE OVERENSSTEMMELSE

Artikel 23

Notificering

Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen og de andre medlemsstater om, hvilke organer der har fået bemyndigelse til at udføre overensstemmelsesvurderingsopgaver som tredjepart i henhold til dette direktiv.

Artikel 24

Bemyndigende myndigheder

1. Medlemsstaterne skal udpege en bemyndigende myndighed, der har til opgave at tilrettelægge og gennemføre de nødvendige procedurer for vurdering og notifikation af overensstemmelsesvurderingsorganer og for overvågning af de bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer, herunder af, om de efterlever artikel 27 til 29.

2. Medlemsstaterne kan vedtage, at den vurdering og overvågning, der er omhandlet i stk. 1, skal foretages af et nationalt akkrediteringsorgan i overensstemmelse med definitionen og forskrifterne i forordning (EF) nr. 765/2008.

3. Hvis den bemyndigende myndighed uddelegerer eller på anden måde overlader vurderingen, notifikationen eller overvågningen som omhandlet i stk. 1 til et organ, som ikke er en offentlig enhed, skal dette organ være en juridisk enhed og opfylde kravene i artikel 25. Det skal træffe forholdsregler, som sikrer dækning af erstatningsansvar, der måtte opstå som følge af dets aktiviteter.

4. Den bemyndigende myndighed skal påtage sig det fulde ansvar for de opgaver, der udføres af det i stk. 3 nævnte organ.

Artikel 25

Krav til bemyndigende myndigheder

1. En bemyndigende myndighed skal oprettes på en sådan måde, at der ikke opstår interessekonflikter med overensstemmelsesvurderingsorganerne.

2. En bemyndigende myndighed skal være organiseret og arbejde på en sådan måde, at det sikres, at dens aktiviteter udøves objektivt og uvildigt.

3. En bemyndigende myndighed skal være organiseret på en sådan måde, at hver enkelt afgørelse om notifikation af et overensstemmelsesvurderingsorgan træffes af kompetente personer, der ikke er de samme som dem, der har foretaget vurderingen.

4. En bemyndigende myndighed må ikke udføre aktiviteter, som udføres af overensstemmelsesvurderingsorganer, eller yde rådgivningsservice på forretnings- eller konkurrencemæssigt grundlag.

5. En bemyndigende myndighed skal sikre, at de indhentede oplysninger behandles fortroligt.

6. En bemyndigende myndighed skal have et kompetent personale, der er stort nok til, at den kan løse sine opgaver på forsvarlig vis.

Artikel 26

Bemyndigende myndigheders oplysningspligt

Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen om deres procedurer for vurdering og notifikation af overensstemmelsesvurderingsorganer og for overvågning af bemyndigede organer samt om alle ændringer i disse procedurer.

Kommissionen offentliggør disse oplysninger.

Artikel 27

Krav til overensstemmelsesvurderingsorganer

1. For at kunne blive notificeret skal et overensstemmelsesvurderingsorgan opfylde kravene i stk. 2 til 11 samt artikel 28 og 29. Disse krav finder også anvendelse på organer, som medlemsstaterne har udpeget i medfør af artikel 13, stk. 4.

2. Et overensstemmelsesvurderingsorgan skal være oprettet i henhold til national ret og have status som juridisk person.

3. Et overensstemmelsesvurderingsorgan skal kunne udføre alle de overensstemmelsesvurderingsopgaver, som den pågældende TSI pålægger det, og dets notifikation gælder for, hvad enten disse opgaver udføres af overensstemmelsesvurderingsorganet selv eller på dets vegne og ansvar.

Et overensstemmelsesvurderingsorgan skal råde over følgende ressourcer til enhver tid og for hver overensstemmelsesvurderingsprocedure og type eller kategori af produkt, som dets notifikation gælder for:

a) Et personale af den størrelse og med den tekniske viden og tilstrækkelige og relevante erfaring, der skal til for at løse overensstemmelsesvurderingsopgaverne.

b) Beskrivelser af de procedurer, overensstemmelsesvurderingerne følger, således at gennemsigtigheden og muligheden for at reproducere procedurerne er sikret. Det skal have tilrettelagt politikker og procedurer, som skelner mellem de opgaver, det løser som bemyndiget organ, og andre aktiviteter.

c) Procedurer, der sætter det i stand til at udføre sine aktiviteter under behørig hensyntagen til størrelsen af en virksomhed, dens aktivitetssektor, dens struktur, hvor kompleks den pågældende produktteknologi er, og om produktionsprocessen har karakter af masse- eller serieproduktion.

Det skal råde over de fornødne midler til at udføre de tekniske og administrative opgaver, der er forbundet med overensstemmelsesvurderingsarbejdet på en passende måde, og det skal have adgang til alt nødvendigt udstyr og alle nødvendige faciliteter.

4. Overensstemmelsesvurderingsorganerne skal tegne ansvarsforsikring, medmindre staten har overtaget ansvaret efter national lov, eller medlemsstaten selv er direkte ansvarlig for overensstemmelsesvurderingen.

5. De ansatte i et overensstemmelsesvurderingsorgan har tavshedspligt med hensyn til alle oplysninger, som de kommer i besiddelse af under udførelsen af deres opgaver i medfør af den relevante TSI eller i medfør af en forskrift i national ret, der giver TSI'en virkning, undtagen over for de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor aktiviteterne udføres. Ejendomsrettigheder skal beskyttes.

6. Overensstemmelsesvurderingsorganet skal deltage i, eller sikre, at dets vurderingspersonale er orienteret om, de relevante standardiseringsaktiviteter og aktiviteterne i den koordineringsgruppe af bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer, der er nedsat i henhold til relevante EU-lovgivning, og de skal som generel retningslinje anvende de administrative afgørelser og dokumenter, som arbejdet i denne gruppe resulterer i.

7. Overensstemmelsesvurderingsorganerne skal deltage i — eller sikre, at deres vurderingspersonale er orienteret om — ad-hoc-arbejdsgruppen for ERTMS, nedsat ved artikel 25 i forordning EU (nr.)…/… agenturforordningen. De skal følge de retningslinjer, der udarbejdes som resultat af denne gruppes arbejde. Hvis et overensstemmelsesvurderingsorgan finder det uhensigtsmæssigt eller umuligt at anvende dem, skal det forelægge sine bemærkninger til drøftelse i ERTMS-arbejdsgruppen med henblik på den løbende forbedring af retningslinjerne.

Artikel 28

Overensstemmelsesvurderingsorganernes uvildighed

1. Overensstemmelsesvurderingsorganet skal være et tredjepartsorgan, der er uafhængigt af den organisation, det vurderer, henholdsvis den fabrikant, hvis produkt det vurderer.

Et organ, der tilhører en erhvervsorganisation og/eller brancheforening, som repræsenterer virksomheder, der er involveret i konstruktion, produktion, tilvejebringelse, samling, brug eller vedligeholdelse af produkter, som det vurderer, kan anses for at være et sådant organ, hvis det eftervises, at det er uafhængigt og fri for enhver interessekonflikt.

2. Der skal være sikkerhed for overensstemmelsesvurderingsorganernes, deres øverste ledelses og vurderingspersonalets uvildighed.

3. Et overensstemmelsesvurderingsorgan, dets øverste ledelse og det personale, der udfører overensstemmelsesvurderingsopgaverne, må ikke være konstruktør, fabrikant, leverandør, installatør, køber, ejer, bruger eller vedligeholder af de produkter, de vurderer, eller repræsentere nogen af disse parter. Dette udelukker ikke, at overensstemmelsesvurderingsorganet bruger vurderede produkter, der er nødvendige for, at det kan udføre sit arbejde, eller personlig brug af sådanne produkter.

4. Et overensstemmelsesvurderingsorgan, dets øverste ledelse og det personale, der udfører overensstemmelsesvurderingsopgaverne, må ikke være direkte impliceret i konstruktion, produktion eller anlæg, markedsføring, installation, brug eller vedligeholdelse af de produkter, de vurderer, eller repræsentere parter, der er involveret i disse aktiviteter. De må ikke deltage i aktiviteter, som kan være i strid med deres objektivitet og integritet i forbindelse med de overensstemmelsesvurderingsaktiviteter, de er bemyndiget til at udføre. Dette gælder navnlig rådgivningsservice.

5. Overensstemmelsesvurderingsorganerne skal sikre, at deres dattervirksomheders eller underentreprenørers aktiviteter ikke påvirker fortroligheden, objektiviteten og uvildigheden af deres vurderingsarbejde.

6. Overensstemmelsesvurderingsorganerne og deres personale skal udføre overensstemmelsesvurderingsarbejdet med den største faglige integritet og den nødvendige tekniske kompetence på det relevante felt, og de skal være uafhængige af enhver form for pression og incitament, navnlig af økonomisk art, som kunne påvirke deres bedømmelser eller resultaterne af deres overensstemmelsesvurderingsarbejde, især fra personer eller grupper af personer, der har interesse i resultaterne af dette arbejde.

Artikel 29

Overensstemmelsesvurderingsorganernes personale

1. Det personale, der har til opgave at udføre overensstemmelsesvurderingsarbejdet, skal have følgende kvalifikationer:

a) en solid teknisk og faglig uddannelse inden for alle de overensstemmelsesvurderingsaktiviteter, som organets bemyndigelse dækker***, og uddannelseskurser om tilgængelighed*** **[Ændring 119]**

b) tilstrækkeligt kendskab til kravene i forbindelse med de vurderinger, de udfører, og tilstrækkelig bemyndigelse til at udføre sådanne vurderinger

c) tilstrækkeligt kendskab til og forståelse af de væsentlige krav, relevante harmoniserede standarder samt relevante bestemmelser i EU-retten og dens gennemførelsesbestemmelser

d) færdighed i at udarbejde attester, redegørelser og rapporter, der viser, at vurderingerne er udført.

2. Aflønningen af et overensstemmelsesvurderingsorgans øverste ledelse og vurderingspersonale må ikke afhænge af, hvor mange vurderinger de udfører, eller hvordan vurderingerne falder ud.

Artikel 30

Formodning om overensstemmelse for et overensstemmelsesvurderingsorgan

Hvis et overensstemmelsesvurderingsorgan dokumenterer, at det opfylder kriterierne i de relevante harmoniserede standarder eller dele af standarder, som der er offentliggjort henvisninger til i *Den Europæiske Unions Tidende*, formodes det at opfylde kravene i artikel 27 til 29, i det omfang disse krav fremgår af de pågældende harmoniserede standarder.

Artikel 31

Dattervirksomheder og underentreprise i tilknytning til bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer

1. Hvis et bemyndiget overensstemmelsesvurderingsorgan giver afgrænsede opgaver i forbindelse med overensstemmelsesvurdering i underentreprise eller benytter en dattervirksomhed, skal det sikre, at underentreprenøren henholdsvis dattervirksomheden opfylder kravene i artikel 27 til 29, og underrette den bemyndigende myndighed.

2. Bemyndigede organer har det fulde ansvar for de opgaver, der udføres af underentreprenører eller dattervirksomheder, uanset hvor disse er etableret.

3. De bemyndigede organers aktiviteter må kun gives i underentreprise eller udføres af en dattervirksomhed med kundens samtykke.

4. De bemyndigede organer skal opbevare de relevante dokumenter om vurderingen af underentreprenørens eller dattervirksomhedens kvalifikationer og af det arbejde, de har udført i henhold til den relevante TSI, således at de står til rådighed for den bemyndigende myndighed.

Artikel 32

Akkrediterede interne organer

1. Det ansøgende foretagende kan benytte et akkrediteret internt organ til at udføre overensstemmelsesvurdering med henblik på at gennemføre de procedurer, der er anført i modul A1, A2, C1 eller C2 som fastlagt i bilag II til afgørelse 768/2008/EF og modul CA1 og CA2 som fastlagt i bilag I til afgørelse 2010/713/EF. Et sådant organ skal udgøre en særskilt del af det ansøgende foretagende, og det må ikke medvirke til konstruktion, produktion, levering, installation, brug eller vedligeholdelse af de produkter, det vurderer.

2. Et akkrediteret internt organ skal opfylde følgende krav:

a) Det skal være akkrediteret i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008.

b) Organet og dets personale skal være organisatorisk identificerbart og have rapporteringsmetoder inden for det foretagende, som det udgør en del af, som sikrer dets uvildighed og dokumenterer denne over for det relevante nationale akkrediteringsorgan.

c) Hverken organet eller dets personale må være ansvarligt for konstruktion, produktion, levering, installation, drift eller vedligeholdelse af de produkter, som de vurderer, og de må heller ikke deltage i aktiviteter, som kan være i strid med deres objektivitet og integritet i forbindelse med deres vurderingsaktiviteter.

d) Organet må kun udføre sine tjenester over for det foretagende, som det udgør en del af.

3. Akkrediterede interne organer skal ikke notificeres til medlemsstaterne eller Kommissionen, men det foretagende, som de udgør en del af, eller det nationale akkrediteringsorgan skal på anmodning underrette den bemyndigende myndighed om deres akkreditering.

Artikel 33

Ansøgning om notifikation

1. Et overensstemmelsesvurderingsorgan skal indgive en ansøgning om notifikation til den bemyndigende myndighed i den medlemsstat, hvor det er etableret.

2. Ansøgningen skal være ledsaget af en beskrivelse af de overensstemmelsesvurderingsaktiviteter, det eller de overensstemmelsesvurderingsmoduler og det eller de produkter, som organet hævder at være kompetent til, samt af et eventuelt akkrediteringscertifikat udstedt af et nationalt akkrediteringsorgan, hvor det attesteres, at overensstemmelsesvurderingsorganet opfylder kravene i artikel 27 til 29.

3. Hvis det pågældende overensstemmelsesvurderingsorgan ikke kan forelægge et akkrediteringscertifikat, forelægger det den bemyndigende myndighed al den dokumentation, der er nødvendig for at kontrollere, anerkende og regelmæssigt overvåge, at det opfylder kravene i artikel 27 til 29.

Artikel 34

Notifikationsprocedure

1. De bemyndigende myndigheder må kun notificere overensstemmelsesvurderingsorganer, som opfylder kravene i artikel 27 til 29.

2. De skal underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater ved hjælp af det elektroniske notifikationsværktøj, der er udviklet og forvaltes af Kommissionen.

3. Notifikationen skal indeholde fyldestgørende oplysninger om overensstemmelsesvurderingsaktiviteterne, det eller de pågældende overensstemmelsesvurderingsmoduler og det eller de pågældende produkter og den relevante dokumentation for kompetencen.

4. Hvis en notifikation ikke er baseret på et akkrediteringscertifikat som omhandlet i artikel 33, stk. 2, skal den bemyndigende myndighed forelægge Kommissionen og de øvrige medlemsstater den dokumentation, der attesterer overensstemmelsesvurderingsorganets kompetence, og oplysninger om de ordninger, der er indført til sikring af, at der regelmæssigt føres tilsyn med organet, og at organet også fremover vil opfylde kravene i artikel 27 til 29.

5. Det pågældende organ må kun udføre aktiviteter som bemyndiget overensstemmelsesvurderingsorgan, hvis Kommissionen og de øvrige medlemsstater ikke har gjort indsigelse inden for to uger efter en notifikation, der er baseret på et akkrediteringscertifikat, og inden for to måneder efter en notifikation, der ikke er baseret på et akkrediteringscertifikat.

6. Kommissionen og de øvrige medlemsstater skal underrettes om eventuelle efterfølgende ændringer af notifikationen.

Artikel 35

Identifikationsnumre for og lister over bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer

1. Kommissionen skal tildele de bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer et identifikationsnummer.

Hvert bemyndiget overensstemmelsesvurderingsorgan tildeles kun ét identifikationsnummer, også selv om organet er bemyndiget i henhold til flere EU-retsakter.

2. Kommissionen offentliggør listen over organer, der er bemyndiget i henhold til dette direktiv, herunder de identifikationsnumre, de er blevet tildelt, og de aktiviteter, deres bemyndigelse gælder for.

Kommissionen holder listen ajourført.

Artikel 36

Ændringer af notifikationer

1. Hvis en bemyndigende myndighed har konstateret eller er blevet orienteret om, at et bemyndiget overensstemmelsesvurderingsorgan ikke længere opfylder kravene i artikel 27 til 29, eller at det ikke opfylder sine forpligtelser, skal den bemyndigende myndighed efter omstændighederne begrænse, suspendere eller inddrage notifikationen afhængigt af, i hvor alvorlig grad organet ikke opfylder disse krav eller forpligtelser. Den skal straks underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

2. Hvis en notifikation begrænses, suspenderes eller inddrages, eller hvis det bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorgan har indstillet sine aktiviteter, skal den bemyndigende medlemsstat træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at dette organs sager enten behandles af et andet bemyndiget overensstemmelsesvurderingsorgan eller står til rådighed for de ansvarlige bemyndigende myndigheder og markedsovervågningsmyndigheder efter disses anmodning.

Artikel 37

Anfægtelse af bemyndigede organers kompetence

1. Kommissionen skal undersøge alle tilfælde, hvor den tvivler på et bemyndiget overensstemmelsesvurderingsorgans kompetence eller på, at et bemyndiget organ fortsat opfylder de krav og forpligtelser, der påhviler det, og alle tilfælde, hvor den bliver gjort opmærksom på en sådan tvivl.

2. Den bemyndigende medlemsstat skal efter anmodning forelægge Kommissionen alle oplysninger om grundlaget for notifikationen eller det bemyndigede organs fortsatte kompetence.

3. Kommissionen skal sikre, at alle følsomme oplysninger, den indhenter som led i sine undersøgelser, behandles fortroligt.

4. Hvis Kommissionen konstaterer, at et bemyndiget overensstemmelsesvurderingsorgan ikke eller ikke længere opfylder kravene vedrørende dets notifikation, skal den underrette den bemyndigende medlemsstat herom og anmode den om at træffe de nødvendige foranstaltninger, herunder om nødvendigt inddragelse af notifikationen.

Artikel 38

Proceduremæssige forpligtelser for bemyndigede organer

1. Bemyndigede organer skal foretage overensstemmelsesvurdering i overensstemmelse med de overensstemmelsesvurderingsprocedurer, der er fastsat i den relevante TSI.

2. Overensstemmelsesvurderingerne skal foretages i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, således at de erhvervsdrivende ikke pålægges unødige byrder. Overensstemmelsesvurderingsorganerne skal løse deres opgaver under behørig hensyntagen til størrelsen af en virksomhed, dens aktivitetssektor, dens struktur, hvor kompleks den pågældende produktteknologi er, og om produktionsprocessen har karakter af masse- eller serieproduktion.

Herunder skal de ikke desto mindre sigte mod at vurdere produktets overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv.

3. Hvis et bemyndiget overensstemmelsesvurderingsorgan finder, at fabrikanten ikke har opfyldt de krav, der er fastsat i den relevante TSI eller i de dertil svarende harmoniserede standarder eller tekniske specifikationer, skal det anmode fabrikanten om at træffe afhjælpende foranstaltninger, og det udsteder ikke overensstemmelsesattest.

4. Hvis et bemyndiget overensstemmelsesvurderingsorgan i forbindelse med overensstemmelsesovervågning, efter at der allerede er udstedt attest, finder, at et produkt ikke længere opfylder kravene i den relevante TSI eller tilsvarende harmoniserede standarder eller tekniske specifikationer, skal det anmode fabrikanten om at træffe afhjælpende foranstaltninger om nødvendigt suspendere eller inddrage attesten.

5. Hvis der ikke træffes afhjælpende foranstaltninger, eller hvis disse ikke har den ønskede virkning, skal det bemyndigede organ efter omstændighederne begrænse, suspendere eller inddrage eventuelle attester.

Artikel 39

Bemyndigede organers oplysningspligt

1. De bemyndigede organer skal oplyse den bemyndigende myndighed om:

a) ethvert afslag på udstedelse eller begrænsning, suspension eller inddragelse af en attest

b) alle forhold, der har indflydelse på omfanget af og betingelserne for notifikationen

c) alle anmodninger om information om udførte overensstemmelsesvurderingsaktiviteter, som de har modtaget fra markedsovervågningsmyndighederne

d) efter anmodning: overensstemmelsesvurderingsaktiviteter, der er udført på det område, som deres notifikation gælder for, og enhver anden udført aktivitet, herunder grænseoverskridende aktiviteter og underentreprise.

2. Bemyndigede organer skal give de øvrige organer, der er bemyndiget i henhold til dette direktiv, og som udfører lignende overensstemmelsesvurderingsaktiviteter og dækker samme produkter, relevante oplysninger om spørgsmål vedrørende negative og, efter anmodning, positive overensstemmelsesvurderingsresultater.

3. De bemyndigede organer skal sende agenturet EF-verifikationsattesterne for delsystemer, EF-overensstemmelsesattesterne for interoperabilitetskomponenter og EF-attesterne om anvendelsesegnethed for interoperabilitetskomponenter.

Artikel 40

Erfaringsudveksling

Kommissionen sørger for, at der foregår erfaringsudveksling mellem medlemsstaternes nationale myndigheder med ansvar for notifikationspolitik.

Artikel 41

Koordinering af bemyndigede organer

Kommissionen sikrer, at der etableres passende koordinering og samarbejde mellem organer, der er notificeret i henhold til dette direktiv, og at denne koordinering og dette samarbejde fungerer efter hensigten i en sektorspecifik gruppe af bemyndigede organer. Agenturet støtter de bemyndigede organers arbejde som foreskrevet i artikel 20 i forordning (EU) nr. …/… [agenturforordningen].

Medlemsstaterne sørger for, at de organer, de har notificeret, deltager i arbejdet i denne gruppe enten direkte eller gennem udpegede repræsentanter.

KAPITEL VII

REGISTRE

Artikel 42

Nummersystem for køretøjer

1. Ethvert køretøj, der tages i brug i ~~EU's~~ ***Unionens*** jernbanesystem, skal være forsynet med et europæisk køretøjsnummer (EVN-nummer), som det får tildelt ~~af den nationale sikkerhedsmyndighed, der har kompetencen for det relevante territorium, inden køretøjet tages i brug for første gang~~ ***af agenturet i forbindelse med udstedelsen af godkendelsen***. **[Ændring 120]**

2. Den jernbanevirksomhed, der driver et køretøj, skal sørge for, at det er mærket med det tildelte EVN-nummer***, og er ansvarlig for korrekt registrering af køretøjet***. **[Ændring 121]**

3. EVN-nummerets specifikationer er fastsat i Kommissionens beslutning 2007/756/EF ([1]).

4. Et køretøj tildeles kun et EVN-nummer én gang, medmindre andet er angivet i beslutning 2007/756/EF.

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

Artikel 43

Nationale køretøjsregistre

1. Hver medlemsstat fører et register over køretøjer, der er taget i brug på dens område. Registret skal opfylde følgende kriterier:

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

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

c) Det skal være ~~tilgængeligt for de nationale sikkerhedsmyndigheder og undersøgelsesorganer, der er udpeget i henhold til artikel 16 og 21 i direktiv […/… om jernbanesikkerhed]; det skal endvidere på enhver legitim anmodning gøres tilgængeligt for de tilsynsorganer, der er udpeget i henhold til artikel 55 og 56 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde ([2]), for agenturet, jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne samt for de personer eller organisationer, der registrerer køretøjerne eller er nævnt i registret*** ***offentligt***. **[Ændring 122]**

2. Kommissionen skal ved gennemførelsesretsakter vedtage fælles specifikationer for de nationale køretøjsregistres indhold, dataformat, funktionelle og tekniske arkitektur og funktionsmåde, herunder ordninger for dataudvekling og regler for dataindlæsning og søgning. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 48, stk. 3.

2a. Registret skal for hvert køretøj mindst indeholde følgende oplysninger:

a) EVN-nummer

b) henvisning til verifikationserklæringen og det udstedende organ

([1]) Kommissionens beslutning 2007/756/EF af 9. november 2007 om vedtagelse af fælles specifikationer for det nationale køretøjsregister, som er omhandlet i artikel 14, stk. 4 og 5, i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF (EUT L 305 af 23.11.2007, s. 30).

~~([2]) EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32.~~

Onsdag den 26. februar 2014

c) identiteten af ihændehaver og køretøjets ejer

d) begrænsninger på anvendelsen af køretøjet

e) den ansvarlige for vedligeholdelsen. *[Ændring 123]*

3. Indehaveren af registreringen underretter straks den nationale sikkerhedsmyndighed i de medlemsstater, hvor køretøjet ~~er taget~~ ***har været*** i brug, om enhver ændring af de oplysninger, der er indlæst i det nationale køretøjsregister, tilintetgørelse af et køretøj eller en afgørelse om ikke længere at lade et køretøj være registreret. **[Ændring 124]**

4. ~~Så længe medlemsstaternes nationale køretøjsregistre ikke er forbundet, opdaterer hver~~ ***Hver*** medlemsstat ***opdaterer*** sit register med de ændringer, som en anden medlemsstat har foretaget i sit eget register, med de relevante oplysninger. **[Ændring 125]**

5. Når køretøjer tages i brug for første gang i et tredjeland og først senere i en medlemsstat, sikrer denne medlemsstat, at det er muligt at finde køretøjsdataene ved hjælp af det nationale køretøjsregister ~~eller ved hjælp af bestemmelser i en international aftale~~. **[Ændring 126]**

5a. De nationale køretøjsregistre samkøres med det europæiske køretøjsregister efter afslutningen på den i artikel 50a omhandlede overgangsperiode, undtagen i de i artikel 20, stk. 9a, omhandlede tilfælde på de i denne artikel fastsatte betingelser. Kommissionen udarbejder ved hjælp af gennemførelsesretsakter formatet for type dokumentet. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 48, stk. 3. **[Ændring 127]**

Artikel 43a

Det europæiske køretøjsregister

1. Agenturet fører et register over køretøjer, der er taget i brug i EU. Registret skal opfylde følgende kriterier:

a) det skal opfylde de fælles specifikationer, der er omhandlet i stk. 2

b) det skal ajourføres af agenturet

c) det skal være offentligt.

2. Kommissionen vedtager ved gennemførelsesretsakter fælles specifikationer for det europæiske køretøjsregisters indhold, dataformat, funktionelle og tekniske struktur, funktionsmåde, herunder ordninger for dataudvekling og regler for dataindlæsning og søgning. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 48, stk. 3.

3. Indehaveren af registreringen skal øjeblikkeligt underrette agenturet om enhver ændring af de oplysninger, der er indlæst i det europæiske køretøjsregister, om tilintetgørelse af et køretøj eller om en afgørelse om ikke længere at lade et køretøj være registreret.

4. Registret skal for hvert køretøj mindst indeholde følgende oplysninger:

a) det europæiske køretøjsnummer

b) henvisninger til EF-verifikationserklæringen og det udstedende organ

c) henvisninger til det europæiske register over godkendte køretøjstyper, jf. artikel 44

d) identiteten af ihændehaver og køretøjets ejer

e) begrænsninger på anvendelsen af køretøjet

f) den ansvarlige for vedligeholdelsen.

Når agenturet udsteder, fornyer, ændrer, suspenderer eller tilbagekalder en køretøjstilladelse, ajourfører det straks registeret.

5. For så vidt angår køretøjer, der tages i brug for første gang i et tredjeland og først senere tages i brug i en medlemsstat, skal den pågældende medlemsstat sikre, at køretøjsdataene, herunder mindst data vedrørende ihændehaveren af køretøjet, enheden med ansvar for vedligeholdelse og begrænsningerne for anvendelse af køretøjet, kan fremfindes via det europæiske køretøjsregister eller ved hjælp af bestemmelser i en international aftale. *[Ændring 128]*

Artikel 44

Det europæiske register over tilladelser til at bringe køretøjstyper i omsætning

1. Agenturet opretter og fører et register over tilladelser til at bringe køretøjtyper i omsætning, jf. artikel 22. Dette register skal opfylde følgende kriterier:

a) Det skal være offentligt og elektronisk tilgængeligt for alle

b) Det skal opfylde de fælles specifikationer, der er nævnt i stk. 3.

~~c) Det skal være forbundet med alle nationale køretøjsregistre.~~ **[Ændring 129]**

2. Kommissionen skal ved gennemførelsesretsakter vedtage fælles specifikationer for registrene over tilladelser til at bringe køretøjstyper i omsætning for så vidt angår indhold, dataformat, funktionel og teknisk arkitektur, funktionsmåde og regler for dataindlæsning og søgning. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 48, stk. 3.

2a. Registret skal indeholde mindst følgende oplysninger om hver køretøjstype:

a) de tekniske kendetegn for den pågældende køretøjstype, som fastlagt i den relevante TSI

b) fabrikantens navn

c) datoerne for og henvisningerne til de fortløbende tilladelser til denne køretøjstype, herunder eventuelle begrænsninger eller tilbagekaldelser

d) konstruktionstræk, der er beregnet til bevægelseshæmmede og personer med handicap

e) identiteten af ihændehaver og køretøjets ejer.

Når agenturet udsteder, fornyer, ændrer, suspenderer eller tilbagekalder en tilladelse til at tage en køretøjstype i brug, ajourfører det straks registret. **[Ændring 130]**

Artikel 45

Infrastrukturregister

1. Hver medlemsstat ~~offentliggør~~ ***sikrer, at der offentliggøres*** et infrastrukturregister med oplysning om værdierne af netparametrene for hvert berørt delsystem eller del af et delsystem. **[Ændring 131]**

2. Værdierne af de parametre, der fremgår af infrastrukturregistret, skal benyttes sammen med værdierne af de parametre, der er fremgår af køretøjsomsætningstilladelsen til at kontrollere den tekniske kompatibilitet mellem køretøj og net.

3. Infrastrukturregistret kan indeholde betingelser for anvendelsen af faste anlæg og andre restriktioner***, herunder midlertidige restriktioner, der skal være gældende i over seks måneder***. **[Ændring 132]**

4. Hver medlemsstat skal ~~ajourføre~~ ***sikre, at*** infrastrukturregistret ***ajourføres*** som foreskrevet i Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/633/EU ([1]). **[Ændring 133]**

([1]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/633/EU af 15. september 2011 om fælles specifikationer for infrastrukturregistret for jernbaner (EUT L 256 af 1.10.2011, s. 1).

Onsdag den 26. februar 2014

5. Der ~~kan~~ ***skal*** være knyttet andre registre til infrastrukturregistret, f.eks. et registre over tilgængelighed ***for bevægelseshæmmede og personer med handicap***. **[Ændring 134]**

6. Kommissionen skal ved gennemførelsesretsakter vedtage fælles specifikationer for infrastrukturregistrenes indhold, dataformat, funktionelle og tekniske arkitektur, funktionsmåde og regler for dataindlæsning og søgning. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 48, stk. 3.

KAPITEL VIII

OVERGANGSBESTEMMELSER OG AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 46

Udøvelse af delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 4, stk. 2, artikel 5, stk. 10, ***artikel 8, stk. 2, artikel 15, stk. 7a, artikel 20, stk. 7, og artikel 22a, stk. 4,*** tillægges Kommissionen for ~~ubegrænset~~ en periode ***på fem år*** fra ~~dette direktivs ikrafttrædelsesdato~~ ***[datoen for dette direktivs ikrafttræden]***.

Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlament eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode. **[Ændring 135]**

3. Den i artikel 4, stk. 2, artikel 5, stk. 10, ***artikel 8, stk. 2, artikel 15, stk. 7a, artikel 20, stk. 7, og artikel 22a, stk. 4***, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 4, stk. 2, artikel 5, stk. 10, ***artikel 8, stk. 2, artikel 15, stk. 7a, artikel 20, stk. 7, og artikel 22a, stk. 4***, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 47

Hasteprocedure

1. Delegerede retsakter vedtaget i henhold til denne artikel træder i kraft straks og anvendes, så længe der ikke er gjort indsigelse i henhold til stk. 2. I meddelelsen til Europa-Parlamentet og Rådet af en delegeret retsakt anføres begrundelsen for anvendelse af hasteproceduren.

2. Europa-Parlamentet eller Rådet kan efter proceduren i artikel 46, stk. 5, gøre indsigelse mod en delegeret retsakt. I så fald skal Kommissionen ophæve retsakten straks efter Europa-Parlamentets eller Rådets meddelelse af afgørelsen om at gøre indsigelse.

Artikel 48

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 21 i Rådets direktiv 96/48/EF ([1]). Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

4. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 8 i forordning (EU) nr. 182/2011.

Artikel 49

Begrundelse

Enhver afgørelse truffet i medfør af dette direktiv om vurdering af interoperabilitetskomponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og om verifikation af delsystemer, der indgår i jernbanesystemet, samt afgørelser truffet i medfør af artikel 6, 11 og 16 begrundes nøje. Afgørelsen meddeles den berørte part så hurtigt som muligt med angivelse af klagemuligheder i henhold til gældende ret i den pågældende medlemsstat og klagefrister i forbindelse hermed.

Artikel 49a

Sanktioner

Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 46 for at fastsætte en sanktionsordning for manglende overholdelse af de frister, der er fastsat i denne forordning for de afgørelser, der skal træffes af agenturet. Den fastsætter endvidere en erstatningsordning for de tilfælde, hvor det klagenævn, der oprettes i henhold til forordning (EU) nr. …/… [agenturforordningen], afsiger kendelse til fordel for den part, som agenturets afgørelse var rettet mod. Sanktionerne og erstatningsordningen skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, være ikkediskriminerende og have afskrækkende virkning. **[Ændring 136]**

Artikel 50

Rapport og oplysninger

1. Kommissionen skal hvert tredje år og første gang ~~tre~~ ***to*** år efter offentliggørelsen af dette direktiv udarbejde en rapport om forbedringerne i interoperabiliteten i jernbanesystemet og forelægge den for Europa-Parlamentet og Rådet. Rapporten skal også omfatte en analyse af tilfældene i artikel 7 og af anvendelsen af kapitel V. ***På baggrund af rapportens resultater foreslår Kommissionen forbedringer og foranstaltninger til styrkelse af agenturets rolle i forbindelse med gennemførelsen af interoperabilitet.*** **[Ændring 137]**

1a. Kommissionen forelægger to år efter offentliggørelsen af dette direktiv og efter høring af alle berørte aktører Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om driften af agenturet og de fremskridt, det har gjort i varetagelsen af sine nye beføjelser. **[Ændring 138]**

2. Agenturet udarbejder og ajourfører regelmæssigt et værktøj, der kan levere en oversigt over graden af interoperabilitet i jernbanesystemet, når det får en forespørgsel fra en medlemsstat***, Europa-Parlamentet*** eller Kommissionen. Dette værktøj bygger på oplysningerne i de registre, der er omhandlet i kapitel VII. **[Ændring 139]**

([1]) Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6).

Onsdag den 26. februar 2014

Artikel 50a

Overgangsordning

Fire år efter dette direktivs ikrafttrædelse udstedes de køretøjstilladelser, der er omhandlet i artikel 20 og 22, af agenturet, medmindre andet gælder i henhold til artikel 20, stk. 9a. I denne overgangsperiode kan en køretøjstilladelse udstedes af enten agenturet eller den nationale sikkerhedsmyndighed efter ansøgerens valg.

Agenturet skal råde over den nødvendige organisatoriske kapacitet og sagkundskab til at udføre alle sine funktioner uafhængigt af artikel 18, 20 og 22 senest fire år fra datoen for dette direktivs ikrafttrædelse.

Agenturet kan med henblik på at opfylde sine forpligtelser indgå samarbejdsaftaler med nationale sikkerhedsmyndigheder i overensstemmelse med artikel 22a. **[Ændring 140]**

Artikel 51

Overgangsordning for ibrugtagning af køretøjer

1. Medlemsstaterne kan fortsætte med at anvende bestemmelserne i kapitel V i direktiv 2008/57/EF indtil [~~to~~ ***et*** år efter ikrafttrædelsesdatoen]. **[*Ændring* 141]**

2. Tilladelser til at tage køretøjer i brug, der er udstedt i medfør af stk. 1, herunder tilladelser udstedt i medfør af internationale aftaler, særlig RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) og RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), forbliver gyldige på de betingelser, der gjaldt for udstedelsen af tilladelserne.

3. Køretøjer, der har fået ibrugtagningstilladelse i medfør af stk. 1 og 2, skal have en køretøjsomsætningstilladelse, før de kan køre på et eller flere net, som deres tilladelse ikke omfatter. Ibrugtagning på disse supplerende net er omfattet af bestemmelserne i artikel 21.

Artikel 52

Andre overgangsbestemmelser

Bilag IV, V, VI, VII og IX til direktiv 2008/57/EF finder anvendelse frem til iværksættelsesdatoen for de dertil svarende ***delegerede retsakter, jf. dette direktivs artikel 8, stk. 2, og artikel 15, stk. 7a, og*** gennemførelsesretsakter, jf. dette direktivs ~~artikel 8, stk. 2,~~ artikel 14, stk. 8, artikel 15, stk. 7, og artikel 7, stk. 3. **[*Ændring* 142]**

Artikel 53

Henstillinger og udtalelser fra agenturet

Agenturet fremsætter henstillinger og udtalelser i henhold til artikel 15 i forordning (EU) nr. …/… [agenturforordningen] med henblik på anvendelsen af dette direktiv. Disse henstillinger og udtalelser skal danne grundlag for alle EU-foranstaltninger, der vedtages i medfør af dette direktiv.

Artikel 54

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme bestemmelserne i artikel 1, artikel 2, artikel 7 stk. 1 til 4, artikel 11, stk. 1, artikel 13, artikel 14, stk. 1 til 7, artikel 15, stk. 1 til 6, artikel 17 til 21, artikel 22, stk. 3 til 7, artikel 23 til 36, artikel 37, stk. 2, artikel 38, artikel 39, artikel 41 til 43, artikel 45, stk. 1 til 5 og artikel 51 samt bilag I til III senest den [~~to~~ ***et*** år efter ikrafttrædelsesdatoen]. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv. Sammenligningstabellerne er nødvendige for at sætte alle parter i stand til tydeligt at identificere de relevante nationale bestemmelser til gennemførelse af dette direktiv. **[*Ændring* 143]**

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller ved offentliggørelsen være ledsaget af en sådan henvisning. De skal desuden indeholde en erklæring om, at henvisninger i eksisterende love og administrative bestemmelser til de direktiver, der ophæves ved dette direktiv, gælder som henvisninger til dette direktiv. Medlemsstaterne fastsætter, hvordan henvisningen skal udformes, og hvordan erklæringen skal formuleres.

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

3. Forpligtelsen til at gennemføre artikel 13, artikel 14, stk. 1-7, artikel 15, stk. 1-6, artikel 17 til 21, artikel 42, artikel 43, artikel 45, stk. 1-5, og artikel 51 i dette direktiv i national lovgivning og implementere dem gælder ikke for Republikken Cypern og Republikken Malta, så længe der ikke findes noget jernbanesystem på deres område.

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

Artikel 55

Ophævelse

Direktiv 2008/57/EF som ændret ved de direktiver, der er anført i bilag IV, del A, ophæves med virkning fra den [~~to~~ ***et*** år efter ikrafttrædelsesdatoen], dog uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristerne for gennemførelse af de direktiver, der er anført i bilag IV, del B. **[*Ændring* 144]**

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

Artikel 56

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 3 til 10, artikel 11, stk. 2, 3 og 4, artikel 12 og artikel 16 finder anvendelse fra [to år efter ikrafttrædelsesdatoen]

Artikel 57

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i …

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*

Onsdag den 26. februar 2014

BILAG I

Elementer i EU's jernbanesystem

1. Net

~~For~~ ***I*** dette direktivs ~~formål~~ ***forstand*** omfatter EU-nettet følgende ***elementer for højhastighedsnet defineret i litra a), b) og c), og det konventionelle net defineret ved litra d) til i)***:

-a) Strækninger, som er specielt anlagt til højhastighedstog og udstyret til hastigheder på normalt 250 km/h eller derover***, idet det under egnede forhold muliggør opnåelse af hastigheder på over 300 km/h***.

-b) Strækninger, som er specielt udbygget til højhastighedstog og udstyret til hastigheder på omkring 200 km/h.

-c) Strækninger, der er specielt udbygget til højhastighedstog, og som har særlige karakteristika på grund af topografiske, terrænbetingede eller byplanmæssige begrænsninger, som hastigheden skal tilpasses efter i hvert enkelt tilfælde. Denne kategori indbefatter forbindelsesstrækninger mellem højhastighedsnettet og det konventionelle net, banegårdsspor, tilkørselsspor til terminaler, remiser m.v., hvor højhastighedsmateriel kører med konventionel hastighed.

-d) Konventionelle strækninger, som forudsættes anvendt til persontrafik.

-e) Konventionelle strækninger, som forudsættes anvendt til blandet trafik (personer, gods).

-f) Konventionelle strækninger, som forudsættes anvendt til godstrafik.

-g) Knudepunkter i persontrafikken.

-h) Knudepunkter i godstrafikken, herunder intermodale terminaler.

-i) Forbindelsesspor mellem disse elementer. **[*Ændring 145*]**

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

2. Køretøjer

For dette direktivs formål indbefatter EU-køretøjer alle køretøjer, som kan køre på hele EU-nettet eller en del af det, herunder:

— lokomotiver og passagervogne, herunder brændstof- eller eldrevne trækkraftenheder, selvkørende brændstof- eller eldrevne tog og personvogne

— ***køretøjer konstrueret til at køre med en hastighed på mindst 250 km/h på baneafsnit, der er specielt anlagt til højhastighedstog, idet det under egnede forhold muliggør opnåelse af hastigheder på over 300 km/h***

— ***køretøjer konstrueret til at køre med en hastighed på 200 km/h på baneafsnit, der er specielt anlagt eller opgraderet til højhastighedstog, såfremt de er kompatible med de muligheder, der byder sig på de pågældende afsnit.***

Endvidere skal køretøjer, der er konstrueret til at køre med en højeste hastighed på under 200 km/h, og som forventes at køre på hele eller dele af det transeuropæiske højhastighedsnet, når det er foreneligt med dette nets kapacitetsniveauer, opfylde de krav, der sikrer en sikker kørsel på nettet. TSI'er for konventionelle køretøjer skal derfor også indeholde krav til sikker kørsel med konventionelle køretøjer på højhastighedsnet. **[*Ændring 146*]**

— godsvogne, herunder ***lave*** køretøjer ***konstrueret kørsel på hele nettet, og køretøjer*** til transport af lastvogne **[*Ændring 147*]**

— særlige køretøjer som f.eks. arbejdskøretøjer.

Hver af disse kategorier kan underopdeles i:

— køretøjer til international brug

— køretøjer til national brug.

TSI'erne skal specificere de krav, der må stilles, for at disse køretøjer kan drives sikkerhedsmæssigt forsvarligt på forskellige strækningskategorier.

Onsdag den 26. februar 2014

BILAG II

DELSYSTEMER

1. Liste over delsystemer

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

a) strukturelt definerede områder:

— infrastruktur

— energi

— fast togkontrol- og kommunikationsudstyr

— mobilt togkontrol- og kommunikationsudstyr

— rullende materiel

b) funktionelt definerede områder:

— drift og trafikstyring

— vedligeholdelse

— trafiktelematik for person- og godstrafikken.

2. Beskrivelse af delsystemerne

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

2.1. Infrastruktur

Spor, sporskifter, bygværker (broer, tunneler m.v.), de banegårdskomponenter, der er knyttet til togtrafikken (f.eks. indgange, perroner, adgangsområder, serviceområder, toiletter og informationssystemer samt disse komponenters tilgængelighed for bevægelseshæmmede og handicappede), og sikkerheds- og beskyttelsesudstyr.

2.2. Energi

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

2.3. Fast togkontrol- og kommunikationsudstyr

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

2.4. Mobilt togkontrol- og kommunikationsudstyr

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

2.5. Drift og trafikstyring

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

De faglige kvalifikationer, som der kan stilles krav om som en forudsætning for varetagelse af enhver opgavetype inden for banetrafikken.

2.6. Telematik

Dette delsystem omfatter i henhold til bilag I to dele:

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

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

2.7. Rullende materiel

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

2.8. Vedligeholdelse

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

Onsdag den 26. februar 2014

BILAG III

VÆSENTLIGE KRAV

1. Generelle krav

1.1. Sikkerhed

1.1.1. Udformningen, anlæggelsen eller fremstillingen samt vedligeholdelsen og overvågningen af de sikkerhedskritiske dele, herunder navnlig dele, der har betydning for togenes kørsel på nettet, skal garantere et sikkerhedsniveau, der svarer til de mål, der er opstillet for nettet, også under nærmere bestemte uregelmæssige driftsforhold.

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

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

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

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

1.2. Driftssikkerhed og disponibilitet

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

1.3. Sundhed

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

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

1.4. Miljøbeskyttelse

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

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

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

1.4.4. Jernbanesystemet skal drives under overholdelse af de foreskrevne grænser for støjgener.

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

1.5. Teknisk kompatibilitet

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

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

2. Særlige krav til de enkelte delsystemer

2.1. Infrastruktur

2.1.1. Sikkerhed

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

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

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

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

2.2. Energi

2.2.1. Sikkerhed

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

2.2.2. Miljøbeskyttelse

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

2.2.3. Teknisk kompatibilitet

Systemer til forsyning med brændstof eller elektrisk energi skal:

— gøre det muligt for togene at yde de specificerede præstationer

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

2.3. Togkontrol og kommunikation

2.3.1. Sikkerhed

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

2.3.2. Teknisk kompatibilitet

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

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

Onsdag den 26. februar 2014

2.4. Rullende materiel

2.4.1. Sikkerhed

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

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

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

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

Der skal forefindes anordninger, således at passagererne kan gøre lokomotivføreren ***og/eller togføreren*** opmærksom på faresituationer og ***anmode*** personalet ~~kan komme i kontakt med ham~~ ***om at kontakte lokomotiv-/togføreren***. **[Ændring 148]**

~~Indgangsdørene skal være udstyret med et luknings- og åbningssystem, som garanterer~~ ***Ind- og udstigning skal kunne ske sikkert. Indgangsdørenes lukke- og åbnemekanismer, bredden af afstanden mellem tog og perron og håndteringen af togets afgang skal garantere*** de rejsendes sikkerhed. ***Togene skal være konstrueret sådan, at de rejsende ikke kan komme til at sidde fast.*** **[Ændring 149]**

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

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

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

Togene skal være udstyret med et højttaleranlæg, som togpersonalet ~~uden for toget~~ ***og lokomotivførerne*** kan benytte til at give meddelelser til passagererne. **[Ændring 150]**

Både på banegården og i toget skal de rejsende informeres letforståeligt og i fuldt omfang om de nødvendige ordninger på stedet (adgangsforbud, indgange og udgange, anvisninger, faciliteter for personer med nedsat mobilitet, betydning af afmærkninger, sikkerhedsrum osv.) **[Ændring 151]**

2.4.2. Driftssikkerhed og disponibilitet

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

2.4.3. Teknisk kompatibilitet

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

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

Det rullende materiels specifikationer skal gøre det muligt for det at køre på alle de banestrækninger, som det er meningen, det skal benytte, idet der tages hensyn til relevante klimatiske ***og topografiske*** forhold. **[Ændring 152]**

2.4.4. Kontrol

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

2.5. Vedligeholdelse

2.5.1. Sikkerhed og sundhed

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

2.5.2. Miljøbeskyttelse

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

2.5.3. Teknisk kompatibilitet

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

2.6. Drift og trafikstyring

2.6.1. Sikkerhed

Tilvejebringelsen af sammenhæng i reglerne for drift af nettet og for lokomotivførernes, ***det tekniske inspektionspersonales, trafikledernes,*** togpersonalets og kontrolcenterpersonalets kvalifikationer skal garantere en sikker drift, idet der tages hensyn til de forskellige krav, der gør sig gældende i forbindelse med grænseoverskridende og indenlandsk trafik. ***Der skal gøres bestræbelser på at sikre et højt uddannelsesniveau med udvidede kvalifikationer i hele Unionen.*** **[Ændring 153]**

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

2.6.2. Driftssikkerhed og disponibilitet

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

2.6.3. Teknisk kompatibilitet

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

2.7. Trafiktelematik for person- og godstrafikken

2.7.1. Teknisk kompatibilitet

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

For disse applikationer skal det sikres:

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

— at brugerne har ubesværet adgang til informationerne.

2.7.2. Driftssikkerhed og disponibilitet

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

2.7.3. Sundhed

Systemernes brugergrænseflader skal følge grundreglerne for ergonomi og sundhedsbeskyttelse.

2.7.4. Sikkerhed

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

BILAG IV

DEL A

Ophævede direktiver

og senere ændringer af dem

(jf. artikel 55)

Direktiv 2008/57/EF	(EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.)
Direktiv 2009/131/EF	(EUT L 273 af 17.10.2009, s. 12.)
Direktiv 2011/18/EU	(EUT L 57 af 2.3.2011, s. 21.)

DEL B

Frister for gennemførelse i national ret

(jf. artikel 55)

Direktiv	Gennemførelsesfrist
2008/57/EF	19. juli 2010
2009/131/EF	19. juli 2010
2011/18/EU	31. december 2011

Onsdag den 26. februar 2014

BILAG V

SAMMENLIGNINGSTABEL

Direktiv 2008/57/EF	Nærværende direktiv
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2, litra a) til z)	Artikel 2, nr. 1) til 24)
———	Artikel 2, nr. 25) til 41)
Artikel 3	———
Artikel 4	Artikel 3
Artikel 5, stk. 1 til stk. 3. litra g)	Artikel 4, stk. 1 til stk. 3. litra g)
———	Artikel 4, stk. 3, litra h) og i)
Artikel 5, stk. 4-8	Artikel 4, stk. 4-8
Artikel 6	Artikel 5
Artikel 7	Artikel 6
Artikel 8	———
Artikel 9	Artikel 7
Artikel 10	Artikel 8
Artikel 11	Artikel 9
Artikel 12	———
Artikel 13	Artikel 10
Artikel 14	Artikel 11
Artikel 15, stk. 1	Artikel 18, stk. 3, og artikel 19, stk. 2
Artikel 15, stk. 3 og 4	———
Artikel 16	Artikel 12
Artikel 17	Artikel 13 og 14
Artikel 18	Artikel 15
Artikel 19	Artikel 16
———	Artikel 17

Direktiv 2008/57/EF	Nærværende direktiv
———	Artikel 18 (undtagen stk. 3)
———	Artikel 19 og 20
Artikel 20	———
Artikel 21	Artikel 21
Artikel 22-25	———
Artikel 26	Artikel 22
Artikel 27	Artikel 14, stk. 8
Artikel 28 og bilag VIII	Artikel 23-41
Artikel 29	Artikel 48
Artikel 30 og 31	———
Artikel 32	Artikel 42
Artikel 33	Artikel 43
Artikel 34	Artikel 44
Artikel 35	Artikel 45
Artikel 36	———
———	Artikel 46 og 47
Artikel 37	Artikel 49
Artikel 38	Artikel 54
Artikel 39	Artikel 50
———	Artikel 51 og 52
———	Artikel 53
Artikel 40	Artikel 55
Artikel 41	Artikel 56
Artikel 42	Artikel 57
Bilag I-III	Bilag I-III
Bilag IV	Artikel 8, stk. 2
Bilag V og VI	Artikel 15, stk. 7

Onsdag den 26. februar 2014

Direktiv 2008/57/EF	Nærværende direktiv
Bilag VII	Artikel 14, stk. 8
Bilag VIII	Artikel 27, 28 og 29
Bilag IX	Artikel 7, stk. 3
Bilag X	Bilag IV
Bilag XI	Bilag V