EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 30.1.2013
COM(2013) 30 final

2013/0015 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union

(omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2013) 8 final}
{SWD(2013) 9 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

1.1. Den senere tids udvikling i jernbanepolitikken

Den 28. marts 2011 udsendte Kommissionen en hvidbog med titlen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem". Her redegjorde den for, hvordan den så på etableringen af et fælles europæisk transportområde, og gjorde det klart, at dette mål indebærer, at der tilvejebringes et indre jernbanemarked, hvor europæiske jernbanevirksomheder, kan tilbyde deres tjenester uden unødige tekniske og administrative barrierer.

Det Europæiske Råds konklusioner fra januar 2012 understreger også betydningen af at frigøre det vækstpotentiale, der ligger i et fuldt integreret indre marked, der også omfatter netværksindustrierne[1]. Kommissionen lægger i sin meddelelse fra den 30. maj 2012 om en indsats for stabilitet, vækst og beskæftigelse[2] vægt på, at den administrative byrde og hindringerne for adgang til banesektoren reduceres yderligere, og fremsætter henstillinger herom til de enkelte lande. Tilsvarende udsendte Kommissionen den 6. juni 2012 en meddelelse om bedre forvaltning af det indre marked[3], hvor transportsektorens betydning også fremhæves.

I de sidste ti år er der sket kolossale forandringer på EU's jernbanemarked. De er blevet indført gradvis ved hjælp af tre "jernbanepakker" (og et antal ledsagende retsakter), hvis hensigt har været at åbne de nationale markeder og gøre jernbanerne mere konkurrencedygtige og interoperable på EU-plan uden at forringe sikkerheden. Men trods den omfattende udbygning af EU's regelværk om et indre marked for jernbanetransportydelser er banernes andel af transporten inden for EU stadig ganske beskeden i forhold til de andre transportformer. Derfor har Kommissionen villet fremlægge en fjerde jernbanepakke for at højne banetrafikkens kvalitet og effektivitet ved at fjerne de tilbageværende markedshindringer. Den fjerde jernbanepakke indeholder bl.a. dette direktiv, som sigter mod at fjerne de resterende administrative og tekniske hindringer ved at: etablere fælles principper for sikkerheds- og interoperabilitetsregler med det formål at øge stordriftsfordelene for jernbanevirksomheder, der arbejder på tværs af grænserne i EU, mindske de administrative omkostninger og fremskynde de administrative procedurer og undgå skjult forskelsbehandling.

1.2. Lovrammer for interoperabilitet

Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde fastsætter i artikel 170 og 171 at EU skal bidrage til oprettelse og udvikling af transeuropæiske net på transportområdet. For at virkeliggøre disse mål skal EU iværksætte enhver form for aktion, som måtte være nødvendig for at sikre nettenes interoperabilitet, navnlig inden for harmonisering af tekniske standarder.

De første tiltag på jernbaneområdet var direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, senere ændret

[1] http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf
[2] COM(2012) 299 endelig.
[3] COM(2012) 259 endelig.

ved direktiv 2004/50/EF. Disse direktiver blev omarbejdet i direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet, der stadig gælder med de ændringer, der er vedtaget ved direktiv 2009/131/EF og direktiv 2011/18/EU.

1.3. Hvorfor er det nødvendigt at omarbejde det ændrede direktiv 2008/57/EF?

Der er i tidens løb samlet mange erfaringer på grundlag af arbejdet med TSI'erne, anvendelsen af interoperabilitetsdirektiverne på konkrete projekter, arbejdet i det udvalg, der er omhandlet i artikel 29 i direktiv 2008/57/EF, og tilbagemeldinger fra de berørte parter. Dertil kommer at de lovgivningsmæssige rammer for, hvordan produkter kan bringes i omsætning, har udviklet sig en hel del i de senere år, og det giver behov for at tilpasse reglerne på interoperabilitetsområdet.

Derfor har Kommissionen til hensigt at foreslå, at direktiv 2008/57/EF ændres på en række punkter, der kan grupperes således:

- Nye bestemmelser: et antal nye definitioner, indførelse af begrebet køretøjsomsætningstilladelse og bestemmelser om registre.
- Tydeliggørelse af eksisterende bestemmelser: direktivets anvendelsesområde, anvendelse af TSI'erne på eksisterende systemer, undtagelser fra anvendelsen af TSI'er, mangler ved TSI'er og nationale forskrifters gyldighed.
- Ajourføringer begrundet i udviklingen i lovrammerne: bestemmelser om overensstemmelsesvurdering og overensstemmelsesvurderingsorganer samt henvisninger til udvalgsprocedurer og anvendelse af delegerede retsakter
- Redaktionelle ændringer: konsolidering af tidligere ændringer af direktivteksten, omnummerering af artikler og bilag, henvisninger til andre dele af den fjerde jernbanepakke og målrettet omformulering for at undgå tvetydigheder i de forskellige sprogversioner.

2. RESULTATER AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG AF KONSEKVENSANALYSER

Europa-Kommissionen har foretaget en grundig konsekvensanalyse af lovgivningsforslag, der skal højne effektiviteten og øge konkurrencen inden for det fælles europæiske jernbaneområde på området interoperabilitet og sikkerhed.

I juni 2011 nedsatte den en styregruppe for konsekvensanalysen. GD MOVE opfordrede alle generaldirektoraterne til at deltage, men de mest berørte var ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER og ELARG.

Kommissionens tjenestegrene har ført løbende drøftelser med brancherepræsentanter om udviklingen inden for det fælles europæiske jernbaneområde. I 2010-2011 gennemførte de også en evaluering af forordning 881/2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur.

Som støtte for Kommissionens arbejde med konsekvensanalysen fik en ekstern konsulent til opgave at udarbejde en grundlagsundersøgelse og gennemføre en målrettet interessenthøring.

Den målrettede høring af berørte parter indledtes den 18. november 2011 med en internetrundspørge, der var afsluttet den 30. december 2011. Den blev fulgt op af interview med større interessenter og med en interessentworkshop ved udgangen af februar 2012.

Siden da har GD MOVE deltaget i bilaterale møder med sektorrepræsentanter for at høre deres synspunkter på, hvad der bør gøres i den fjerde jernbanepakke med hensyn til interoperabilitet og sikkerhed.

På grund af initiativets tekniske karakter blev der ikke holdt nogen offentlig høring. Kommissionen sikrede sig dog, at alle berørte parter blev hørt i rette øjeblik, og at drøftelserne omfattede alle centrale elementer i initiativet.

Der er flere oplysninger om konsekvensanalysen og resultaterne af interessenthøringen i det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager forslagene om at fjerne de sidste administrative og tekniske hindringer på områderne interoperabilitet og sikkerhed på EU's jernbanemarked.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

I dette afsnit kommenteres og forklares væsentlige ændringer af direktivets ordlyd. Småændringer, der er en følge af Lissabontraktaten, redaktionelle ændringer og andre rettelser, hvis begrundelse er åbenlys, er ikke kommenteret.

Nummereringen af artikler og bilag er som i det nye direktiv, medmindre der står "ex" foran; i så fald gælder henvisningen det gamle direktiv 2008/57/EF.

KAPITEL I

Artikel 1

Sammen med det udvalg, der er omhandlet i direktiv 2008/57/EF, artikel 29, har Kommissionen allerede i februar 2009 drøftet en tydeliggørelse af direktivets anvendelsesområde for så vidt angår strækninger og køretøjer, der benyttes til lokal-, by- og forstadstrafik. Analysen mundede ud i tre konklusioner: 1) Skinnebunden bytrafik udelukkes fra anvendelsesområdet, som tydeliggøres. 2) Der udvikles særlige rammer for frivillig europæisk standardisering inden for skinnebunden bytrafik. 3) Der udarbejdes væsentlige krav til bytransporten.

På det første punkt blev arbejdet sat i gang i oktober 2009, da Kommissionens tjenestegrene opfordrede medlemsstaterne til at undtage de områder, der er anført i direktiv 2008/57/EF, artikel 1, stk. 3, litra a) og b), fra de foranstaltninger, de vedtager for at gennemføre direktivet. Opfordringen skyldtes et ønske om at undgå, at en medlemsstat anvendte direktivet på forhold, som reelt ikke var omfattet af TSI'erne. En sådan situation ville nemlig betyde, at den pågældende medlemsstat skulle give meddelelse om alle nationale forskrifter for metro-, sporvogns- og letbanesystemer, så længe der ikke forelå TSI'er, og for disse systemer følge alle de procedurer direktivet fastsætter for jernbaner, og det ville være en alt for stor administrativ, teknisk og lovgivningsmæssig byrde. For at undgå denne situation formaliserer ændringen af stk. 3, den rettesnor Kommissionens tjenestegrene udsendte allerede i oktober 2009, hvormed det første punkt er afsluttet.

På det andet punkt blev arbejdet formelt sat i værk i februar 2011, da Kommissionen udstedte mandat til de europæiske standardiseringsorganer til at udarbejde frivillige standarder for skinnebunden bytrafik.

For at bidrage til arbejdet med det tredje punkt udsendte sammenslutningerne for skinnebunden bytrafik i oktober 2011 et sæt "grundlæggende krav", der bruges som referencegrundlag for gennemførelsen af det standardiseringsprogram for skinnebunden bytrafik som Cen/Cenelec og ETSI foreslog i oktober 2011.

På dette grundlag anses interoperabilitet mellem lokal-, by og forstadssystemer for at være tilstrækkeligt dækket ind af frivillige foranstaltninger, så det ikke er nødvendigt, at de er omfattet af direktivet.

Artikel 2

Af hensyn til klarheden og for at tage hensyn til lovgivningens udvikling er nogle af definitionerne omformuleret og nye definitioner tilføjet.

Ex artikel 3

Udgår på grund af overlapning med artikel 1.

Artikel 3

Ingen væsentlige ændringer.

KAPITEL II

Artikel 4

Der skal fastsættes flere bestemmelser i TSI'erne for eksisterende delsystemer og for at gøre det muligt for jernbanevirksomhederne til at kontrollere kompatibiliteten mellem køretøjerne og de strækninger, de skal køre på.

Artikel 5

Ingen væsentlige ændringer bortset fra dem, der følger af Lissabontraktaten.

Artikel 6

Her afklares det hvordan agenturets udtalelser kan anvendes, i tiden indtil TSI'erne er ændret, når der opdages mangler ved dem.

Ex artikel 7

Udgår, fordi den er forældet. Når dette direktiv træder i kraft, er TSI'ernes anvendelsesområde udvidet.

Artikel 7

Der er kommet færre tilfælde, hvor det er tilladt at undlade at anvende TSI'erne, fordi tilfældet i det gamle direktivs artikel 9, stk. 1, litra b), er uklart formuleret, aldrig har været brugt og kan henføres til særtilfælde i TSI'erne lige som tilfældene i stk. 1, litra c) og f).

Artikel 8, 9 og 10

Ingen væsentlige ændringer bortset fra dem, der følger af Lissabontraktaten.

Ex artikel 12

Udgår, fordi forholdet er dækket af direktiv 1025/2012/EU.

Artikel 11

Ingen væsentlige ændringer.

KAPITEL IV

Ex artikel 15

Bestemmelserne flyttes til artikler i kapitel V.

Artikel 12

Ingen væsentlige ændringer.

Artikel 13 og 14

Disse artikler er omformuleret for at opnå overensstemmelse med den reviderede ordlyd af dette direktiv og med agenturforordningen og sikkerhedsdirektivet. De klargør, hvilken

betydning nationale forskrifter har, i hvilke tilfælde der kan indføres nationale forskrifter, og efter hvilke procedurer de skal ophæves og offentliggøres.

Agenturet har fortsat til opgave at klassificere de nationale forskrifter (ex artikel 27); desuden skal agenturet undersøge anmeldte nationale forskrifter og opfordre medlemsstaterne til at ophæve dem i tilfælde af overlap eller uforenelighed med EU-forskrifterne.

Artikel 15

Her afklares det, under hvilke omstændigheder der skal udstedes en ny EF-verifikationserklæring.

Artikel 16

Ingen væsentlige ændringer.

Artikel 17

Artiklen henviser til den formodning om overensstemmelse, der er fastsat som princip i forordning (EU) nr. 1025/2012.

Ex artikel 20

Noget af artiklens indhold er formuleret tydeligere og overført til kapitel V. Resten er i forvejen dækket ind af artikel 7 (undladelse af at anvende TSI'er).

KAPITEL V

Ex artikel 21-25 udgår og afløses af de nye artikler 18 til 20.

Artikel 18

For faste anlæg er proceduren i praksis den samme som i direktiv 2008/57/EF, bortset fra for faste togkontrol- og kommunikationssystemer, hvis overensstemmelse med de tilsvarende mobile delsystemer skal godkendes af agenturet.

Artikel 19

I denne artikel behandles de procedurer, der skal gælde, når mobile delsystemer skal bringes i omsætning, hvilket både jernbanevirksomheder og fabrikanter kan gøre. I praksis tages mobile delsystemer ikke i brug alene, men når de indbygges i et køretøj, og ibrugtagning af køretøjet er behandlet i artikel 21.

Artikel 20

Her indføres det nye begreb køretøjsomsætningstilladelse, som delvis erstatter den ibrugtagningstilladelse for køretøjer, der efter forskrifterne i direktiv 2008/57/EF udstedes af den nationale sikkerhedsmyndighed.

Køretøjsomsætningstilladelser udstedes af agenturet og indeholder alle de oplysninger, som jernbanevirksomhederne senere får brug får, når de skal sætte køretøjet i drift. Ansøgeren (jernbanevirksomhed, fabrikant osv.) kan bede agenturet supplere køretøjs-omsætningstilladelsen med en angivelse af køretøjets tekniske kompatibilitet med et givet sæt strækninger eller banenet, som ansøgeren har angivet ud fra forretningsmæssige og/eller tekniske betragtninger. Denne supplerende erklæring vil gøre det lettere for jernbanevirksomheden at sætte køretøjet i drift.

Artikel 21

Artikel 21 tydeliggør, hvilke opgaver der påhviler henholdsvis jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne, når det skal kontrolleres, om et køretøj er kompatibelt med en

strækning, og om køretøjet kan indgå sikkerhedsmæssigt forsvarligt i det system, det forudsættes drevet i.

Artikel 22

Handler om omsætningstilladelser til typer af køretøjer og er ændret for at tage hensyn til bestemmelserne i artikel 18-21.

Ex artikel 27

Udgår, fordi nogle af bestemmelserne er overført til agenturforordningen.

KAPITEL VI

Artikel 23-41 om overensstemmelsesvurderingsorganer erstatter ex artikel 28 og ex bilag VIII og supplerer disse med bestemmelser fra de nye lovrammer for markedsføring af produkter, jf. afgørelse nr. 768/2008/EF.

Ex artikel 31

Udgår, fordi den er forældet.

KAPITEL VII

Artikel 42-45 om det europæiske køretøjsnummer og om registre er opdateret for at tage hensyn til bestemmelserne i kapitel V.

Ex artikel 36

Udgår, fordi den er forældet.

KAPITEL VIII

Artikel 46 og 47

Disse artikler handler om uddelegering af beføjelser til Kommissionen i henhold til Lissabontraktaten.

Artikel 48

Ændret for at tage højde for de nye udvalgsprocedurer.

Ex artikel 30

Udgår, fordi den er forældet.

Artikel 49 og 50

Artiklerne er opdateret for at sikre overensstemmelse med ordlyden i resten af dette direktiv.

Artikel 51

Denne artikel indeholder de nye bestemmelser om overgangsordningen for ibrugtagning af køretøjer. Den gør det muligt at anvende direktiv 2008/57/EF og dette direktiv sideløbende i en begrænset periode.

Artikel 52

Som en følge af Lissabontraktaten ændrer en del af bilagene til direktiv 2008/57/EF status til gennemførelsesretsakter, der skal vedtages af Kommissionen. I denne artikel det, hvilke bestemmelser der skal anvendes indtil disse gennemførelsesretsakter iværksættes.

Artikel 53

Handler om de ækvivalenstabeller, som medlemsstaterne skal fremsende, når de gennemfører dette direktiv i nationale ret. Tabellerne skal bruges, fordi dette direktiv indfører væsentlige

ændringer i kapitel V og VI, og anses for at være en forudsætning for, at alle aktører let kan finde frem til de relevante nationale forskrifter.

Artikel 54

Ny artikel om betydningen af agenturets udtalelser og henstillinger.

Artikel 55 til 57

Artiklerne er opdateret for at sikre overensstemmelse med ordlyden i resten af dette direktiv.

Bilag I

Det transeuropæiske jernbanesystem omtales ikke længere, for når direktivet træder i kraft, har TSI'erne i realiteten fået udvidet deres anvendelsesområde.

Sondringen mellem højhastighedstog og konventionelle tog er også udgået, fordi det er meningen, at der på en række områder skal udarbejdes fælles TSI'er for højhastigheds- og konventionelle delsystemer.

På baggrund af ovenstående er klassificeringen af køretøjerne blevet forenklet.

Bilag II og III

Ingen væsentlige ændringer.

Ex bilag IV

Ændres til en gennemførelsesretsakt, se artikel 8, stk. 2.

Ex Bilag V og VI

Ændres til gennemførelsesretsakter, se artikel 15, stk. 7.

Ex bilag VII

Ændres til en gennemførelsesretsakt, se artikel 14, stk. 8.

Ex bilag VIII

Indholdet af dette bilag er flyttet til artikel 27, 28 og 29, hvorfor bilaget udgår.

Ex bilag IX

Ændres til en gennemførelsesretsakt, se artikel 7, stk. 3.

Bilag IV og V

Opdateret for at sikre overensstemmelse med ordlyden i resten af dette direktiv.

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

2013/0015 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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 ⌫ ~~oprettelse af Det Europæiske Fællesskab~~, særlig artikel ~~71 og 156~~ ⌦ 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, og

ud fra følgende betragtninger:

↓ 2008/57/EF betragtning 1 (tilpasset)

~~Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1006 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog[3] og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog[4] blev ændret væsentligt ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/50/EF[5]. Da der nu skal foretages yderligere ændringer, bør direktiverne for klarhedens skyld omarbejdes, og af forenklingshensyn bør bestemmelserne samles i én retsakt.~~

1 EUT C , , s. .

2 EUT C , , s. .

3 ~~EUT L 235 af 17.9.1996, s. 6. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2007/32/EF (EUT L 141 af 2.6.2007, s. 63).~~

4 ~~EUT L 110 af 20.4.2001, s. 1. Senest ændret ved direktiv 2007/32/EF.~~

5 ~~Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/50/EF af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 114. Berigtiget i EUT L 220 af 21.6.2004, s. 40).~~

⇩ ny

(1) Der er foretaget flere væsentlige ændringer i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet[6]. Da der nu skal foretages yderligere ændringer i dette direktiv, bør det af klarhedshensyn omarbejdes.

🡻 2008/57/EF betragtning 2 (tilpasset)

(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, bør der blandt andet gøres en indsats for at fremme sammenkobling og interoperabilitet mellem de nationale jernbanenet og lette adgangen til disse net ved iværksættelse af enhver foranstaltning~~m for aktion~~, som måtte være nødvendig med hensyn til harmonisering af tekniske standarder~~, som anført i traktatens artikel 155~~.

⇩ ny

(3) Bestræbelserne på at opnå interoperabilitet i EU's 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 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 jernbanesystem.

🡻 2008/57/EF betragtning 3 (tilpasset)

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

🡻 2008/57/EF betragtning 43 (tilpasset)

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

🡻 2008/57/EF betragtning 5

(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

[6] EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.

kommunikationssystemer er koblet effektivt sammen. Denne sammenhæng og sammenkobling er afgørende for ydeevneniveau, sikkerhed, servicekvalitet og omkostninger og ikke mindst for interoperabiliteten i jernbanesystemet.

↓ 2008/57/EF betragtning 6 (tilpasset)
⇨ ny

(5) ~~Det påhviler medlemsstaterne~~ ⇨ De lovgivningsmæssige rammer for jernbanesektoren bør fastsætte en klar fordeling af ansvaret for ⇦ at håndhæve de sikkerheds-, sundheds- og forbrugerbeskyttelsesregler, som gælder for jernbanenettene ~~jernbaner generelt under planlægning, opbygning, ibrugtagning og drift~~.

↓ 2008/57/EF betragtning 7 (tilpasset)

(6) Der er store forskelle mellem de nationale retsforskrifter, ~~og mellem de~~ interne regler og tekniske specifikationer, ~~som jernbanerne anvender~~ ⌦ 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 ⌫ ~~Fællesskabets område~~ på gunstige betingelser.

↓ 2008/57/EF betragtning 8
⇨ ny

(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.

↓ 2008/57/EF betragtning 9 (tilpasset)
⇨ ny

(8) Der bør derfor ~~for Fællesskabet som helhed~~ fastlægges væsentlige krav ⇨ til interoperabiliteten i jernbanesektoren ⇦ ~~til dets jernbanesystem~~ ⌦ , og de bør gælde for EU's jernbanesystem som helhed ⌫.

↓ 2008/57/EF betragtning 10

~~For at virkeliggøre disse mål tog Rådet et første skridt den 23. juli 1996 med vedtagelsen af direktiv 96/48/EF. Senere vedtog Europa-Parlamentet og Rådet direktiv 2001/16/EF.~~

↓ 2008/57/EF betragtning 11

~~Ikrafttrædelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner[7], Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder[8] og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbanestruktur samt sikkerhedscertificering[9] har konsekvenser for gennemførelsen af interoperabilitet. Udvidelsen af adgangsrettighederne bør, ligesom for de øvrige transportformers vedkommende, foregå sideløbende med gennemførelsen af de dertil hørende nødvendige harmoniseringsforanstaltninger. Det er derfor nødvendigt at gennemføre interoperabilitet på hele nettet ved gradvis at udvide det geografiske anvendelsesområde for direktiv 2001/16/EF. Ligeledes bør retsgrundlaget for direktiv 2001/16/EF udvides til at omfatte traktatens artikel 71, som også udgør retsgrundlaget for direktiv 2001/12/EF.~~

↓ 2008/57/EF betragtning 12 (tilpasset)
⇨ ny

(9) ~~Udviklingen af~~ 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 ~~nødvendigvis må~~ ⌦ bør ⌫ gøres obligatoriske for at virkeliggøre dette direktivs mål, og de "harmoniserede standarder", der er udarbejdet ~~udvikles~~ ⇨ i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012 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[10] ⇦ ~~efter den nye metode for teknisk harmonisering~~. ⇨ 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. ⇦

⇩ ny

(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.

---

7 ~~EUT L 75 af 15.3.2001, s. 1.~~

8 ~~EUT L 75 af 15.3.2001, s. 26.~~

9 ~~EUT L 75 af 15.3.2001, s. 29. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2007/58/EF (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 44).~~

10 EUT L 316 af 14.11.2012, s. 12.

(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.

↓ 2008/57/EF betragtning 13

~~De europæiske specifikationer udvikles som hovedregel efter den nye metode for teknisk harmonisering og standardisering. Det bør derfor kunne forventes, at de er i overensstemmelse med visse væsentlige krav i dette direktiv, navnlig for så vidt angår interoperabilitetskomponenterne og grænsefladerne. Disse europæiske specifikationer, eller de gældende dele af dem, er ikke obligatoriske, og TSI'erne bør ikke indeholde udtrykkelige referencer til disse specifikationer. Referencerne til disse europæiske specifikationer offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende, og medlemsstaterne offentliggør henvisningerne til de nationale standarder, der gennemfører de europæiske standarder.~~

↓ 2008/57/EF betragtning 14

~~I visse tilfælde, når det er strengt nødvendigt for at virkeliggøre målene i dette direktiv, kan TSI'erne indeholde en udtrykkelig reference til europæiske standarder eller specifikationer. En sådan udtrykkelig reference har konsekvenser, der bør præciseres nærmere. 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.~~

↓ 2008/57/EF betragtning 15 (tilpasset)

(12) Alle de betingelser, en interoperabilitetskomponent skal opfylde, ⌦ bør være ⌫ ~~er~~ fastsat i ~~d~~den ~~relevante~~ TSI, og det samme gælder den procedure, der skal følges ved overensstemmelsesvurderingen. Desuden ~~skal~~ ⌦ 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.

↓ 2008/57/EF betragtning 16 (tilpasset)

(13) Ved udarbejdelse af nye TSI'er bør sigtet altid være at sikre forenelighed med det eksisterende ~~godkendte~~ system. Dette vil bidrage til at forbedre jernbanernes konkurrenceevne og til at undgå, at der opstår overflødige ~~yderligere~~ ekstraomkostninger, som skyldes, at ~~på grund af krav om opgradering og fornyelse af~~ eksisterende ~~godkendte~~ systemer må opgraderes og fornyes for at sikre kompatibiliteten bagud ~~tilbagevirkende forenelighed~~. I de helt særlige tilfælde, hvor det ikke er muligt at sikre kompatibiliteten ~~forenelighed~~, 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 ~~eventuelt skal godkendes på ny~~, og fastsætte de relevante frister.

↓ 2008/57/EF betragtning 17 (tilpasset)

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

⇩ ny

(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.

↓ 2008/57/EF betragtning 18 (tilpasset)

(16) Det bør ~~præciser~~fastsættes, hvordan man skal forholde sig i de tilfælde, hvor der gælder væsentlige krav for et delsystem, men hvor der endnu ikke er fastsat ~~detaljerede~~ specifikationer i den tilsvarende TSI. I så fald bør de organer, der forestår procedurerne for overensstemmelsesvurdering og verifikation, være de bemyndigede organer, der er omhandlet i artikel 17 ~~20~~ i direktiv 2008/57/EF ~~96/48/EF og direktiv 2001/16/EF~~.

⇩ ny

(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.

↓ 2008/57/EF betragtning 19

~~Den omstændighed, at der sondres mellem et jernbanesystem for højhastighedstog og et jernbanesystem for konventionelle tog, retfærdiggør ikke eksistensen af to særskilte direktiver. Procedurerne for udarbejdelse af TSI'er er ens for de to systemer, og det samme gælder procedurerne for certificering af interoperabilitetskomponenter og delsystemer. De væsentlige krav er praktisk talt ens, og det samme gælder opdelingen af systemet i delsystemer, for hvilke der skal udarbejdes tekniske specifikationer. Og da togene skal kunne bevæge sig frit fra højhastighedsnettet til det konventionelle net, overlapper de tekniske specifikationer for de to systemer i vid udstrækning hinanden; arbejdet med at udarbejde TSI'er har vist, at for visse delsystemer kan en enkelt TSI dække begge systemer. Derfor bør direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF samles i ét direktiv.~~

⇩ ny

(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.

🡻 2008/57/EF betragtning 20

~~Ifølge direktiv 2004/50/EF skal anvendelsesområdet for direktiv 2001/16/EF gradvist udvides, efterhånden som der vedtages nye TSI'er, eller de eksisterende TSI'er revideres. Anvendelsesområdet for nærværende direktiv omfatter ved dets ikrafttræden de transeuropæiske net for højhastighedstog, således som fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet[11], såvel som de køretøjer, der kan køre på disse net. Dette anvendelsesområde vil gradvist blive udvidet til at omfatte hele nettet og alle køretøjer, forudsat at en konsekvensanalyse viser, at det er økonomisk fordelagtigt.~~

🡻 2008/57/EF betragtning 21

(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.

⇩ ny

(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.

🡻 2008/57/EF betragtning 22

(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.

[11] ~~EUT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1791/2006 (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 1).~~

~~I sine lovgivningsmæssige beslutninger af 10. marts 1999 om jernbanepakken anmodede Europa-Parlamentet om, at den gradvise åbning af jernbanetransportmarkedet ledsages af tekniske harmoniseringsforanstaltninger, der iværksættes så hurtigt og effektivt som muligt.~~

↓ 2008/57/EF betragtning 23

~~Rådet anmodede i konklusionerne fra sit møde den 6. oktober 1999 Kommissionen om at forelægge en strategi for forbedring af jernbaneinteroperabiliteten og flaskehalsproblemerne med henblik på snarest at fjerne tekniske, administrative og økonomiske hindringer for nettenes interoperabilitet og samtidig yde garantier for et højt sikkerhedsniveau og for personalets uddannelse og kvalifikationer.~~

↓ 2008/57/EF betragtning 24

~~Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner[12] indebærer, at jernbanevirksomhederne skal have bedre adgang til medlemsstaternes jernbanenet, og dette nødvendiggør igen, at kravet om interoperabilitet er opfyldt for så vidt angår infrastruktur, udstyr, rullende materiel og ledelses- og driftssystemer, herunder at personalet besidder de faglige kvalifikationer og arbejder under de sundheds- og sikkerhedsmæssige betingelser, der er nødvendige for driften og vedligeholdelsen af de nævnte delsystemer og for gennemførelsen af de enkelte TSI'er. Nærværende direktiv har imidlertid ikke som mål direkte eller indirekte at fremme en harmonisering af arbejdsbetingelserne i jernbanesektoren.~~

↓ 2008/57/EF betragtning 26

~~[12] EUT L 237 af 24.8.1991, s. 25. Senest ændret ved direktiv 2007/58/EF.~~

↓ 2008/57/EF betragtning 26 (tilpasset)

(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, ⌫ ~~togkontrol og signaler,~~ energi, rullende materiel, drift og trafikstyring, vedligeholdelse samt trafiktelematik for person- og godstrafikken. For hvert delsystem bør der fastlægges væsentlige krav ~~for hele Fællesskabet~~, og det bør fastlægges, hvilke tekniske specifikationer, navnlig for komponenter og grænseflader, der er nødvendige for at opfylde de væsentlige krav. 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) ~~og~~, men, hvor det er relevant, ~~af flere dele~~ også af andre delsystemer (hovedsagelig ~~den del af~~ delsystemet Mobilt togkontrol- og kommunikationsudstyr ~~signaler og den del af delsystemet energi, der er placeret i det rullende materiel)~~.

⇩ ny

(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 er derfor et vigtigt krav til interoperabiliteten i jernbanesystemet.

🡻 2008/57/EF betragtning 27

(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.

🡻 2008/57/EF betragtning 28

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

🡻 2008/57/EF betragtning 29
⇨ ny

(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. ⇦ ~~i særlige tilfælde, og der må fastsættes procedurer, som skal sikre, at sådanne undtagelser er berettigede.Efter traktatens artikel 155 skal Fællesskabets indsats med hensyn til interoperabilitet tage hensyn til projekternes økonomiske levedygtighed.~~

🡻 2008/57/EF betragtning 30

(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.

🡻 2008/57/EF betragtning 31

~~Jernbanesystemets interoperabilitet, især på fragtområdet, bør udnyttes til at skabe betingelserne for en bedre interoperabilitet mellem de forskellige transportformer.~~

🡻 2008/57/EF betragtning 32 (tilpasset)
⇨ ny

(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 af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester[13], 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 ⌫ ~~europæiske specifikationer~~, der kan tjene som referencer for disse tekniske specifikationer.

↓ 2008/57/EF betragtning 33 (tilpasset)

(30) ~~Fællesskabet~~ ⌦ 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 ~~fællesskabspolitikkens~~ ⌦ EU-politikkens ⌫ krav. De europæiske standardiseringsorganisationer bør derfor videreføre deres samarbejde med de internationale standardiseringsorganisationer.

↓ 2008/57/EF betragtning 34 (tilpasset)

(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 ~~fællesskabsplan~~ ⌦ EU-plan ⌫ , og som jernbanesystemet skal overholde.

↓ 2008/57/EF betragtning 35

(32) Fremgangsmåderne ved vurdering af komponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed bør bygge på de moduler, der er vedtaget ved ~~Rådets afgørelse 93/465/EØF[14]~~ 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[15]. For at fremme udviklingen af den berørte industri bør fremgangsmåder, der omfatter kvalitetssikringssystemer, fremmes mest muligt.

---

[13] 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). Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 213/2008 (EUT L 74 af 15.3.2008, s. 1).

[14] ~~Rådets afgørelse 93/465/EØF af 22. juli 1993 om modulerne for de forskellige faser i procedurerne for overensstemmelsesvurdering og regler om anbringelse og anvendelse af "CE-overensstemmelsesmærkningen", med henblik på anvendelse i direktiverne om teknisk harmonisering (EFT L 220 af 30.8.1993, s. 23).~~

[15] EUT L 319 af 4.12.2010, s. 1-52.

↓ 2008/57/EF betragtning 36 (tilpasset)

(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 ~~Fællesskabets marked~~ ⌦ 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.

↓ 2008/57/EF betragtning 37 (tilpasset)

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

↓ 2008/57/EF betragtning 38

(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.

↓ 2008/57/EF betragtning 39 (tilpasset)

(36) De delsystemer, som jernbanesystemet består af, bør være underlagtægges en verifikationsprocedure. De ~~myndigheder~~ ⌦ enheder ⌫ , der er ansvarlige for ~~at tillade~~ ibrugtagningen ⌦ af delsystemerne ⌫ , ~~skal~~ bør kunne forvisse sig om, at resultatet af projekterings- og konstruktions-, anlægs- og fremstillings- samt ~~planlægnings-, opbygnings- og~~ ibrugtagningsfaserne er i overensstemmelse med de gældende administrative, tekniske og driftsmæssige bestemmelser. ~~Dette~~ Proceduren ~~skal~~ ⌦ bør ⌫ også gøre det muligt for fabrikanten at regne med ligebehandling uanset ~~land~~ ⌦ medlemsstat ⌫ . ~~Der skal derfor udformes et eller flere moduler, som fastlægger principperne og betingelserne for EF-verifikation af delsystemer.~~

↓ 2008/57/EF betragtning 40
⇨ ny

(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 […/…] ~~2004/49/EF af 29. april 2004 om~~

~~jernbanesikkerhed i EU~~ ("jernbanesikkerhedsdirektivet")~~16~~[17] har infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden for så vidt angår deres respektive delsystemer ansvaret for at opfylde disse væsentlige krav. ~~Medlemsstaterne kan verificere, om kravene er overholdt, når de udsteder sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser i overensstemmelse med artikel 10 og 11 i direktiv 2004/49/EF.~~

↓ 2008/57/EF betragtning 41 (tilpasset)
⇨ ny

(38) ~~Hvad angår køretøjerne, bør~~ Ibrugtagningsproceduren ⇨ før køretøjer og faste anlæg ⇦ bør præciseres under hensyntagen til ⇨ infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes ansvarsområder ⇦ ~~definitionen af et køretøj, der består af et eller flere delsystemer. Eftersom direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF omhandler nye og opgraderede delsystemer og direktiv 2004/49/EF vedrører ibrugtagne køretøjer, bør alle bestemmelser om ibrugtagningstilladelser indarbejdes i nærværende direktiv. Der bør indføres en procedure for godkendelse af køretøjstyper. For at lette denne procedure og gøre det lettere at identificere køretøjstyper, bør Det Europæiske Jernbaneagentur (i det følgende benævnt "agenturet") oprette og føre et europæisk register over godkendte typer af køretøjer~~.

(39) For at lette ~~denne procedure for~~ 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 af 9. juli 2008 om fælles rammer for markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets afgørelse 93/465/EØF[18] ⇦ .

⇩ ny

(40) For at sikre sporbarheden af køretøjer og deres historie, bør henvisningen til køretøjsomsætningstilladelsen registreres sammen med de andre køretøjsdata.

(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.

↓ 2008/57/EF betragtning 42

~~Erfaringerne viser, at anvendelsen af en ibrugtagningsprocedure på nationalt niveau ofte er kompliceret og underlagt nationale forskrifter, som er uensartede og uigennemsigtige eller endda overlapper hinanden. En sådan procedure udgør derfor en alvorlig hindring for oprettelsen af nye jernbanevirksomheder, især inden for godstransportsektoren. Der bør derfor tages skridt til at præcisere og forenkle procedurerne for ibrugtagning af køretøjer. For det første bør der indføres et princip om, at én godkendelse gælder for Fællesskabets~~

---

16 ~~EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44. Berigtiget i EUT L 220 af 21.6.2004, s. 16.~~

17 EUT L … .

18 EUT L 218 af 13.8.2008, s. 82.

~~jernbanesystem som helhed. For det andet bør proceduren for køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI, være enklere og hurtigere end for de køretøjer, der ikke opfylder disse krav. For det tredje bør princippet om gensidig anerkendelse anvendes i størst mulig udstrækning: Når et køretøj allerede er taget i brug i en medlemsstat, må de øvrige medlemsstater ikke påberåbe sig nationale forskrifter for at få pålagt unødvendige krav og overflødige verifikationer, medmindre de er strengt nødvendige for at kontrollere, at køretøjet er teknisk kompatibelt med det pågældende net. De nationale forskrifter bør derfor klassificeres og sammenlignes på grundlag af en kontrolliste, for at det kan fastslås, i hvilken udstrækning de nationale forskrifter kan erklæres for ækvivalente med hensyn til krav, ydelse og sikkerhed. For det fjerde bør princippet om retssikkerheden af procedurens resultat følges. Har den nationale sikkerhedsmyndighed således ikke har truffet afgørelse inden for den fastsatte frist, bør ansøgeren kunne tage køretøjet i brug. Denne form for godkendelse er kun mulig, hvis køretøjet allerede er godkendt i en anden medlemsstat. Desuden vil det kun være muligt for en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter, som er behørigt certificeret i henhold til direktiv 2004/49/EF under deres eget fulde ansvar at anvende et sådant køretøj.~~

⇩ ny

(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.

🡻 2008/57/EF betragtning 43

~~Godkendelsesprocedurerne for de køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI, og de køretøjer, der ikke er det det, er forskellige. Der kan forekomme tilfælde, hvor valget af procedure ikke er enkelt. De køretøjer, der kan betragtes som værende i overensstemmelse med TSI, er de køretøjer, hvor alle de relevante TSI'er er gældende og som minimum TSI'en for det rullende materiel. Det indebærer, at en betydelig del af de væsentlige krav er fastlagt. Som eksempel kan nævnes, at så længe de konventionelle TSI'er for lokomotiver ikke er trådt i kraft, vil lokomotiver blive betragtet som køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI, selv om de eventuelt er i overensstemmelse med andre relevante gældende TSI'er på ibrugtagningstidspunktet.~~

🡻 2008/57/EF betragtning 44

~~Såfremt visse tekniske aspekter vedrørende de væsentlige krav ikke udtrykkeligt kan behandles i en TSI, anføres de tydeligt i et bilag til den pågældende TSI som udestående punkter. Når et køretøj, der er i overensstemmelse med TSI, allerede er godkendt i én medlemsstat, bør der i forbindelse med yderligere godkendelser kun tages hensyn til de udestående punkter, der vedrører den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og nettet.~~

🡻 2008/57/EF betragtning 45

~~Listen over parametre, der skal kontrolleres ved ibrugtagning af køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI, er et nøgleelement for jernbanesystemernes interoperabilitet, især med hensyn til eksisterende køretøjer. Denne liste tager hensyn til erfaringer indhentet fra et begrænset antal net. Det er derfor nødvendigt, at agenturet igen gennemgår parametrene i bilag VII og forelægger de anbefalinger for Kommissionen, som det finder passende.~~

↓ 2008/57/EF betragtning 46 (tilpasset)

(43) ~~EF-verifikationsproceduren bør bygge på TSI'er. For disse TSI'er gælder bestemmelserne i artikel 18 i direktiv 93/38/EØF.~~ De bemyndigede organer, der har til opgave at gennemføre procedurerne for vurdering af komponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og verifikationsproceduren for delsystemer, ~~skal~~ ⌦ bør ⌫ , navnlig hvis der ikke foreligger europæiske specifikationer, samordne deres afgørelser så snævert som muligt.

↓ 2008/57/EF betragtning 47

~~De bemyndigede organer bør have en sådan struktur, at de opfylder de kriterier, der gælder for denne type organer i alle sektorer, der er omfattet af den nye metode for teknisk harmonisering og overensstemmelseskontrol, navnlig kriterierne om uafhængighed og kompetence.~~

⇩ ny

(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 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[19]. 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.

↓ 2008/57/EF betragtning 48 (tilpasset)
⇨ ny

(46) ⌦ TSI'erne ⌫ ~~TSI'er~~ ⌦ bør ⌫ revideres med regelmæssige mellemrum. Når der konstateres ~~fejl~~ ⌦ mangler ⌫ ⇨ i TSI'erne, bør der sendes en anmodning til Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (agenturet) om at udarbejde en udtalelse, som –

[19] EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30.

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. ⇦ ~~, bør der indføres en hurtig ad hoc-procedure, således at der inden for et udvalg først vedtages et foreløbigt corrigendum, som derefter offentliggøres af agenturet. Alle parter, herunder virksomhederne, bemyndigede organer og myndigheder, vil således kunne anvende det foreløbige corrigendum, indtil Kommissionen har foretaget en formel revision af TSI'en. For at undgå forveksling med officielle corrigenda fra Kommissionen anvendes benævnelsen teknisk udtalelse. Denne procedure er i overensstemmelse med det mandat, som Kommissionen vedtog ved afgørelse af 13. juli 2007 om et rammemandat til Det Europæiske Jernbaneagentur for udførelsen af visse aktiviteter i henhold til direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF. Er der behov for at ændre en TSI på grund af en væsentlig eller alvorlig fejl, bør en revisionsprocedure tages i anvendelse.~~

🡻 2008/57/EF betragtning 49

~~Definitionen af en ihændehaver bør ligge så tæt som muligt på definitionen i konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) fra 1999. Mange enheder kan udpeges som ihændehaver af et køretøj såsom ejeren; en virksomhed, der driver erhvervsvirksomhed med et antal jernbanevogne; en virksomhed, der leaser køretøjer ud til en jernbanevirksomhed; en jernbanevirksomhed; en infrastrukturforvalter, der anvender køretøjer til vedligeholdelse af sin infrastruktur. Disse enheder forvalter køretøjet med henblik på at lade jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere benytte det som et transportmiddel. For at undgå enhver tvivl skal ihændehaveren være klart angivet i det nationale køretøjsregister.~~

🡻 2008/57/EF betragtning 50

~~De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen[20].~~

🡻 2008/57/EF betragtning 51

~~Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelse til at vedtage og ajourføre TSI'er. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.~~

🡻 2008/57/EF betragtning 52

~~Når de frister, der normalt gælder i forbindelse med forskriftsproceduren med kontrol, i særligt hastende tilfælde ikke kan overholdes, bør Kommissionen have mulighed for at bringe hasteproceduren i artikel 5a, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, i anvendelse til vedtagelse af foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det med TSI'er eller ændringer deraf.~~

---

[20] ~~EUT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).~~

↓ 2008/57/EF betragtning 53 (tilpasset)

(47) Målet for dette direktiv, ~~nemlig tilvejebringelse af~~ ⌦ som er at tilvejebringe ⌫ interoperabilitet i jernbanesystemet ⌦ overalt ⌫ i ~~hele Fællesskabet~~ ⌦ EU ⌫ , kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne ⌦ hver for sig ⌫ , ~~da medlemsstaterne ikke 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 ~~fællesskabsplan~~ ⌦ EU-plan ⌫ ; ~~Fællesskabet~~ Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med ~~subsidiaritetsprincippet~~ ⌦ nærhedsprincippet ⌫ , jf. ~~traktatens~~ 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.

↓ 2008/57/EF betragtning 54

~~I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelse mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne[21].~~

⇩ ny

(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. 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.

(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 af EF-erklæringen om overensstemmelse og anvendelsesegnethed for interoperabilitetskomponenter, dens

[21] ~~EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.~~

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 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser[22].

(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.

↓ 2008/57/EF betragtning 55

(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 direktiver~~et~~. Forpligtelsen til at gennemføre de bestemmelser, hvori der ikke er foretaget ændringer, følger af det tidligere direktiver~~et~~.

⇩ ny

(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.

↓ 2008/57/EF betragtning 56

~~Artikel 14 i direktiv 2004/49/EF samt direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF bør derfor ophæves —~~

[22] EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

~~Formål~~ ⌦ Genstand ⌫ og anvendelsesområde

1. Dette direktiv ⌦ fastsætter ⌫ ~~har til formål at fastsætte~~ betingelserne for at tilvejebringe interoperabilitet i ~~Fællesskabets~~ ⌦ Den Europæiske Unions ⌫ jernbanesystem på en måde, som er i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv […/… om sikkerhed i EU's jernbanesystem] ~~2004/49/EF~~. Disse betingelser vedrører projektering og konstruktion, anlæg og fremstilling ~~bygning~~, ibrugtagning, opgradering, fornyelse, drift og vedligeholdelse af ~~de~~ delene i ~~af~~ dette system samt faglige kvalificationer og sundheds- og sikkerhedsbetingelser for det personale, som varetager drift og vedligeholdelse.

⌦ 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. ⌫

↓ 2008/57/EF
⇨ ny

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

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

~~b) at bidrage til en gradvis gennemførelse af det indre marked for udstyr og tjenester til opbygning, fornyelse, opgradering og drift af jernbanesystemet i Fællesskabet~~

~~c) at bidrage til interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet.~~

3. ~~Medlemsstaterne kan fra de foranstaltninger, de vedtager til gennemførelse af dette direktiv, undtage~~ ⇨ Dette direktiv finder ikke anvendelse på ⇦ :

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

a) metroer, sporvogne og ~~andre~~ letbanesystemer

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.

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

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

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

b~~d~~) infrastruktur og køretøjer, der udelukkende anvendes til lokale, historiske eller turistmæssige formål.

~~4. Anvendelsesområdet for TSI'er udvides gradvis i overensstemmelse med artikel 8 til hele jernbanesystemet, herunder spor, der fører til terminaler og centrale havnefaciliteter, som mere end én bruger benytter eller kunne benytte, med forbehold af de undtagelser fra anvendelsen af TSI'er, som er angivet i artikel 9.~~

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv gælder følgende definitioner:

↓ 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

1) "~~det transeuropæiske~~ ⇨ EU's ⇦ jernbanesystem": de ~~transeuropæiske jernbanesystemer for konventionelle tog og højhastighedstog som omhandlet~~ ⇨ elementer, der er anført ⇦ i bilag I~~, punkt 1 og 2~~

↓ 2008/57/EF

2) "interoperabilitet": jernbanesystemets egnethed til at muliggøre sikker og kontinuerlig togtrafik, der præsterer de ydelser, som forudsættes for disse strækninger. ~~Denne egnethed er afhængig af, at alle forskriftsmæssige, tekniske og driftsmæssige betingelser for at opfylde de væsentlige krav er til stede~~

↓ 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

3) "køretøj": et jernbanekøretøj med eller uden trækkraft, der ⌦ kan køre på jernbanespor ⌫ på egne hjul ~~kører på en jernbanestrækning~~ ⇨ i en fast eller variabel oprangering ⇦ . Et køretøj ~~består~~ er sammensat af et eller flere strukturelt eller funktionelt definerede delsystemer ~~eller dele af sådanne delsystemer~~

↓ 2008/57/EF

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

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

5) "delsystemer": ~~resultatet~~ ⌦ de strukturelt eller funktionelt definerede dele ⌫ af jernbanesystemet~~s opdeling i strukturelt eller funktionelt definerede delsystemer,~~ som angivet i bilag II~~, for hvilke der skal fastlægges væsentlige krav~~

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 ⌫ ~~. Begrebet "komponent" omfatter~~ både materielle og immaterielle objekter~~, f.eks. programmel~~

↓ 2008/57/EF

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

---

↓ 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

8) "europæisk specifikation": en fælles teknisk specifikation~~,~~ eller en europæisk teknisk godkendelse ⌦ , jf. definitioner i bilag XXI til direktiv 2004/17/EF, ⌫ eller en ~~national~~ ⇨ europæisk ⇦ standard ⇨ som defineret i artikel 2, stk. 1), litra b), i forordning (EU) nr. 1025/2012 ⇦ ~~til gennemførelse af en europæisk standard, som defineret i bilag XXI til direktiv 2004/17/EF~~

↓ 2008/57/EF

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

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

↓ 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

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~~.~~ ~~Dette kan omfatte~~ især jernbanestrækninger og jernbanenet, der er uden forbindelse med ~~det øvrige fællesskabsnet~~ ⌦ 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 ⌫ ~~et delsystem~~, ⇨ 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

13) "fornyelse": ~~større~~ arbejder, som går ud på at udskifte et delsystem eller en del af ⌦ det ⌫ ~~et delsystem~~ uden at ændre delsystemets samlede ydeevne

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

---

🡻 2008/57/EF

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

---

🡻 2008/57/EF (tilpasset)

16) "ibrugtagning": samtlige operationer, hvorved et delsystem eller et køretøj ⌦ sættes i drift ⌫ ~~bringes i den foreskrevne driftstilstand~~.

17) "ordregiver": ~~enhver offentlig eller privat virksomhed eller~~ en~~hver~~ offentlig eller privat enhed, der afgiver ordre på projektering/konstruktion og/eller anlæg/fremstilling~~bygning~~ eller fornyelse eller opgradering af et delsystem. Denne enhed kan være en jernbanevirksomhed, en infrastrukturforvalter eller en ihændehaver, eller ~~d~~en koncessionshaver, der har ansvaret for ~~ibrugtagningen~~ udførelsen af et ~~færdiggjort~~ projekt

---

🡻 2008/57/EF
⇨ ny

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, der er nævnt i artikel 43~~33~~

19) "projekt på et avanceret udviklingstrin": et projekt, som er nået så langt ~~fremme~~ i planlægnings~~en~~/udførelsen~~bygningsfasen~~, at det vil ⇨ kunne gå ud over levedygtigheden af projektet i den planlagte form ⇦ ~~være uacceptabelt for den berørte medlemsstat~~ at ændre i de tekniske specifikationer.~~ En sådan hindring kan være af retlig, kontraktmæssig, økonomisk, finansiel, samfundsmæssig eller miljømæssig art og skal begrundes~~

🡻 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

20) "harmoniseret standard": en europæisk standard ⇨ som defineret i artikel 2, stk. 1), litra c), i forordning (EU) nr. 1025/2012 ⇦ ~~, som et af de europæiske standardiseringsorganer, jf. bilag I til 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[23], har vedtaget på grundlag af et mandat fra Kommissionen og udarbejdet efter proceduren i artikel 6, stk. 3, i nævnte direktiv, og som alene eller sammen med andre standarder udgør et middel til at sikre overholdelse af en retlig bestemmelse

21) "national sikkerhedsmyndighed": en sikkerhedsmyndighed som defineret i artikel 3, litra g), i direktiv ⌦ …/… [om sikkerhed i EU's jernbanesystem] ⌫ 2004/49/EF

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 ⌫ i modul B i afgørelse 93/465/EØF

⇩ 2008/57/EF

23) "serie": et antal ens køretøjer af samme konstruktionstype

"agenturet": Det Europæiske Jernbaneagentur, oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (agenturforordningen)[24]

⇩ 2008/57/EF (tilpasset)

24) "enhed med ansvar for vedligeholdelse": den enhed, der har ansvaret for vedligeholdelsen af et køretøj og som er registreret som sådan i det nationale køretøjsregister. ⌦ jf. definitionen i artikel 3 i direktiv …/… [jernbanesikkerhedsdirektivet] ⌫

⇩ ny

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 med sikkerhedsmæssige eller tekniske krav, der stilles til jernbanerne på medlemsstatsniveau og gælder for jernbanevirksomhederne, uanset hvilket organ der udsteder dem

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.

28) "acceptabelt middel til efterlevelse": ikkebindende udtalelser, som agenturet udsteder for at fastlægge måder, hvorpå de væsentlige krav kan efterleves

---

[23] EUT L 204 af 21.7.1998, s. 37. Senest ændret ved Rådets direktiv 2006/96/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 81).

[24] EUT L 164 af 30.4.2004, s. 1. Berigtiget i EUT L 220 af 21.6.2004, s. 3.

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 interoperabilitets-komponent 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 og har modtaget en skriftlig fuldmagt fra en fabrikant til at handle på dennes vegne for at varetage nærmere bestemte opgaver

32) "teknisk specifikation": et dokument, der fastsætter, hvilke tekniske krav et produkt, en proces eller en tjenesteydelse skal opfylde

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" 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

38) "infrastrukturforvalter": infrastrukturforvalter som defineret i artikel 3 i direktiv …/... [om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde]

39) "jernbanevirksomhed": jernbanevirksomhed som defineret i artikel 3 i direktiv …/… [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.

↓ 2008/57/EF

~~Artikel 3~~

~~Overordnet forenelighed~~

~~1. 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.~~

~~2. Dette direktiv finder anvendelse med forbehold af andre relevante fællesskabsbestemmelser. For så vidt angår interoperabilitetskomponenter, herunder~~

~~grænseflader, kan opfyldelsen af dette direktivs væsentlige krav dog gøre det nødvendigt at benytte særlige europæiske specifikationer, der er udarbejdet med henblik herpå.~~

Artikel ~~3~~4

Væsentlige krav

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

⇓ 2008/57/EF (tilpasset)

2. De ~~supplerende~~ 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 ~~Fællesskabet~~ ⌦ EU ⌫ , må ikke stride mod de væsentlige krav.

⇓ 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

KAPITEL II

TEKNISKE SPECIFIKATIONER FOR INTEROPERABILITET

Artikel ~~4~~5

~~TSI'ernes~~ Indholdet ⌦ af de tekniske specifikationer for interoperabilitet ⌫

1. For hvert ~~delsystem~~ ⌦ 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. ~~Afgørelsen om at udvikle og/eller revidere en TSI og valget af dens tekniske og geografiske anvendelsesområde kræver et mandat i henhold til artikel 6, stk. 1.~~

⇩ ny

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.

⇓ 2008/57/EF

3~~2~~. Delsystemerne skal være i overensstemmelse med de TSI'er, der er gældende på tidspunktet for ibrugtagning, opgradering eller fornyelse i henhold til dette direktiv; overensstemmelsen skal opretholdes hele tiden under brugen af hvert delsystem.

⇓ 2008/57/EF (tilpasset)

4~~3~~. ~~Med henblik på at nå det mål, der er nævnt i artikel 1, fastlægger h~~Hver TSI ⌦ fastlægger ⌫ følgende forhold ~~i nødvendigt omfang~~:

↓ 2008/57/EF

a) ~~d~~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).

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

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

c) ~~d~~Den fastlægger de funktionelle og tekniske specifikationer, som delsystemet og dets grænseflader til de andre delsystemer skal opfylde~~:~~. ~~d~~Disse specifikationer kan, om nødvendigt, variere alt efter delsystemets anvendelse~~, f.eks. efter kategori af strækning, knudepunkt og/eller køretøjer, jf. bilag I.~~

↓ 2008/57/EF

d) ~~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.

e) ~~d~~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[25] ~~93/465/EØF~~ definerede moduler.

↓ 2008/57/EF
⇨ ny

f) ~~d~~Den angiver strategien for anvendelsen af TSI'erne.~~:~~ ~~n~~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 ⇦.

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

⇩ ny

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.

[25] EUT L 319 af 4.12.2010, s. 1.

i) Den angiver, hvilke parametre jernbanevirksomheden 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, således at der sikres kompatibilitet mellem køretøjerne og de strækninger, de forudsættes at køre på.

↓ 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

5~~4~~. Hver TSI udarbejdes på grundlag af en undersøgelse af det eksisterende delsystem og angiver som mål et delsystem, der kan gennemføres gradvis og inden for en rimelig frist. Således ~~giver~~ ⌦ skal ⌫ gradvis vedtagelse af TSI'er og overholdelse af dem ~~sådanne TSI'er~~ ⌦ fremme en gradvis etablering af ⌫ ~~mulighed for efterhånden at realisere målet om~~ interoperabilitet i jernbanesystemet ⇨ inden for denne frist. ⇦.

6~~5~~. TSI'erne bevarer på passende vis sammenhængen i det bestående jernbanesystem i hver medlemsstat. Med henblik herpå kan der fastsættes særtilfælde for hver TSI både med hensyn til net og køretøjer ⇨ , herunder særlig for: ⇦ ~~; der tages særligt hensyn til~~ fritrumsprofiler, sporvidde eller afstand mellem sporene og for køretøjer, der anvendes til trafik mellem ~~Fællesskabet~~ ⌦ EU ⌫ og tredjelande. For hvert særtilfældes vedkommende præciserer TSI'en gennemførelsesbestemmelserne for de bestemmelser i TSI'en, der er ~~nævnt~~ ⌦ omhandlet ⌫ i stk. 4~~3~~, litra c) til g).

↓ 2008/57/EF

7~~6~~. 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. ~~I disse tilfælde finder artikel 17, stk. 3, anvendelse.~~

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

8~~7~~. 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~~8~~. 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~~; det skal i så fald være let tilgængelige forvaltningsdokumenter~~, der er let tilgængelige og til fri, offentlig anvendelse.

Artikel 5~~6~~

⌦ Udarbejdelse, vedtagelse og revision ⌫ ~~Vedtagelse, revision og offentliggørelse~~ af TSI'er

↓ 2008/57/EF

~~1. TSI-udkast og senere udkast til ændringer af TSI'erne udarbejdes af agenturet efter mandat fra Kommissionen udstedt efter forskriftsproceduren i artikel 29, stk. 3 i dette direktiv. De udarbejdes på agenturets ansvar i overensstemmelse med artikel 3 og 12 i forordning (EF) nr. 881/2004 og i samarbejde med de i disse artikler nævnte arbejdsgrupper.~~

~~Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det med TSI'er eller ændringer deraf, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 29, stk. 4.~~

~~I særligt hastende tilfælde kan Kommissionen anvende hasteproceduren i artikel 29, stk. 5.~~

~~2. Agenturet har til opgave at forberede revisionen og ajourføringen af TSI'erne og at fremsætte alle relevante henstillinger til Kommissionen, for at der kan tages hensyn til den tekniske udvikling eller udviklingen i de samfundsmæssige krav. Kommissionen underretter det udvalg, der er omhandlet i artikel 29, om sådanne henstillinger.~~

⇩ ny

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

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

~~3~~2. Hvert TSI-udkast udarbejdes i ~~to~~ ⌦ følgende ⌫ trin.

a) ~~Først~~ ~~fastlægger 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) ~~Dernæst~~ ~~udarbejder a~~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 ~~økonomiske operatører og agenter~~ ⌦ operatører og økonomiske aktører ⌫ .

↓ 2008/57/EF
⇨ ny

~~4. Der skal ved udarbejdelsen, vedtagelsen og revisionen af hver TSI (herunder grundparametrene) tages hensyn til de forventede omkostninger og fordele ved alle de tekniske løsninger, der har været genstand for overvejelse, samt disses indbyrdes grænseflader med henblik på at fastlægge og iværksætte de mest fordelagtige løsninger. Medlemsstaterne medvirker ved denne vurdering ved at stille de nødvendige data til rådighed.~~

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.

45. ~~Det i artikel 29 omhandlede udvalg orienteres regelmæssigt om, hvordan udarbejdelsen af TSI'erne skrider frem.~~ Under ~~dette arbejde~~ ⇨ forberedelsen af TSI'erne ⇦ 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.

56. ~~I forbindelse med vedtagelsen af hver TSI fastsættes ikrafttrædelsesdatoen for den pågældende TSI efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 29, stk. 4.~~ Hvis forskellige delsystemer tages i brug samtidig af tekniske kompatibilitetshensyn, skal de dertil hørende TSI'er have samme ikrafttrædelsesdato.

67. 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.

🡻 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

78. ⇨Som fastsat i artikel 6 i forordning (EU) nr. …/… [agenturforordningen] skal agenturet udarbejde og jævnligt ajourføre en liste ⇦ over ~~sammenslutninger~~ ⌦ brugersammenslutninger ⌫ og organer, der skal høres~~, udarbejdes af Kommissionen efter høring af udvalget i overensstemmelse med rådgivningsproceduren i artikel 29, stk. 2, og~~ ⌦ . Denne liste ⌫ kan gennemgås og opdateres efter ~~på~~ anmodning ~~af~~ fra en medlemsstat eller på Kommissionens initiativ.

🡻 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

8. I forbindelse med udarbejdelse, vedtagelse og revision af TSI'erne skal der tages hensyn til arbejdsmarkedets parters mening for så vidt angår de i artikel ~~5~~4, stk. 4, litra g), nævnte betingelser. ⇨ Med dette formål skal agenturet høre arbejdsmarkedets parter, før det forelægger Kommissionen henstillinger om TSI'er eller TSI-ændringer. ⇦ ~~Til dette formål høres arbejdsmarkedets parter, før TSI-udkastet forelægges det i artikel 29 omhandlede udvalg med henblik på vedtagelse eller revision.~~ Arbejdsmarkedets parter høres inden for rammerne af det sektordialogudvalg, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF af 20. maj 1998 om oprettelse af sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan[26]. Arbejdsmarkedets parter afgiver udtalelse inden for en frist på tre måneder.

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.

---

[26] EUT L 225 af 12.8.1998, s. 27. ~~Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1792/2006 (EUT L 362 af 20.12.2006, s. 1).~~

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.

~~Hvis der er behov for en ny godkendelse, en fornyelse eller en opgradering af disse delsystemer af nødvendige hensyn til sikkerheden eller interoperabiliteten, fastsættes der tidsfrister herfor, enten i TSI'en eller efter behov af medlemsstaterne.~~

~~10. Kommissionen sørger for, at TSI'erne offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.~~

Artikel ~~6~~ 7

Mangler ved TSI'er

~~1. Viser det sig efter vedtagelsen af en TSI, at den ikke fuldt ud opfylder de væsentlige krav, kan det i artikel 29 omhandlede udvalg høres på anmodning af en medlemsstat eller på Kommissionens initiativ.~~

~~Kommissionen kan anmode agenturet om en teknisk udtalelse. Kommissionen analyserer i samarbejde med udvalget den tekniske udtalelse.~~

~~2. Er der behov for at ændre en TSI på grund af en mindre fejl, og berettiger denne ikke en omgående ændring, kan Kommissionen anbefale, at den tekniske udtalelse anvendes, indtil TSI'en er revideret. I dette tilfælde offentliggør agenturet den tekniske udtalelse.~~

~~3. Er der behov for at ændre en TSI på grund af en væsentlig eller alvorlig fejl, skal den procedure for ændring, der henvises til i artikel 6, stk. 1, straks tages i anvendelse.~~

⇩ ny

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.

🡻 2008/57/EF

~~*Artikel 8*~~

~~**Udvidelse af TSI'ernes anvendelsesområde**~~

~~1. Kommissionen vedtager efter forskriftsproceduren i artikel 29, stk. 3, et eller flere mandater, der tager sigte på at udvikle nye TSI'er og/eller at revidere allerede vedtagne TSI'er med henblik på at dække de strækninger og køretøjer, der endnu ikke er omfattet.~~

~~2. Det første af disse mandater angiver en første gruppe af nye TSI'er og/eller ændringer til TSI'er, der skal vedtages senest i januar 2012, jf. dog artikel 5, stk. 5, om muligheden for at fastsætte særtilfælde og, for så vidt ikke andet er bestemt i artikel 9, om undtagelser under særlige omstændigheder. Dette første mandat udformes på grundlag af en henstilling fra agenturet om, hvilke nye TSI'er der bør udarbejdes, og/eller hvilke af de eksisterende TSI'er~~

~~der bør revideres, set i lyset af hver enkelt foranstaltnings forventede omkostningseffektivitet og på grundlag af proportionalitetsprincippet for de foranstaltninger, der træffes på fællesskabsplan. Med henblik herpå tages der passende hensyn til bilag I, punkt 4, og den nødvendige balance mellem på den ene side målet om kontinuerlig jernbanetrafik og teknisk harmonisering, og på den anden side det transeuropæiske, nationale, regionale eller lokale trafikniveau.~~

~~3. Indtil anvendelsesområdet for TSI'erne udvides til at omfatte hele jernbanenettet,~~

~~a) gives tilladelsen til ibrugtagning~~

~~– af delsystemerne for køretøjer, indbygget styringskontrol og signaler, der i det mindste delvist skal anvendes på den del af nettet, som endnu ikke er omfattet af TSI'erne, for denne del af nettet~~

~~– af delsystemer for infrastruktur, energi og jordbaseret styringskontrol på de dele af nettet, som endnu ikke er omfattet af TSI'ernes anvendelsesområde~~

~~i overensstemmelse med de nationale bestemmelser som omhandlet i artikel 8 i direktiv 2004/49/EF, eller hvor det er relevant artikel 17, stk. 3, i nærværende direktiv~~

~~b) gives tilladelse til ibrugtagning af de køretøjer, der lejlighedsvis anvendes på den del af nettet, som endnu ikke er omfattet af TSI'ernes anvendelsesområde, for denne del af nettet, i overensstemmelse med artikel 21-27 og de nationale bestemmelser som omhandlet i artikel 8 i direktiv 2004/49/EF, eller hvor det er relevant artikel 17, stk. 3, i nærværende direktiv.~~

~~4. En medlemsstat kan undlade at anvende de nye eller reviderede TSI'er, der er vedtaget i henhold til stk. 2 på projekter, der på tidspunktet for offentliggørelsen af den relevante gruppe TSI'er befinder sig på et avanceret udviklingstrin eller er omfattet af en kontrakt, der er under gennemførelse.~~

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

Artikel 7~~9~~

~~Undtagelser~~ ⌦ Undladelse af at anvende TSI'erne ⌫

⇩ ny

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 ud over projektets økonomiske levedygtighed at anvende disse TSI'er.

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.

↓ 2008/57/EF

~~1. Hvis der ikke foreligger relevante specifikke tilfælde, behøver en medlemsstat ikke at anvende en eller flere TSI'er, i overensstemmelse med denne artikel i følgende tilfælde:~~

~~a) for et projekt vedrørende et nyt delsystem eller fornyelse eller opgradering af et eksisterende delsystem eller for en del som omhandlet i artikel 1, stk. 1, der på tidspunktet for offentliggørelsen af de relevante TSI'er befinder sig på et avanceret udviklingstrin eller er omfattet af en kontrakt, der er under gennemførelse~~

~~b) for et projekt vedrørende fornyelse eller opgradering af et eksisterende delsystem, når fritrumsprofil, sporvidde eller afstand mellem sporene eller elektrisk spænding i henhold til disse TSI'er er uforenelige med dem, der gælder for det eksisterende delsystem~~

~~c) for et projekt vedrørende et nyt delsystem eller for et projekt vedrørende fornyelse eller opgradering af et eksisterende delsystem, som gennemføres på denne medlemsstats område, såfremt dens jernbanenet er afsondret eller afskåret af havet eller afsondret på grund af særlige geografiske forhold fra den øvrige del af Fællesskabets jernbanenet~~

~~d) for ethvert projekt vedrørende fornyelse, udvidelse eller opgradering af et eksisterende delsystem, såfremt anvendelsen af disse TSI'er skader projektets økonomiske levedygtighed og/eller sammenhængen i den pågældende medlemsstats jernbanesystem~~

~~e) når betingelserne for en hurtig genopretning af nettet efter en ulykke eller naturkatastrofe af økonomiske eller tekniske årsager forhindrer en delvis eller fuldstændig anvendelse af de relevante TSI'er;~~

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

~~2. I alle de tilfælde, der er nævnt i stk. 1, sender den pågældende medlemsstat Kommissionen et dossier med de oplysninger, der er anført i bilag IX. Kommissionen analyserer de foranstaltninger, som medlemsstaten planlægger at gennemføre, og orienterer det udvalg, der er omhandlet i artikel 29.~~

~~3. I de tilfælde, der er nævnt i stk. 1, litra a), sender alle medlemsstater inden for det første år efter hver enkelt TSI's ikrafttræden Kommissionen en fortegnelse over de projekter på deres område, der befinder sig på et avanceret udviklingstrin.~~

~~4. I de tilfælde, der er nævnt i stk. 1, litra a), c) og e), verificerer Kommissionen, om dossieret opfylder betingelserne, og underretter medlemsstaten om resultatet af sin analyse. Om nødvendigt udstedes der en henstilling om, hvilke specifikationer der bør anvendes. Medlemsstaten kan umiddelbart anvende de alternative bestemmelser, der er nævnt i bilag IX.~~

~~5. I de tilfælde, der er nævnt i stk. 1, litra b), d) og f), træffer Kommissionen afgørelse efter forskriftsproceduren i artikel 29, stk. 3, om godtagelse af en anmodning om undtagelse. I de i stk. 1, litra b), nævnte tilfælde vedrører Kommissionens afgørelse dog ikke fritrumsprofiler og sporvidde. Kommissionen træffer sin afgørelse inden for seks måneder, efter at anmodningen ledsaget af et fuldstændigt dossier er indgivet. Træffes en sådan afgørelse ikke, anses anmodningen for at være imødekommet. Indtil Kommissionen har truffet afgørelse, kan en medlemsstat i det i stk. 1, litra f), nævnte tilfælde anvende de alternative bestemmelser, der er nævnt i bilag IX.~~

↓ 2008/57/EF

6. Alle medlemsstater underrettes om analysens resultat og om resultatet af den i stk. 3~~4 og 5~~ omhandlede procedure.

↓ 2008/57/EF

KAPITEL III

INTEROPERABILITETSKOMPONENTER

Artikel 8~~10~~

~~Omsætning~~ 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 ~~ved at~~ og samtidig opfylde de væsentlige krav

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

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

2. Medlemsstaterne må ikke under henvisning til dette direktiv forbyde, begrænse eller hindre, at ~~omsætning på deres område af~~ 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 ~~som nærmere beskrevet i bilag IV~~.

⇩ ny

Kommissionen skal ved gennemførelsesretsakter fastsætte 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.

🡻 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

Artikel ~~9~~11

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 ~~relevante~~ væsentlige krav i dette direktiv.

🡻 2008/57/EF
⇨ ny

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~~10~~, stk. 1.

~~*Artikel 12*~~

~~**Europæiske specifikationer, der ikke opfylder de væsentlige krav**~~

~~Opdager en medlemsstat eller Kommissionen, at europæiske specifikationer, der anvendes direkte eller indirekte med henblik på dette direktiv, ikke opfylder de væsentlige krav, forelægges sagen for det udvalg, der er omhandlet i artikel 29, og Kommissionen træffer den mest hensigtsmæssige foranstaltning, enten:~~

~~a) hel eller delvis tilbagetrækning af de pågældende specifikationer fra de publikationer, hvori de er nævnt eller ændres; er der tale om europæiske standarder, skal det udvalg, der er nedsat ved direktiv 98/34/EF, først høres, eller~~

~~b) revision af TSI'en i overensstemmelse med artikel 7.~~

↓ 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

Artikel 10~~13~~

Procedure for EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed

1. Når fabrikanten eller dennes i ⌦ Unionen ⌫ ~~Fællesskabet~~ 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 ⌫ ~~organ~~, som fabrikanten eller dennes i ⌦ Unionen ⌫ ~~Fællesskabet~~ etablerede repræsentant har anmodet derom.

3. Er interoperabilitetskomponenter omfattet af andre ⌦ EU-direktiver ⌫ ~~fællesskabsdirektiver~~, 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 ~~i Fællesskabet etablerede~~ repræsentant opfyldt de i stk. 1 og 3 ~~nævnte~~ ⌦ fastlagte ⌫ forpligtelser, påhviler disse forpligtelser enhver, som ~~markedsfører~~ 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, ⇦ ~~Med forbehold af bestemmelserne i artikel 14~~ gælder følgende ⌦ , jf. dog artikel ⌫ 11~~14~~:

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

↓ 2008/57/EF

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~~14~~.

Artikel 11~~14~~

Interoperabilitetskomponenter, der ikke opfylder de væsentlige krav

↓ 2008/57/EF
⇨ ny

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, ~~eller~~ 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:

↓ 2008/57/EF

a) at de væsentlige krav ikke er overholdt

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

c) at de europæiske specifikationer er utilstrækkelige.

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

2. Kommissionen holder snarest muligt samråd med de berørte parter. Konstaterer Kommissionen efter dette samråd, at foranstaltningen er berettiget, giver den straks den medlemsstat, der har taget initiativet, ~~og de øvrige medlemsstater~~ underretning herom. Konstaterer Kommissionen efter samrådet, at foranstaltningen er uberettiget, giver den straks den medlemsstat, der har taget initiativet, samt fabrikanten eller dennes i ⌦ Unionen ⌫ ~~Fællesskabet~~ etablerede repræsentant underretning herom. ~~Er den i stk. 1 omhandlede beslutning begrundet i en mangel ved de europæiske specifikationer, anvendes proceduren i artikel 12.~~

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.

↓ 2008/57/EF

4. Kommissionen sørger for, at medlemsstaterne holdes underrettet om denne procedures forløb og resultater.

KAPITEL IV

DELSYSTEMER

~~*Artikel 15*~~

~~**Procedure for ibrugtagning**~~

~~1. Uanset kapitel V påhviler det hver enkelt medlemsstat at give tilladelse til ibrugtagning af strukturelt definerede delsystemer, der indgår i jernbanesystemet, når de er anlagt eller drives på medlemsstatens område.~~

~~Med henblik herpå træffer medlemsstaterne alle fornødne foranstaltninger for at sikre, at delsystemerne kan tages i brug, medmindre de er planlagt, udført og installeret på en sådan måde, at de relevante væsentlige krav er opfyldt, når delsystemerne integreres i jernbanesystemet. De kontrollerer navnlig~~

~~– den tekniske sammenhæng mellem disse delsystemer og det system, som de integreres i~~

~~– at disse delsystemer er sikkert integreret i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, og artikel 6, stk. 3, i direktiv 2004/49/EF.~~

~~2. Hver medlemsstat kontrollerer inden ibrugtagningen af disse delsystemer, at de, når det er relevant, er i overensstemmelse med de pågældende TSI-forskrifter om drift og vedligeholdelse.~~

~~3. Efter ibrugtagningen af disse delsystemer foretages kontrollen~~

~~a) for så vidt angår infrastrukturer, i forbindelse med udstedelsen af og tilsynet med sikkerhedsgodkendelser i overensstemmelse med artikel 11 i direktiv 2004/49/EF~~

~~b) for så vidt angår køretøjer, i forbindelse med udstedelsen af og tilsynet med sikkerhedscertifikater i overensstemmelse med artikel 10 i direktiv 2004/49/EF~~

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

↓ 2008/57/EF

Artikel 12~~16~~

Delsystemers frie bevægelighed

1. 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 ~~artikel 15, stk. 1~~. 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 ~~som nærmere beskrevet i bilag V~~

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~~17~~

Overensstemmelse med TSI'er og nationale regler

↓ 2008/57/EF
⇨ ny

1. Medlemsstaterne ⇨ og agenturet ⇦ anser strukturelt definerede delsystemer, der indgår i jernbanesystemet, og for hvilke der foreligger en EF-verifikationserklæring, for at opfylde interoperabilitetskravet og de relevante væsentlige krav.

↓ 2008/57/EF
⇨ ny

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 ⇦ ~~, når sådanne findes~~.

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

3. Medlemsstaterne udarbejder for hvert delsystem en fortegnelse over de ~~tekniske~~ ⌦ nationale ⌫ forskrifter, der benyttes ⌦ i følgende tilfælde ⌫ som grundlag for at vurdere, om de væsentlige krav er opfyldt~~, og sender fortegnelsen til Kommissionen, når~~:

↓ 2008/57/EF

~~– der ikke findes nogen relevante TSI'er, eller~~

⇩ ny

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

↓ 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

b) ⌦ når ⌫ der er indsendt underretning om ⌦ , at en eller flere TSI'er ⌫ ⇨ eller dele af TSI'er ⇦ ⌦ ikke anvendes ⌫ ~~en undtagelse~~ ~~i henhold til~~, jf. artikel ~~9~~7, ~~eller~~

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

⇩ ny

d) når eksisterende systemer beskrives i nationale forskrifter.

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

4. ~~Ved denne lejlighed udpeger~~ ~~m~~Medlemsstaterne udpeger ~~ligeledes~~ de organer, der for disse tekniske forskrifters vedkommende skal ⌦ udarbejde EF-verifikationserklæringen ⌫ ~~forestå den i~~, jf. artikel ~~18~~15 ~~omhandlede verifikationsprocedure~~.

↓ 2008/57/EF

~~Kommissionen meddeler disse oplysninger til agenturet, som offentliggør dem.~~

↓ 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

Artikel 14

⌦ Nationale forskrifter ⌫

1. ⇨ Medlemsstaterne sender Kommissionen fortegnelsen over nationale forskrifter, jf. artikel 13, stk. 3: ⇦ ~~Fortegnelsen fremsendes:~~

a) hver gang ~~den~~ fortegnelsen over ~~de tekniske~~ forskrifterne~~, som i henhold til artikel 16, stk. 3, i direktiv 96/48/EF og artikel 16, stk. 3, i direktiv 2001/16/EF skulle indsendes inden den 30. april 2005,~~ ændres, eller

b) når der er ~~modtaget underretning om undtagelsen~~ ⌦ anmodet om godkendelse af, at TSI'en ikke anvendes, jf. artikel 7 ⌫ , eller

↓ 2008/57/EF
⇨ ny

c) ~~efter offentliggørelsen af~~ 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 ⇦.

⇩ ny

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

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 udkastet til agenturet og Kommissionen via det dertil beregnede it-system som foreskrevet i artikel 23 i forordning (EU) nr. …/… [agenturforordningen].

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 direktiv 98/34/EF.

8. Kommissionen skal ved gennemførelsesretsakter fastsætte, hvordan notificerede nationale forskrifter skal klassificeres i forskellige grupper for at gøre det lettere at kontrollere kompatibiliteten mellem fast og mobilt udstyr. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 48, stk. 3.

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].

↓ 2008/57/EF

~~Medlemsstaterne gør på Kommissionens anmodning den fulde tekst til de indsendte forskrifter tilgængelig. For at forebygge yderligere hindringer og af hensyn til det videre arbejde med klassificeringen af de nationale forskrifter i henhold til artikel 27 fører Kommissionen tilsyn med medlemsstaternes indførelse af nye nationale forskrifter. Hvis Kommissionen finder, at den nye forskrift udgør et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller skjult begrænsning af jernbanetransportoperationer mellem medlemsstaterne, vedtager den en beslutning rettet til den pågældende medlemsstat i overensstemmelse med forskriftsproceduren i artikel 29, stk. 3.~~

~~Medlemsstaterne kan vælge ikke at indsende forskrifter og restriktioner af rent lokal karakter. I så tilfælde henviser medlemsstaterne til disse forskrifter og restriktioner i de infrastrukturregistre, der er nævnt i artikel 35.~~

~~Medlemsstaterne sørger for, at der offentliggøres bindende tekniske forskrifter, og at de gøres tilgængelige for alle infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og ansøgere om godkendelse af ibrugtagning i et klart sprog, der kan forstås af alle berørte parter.~~

Artikel 15~~18~~

Procedure for udfærdigelse af en EF-verifikationserklæring

↓ 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

1. Med henblik på udfærdigelse af en EF-verifikationserklæring skal ansøgeren ⌦ anmode ⌫ ~~opfordre~~ det bemyndigede ⌦ overensstemmelsesvurderingsorgan ⌫ ~~organ~~, som vedkommende har valgt til formålet, ⌦ om ⌫ ~~til~~ at iværksætte ~~den~~ EF-verifikationsproceduren~~, der er beskrevet i bilag VI~~. Ansøgeren kan være ordregiveren eller fabrikanten eller ordregiverens eller fabrikantens repræsentant i ~~Fællesskabet~~ ⌦ Unionen ⌫ .

2. Opgaven for det bemyndigede ⌦ overensstemmelsesvurderingsorgan ⌫ ~~organ~~, som skal foretage EF-verifikation af et delsystem, begynder med projekteringsfasen og omfatter hele udførelsesfasen indtil godkendelsen forud for ibrugtagning af delsystemet. Den ~~omfatter~~

⇨ kan ⇦ 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~~34 og 35~~ nævnte registre.

3. Det bemyndigede ⌦ overensstemmelsesvurderingsorgan ⌫ ~~organ~~ er ansvarligt for, at der oprettes et teknisk dossier, som skal ledsage EF-verifikationserklæringen. Det tekniske dossier skal indeholde alle nødvendige dokumenter om delsystemets egenskaber og 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.

⇩ ny

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

🡻 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

5~~4~~. Det bemyndigede ⌦ overensstemmelsesvurderingsorgan ⌫ ~~organ~~ kan udstede verifikationsredegørelser i mellemfasen, der dækker visse faser i produktionscyklussen eller visse dele af delsystemet. I så fald anvendes ⌦ de verifikationsprocedurer, ⌫ ~~proceduren~~ ⇨ der er fastsat i henhold til stk. 7, litra a) ⇦ ~~i bilag VI~~.

6~~5~~. Hvis de relevante TSI'er tillader det, kan det bemyndigede ⌦ overensstemmelsesvurderingsorgan ⌫ ~~organ~~ udstede overensstemmelsesattester~~erklæringer~~, der gælder for en serie delsystemer eller visse dele af sådanne delsystemer.

⇩ ny

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.

🡻 2008/57/EF

Artikel 16~~19~~

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

b) en mangel i en TSI; i så fald skal den ~~indledes~~ procedure~~n~~ for ændring af TSI'en, der er foreskrevet i ~~overensstemmelse med~~ artikel 6,~~7~~ iværksættes.

⇩ ny

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.

🡻 2008/57/EF

~~*Artikel 20*~~

~~**Ibrugtagning af eksisterende delsystemer efter fornyelse eller opgradering**~~

~~1. I tilfælde af fornyelse eller opgradering indsender infrastrukturforvalteren eller fabrikanten en projektbeskrivelse til den berørte medlemsstat. Medlemsstaten behandler sagen og afgør under hensyntagen til den gennemførelsesstrategi, der er angivet i den gældende TSI, om arbejdets omfang kræver en ny ibrugtagningstilladelse i dette direktivs forstand.~~

~~En ny ibrugtagningstilladelse er nødvendig, hver gang de påtænkte arbejder kan have en negativ indflydelse på det samlede sikkerhedsniveau for det pågældende delsystem. Hvis der kræves en ny tilladelse, afgør medlemsstaten, i hvilket omfang TSI'erne skal anvendes på projektet.~~

~~Medlemsstaten træffer afgørelse senest fire måneder efter, at ansøgeren har indsendt den fuldstændige projektbeskrivelse.~~

~~2. Når der kræves en ny tilladelse, og TSI'en ikke anvendes fuldt ud, giver medlemsstaterne Kommissionen meddelelse om følgende:~~

~~– en begrundelse for, hvorfor TSI'en ikke anvendes fuldt ud~~

~~– hvilke tekniske specifikationer, der gælder i stedet for TSI'en~~

~~– de organer, der forestår den i artikel 18 omhandlede verifikationsprocedure for så vidt angår disse specifikationer.~~

~~3. Kommissionen meddeler de i stk. 2 nævnte oplysninger til agenturet, som offentliggør dem.~~

~~KAPITEL V~~

~~KØRETØJER~~

⇩ ny

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 ligger hos den enkelte nationale sikkerhedsmyndighed i den medlemsstat, i hvis område delsystemerne ligger eller drives.

Kompetencen til at tillade ibrugtagning af faste anlæg til togkontrol og kommunikation, som ligger eller drives overalt i Unionen, ligger hos agenturet.

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 …/… [om jernbanesikkerhed].

4. Når eksisterende delsystemer skal fornyes eller opgraderes, skal ansøgeren sende den nationale sikkerhedsmyndighed (ved energi- og infrastrukturanlæg) eller agenturet (ved faste anlæg til togkontrol og kommunikation) 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 måneder efter at have modtaget alle relevante oplysninger.

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 må kun bringes i omsætning, hvis de er konstrueret, fremstilles og installeres på en sådan måde, at de væsentlige krav i bilag III opfyldes.

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.

↓ 2008/57/EF

~~*Artikel 21*~~

~~**Tilladelse til ibrugtagning af køretøjer**~~

~~1. Den nationale sikkerhedsmyndighed, som er kompetent for et net, tillader ibrugtagning af et køretøj, før det anvendes på dette net, medmindre andet er fastsat i dette kapitel.~~

~~2. Et køretøj, der er i overensstemmelse med TSI, opnår tilladelse i overensstemmelse med artikel 22 eller 23.~~

~~3. Et køretøj, der ikke er i overensstemmelse med TSI, opnår tilladelse i overensstemmelse med artikel 24 eller 25.~~

~~4. Et køretøj, der er i overensstemmelse med en godkendt type, opnår tilladelse i overensstemmelse med artikel 26.~~

~~5. En tilladelse, der er udstedt af én medlemsstat, er gyldig i alle de øvrige medlemsstater, uden at dette berører bestemmelserne i artikel 23 og 25 om supplerende tilladelser. Medlemsstaterne skal ved indførelse af specifikke nationale forskrifter eller de nationale bestemmelser til gennemførelse af dette direktiv fastslå, om der er behov for supplerende tilladelser i medfør af de relevante bestemmelser i artikel 23 i forbindelse med køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI, eller artikel 25 i forbindelse med køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI.~~

~~6. Alle ansøgninger om ibrugtagningstilladelser behandles af den kompetente nationale sikkerhedsmyndighed, der træffer afgørelse herom i henhold til artikel 22 og 23 eller 24 og~~

~~25. Ibrugtagningstilladelsen kan omfatte betingelser for jernbanekøretøjets brug og andre restriktioner.~~

~~7. Afslag fra den kompetente nationale sikkerhedsmyndighed på ibrugtagning af et køretøj begrundes behørigt. Efter modtagelsen af meddelelse af afslag har ansøgeren en frist på en måned til med behørig begrundelse at anmode den kompetente nationale myndighed om at tage afgørelsen op til fornyet overvejelse. Derpå skal sikkerhedsmyndigheden inden for en ny frist på to måneder at regne fra modtagelsen af anmodningen eller eventuelt modtagelsen af agenturets udtalelse bekræfte eller ændre sin afgørelse. Såfremt afslaget bekræftes, kan ansøgeren anmode den klageinstans, der udpeges af den kompetente medlemsstat i medfør af artikel 17, stk. 3, i direktiv 2004/49/EF, om at afgørelsen tages op til fornyet overvejelse med behørig begrundelse. Medlemsstaterne kan nedsætte et tilsynsorgan i medfør af artikel 30 i direktiv 2001/14/EF med henblik på denne klageprocedure.~~

~~8. Er der ikke truffet afgørelse af en kompetent national sikkerhedsmyndighed inden for de fastsatte frister i henhold til artikel 23, stk. 7, og 25, stk. 5, anses ibrugtagning af det pågældende køretøj for godkendt efter en periode på tre måneder efter udløbet af fristerne. De tilladelser, der udstedes i medfør af dette stykke, gælder kun på det banenet, som den kompetente nationale sikkerhedsmyndighed har undladt at afgive svar om inden for den fastsatte frist.~~

~~9. En national sikkerhedsmyndighed, som ønsker at tilbagekalde en tilladelse til ibrugtagning, den har udstedt, eller en tilladelse, en ansøger har fået i medfør af stk. 8, anvender proceduren om revision af sikkerhedscertifikater, jf. artikel 10, stk. 5, i direktiv 2004/49/EF, eller om nødvendigt proceduren for revision af sikkerhedsgodkendelser, jf. artikel 11, stk. 2, i samme direktiv.~~

~~10. I forbindelse med klageproceduren kan den klageinstans, der er nævnt i stk. 7, anmode agenturet om en udtalelse, der afgives senest en måned efter anmodningens indgivelse og meddeles ansøgeren, klageinstansen og den kompetente nationale sikkerhedsmyndighed, der har givet afslag.~~

~~11. For køretøjer, der kører mellem en medlemsstat og et tredjeland på et net, hvis sporvidde er forskellig fra Fællesskabets hovedjernbanenet, og som kan opnå en undtagelse i overensstemmelse med artikel 9, stk. 5, eller som falder ind under særlige tilfælde, kan de nationale regler, der henvises til i artikel 22 og 24, omfatte internationale aftaler, for så vidt de er forenelige med fællesskabslovgivningen.~~

~~12. Ibrugtagningstilladelser for køretøjer, som er udstedt inden den 19. juli 2008, herunder tilladelser udstedt i medfør af en international aftale, særlig RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) og RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), forbliver gyldige på de betingelser, tilladelsen er udstedt. Denne bestemmelse går forud for artikel 22-25.~~

~~13. Medlemsstaterne kan udstede tilladelser til ibrugtagning af eksisterende køretøjer, som gælder for en serie køretøjer. De nationale sikkerhedsmyndigheder orienterer ansøgeren om, hvilken procedure der skal følges i sådanne tilfælde.~~

~~14. Ibrugtagningstilladelser, der er udstedt i medfør af denne artikel, berører ikke de øvrige betingelser, der gælder for jernbanevirksomheders og infrastrukturforvalteres anvendelse af disse køretøjer på det pågældende banenet, jf. artikel 9, 10 og 11 i direktiv 2004/49/EF.~~

⇩ ny

Artikel 20

Tilladelse til at bringe et køretøj i omsætning

1. Et køretøj må først bringes i omsætning, når agenturet har udstedt en køretøjsomsætningstilladelse til det, jf. stk. 5.

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.

3. Der kan fastsættes betingelser for, hvordan køretøjet må bruges, og andre restriktioner i køretøjsomsætningstilladelsen.

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].

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.

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.

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].

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

b) skal der udstedes en ny køretøjsomsætningstilladelse, hvis der er sket ændringer af værdierne for de parametre, der indgår i den tidligere udstedte køretøjstilladelse.

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.

Artikel 21

Ibrugtagning af køretøjer

1. Jernbanevirksomhederne må først tage 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.

Som et skridt på vejen hertil skal køretøjerne først have en køretøjsomsætningstilladelse, jf. artikel 20.

2. Jernbanevirksomheden sender sine afgørelser om ibrugtagning af køretøjer til agenturet, den berørte infrastrukturforvalter og nationale sikkerhedsmyndighed. Disse afgørelser registreres i de nationale køretøjsregistre, jf. artikel 43.

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.

↓ 2008/57/EF

~~*Artikel 22*~~

~~**Første tilladelse til ibrugtagning af køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI**~~

~~1. Denne artikel finder anvendelse på køretøjer, der er i overensstemmelse med alle gældende relevante TSI'er på ibrugtagningstidspunktet, forudsat at en tilstrækkelig del af de væsentlige krav er omfattet af disse TSI'er, og at alle de relevante TSI'er for rullende materiel er trådt i kraft og er gældende.~~

~~2. Den første tilladelse udstedes således af en national sikkerhedsmyndighed:~~

~~a) når samtlige køretøjets strukturelt definerede delsystemer er godkendt efter bestemmelserne i kapitel IV, gives tilladelsen uden yderligere kontrol~~

b) hvad angår køretøjer, der er forsynet med alle nødvendige EF-erklæringer, jf. artikel 18, kan de kriterier, en national sikkerhedsmyndighed kan kontrollere med henblik på at udstede en ibrugtagningstilladelse, kun omfatte følgende:

– den tekniske kompatibilitet mellem køretøjets relevante delsystemer, og at disse delsystemer er sikkert integreret, jf. artikel 15, stk. 1

– den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og det pågældende net

– de nationale forskrifter vedrørende de udestående punkter

– de nationale regler for de særtilfælde, der er behørigt anført i de relevante TSI'er.

Artikel 23

Supplerende tilladelser til ibrugtagning af køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI

1. For køretøjer, der fuldt ud er i overensstemmelse med TSI'er, således at alle aspekter af de relevante delsystemer er omfattet uden særtilfælde og uden udestående punkter, der udelukkende vedrører den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og netværket, kræves ikke nogen yderligere ibrugtagningstilladelse, så længe de kører på net, der overholder TSI i de øvrige medlemsstater på de betingelser, der er fastsat i de relevante TSI'er.

2. For køretøjer, der er taget i brug i overensstemmelse med artikel 22, men som ikke er omfattet af stk. 1, afgør medlemsstaterne, om der er behov for supplerende tilladelser på deres område. I så fald finder stk. 3-7 anvendelse.

3. Ansøgeren forelægger et dossier for det køretøj eller den type køretøj, som ansøgningen gælder, for den nationale sikkerhedsmyndighed med oplysning om dets påtænkte anvendelse på banenettet. Dette dossier skal indeholde oplysninger om følgende forhold:

a) dokumentation for, at der er udstedt tilladelse til at tage køretøjet i brug i overensstemmelse med artikel 22

b) en kopi af det tekniske dossier, jf. bilag VI. Dette omfatter for køretøjer, der er udstyret med dataregistreringsudstyr, oplysninger om den dataindsamlingsprocedure, der tillader udlæsning og evaluering, såfremt disse oplysninger ikke er harmoniseret i den relevante TSI

c) de registre, der indeholder oplysninger om køretøjets driftshistorie, vedligeholdelse og i givet fald tekniske ændringer, der er udført siden tilladelsen blev givet

d) køretøjets tekniske og driftsmæssige egenskaber, hvoraf det fremgår, at det er foreneligt med infrastrukturen og de faste anlæg, herunder klimatiske forhold, energiforsyningssystem, togkontrol- og signalsystem, sporvidde, infrastrukturel fritrumsprofil, maksimalt tilladt akseltryk og andre tekniske bindinger på banenettet.

4. De kriterier, som en national sikkerhedsmyndighed kontrollerer, berører kun:

– den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og det pågældende net, herunder de nationale forskrifter, der gælder for de udestående punkter, som er nødvendige for at sikre denne kompatibilitet

– de nationale regler for de særtilfælde, der er behørigt anført i de relevante TSI'er.

5. Den nationale sikkerhedsmyndighed kan forlange, at der fremlægges supplerende oplysninger, udføres risikoanalyser i overensstemmelse med artikel 6, stk. 3, litra a), i direktiv

2004/49/EF eller foretages prøver på nettet for at verificere overensstemmelsen mellem de forhold, der er anført i stk. 4. Når det referencedokument, der er omhandlet i dette direktivs artikel 27, er godkendt, må den nationale sikkerhedsmyndighed dog kun foretage denne verifikation for de nationale forskrifter, der tilhører gruppe B eller C som defineret i referencedokumentet.

6. Den nationale sikkerhedsmyndighed fastlægger efter høring af ansøgeren omfanget og indholdet af de supplerende oplysninger, risikoanalyserne eller de prøver, der er anmodet om. Infrastrukturforvalteren tilstræber i samråd med ansøgeren så vidt muligt at sikre, at eventuelle prøver kan finde sted senest tre måneder efter ansøgerens anmodning. Hvis det er relevant, træffer den nationale sikkerhedsmyndighed foranstaltninger til at sikre, at prøverne finder sted.

7. Den nationale sikkerhedsmyndighed behandler ansøgninger om tilladelse til ibrugtagning, der er indgivet efter reglerne i denne artikel, hurtigst muligt og træffer afgørelse senest:

– a) to måneder efter indgivelse af det i stk. 3 omhandlede dossier

– b) i givet fald en måned efter, at de supplerende oplysninger eller risikoanalyser, som den nationale sikkerhedsmyndighed har udbedt sig, foreligger

– c) i givet fald en måned efter, at resultaterne af de prøver, som den nationale sikkerhedsmyndighed har anmodet om, foreligger.

Artikel 24

Første tilladelse til ibrugtagning af køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI

1. Denne artikel finder anvendelse på køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med alle gældende relevante TSI'er på ibrugtagningstidspunktet, herunder køretøjer for hvilke der er fastsat undtagelser, eller når en betydelig del af de væsentlige krav ikke er fastlagt i en eller flere TSI'er.

2. Den første tilladelse udstedes således af en national sikkerhedsmyndighed:

– for de tekniske aspekter, der er omfattet af en TSI, når en sådan findes, gælder EF-verifikationsproceduren

– for de øvrige tekniske aspekter gælder de nationale forskrifter, der er fremsendt efter artikel 17, stk. 3, i dette direktiv og artikel 8 i direktiv 2004/49/EF.

Denne første tilladelse gælder kun på banenettet i den udstedende medlemsstat.

Artikel 25

Supplerende tilladelser til ibrugtagning af køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI

1. For køretøjer, som har fået tilladelse til ibrugtagning i én medlemsstat i medfør af artikel 21, stk. 12, eller artikel 24, kan andre medlemsstater i henhold til denne artikel afgøre, om det er nødvendigt med supplerende tilladelser til ibrugtagning på deres område.

2. Ansøgeren forelægger den nationale sikkerhedsmyndighed et teknisk dossier for det køretøj eller den type køretøj, ansøgningen gælder, med oplysning om dets påtænkte anvendelse på banenettet. Dette dossier skal indeholde oplysninger om følgende forhold:

– a) dokumentation for, at køretøjet har fået tilladelse til ibrugtagning i en anden medlemsstat, og for den procedure, der ved den lejlighed blev fulgt for at påvise, at

~~køretøjet opfyldte gældende sikkerhedskrav, herunder i givet fald undtagelser efter artikel 9~~

~~b) de tekniske data, vedligeholdelsesprogrammet og driftsegenskaberne. Dette omfatter for køretøjer, der er udstyret med dataregistreringsudstyr, oplysninger om den dataindsamlingsprocedure, der tillader udlæsning og evaluering, jf. artikel 20, stk. 2, litra c), i direktiv 2004/49/EF~~

~~c) de registre, der viser køretøjets driftshistorie, vedligeholdelse og i givet fald tekniske ændringer, der er udført siden tilladelsen blev udstedt~~

~~d) køretøjets tekniske og driftsmæssige egenskaber, hvoraf det fremgår, at det er foreneligt med infrastrukturen og de faste anlæg, herunder klimatiske forhold, energiforsyningssystem, togkontrol- og signalsystem, sporvidde, infrastrukturel fritrumsprofil, maksimalt tilladt akseltryk og andre tekniske bindinger på banenettet.~~

~~3. Den nationale sikkerhedsmyndighed må ikke drage oplysningerne i stk. 2, litra a) og b), i tvivl, medmindre den, uden at det berører bestemmelserne i artikel 16, kan påvise en betydelig sikkerhedsrisiko. Når det i artikel 27 omhandlede referencedokument er vedtaget, må den nationale sikkerhedsmyndighed ikke med dette formål henvise til en forskrift, der tilhører gruppe A som defineret i referencedokumentet.~~

~~4. Den nationale sikkerhedsmyndighed kan forlange, at der fremlægges supplerende oplysninger, udføres risikoanalyser i overensstemmelse med artikel 6, stk. 3, litra a), i direktiv 2004/49/EF eller foretages prøver på nettet for at verificere overensstemmelsen mellem de forhold, der er anført i nærværende artikels stk. 2, litra c) og d), og de gældende nationale forskrifter, som medlemsstaten har underrettet Kommissionen om efter artikel 8 i direktiv 2004/49/EF eller dette direktivs artikel 17. Når det referencedokument, der er omhandlet i dette direktivs artikel 27, er vedtaget, må den nationale sikkerhedsmyndighed dog kun foretage denne verifikation for de nationale forskrifter, der tilhører gruppe B eller C som defineret i referencedokumentet.~~

~~Den nationale sikkerhedsmyndighed fastlægger efter høring af ansøgeren omfanget og indholdet af de supplerende oplysninger, risikoanalyserne eller de prøver, der er anmodet om. Infrastrukturforvalteren tilstræber i samråd med ansøgeren så vidt muligt at sikre, at eventuelle prøver kan finde sted senest tre måneder efter ansøgerens anmodning. Hvis det er relevant, træffer den nationale sikkerhedsmyndighed foranstaltninger til at sikre, at prøverne finder sted.~~

~~5. Den nationale sikkerhedsmyndighed behandler ansøgninger om tilladelse til ibrugtagning, der er indgivet efter reglerne i denne artikel, hurtigst muligt og træffer afgørelse senest:~~

~~a) fire måneder efter, at det i stk. 2 omhandlede tekniske dossier foreligger~~

~~b) i givet fald to måneder efter, at de supplerende oplysninger eller risikoanalyser, som den nationale sikkerhedsmyndighed har udbedt sig i medfør af stk. 4, foreligger~~

~~c) i givet fald to måneder efter, at resultaterne af de prøver, som den nationale sikkerhedsmyndighed har anmodet om i henhold til stk. 4, foreligger.~~

↓ 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

Artikel 22~~26~~

⌦ Tilladelse til at bringe ⌫ ~~Godkendelse af~~ køretøjstyper ⌦ i omsætning ⌫

1. ~~Medlemsstaterne kan udstede godkendelser af~~ ⌦ Tilladelser til at bringe ⌫ køretøjstyper ⌦ i omsætning udstedes ⌫ ⇨ af agenturet ⇦ .

⇩ ny

Agenturet 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.

🡻 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

2. Hvis ⇨ agenturet udsteder en køretøjsomsætningstilladelse, skal det ⇦ ~~medlemsstaten imidlertid godkender et køretøj, godkender den~~ samtidig ⇨ udstede tilladelse til at bringe den tilsvarende ⇦ køretøjstype~~n~~ ⇨ i omsætning ⇦ .

⇩ ny

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

🡻 2008/57/EF

~~3. Et køretøj, der er i overensstemmelse med en type, der allerede er godkendt i en medlemsstat, godkendes uden yderligere kontrol af denne medlemsstat på grundlag af en typeoverensstemmelseserklæring, som ansøgeren har forelagt. Ændres de relevante bestemmelser i TSI'erne og nationale bestemmelser, på grundlag af hvilke en køretøjstype blev godkendt, beslutter medlemsstaterne, om udstedte typegodkendelser fortsat skal gælde eller fornys. De kriterier, som en national sikkerhedsmyndighed kontrollerer i tilfælde af fornyet godkendelse, berører eventuelt kun de ændrede regler. Fornyelsen af typegodkendelsen berører ikke godkendelser af køretøjer, der allerede er udstedt på grundlag af tidligere godkendte typer.~~

⇩ ny

4. Det skal fastsættes i TSI'erne og i de nationale forskrifter, om en tilladelse til at bringe en køretøjstype i omsætning, 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 berører ikke køretøjsomsætningstilladelser, der er udstedt på grundlag af den foregående tilladelse til at bringe en køretøjstype i omsætning.

↓ 2008/57/EF
⇨ ny

54. ~~Modellen for~~ Erklæringen om typeoverensstemmelse~~serklæringen~~ ~~vedtages~~ ⇨ udarbejdes efter forskrifterne i afgørelse 2010/713/EU ⇦ ~~af Kommissionen senest den 19. juli 2009 på grundlag af et udkast, som agenturet har udarbejdet i efter forskriftsproceduren i artikel 29, stk. 3~~.

65. Erklæringen om ~~T~~typeoverensstemmelse~~serklæringen~~ udfærdiges på grundlag af ~~i overensstemmelse med~~:

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

~~b) verifikationsprocedurerne som fastsat i modul D eller E i afgørelse 93/465/EØF for køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI. Når det er relevant, kan Kommissionen indføre en ad hoc-verifikationsprocedure efter forskriftsproceduren i artikel 29, stk. 3.~~

⇩ ny

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.

↓ 2008/57/EF

~~6. Ansøgeren kan anmode om en typegodkendelse i flere medlemsstater samtidig. I så fald samarbejder de nationale sikkerhedsmyndigheder med henblik på at forenkle proceduren og begrænse den administrative byrde.~~

↓ 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

7. ~~Typegodkendelserne~~ ⇨ Tilladelser til at bringe køretøjstyper i omsætning ⇦ skal registreres i det europæiske register over ⇨ tilladelser til at bringe køretøjstyper i omsætning ⇦ ~~godkendte typer~~, jf. artikel 4434. ~~Dette register angiver den medlemsstat eller de medlemsstater, hvor køretøjstypen er godkendt.~~

↓ 2008/57/EF

~~*Artikel 27*~~

~~Klassifikation af nationale forskrifter~~

~~1. De nationale forskrifter klassificeres, jf. bilag VII, med henblik på at lette udstedelse af ibrugtagningstilladelser til køretøjer, der er omhandlet i artikel 25.~~

~~2. Med forbehold af artikel 30, stk. 3, gennemgår agenturet senest den 19. januar 2009 igen parametrene i del 1 i bilag VII og forelægger Kommissionen de anbefalinger, det finder passende.~~

~~3. Agenturet udarbejder en henstilling til et referencedokument med en beskrivelse af alle medlemsstaternes forskrifter for ibrugtagning af køretøjer. De nationale sikkerhedsmyndigheder samarbejder med agenturet om denne opgave.~~

~~4. Kommissionen vedtager referencedokumentet og ajourføringer af det på grundlag af agenturets henstilling og efter forskriftsproceduren i artikel 29, stk. 3.~~

KAPITEL VI

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

~~BEMYNDIGEDE ORGANER~~ ⌦ BEMYNDIGELSE AF ORGANER TIL AT VURDERE OVERENSSTEMMELSE ⌫

↓ 2008/57/EF

~~*Artikel 28*~~

~~**Bemyndigede organer**~~

~~1. Medlemsstaterne underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater om, hvilke organer der har fået til opgave at gennemføre proceduren for vurdering af overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, jf. artikel 13, og verifikationsproceduren, jf. artikel 18, hvert enkelt af organernes kompetenceområde, samt de identifikationsnumre, som disse har fået tildelt af Kommissionens tjenestegrene. I *Den Europæiske Unions Tidende* offentliggør og ajourfører Kommissionen en fortegnelse over organerne og deres identifikationsnumre samt deres kompetenceområder.~~

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

~~3. En medlemsstat trækker sin godkendelse af et organ tilbage, hvis det ikke længere opfylder kriterierne i bilag VIII. Den underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.~~

~~4. Finder en medlemsstat eller Kommissionen, at et organ, der er bemyndiget af en anden medlemsstat, ikke opfylder kriterierne i bilag VIII, holder Kommissionen samråd med de berørte parter. Kommissionen underretter sidstnævnte medlemsstat om alle de ændringer, der er nødvendige, for at det bemyndigede organ kan bevare den status, der er tildelt det.~~

~~5. Kommissionen nedsætter en gruppe (i det følgende benævnt "koordineringsgruppen"), der koordinerer de bemyndigede organer og drøfter alle spørgsmål om anvendelsen af de i artikel 13 omhandlede procedurer for vurdering af overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og den i artikel 18 omhandlede verifikationsprocedure eller anvendelsen af TSI'erne på dette felt. Medlemsstaternes repræsentanter kan deltage som observatører i koordineringsgruppens drøftelser.~~

~~Kommissionen og observatørerne underretter det i artikel 29 omhandlede udvalg om drøftelserne i koordineringsgruppen. Kommissionen foreslår, når det er relevant, de foranstaltninger, der er nødvendige for at afhjælpe problemerne. Når det er nødvendigt, gennemføres samordningen mellem de bemyndigede organer i overensstemmelse med artikel 30, stk. 4.~~

~~6. Den første af de rapporter, der er nævnt i artikel 39, omfatter også en vurdering af gennemførelsen af de kriterier, der er specificeret i bilag VIII, og indeholder eventuelt forslag til passende foranstaltninger.~~

⇩ ny

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 overensstemmelses-vurderingsopgaver, 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:

b) en solid teknisk og faglig uddannelse inden for alle de overensstemmelses-vurderingsaktiviteter, som organets bemyndigelse dækker

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 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.

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 overensstemmelsesvurderings-aktiviteter, 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.

↓ 2008/57/EF

~~**KAPITEL VII**~~

~~**UDVALG OG ARBEJDSPROGRAM**~~

~~*Artikel 31*~~

~~**Arbejdsprogram**~~

~~1. Kommissionen fastsætter et arbejdsprogram, der dækker udvidelsen af anvendelsesområdet, jf. artikel 8, ændring af TSI'erne, jf. artikel 6, stk. 1, og andre opgaver, som Kommissionen skal udføre i henhold til dette direktiv. Kommissionen holder udvalget fuldt underrettet om og inddrager det i udarbejdelsen og ajourføringen af programmet.~~

~~2. Arbejdsprogrammet skal bl.a. omfatte følgende etaper:~~

~~a) udarbejdelse af en model over Fællesskabets jernbanesystem med udgangspunkt i et udkast fra agenturet og på grundlag af listen over delsystemer (bilag II) med det formål at sikre sammenhængen mellem TSI'erne. Modellen skal især omfatte systemets forskellige bestanddele og disses grænseflader; den vil tjene som referenceramme for afgrænsningen af anvendelsesområderne for hver TSI~~

~~b) udvikling af en modelstruktur for udarbejdelsen af TSI'er~~

~~c) udvikling af en metode til cost-benefit-analyse af de løsninger, der sigtes mod i TSI'erne~~

~~d) vedtagelse af de fornødne mandater til udarbejdelse af TSI'er~~

~~e) identifikation af grundparametrene til hver TSI~~

~~f) godkendelse af udkast til standardiseringsprogrammer~~

~~g) forvaltning af overgangsperioden mellem ikrafttrædelsen af direktiv 2004/50/EF og offentliggørelsen af TSI'er, herunder vedtagelsen af det referencesystem, der er nævnt i artikel 36.~~

↓ 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

KAPITEL VII~~I~~

~~NET- OG KØRETØJS~~REGISTRE

Artikel 42~~32~~

Nummersystem for køretøjer

1. Ethvert køretøj, der ~~ibrugtages~~ tages i brug i ~~Fællesskabets~~ ⌦ EU's ⌫ 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 ⇦ ~~der tildeles i forbindelse med den første ibrugtagningtilladelse~~.

↓ 2008/57/EF

~~2. Ansøgeren om den første tilladelse er også ansvarlig for at mærke det pågældende køretøj med det tildelte EVN-nummer.~~

⇩ ny

Den jernbanevirksomhed, der driver et køretøj, skal sørge for, at det er mærket med det tildelte EVN-nummer.

↓ 2008/57/EF
⇨ ny

3. EVN-nummerets ~~anføres~~ specifikationer er fastsat i ⇨ beslutning 2007/756/EF ⇦ ~~TSI'en vedrørende drift og trafikstyring~~.

↓ 2008/57/EF
⇨ ny

4. Et køretøj tildeles kun et EVN-nummer én gang, medmindre andet er angivet i ⇨ beslutning 2007/756/EF ⇦ ~~TSI'en vedrørende drift og trafikstyring~~.

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

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

↓ 2008/57/EF
⇨ ny

Artikel 43~~33~~

Nationale køretøjsregistre

1. Hver medlemsstat fører et register over køretøjer, der er ~~godkendt~~ ⇨ 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.

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

c) Det ~~er~~ 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 ~~efter behørig~~ på enhver legitim anmodning ~~er det endvidere~~ 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[27] ~~30 i direktiv 2001/14/EF~~, for agenturet, jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne samt for de personer eller organisationer, der registrerer køretøjerne eller er nævnt i registret.

[27] EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32.

↓ 2008/57/EF

~~2. De fælles specifikationer for registret vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 29, stk. 3, på grundlag af et udkast udarbejdet af agenturet. Udkastet til specifikationer omfatter: indhold, data-format, funktionel og teknisk arkitektur, funktionsmåde, herunder ordningen for dataudveksling og regler om indlæsning af data samt søgning.~~

⇩ ny

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.

↓ 2008/57/EF

~~Registeret indeholder for hvert køretøj mindst følgende oplysninger:~~

~~a) EVN-nummeret~~

~~b) referencer til erklæringen om EF-verifikation og det organ, der har udstedt erklæringen~~

~~c) referencer til det europæiske register over godkendte køretøjstyper, der er nævnt i artikel 34~~

~~d) oplysning om køretøjets ejer og ihændehaver~~

~~e) eventuelle begrænsninger for benyttelsen af køretøjet~~

~~f) hvem der har ansvaret for vedligeholdelsen.~~

↓ 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

3. Indehaveren af registreringen underretter straks ⌦ den nationale sikkerhedsmyndighed ⌫ ~~myndigheden~~ i de medlemsstater, hvor køretøjet er ⇨ taget i brug ⇦ ~~godkendt~~, 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.

↓ 2008/57/EF
⇨ ny

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

5. Når køretøjer tages i brug for første gang i et tredjeland~~,~~ og ⇨ først senere i ⇦ en medlemsstat ~~har givet tilladelse til ibrugtagning af sådanne køretøjer på sit område~~, sikrer denne medlemsstat, at det er muligt at finde ⇨ køretøjsdataene ⇦ ~~de oplysninger, der er nævnt i stk. 2, litra d)-f),~~ ved hjælp af det nationale køretøjsregister ⇨ eller ved hjælp af

bestemmelser i en international aftale ⇦ . ~~De oplysninger, der er nævnt i stk. 2, litra f), kan erstattes af sikkerhedskritiske data vedrørende køretøjets vedligeholdelsesplan.~~

Artikel ~~44~~34

↓ 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

Det europæiske register over ~~godkendte køretøjstyper~~ ⌦ tilladelser til at bringe køretøjstyper i omsætning ⌫

↓ 2008/57/EF
⇨ ny

1. Agenturet opretter og fører et register over ⇨ tilladelser til at bringe køretøjtyper i omsætning, jf. artikel 22 ⇦ ~~typer af jernbanekøretøjer, som medlemsstaterne har givet tilladelse til at tage i brug på Fællesskabets jernbanenet~~. Dette register skal opfylde følgende kriterier:

a) ~~d~~Det ~~er~~ skal være offentligt og elektronisk tilgængeligt for alle.

b) ~~d~~Det skal opfylde~~r~~ de fælles specifikationer, der er nævnt i stk. 3~~4~~.

c) ~~d~~Det ~~er~~ skal være forbundet med alle nationale køretøjsregistre.

⇩ ny

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.

↓ 2008/57/EF

~~2. Registret skal omfatte følgende oplysninger om hver køretøjstype:~~

~~a) køretøjstypens tekniske specifikationer som defineret i de relevante TSI'er~~

~~b) fabrikantens navn~~

~~c) datoer, henvisninger og udstedende medlemsstater for de enkelte tilladelser, der er givet til den pågældende type køretøj, herunder eventuelle begrænsninger eller tilbagekaldelser.~~

~~3. Når en typegodkendelse udstedes, ændres, suspenderes eller tilbagekaldes i en medlemsstat, underretter den pågældende medlemsstats nationale sikkerhedsmyndighed agenturet, så det kan opdatere registret.~~

~~4. De fælles specifikationer for registret vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 29, stk. 3, på grundlag af et udkast udarbejdet af agenturet. Udkastet til specifikationer omfatter: indhold, dataformat, funktionel og teknisk arkitektur, funktionsmåde og regler om indlæsning af data samt søgning.~~

Artikel 45~~35~~

Infrastrukturregister

⇩ ny

1. Hver medlemsstat offentliggør et infrastrukturregister med oplysning om værdierne af netparametrene for hvert berørt delsystem eller del af et delsystem.

2. Værdierne af de parametre, der er 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.

4. Hver medlemsstat skal ajourføre infrastrukturregistret som foreskrevet i Kommissionens afgørelse 2011/633/EU.

5. Der kan være knyttet andre registre til infrastrukturregistret, f.eks. et registre over tilgængelighed.

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.

🡻 2008/57/EF

~~1. Hver medlemsstat sørger for, at et infrastrukturregister offentliggøres og ajourføres. Dette register angiver for hvert af de berørte delsystemer eller dele af delsystemer hovedegenskaberne (f.eks. grundparametrene) og deres grad af overensstemmelse med de i de gældende TSI'er foreskrevne egenskaber. Til dette formål angives det i hver TSI nøje, hvilke oplysninger der skal medtages i infrastrukturregistret.~~

~~2. Agenturet udarbejder et udkast til specifikationer for infrastrukturregistret for så vidt angår præsentationsform og format, samt revisionsfrekvens og brugsanvisning, idet der tages hensyn til en passende overgangsperiode for de infrastrukturanlæg, der tages i brug før dette direktivs ikrafttræden. Kommissionen vedtager specifikationerne efter forskriftsproceduren i artikel 29, stk. 3.~~

~~KAPITEL IX~~

~~OVERGANGSBESTEMMELSER~~

~~Artikel 36~~

~~Udkast til referencesystemer~~

~~1. Agenturet udvikler i overensstemmelse med artikel 3 og 12 i forordning (EF) nr. 881/2004 på grundlag af de oplysninger, som medlemsstaterne fremsender i henhold til dette direktivs artikel 17, stk. 3, samt på grundlag af tekniske dokumenter fra sektoren og teksterne til relevante internationale aftaler et udkast til referencesystem med de tekniske regler, som sikrer det nuværende interoperabilitetsniveau for net og køretøjer, der vil blive omfattet af~~

~~anvendelsesområdet i henhold til dette direktivs artikel 1. Om nødvendigt vedtager Kommissionen referencesystemet efter forskriftsproceduren i dette direktivs artikel 29, stk. 3.~~

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

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

KAPITEL <u>VIII</u>~~X~~

⌦ OVERGANGSBESTEMMELSER OG ⌫ AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

⇩ ny

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, og artikel 5, stk. 3, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra dette direktivs ikrafttrædelsesdato.

3. Den i artikel 4, stk. 2, og artikel 5, stk. 3, 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, og artikel 5, stk. 3, 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.

↓ 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

Artikel 48~~29~~

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 21 i direktiv 96/48/EF ~~(i det følgende benævnt "udvalget")~~. ⇨ 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 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8~~.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel ⇨ 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 ⇦ ~~5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8~~.

⇩ ny

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

↓ 2008/57/EF

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

~~4. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.~~

~~5. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1, 2, 4 og 6, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.~~

~~*Artikel 30*~~

~~**Supplerende opgaver**~~

~~1. Kommissionen kan forelægge udvalget alle spørgsmål om gennemførelsen af dette direktiv.~~

~~2. Udvalget kan drøfte ethvert spørgsmål om interoperabilitet i jernbanesystemet, herunder spørgsmål, der vedrører interoperabilitet mellem jernbanesystemet i Fællesskabet og tredjelandes jernbanesystemer.~~

~~3. De foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv i forbindelse med tilpasningen af bilag II-IX, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 29, stk. 4.~~

~~4. Udvalget kan i givet fald nedsætte arbejdsgrupper til at bistå sig i udførelsen af sine opgaver, navnlig med henblik på at sikre samordningen mellem de bemyndigede organer.~~

↓ 2008/57/EF
⇨ ny

Artikel 49~~37~~

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~~7~~, ~~12,~~ 11~~14~~ og 16~~19~~ begrundes nøje. Afgørelsen meddeles den berørte part så hurtigt som muligt med angivelse af klagemuligheder i henhold til gældende ret i den pågældende medlemsstat og klagefrister i forbindelse hermed.

Artikel 50~~39~~

Rapport og oplysninger

1. Kommissionen skal ~~udarbejder~~ hvert tredje år og første gang ⇨ tre år efter offentliggørelsen af dette direktiv ⇦ ~~den 19. juli 2011~~ udarbejde en rapport om forbedringerne i interoperabiliteten i jernbanesystemet~~, som den~~ og forelægge~~r~~ den for Europa-Parlamentet og Rådet. Rapporten skal også omfatte~~r endvidere~~ en analyse af tilfældene i artikel 7~~9~~ ⇨ og af anvendelsen af kapitel V ⇦ .

~~2. Kommissionen offentliggør senest den 19. juli 2013 en rapport med en analyse af anvendelsen af kapitel V og om de forbedringer, der er gjort med gensidig accept af køretøjer i Fællesskabet, for så vidt angår varigheden af og omkostningerne for ansøgerne af procedurerne. Når det er relevant, skal rapporten desuden indeholde en analyse af virkningerne af de forskellige muligheder for en yderligere forenkling af procedurerne for godkendelse af køretøjer. Der skal i denne forbindelse analyseres flere muligheder for samarbejde mellem de nationale sikkerhedsmyndigheder og agenturet.~~

↓ 2008/57/EF

~~3~~2. Agenturet skal udarbejde~~r~~ og ~~ajourfører~~ regelmæssigt ajourføre et værktøj, som ~~på anmodning af en medlemsstat eller Kommissionen~~ kan levere en situationsoversigt over graden af interoperabilitet~~sniveauet for~~ i jernbanesystemet, når det får en forespørgsel fra en medlemsstat eller Kommissionen. ~~Til d~~Dette værktøj bygger på ~~anvendes de~~ oplysningerne~~, der findes~~ i de ~~i artikel 33, 34 og 35 nævnte~~ registre, der er omhandlet i kapitel VII.

⇩ ny

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 år efter ikrafttrædelsesdatoen].

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 gennemførelsesretsakter, jf. dette direktivs artikel 8, stk. 2, artikel 14, stk. 8, artikel 15, stk. 7 og artikel 7, stk. 3.

Artikel 53

Henstillinger og udtalelser fra agenturet

Agenturet fremsætter henstillinger og udtalelser i henhold til artikel 15 i forordning .../... [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.

↓ 2008/57/EF (tilpasset) ⇨ ny

Artikel 54~~38~~

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme bestemmelserne i ~~artikel 1, artikel 2, artikel 4, stk. 2, artikel 5, stk. 2, 5, 6 og 8, artikel 6, stk. 1, 2, 3, 9 og 10, artikel 7, 8 og 9, artikel 11, stk. 4 og 5, artikel 12, artikel 13, stk. 5, artikel 15, 16 og 17, artikel 18, stk. 1, 2, 4 og 5, artikel 19, stk. 3, artikel 20-27, artikel 28, stk. 4 og 6, artikel 32-35 samt bilag I-IX~~ ⇨ 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 år efter ikrafttrædelsesdatoen] ⇦ ~~senest den 19. juli 2010~~. 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. ⇦

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller ~~skal~~ ved offentliggørelsen være ledsaget~~s~~ 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 ⌫ ~~De nærmere regler for~~ henvisningen ⌦ skal udformes, og hvordan erklæringen skal formuleres ⌫ ~~fastsættes af medlemsstaterne~~.

↓ 2008/57/EF

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

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

~~2~~3. Forpligtelsen til at ~~omsætte~~ ⌦ gennemføre artikel 13, artikel 14, stk. 1 til 7, artikel 15, stk. 1 til 6, artikel 17 til 21, artikel 42, artikel 43, artikel 45, stk. 1 til 5, og artikel 51 ⌫ ~~kapitel IV, V, VII og VIII~~ i dette direktiv ~~til~~ i national lovgivning og implementere dem ~~gennemføre det~~ gælder ikke for Republikken Cypern og Republikken Malta, så længe der ikke findes noget ~~jernbanenet~~ ⌦ jernbanesystem ⌫ på deres område.

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

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

Artikel 55~~40~~

Ophævelse

↓ 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

Direktiv ~~96/48/EF og direktiv 2001/16/EF~~ 2008/57/EF ⌦ som ændret ved de direktiver, der er anført i bilag IV~~IX~~, del A, ⌫ ophæves med virkning fra den ⇨ [to år efter ikrafttrædelsesdatoen] ⇦ ~~19. juli 2010~~, dog uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristerne for gennemførelse ~~og anvendelse~~ af ~~de nævnte direktiver~~ ⌦ de direktiver, der er anført i bilag IV~~IX~~, del B ⌫.

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

~~Artikel 14 i direktiv 2004/49/EF ophæves med virkning fra den 19. juli 2008.~~

Artikel 56~~41~~

Ikrafttræden

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

⇩ ny

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

↓ 2008/57/EF

Artikel 57~~42~~

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

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

↓ 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

BILAG I

⇨ Elementer i EU's jernbanesystem ⇦ ~~ANVENDELSESOMRÅDE~~

~~1. DET TRANSEUROPÆISKE JERNBANESYSTEM FOR KONVENTIONELLE TOG~~

1.~~1.~~ Net

~~Nettet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog består af infrastrukturanlæggene på de konventionelle strækninger i det transeuropæiske transportnet, der er anført i beslutning nr. 1692/96/EF.~~

For dette direktivs formål ⌦ omfatter EU-nettet følgende ⌫ ~~kan nettet underdeles i følgende kategorier~~:

– ⌦ Strækninger, som er specielt anlagt til højhastighedstog og udstyret til hastigheder på normalt 250 km/h eller derover. ⌫

– ⌦ Strækninger, som er specielt udbygget til højhastighedstog og udstyret til hastigheder på omkring 200 km/h. ⌫

– ⌦ 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. ⌫

– ⌦ Konventionelle ⌫ strækninger, som forudsættes anvendt til persontrafik.

– ⌦ Konventionelle ⌫ strækninger, som forudsættes anvendt til blandet trafik (personer, gods).

– ⌦ Konventionelle ⌫ strækninger, som ⌦ forudsættes anvendt ⌫ ~~er specielt planlagt eller tilpasset~~ til godstrafik.

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

– ~~k~~Knudepunkter i persontrafikken.

– ~~k~~Knudepunkter i godstrafikken, herunder intermodale terminaler.

– ~~f~~Forbindelsesspor mellem disse elementer.

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.

~~1.~~2. Køretøjer

↓ 2008/57/EF (tilpasset)
⇨ ny

⇨ For dette direktivs formål indbefatter EU-køretøjer ⇦ ~~Det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog omfatter~~ alle køretøjer, som kan køre på hele ~~det konventionelle transeuropæiske banenet~~ ⇨ EU-nettet ⇦ eller en del af det, herunder:

⇩ ny

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

– godsvogne, herunder køretøjer til transport af lastvogne

– 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.

↓ 2008/57/EF

~~– højhastighedskøretøjer, der er konstrueret til at køre med en hastighed på mindst 250 km/h på de strækninger, der er specielt anlagt til højhastighedstog, idet det under egnede forhold skal være muligt at nå op på hastigheder på over 300 km/h~~

~~– højhastighedskøretøjer, der er konstrueret til at køre ved hastigheder på omkring 200 km/h på specielt anlagte eller opgraderede højhastighedsstrækninger, når det er foreneligt med disse strækningers kapacitetsniveau~~

~~– brændstof- eller eldrevne togsæt~~

~~– brændstof- eller eldrevne lokomotiver~~

~~– personvogne~~

~~– godsvogne, herunder køretøjer til transport af lastvogne.~~

~~Mobilt udstyr til bygning og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur kan være omfattet.~~

~~Hver af disse kategorier kan underopdeles i:~~

~~– køretøjer til international brug~~

~~– køretøjer til national brug.~~

~~For køretøjer, der er konstrueret til at køre med en højeste hastighed på under 200 km/t, og som forventes at køre på højhastighedsstrækningerne, skal TSI'erne specificere de krav der sikrer en sikker kørsel på højhasstighedsstrækninger.~~

2. DET TRANSEUROPÆISKE JERNBANESYSTEM FOR HØJHASTIGHEDSTOG

2.1. Net

Nettet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog består af infrastrukturanlæggene på de højhastighedsstrækninger i det transeuropæiske transportnet, der er anført i beslutning nr. 1692/96/EF.

Højhastighedsstrækningerne omfatter:

- de strækninger, som specielt anlægges til højhastighedstog, og som er udstyret til hastigheder på normalt 250 km/h eller derover
- de strækninger, der specielt udbygges til højhastighedstog, og som er udstyret til hastigheder på omkring 200 km/h
- de strækninger, der specielt udbygges til højhastighedstog, og som har særlige karakteristika på grund af topografiske, terrænbetingede eller byplanmæssige begrænsninger, og hvor hastigheden skal tilpasses til det enkelte tilfælde. Denne kategori omfatter også forbindelsesstrækninger mellem højhastighedsnettet og det konventionelle net, banegårdsspor, tilkørselsspor til terminaler, remiser m.v., som højhastighedsmateriel gennemkører med lav hastighed.

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

2.2. Køretøjer

Det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog omfatter køretøjer, der er konstrueret til at køre

- med en hastighed på mindst 250 km/h på de strækninger, der er specielt anlagt til højhastighedstog, idet det under egnede forhold skal være muligt at nå op på hastigheder på over 300 km/h
- med en hastighed på omkring 200 km/h på de i punkt 2.1 anførte strækninger, når det er foreneligt med disse strækningers kapacitetsniveau.

Endvidere skal køretøjer, der er konstrueret til at køre med en højeste hastighed på under 200 km/t, 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.

3. SAMMENHÆNGEN I JERNBANESYSTEMET

Af hensyn til kvaliteten af europæisk jernbanetransport er det nødvendigt, at der er nøje sammenhæng mellem egenskaberne ved nettet (i ordets brede forstand, dvs. omfattende de faste dele af alle berørte delsystemer) og egenskaberne ved køretøjerne (inklusive de dele af alle berørte delsystemer, der er placeret i det rullende materiel). Ydeevneniveau, sikkerhed, servicekvalitet og omkostninger er betinget af denne kompatibilitet.

4. UDVIDELSE AF ANVENDELSESOMRÅDET

4.1. Underkategorier af net og køretøjer

TSI'ernes anvendelsesområde skal gradvis udvides til hele jernbanesystemet, jf. artikel 1, stk. 4. Af hensyn til interoperabilitetens omkostningseffektivitet kan der efter behov opstilles nye underkategorier af alle de kategorier net og køretøjer, der er omhandlet i dette bilag. I givet fald kan de funktionelle og tekniske specifikationer, der er omhandlet i artikel 5, stk. 3, være forskellige for forskellige underkategorier.

4.2. Garantier vedrørende omkostninger

Ved cost-benefit-analyse af de foreslåede foranstaltninger skal der navnlig tages hensyn til følgende forhold:

- omkostningerne ved den foreslåede foranstaltning
- fordele for interoperabiliteten ved en udvidelse af anvendelsesområdet til særlige underkategorier af net og køretøjer
- reduktion af finansieringsomkostninger på grund af stordrift og bedre udnyttelse af køretøjerne
- reduktion af investerings- og vedligeholdelses/driftsomkostninger, fordi fremstillings- og vedligeholdelsesvirksomhederne udsættes for øget konkurrence
- miljømæssige fordele på grund af tekniske forbedringer af jernbanesystemet
- øget sikkerhed i drift.

Denne vurdering angiver desuden de sandsynlige virkninger for alle berørte operatører og økonomiske agenter.

↓ 2011/18/EU artikel 1 og bilag I (tilpasset)

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 ~~signaludstyr~~ ⌦ kommunikationsudstyr ⌫

– mobilt togkontrol- og ~~signaludstyr~~ ⌦ 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

↓ 2011/18/EU artikel 1 og bilag I (tilpasset)

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), ⌫ ~~infrastruktur på banegårde (perroner, adgangsgivende anlæg, under hensyntagen til bevægelseshæmmedes behov m.v.),~~ og sikkerheds- og beskyttelsesudstyr.

↓ 2011/18/EU artikel 1 og bilag I (tilpasset)
⇨ ny

2.2. Energi

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

2.3. Fast togkontrol- og ~~signaludstyr~~ ⌦ kommunikationsudstyr ⌫

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

2.4. Mobilt togkontrol- og ~~signaludstyr~~ ⌦ 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~~, både~~ under både normal ~~drift~~ og ~~under svigtende~~ 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 ~~grænseoverskridende trafikopgaver~~ ⇨ 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 ~~hensyntagen til~~ ⌦ adgangsforhold for ⌫ bevægelseshæmmede~~s behov~~ ⌦ 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.

↓ 2008/57/EF

BILAG III

VÆSENTLIGE KRAV

1. GENERELLE KRAV

1.1. Sikkerhed

1.1.1. ~~Projektering, konstruktion~~ 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 ~~specificerede svigt~~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. ~~Pålidelighed~~ Driftssikkerhed og ~~tilgængelighed~~ 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

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

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

↓ 2008/57/EF

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

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

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 ~~signaler~~ kommunikation

2.3.1. Sikkerhed

Anlæg og procedurer til togkontrol og kommunikation ~~signaler~~ skal give mulighed for togtrafik med et sikkerhedsniveau, der svarer til de målsætninger, der er fastsat for nettet. Togkontrol- og ~~signal~~kommunikationssystemerne skal fortsat tillade sikker trafik med tog, som har tilladelse til at køre under ~~specificerede svigt~~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 ~~signal~~kommunikationssystemer, skal udformes ~~tilpasses~~, så det kan benytte disse systemer.

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

2.4. Rullende materiel

2.4.1. Sikkerhed

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

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

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

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

Der skal forefindes anordninger, således at passagererne kan gøre lokomotivføreren opmærksom på faresituationer, og personalet kan komme i kontakt med ham.

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

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

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

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

Togene skal være udstyret med et højttaleranlæg, som togpersonalet uden for toget kan benytte til at give meddelelser til passagererne.

2.4.2. ~~Pålidelighed~~ Driftssikkerhed og ~~tilgængelighed~~ disponibilitet

Det vitale udstyr – løbeværk, trækkraft, bremser og togkontrol – skal være konstrueret på en sådan måde, at togets rejse kan fortsættes under specificerede ~~svigtforhold~~ 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 ~~signal~~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 forhold.

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, togpersonalets og kontrolcenterpersonalets kvalifikationer skal garantere en sikker drift, idet der tages hensyn til de forskellige krav, der gør sig gældende i forbindelse med grænseoverskridende og indenlandske trafiktjenester.

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

2.6.2. Pålidelighed Driftssikkerhed og tilgængelighed 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 pålidelighed driftssikkerhed og tilgængelighed 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 indenlandske trafik tjenester.

2.7. Trafiktelematik for person- og godstrafikken

2.7.1. Teknisk kompatibilitet

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

For disse applikationer skal det sikres:

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

– at brugerne har ubesværet adgang til informationerne.

2.7.2. ~~Pålidelighed~~ Driftssikkerhed og ~~tilgængelighed~~ 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.

↓ 2008/57/EF

BILAG IV

EF-ERKLÆRING OM INTEROPERABILITETSKOMPONENTERNES OVERENSSTEMMELSE OG ANVENDELSESEGNETHED

1. INTEROPERABILITETSKOMPONENTER

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

1.1. Generelt anvendelige komponenter

Dette er komponenter, som ikke er specifikke for jernbanesystemet, og som uden videre kan anvendes både dér og på andre områder.

1.2. Generelt anvendelige komponenter med særlige specifikationer

Dette er komponenter, der ikke i sig selv er specifikke for jernbanesystemet, men som skal have særlig ydeevne, når de anvendes på jernbaneområdet.

1.3. Specifikke komponenter

Dette er komponenter, som kun er beregnet til anvendelse i jernbanesystemer.

2. ANVENDELSESOMRÅDE

EF-erklæringen vedrører:

– enten et bemyndiget organs/bemyndigede organers vurdering af, om en interoperabilitetskomponent isoleret set opfylder de tekniske specifikationer, som den skal opfylde

– eller et bemyndiget organs/bemyndigede organers vurdering/bedømmelse af en interoperabilitetskomponents anvendelsesegnethed, når den betragtes som et led i det jernbanesystem, den skal indgå i, navnlig i de tilfælde, hvor der er tale om grænseflader; vurderingen/bedømmelsen skal ske i forhold til de tekniske specifikationer, navnlig funktionsspecifikationer, som skal kontrolleres.

Til vurderingsprocedurerne i konstruktionsfasen og produktionsfasen benytter de bemyndigede organer de moduler, der er defineret i afgørelse 93/465/EØF, således som anført i TSI'erne.

3. EF-ERKLÆRINGENS INDHOLD

EF-erklæringen om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og de dokumenter, der ledsager den, skal dateres og underskrives.

Erklæringen skal affattes på samme sprog som instruktionshæftet og skal indeholde følgende elementer:

– henvisninger til direktivet

– navn og adresse på fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant. (Der angives firmanavn og fuld adresse. Er der tale om en repræsentant, anføres fabrikantens firmanavn også.)

- ~~beskrivelse af interoperabilitetskomponenten (mærke, type osv.)~~
- ~~angivelse af, hvilken procedure der er fulgt med henblik på erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed (artikel 13)~~
- ~~alle relevante beskrivelser vedrørende interoperabilitetskomponenten, herunder navnlig anvendelsesbetingelserne~~
- ~~navn og adresse på det eller de bemyndigede organer, som har medvirket i den procedure, der er fulgt for at konstatere overensstemmelsen eller anvendelsesegnetheden, samt undersøgelsescertifikatets dato og, i givet fald, varigheden af og betingelserne for certifikatets gyldighed~~
- ~~i givet fald henvisning til de europæiske specifikationer~~
- ~~identitet af underskriveren, der har fået fuldmagt til at forpligte fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant.~~

↓ 2011/18/EU artikel 1 og bilag II

~~BILAG V~~

~~VERIFIKATIONSERKLÆRING FOR DELSYSTEMERNE~~

~~1. EF-verifikationserklæring for delsystemer~~

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

~~Denne erklæring skal bygge på de oplysninger, der er fremkommet under EF-verifikationsproceduren for delsystemer, jf. bilag VI, afsnit 2. Den skal affattes på samme sprog som det tekniske dossier og skal mindst indeholde følgende elementer:~~

~~– henvisninger til direktivet~~

– ~~navn og adresse på ordregiveren eller fabrikanten eller ordregiverens eller fabrikantens repræsentant i Fællesskabet. (Der angives firmanavn og fuld adresse. Er der tale om en repræsentant, anføres ordregiverens eller fabrikantens firmanavn også.)~~

↓ 2011/18/EU artikel 1 og bilag II

~~– kort beskrivelse af delsystemet~~

~~– navn og adresse på det bemyndigede organ, som har foretaget den i artikel 18 omhandlede EF-verifikation~~

~~– henvisninger til dokumenterne i det tekniske dossier~~

~~– alle relevante bestemmelser, hvad enten de er foreløbige eller endelige, som delsystemet skal overholde, herunder efter omstændighederne begrænsninger i eller betingelser for driften~~

~~– er EF-erklæringen foreløbig, angives dens gyldighedsperiode~~

~~– underskriverens identitet.~~

~~Når der i bilag VI henvises til EF-erklæringen om ISV, finder bestemmelserne i dette afsnit anvendelse på denne erklæring.~~

~~2.Verifikationserklæring for delsystemer, i tilfælde hvor nationale forskrifter finder anvendelse~~

~~Når der i bilag VI henvises til verifikationserklæringen for delsystemer i tilfælde, hvor nationale forskrifter finder anvendelse, gælder bestemmelserne i punkt 1 for denne erklæring med de fornødne tilpasninger.«~~

↓ 2011/18/EU artikel 1 og bilag III

~~BILAG VI~~

~~VERIFIKATIONSPROCEDURE FOR DELSYSTEMERNE~~

~~1. GENERELLE PRINCIPPER~~

~~Verifikationsproceduren for et delsystem omfatter kontrol og attestering af, at delsystemet:~~

~~– er designet, udført og installeret på en sådan måde, at de væsentlige krav, der gælder for det, er opfyldt, og~~

~~– kan godkendes til ibrugtagning.~~

~~2. EF-VERIFIKATIONSPROCEDURE~~

~~*2.1. Indledning*~~

~~EF-verifikationen er den procedure, hvorved et bemyndiget organ verificerer og kontrollerer, at delsystemet er:~~

~~– i overensstemmelse med de relevante TSI'er~~

~~– i overensstemmelse med andre regler, der gælder i overensstemmelse med traktaten.~~

~~*2.2Dele af delsystemet og faser*~~

~~2.2.1 *Verifikationsredegørelse i mellemfasen (ISV, for Intermediate Statement of Verification)*~~

~~Hvis det er anført i TSI'erne eller, efter omstændighederne, på ansøgerens anmodning kan delsystemet eventuelt underdeles i bestemte dele eller kontrolleres i bestemte faser under verifikationsproceduren.~~

~~Verifikationsredegørelse i mellemfasen (ISV) er en procedure, hvorved et bemyndiget organ kontrollerer og attesterer bestemte dele af et delsystem eller bestemte faser af verifikationsproceduren.~~

~~Efter hver ISV-procedure udsteder det bemyndigede organ, ansøgeren har valgt, en EF-attest for ISV, og ansøgeren udfærdiger på dette grundlag efter omstændighederne en EF-erklæring om ISV. ISV-attesten og ISV-erklæringen skal indeholde henvisninger til de TSI'er, som overensstemmelsen er vurderet i forhold til.~~

~~2.2.2 *Dele af delsystemet*~~

~~Ansøgeren kan ansøge om en ISV for hver del. Og hver del skal kontrolleres i hver fase som beskrevet i afsnit 2.2.3.~~

~~2.2.3 *Faser i verifikationsproceduren*~~

~~Delsystemet, eller bestemte dele af delsystemet, undersøges i hver af følgende faser:~~

~~– samlet design~~

~~– produktion: udførelse, herunder navnlig anlægsarbejde, fabrikation, montering af komponenter og justering af helheden~~

~~– afsluttende prøvning.~~

~~Ansøgeren kan ansøge om at få udarbejdet en ISV for designfasen (inklusive typeafprøvninger) og for produktionsfasen.~~

2.3. Verifikationsattest

2.3.1. Det bemyndigede organ, der er ansvarligt for EF-verifikationen, vurderer delsystemets design, produktion og afsluttende prøvning og udsteder en EF-verifikationsattest til ansøgeren, som derefter udfærdiger EF-verifikationserklæringen. EF-verifikationsattesten skal indeholde henvisninger til de TSI'er, som overensstemmelsen er vurderet i forhold til.

Hvis overensstemmelsen af et delsystem ikke er blevet vurderet for alle relevante TSI'er (f.eks. i tilfælde af undtagelser, delvis anvendelse af TSI'erne ved opgradering eller fornyelse, overgangsperioder i en TSI eller særtilfælde), skal EF-attesten indeholde en nøjagtig angivelse af, for hvilken eller hvilke TSI'er eller dele af TSI'er det bemyndigede organ ikke under EF-verifikationsproceduren har undersøgt, om overensstemmelseskravet er opfyldt.

2.3.2. Når der er udstedt EF-attester for ISV, tager det bemyndigede organ, der er ansvarligt for EF-verifikationen af delsystemet, disse EF-attester for ISV i betragtning, og inden det udsteder en EF-verifikationsattest:

- verificerer det, at EF-attesterne for ISV korrekt omfatter de relevante TSI-krav
- kontrollerer det alle forhold, der ikke er omfattet af EF-attesterne for ISV, og
- kontrollerer det den afsluttende prøvning af delsystemet som helhed.

2.4. Teknisk dossier

Det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen, skal indeholde:

- en beskrivelse af de tekniske egenskaber, der er knyttet til designet, herunder helheds- og detailtegninger, der svarer til udførelsen, elektricitets- og hydraulikdiagrammer, styrekredsdiagrammer, beskrivelser af edb-systemer og automatisk udstyr, dokumentation vedrørende drift og vedligeholdelse osv., der har relevans for det pågældende delsystem
- en fortegnelse over interoperabilitetskomponenter som omhandlet i artikel 5, stk. 3, litra d), der indgår i delsystemet
- kopier af de EF-erklæringer om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, som skal være udstedt for komponenterne i henhold til direktivets artikel 13, i givet fald ledsaget af de tilhørende beregninger og en kopi af protokollerne for de prøvninger og undersøgelser, som de bemyndigede organer har gennemført på grundlag af fælles tekniske specifikationer
- eventuelle EF-attester for ISV og i så fald, hvis det er relevant, den eller de EF-erklæringer om ISV, der følger med EF-verifikationsattesten, herunder resultatet af det bemyndigede organs verifikation af attesternes gyldighed
- en EF-verifikationsattest – ledsaget af de dertil hørende beregninger og underskrevet af det bemyndigede organ, der har gennemført EF-verifikationen – som bekræfter, at delsystemet opfylder kravene i den eller de relevante TSI'er, og som anfører eventuelle forbehold, der er taget under udførelsen af arbejdet og ikke er ophævet; EF-verifikationsattesten bør desuden være ledsaget af de besøgs- og kontrolrapporter, som organet har udarbejdet som led i sin opgave, jf. punkt 2.5.3 og 2.5.4.
- EF-attester, der er udstedt i medfør af anden lovgivning, der gælder i overensstemmelse med traktaten.

- Når der gælder krav om sikker integration i medfør af Kommissionens forordning (EF) nr. 352/2009[31], skal ansøgeren sørge for, at det tekniske dossier indeholder vurderingsrapporten om de fælles sikkerhedsmetoder for risikovurdering, jf. artikel 6, stk. 3, i direktiv 2004/49/EF.

2.5. Overvågning

2.5.1. Formålet med EF-overvågningen er at sikre, at forpligtelserne ifølge det tekniske dossier er blevet opfyldt under udførelsen af delsystemet.

2.5.2. Det bemyndigede organ, der har til opgave at verificere udførelsen, skal hele tiden have adgang til byggepladsen, til fabrikations-, lager- og efter omstændighederne præfabrikationslokalerne, til prøveanlæggene og i det hele taget til ethvert sted, som organet finder det nødvendigt at have adgang til for at udføre sin opgave. Ansøgeren skal sørge for, at det bemyndigede organ modtager alle de dokumenter, det skal bruge til sin opgave, herunder navnlig arbejdstegningerne og den tekniske dokumentation for delsystemet.

2.5.3. Det bemyndigede organ, der står for kontrollen med udførelsen, skal regelmæssigt kontrollere overensstemmelsen med den eller de relevante TSI'er. Det skal udstede en kontrolrapport til de udførende parter. Det kan være nødvendigt, at det er til stede under bestemte faser i anlægsarbejdet.

2.5.4. Det bemyndigede organ kan også aflægge uanmeldte besøg på byggepladsen og i produktionsværkstederne. Under disse besøg kan det bemyndigede organ gennemføre fuldstændig eller delvis kontrol. Det skal udfærdige en besøgsrapport og efter omstændighederne en kontrolrapport til de udførende parter.

2.5.5. For at kunne udstede en EF-erklæring om anvendelsesegnethed som omhandlet i bilag IV, punkt 2, skal det bemyndigede organ kunne føre tilsyn med et delsystem, hvori der indbygges en interoperabilitetskomponent for, hvis det kræves i den relevante TSI, at vurdere dennes anvendelsesegnethed som et led i det jernbanesystem, den skal indgå i.

2.6. Deponering

Det samlede tekniske dossier, jf. punkt 2.4, skal deponeres hos ansøgeren som dokumentation for en eventuel EF-attest for ISV udstedt af det herfor ansvarlige bemyndigede organ eller som dokumentation for den verifikationsattest, der er udstedt af det bemyndigede organ, der ansvarligt for EF-verifikation af delsystemet. Det tekniske dossier skal vedlægges den EF-verifikationserklæring, som ansøgeren sender til den kompetente myndighed, hvortil han indgiver ansøgningen om ibrugtagningstilladelse i den pågældende medlemsstat.

Ansøgeren skal opbevare et eksemplar af det tekniske dossier i hele delsystemets levetid. Dossieret skal fremsendes til de øvrige medlemsstater, som anmoder om det.

2.7. Offentliggørelse

Hvert bemyndiget organ offentliggør regelmæssigt de relevante oplysninger om:

- indkomne ansøgninger om EF-verifikation og ISV
- ansøgninger om vurdering af interoperabilitetskomponenters overensstemmelse og/eller anvendelsesegnethed
- udstedte eller afviste EF-attester for ISV

[31] EUT L 108 af 22.4.2009, s. 4.

– udstedte eller afviste EF-overensstemmelsesattester og/eller EF-attester om anvendelsesegnethed

– udstedte eller afviste EF-verifikationsattester.

2.8. Sprog

Dokumenter og korrespondance om EF-verifikationsprocedurerne udfærdiges på et officielt EU-sprog i den medlemsstat, hvor ansøgeren er etableret, eller på et officielt EU-sprog, som denne accepterer.

3. VERIFIKATIONSPROCEDURE I TILFÆLDE, HVOR NATIONALE FORSKRIFTER FINDER ANVENDELSE

3.1. Indledning

I tilfælde, hvor nationale forskrifter finder anvendelse, er verifikationsproceduren den procedure, hvorved det organ, der er udpeget i medfør af artikel 17, stk. 3, (det udpegede organ) kontrollerer og attesterer, at delsystemet opfylder de nationale forskrifter, der er fremsendt i medfør af artikel 17, stk. 3.

3.2. Verifikationsattest

Det udpegede organ, der forestår verifikationsproceduren i tilfælde, hvor nationale forskrifter finder anvendelse, udarbejder verifikationsattesten til ansøgeren.

Attesten skal angive præcist, for hvilken eller hvilke nationale forskrifter det udpegede organ under verifikationsprocessen har undersøgt, om overensstemmelseskravet er opfyldt, herunder de forskrifter, der vedrører dele, der er omfattet af en undtagelse fra en TSI eller er genstand for opgradering eller fornyelse.

Finder nationale forskrifter anvendelse på delsystemer, som et køretøj består af, skal det udpegede organ opdele attesten i to dele, hvoraf den ene indeholder henvisninger til de nationale forskrifter, der direkte vedrører den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og det berørte banenet, og den anden alle andre nationale forskrifter.

3.3. Teknisk dossier

Det tekniske dossier, der ledsager verifikationsattesten i tilfælde, hvor nationale forskrifter finder anvendelse, skal indgå i det tekniske dossier, der er omhandlet i punkt 2.4, og skal indeholde de tekniske data, der er relevante for vurderingen af delsystemets overensstemmelse med de nationale forskrifter.

↓ 2008/57/EF

~~BILAG VII~~

~~PARAMETRE, DER SKAL KONTROLLERES VED IBRUGTAGNING AF KØRETØJER, DER IKKE ER I OVERENSSTEMMELSE MED TSI, OG KLASSIFICERING AF NATIONALE FORSKRIFTER~~

↓ 2009/131/EF artikel 1 og bilag

~~1. Liste over parametre~~

~~1.1. Generel dokumentation~~

~~*Generel dokumentation (herunder en beskrivelse af det nye, renoverede eller moderniserede køretøj, dets forudsatte anvendelse, dets konstruktion, oplysninger om og reparation, drift og vedligeholdelse, det tekniske dossier osv.)*~~

~~1.2. Konstruktion og mekaniske dele~~

~~*Mekanisk modstandsevne og stabilitet og sammenkoblingen mellem køretøjer (herunder puffere, trækapparater og gangbroer), styrken af køretøjernes konstruktion og udrustning (f.eks. sæder), lasteevne, passiv sikkerhed (herunder indvendig og udvendig kollisionssikkerhed)*~~

~~1.3. Samspil mellem vogn og spor samt justering~~

~~*Mekaniske grænseflader til infrastrukturen (herunder statisk og dynamisk adfærd, fritrumsprofiler, sporvidde, løbeværk m.v.)*~~

~~1.4. Bremseudstyr~~

~~*Forhold, der vedrører bremserne (herunder hjulblokeringsbeskyttelse, bremsestyringssystem samt bremsevirkning under drifts-, nød- og parkeringsbremsning)*~~

~~1.5. Forhold af betydning for passagererne~~

~~*Udstyr til passagerernes brug og passagermiljø (herunder vinduer og døre til passagererne, krav af hensyn til bevægelseshæmmede osv.)*~~

~~1.6. Miljøforhold og aerodynamiske påvirkninger~~

~~*Omgivelsernes påvirkning af køretøjet og køretøjets påvirkning af omgivelserne (herunder aerodynamiske forhold og både grænsefladen mellem køretøjet og den jordbaserede del af jernbanesystemet og grænsefladen til det omgivende miljø)*~~

~~1.7. Udvendige advarselssignaler, markeringer, krav til softwarefunktioner og -integritet~~

~~*Udvendige advarselssignaler, markeringer, softwarefunktioner og -integritet, f.eks. sikkerhedsfunktioner med virkning for togets reaktioner, herunder togets databus*~~

~~1.8. Indbyggede elforsynings- og styresystemer~~

~~*Indbyggede fremdrifts-, elforsynings- og styresystemer samt køretøjets grænseflade til elforsyningsinfrastrukturen og alle forhold vedrørende elektromagnetisk kompatibilitet*~~

~~1.9. Udstyr til brug for personalet, grænseflader og miljø~~

~~*Indbygget udstyr, grænseflader, arbejdsforhold og -miljø for personalet (herunder førerrum, grænseflade mellem lokomotivfører og førerrumsudrustning)*~~

~~1.10. Brandsikkerhed og evakuering~~

~~1.11. Løbende vedligeholdelse~~

~~*Indbygget udstyr og grænseflader til brug for løbende vedligeholdelse*~~

~~1.12. Indbygget togkontrol- og signaludstyr~~

~~*Alt indbygget udstyr, som er nødvendigt for at opretholde sikkerheden og for at styre og kontrollere togbevægelserne for tog, der har tilladelse til at køre på nettet, samt dette udstyrs påvirkninger af jernbanesystemets jordbaserede del*~~

~~1.13. Særlige driftskrav~~

~~*Særlige driftsmæssige krav til køretøjer (herunder forringede driftsvilkår, bugsering af køretøjet osv.)*~~

~~1.14. Forhold af betydning for gods~~

~~*Særlige krav af betydning for gods samt miljøkrav (herunder udstyr, der specielt er påkrævet i forbindelse med farligt gods)*~~

~~Ovenstående forklaringer og eksempler *i kursiv* er kun vejledende og udgør ikke definitioner af parametrene.~~

↓ 2008/57/EF

~~2. Klassifikation af forskrifter~~

~~Nationale forskrifter for de i punkt 1 nævnte parametre henføres under en af nedenstående tre grupper. Forskrifter og restriktioner af rent lokal karakter medtages ikke; de verificeres som led i kontrolforanstaltninger, der skal tilrettelægges efter aftale mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere.~~

~~*Gruppe A*~~

~~Gruppe A omfatter:~~

~~– internationale standarder~~

~~– nationale forskrifter, der anses for jernbanesikkerhedsmæssigt ækvivalente med andre medlemsstaters nationale forskrifter.~~

~~*Gruppe B*~~

~~Gruppe B omfatter forskrifter, der hverken hører under gruppe A eller C, og forskrifter, som endnu ikke har kunnet henføres til en af disse grupper.~~

~~*Gruppe C*~~

~~Gruppe C omfatter de forskrifter, der er bundet til tekniske egenskaber ved infrastrukturen og strengt nødvendige for en sikker og interoperabel drift på det pågældende banenet (f.eks. fritrumsprofilen).~~

BILAG VIII

MINIMUMSKRITERIER, SOM MEDLEMSSTATERNE SKAL TAGE HENSYN TIL VED UDPEGELSE AF BEMYNDIGEDE ORGANER

1. Organet, dets leder og det personale, som skal udføre verifikationen, må hverken direkte eller som repræsentanter være indblandet i projektering, fremstilling, konstruktion, markedsføring eller vedligeholdelse af interoperabilitetskomponenterne eller delsystemerne; de må heller ikke være indblandet i driften. Dette udelukker ikke, at der kan udveksles tekniske oplysninger mellem fabrikanten og det bemyndigede organ.

2. Organet og kontrolpersonalet skal udføre verifikationen med den største faglige integritet og tekniske kompetence og være uafhængige af enhver form for pression eller incitament, navnlig af økonomisk art, som kunne øve indflydelse på deres vurdering eller resultaterne af deres kontrol, især fra personer eller grupper af personer, der har interesse i verifikationsresultaterne.

Navnlig skal det organ og det personale, der foretager verifikationerne, være funktionelt uafhængige af de myndigheder, der er udpeget til at udstede ibrugtagningstilladelserne i medfør af dette direktiv, licenserne i medfør af direktiv 95/18/EF og sikkerhedscertifikaterne i medfør af direktiv 2004/49/EF, samt af de enheder, der forestår undersøgelser af ulykker.

3. Organet skal råde over det nødvendige personale og besidde de nødvendige midler til på fyldestgørende måde at udføre de tekniske og administrative opgaver i forbindelse med udførelsen af verifikation; det skal også have adgang til det udstyr, der er nødvendigt for at gennemføre de ekstraordinære verifikationer.

4. Kontrolpersonalet skal være i besiddelse af:

— en god teknisk og faglig uddannelse

— tilstrækkeligt kendskab til forskrifterne for den kontrol, det udfører, og tilstrækkelig erfaring med en sådan kontrol

— den fornødne færdighed i at udarbejde de attester, registre og rapporter, som gengiver resultaterne af den udførte kontrol.

5. Kontrolpersonalet skal sikres fuld uafhængighed. Aflønningen af hver enkelt ansat må hverken være afhængig af, hvor mange kontroller den pågældende udfører, eller af kontrollens resultater.

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

7. Organets personale har tavshedspligt (undtagen over for de kompetente administrative myndigheder og undersøgelsesenheder i den stat, hvor det udøver sin virksomhed samt de undersøgelsesenheder, der forestår undersøgelser af ulykker, der skyldes svigt ved de interoperabilitetskomponenter eller delsystemer, der er kontrolleret) om alt, hvad det får kendskab til under udøvelsen af sin virksomhed i henhold til dette direktiv eller enhver national retsforskrift udstedt i medfør heraf.

↓ 2008/57/EF

BILAG IX

DOSSIER VEDRØRENDE UNDTAGELSER

~~Når medlemsstaterne anmoder om undtagelse, skal de forelægge følgende dokumenter:~~

~~a) Et officielt brev til Kommissionen, hvoraf det fremgår, hvilken undtagelse der påtænkes.~~

~~b) Et dossier, der vedlægges brevet som bilag og mindst indeholder følgende oplysninger:~~

- ~~en beskrivelse af de anlægsarbejder, varer og tjenesteydelser, der er omfattet af undtagelsen, med angivelse af vigtige datoer, den geografiske beliggenhed samt det funktionelle og tekniske område~~
- ~~en nøjagtig henvisning til de TSI'er (eller dele heraf), som anmodningen om undtagelse vedrører~~
- ~~en nøjagtig henvisning til og nærmere oplysninger om de bestemmelser, der vil blive anvendt i stedet~~
- ~~for anmodninger, der indgives i henhold til artikel 7, stk. 1, litra a): dokumentation for, at projektet befinder sig på en avanceret udviklingstrin~~
- ~~begrundelse for anmodningen om undtagelse, herunder de vigtigste årsager af teknisk, økonomisk, handelsmæssig, driftsmæssig og/eller administrativ art~~
- ~~andre begrundelser for anmodningen om undtagelse~~
- ~~en beskrivelse af, hvordan medlemsstaten har tænkt sig efterhånden at opfylde kravet om interoperabilitet. Hvis det drejer sig om en mindre undtagelse, er denne beskrivelse ikke nødvendig.~~

~~Oplysningerne skal forelægges både på papir og i elektronisk form, så de kan videresendes til medlemmerne af udvalget.~~

↓ 2008/57/EF (tilpasset)

BILAG IV~~X~~

DEL A

Ophævede direktiver

⌦ og senere ændringer af dem ⌫

(jf. artikel 55~~40~~)

Direktiv ~~96/48/EF~~ ⌦ 2008/57/EF ⌫	⌦ (EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.) ⌫
Direktiv ~~2001/16/EF~~ ⌦ 2009/131/EF ⌫	⌦ (EUT L 273 af 17.10.2009, s. 12.) ⌫
Direktiv ~~2004/49/EF~~ ⌦ 2011/18/EU ⌫	~~Kun artikel 14~~ ⌦ (EUT L 57 af 2.3.2011, s. 21.) ⌫

DEL B

Frister for gennemførelse i national ret

(jf. artikel 55~~40~~)

Direktiv	Gennemførelsesfrist
~~96/48/EF~~ ⌦ 2008/57/EF ⌫	~~9. april 1999~~ ⌦ 19. juli 2010 ⌫
~~2001/16/EF~~ ⌦ 2009/131/EF ⌫	~~20. april 2003~~ ⌦ 19. juli 2010 ⌫
~~2004/49/EF~~ ⌦ 2011/18/EU ⌫	~~30. april 2006~~ ⌦ 31. december 2011 ⌫

↓ 2008/57/EF

BILAG XI

SAMMENLIGNINGSTABEL

Direktiv 96/48/EF	Direktiv 2001/16/EF	Nærværende direktiv
Artikel 1, stk. 1	Artikel 1, stk. 1	Artikel 1, stk. 1
Artikel 1, stk. 2	Artikel 1, stk. 2	Artikel 1, stk. 2
—	—	Artikel 1, stk. 3
—	Artikel 1, stk. 3	Artikel 1, stk. 4
Artikel 2, indledning	Artikel 2, indledning	Artikel 2, indledning
Artikel 2, litra a) til l)	Artikel 2, litra a) til l)	Artikel 2, litra a) til b) og litra e) til m)
—	—	Artikel 2, litra c) og d)
Artikel 2, litra n)	Artikel 2, litra m)	Artikel 2, litra n)
Artikel 2, litra o)	Artikel 2, litra n)	Artikel 2, litra o)
Artikel 2, litra m)	Artikel 2, litra o)	Artikel 2, litra p)
Artikel 2, litra p)	Artikel 2, litra p)	Artikel 2, litra q)
—	—	Artikel 2, litra r) til z)
Artikel 3, 4 og 5	Artikel 3, 4 og 5	Artikel 3, 4 og artikel 5, stk. 1-5
Artikel 5, stk. 6	Artikel 5, stk. 7	Artikel 5, stk. 7
—	—	Artikel 5, stk. 6
—	—	Artikel 5, stk. 8
Artikel 6, stk. 1-8	Artikel 6, stk. 1-8	Artikel 6, stk. 1-8
—	—	Artikel 6, stk. 9-10
—	—	Artikel 7 og 8
Artikel 7	Artikel 7	Artikel 9
Artikel 8	Artikel 8	Artikel 10, stk. 1

~~Artikel 9~~	~~Artikel 9~~	~~Artikel 10, stk. 2~~
~~Artikel 10, stk. 1-3~~	~~Artikel 10, stk. 1-3~~	~~Artikel 11, stk. 1-3~~
~~—~~	~~Artikel 10, stk. 6~~	~~Artikel 11, stk. 4~~
~~—~~	~~—~~	~~Artikel 11, stk. 5~~
~~Artikel 11-13~~	~~Artikel 11-13~~	~~Artikel 12-14~~
~~Artikel 14, stk. 1 og 2~~	~~Artikel 14, stk. 1 og 2~~	~~Artikel 15, stk. 1 og 2~~
~~Artikel 14, stk. 3~~	~~Artikel 14, stk. 3~~	~~Artikel 20~~
~~Artikel 14, stk. 4 og 5~~	~~Artikel 14, stk. 4 og 5~~	~~Artikel 33~~
~~—~~	~~—~~	~~Artikel 15, stk. 2 og 3~~
~~Artikel 15 og 16~~	~~Artikel 15 og 16~~	~~Artikel 16 og 17~~
~~Artikel 16, stk. 3~~	~~Artikel 16, stk. 3~~	~~Artikel 17, stk. 3~~
~~—~~	~~—~~	~~—~~
~~Artikel 18, stk. 1-3~~	~~Artikel 18, stk. 1-3~~	~~Artikel 18, stk. 1-3~~
~~—~~	~~—~~	~~Artikel 18, stk. 4 og 5~~
~~Artikel 19~~	~~Artikel 19~~	~~Artikel 19~~
~~Artikel 20~~	~~Artikel 20~~	~~Artikel 28~~
~~—~~	~~—~~	~~Artikel 21-27~~
~~Artikel 21, stk. 1-3~~	~~Artikel 21, stk. 1-3~~	~~Artikel 29, stk. 1-3~~
~~—~~	~~—~~	~~Artikel 29, stk. 4 og 5~~
~~—~~	~~—~~	~~—~~
~~Artikel 21a, stk. 1~~	~~Artikel 22~~	~~Artikel 30, stk. 2~~
~~Artikel 21, stk. 4~~	~~21(4)~~	~~Artikel 30, stk. 4~~
~~Artikel 21a, stk. 2~~	~~Artikel 21a~~	~~Artikel 30, stk. 1~~
~~Artikel 21b~~	~~—~~	~~—~~
~~Artikel 21c~~	~~Artikel 21b~~	~~Artikel 30, stk. 3~~
~~Artikel 22~~	~~Artikel 26~~	~~Artikel 37~~
~~Artikel 22a~~	~~Artikel 24~~	~~Artikel 34 og 35~~

~~—~~	~~—~~	~~Artikel 32~~
~~—~~	~~Artikel 23~~	~~Artikel 31~~
~~—~~	~~Artikel 25~~	~~Artikel 36~~
~~Artikel 23~~	~~Artikel 27~~	~~Artikel 38~~
~~Artikel 24~~	~~Artikel 28~~	~~Artikel 39~~
~~—~~	~~—~~	~~Artikel 40~~
~~Artikel 25~~	~~Artikel 29~~	~~Artikel 41~~
~~Artikel 26~~	~~Artikel 30~~	~~Artikel 42~~
~~Bilag I-VI~~	~~Bilag I-VI~~	~~Bilag I-VI~~
~~—~~	~~—~~	~~Bilag VII~~
~~Bilag VII~~	~~Bilag VII~~	~~Bilag VIII~~
~~—~~	~~—~~	~~Bilag IX-XI~~

↑

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
-----	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
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