

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV (EU) 2016/797**2023/EØS/89/74****av 11. mai 2016****om samtrafikkvevnen i Den europeiske unions jernbanesystem****(omarbeiding)(*)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91 nr. 1 og artikkel 170 og 171,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,etter den ordinære regelverksprosessen⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF⁽⁴⁾ er blitt betydelig endret flere ganger. Ettersom det skal gjøres ytterligere endringer, bør nevnte direktiv av klarhetshensyn omarbeides.
- 2) For at unionsborgerne, markedsdeltakerne og vedkommende myndigheter fullt ut skal kunne nyte godt av de fordelene som opprettelsen av et felles europeisk jernbaneområde fører med seg, bør sammenkoplingen av og samtrafikkvevnen mellom de nasjonale jernbanenettene samt adgangen til slike nett bedres, og alle tiltak som måtte være nødvendige på området harmonisering av tekniske standarder, bør gjennomføres, som fastsatt i artikkel 171 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV).
- 3) Bestrebelsene på å oppnå samtrafikkvevne i Unionens jernbanesystem bør føre til at det defineres et optimalt nivå for teknisk harmonisering, og gjøre det mulig å forenkle, forbedre og utvikle internasjonal jernbanetransport i Unionen og med tredjestater, og bør bidra til gradvis gjennomføring av det indre marked for utstyr og tjenester til bygging, fornyelse, oppgradering og drift av jernbanesystemet i Unionen.
- 4) For å bidra til at det felles europeiske jernbaneområde oppnås, redusere kostnadene til og varigheten av tillatelsesprosessene og forbedre jernbanesikkerheten bør tillatelsesprosessene effektiviseres og harmoniseres på unionsplan.
- 5) Tunnelbaner, sporveier og andre forstadsbanesystemer er i mange medlemsstater underlagt lokale tekniske krav. Slike lokale offentlige transportsystemer omfattes vanligvis ikke av lisensordninger i Unionen. Sporveier og forstadsbanesystemer omfattes dessuten ofte av regelverket for veitrafikk fordi de bruker samme infrastruktur. Av disse årsakene trenger slike lokale systemer ikke å ha samtrafikkvevne, og bør derfor ikke omfattes av denne forordnings virkeområde. Dette hindrer ikke medlemsstatene i å anvende bestemmelsene i dette direktiv på lokale banesystemer på frivillig basis dersom de anser det for hensiktsmessig.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 138 av 26.5.2016, s. 44, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 248/2021 av 24. september 2021 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), ennå ikke kunngjort.

(1) EUT C 327 av 12.11.2013, s. 122.

(2) EUT C 356 av 5.12.2013, s. 92.

(3) Europaparlamentets holdning av 26. februar 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og Rådets holdning ved første behandling av 10. desember 2015 (EUT C 57 av 12.2.2016, s. 1). Europaparlamentets holdning av 28. april 2016 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

(4) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF av 17. juni 2008 om samtrafikkvevnen i Fellesskapets jernbanesystem (EUT L 191 av 18.7.2008, s. 1)

- 6) Kombitrikk er et konsept innen offentlig transport som gjør det mulig å kombinere drift på forstadsbaneinfrastruktur og jernbaneinfrastruktur. Medlemsstatene bør tillates å unnta fra virkeområdet for gjennomføringstiltakene for dette direktiv de kjøretøyene som hovedsakelig brukes på forstadsbaneinfrastruktur, men som er utstyrt med noen jernbanelkomponenter som er nødvendige for å gjøre det mulig med en overgang på et avgrenset og begrenset avsnitt av jernbaneinfrastrukturen, utelukkende av hensyn til å oppnå forbindelse. Dersom kombitrikker benytter jernbaneinfrastruktur, bør det sikres samsvar med alle grunnleggende krav, samt samsvar med det forventede sikkerhetsnivået på de relevante linjene. For trafikk over landegrenser bør vedkommende myndigheter samarbeide.
- 7) Forretningsmessig drift av tog i jernbanenettet krever særlig en høy grad av kompatibilitet mellom infrastrukturens og kjøretøyenes egenskaper, og dessuten effektiv samtrafikk mellom de ulike infrastrukturforvalternes og jernbaneforetakenes informasjons- og kommunikasjonssystemer. Slik kompatibilitet og sammenknytning har avgjørende betydning for yteevne, sikkerhet, tjenestekvalitet og kostnader, og særlig for samtrafikkevnene i Unionens jernbanesystem.
- 8) Rammereglene for jernbanen på unions- og medlemsstatsnivå bør fastsette klare roller og ansvarsområder for å sikre at reglene for sikkerhet, helse og forbrukervern som gjelder for jernbanenettene, overholdes. Dette direktiv bør ikke medføre redusert sikkerhetsnivå eller øke kostnadene i Unionens jernbanesystem. For dette formål skal Den europeiske unions jernbanebyrå (heretter kalt «Byrået»), opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2016/796⁽¹⁾, og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene påta seg det fulle ansvaret for de tillatelsene de utsteder.
- 9) Nasjonale forskrifter, interne regler og tekniske spesifikasjoner som gjelder for jernbanesystemer, delsystemer og komponenter, viser betydelige ulikheter, ettersom de omfatter tekniske framgangsmåter som er særegne for industrien i hver enkelt stat og fastsetter bestemte krav til dimensjoner, utstyr og særlige egenskaper. Denne situasjonen kan hindre tog i å kjøre uhindret gjennom Unionen.
- 10) For at jernbaneindustrien i Unionen skal kunne bedre sin konkurranseevne på verdensplan, kreves det et åpent og konkurranseutsatt marked.
- 11) Det bør derfor fastsettes grunnleggende krav til samtrafikkevnene i Unionens jernbanesystem som gjelder for hele Unionen.
- 12) Utviklingen av tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne (TSI-er) har påvist behovet for å klargjøre forholdet mellom de grunnleggende kravene og TSI-ene på den ene side, og de europeiske standardene og andre dokumenter av normgivende art på den annen side. Det bør særlig skilles klart mellom standarder eller deler av standarder som må gjøres obligatoriske for å nå målene for dette direktiv, og de harmoniserte standardene som er utarbeidet i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1025/2012⁽²⁾. Dersom det er strengt nødvendig, kan TSI-ene vise uttrykkelig til europeiske standarder eller spesifikasjoner, som blir obligatoriske fra det øyeblikk TSI-en får anvendelse.
- 13) For virkelig å kunne øke konkurranseevnen i jernbanesektoren i Unionen uten å vri konkurransen mellom de viktigste aktørene i Unionens jernbanesystem bør TSI-ene og anbefalingene fra Byrået knyttet til disse TSI-ene utarbeides i samsvar med prinsippene om åpenhet, enighet og klarhet, som definert i vedlegg II til forordning (EU) nr. 1025/2012.
- 14) Kvaliteten på jernbanetransporten i Unionen er blant annet avhengig av en svært høy grad av kompatibilitet mellom jernbanenettets egenskaper (i vid forstand, dvs. faste anlegg i alle berørte delsystemer) og kjøretøyenes egenskaper (herunder alle de berørte delsystemenes komponenter om bord i toget). Nivåer for yteevne, sikkerhet, driftskvalitet og kostnader avhenger av slik kompatibilitet.

(1) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/796 av 11. mai 2016 om Den europeiske unions jernbanebyrå og om oppheving av forordning (EF) nr. 881/2004 (EUT L 138 av 26.5.2016, s. 1).

(2) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1025/2012 av 25. oktober 2012 om europeisk standardisering og om endring av rådsdirektiv 89/686/EØF og 93/15/EØF samt europaparlaments- og rådsdirektiv 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 oppheving av rådsvedtak 87/95/EØF og europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 1673/2006/EF (EUT L 316 av 14.11.2012, s. 12).

- 15) TSI-ene har en direkte eller potensiell virkning på det personalet som deltar i driften og vedlikeholdet av delsystemene. Når TSI-ene utarbeides, bør derfor Byrået rådføre seg med partene i arbeidslivet, dersom det er relevant.
- 16) En TSI bør fastsette alle vilkår som en samtrafikkomponent skal overholde, samt hvilken framgangsmåte som skal følges ved samsvarsvurdering. Det må dessuten angis at alle komponenter bør gjennomgå framgangsmåten for samsvarsvurdering og vurdering av bruksegnethet angitt i TSI-ene og bør følges av tilhørende sertifikat, som omfatter enten en vurdering av om en samtrafikkomponent isolert sett er i samsvar med de tekniske spesifikasjonene som skal overholdes, eller en vurdering av en samtrafikkomponents bruksegnethet, idet den betraktes som et ledd i det jernbanesystemet den skal inngå i, i forhold til de tekniske spesifikasjonene.
- 17) Når det utarbeides nye TSI-er, bør målet alltid være å sikre kompatibilitet med de eksisterende delsystemene. Dette vil bidra til å fremme jernbanetransportens konkurranseevne og hindre unødvendige tilleggskostnader ved krav til oppgradering eller fornyelse av eksisterende delsystemer for å sikre bakoverkompatibilitet. I de unntakstilfellene der det ikke vil være mulig å sikre kompatibilitet, bør TSI-ene kunne fastsette de rammene som kreves for avgjøre om det eksisterende delsystemet har behov for en ny beslutning om eller ny tillatelse til ibruktaking eller omsetning, samt de tilhørende fristene for dette.
- 18) Dersom visse tekniske forhold som tilsvarer de grunnleggende kravene, ikke uttrykkelig kan omfattes av en TSI, bør de forholdene som fortsatt må behandles, identifiseres i et vedlegg til TSI-en som åpne punkter. For disse åpne punktene samt for særlige tilfeller og med et mål om samsvar med eksisterende systemer bør nasjonale regler som kan vedtas i en medlemsstat eller av en vedkommende nasjonal, regional eller lokal myndighet, få anvendelse. For å unngå overflødige kontroller og unødvendige administrative byrder bør nasjonale regler klassifiseres for å fastslå likeverdighet mellom de nasjonale reglene i forskjellige medlemsstater som omfatter de samme emnene.
- 19) Det bør angis hvordan en situasjon der det foreligger grunnleggende krav som får anvendelse på et delsystem som ennå ikke omfattes av den tilsvarende TSI-en, skal håndteres. I slike tilfeller bør de organene som har ansvar for framgangsmåtene for samsvarsvurdering og verifisering, være de meldte organene som er nevnt i dette direktiv.
- 20) Dette direktiv bør få anvendelse på hele jernbanesystemet i Unionen, og TSI-enes virkeområde bør utvides til å omfatte kjøretøyene og jernbanenettene som ikke er med i det transeuropeiske jernbanesystemet. Vedlegg I til direktiv 2008/57/EF bør derfor forenkles.
- 21) Funksjonsspesifikasjonene og de tekniske spesifikasjonene som delsystemene og deres grensesnitt skal overholde, kan variere avhengig av bruken av de aktuelle delsystemene, for eksempel avhengig av kategoriene av jernbanelinjer og kjøretøyer, særlig for å sikre sammenheng mellom jernbanesystemer for høyhastighetstog og konvensjonelle tog.
- 22) For å sikre en gradvis gjennomføring av samtrafikkevnen i jernbanesystemet i hele Unionen, og for gradvis å kunne redusere ulikhetene mellom eksisterende systemer, bør TSI-ene angi hvilke bestemmelser som skal anvendes ved fornyelse eller oppgradering av eksisterende delsystemer, og de kan inneholde forslag til en trinnvis slutføring av målsystemet. For å holde jernbanesektoren konkurransedyktig og hindre unødige kostnader bør imidlertid ikke ikrafttreddelsen av nye eller endrede TSI-er føre til en umiddelbar tilpasning av kjøretøyer og infrastruktur til de nye spesifikasjonene.
- 23) TSI-ene bør angi når oppgradering og fornyelse av infrastruktur og kjøretøyer krever en ny tillatelse. I alle tilfeller av oppgradering og fornyelse av infrastruktur bør søkeren gjennom nettportalen One-Stop Shop (OSS) nevnt i forordning (EU) nr. 2016/796 framlegge dokumentasjon for den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, slik at den kan beslutte om det er nødvendig med en ny tillatelse på bakgrunn av kriteriene angitt i dette direktiv. Når det gjelder oppgradering og fornyelse av kjøretøyer som har tillatelse til å bringes i omsetning, bør søkeren kunne avgjøre om den må søke om en ny tillatelse fra den nasjonale sikkerhetsmyndigheten eller Byrået på bakgrunn av kriteriene angitt i dette direktiv.
- 24) På bakgrunn av den gradvise tilnærmingsmåten for å fjerne hindringer for samtrafikkevnen i Unionens jernbanesystem og den tiden som følgelig vil kreves for å vedta TSI-ene, bør det treffes tiltak for å unngå en situasjon der medlemsstatene vedtar nye nasjonale regler eller iverksetter prosjekter som gjør det nåværende systemet mer uensartet.

- 25) For å fjerne hindringer for samtrafikkveien, og som følge av at TSI-enes virkeområde utvides til hele jernbanesystemet i Unionen, bør mengden av nasjonale regler gradvis reduseres. Nasjonale regler som utelukkende gjelder eksisterende systemer, bør skilles fra dem som trengs for å dekke åpne punkter i TSI-er. Regler av sistnevnte type bør gradvis fjernes etter hvert som åpne punkter i TSI-ene lukkes.
- 26) Nasjonale regler bør utarbeides og offentliggjøres på en slik måte at alle potensielle brukere av et nasjonalt jernbanenett kan forstå dem. Slike regler viser ofte til andre dokumenter, for eksempel nasjonale standarder, europeiske standarder, internasjonale standarder eller andre tekniske spesifikasjoner som helt eller delvis kan være underlagt immaterialrettigheter. Derfor bør plikten til offentliggjøring ikke gjelde for dokumenter som det vises til direkte eller indirekte i den nasjonale regelen.
- 27) Vedtaket om en gradvis tilnærmingstype oppfyller målet om samtrafikkveie i Unionens jernbanesystem, som kjennetegnes av gammel nasjonal infrastruktur og gamle kjøretøyer som vil kreve betydelige investeringer for å kunne tilpasses eller fornyes, og det er særlig viktig å opprettholde jernbanetransportens konkurranseevne i forhold til andre transportsystemer.
- 28) Unionens jernbanesystem har på grunn av sitt omfang og sammensatte karakter av praktiske årsaker vist seg nødvendig å dele opp i følgende delsystemer: «Infrastruktur», «Styring, kontroll og signal langs sporet», «Styring, kontroll og signal om bord», «Energi», «Rullende materiell», «Drift og trafikkstyring», «Vedlikehold» og «Telematikkprogrammer for persontrafikk og godstrafikk». For hvert delsystem skal det angis grunnleggende krav og fastsettes tekniske spesifikasjoner, særlig med hensyn til komponenter og grensesnitt, slik at disse grunnleggende kravene kan oppfylles. Det samme systemet blir også delt opp i faste og mobile elementer som på den ene side består av selve jernbanenettet, det vil si jernbanelinjer, stasjoner, terminaler og alle typer fast utstyr som er nødvendig for å sikre sikker og kontinuerlig drift av systemet, og på den annen side alle kjøretøyer som trafikkerer dette jernbanenettet. For dette direktivs formål består derfor et kjøretøy av ett delsystem («Rullende materiell») og eventuelt andre delsystemer (i hovedsak «Styring, kontroll og signal om bord»). Selv om systemet er delt inn i flere elementer, bør Byrådet holde en oversikt over systemet for å kunne fremme samtrafikkveie og sikkerhet.
- 29) De forente nasjoners konvensjon om rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne, som Unionen er part i, fastsetter tilgjengelighet som et av de generelle prinsippene og krever at konvensjonspartene treffer hensiktsmessige tiltak, slik at funksjonshemmede sikres tilgang på lik linje med andre, herunder ved å utvikle, bekjentgjøre og overvåke gjennomføringen av minstestandarder og retningslinjer for tilgjengelighet. Tilgjengelighet for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer er derfor et grunnleggende krav med hensyn til samtrafikkveien i Unionens jernbanesystem.
- 30) Ingen personer skal forskjellsbehandles, verken direkte eller indirekte, på grunn av funksjonshemming. For å sikre at alle unionsborgere kan nyte godt av fordelene ved opprettelsen av et felles europeisk jernbaneområde, bør medlemsstatene fremme et jernbanesystem som er tilgjengelig for alle.
- 31) Gjennomføringen av bestemmelsene om samtrafikkveien i Unionens jernbanesystem bør ikke føre til ubegrunnede kostnader eller undergrave opprettholdelsen av samtrafikkveien i eksisterende jernbanenett.
- 32) TSI-ene har også innvirkning på vilkårene for brukernes anvendelse av jernbanetransport, og det er derfor nødvendig å rådspørre brukerne om forhold som berører dem, herunder eventuelt funksjonshemmedes organisasjoner.
- 33) Alle berørte medlemsstater bør tillates ikke å anvende visse TSI-er i et begrenset antall behørig begrunnede situasjoner. De situasjonene og framgangsmåtene som skal følges ved unntak fra anvendelse av en gitt TSI, bør være klart definert.
- 34) Utarbeiding av TSI-er og anvendelse av disse på Unionens jernbanesystem bør ikke være til hinder for teknologisk nyskaping, som bør være rettet mot en forbedring av de økonomiske resultatene.

- 35) For å overholde de relevante bestemmelsene om framgangsmåter for tildeling av kontrakter i jernbanesektoren, særlig dem som er fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/25/EU⁽¹⁾, skal oppdragsgivere ta med tekniske spesifikasjoner i de allmenne dokumentene eller i avtalevilkårene for hver enkelt kontrakt. Det må derfor utarbeides et sett med regler som kan tjene som referanse for disse tekniske spesifikasjonene.
- 36) Det er i Unionens interesse at det finnes et internasjonalt standardiseringssystem som gjør det mulig å utarbeide standarder som faktisk brukes av deltakerne i internasjonal handel, og som oppfyller unionspolitikkenes krav. De europeiske standardiseringsorganisasjonene bør derfor fortsette sitt samarbeid med de internasjonale standardiseringsorganene.
- 37) Oppdragsgiveren som bestiller prosjektering, bygging, fornyelse eller oppgradering av et delsystem, kan være et jernbaneforetak, en infrastrukturforvalter, en enhet ansvarlig for vedlikehold, en innehaver eller en konsesjonsinnehaver med ansvar for å utføre et prosjekt. Oppdragsgivere bør definere kravene som er nødvendige for å utfylle de europeiske spesifikasjonene eller andre standarder. Disse spesifikasjonene bør oppfylle de grunnleggende kravene som er harmonisert på unionsplan, og som Unionens jernbanesystem skal oppfylle.
- 38) Framgangsmåtene for samsvarsvurderingen eller vurderingen av bruksegnethet bør bygge på bruk av moduler for framgangsmåter for samsvarsvurdering, vurdering av bruksegnethet og EF-verifisering som skal brukes i de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkeve som vedtas i henhold til dette direktiv. Med sikte på å fremme utviklingen av den berørte industrien bør framgangsmåtene for kvalitetssikring utarbeides så langt det er mulig.
- 39) For å sikre systemets samtrafikkeve er samsvarsvurderingen i hovedsak knyttet til komponentenes bruksområde, og ikke bare til deres frie varebytte på EU-markedet. Bruksegnetheten til de komponentene som har den mest avgjørende betydningen for systemets sikkerhet, tilgjengelighet eller økonomi, bør vurderes. Det er derfor ikke nødvendig at produsenten påfører CE-merking på de komponentene som omfattes av dette direktiv. Produsentens samsvarserklæring på grunnlag av en samsvarsvurdering og/eller en vurdering av bruksegnethet bør være tilstrekkelig.
- 40) Produsenter har likevel plikt til å påføre CE-merkingen på visse komponenter for å bekrefte at de er i samsvar med annet relevant EU-regelverk.
- 41) Når en TSI trer i kraft, befinner det seg allerede en rekke samtrafikkomponenter på markedet. Det bør fastsettes bestemmelser om en overgangsperiode, slik at disse komponentene kan inngå i et delsystem selv om de strengt tatt ikke er i samsvar med denne TSI-en.
- 42) De delsystemene som utgjør Unionens jernbanesystem, skal være underlagt en framgangsmåte for verifisering. Denne verifiseringen bør gi de enhetene som har ansvar for å gi tillatelse til ibruktaking eller til å bringe delsystemene i omsetning, mulighet til, i løpet av prosjekterings-, bygge- og ibruktakingsfasen, å forsikre seg om at resultatet er i samsvar med gjeldende forskrifter og tekniske og driftsmessige bestemmelser. Det bør også medføre at produsentene kan regne med likebehandling i alle medlemsstater.
- 43) Etter at et delsystem er tatt i bruk eller brakt i omsetning, er det viktig å sikre at det blir drevet og vedlikeholdt i samsvar med de grunnleggende kravene som gjelder for delsystemet. I samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2016/798⁽²⁾ har infrastrukturforvalteren, jernbaneforetaket eller enheten med ansvar for vedlikehold i de respektive delsystemene ansvaret for at disse kravene oppfylles.
- 44) Dersom det under drift viser seg at et kjøretøy eller en kjøretøytype ikke oppfyller et av de gjeldende, grunnleggende kravene, bør de aktuelle jernbaneforetakene treffe nødvendige korrigerende tiltak for å bringe kjøretøyet/kjøretøyene i samsvar. Dersom dette manglende samsvaret dessuten medfører en alvorlig sikkerhetsrisiko, bør det være mulig for de nasjonale sikkerhetsmyndighetene som har ansvar for tilsynet med framføringen av kjøretøyet, å treffe nødvendige, midlertidige sikkerhetstiltak, herunder umiddelbart å begrense eller midlertidig oppheve den aktuelle driften. Dersom de

(1) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/25/EU av 26. februar 2014 om innkjøp foretatt av enheter som driver virksomhet innenfor vann- og energiforsyning, transport og posttjenester, og om oppheving av direktiv 2004/17/EF (EUT L 94 av 28.3.2014, s. 243).

(2) Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798 av 11. mai 2016 om jernbanesikkerhet (EUT L 138 av 26.5.2016, s. 102).

korrigerende tiltakene ikke er tilstrekkelige, og den alvorlige sikkerhetsrisikoen som er skapt ved det manglende samsvaret, ikke fjernes, bør de nasjonale sikkerhetsmyndighetene eller Byrådet kunne tilbakekalle eller endre tillatelsen. En alvorlig sikkerhetsrisiko i denne sammenheng bør forstås som å være alvorlig manglende samsvar med rettslige forpliktelser eller sikkerhetskrav, som i seg selv eller i et hendelsesforløp kan forårsake en ulykke eller alvorlig ulykke. Prosessen med oppheving bør støttes av en egnet informasjonsutveksling mellom Byrådet og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene, herunder bruk av registre.

- 45) De respektive rollene og ansvarsområdene for alle aktører som er involvert, bør klargjøres i forbindelse med framgangsmåtene for å bringe kjøretøyer i omsetning og bruk av kjøretøyer, og for ibruktaking av faste anlegg.
- 46) Byrådet og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene bør samarbeide og eventuelt dele kompetanse for utstedelse av tillatelser med behørig hensyn til sikkerhet. For dette formål bør det inngås samarbeidsavtaler mellom Byrådet og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene.
- 47) For å sikre at ERTMS-utstyr er i samsvar med de relevante, gjeldende spesifikasjonene, og for å hindre at ytterligere krav i forbindelse med ERTMS (European Rail Traffic Management System, Det europeiske system for styring av jernbanetrafikk) undergraver systemets samtrafikkevne, bør Byrådet fungere som systemmyndighet for ERTMS. For dette formål bør Byrådet være ansvarlig for å vurdere de planlagte tekniske løsningene for det igangsettes eller offentliggjøres anbudsinnbydelser i forbindelse med ERTMS-utstyr langs sporet, for å kontrollere om disse tekniske løsningene er i samsvar med de relevante TSI-ene og har full samtrafikkevne. En eventuell overlapping mellom denne vurderingen fra Byrådet og oppgavene til de meldte organene i framgangsmåten for verifisering bør unngås. Søkeren bør derfor underrette Byrådet dersom den framgangsmåten for verifisering som er utført av det meldte organet, allerede har startet, eller dersom det allerede foreligger et samsvarssertifikat. Søkeren bør kunne velge å be Byrådet om en slik vurdering, enten for hvert enkelt ERTMS-prosjekt, eller for en kombinasjon av prosjekter, en jernbanelinje, en gruppe av jernbanelinjer eller et jernbanenett.
- 48) Dette direktivs ikrafttredelse bør ikke forsinke innføringen av ERTMS-prosjekter der anbuds- eller kontraktsinngåelsesprosessen er fullført.
- 49) For å gjøre det enklere å bringe kjøretøyer i omsetning og for å redusere administrative byrder bør det innføres en tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning som er gyldig i hele Unionen. Mens omsetningstillatelser muliggjør kommersielle transaksjoner med kjøretøyer hvor som helst i EU-markedet, kan et kjøretøy brukes bare innenfor det bruksområdet kjøretøyet tillatelse omfatter. I den forbindelse bør enhver utvidelse av bruksområdet være underlagt en oppdatert kjøretøytillatelse. Det er nødvendig at kjøretøyer som allerede har fått tillatelse i henhold til tidligere direktiver, også får tillatelse til å bringes i omsetning, dersom det er meningen at de skal brukes på jernbanenett som ikke er omfattet av deres tillatelse.
- 50) Dersom bruksområdet er begrenset til ett eller flere jernbanenett i én medlemsstat, bør søkeren kunne velge hvorvidt den skal sende sin søknad om kjøretøytillatelse gjennom OSS som nevnt i forordning (EU) 2016/796, til den nasjonale sikkerhetsmyndigheten i den aktuelle medlemsstaten eller til Byrådet. Søkerens valg bør være bindende til søknaden er behandlet eller annullert.
- 51) Det bør finnes en egnet framgangsmåte som gjør det mulig for søkeren å påklage en beslutning av eller manglende handling fra Byrådet eller de nasjonale sikkerhetsmyndighetene. I tillegg bør det fastsettes klare bestemmelser om framgangsmåter og tvisteløsninger for å behandle situasjoner der Byrådet og den nasjonale sikkerhetsmyndigheten er uenige om vurderinger som er gjort i forbindelse med utstedelsen av kjøretøytillatelser.
- 52) Særlige tiltak, herunder samarbeidsavtaler, bør ta hensyn til enkelte medlemsstaters særlige geografiske og historiske situasjon, samtidig som det sikres at det indre marked fungerer godt.
- 53) Dersom driften er begrenset til jernbanenett som krever særlig sakkunnskap av geografiske eller historiske årsaker, og dersom slike jernbanenett er isolert fra resten av Unionens jernbanesystem, bør det være mulig for søkeren å overholde de nødvendige formalitetene lokalt gjennom kontakt med de relevante nasjonale sikkerhetsmyndighetene. For dette formål, og med sikte på å redusere administrative byrder og kostnader, bør samarbeidsavtaler som skal inngås mellom Byrådet og relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheter, kunne fastsette en hensiktsmessig oppgavefordeling, uten at det berører Byråets endelige ansvar for utstedelse av tillatelsen.

- 54) Jernbanenettene i de baltiske statene (Estland, Latvia og Litauen) har sporvidde 1 520 mm, som er det samme som i nabolandstatene, men er en annen enn den som brukes på hovedjernbanenettet i Unionen. Disse jernbanenettene i Baltikum har felles tekniske og driftsmessige krav, som gir faktisk innbyrdes samtrafikkevne, og i så henseende kan kjøretøytillatelser som er utstedt i én av disse medlemsstatene, være gyldige i resten av disse jernbanenettene. For å forenkle effektiv og forholdsmessig ressursfordeling for tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning eller typetillatelser for kjøretøyer, og for å redusere den økonomiske og administrative byrden for søkeren i slike tilfeller, bør de særlige samarbeidsavtalene mellom Byrådet og relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheter eventuelt omfatte muligheten til å inngå kontrakter om oppgaver med disse nasjonale sikkerhetsmyndighetene.
- 55) Medlemsstater som har en betydelig andel jernbanetrafikk til og fra tredjestater med samme sporvidde, men som har en annen sporvidde enn Unionens hovedjernbanenett, bør kunne beholde forskjellige framgangsmåter for kjøretøytillatelser for godsvogner og passasjervogner som brukes felles med disse tredjestatene.
- 56) Av hensyn til sporbarhet og sikkerhet bør vedkommende myndigheter i medlemsstatene tildele et kjøretøy et europeisk kjøretøynummer når kjøretøyinnhaveren ber om det. Opplysningene om kjøretøyet bør deretter føres inn i et kjøretøyregister. Kjøretøyregistrene bør være tilgjengelige for alle medlemsstater og for visse av Unionens markedsdeltakere. Kjøretøyregistrene bør være ensartet med hensyn til dataformat. De bør derfor omfattes av felles driftsmessige og tekniske spesifikasjoner. For å redusere administrative byrder og unødige kostnader bør Kommisjonen vedta en spesifikasjon for et europeisk kjøretøyregister der nasjonale kjøretøyregistre vil inngå, med sikte på å opprette et felles verktøy samtidig som det tillater vedlikehold av ytterligere funksjoner som er relevante for medlemsstatenes særlige behov.
- 57) For å sikre at kjøretøyer og deres historie kan spores, bør referansene for tillatelser til å bringe kjøretøyer i omsetning registreres sammen med andre kjøretøydata.
- 58) Det bør fastsettes framgangsmåter for kontroll av kompatibilitet mellom kjøretøyer og de jernbanestrekningene de skal tas i bruk på, etter at tillatelsen til å bringe kjøretøyet i omsetning er utstedt, og før jernbaneforetaket begynner å bruke kjøretøyet på dets bruksområde, som angitt i tillatelsen til å bringe kjøretøyet i omsetning.
- 59) De meldte organene som har ansvar for gjennomføringen av framgangsmåtene for samsvarsvurdering av komponentene og for vurdering av komponentenes bruksegnethet, samt framgangsmåten for vurdering av delsystemer, bør i størst mulig grad samordne sine beslutninger, særlig dersom det ikke finnes europeiske spesifikasjoner.
- 60) Åpen akkreditering i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008⁽¹⁾, som sikrer den nødvendige tilliten til samsvarssertifikater, bør av nasjonale offentlige myndigheter i hele Unionen anses som den foretrukne måten å påvise teknisk kompetanse på hos meldte organer og, på tilsvarende måte, hos organer som er utpekt til å kontrollere samsvar med nasjonale regler. Nasjonale myndigheter bør imidlertid kunne anse at de selv har egnede måter å utføre denne vurderingen på. For å sikre et rimelig nivå av troverdighet for vurderinger som er utført av andre nasjonale myndigheter, bør de i slike tilfeller framlegge for Kommisjonen og de andre medlemsstatene nødvendig dokumentasjon som viser at de samsvarsvurderingsorganene som er vurdert, oppfyller de relevante regelverkskravene.
- 61) Dette direktiv bør begrenses til å fastsette krav til samtrafikkevne for samtrafikkomponenter og delsystemer. For å gjøre det lettere å oppfylle disse kravene må det opereres med en formodning om samsvar for samtrafikkomponenter og delsystemer som er i samsvar med harmoniserte standarder vedtatt i samsvar med forordning (EU) nr. 1025/2012, som inneholder detaljerte tekniske spesifikasjoner for disse kravene.
- 62) Tiltak som er vedtatt i henhold til dette direktiv, bør utfylles av initiativ som tar sikte på å gi økonomisk støtte til nyskapende og samvirkende teknologier i jernbanesektoren i Unionen.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008 av 9. juli 2008 om fastsettelse av kravene til akkreditering og markedstilsyn for markedsføring av produkter, og om oppheving av forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 av 13.8.2008, s. 30).

- 63) For å utfylle ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i TEUV delegeres til Kommisjonen når det gjelder de særlige målene for hver TSI. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå. Kommisjonen bør ved forberedelse og utarbeiding av delegerede rettsakter sikre at relevante dokumenter oversendes Europaparlamentet og Rådet samtidig, til rett tid og på en egnet måte.
- 64) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av dette direktiv bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet med hensyn til TSI-er og endringer av TSI-er, herunder de endringene som kreves for å avhjelpe manglene i TSI-er; malen for EF-samsvarserklæring eller EF-erklæring om bruksegnethet for samtrafikkomponenter og tilhørende dokumenter; opplysningene som skal inngå i dokumentasjonen som bør ledsage en søknad om unntak fra anvendelse av én eller flere TSI-er eller deler av dem, formatet og overføringsmetodene for denne dokumentasjonen og eventuelt beslutningen om unntak fra anvendelse av TSI-ene; klassifiseringen av de meldte nasjonale reglene i forskjellige grupper med sikte på å forenkle kontrollen av kompatibilitet mellom fast og mobilt utstyr; detaljene i framgangsmåten for EF-verifisering og framgangsmåten for verifisering med hensyn til nasjonale regler, malene for EF-verifiseringserklæringen og malene for dokumenter i den tekniske dokumentasjonen som bør ledsage verifiseringssertifikatet, samt malene for verifiseringssertifikater; de praktiske ordningene i forbindelse med kjøretøytillatelse; mønsteret for erklæringen om typesamsvar og eventuelt ad hoc-moduler for samsvarsvurdering; de nasjonale kjøretøyregistrene, det europeiske kjøretøyregisteret og registeret over tillatelser til å bringe typer i omsetning; de felles spesifikasjonene med hensyn til innhold, dataformat, funksjonell og teknisk arkitektur, driftsmodus og regler for registrering av og tilgang til data for infrastrukturregisteret. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁽¹⁾.
- 65) TSI-ene bør revideres jevnlig. Når det avdekkes mangler i TSI-ene, bør Byrået bes om å avgi en uttalelse som under visse omstendigheter kan offentliggjøres og brukes av alle berørte parter (herunder industrien og meldte organer) som akseptable samsvarskriterier i påvente av revisjon av den aktuelle TSI-en.
- 66) Gjennomføringsrettsakter som oppretter nye TSI-er eller endrer TSI-er, bør gjenspeile de særlige målene som Kommisjonen har fastsatt ved hjelp av gjennomføringsrettsakter.
- 67) Det kreves visse organisatoriske trinn for å forberede Byrået på dets utvidede rolle i henhold til dette direktiv. Det bør derfor fastsettes en hensiktsmessig overgangsperiode. I denne perioden bør Kommisjonen gjennomgå utviklingen i Byråets forberedelser til denne utvidede rollen. Deretter bør Kommisjonen jevnlig avgi rapport om utviklingen med hensyn til gjennomføringen av dette direktiv. Særlig bør rapporten vurdere prosessen for kjøretøytillatelse, tilfellene der TSI-ene ikke anvendes, og bruken av registre. Kommisjonen bør også avgi rapport om hvilke tiltak som treffes med hensyn til identifikasjon og sporbarhet av sikkerhetskritiske komponenter.
- 68) Det er nødvendig å gi medlemsstatene, nasjonale sikkerhetsmyndigheter og berørte parter tilstrekkelig tid til å forberede seg på gjennomføringen av dette direktiv.
- 69) Ettersom målet for dette direktiv, som er å oppnå samtrafikkveie i jernbanesystemet i hele Unionen, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av direktivets omfang og virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 70) Forpliktelsen til å innarbeide dette direktiv i nasjonal rett bør begrenses til de bestemmelsene som utgjør en vesentlig endring sammenlignet med direktiv 2008/57/EF. Forpliktelsen til å innarbeide de bestemmelsene som er uendret, følger av direktiv 2008/57/EF.
- 71) Dette direktiv bør ikke berøre medlemsstatenes forpliktelser med hensyn til fristene for innarbeiding i nasjonal rett av direktivene oppført i vedlegg V del B.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

KAPITTEL I

ALMINNELIGE BESTEMMELSER

Artikkel 1

Formål og virkeområde

1. Dette direktiv fastsetter de vilkårene som skal oppfylles for å oppnå samtrafikkevne i Unionens jernbanesystem på en måte som er kompatibelt med direktiv (EU) 2016/798, med sikte på å definere et optimalt nivå for teknisk harmonisering, å gjøre det mulig å lette, forbedre og utvikle internasjonal jernbanetransport i Unionen og med tredjestater, og å bidra til å gjennomføre det felles europeiske jernbaneområde og den gradvise gjennomføringen av det indre marked. Disse vilkårene omhandler prosjektering, bygging, ibruktaking, oppgradering, fornyelse, drift og vedlikehold av de ulike delene i dette systemet samt faglige kvalifikasjoner og helse- og sikkerhetsvilkår for personalet som bidrar til drift og vedlikehold av det.
2. Dette direktiv fastsetter de bestemmelsene om samtrafikkkomponenter, grensesnitt og framgangsmåter for hvert delsystem samt de vilkårene for generell kompatibilitet i Unionens jernbanesystem som er nødvendige for å oppnå samtrafikkevne.
3. Dette direktiv får ikke anvendelse på
 - a) tunnelbaner,
 - b) sporvogner og forstadsbanekjøretøyer samt infrastruktur som brukes utelukkende av slike kjøretøyer,
 - c) nett som er funksjonsmessig atskilt fra resten av Unionens jernbanesystem og er beregnet bare på lokal persontransport eller persontransport i byer eller forsteder, samt foretak som driver utelukkende på slike nett.
4. Medlemsstatene kan unnta følgende fra virkeområdet for gjennomføringstiltakene for dette direktiv:
 - a) Privateid jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, som brukes av eieren eller en transportør til deres respektive godstransportvirksomhet eller til persontransport for ikke-kommersielle formål, og kjøretøyer som brukes utelukkende på slik infrastruktur.
 - b) Infrastruktur og kjøretøyer som er forbeholdt strengt lokal, historisk eller turistmessig bruk.
 - c) Forstadsbaneinfrastruktur som av og til brukes av jernbanekjøretøyer på særlige vilkår på forstadsbanesystemet, utelukkende dersom det er nødvendig med sikte på å oppnå forbindelse for disse kjøretøyene.
 - d) Kjøretøyer som hovedsakelig brukes på forstadsbaneinfrastruktur, men som er utstyrt med noen jernbanekomponenter som er nødvendige for å muliggjøre overgang på et avgrenset og begrenset avsnitt av jernbaneinfrastrukturen, utelukkende med sikte på å oppnå forbindelse.
5. For kombitrikker som kjører i Unionens jernbanesystem, får følgende bestemmelser anvendelse, dersom det ikke finnes noen TSI-er som gjelder for disse:
 - a) De berørte medlemsstatene skal sikre at nasjonale regler eller andre relevante tilgjengelige tiltak vedtas for å sikre at slike kombitrikker oppfyller de grunnleggende kravene.
 - b) Medlemsstatene kan vedta nasjonale regler for å angi framgangsmåten for tillatelse som gjelder for slike kombitrikker. Den myndigheten som utsteder kjøretøytillatelse, skal rådspørre den relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheten for å sikre at blandet drift med kombitrikker og jernbanetog oppfyller alle grunnleggende krav og relevante felles sikkerhetsmål (CST-er).

- c) For trafikk over landegrensene skal som unntak fra artikkel 21 relevante vedkommende myndigheter samarbeide med sikte på å utstede kjøretøytillatelser.

Dette nummer får ikke anvendelse på kjøretøyer som er unntatt fra dette direktivs virkeområde i samsvar med nr. 3 og 4.

Artikkel 2

Definisjoner

I dette direktiv menes med

- 1) «Unionens jernbanesystem» de elementene som er oppført i vedlegg I,
- 2) «samtrafikkevene» et jernbanesystems evne til å muliggjøre sikker og kontinuerlig trafikk av tog som oppviser de påkrevde nivåene for yteevne,
- 3) «kjøretøy» et jernbanekjøretøy som er egnet for trafikk på hjul på jernbanelinjer, med eller uten egen trekkraft; et kjøretøy består av ett eller flere strukturelle og funksjonelle delsystemer,
- 4) «jernbanenett» linjer, stasjoner, terminaler og alle typer fast utstyr som er nødvendig for å sikre sikker og kontinuerlig drift av Unionens jernbanesystem,
- 5) «delsystemer» de strukturelle eller funksjonelle delene av Unionens jernbanesystem, som angitt i vedlegg II,
- 6) «mobilt delsystem» delsystemet «Rullende materiell» og delsystemet «Styring, kontroll og signal om bord»,
- 7) «samtrafikkomponenter» enhver enkeltstående komponent, gruppe av komponenter, underenhet eller fullstendig enhet av utstyr som inngår i eller er bestemt til å inngå i et delsystem, og som samtrafikkevnen til jernbanesystemet direkte eller indirekte er avhengig av, herunder både materielle og immaterielle produkter,
- 8) «produkt» et produkt framstilt ved en produksjonsprosess, herunder samtrafikkomponenter og delsystemer,
- 9) «grunnleggende krav» alle vilkår fastsatt i vedlegg III som må oppfylles av Unionens jernbanesystem, delsystemene og samtrafikkomponentene, herunder grensesnitt,
- 10) «europeisk spesifisering» en spesifisering som hører inn under en av følgende kategorier:
 - en felles teknisk spesifisering som definert i vedlegg VIII til direktiv 2014/25/EU,
 - en europeisk teknisk godkjenning som nevnt i artikkel 60 i direktiv 2014/25/EU, eller
 - en europeisk standard som definert i artikkel 2 nr. 1 bokstav b) i forordning (EU) nr. 1025/2012,
- 11) «teknisk spesifisering for samtrafikkevene» («TSI») en spesifisering vedtatt i samsvar med dette direktiv som hvert delsystem eller del av et delsystem skal omfattes av for å oppfylle de grunnleggende kravene og sikre samtrafikkevnen i Unionens jernbanesystem,
- 12) «grunnleggende parameter» ethvert forskriftsmessig, teknisk eller driftsmessig vilkår som er av avgjørende betydning for samtrafikkevnen, og som er angitt i de relevante TSI-ene,
- 13) «særtilfelle» en hvilken som helst del av jernbanesystemet som krever midlertidige eller permanente særlige bestemmelser i TSI-ene, på grunn av enten geografiske, topografiske eller bymiljømessige begrensninger, eller av hensyn til kompatibilitet med det eksisterende systemet, særlig jernbanelinjer og -nett som ikke er forbundet med Unionens øvrige jernbanenett, dessuten lasteprofil, sporvidde eller avstand mellom sporene, og kjøretøyer utelukkende ment til lokal, regional eller historisk bruk, samt kjøretøyer på vei fra eller til tredjestater,
- 14) «oppgradering» ethvert større endringsarbeid på et delsystem eller en del av et delsystem som medfører en endring i den tekniske dokumentasjonen som ledsager EF-verifiseringserklæringen, dersom slik dokumentasjon finnes, og som forbedrer delsystemets generelle yteevne,
- 15) «fornyelse» ethvert større utskiftingsarbeid på et delsystem eller en del av et delsystem som ikke endrer delsystemets generelle yteevne,

- 16) «eksisterende jernbanesystem» infrastrukturen som består av jernbanelinjer og faste anlegg i det eksisterende jernbanenettet, samt kjøretøyer av alle kategorier og opprinnelser som trafikkerer denne infrastrukturen,
- 17) «utskifting i forbindelse med vedlikehold» all utskifting av komponenter med deler med identisk funksjon og yteevne som ledd i forebyggende eller utbedrende vedlikehold,
- 18) «kombitrikk» et kjøretøy som er konstruert for bruk på både forstadsbaneinfrastruktur og jernbaneinfrastruktur,
- 19) «ibruktaking» alle operasjoner som utføres for å sette et delsystem i drift,
- 20) «oppdragsgiver» et offentlig eller privat foretak som bestiller prosjektering og/eller bygging eller fornyelse eller oppgradering av et delsystem,
- 21) «innehaver» den fysiske eller juridiske personen som i egenskap av å være eier av et kjøretøy eller ha rett til å bruke det benytter kjøretøyet som transportmiddel og er registrert som sådan i et kjøretøyregister nevnt i artikkel 47,
- 22) «søker» en fysisk eller juridisk person som anmoder om en tillatelse, det være seg et jernbaneforetak, en infrastrukturforvalter eller enhver annen person eller rettssubjekt, for eksempel en produsent, en eier eller en innehaver; i henhold til artikkel 15 menes med «søker» en oppdragsgiver eller produsent, eller dennes representant; i henhold til artikkel 19 menes med «søker» en fysisk eller juridisk person som anmoder om en beslutning fra Byrådet vedrørende godkjenning av de planlagte tekniske løsningene for prosjekter for ERTMS-utstyr langs sporet,
- 23) «langt framskredent prosjekt» ethvert prosjekt hvis planleggings- eller byggetrinn har nådd et punkt der en endring i de tekniske spesifikasjonene kan sette prosjektets levedyktighet i dets planlagte form i fare,
- 24) «harmonisert standard» en europeisk standard som definert i artikkel 2 nr. 1 bokstav c) i forordning (EU) nr. 1025/2012,
- 25) «nasjonal sikkerhetsmyndighet» en sikkerhetsmyndighet som definert i artikkel 3 nr. 7 i direktiv (EU) 2016/798,
- 26) «type» en kjøretøytype som definerer de grunnleggende konstruksjonsmessige egenskapene til kjøretøyet som er omfattet av et sertifikat for typeprøving eller designkontroll som beskrevet i den relevante verifiseringsmodulen,
- 27) «serie» et antall identiske kjøretøyer av samme konstruksjonstype,
- 28) «enhet ansvarlig for vedlikehold» en enhet med ansvar for vedlikehold som definert i artikkel 3 nr. 20 i direktiv (EU) 2016/798,
- 29) «forstadsbane» et skinnegående transportsystem i by- og forstadsområder med en kollisjonssikkerhet på C-III eller C-IV (i samsvar med EN 15227:2011) og en høyeste kjøretøystyrke på 800 kN (trykkraft i lengderetningen i koplingsområdet); forstadsbanesystemer kan ha sin egen trasé eller dele den med veitrafikken og utveksler ikke vanligvis kjøretøyer med person- og godstransport med fjerntog,
- 30) «nasjonale regler» alle bindende regler vedtatt i en medlemsstat, uavhengig av hvilket organ som utsteder dem, som kan inneholde andre krav til jernbanesikkerhet eller tekniske krav enn dem som er fastsatt i EU-regelverket eller internasjonale regler som får anvendelse i den aktuelle medlemsstaten på jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere eller tredjeparter,
- 31) «driftsklar stand» den normale driftstilstanden og de forutsigbare driftsforstyrrelsene (herunder slitasje) innenfor det området og de bruksvilkårene som er angitt i den tekniske dokumentasjonen og vedlikeholdsplanen,
- 32) «et kjøretøys bruksområde» ett eller flere jernbanenett i en medlemsstat eller en gruppe av medlemsstater der kjøretøyet etter planen skal brukes,
- 33) «akseptable samsvarskriterier» ikke-bindende uttalelser avgitt av Byrådet for å definere måter å fastslå samsvar med grunnleggende krav på,
- 34) «akseptable nasjonale samsvarskriterier» ikke-bindende uttalelser avgitt av medlemsstatene for å definere måter å fastslå samsvar med nasjonale regler på,

- 35) «bringe i omsetning» første gang en samtrafikkomponent, et delsystem eller et kjøretøy som er klart til å brukes i driftsklar stand, gjøres tilgjengelig på EU-markedet,
- 36) «produsent» enhver fysisk eller juridisk person som produserer et produkt i form av samtrafikkomponenter, delsystemer eller kjøretøyer, eller som får dette konstruert eller produsert, og som markedsfører det under sitt navn eller varemerke,
- 37) «representant» enhver fysisk eller juridisk person etablert i Unionen som har fått skriftlig fullmakt fra en produsent eller en oppdragsgiver til å handle på produsentens eller oppdragsgiverens vegne i forbindelse med nærmere angitte oppgaver,
- 38) «teknisk spesifisering» et dokument der de tekniske kravene til et produkt, et delsystem, en prosess eller en tjeneste er beskrevet,
- 39) «akkreditering» en akkreditering i henhold til artikkel 2 nr. 10 i forordning (EF) nr. 765/2008,
- 40) «nasjonalt akkrediteringsorgan» et nasjonalt akkrediteringsorgan som definert i artikkel 2 nr. 11 i forordning (EF) nr. 765/2008,
- 41) «samsvarsvurdering» en prosess for å fastslå om nærmere angitte krav til et produkt, en prosess, en tjeneste, et delsystem, en person eller et organ er oppfylt,
- 42) «samsvarsvurderingsorgan» et organ som er meldt eller utpekt til å være ansvarlig for samsvarsvurderingsvirksomhet, herunder kalibrering, prøving, sertifisering og inspeksjon; et samsvarsvurderingsorgan klassifiseres som «meldt organ» etter melding fra en medlemsstat; et samsvarsvurderingsorgan klassifiseres som «utpekt organ» etter utpeking av en medlemsstat,
- 43) «funksjonshemmet person» og «bevegelseshemmet person» enhver person som har en permanent eller midlertidig fysisk, mental, intellektuell eller sensorisk funksjonshemming, som i samhandling med forskjellige barrierer kan være til hinder for at vedkommende fullt ut og effektivt kan benytte transportmidler på like vilkår som andre passasjerer, eller en person hvis bevegelse ved bruk av transportmidler er nedsatt på grunn av alder,
- 44) «infrastrukturforvalter» en infrastrukturforvalter som definert i artikkel 3 nr. 2 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EF⁽¹⁾,
- 45) «jernbaneforetak» et jernbaneforetak som definert i artikkel 3 nr. 1 i direktiv 2012/34/EU og ethvert offentlig eller privat foretak hvis virksomhet er å yte tjenester for transport av gods og/eller passasjerer med jernbane, idet det forutsettes at foretaket skal sørge for trekkraft; dette gjelder også foretak som bare sørger for trekkraft,

Artikkel 3

Grunnleggende krav

- 1. Unionens jernbanesystem, delsystemene og samtrafikkomponentene, herunder grensesnitt, skal oppfylle de relevante grunnleggende kravene.
- 2. De tekniske spesifiseringene nevnt i artikkel 60 i direktiv 2014/25/EU som er nødvendige for å utfylle europeiske spesifikasjoner eller andre standarder i bruk i Unionen, skal ikke stride mot de grunnleggende kravene.

KAPITTEL II

TEKNISKE SPESIFIKASJONER FOR SAMTRAFIKKEVNE

Artikkel 4

Innhold i TSI-ene

- 1. Det skal utarbeides en TSI for hvert delsystem som er definert i vedlegg II. Om nødvendig kan et delsystem omfattes av flere TSI-er, og én TSI kan omfatte flere delsystemer.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (EUT L 343 av 14.12.2012, s. 32).

2. Faste delsystemer skal være i samsvar med TSI-ene og gjeldende nasjonale regler på det tidspunktet da søknaden om tillatelse til ibruktaging ble inngitt, i samsvar med dette direktiv og med forbehold for nr. 3 bokstav f).

Kjøretøyer skal være i samsvar med TSI-ene og gjeldende nasjonale regler på det tidspunktet da søknaden om å tillatelse til å bringe et kjøretøy i omsetning ble inngitt, i samsvar med dette direktiv og med forbehold for nr. 3 bokstav f).

Faste delsystemers og kjøretøyers samsvar og overholdelse skal til enhver tid opprettholdes så lenge de er i bruk.

3. I den grad det er nødvendig for å oppnå målene i dette direktiv nevnt i artikkel 1, skal hver av TSI-ene

- a) angi det tilsiktede virkeområdet (en del av jernbanenettet eller kjøretøyene nevnt i vedlegg I; et delsystem eller en del av et delsystem nevnt i vedlegg II),
- b) fastsette grunnleggende krav for hvert aktuelle delsystem og dets grensesnitt mot andre delsystemer,
- c) fastsette funksjonsspesifikasjoner og de tekniske spesifikasjonene som delsystemet og dets grensesnitt mot andre delsystemer skal overholde. Om nødvendig kan disse spesifikasjonene variere avhengig av delsystemets bruk, f.eks. avhengig av de kategoriene av jernbanelinjer, knutepunkter og/eller kjøretøyer som omhandles i vedlegg I,
- d) fastlegge hvilke samtrafikkkomponenter og grensesnitt som skal omfattes av europeiske spesifikasjoner, herunder europeiske standarder, som er nødvendige for å oppnå samtrafikkevne i Unionens jernbanesystem,
- e) angi for hvert enkelt tilfelle som vurderes, på den ene side hvilke framgangsmåter som skal benyttes for å vurdere samtrafikkkomponentenes samsvar eller bruksegnethet, og på den annen side EF-verifiseringen av delsystemene. Disse framgangsmåtene skal bygge på modulene definert i kommisjonsbeslutning 2010/713/EU⁽¹⁾,
- f) angi strategien for gjennomføring av TSI-en. Det er særlig nødvendig å spesifisere de trinnene som skal slutføres, idet det tas hensyn til de beregnede kostnadene og nyttevirkningene og de forventede følgene for de berørte partene som påvirkes, for å oppnå en gradvis overgang fra den nåværende til den endelige situasjonen, der TSI-ene generelt overholdes. Dersom det er nødvendig med samordnet gjennomføring av TSI-en, for eksempel langs en korridor eller mellom infrastrukturforvaltere og jernbaneforetak, kan strategien omfatte forslag til trinnvis slutføring,
- g) angi, med henblikk på det berørte personalet, hvilke faglige kvalifikasjoner som kreves, og hvilke vilkår for helse og sikkerhet på arbeidsplassen som skal oppfylles for drift og vedlikehold av delsystemene nevnt ovenfor og for anvendelsen av TSI-ene,
- h) angi hvilke bestemmelser som får anvendelse på eksisterende delsystemer og kjøretøyer, særlig ved oppgradering og fornyelse, og i så fall hvilke endringer som gjør at det kreves en søknad om ny tillatelse,
- i) angi hvilke parametere for kjøretøyene og faste delsystemer som skal kontrolleres av jernbaneforetaket, og hvilke framgangsmåter som skal anvendes for å kontrollere disse parametrene etter utstedelse av tillatelsene til å bringe kjøretøyet i omsetning og før første gang kjøretøy tas i bruk, for å sikre kompatibilitet mellom kjøretøyene og de jernbanestrekningene de skal trafikkere.

4. Hver TSI skal utarbeides på grunnlag av en undersøkelse av et eksisterende delsystem og angi som mål et delsystem som kan oppnås gradvis og innenfor et rimelig tidsrom. På denne måten skal gjennomføringen av TSI-ene og overholdelsen av disse gradvis bidra til at det blir enklere å oppnå samtrafikkevne i Unionens jernbanesystem.

5. TSI-ene skal på hensiktsmessig vis bevare kompatibiliteten i hver medlemsstats eksisterende jernbanesystem. For dette formål kan det for hver TSI fastsettes bestemmelser for særtilfeller, med hensyn til både jernbanenett og kjøretøyer, og særlig til lasteprofil, sporvidde eller avstand mellom sporene, og til kjøretøyer som er i trafikk fra eller til tredjestater. TSI-ene skal for hvert særtilfelle fastsette gjennomføringsregler for de elementene av TSI-ene som er fastsatt i nr. 3 bokstav c)–g).

⁽¹⁾ Kommisjonsbeslutning 2010/713/EU av 9. november 2010 om moduler for framgangsmåter for vurdering av samsvar, bruksegnethet og EF-verifisering som skal brukes i de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkevne vedtatt i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF (EUT L 319 av 4.12.2010, s. 1).

6. Dersom visse tekniske forhold som tilsvarer de grunnleggende kravene, ikke eksplisitt omfattes av en TSI, skal de tydelig identifiseres i et vedlegg til TSI-en som åpne punkter.
7. TSI-ene er ikke til hinder for at medlemsstatenes kan treffe beslutninger om bruk av infrastrukturer til trafikk med kjøretøyer som ikke omfattes av TSI-ene.
8. TSI-ene kan inneholde en eksplisitt, tydelig identifisert henvisning til europeiske eller internasjonale standarder eller spesifikasjoner eller tekniske dokumenter offentliggjort av Byrået dersom dette er strengt nødvendig for å nå målene med dette direktiv. I et slikt tilfelle skal disse standardene eller spesifikasjonene (eller de relevante delene) eller tekniske dokumenter anses som vedlegg til den aktuelle TSI-en og blir obligatoriske fra det øyeblikk TSI-en får anvendelse. I mangel av slike standarder eller spesifikasjoner eller tekniske dokumenter og i påvente av at slike blir utarbeidet, kan det vises til andre tydelig identifiserte normative dokumenter som er enkelt og åpent tilgjengelige.

Artikkel 5

Utarbeiding, vedtakelse og gjennomgåelse av TSI-er

1. For å fastsette de særlige målene i hver TSI gis Kommisjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 50 særlig med hensyn til, og dersom det er relevant,
 - a) TSI-enes geografiske og tekniske virkeområde,
 - b) de gjeldende grunnleggende kravene,
 - c) listen over forskriftsmessige, tekniske og driftsmessige vilkår som skal harmoniseres på delsystemnivå og på grensesnittnivå mellom delsystemene og deres forventede harmoniseringsnivå,
 - d) de jernbanespesifikke framgangsmåtene for samsvarsvurdering og vurdering av bruksegnethet for samtrafikkomponentene,
 - e) de jernbanespesifikke framgangsmåtene for å vurdere EF-verifiseringen av delsystemene,
 - f) de kategoriene av personale som deltar i drift og vedlikehold av de aktuelle delsystemene, og de generelle målene for fastsettelse av minstekravene til faglige kvalifikasjoner og helse- og sikkerhetsvilkårene for det aktuelle personalet,
 - g) eventuelle andre nødvendige elementer som skal tas hensyn til for å sikre samtrafikkeve i Unionens jernbanesystem i henhold til artikkel 1 nr. 1 og 2, for eksempel tilpasning av TSI-er til europeiske og internasjonale standarder eller spesifikasjoner.

Når Kommisjonen vedtar disse delegerte rettsaktene, skal den begrunne behovet for nye eller vesentlig endrede TSI-er, herunder deres virkning på eksisterende regler og tekniske spesifikasjoner.

2. For å sikre ensartet gjennomføring av de delegerte rettsaktene nevnt i nr. 1 skal Kommisjonen anmode Byrået om å utarbeide utkast til TSI-er og endringer av disse, og rette de relevante anbefalingene til Kommisjonen.

Hvert utkast til TSI skal utarbeides i følgende trinn:

- a) Byrået skal identifisere de grunnleggende parametrene for den aktuelle TSI-en, i tillegg til grensesnittene mot de andre delsystemene samt eventuelt andre nødvendige særtilfeller,
- b) Byrået skal utarbeide utkastet til TSI på grunnlag av de grunnleggende parametrene nevnt i bokstav a). Om nødvendig skal Byrået ta hensyn til den tekniske utviklingen, standardiseringsarbeid som allerede er utført, aktive arbeidsgrupper og anerkjent forskningsarbeid.
3. Ved utarbeidingen eller gjennomgåelsen av hver TSI, herunder de grunnleggende parametrene, skal Byrået ta hensyn til de beregnede kostnadene og nyttevirkningene ved alle de tekniske løsningene som har vært vurdert, og grensesnittene mellom dem, med henblikk på å finne og gjennomføre de mest fordelaktige løsningene. Denne vurderingen skal angi sannsynlig konsekvens for alle involverte operatører og markedsdeltakere, og skal ta behørig hensyn til kravene i direktiv (EU) 2016/798. Medlemsstatene skal delta i denne vurderingen ved å stille nødvendige data til rådighet, dersom det er nødvendig.

4. Byrådet skal utarbeide utkast til TSI-ene og endringer av disse i samsvar med artikkel 5 og 19 i forordning (EU) 2016/796, samtidig som det overholder kriteriene om åpenhet, enighet og klarhet, som definert i vedlegg II til forordning (EU) nr. 1025/2012.
5. Komiteen nevnt i artikkel 51 (heretter kalt «komiteen») skal jevnlig underrettes om arbeidet med utarbeiding av TSI-ene. Under arbeidet kan Kommisjonen, for å overholde de delegerte rettsaktene nevnt i nr. 1 i denne artikkel, gi mandater eller hensiktsmessige anbefalinger angående utformingen av TSI-ene og en nytte- og kostnadsanalyse. Kommisjonen kan særlig kreve at alternative løsninger utredes, og at vurderingen av disse alternative løsningenes kostnader og nyttevirksomheter tas med i rapporten som vedlegges utkastet til TSI.
6. Dersom ulike delsystemer skal tas i bruk samtidig av hensyn til teknisk kompatibilitet, skal de relevante TSI-ene ha samme anvendelsesdato.
7. Ved utarbeiding, vedtakelse eller gjennomgåelse av TSI-ene skal Byrådet ta hensyn til brukernes synspunkter på de forholdene som direkte påvirker vilkårene for deres bruk av delsystemene. Med henblikk på dette skal Byrådet rådspørre sammenslutninger og organisasjoner som representerer brukerne, under utarbeidingen og gjennomgåelsen av TSI-ene. En rapport om resultatene av slik rådspørning skal vedlegges utkastet til TSI.
8. I samsvar med artikkel 7 i forordning (EU) nr. 2016/796 skal Kommisjonen med bistand fra komiteen utarbeide og jevnlig oppdatere listen over brukersammenslutninger og -organer som skal rådspørres. Denne listen kan gjennomgås på nytt etter anmodning fra en medlemsstat eller på Kommisjonens initiativ.
9. Ved utarbeiding eller gjennomgåelse av TSI-ene skal Byrådet ta hensyn til synspunktene til partene i arbeidslivet med hensyn til de faglige kvalifikasjonene og helse- og sikkerhetsvilkårene på arbeidsplassen nevnt i artikkel 4 nr. 3 bokstav g). I forbindelse med dette skal Byrådet rådspørre partene i arbeidslivet før de retter anbefalinger til Kommisjonen om TSI-er og endringer av disse. Partene i arbeidslivet skal rådspørres innenfor rammen av sektordialogkomiteen nedsatt i samsvar med kommisjonsbeslutning 98/500/EF⁽¹⁾. Partene i arbeidslivet skal avgi sin uttalelse innen tre måneder etter at de er rådspurt.
10. Dersom revisjon av en TSI fører til en endring i kravene, skal den nye versjonen av TSI-en sikre kompatibilitet med delsystemer som er tatt i bruk i samsvar med tidligere versjoner av TSI-en.
11. Gjennom gjennomføringsrettsakter skal Kommisjonen opprette TSI-er for å gjennomføre de særlige målene fastsatt i de delegerte rettsaktene nevnt i nr. 1. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3. De skal omfatte alle elementene oppført i artikkel 4 nr. 3 og oppfylle alle kravene angitt i artikkel 4 nr. 4–6 og nr. 8.

Artikkel 6

Mangler i TSI-er

1. En TSI som etter at den er vedtatt, viser seg å ha en mangel, skal endres i samsvar med artikkel 5 nr. 11. Dersom det er relevant, skal Kommisjonen anvende denne framgangsmåten umiddelbart. Slike mangler omfatter tilfeller som kan medføre usikker drift i en medlemsstat.
2. I påvente av gjennomgåelse av en TSI kan Kommisjonen anmode om en uttalelse fra Byrådet. Kommisjonen skal analysere Byråets uttalelse og underrette komiteen om sine konklusjoner.
3. På anmodning fra Kommisjonen skal Byråets uttalelse nevnt i nr. 2 utgjøre akseptable samsvarskriterier og kan derfor brukes til vurdering av prosjekter, i påvente av at en revidert TSI blir vedtatt.
4. Ethvert medlem av nettverket av representative organer nevnt i artikkel 38 nr. 4 i forordning (EU) 2016/796 kan gjøre Kommisjonen oppmerksom på mulige mangler i TSI-er.

⁽¹⁾ Kommisjonsavgjørd 98/500/EF av 20. mai 1998 om oppnemning av sektordialogutval for å fremme dialogen mellom partene i arbeidslivet på europeisk plan (EFT L 225 av 12.8.1998, s. 27).

*Artikkel 7***Unntak fra anvendelse av TSI-er**

1. Medlemsstatene kan tillate at søkeren ikke anvender én eller flere TSI-er eller deler av disse i følgende tilfeller:
 - a) For et foreslått nytt delsystem eller en del av det, for fornyelse eller oppgradering av et eksisterende delsystem eller del av det, eller for et hvilket som helst element nevnt i artikkel 1 nr. 1 som er langt framskredent eller underlagt en kontrakt som er i ferd med å bli gjennomført på anvendelsesdatoen for den eller de aktuelle TSI-ene.
 - b) Dersom, etter en ulykke eller naturkatastrofe, vilkårene for en hurtig utbedring av jernbanenettet økonomisk eller teknisk ikke gir rom for full eller delvis anvendelse av de relevante TSI-ene; i så fall skal unntaket fra anvendelse av TSI-ene begrenses til tidsrommet før jernbanenettet utbedres.
 - c) For alle prosjekter som gjelder fornyelse, utvidelse eller oppgradering av et eksisterende delsystem eller en del av det, dersom anvendelsen av de aktuelle TSI-ene kan skade prosjektets økonomiske levedyktighet og/eller kompatibiliteten med den berørte medlemsstatens jernbanesystem, for eksempel i forbindelse med lasteprofil, sporvidde, avstand mellom sporene eller elektrisk spenning.
 - d) For kjøretøyer i trafikk fra eller til tredjestater der sporvidden skiller seg fra sporvidden til Unionens hovedjernbanenett.
 - e) For et prosjekt som gjelder et nytt delsystem eller fornyelse eller oppgradering av et eksisterende delsystem på den berørte medlemsstatens territorium, dersom medlemsstatens jernbanenett er atskilt eller isolert fra Unionens øvrige jernbanenett av hav eller av andre særlige geografiske forhold.
2. I tilfellet nevnt i nr. 1 bokstav a) skal den berørte medlemsstaten innen ett år etter at hver TSI er trådt i kraft, oversende Kommisjonen en liste over pågående prosjekter på dens territorium som etter den berørte medlemsstatens synspunkt er langt framskredne.
3. I tilfellene nevnt i nr. 1 bokstav a) og b) skal den berørte medlemsstaten underrette Kommisjonen om sin beslutning om ikke å anvende én eller flere TSI-er eller deler av dem.
4. I tilfellene nevnt i nr. 1 bokstav a), c), d) og e) i denne artikkel skal den berørte medlemsstaten oversende Kommisjonen søknaden om unntak fra anvendelse av TSI-ene eller deler av dem, ledsaget av dokumentasjon som inneholder begrunnelsen for søknaden, og som angir de alternative bestemmelsene som den aktuelle medlemsstaten har til hensikt å benytte i stedet for TSI-ene. I tilfellet nevnt i nr. 1 bokstav e) i denne artikkel skal Kommisjonen undersøke søknaden og beslutte om den skal godkjenne den eller ikke, på grunnlag av hvor fullstendig og sammenhengende opplysningene i dokumentasjonen er. I tilfellene nevnt i nr. 1 bokstav c) og d) i denne artikkel skal Kommisjonen treffe sin beslutning gjennom gjennomføringsrettsakter på grunnlag av en slik undersøkelse. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3.
- I tilfellene nevnt i artikkel 21 nr. 6 tredje ledd skal søkeren oversende dokumentasjonen til Byrådet. Byrådet skal rådspørre relevante sikkerhetsmyndigheter og avgi sin endelige uttalelse til Kommisjonen.
5. Kommisjonen skal ved hjelp av en gjennomføringsrettsakt fastsette hvilke opplysninger som skal være med i dokumentasjonen nevnt i nr. 4, hvilket format denne dokumentasjonen skal foreligge i, og hvordan den skal oversendes. Denne gjennomføringsrettsakten skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3.
6. I påvente av Kommisjonens beslutning kan medlemsstaten umiddelbart anvende de alternative bestemmelsene nevnt i nr. 4.
7. Kommisjonen skal treffe sin beslutning innen fire måneder etter at søknaden støttet av den fullstendige dokumentasjonen er framlagt. Dersom det ikke treffes noen slik beslutning, skal søknaden anses for å være godtatt.
8. Alle medlemsstatene skal underrettes om resultatene av undersøkelsene og om resultatet av framgangsmåten fastsatt i nr. 4.

KAPITTEL III

SAMTRAFIKKOMPONENTER

*Artikkel 8***Vilkår for å bringe samtrafikkomponenter i omsetning**

1. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at samtrafikkomponentene
 - a) bringes i omsetning bare dersom de gjør det mulig å oppnå samtrafikkevrne i Unionens jernbanesystem og samtidig oppfyller de grunnleggende kravene,
 - b) brukes i sitt bruksområde til det formål de er bestemt for, og blir forsvarlig montert og vedlikeholdt.

Dette nummer er ikke til hinder for at disse komponentene kan bringes i omsetning til andre formål.

2. Medlemsstatene skal ikke med begrunnelse i dette direktiv forby, begrense eller hindre at samtrafikkomponenter til bruk i Unionens jernbanesystem som er i samsvar med bestemmelsene i dette direktiv, bringes i omsetning på deres territorium. De skal særlig ikke stille krav om kontroller som allerede er foretatt som ledd i framgangsmåten for EF-samsvarserklæringen eller EF-erklæringen om bruksegnethet, som fastsatt i artikkel 10.

*Artikkel 9***Samsvar eller bruksegnethet**

1. Medlemsstatene og Byrådet skal anse at en samtrafikkomponent oppfyller de grunnleggende kravene dersom den er i samsvar med vilkårene fastsatt i den tilsvarende TSI-en eller de tilsvarende europeiske spesifikasjonene som er utarbeidet for å oppfylle disse vilkårene. EF-samsvarserklæringen eller EF-erklæringen om bruksegnethet skal attestere at samtrafikkomponentene har gjennomgått framgangsmåtene fastsatt i den tilsvarende TSI-en for samsvarsvurdering eller vurdering av bruksegnethet.
2. Dersom TSI-en krever det, skal EF-erklæringen ledsages av
 - a) et sertifikat, utstedt av ett eller flere meldte organer, om at en samtrafikkomponent isolert sett er i samsvar med de tekniske spesifikasjonene den skal oppfylle,
 - b) et sertifikat, utstedt av ett eller flere meldte organer, om en samtrafikkkomponents bruksegnethet sett i den jernbane-sammenheng den er ment å inngå i, særlig når det gjelder aktuelle funksjonsspesifikasjoner.
3. EF-erklæringen skal dateres og undertegnes av produsenten eller dennes representant.
4. Kommisjonen skal gjennom gjennomføringsrettsakter fastsette malen for EF-samsvarserklæringen eller EF-erklæringen om bruksegnethet for samtrafikkomponenter og listen over tilhørende dokumenter. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3.
5. Reservedeler for delsystemer som allerede er tatt i bruk når den tilsvarende TSI-en trer i kraft, kan monteres i disse delsystemene uten at de blir omfattet av nr. 1.
6. TSI-er kan fastsette en overgangsperiode for jernbaneprodukter som er identifisert av disse TSI-ene som samtrafikkomponenter som allerede er brakt i omsetning når TSI-ene trer i kraft. Slike komponenter skal være i samsvar med artikkel 8 nr. 1.

*Artikkel 10***Framgangsmåte for EF-samsvarserklæring eller EF-erklæring om bruksegnethet**

1. Når produsenten eller dennes representant etablert i Fellesskapet utsteder en EF-samsvarserklæring eller en EF-erklæring om bruksegnethet for en samtrafikkomponent, skal vedkommende anvende de bestemmelsene som er fastsatt i de relevante TSI-ene.

2. Dersom den tilsvarende TSI-en krever dette, skal samsvarsvurderingen eller vurderingen av bruksegnethet for en samtrafikkomponent foretas av det meldte organet som produsenten eller dennes representant har inngitt søknad til.
3. Dersom samtrafikkomponentene er omfattet av andre unionsrettsakter som omfatter andre spørsmål, skal det i EF-samsvarserklæringen eller EF-erklæringen om bruksegnethet angis at samtrafikkomponentene også oppfyller kravene i disse andre rettsaktene.
4. Dersom verken produsenten eller dennes representant har oppfylt forpliktelsene fastsatt i nr. 1 og 3, påhviler disse forpliktelsene enhver person som bringer samtrafikkomponentene i omsetning. For dette direktivs formål får de samme forpliktelsene anvendelse på enhver person som setter sammen samtrafikkomponenter eller deler av samtrafikkomponenter av ulik opprinnelse, eller som til egen bruk produserer samtrafikkomponenter.
5. Dersom en medlemsstat fastslår at en EF-erklæring ikke er utarbeidet riktig, skal den sikre at samtrafikkomponenten ikke bringes i omsetning. I et slikt tilfelle skal produsenten eller dennes representant pålegges å bringe samtrafikkomponenten i samsvar på vilkårene fastsatt av vedkommende medlemsstat,

Artikkel 11

Samtrafikkomponenter som ikke oppfyller grunnleggende krav

1. Dersom en medlemsstat fastslår at en samtrafikkomponent som omfattes av en EF-samsvarserklæring eller en EF-erklæring om bruksegnethet, og som er brakt i omsetning og brukes til det formålet den er bestemt for, sannsynligvis ikke vil oppfylle de grunnleggende kravene, skal vedkommende medlemsstat treffe alle nødvendige tiltak for å begrense komponentens anvendelsesområde, forby bruk av den, trekke den tilbake fra markedet eller tilbakekalle den. Medlemsstaten skal umiddelbart underrette Kommisjonen, Byrådet og de andre medlemsstatene om de tiltak som er truffet, og skal grunngi sin beslutning, særlig dersom det manglende samsvaret skyldes
 - a) at de grunnleggende kravene ikke er oppfylt,
 - b) at de europeiske spesifikasjonene er feilaktig anvendt, dersom anvendelsen av slike spesifikasjoner gjøres gjeldende,
 - c) at de europeiske spesifikasjonene er utilstrekkelige.
2. På grunnlag av et mandat fra Kommisjonen skal Byrådet umiddelbart starte samrådsprosessen med de berørte partene, og i alle tilfeller innen 20 dager etter at det har fått dette mandatet. Dersom Byrådet etter dette samrådet fastslår at tiltaket ikke er berettiget, skal det umiddelbart underrette Kommisjonen, medlemsstaten som har tatt initiativet samt øvrige medlemsstater, og produsenten eller dennes representant. Dersom Byrådet fastslår at tiltaket er berettiget, skal det umiddelbart underrette medlemsstatene.
3. Dersom beslutningene nevnt i nr. 1 skyldes at de europeiske spesifikasjonene er utilstrekkelige, skal medlemsstatene, Kommisjonen eller Byrådet, etter hva som er relevant, anvende ett eller flere av følgende tiltak:
 - a) Delvis eller fullstendig tilbaketrekking av den aktuelle spesifikasjonene i de publikasjonene der den inngår.
 - b) Dersom den relevante spesifikasjonen er en harmonisert standard, begrensning eller tilbaketrekking av denne standarden i samsvar med artikkel 11 i forordning (EU) nr. 1025/2012.
 - c) En gjennomgåelse av TSI-en i samsvar med artikkel 6.
4. Dersom en samtrafikkomponent som det foreligger en EF-samsvarserklæring for, ikke oppfyller de grunnleggende kravene, skal vedkommende medlemsstat treffe de nødvendige tiltak overfor den enheten som har utarbeidet erklæringen, og underrette Kommisjonen og de øvrige medlemsstatene om dette.

KAPITTEL IV

DELSYSTEMER

*Artikkel 12***Fritt varebytte for delsystemer**

Med forbehold for bestemmelsene i kapittel V skal medlemsstatene på sitt territorium og med begrunnelse i dette direktiv ikke forby, begrense eller hindre bygging, ibruktaking eller drift av strukturelle delsystemer som inngår i jernbanesystemet, dersom de grunnleggende kravene er oppfylt. De skal særlig ikke kreve kontroller som allerede er utført

- a) som en del av framgangsmåten som fører fram til EF-verifiseringserklæringen, eller
- b) i andre medlemsstater, før eller etter at dette direktiv er trådt i kraft, med sikte på å verifisere at tilsvarende krav i forbindelse med tilsvarende driftsforhold er oppfylt.

*Artikkel 13***Samsvar med TSI-er og nasjonale regler**

1. Byrået og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal anse at de strukturelle delsystemene som inngår i jernbanesystemet, er i samsvar med de grunnleggende kravene dersom de, etter hva som er relevant, omfattes av en EF-verifiseringserklæring som er utstedt med henvisning til TSI-er i samsvar med artikkel 15, eller verifiseringserklæringen som er utstedt med henvisning til nasjonale regler i samsvar med artikkel 15 nr. 8, eller begge.
2. Nasjonale regler for gjennomføring av de grunnleggende kravene og, dersom det er relevant, akseptable samsvarskriterier får anvendelse i følgende tilfeller:
 - a) Dersom TSI-ene ikke omfatter, eller ikke fullstendig omfatter, visse aspekter som tilsvarer de grunnleggende kravene, herunder åpne punkter som nevnt i artikkel 4 nr. 6.
 - b) Dersom unntak fra anvendelsen av én eller flere TSI-er eller deler av dem er meldt i henhold til artikkel 7.
 - c) Dersom et særtilfelle krever anvendelse av tekniske forskrifter som ikke omfattes av den relevante TSI-en.
 - d) Det anvendes nasjonale regler til å angi eksisterende systemer, begrenset til målet om å vurdere kjøretøyets tekniske kompatibilitet med jernbanenettet.
 - e) Jernbanenett og kjøretøyer som ikke er omfattet av TSI-er.
 - f) Som et midlertidig forebyggende hastetiltak, særlig etter en ulykke.

*Artikkel 14***Melding om nasjonale regler**

1. Medlemsstatene skal gi Kommisjonen og Byrået melding om de eksisterende nasjonale reglene nevnt i artikkel 13 nr. 2 i følgende tilfeller:
 - a) Dersom den eller de nasjonale reglene ikke er meldt innen 15. juni 2016. I så fall skal de meldes innen 16. desember 2016.
 - b) Hver gang reglene endres.
 - c) Når det er inngitt en ny søknad i samsvar med artikkel 7 om unntak fra anvendelse av TSI-en.
 - d) Dersom nasjonale regler blir overflødige etter at den aktuelle TSI-en er offentliggjort eller revidert.
2. Medlemsstatene skal melde den fullstendige teksten til nasjonale regler nevnt i nr. 1 gjennom det relevante IT-systemet i samsvar med artikkel 27 i forordning (EU) 2016/796.
3. Medlemsstatene skal sikre at nasjonale regler nevnt i nr. 1, herunder de som omfatter grensesnittene mellom kjøretøyer og jernbanenett, er enkelt og åpent tilgjengelige, og er formulert på en måte som alle berørte parter kan forstå. Medlemsstatene kan bli bedt om å gi ytterligere opplysninger om disse nasjonale reglene.

4. Medlemsstatene kan fastsette nye nasjonale regler bare i følgende tilfeller:
- a) Dersom en TSI ikke fullt ut oppfyller alle grunnleggende krav.
 - b) Som et forebyggende hastetiltak, særlig etter en ulykke.
5. Medlemsstatene skal gjennom det relevante IT-systemet i samsvar med artikkel 27 i forordning (EU) 2016/796 framlegge utkastene til nye nasjonale regler for Byrådet og Kommisjonen for vurdering, før den forventede innføringen av den foreslåtte nye regelen i den nasjonale rettsorden, i rett tid og innen fristene nevnt i artikkel 25 nr. 1 i forordning (EU) 2016/796, og skal grunnngi innføringen av denne nye nasjonale regelen. Medlemsstatene skal sikre at utkastet er tilstrekkelig godt utarbeidet til at Byrådet kan utføre sin undersøkelse i samsvar med artikkel 25 nr. 2 i forordning (EU) 2016/796.
6. Når de vedtar en ny nasjonal regel, skal medlemsstatene melde den til Byrådet og Kommisjonen gjennom det relevante IT-systemet i samsvar med artikkel 27 i forordning (EU) 2016/796.
7. I tilfelle av forebyggende hastetiltak kan medlemsstatene vedta og anvende en ny nasjonal regel umiddelbart. Denne regelen skal meldes i samsvar med artikkel 27 nr. 2 i forordning (EU) 2016/796 og være underlagt Byråets vurdering i samsvar med artikkel 26 nr. 1, 2 og 5 i nevnte forordning.
8. Når medlemsstatene melder en nasjonal regel nevnt i nr. 1 eller en ny nasjonal regel, skal de grunnngi behovet for denne regelen for å oppfylle et grunnleggende krav som ikke allerede er omfattet av den relevante TSI-en.
9. Utkast til nasjonale regler og nasjonale regler nevnt i nr. 1 skal undersøkes av Byrådet etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 25 og 26 i forordning (EU) 2016/796.
10. Kommisjonen skal gjennom gjennomføringsrettsakter fastsette hvordan de meldte nasjonale reglene skal klassifiseres i forskjellige grupper, med det formål å forenkle gjensidig godkjenning i forskjellige medlemsstater og gjøre det enklere å bringe kjøretøyer i omsetning, herunder kompatibilitet mellom fast og mobilt utstyr. Disse gjennomføringsrettsaktene skal bygge på framskrittene som Byrådet har oppnådd når det gjelder gjensidig godkjenning, og skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3.
- Byrådet skal i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i første ledd klassifisere de nasjonale reglene som er meldt i henhold til denne artikkel.
11. Medlemsstatene kan beslutte ikke å oversende forskrifter og restriksjoner av strengt lokal art. I slike tilfeller skal medlemsstatene nevne disse forskriftene og restriksjonene i infrastrukturregistrene nevnt i artikkel 49.
12. Nasjonale regler som er meldt i henhold til denne artikkel, er ikke underlagt framgangsmåten for melding fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/1535⁽¹⁾.
13. Nasjonale regler som ikke er meldt i samsvar med denne artikkel, får ikke anvendelse i henhold til dette direktiv.

Artikkel 15

Framgangsmåte for utstedelse av EF-verifiseringserklæringen

1. Med henblikk på utstedelse av den EF-verifiseringserklæringen som er nødvendig for omsetning og ibrukstaking nevnt i kapittel V, skal søkeren anmode det eller de meldte samsvarsvurderingsorganene som den har valgt for dette formål, om å iverksette framgangsmåten for EF-verifisering fastsatt i vedlegg IV.
2. Søkeren skal utstede EF-verifiseringserklæringen for et delsystem. Søkeren skal på eget ansvar erklære at det aktuelle delsystemet har gjennomgått de relevante framgangsmåtene for verifisering, og at det oppfyller kravene i det relevante EU-regelverket og eventuelle relevante nasjonale regler. EF-verifiseringserklæringen og de tilhørende dokumentene skal være datert og undertegnet av søkeren.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2015/1535 av 9. september 2015 om en informasjonsprosedyre for tekniske forskrifter og regler for informasjons-samfunnstjenester (EUT L 241 av 17.9.2015, s. 1).

3. Oppgavene til det meldte organet som er ansvarlig for EF-verifiseringen av et delsystem, begynner med prosjekteringsfasen og omfatter hele produksjonsfasen fram til godkjenningsfasen før delsystemet bringes i omsetning eller tas i bruk. Det omfatter i samsvar med den relevante TSI-en også verifisering av det aktuelle delsystemets grensesnitt mot det systemet som delsystemet inngår i.
4. Søkeren er ansvarlig for å samle inn den tekniske dokumentasjonen som skal vedlegges EF-verifiseringserklæringen. Denne tekniske dokumentasjonen skal inneholde alle nødvendige dokumenter om delsystemets egenskaper og eventuelt all dokumentasjon som bekrefter samtrafikkkomponentenes samsvar. Den skal også inneholde alle relevante opplysninger om bruksvilkår og -begrensninger, ettersyn, løpende eller periodisk tilsyn, justering og vedlikehold.
5. Dersom et delsystem skal fornyes eller oppgraderes, og dette fører til at den tekniske dokumentasjonen endres og påvirker gyldigheten av den verifiseringen som allerede er foretatt, skal søkeren vurdere behovet for en ny EF-verifiseringserklæring.
6. Det meldte organet kan utstede attester for mellomliggende verifisering for å dekke visse trinn i verifiseringen eller visse deler av delsystemet.
7. Dersom de relevante TSI-ene tillater det, kan det meldte organet utstede verifiseringssertifikater for ett eller flere delsystemer eller visse deler av disse delsystemene.
8. Medlemsstatene skal utpeke de organene som skal ha ansvar for å gjennomføre framgangsmåten for verifisering når det gjelder nasjonale regler. Med hensyn til dette skal utpekte organer ha ansvar for de aktuelle oppgavene. Med forbehold for artikkel 30 kan en medlemsstat utpeke et meldt organ som utpekt organ, og i så fall kan hele prosessen utføres av ett enkelt samsvarsvurderingsorgan.
9. Kommisjonen kan gjennom gjennomføringsrettsakter angi
 - a) nærmere opplysninger om framgangsmåten for EF-verifisering for delsystemer, herunder framgangsmåten for verifisering når det gjelder nasjonale regler og de dokumentene som søkeren skal oversende med hensyn til denne framgangsmåten,
 - b) malene til EF-verifiseringserklæringen, herunder for en endring av delsystemet, eller for ytterligere verifiseringer, attesten for mellomliggende verifisering, og maler til dokumenter i den tekniske dokumentasjonen som skal ledsage disse erklæringene, samt maler for verifiseringssertifikatet.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3.

Artikkel 16

Delsystemers manglende oppfyllelse av grunnleggende krav

1. Dersom en medlemsstat fastslår at et strukturelt delsystem omfattet av EF-verifiseringserklæringen fulgt av den tekniske dokumentasjonen ikke fullt ut er i samsvar med dette direktiv og særlig ikke oppfyller de grunnleggende kravene, kan den anmode om at det blir foretatt ytterligere kontroller.
2. Medlemsstaten som har framsatt anmodningen, skal umiddelbart underrette Kommisjonen om alle ytterligere kontroller den har anmodet om, og skal gi en begrunnelse for dette. Kommisjonen skal rådspørre de berørte parter.
3. Medlemsstaten som har framsatt anmodningen, skal oppgi om årsaken til at dette direktiv ikke er overholdt fullt ut, skyldes
 - a) manglende oppfyllelse av de grunnleggende kravene eller manglende overholdelse av en TSI, og i så fall skal Kommisjonen umiddelbart underrette den medlemsstaten der vedkommende som utarbeidet EF-verifiseringserklæringen på feil måte, har tilhold og anmode om at medlemsstaten treffer egnede tiltak,
 - b) at en TSI er utilstrekkelig, og i så fall får framgangsmåten for endring av TSI-en som nevnt i artikkel 6 anvendelse.

Artikkel 17

Formodning om samsvar

Samtrafikkkomponenter og delsystemer som er i samsvar med harmoniserte standarder eller deler av slike som det er offentliggjort henvisninger til i *Den europeiske unions tidende*, skal formodes å oppfylle de grunnleggende kravene som omfattes av disse standardene eller deler av dem.

KAPITTEL V

OMSETNING OG IBRUKTAKING

*Artikkel 18***Tillatelse til ibruktaking av faste anlegg**

1. Delsystemene «Styring, kontroll og signal langs sporet», «Energi» og «Infrastruktur» skal tas i bruk bare dersom de er prosjektert, bygd og montert på en slik måte at de oppfyller de relevante grunnleggende kravene, og de relevante tillatelsene er mottatt i samsvar med nr. 3 og 4.
2. Hver nasjonale sikkerhetsmyndighet skal gi tillatelse til ibruktaking av de delsystemene for «Energi», «Infrastruktur» og «Styring, kontroll og signal langs sporet» som befinner seg eller er i drift på territoriet til dens medlemsstat.
3. Nasjonale sikkerhetsmyndigheter skal gi detaljert veiledning om hvordan tillatelsene nevnt i denne artikkel oppnås. En søknadsveiledning med opplysninger om og forklaringer til kravene i forbindelse med disse tillatelsene og en liste over dokumenter som kreves, skal gjøres gratis tilgjengelig for søkere. Byrået og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal samarbeide om å spre slik informasjon.
4. Søkeren skal inngi en søknad om tillatelse til ibruktaking av faste anlegg til den nasjonale sikkerhetsmyndigheten. Søknaden skal ledsages av dokumentasjon som inneholder underlagsdokumenter for
 - a) verifiseringserklæringene nevnt i artikkel 15,
 - b) disse delsystemenes tekniske kompatibilitet med det systemet de integreres i, fastslått på grunnlag av de relevante TSI-ene, nasjonale regler og registre,
 - c) sikker integrering av delsystemer, fastslått på grunnlag av de relevante TSI-ene, nasjonale regler og de felles sikkerhetsmetodene (CSM) definert i artikkel 6 i direktiv (EU) 2016/798,
 - d) når det gjelder delsystemer for «Styring, kontroll og signal langs sporet» som omfatter ETCS- og GSM-R-utstyr (utstyr for Det europeiske togkontrollsystem og for globalt system for mobiltelekommunikasjon — jernbane), Byråets positive beslutning gitt i samsvar med artikkel 19 i dette direktiv, og når det gjelder en endring av utkastet til anbudsgrunnlagene eller beskrivelsen av de planlagte tekniske løsningene som oppstod etter den positive beslutningen, samsvar med resultatet av framgangsmåten nevnt i artikkel 30 nr. 2 i forordning (EU) 2016/796.
5. Innen én måned etter å ha mottatt søknaden fra søkeren skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten underrette søkeren om at dokumentasjonen er fullstendig, eller be om relevante, utfyllende opplysninger, idet det fastsettes en rimelig frist for levering av dette.

Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal kontrollere at dokumentasjonen er fullstendig, relevant og ensartet, og, for ERTMS-utstyr montert langs sporet, i samsvar med Byråets positive beslutning gitt i samsvar med artikkel 19 i dette direktiv, og eventuelt i samsvar med resultatet av framgangsmåten nevnt i artikkel 30 nr. 2 i forordning (EU) 2016/796. Etter slik kontroll skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten gi tillatelse til ibruktaking av faste anlegg, eller underrette søkeren om sin negative beslutning innen en forhåndsfastsett rimelig frist, og under alle omstendigheter innen fire måneder etter å ha mottatt alle relevante opplysninger.

6. Ved fornyelse eller oppgradering av eksisterende delsystemer skal søkeren sende dokumentasjon som beskriver prosjektet, til de nasjonale sikkerhetsmyndighetene. Innen én måned etter å ha mottatt søknaden fra søkeren skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten underrette søkeren om at dokumentasjonen er fullstendig, eller be om relevante, utfyllende opplysninger, idet det fastsettes en rimelig frist for levering av dette. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal i nært samarbeid med Byrået i tilfelle ERTMS-prosjekter langs sporet undersøke dokumentasjonen, og skal beslutte om det er behov for ny tillatelse til ibruktaking, på bakgrunn av følgende kriterier:

- a) Det allmenne sikkerhetsnivået til det aktuelle delsystemet kan påvirkes negativt av det planlagte arbeidet.
- b) Den relevante TSI-en krever det.

- c) De nasjonale gjennomføringsplanene utarbeidet av medlemsstatene krever det.
- d) Det er gjort endringer i parameterverdiene som ligger til grunn for den tillatelsen som allerede er gitt.

Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal treffe sin beslutning innen en forhåndsfastsatt rimelig frist, og under alle omstendigheter innen fire måneder etter å ha mottatt alle relevante opplysninger.

7. En beslutning som avslår en søknad om tillatelse til ibruktaking av faste anlegg, skal behørig begrunnes av den nasjonale sikkerhetsmyndigheten. Søkeren kan innen én måned regnet fra mottak av den negative beslutningen framlegge en anmodning om at den nasjonale sikkerhetsmyndigheten gjennomgår beslutningen på nytt. Anmodninger skal ledsages av en begrunnelse. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten har en frist på to måneder fra mottak av anmodningen om ny gjennomgåelse til å bekrefte eller omgjøre sin beslutning. Dersom den nasjonale sikkerhetsmyndighetens negative beslutning blir bekreftet, kan søkeren inngi en klage til klageinstansen utpekt av den relevante medlemsstaten i henhold til artikkel 18 nr. 3 i direktiv 2016/798/EU.

Artikkel 19

Harmonisert gjennomføring av ERTMS i Unionen

1. Når det gjelder delsystemer for «Styring, kontroll og signal langs sporet» som omfatter ETCS- og/eller GSM-R-utstyr, skal Byrådet sikre harmonisert gjennomføring av ERTMS i Unionen.
2. For å sikre harmonisert gjennomføring av ERTMS og samtrafikkevne på unionsplan skal Byrådet, før eventuelle anbudsinnbydelser for ERTMS-utstyr langs sporet kontrollerer at de planlagte tekniske løsningene fullt ut er i samsvar med de relevante TSI-ene og dermed har fullstendig samtrafikkevne.
3. Søkeren skal inngi en søknad om Byråets godkjenning. En søknad som gjelder enkeltstående ERTMS-prosjekter eller en kombinasjon av prosjekter, en jernbanelinje, en gruppe av jernbanelinjer eller et jernbanenett, skal ledsages av dokumentasjon som inneholder
 - a) utkastet til anbudsgrunnlag eller beskrivelsen av de planlagte tekniske løsningene,
 - b) dokumentasjon av de vilkårene som kreves for delsystemets tekniske og driftsmessige kompatibilitet med de kjøretøyene som skal kjøre på det relevante jernbanenettet,
 - c) dokumentasjon av at de planlagte tekniske løsningene er i samsvar med de relevante TSI-ene,
 - d) alle andre relevante dokumenter, for eksempel uttalelser fra nasjonal sikkerhetsmyndighet, verifiseringserklæringer eller samsvarssertifikater.

Denne søknaden og opplysninger om alle søknader, fasene i de relevante framgangsmåtene og resultatene av dem og, dersom det er relevant, klageinstansens anmodninger og beslutninger skal oversendes gjennom nettportalen One-Stop Shop (OSS) som nevnt i artikkel 12 i forordning (EU) 2016/796.

Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten kan avgi en uttalelse om søknaden om godkjenning til søkeren før søknaden inngis, eller til Byrådet etter at søknaden er inngitt.

4. Innen én måned etter å ha mottatt søknaden fra søkeren skal Byrådet underrette søkeren om at dokumentasjonen er fullstendig, eller be om relevante, utfyllende opplysninger, idet det fastsettes en rimelig frist for framlegging av dette.

Byrådet skal gi en positiv beslutning eller underrette søkeren om mulige mangler innen en forhåndsfastsatt rimelig frist, og under alle omstendigheter innen to måneder etter å ha mottatt alle relevante opplysninger. Byrådet skal bygge sin uttalelse på søkerens dokumentasjon og på mulige uttalelser fra den nasjonale sikkerhetsmyndigheten.

Dersom søkeren sier seg enig i manglene som Byrådet har funnet, skal søkeren korrigere prosjekts utforming og inngi en ny søknad om godkjenning til Byrådet.

Dersom søkeren ikke er enig i manglene som Byrådet har funnet, får framgangsmåten nevnt i nr. 5 anvendelse.

I tilfellet nevnt i artikkel 7 nr. 1 bokstav a) skal søkeren ikke be om ny vurdering.

5. Dersom Byråets beslutning ikke er positiv, skal Byrådet gi en behørig begrunnelse. Søkeren kan innen én måned regnet fra mottak av slik negativ beslutning framlegge en begrunnet anmodning om at Byrådet gjennomgår beslutningen på nytt. Byrådet skal bekrefte eller omgjøre sin beslutning innen to måneder fra den dagen anmodningen ble mottatt. Dersom Byrådet bekrefter sin opprinnelige beslutning, har søkeren rett til sende en klage til klageinstansen opprettet i henhold til artikkel 55 i forordning (EU) 2016/796.

6. Dersom det skjer en endring i utkastet til anbudsgrunnlag eller i beskrivelsen av de planlagte tekniske løsningene etter den positive beslutningen, skal søkeren uten unødig opphold underrette Byrådet og den nasjonale sikkerhetsmyndigheten gjennom OSS som nevnt i artikkel 12 i forordning (EU) 2016/796. I så fall får artikkel 30 nr. 2 i nevnte forordning anvendelse.

Artikkel 20

Omsetning av mobile delsystemer

1. Mobile delsystemer skal bringes i omsetning av søkeren bare dersom de er prosjektert, bygd og montert på en slik måte at de oppfyller de relevante grunnleggende kravene.
2. Søkeren skal særlig sikre at den relevante verifiseringserklæringen er framlagt.

Artikkel 21

Tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning

1. Søkeren skal ikke bringe et kjøretøy i omsetning før den har fått tillatelse til å bringe kjøretøyet i omsetning, utstedt av Byrådet i samsvar med nr. 5 eller 7 eller av den nasjonale sikkerhetsmyndigheten i samsvar med nr. 8.
2. Søkeren skal i sin søknad om tillatelse til å bringe kjøretøyet i omsetning angi kjøretøyet bruksområde. Søknaden skal inneholde dokumentasjon på at det er kontrollert at kjøretøyet og bruksområdets jernbanenett er teknisk kompatibel.
3. Søknaden om tillatelse til å bringe kjøretøyet i omsetning skal ledsages av dokumentasjon om kjøretøyet eller kjøretøytypen, og skal inneholde underlagsdokumenter for
 - a) omsetning av de mobile delsystemene som inngår i kjøretøyet, i samsvar med artikkel 20, på grunnlag av EF-verifiseringserklæringen,
 - b) den tekniske kompatibiliteten mellom delsystemene nevnt i bokstav a) i kjøretøyet, fastslått på grunnlag av de relevante TSI-ene og eventuelt nasjonale regler,
 - c) sikker integrasjon av delsystemene nevnt i bokstav a) i kjøretøyet, fastslått på grunnlag av de relevante TSI-ene og eventuelt nasjonale regler, og CSM-ene nevnt i artikkel 6 i direktiv (EU) 2016/798,
 - d) den tekniske kompatibiliteten mellom kjøretøyet og bruksområdets jernbanenett nevnt i nr. 2, fastslått på grunnlag av de relevante TSI-ene og eventuelt nasjonale regler, infrastrukturregistre og CSM-en for risikovurdering nevnt i artikkel 6 i direktiv (EU) 2016/798.

Denne søknaden og opplysninger om alle søknader, fasene i de relevante framgangsmåtene og resultatene av dem og, dersom det er relevant, klageinstansens anmodninger og beslutninger, skal oversendes gjennom OSS som nevnt i artikkel 12 i forordning (EU) 2016/796.

Når det er nødvendig med prøving for å innhente underlagsdokumenter for den tekniske kompatibiliteten nevnt i bokstav b) og d) i første ledd, kan de aktuelle nasjonale sikkerhetsmyndighetene gi midlertidige tillatelser, slik at søkeren kan bruke kjøretøyet til praktisk verifisering på jernbanenettet. Infrastrukturforvalteren skal i samråd med søkeren gjøre sitt ytterste for å sikre at alle prøvinger finner sted innen tre måneder etter at søknaden fra søkeren er mottatt. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal eventuelt treffe tiltak for å sikre at prøvingene finner sted.

4. Byrådet eller, for nr. 8, den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal gi tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning eller underrette søkeren om sin negative beslutning innen en forhåndsfastsatt rimelig frist, og under alle omstendigheter innen fire måneder etter å ha mottatt alle relevante opplysninger. Byrådet eller, i tilfellene fastsatt i nr. 8, den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal anvende de praktiske ordningene på tillatelseprosessene som skal fastsettes i en gjennomføringsretsakt, som nevnt i nr. 9. Disse tillatelsene skal gjøre det mulig å bringe kjøretøyer i omsetning i Unionen.

5. Byrådet skal gi tillatelser til å bringe i omsetning kjøretøyer som har bruksområde i én eller flere medlemsstater. For å kunne gi slike tillatelser skal Byrådet

- a) vurdere de delene av dokumentasjonen som er angitt i nr. 3 første ledd bokstav b), c) og d), for å kontrollere dokumentasjonens fullstendighet, relevans og enhetlighet med hensyn til de relevante TSI-ene, og
- b) oversende søkerens dokumentasjon til vedkommende nasjonale sikkerhetsmyndigheter for det planlagte bruksområdet, med sikte på vurdering av dokumentasjonen for å kontrollere dens fullstendighet, relevans og enhetlighet med hensyn til nr. 3 første ledd bokstav d), og de delene som er angitt i nr. 3 første ledd bokstav a), b) og c), med hensyn til de relevante nasjonale reglene.

Som ledd i vurderingene i henhold til bokstav a) og b), og i tilfelle av berettiget tvil, kan Byrådet eller de nasjonale sikkerhetsmyndighetene be om at det foretas prøving på jernbanenettet. For å forenkle slik prøving kan de aktuelle nasjonale sikkerhetsmyndighetene gi midlertidige tillatelser, slik at søkeren kan bruke kjøretøyet til prøving på jernbanenettet. Infrastrukturförvalteren skal gjøre sitt ytterste for å sikre at slik prøving finner sted innen tre måneder etter anmodningen fra Byrådet eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten.

6. Innen én måned etter å ha mottatt søknaden fra søkeren skal Byrådet underrette søkeren om at dokumentasjonen er fullstendig, eller be om relevante, utfyllende opplysninger, idet det fastsettes en rimelig frist for framlegging av dette. Med hensyn til dokumentasjonens fullstendighet, relevans og enhetlighet kan Byrådet også vurdere elementene angitt i nr. 3 bokstav d).

Byrådet skal fullt ut ta hensyn til vurderingene i henhold til nr. 5 før det treffer sin beslutning om å gi tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning. Byrådet skal gi omsetningstillatelsen eller underrette søkeren om sin negative beslutning innen en forhåndsfastsatt rimelig frist, og under alle omstendigheter innen fire måneder etter å ha mottatt alle relevante opplysninger.

Ved unntak fra anvendelse av én eller flere TSI-er eller deler av dem som nevnt i artikkel 7 skal Byrådet ikke gi kjøretøytillatelsen før framgangsmåten fastsatt i nevnte artikkel har fått anvendelse.

Byrådet har fullt ansvar for de tillatelsene de gir.

7. Dersom Byrådet er uenig i en negativ vurdering som er foretatt av én eller flere nasjonale sikkerhetsmyndigheter i henhold til nr. 5 bokstav b), skal det underrette den eller de aktuelle myndighetene og begrunne hvorfor det er uenig. Byrådet og den eller de nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal samarbeide med sikte på å oppnå en gjensidig akseptabel vurdering. Dersom Byrådet og den eller de nasjonale sikkerhetsmyndighetene beslutter at det er nødvendig, skal denne prosessen også omfatte søkeren. Dersom det ikke oppnås noen gjensidig akseptabel vurdering innen én måned etter at Byrådet har underrettet den eller de nasjonale sikkerhetsmyndighetene om at det er uenig, skal Byrådet treffe sin endelige beslutning, med mindre den eller de nasjonale sikkerhetsmyndighetene har oversendt saken til voldgift hos klageinstansen fastsatt i henhold til artikkel 55 i forordning (EU) 2016/796. Klageinstansen skal beslutte om den skal bekrefte Byråets utkast til beslutning innen én måned etter den eller de nasjonale sikkerhetsmyndighetenes anmodning.

Dersom klageinstansen er enig med Byrådet, skal Byrådet treffe en beslutning umiddelbart.

Dersom klageinstansen er enig i den nasjonale sikkerhetsmyndighetens negative vurdering, skal Byrådet gi en tillatelse for et bruksområde som utelukker de delene av jernbanenettet som fikk en negativ vurdering.

Dersom Byrådet er uenig i en positiv vurdering som er foretatt av én eller flere nasjonale sikkerhetsmyndigheter i henhold til nr. 5 bokstav b), skal det underrette den eller de aktuelle myndighetene og begrunne hvorfor det er uenig. Byrådet og den eller de nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal samarbeide med sikte på å oppnå en gjensidig akseptabel vurdering. Dersom Byrådet og den eller de nasjonale sikkerhetsmyndighetene beslutter at det er nødvendig, skal denne prosessen også omfatte søkeren. Dersom det ikke oppnås noen gjensidig akseptabel vurdering innen én måned etter at Byrådet har underrettet den eller de nasjonale sikkerhetsmyndighetene om at det er uenig, skal Byrådet treffe sin endelige beslutning.

8. Dersom bruksområdet er begrenset til bare ett eller flere jernbanenett i én medlemsstat, kan den nasjonale sikkerhetsmyndigheten i denne medlemsstaten på eget ansvar og dersom søkeren ber om det, gi tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning. For å kunne gi slike tillatelser skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten vurdere dokumentasjonen med hensyn til de elementene som er angitt i nr. 3, og etter framgangsmåter som skal fastsettes i gjennomføringsrettsakten vedtatt i henhold til nr. 9. Innen én måned etter å ha mottatt søknaden fra søkeren skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten underrette søkeren om at dokumentasjonen er fullstendig eller be om relevante, utfyllende opplysninger. Tillatelsen skal også være gyldig uten utvidelse av bruksområdet for kjøretøyer som kjører til stasjoner i nabomedlemsstater med lignende egenskaper i jernbanenettet, dersom disse stasjonene ligger nær grensen, etter samråd med vedkommende nasjonale sikkerhetsmyndigheter. Slikt samråd kan foretas fra tilfelle til tilfelle eller angis i en tverrnasjonal avtale mellom nasjonale sikkerhetsmyndigheter.

Dersom bruksområdet er begrenset til én medlemsstats territorium, og ved unntak fra anvendelse av én eller flere TSI-er eller deler av dem som nevnt i artikkel 7, skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten ikke gi kjøretøytillatelsen før framgangsmåten fastsatt i nevnte artikkel har fått anvendelse.

Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten har fullt ansvar for de tillatelsene den gir.

9. Innen 16. juni 2018 skal Kommisjonen gjennom gjennomføringsrettsakter vedta praktiske ordninger som angir

- a) hvordan søkeren skal oppfylle kravene til tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning og til typetillatelse for kjøretøyer fastsatt i denne artikkel, samt hvilke dokumenter som kreves,
- b) nærmere opplysninger om tillatelsesprosessen, for eksempel trinn i framgangsmåten og tidsrammer for hvert trinn i prosessen,
- c) hvordan Byrådet og den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal oppfylle kravene fastsatt i denne artikkel gjennom de forskjellige trinnene i søke- og tillatelsesprosessen, herunder i vurderingen av søkerens dokumentasjon.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3. De skal også ta hensyn til de erfaringer som er gjort i forbindelse med utarbeidingen av samarbeidsavtalene nevnt i nr. 14 i denne artikkel.

10. I tillatelsene til å bringe kjøretøyer i omsetning skal det angis

- a) bruksområde(r),
- b) verdier for parametrene som er definert i TSI-ene, og eventuelt i de nasjonale reglene, for kontroll av den tekniske kompatibiliteten mellom kjøretøyet og bruksområdet,
- c) kjøretøyets samsvar med de relevante TSI-ene og settene med nasjonale regler, med hensyn til parametrene nevnt i bokstav b),
- d) vilkårene for bruk av kjøretøyet og andre begrensninger.

11. Enhver beslutning som nekter tillatelse til å bringe et kjøretøy i omsetning eller utelukker en del av jernbanenettet i samsvar med en negativ vurdering som nevnt i artikkel 7, skal være behørig begrunnet. Søkeren kan innen én måned regnet fra mottak av den negative beslutningen be om at Byrådet eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, etter hva som er relevant, gjennomgår beslutningen på nytt. Byrådet eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten har en frist på to måneder fra og med mottak av anmodningen om ny gjennomgåelse for å bekrefte eller omgjøre sin beslutning.

Dersom Byråets negative beslutning blir bekreftet, kan søkeren sende en klage til klageinstansen utpekt i henhold til artikkel 55 i forordning (EU) 2016/796.

Dersom den nasjonale sikkerhetsmyndighetens negative beslutning blir bekreftet, kan søkeren sende en klage til en klageinstans i samsvar med nasjonal rett. Medlemsstatene kan utpeke det reguleringsorganet som er nevnt i artikkel 55 i direktiv 2012/34/EU, til denne klagebehandlingen. I så fall får artikkel 18 nr. 3 i direktiv (EU) 2016/798 anvendelse.

12. Ved fornyelse eller oppgradering av eksisterende kjøretøyer som allerede har tillatelse til å bringes i omsetning, skal det kreves en ny omsetningstillatelse dersom

- a) det gjøres endringer i parameterverdiene nevnt i nr. 10 bokstav b) som ligger utenfor området for akseptable parametere som definert i TSI-ene,
- b) det allmenne sikkerhetsnivået til det aktuelle kjøretøyet kan påvirkes negativt av det planlagte arbeidet, eller
- c) den relevante TSI-en krever det.

13. Dersom søkeren ønsker å utvide bruksområdet til et kjøretøy som allerede har fått tillatelse, skal vedkommende supplere dokumentasjonen med de relevante dokumentene nevnt i nr. 3 vedrørende det ytterligere bruksområdet. Søkeren skal oversende dokumentasjonen til Byrådet, som etter framgangsmåtene fastsatt i nr. 4–7 skal utstede en oppdatert tillatelse som omfatter det utvidede bruksområdet.

Dersom søkeren har mottatt en kjøretøytillatelse i samsvar med nr. 8 og ønsker å utvide bruksområdet i den medlemsstaten, skal vedkommende supplere dokumentasjonen med de relevante dokumentene nevnt i nr. 3 vedrørende det ytterligere bruksområdet. Vedkommende skal oversende dokumentasjonen til den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, som etter framgangsmåtene fastsatt i nr. 8 skal utstede en oppdatert tillatelse som omfatter det utvidede bruksområdet.

14. Med henblikk på nr. 5 og 6 i denne artikkel skal Byrådet inngå samarbeidsavtaler med nasjonale sikkerhetsmyndigheter i samsvar med artikkel 76 i forordning (EU) 2016/796. Disse avtalene kan være spesifikke avtaler eller rammeavtaler, og kan omfatte én eller flere nasjonale sikkerhetsmyndigheter. De skal inneholde en detaljert beskrivelse av oppgavene og vilkårene for de varene og tjenestene som skal leveres, leveringsfristene og hvordan gebyrene som søkerne skal betale, skal fordeles. De kan også omfatte spesifikke samarbeidsavtaler for jernbanenett som trenger særskilt sakkunnskap av geografiske eller historiske årsaker, med sikte på å redusere søkerens administrative byrde og kostnader. Dersom slike jernbanenett er isolert fra resten av Unionens jernbanesystem, kan slike spesifikke samarbeidsavtaler omfatte muligheten til å sette ut oppgaver til de relevante nasjonale sikkerhetsmyndighetene dersom dette er nødvendig for å sikre effektiv og forholdsmessig ressursfordeling til utstedelse av tillatelser. Disse avtalene skal være innført før Byrådet utfører sine oppgaver i forbindelse med tillatelser i samsvar med artikkel 54 nr. 4 i dette direktiv.

15. For medlemsstater hvis jernbanenett har en annen sporvidde enn på hovedjernbanenettet i Unionen og har like tekniske og driftsmessige krav som nabolandstater, skal i tillegg til samarbeidsavtalene nevnt i nr. 14 alle berørte nasjonale sikkerhetsmyndigheter i disse medlemsstatene inngå en multilateral avtale med Byrådet med sikte på å definere på hvilke vilkår en kjøretøytillatelse som er gitt i én av disse medlemsstatene, også er gyldig i de andre berørte medlemsstatene.

16. Denne artikkel får ikke anvendelse på godsvogner eller passasjervogner som er i felles bruk med tredjestater hvis sporvidde er forskjellig fra sporvidden til hovedjernbanenettet i Unionen og er tillatt i henhold til en annen framgangsmåte for kjøretøytillatelse. Reglene som gjelder for framgangsmåten for utstedelse av tillatelser til slike kjøretøyer, skal offentliggjøres og meddeles Kommisjonen. Det aktuelle jernbaneforetalet skal innenfor rammen av sitt sikkerhetsstyringssystem sikre at disse kjøretøyene oppfyller de grunnleggende kravene i dette direktiv. På grunnlag av Byråets rapport kan Kommisjonen avgi en uttalelse om hvorvidt slike regler er i samsvar med dette direktivs mål. Dersom reglene ikke er i samsvar med dette, kan den berørte medlemsstaten og Kommisjonen samarbeide om å fastsette hensiktsmessige tiltak som skal treffes, om nødvendig med deltakelse fra relevante internasjonale organer.

17. En medlemsstat kan beslutte at denne artikkel ikke får anvendelse på lokomotiver og selvdrevne tog som ankommer fra tredjestater og skal kjøre til en stasjon som ligger nær grensen på dets territorium og er beregnet på trafikk over landegrensene. Det aktuelle jernbaneforetalet skal innenfor rammen av sitt sikkerhetsstyringssystem sikre at slike kjøretøyer oppfyller de grunnleggende kravene i dette direktiv, og dersom det er relevant, er i samsvar med artikkel 10 nr. 9 i direktiv (EU) 2016/798.

*Artikkel 22***Registrering av kjøretøyer med tillatelse til å bringes i omsetning**

1. Før et kjøretøy tas i bruk første gang, og etter at tillatelsen til å bringe det i omsetning i samsvar med artikkel 21 er gitt, skal det på anmodning fra innehaveren registreres i et kjøretøyregister som nevnt i artikkel 47.
2. Dersom kjøretøyets bruksområde er begrenset til én medlemsstats territorium, skal det registreres i den medlemsstaten.
3. Dersom kjøretøyets bruksområde omfatter mer enn én medlemsstats territorium, skal det registreres i en av de berørte medlemsstatene.

*Artikkel 23***Kontroll før bruk av kjøretøyer med tillatelse**

1. Før et jernbaneforetak tar i bruk et kjøretøy i det bruksområdet som er angitt i tillatelsen til å bringe det i omsetning, skal jernbaneforetaket kontrollere
 - a) at kjøretøyet er gitt tillatelse til å bringes i omsetning i samsvar med artikkel 21, og er behørig registrert,
 - b) at kjøretøyet er kompatibelt med jernbanestrekningen på grunnlag av infrastrukturregisteret, de relevante TSI-ene eller eventuell relevant informasjon som infrastrukturforvalteren skal gi gratis og innen en rimelig frist, dersom et slikt register ikke finnes eller er ufullstendig, og
 - c) at kjøretøyet inngår riktig i sammensetningen av det toget der det skal brukes, idet det tas hensyn til sikkerhetsstyringssystemet nevnt i artikkel 9 i direktiv (EU) 2016/798 og TSI-en for drift og trafikkstyring.
2. Med hensyn til nr. 1 kan jernbaneforetaket foreta prøvinger i samarbeid med infrastrukturforvalteren.

Infrastrukturforvalteren skal i samråd med søkeren gjøre sitt ytterste for å sikre at alle prøvinger finner sted innen tre måneder etter at søknaden fra søkeren er mottatt.

*Artikkel 24***Typetillatelse for kjøretøyer**

1. Byrådet eller en nasjonal sikkerhetsmyndighet kan, dersom det er relevant, etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 21 gi typetillatelser for kjøretøyer. Søknaden om typetillatelse for kjøretøyer og opplysninger om alle søknader, fasene i de relevante framgangsmåtene og resultatene av dem, og dersom det er relevant, klageinstansens anmodninger og beslutninger, skal oversendes gjennom OSS som nevnt i artikkel 12 i forordning (EU) 2016/796.
2. Dersom Byrådet eller en nasjonal sikkerhetsmyndighet gir tillatelse til å bringe et kjøretøy i omsetning, skal det samtidig på søkerens anmodning, gi typetillatelse for kjøretøyet, som gjelder for samme bruksområde for kjøretøyet.
3. Ved endringer av relevante bestemmelser i TSI-er eller nasjonale regler som en tillatelse for en kjøretøytype er gitt på grunnlag av, avgjør TSI-en eller den nasjonale regelen om den typetillatelsen for kjøretøyer som allerede er gitt, fremdeles er gyldig eller må fornyes. Dersom den aktuelle tillatelsen må fornyes, kan kontrollene som Byrådet eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten foretar, bare gjelde de endrede reglene.
4. Kommisjonen skal gjennom gjennomføringsrettsakter fastsette modellen for typesamsvarserklæring. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3.

5. Typesamsvarserklæringen skal fastsettes i samsvar med
 - a) framgangsmåtene for verifisering i de relevante TSI-ene, eller
 - b) dersom TSI-ene ikke anvendes, framgangsmåtene for samsvarsvurdering som definert i modul B+D, B+F og H1 i europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 768/2008/EF⁽¹⁾.
6. Kommisjonen kan eventuelt vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter ad hoc-moduler for samsvarsvurdering. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3.
7. Tillatelsen for kjøretøytyper skal registreres i det europeiske registeret over godkjente kjøretøytyper nevnt i artikkel 48.

Artikkel 25

Kjøretøyers samsvar med en godkjent kjøretøytype

1. Et kjøretøy eller en kjøretøyserie som er i samsvar med en godkjent kjøretøytype, skal uten ytterligere kontroll få kjøretøytillatelse i samsvar med artikkel 21 på grunnlag av en samsvarserklæring for denne kjøretøytypen framlagt av søkeren.
2. Fornyelsen av tillatelsen for en kjøretøytype som nevnt i artikkel 24 nr. 3 berører ikke tillatelsene til å bringe kjøretøyer i omsetning som allerede er gitt på bakgrunn av den tidligere tillatelsen til å bringe dette kjøretøyet i omsetning.

Artikkel 26

Kjøretøyers eller kjøretøytypers manglende oppfyllelse av grunnleggende krav

1. Dersom et jernbaneforetak fastslår under drift at et kjøretøy det bruker, ikke oppfyller et av de gjeldende, grunnleggende kravene, skal det treffe nødvendige korrigerende tiltak for å bringe kjøretøyet i samsvar. Videre kan det underrette Byrået og berørte nasjonale sikkerhetsmyndigheter om de tiltakene som er truffet. Dersom jernbaneforetaket har dokumentasjon på at det manglende samsvaret forelå allerede da tillatelsen til å bringe kjøretøyet i omsetning ble gitt, skal det underrette Byrået og andre berørte nasjonale sikkerhetsmyndigheter.
2. Dersom en nasjonal sikkerhetsmyndighet blir oppmerksom på, for eksempel i tilsynsprosessen fastsatt i artikkel 17 i direktiv (EU) 2016/798, at et kjøretøy eller en kjøretøytype som er gitt tillatelse til å bringes i omsetning, enten av Byrået i samsvar med artikkel 21 nr. 5 eller artikkel 24, eller av den nasjonale sikkerhetsmyndigheten i samsvar med artikkel 21 nr. 8 eller artikkel 24, ikke oppfyller et av de gjeldende grunnleggende kravene når den brukes som tiltenkt, skal den underrette jernbaneforetaket som bruker kjøretøyet eller kjøretøytypen, og be den om å treffe nødvendige korrigerende tiltak for å bringe kjøretøyet/kjøretøyene i samsvar. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal underrette Byrået og andre berørte nasjonale sikkerhetsmyndigheter, herunder myndighetene på et territorium der en søknad om tillatelse til å bringe et kjøretøy av samme type i omsetning er til behandling.
3. Dersom, i tilfellene nevnt i nr. 1 eller 2 i denne artikkel, de korrigerende tiltakene som anvendes av jernbaneforetaket, ikke sikrer at de gjeldende grunnleggende kravene blir oppfylt, og at den manglende oppfyllelsen medfører en alvorlig sikkerhetsrisiko, kan den berørte sikkerhetsmyndigheten anvende midlertidige sikkerhetstiltak innenfor rammen av sine tilsynsoppgaver, i samsvar med artikkel 17 nr. 6 i direktiv (EU) 2016/798. Midlertidige sikkerhetstiltak i form av en midlertidig oppheving av en typetillatelse for et kjøretøy kan anvendes parallelt av den nasjonale sikkerhetsmyndigheten eller Byrået, og skal være underlagt rettslig prøving og voldsordningen fastsatt i artikkel 21 nr. 7.
4. I tilfellene nevnt i nr. 3 kan Byrået eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten som gav tillatelsen, etter en vurdering av hvor effektive de tiltakene som er truffet for å behandle den alvorlige sikkerhetsrisikoen, er, beslutte å tilbakekalle eller endre tillatelsen dersom det påvises at et grunnleggende krav ikke ble oppfylt da tillatelsen ble gitt. For dette formål skal de meddele sin beslutning til innehaveren av tillatelsen til å bringe kjøretøyet i omsetning eller typetillatelsen for kjøretøyet, og skal grunngi sin beslutning. Innehaveren kan innen én måned regnet fra mottak av beslutningen fra Byrået eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten anmode om at de gjennomgår beslutningen på nytt. I så fall skal beslutningen om tilbakekalling midlertidig oppheves. Byrået eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten har en frist på én måned fra mottak av anmodningen om ny gjennomgåelse til å bekrefte eller omgjøre sin beslutning.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 768/2008/EF av 9. juli 2008 om en felles ramme for markedsføring av produkter og om oppheving av rådsbeslutning 93/465/EØF (EUT L 218 av 13.8.2008, s. 82).

Ved uenighet mellom Byrådet og den nasjonale sikkerhetsmyndigheten om behovet for å begrense eller tilbakekalle tillatelsen skal om nødvendig voldsordningen fastsatt i artikkel 21 nr. 7 følges. Dersom resultatet av denne ordningen er at kjøretøytillatelsen verken begrenses eller tilbakekalles, skal de midlertidige sikkerhetstiltakene nevnt i nr. 3 i denne artikkel midlertidig oppheves.

5. Dersom Byråets beslutning blir bekreftet, kan innehaveren av kjøretøytillatelsen sende en klage til klageinstansen utpekt i henhold til artikkel 55 i forordning (EU) 2016/796 innen fristen nevnt i artikkel 59 i nevnte forordning. Dersom den nasjonale sikkerhetsmyndighetens beslutning blir bekreftet, kan innehaveren av kjøretøytillatelsen innen to måneder etter underretningen om beslutningen sende en klage i henhold til den nasjonale rettslige prøvingen nevnt i artikkel 18 nr. 3 i direktiv 2016/798/EU. Medlemsstatene kan utpeke det reguleringsorganet som er opprettet i artikkel 56 i direktiv 2012/34/EU, til denne klagebehandlingen.

6. Dersom Byrådet beslutter å tilbakekalle eller endre en omsetningstillatelse det har gitt, skal det underrette alle nasjonale sikkerhetsmyndigheter direkte og grunngi sin beslutning.

Dersom en nasjonal sikkerhetsmyndighet beslutter å tilbakekalle en omsetningstillatelse den har gitt, skal den straks underrette Byrådet om dette og grunngi sin beslutning. Byrådet skal deretter underrette de andre nasjonale sikkerhetsmyndighetene.

7. Byråets eller den nasjonale sikkerhetsmyndighetens beslutning om å tilbakekalle tillatelsen skal gjenspeiles i det relevante kjøretøyregisteret i samsvar med artikkel 22 eller, for en tillatelse for en kjøretøytype, i det europeiske registeret over godkjente kjøretøytyper i samsvar med artikkel 24 nr. 7. Byrådet og den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal sikre at jernbaneforetak som bruker kjøretøyer av samme type som kjøretøyet eller typen som er gjenstand for tilbakekallingen, blir korrekt underrettet. Slike jernbaneforetak skal først kontrollere om det samme problemet med manglende samsvar gjelder. I så fall får framgangsmåten fastsatt i denne artikkel anvendelse.

8. Når en tillatelse til å bringe et kjøretøy i omsetning tilbakekalles, skal det aktuelle kjøretøyet ikke lenger brukes, og dets bruksområde skal ikke utvides. Når typetillatelsen for et kjøretøy tilbakekalles, skal kjøretøyer som er bygd på grunnlag av den, ikke bringes i omsetning, og dersom de allerede er brakt i omsetning, skal de trekkes tilbake. Det kan søkes om ny tillatelse på grunnlag av framgangsmåten fastsatt i artikkel 21 for enkeltkjøretøyer, eller artikkel 24 for en kjøretøytype.

9. Dersom den manglende oppfyllelsen av de grunnleggende kravene i tilfellene fastsatt i nr. 1 eller 2 er begrenset til en del av det aktuelle kjøretøyet bruksområde, og slik manglende oppfyllelse allerede forelå da omsetningstillatelsen ble gitt, skal omsetningstillatelsen endres slik at de aktuelle delene av bruksområdet utelukkes.

KAPITTEL VI

SAMSVARSVURDERINGSORGANER

Artikkel 27

Meldermyndigheter

1. Medlemsstatene skal utnevne meldermyndigheter med ansvar for å opprette og gjennomføre de nødvendige prosedyrene for vurdering av, melding om og tilsyn med samsvarsvurderingsorganer, herunder samsvar med artikkel 34.

2. Medlemsstatene skal sikre at disse myndighetene underretter Kommisjonen og de andre medlemsstatene om hvilke organer som har tillatelse til å utføre samsvarsvurdering som uavhengig tredjepart som fastsatt i artikkel 10 nr. 2 og 15 nr. 1. De skal også sikre at de underretter Kommisjonen og de andre medlemsstatene om de utpekte organene nevnt i artikkel 15 nr. 8.

3. Medlemsstatene kan beslutte at vurdering og tilsyn som nevnt i nr. 1 skal utføres av et nasjonalt akkrediteringsorgan i henhold til og i samsvar med forordning (EF) nr. 765/2008.

4. Dersom meldermyndigheten delegerer eller på annen måte overlater vurderingen, meldingen eller tilsynet nevnt i nr. 1 i denne artikkel til et organ som ikke er et statlig foretak, skal vedkommende organ være en juridisk person, og skal oppfylle kravene fastsatt i artikkel 28. I tillegg skal det innføre ordninger for å dekke erstatningsansvar som måtte oppstå som følge av dets virksomhet.

5. Meldermyndigheten skal påta seg det fulle ansvaret for de oppgavene som utføres av organet nevnt i nr. 3.

Artikkel 28

Krav til meldermyndigheter

En meldermyndighet skal

- a) opprettes på en slik måte at det ikke oppstår interessekonflikter med samsvarsvurderingsorganer,
- b) være organisert og drives på en slik måte at dens virksomhet er objektiv og upartisk,
- c) være organisert på en slik måte at alle beslutninger knyttet til melding av et samsvarsvurderingsorgan blir truffet av andre kvalifiserte personer enn dem som har utført vurderingen,
- d) ikke tilby eller utøve noen virksomhet som samsvarsvurderingsorganer utøver, eller yte rådgivningstjenester på kommersielt eller konkurransemessig grunnlag,
- e) sikre at opplysningene den innhenter, behandles fortrolig,
- f) ha tilstrekkelig med kvalifisert personale til rådighet for å kunne utføre sine oppgaver på en tilfredsstillende måte.

Artikkel 29

Meldermyndigheters forpliktelse til å gi opplysninger

Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om sine framgangsmåter for vurdering av, melding om og tilsyn med samsvarsvurderingsorganer og om eventuelle endringer av disse framgangsmåtene.

Kommisjonen skal offentliggjøre disse opplysningene.

Artikkel 30

Samsvarsvurderingsorganer

- 1. Med sikte på melding skal et samsvarsvurderingsorgan oppfylle kravene fastsatt i nr. 2–7 i denne artikkel og i artikkel 31 og 32.
- 2. Et samsvarsvurderingsorgan skal opprettes i henhold til nasjonal rett og være et rettssubjekt.
- 3. Et samsvarsvurderingsorgan skal kunne utføre alle samsvarsvurderingsoppgaver som det er tillagt i henhold til den relevante TSI-en, og som det er meldt for, uansett om disse oppgavene utføres av samsvarsvurderingsorganet selv eller på dets vegne og ansvar.

Et samsvarsvurderingsorgan skal til enhver tid og for hver framgangsmåte for samsvarsvurdering og hver type eller kategori av produkter som det er meldt for, ha til rådighet

- a) nødvendig personale med teknisk kunnskap og tilstrekkelig og relevant erfaring til å utføre samsvarsvurderingsoppgavene,
- b) relevante beskrivelser av framgangsmåter som skal brukes ved samsvarsvurdering, som sikrer åpenhet og evne til å anvende disse framgangsmåtene. Det skal ha egnede prinsipper og framgangsmåter for å skille mellom de oppgavene det utfører som et samsvarsvurderingsorgan, og annen virksomhet,
- c) egnede prosedyrer for utøvelse av virksomheten som tar behørig hensyn til foretakets størrelse, i hvilken sektor det driver sin virksomhet, dets struktur, kompleksiteten ved det aktuelle produktets teknologi og produksjonsprosessen masse- eller seriepreg.

Det skal ha de nødvendige midler til på en egnet måte å kunne utføre de tekniske og administrative oppgavene som er forbundet med samsvarsvurderingen, og skal ha tilgang til det som er nødvendig av utstyr og anlegg.

- 4. Samsvarsvurderingsorganene skal tegne ansvarsforsikring med mindre staten påtar seg ansvar i henhold til nasjonal rett, eller med mindre medlemsstaten selv er direkte ansvarlig for samsvarsvurderingen.

5. Et samsvarsvurderingsorgans personale har taushetsplikt med hensyn til alle opplysninger de får kjennskap til når de utfører sine oppgaver i henhold til den relevante TSI-en eller enhver bestemmelse i nasjonal rett som gjennomfører den, unntatt overfor vedkommende myndigheter i den medlemsstaten der organet utøver sin virksomhet. Eiendomsretten skal vernes.
6. Samsvarsvurderingsorganer skal delta i eller sikre at deres vurderingspersonale blir underrettet om relevant standardiseringsvirksomhet og virksomheten til samordningsgruppen for meldte samsvarsvurderingsorganer som er opprettet i henhold til relevant unionsrett, og anvende de forvaltningsvedtakene og dokumentene som er resultatet av denne gruppens arbeid, som generelle retningslinjer.
7. Samsvarsvurderingsorganer som er meldt for delsystemer for styring, kontroll og signal montert langs sporet og/eller om bord, skal delta i eller sikre at deres vurderingspersonale blir underrettet om virksomheten til ERTMS-gruppen nevnt i artikkel 29 i forordning (EU) 2016/796. De skal følge retningslinjene som er utarbeidet som et resultat av denne gruppens arbeid. Dersom de anser det som uhensiktsmessig eller umulig å anvende dem, skal de aktuelle samsvarsvurderingsorganene framlegge sine observasjoner for drøfting i ERTMS-gruppen, med sikte på kontinuerlig forbedring av retningslinjene.

Artikkel 31

Samsvarsvurderingsorganers upartiskhet

1. Et samsvarsvurderingsorgan skal være et tredjepartsorgan som er uavhengig av organisasjonen eller av produsenten av produktet det vurderer.

Et organ som tilhører en næringslivs- eller yrkesorganisasjon som representerer foretak som deltar i konstruksjon, produksjon, levering, montering, bruk eller vedlikehold av produkter som organet vurderer, kan anses å være et slikt organ, forutsatt at det er påvist at organet er uavhengig, og at det ikke foreligger interessekonflikter.

2. Det skal sikres at samsvarsvurderingsorganene, deres øverste ledelse og vurderingspersonalet er upartiske.
3. Et samsvarsvurderingsorgan, dets øverste ledelse og personalet som har ansvar for å utføre samsvarsvurderingene, skal ikke være de som konstruerer, produserer, leverer, installerer, kjøper, eier, bruker eller vedlikeholder produktene de vurderer, og skal heller ikke være representant for noen av disse partene. Dette er ikke til hinder for bruk av vurderte produkter som er nødvendige for samsvarsvurderingsorganets virksomhet, eller bruk av slike produkter for personlige formål.
4. Et samsvarsvurderingsorgan, dets øverste ledelse og personalet som har ansvar for å utføre samsvarsvurderingene, skal ikke delta direkte i konstruksjon, produksjon, markedsføring, installering, bruk eller vedlikehold av disse produktene eller representere parter som deltar i slik virksomhet. De skal ikke delta i virksomhet som kan være i strid med deres uavhengighet eller integritet i forbindelse med den samsvarsvurderingsvirksomheten de er meldt for. Dette forbudet gjelder særlig rådgivningstjenester.
5. Samsvarsvurderingsorganer skal sikre at deres datterforetaks eller underleverandørers virksomhet ikke påvirker fortrolighet, objektivitet eller upartiskhet med hensyn til organenes samsvarsvurderingsvirksomhet.
6. Samsvarsvurderingsorganer og deres personale skal utøve sin samsvarsvurderingsvirksomhet med den høyeste grad av faglig integritet og ha de nødvendige tekniske kvalifikasjonene på det aktuelle området, og de skal ikke være utsatt for noen form for press eller påvirkning, særlig av økonomisk art, som vil kunne påvirke deres avgjørelser eller resultatene av deres samsvarsvurderingsvirksomhet, særlig når det gjelder personer eller grupper av personer som er berørt av resultatene av denne virksomheten.

Artikkel 32

Samsvarsvurderingsorganers personale

1. Personalet med ansvar for å utføre samsvarsvurderinger skal ha følgende kvalifikasjoner:
 - a) Solid teknisk og yrkesrettet opplæring som omfatter all samsvarsvurderingsvirksomhet som samsvarsvurderingsorganet er meldt for.

- b) Tilstrekkelig kunnskap om de kravene som gjelder for vurderingene de utfører, og den nødvendige myndigheten til å utføre disse vurderingene.
 - c) Tilstrekkelig kunnskap om og forståelse av de grunnleggende kravene, de gjeldende harmoniserte standardene og de relevante bestemmelsene i EU-regelverket.
 - d) Nødvendige kvalifikasjoner til å utarbeide sertifikater, protokoller og rapporter som viser at vurderingene er utført.
2. Godtgjøringen til et samsvarsvurderingsorgans øverste ledelse og til vurderingspersonalet skal ikke være avhengig av antallet utførte vurderinger eller av resultatene av slike vurderinger.

Artikkel 33

Formodning om samsvar for samsvarsvurderingsorganer

Dersom et samsvarsvurderingsorgan viser at det overholder kriteriene fastsatt i relevante harmoniserte standarder eller deler av disse som det er offentliggjort henvisninger til i *Den europeiske unions tidende*, skal det formodes å oppfylle kravene i artikkel 30–32 i den utstrekning de gjeldende harmoniserte standardene omfatter nevnte krav.

Artikkel 34

Meldte organers datterforetak og underleverandører

- 1. Dersom et meldt organ overdrar bestemte oppgaver i forbindelse med samsvarsvurderingen til en underleverandør eller et datterforetak, skal det sikre at underleverandøren eller datterforetaket oppfyller kravene i artikkel 30–32, og skal underrette meldermyndigheten om dette.
- 2. Meldte organer skal påta seg det fulle ansvar for de oppgavene som blir utført av underleverandører eller datterforetak, uansett hvor disse er etablert.
- 3. Meldte organers virksomhet kan overdras til en underleverandør eller et datterforetak bare dersom kunden har gitt sitt samtykke.
- 4. Det meldte organet skal kunne stille til rådighet for meldermyndigheten relevante dokumenter om vurderingen av underleverandørens eller datterforetakets kvalifikasjoner og det arbeidet som de har utført i henhold til den relevante TSI-en.

Artikkel 35

Akkrediterte interne organer

- 1. Søkere kan bruke et akkreditert internt organ til å utføre samsvarsvurderingsvirksomhet med sikte på å gjennomføre framgangsmåtene fastsatt i modul A1, A2, C1 eller C2 angitt i vedlegg II til beslutning nr. 768/2008/EF, og modul CA1 og CA2 angitt i vedlegg I til beslutning 2010/713/EU. Et slikt organ skal utgjøre en atskilt og egen del av den aktuelle søkeren og skal ikke delta i konstruksjon, produksjon, levering, installering, bruk eller vedlikehold av de produktene det vurderer.
- 2. Et akkreditert internt organ skal oppfylle følgende krav:
 - a) Det skal være akkreditert i samsvar med forordning (EF) nr. 765/2008.
 - b) Organet og dets personale skal være organisatorisk atskilt fra foretaket som de utgjør en del av, og ha rapporteringsmetoder som sikrer at de er upartiske, og skal dokumentere dette overfor det relevante nasjonale akkrediteringsorganet.
 - c) Verken organet eller dets personale skal ha ansvar for konstruksjon, produksjon, levering, installering, drift eller vedlikehold av de produktene som de vurderer, og skal heller ikke delta i virksomhet som kan være i strid med deres uavhengighet eller integritet i forbindelse med vurderingsvirksomheten.
 - d) Organet skal yte sine tjenester bare overfor det foretaket som det utgjør en del av.
- 3. Et akkreditert internt organ skal ikke meldes til medlemsstatene eller Kommisjonen, men informasjon om dets akkreditering skal på anmodning fra vedkommende myndighet gis av det foretaket som det utgjør en del av, eller av det nasjonale akkrediteringsorganet, til meldermyndigheten.

*Artikkel 36***Søknad om melding**

1. Et samsvarsvurderingsorgan skal framlegge en søknad om melding for meldermyndigheten i den medlemsstaten der det er opprettet.
2. Søknaden skal følges av en beskrivelse av den samsvarsvurderingsvirksomheten, den eller de samsvarsvurderingsmodulene og det eller de produktene som organet hevder å være kompetent for, samt eventuelt et akkrediteringsbevis utstedt av et nasjonalt akkrediteringsorgan der det bekreftes at samsvarsvurderingsorganet oppfyller kravene fastsatt i artikkel 30–32.
3. Dersom det berørte samsvarsvurderingsorganet ikke kan framlegge et akkrediteringsbevis, skal det gi meldermyndigheten all den dokumentasjonen som er nødvendig for å kontrollere, bekrefte og regelmessig føre tilsyn med at organet oppfyller kravene fastsatt i artikkel 30–32.

*Artikkel 37***Framgangsmåte for melding**

1. Meldermndighetene skal melde bare samsvarsvurderingsorganer som oppfyller kravene fastsatt i artikkel 30–32.
2. Meldermndighetene skal melde organene nevnt i nr. 1 til Kommisjonen og de andre medlemsstatene ved hjelp av det elektroniske meldingsverktøyet som Kommisjonen har utviklet og forvalter.
3. Meldingen skal inneholde fullstendige opplysninger om samsvarsvurderingsvirksomheten, samsvarsvurderingsmodulen(e) og det eller de aktuelle produktene samt det relevante akkrediteringsbeviset eller annen attestasjon på kompetanse fastsatt i nr. 4.
4. Dersom en melding ikke bygger på et akkrediteringsbevis som nevnt i artikkel 36 nr. 2, skal meldermyndigheten gi Kommisjonen og de andre medlemsstatene dokumentasjon som bekrefter samsvarsvurderingsorganets kompetanse og de ordningene som er innført for å sikre at det vil bli ført regelmessig tilsyn med organet, og at organet fortsatt vil oppfylle kravene i artikkel 30–32.
5. Det berørte organet organ kan utøve virksomhet som meldt organ bare dersom Kommisjonen eller de andre medlemsstatene ikke har reist innvendinger mot dette innen to uker etter en melding der det er benyttet et akkrediteringsbevis, eller innen to måneder etter en melding der det ikke er benyttet et slikt bevis.
6. Kommisjonen og de andre medlemsstatene skal underrettes om eventuelle senere relevante endringer av meldingen.

*Artikkel 38***Identifikasjonsnumre og lister over meldte organer**

1. Kommisjonen skal tildele et meldt organ et identifikasjonsnummer.

Et meldt organ skal tildeles bare ett identifikasjonsnummer selv om det er meldt i henhold til flere unionsrettsakter.

2. Kommisjonen skal offentliggjøre listen over de organene som er meldt i henhold til dette direktiv, herunder de identifikasjonsnumrene de er tildelt, og den virksomheten de er meldt for.

Kommisjonen skal sikre at listen blir ajourført.

*Artikkel 39***Endringer av meldinger**

1. Dersom meldermyndigheten har fastslått eller er blitt underrettet om at et meldt organ ikke lenger oppfyller kravene fastsatt i artikkel 30–32, eller at det ikke oppfyller sine forpliktelser, skal meldermyndigheten enten begrense, midlertidig oppheve eller trekke tilbake meldingen, avhengig av hvor alvorlig den manglende oppfyllelsen av disse kravene eller forpliktelsene er. Den skal umiddelbart underrette Kommisjonen og de andre medlemsstatene om dette.

2. Ved begrensning, midlertidig oppheving eller tilbaketrekking av en melding, eller dersom det meldte organet har avsluttet sin virksomhet, skal meldermedlemsstaten treffe egnede tiltak for å sikre at organets arkiver enten blir behandlet av et annet meldt organ eller stilles til rådighet for de ansvarlige meldermyndighetene og markedstilsynsmyndighetene på deres anmodning.

Artikkel 40

Tvil om meldte organers kompetanse

1. Kommisjonen skal undersøke alle saker der den er i tvil om eller er blitt gjort oppmerksom på at det foreligger tvil om kompetansen til et meldt organ eller hvorvidt et meldt organ fortsatt oppfyller de kravene og det ansvaret det er underlagt.
2. Meldermedlemsstaten skal på anmodning gi Kommisjonen alle opplysninger om grunnlaget for meldingen eller for opprettholdelsen av vedkommende organs kompetanse.
3. Kommisjonen skal sikre at alle følsomme opplysninger som den innhenter under sine undersøkelser, blir behandlet fortrolig.
4. Dersom Kommisjonen fastslår at et meldt organ ikke oppfyller eller ikke lenger oppfyller kravene som gjelder for meldingen, skal den underrette meldermedlemsstaten om dette og anmode den om å treffe de nødvendige korrigerende tiltak, herunder om nødvendig tilbaketrekking av meldingen.

Artikkel 41

Meldte organers driftsmessige forpliktelser

1. Meldte organer skal utføre samsvarsvurderinger etter framgangsmåtene for samsvarsvurdering fastsatt i de relevante TSI-ene.
2. Samsvarsvurderingene skal utføres på en måte som står i forhold til målet, slik at markedsdeltakerne ikke pålegges unødige byrder. Når de meldte organene utøver sin virksomhet, skal de ta behørig hensyn til foretakets størrelse, i hvilken sektor det driver sin virksomhet, dets struktur, hvor kompleks det aktuelle produktets teknologi er, og produksjonsprosessens masse- eller seriepreg.

I den forbindelse skal de likevel drive sin virksomhet med sikte på å vurdere produktets samsvar med dette direktiv.

3. Dersom et meldt organ finner at en produsent ikke har oppfylt kravene i den relevante TSI-en eller tilsvarende harmoniserte standarder eller tekniske spesifikasjoner, skal det kreve at produsenten treffer egnede korrigerende tiltak, og skal ikke utstede samsvarssertifikat.
4. Dersom et meldt organ i forbindelse med samsvarskontroll etter utstedelsen av et sertifikat finner at et produkt ikke lenger er i samsvar med den relevante TSI-en eller tilsvarende harmoniserte standarder eller tekniske spesifikasjoner, skal det kreve at produsenten treffer egnede korrigerende tiltak, og skal om nødvendig oppheve sertifikatet midlertidig eller trekke det tilbake.
5. Dersom det ikke treffes korrigerende tiltak, eller dersom de ikke har den ønskede virkningen, skal det meldte organet begrense, midlertidig oppheve eller trekke eventuelle sertifikater tilbake, alt etter hva som er hensiktsmessig.

Artikkel 42

Meldte organers forpliktelse til å gi opplysninger

1. De meldte organene skal underrette meldermyndigheten om følgende:
 - a) Alle tilfeller der et sertifikat er nektet utstedt eller er begrenset, opphevet midlertidig eller trukket tilbake.
 - b) Alle omstendigheter som påvirker omfanget av og vilkårene for melding.
 - c) Alle anmodninger de har mottatt fra markedstilsynsmyndighetene vedrørende opplysninger om samsvarsvurderingsvirksomhet.

- d) På anmodning, samsvarsvurderingsvirksomhet som er utøvd innenfor det området som omfattes av organets melding, samt all annen virksomhet som er utøvd, herunder virksomhet og underleveranser over landegrensene.

Vedkommende nasjonale sikkerhetsmyndighet skal også underrettes om alle tilfeller der et sertifikat er nektet utstedt eller er begrenset, opphevet midlertidig eller trukket tilbake i henhold til bokstav a).

2. De meldte organene skal gi de andre organene som er meldt i henhold til dette direktiv og utøver tilsvarende samsvarsvurderingsvirksomhet som omfatter de samme produktene, relevante opplysninger om spørsmål som gjelder negative og, på anmodning, positive resultater av samsvarsvurderinger.

3. De meldte organene skal sende Byrået EF-verifiseringssertifikater for delsystemer, EF-samsvarssertifikater for samtrafikkomponenter og EF-sertifikater for bruksegnethet for samtrafikkomponenter.

Artikkel 43

Utteksling av beste praksis

Kommisjonen skal sørge for at det organiseres utveksling av beste praksis mellom medlemsstatenes nasjonale myndigheter som har ansvar for meldingspolitikken.

Artikkel 44

Samordning av meldte organer

Kommisjonen skal sikre egnet samordning av og samarbeid mellom organer som er meldt i henhold til dette direktiv, ved at det opprettes en sektorgruppe av meldte organer. Byrået skal støtte virksomheten til meldte organer i samsvar med artikkel 24 i forordning (EU) 2016/796.

Medlemsstatene skal sørge for at de organene de har meldt, deltar i arbeidet til denne gruppen, enten direkte eller gjennom utpekte representanter.

Artikkel 45

Utpekte organer

1. Kravene knyttet til samsvarsvurderingsorganer fastsatt i artikkel 30–34 får anvendelse også på organer som er utpekt i henhold til artikkel 15 nr. 8, unntatt

- a) for kvalifikasjoner som kreves av deres personale i henhold til artikkel 32 nr. 1, dersom det utpekte organet skal ha tilstrekkelig kunnskap om og forståelse av nasjonal rett,
- b) for dokumenter som skal stilles til rådighet for meldermyndigheten i henhold til artikkel 34 nr. 4, dersom det utpekte organet skal ta med dokumenter som gjelder arbeid som skal utføres av datterforetak eller underleverandører i henhold til de relevante nasjonale reglene.

2. De driftsmessige forpliktelsene som er fastsatt i artikkel 41, får anvendelse også på organer som er utpekt i henhold til artikkel 15 nr. 8, bortsett fra at disse forpliktelsene viser til nasjonale regler i stedet for TSI-er.

3. De driftsmessige forpliktelsene som er fastsatt i artikkel 42 nr. 1, får anvendelse også på utpekte organer, som skal underrette medlemsstatene i samsvar med dette.

KAPITTEL VII

REGISTRE

Artikkel 46

Nummereringssystem for kjøretøyer

1. Ved registrering i samsvar med artikkel 22 skal hvert kjøretøy tildeles et europeisk kjøretøynummer (EVN) av vedkommende myndighet i registreringsmedlemsstaten. Hvert kjøretøy skal være merket med et tildelt EVN-nummer.

2. Spesifikasjonene for EVN-nummeret skal være angitt i tiltakene nevnt i artikkel 47 nr. 2, i samsvar med den relevante TSI-en.
3. Et kjøretøy skal tildeles et EVN-nummer bare én gang, med mindre annet er angitt i tiltakene nevnt i artikkel 47 nr. 2, i samsvar med den relevante TSI-en.
4. Uten hensyn til nr. 1 kan medlemsstatene for kjøretøyer som er i trafikk eller er ment å settes i trafikk fra eller til tredjestater hvis sporvidde er forskjellig fra sporvidden til hovedjernbanenettet i Unionen, godta kjøretøyer som er tydelig identifisert i samsvar med et annet kodesystem.

Artikkel 47

Kjøretøyregistre

1. Fram til det europeiske kjøretøyregisteret nevnt i nr. 5 er i drift, skal hver medlemsstat føre et nasjonalt kjøretøyregister. Registeret skal
 - a) overholde de felles spesifikasjonene nevnt i nr. 2,
 - b) ajourføres av et organ som er uavhengig av alle jernbaneforetak,
 - c) være tilgjengelig for de nasjonale sikkerhetsmyndighetene og undersøkelsesorganene som er utpekt i henhold til artikkel 16 og 22 i direktiv (EU) 2016/798; det skal også gjøres tilgjengelig, som svar på enhver berettiget anmodning, for de reguleringsorganene som er nevnt i artikkel 55 i direktiv 2012/34/EU, og for Byrået, jernbaneforetakene og infrastrukturforvalterne, samt for de personene eller organisasjonene som registrerer kjøretøyer eller er identifisert i registeret.
2. Kommisjonen skal gjennom gjennomføringsrettsakter vedta felles spesifikasjoner for det nasjonale kjøretøyregisteret med hensyn til innhold, dataformat, funksjonell og teknisk arkitektur, driftsmodus, herunder ordninger for utveksling av data, samt regler for registrering av og tilgang til data.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3.
3. Det nasjonale kjøretøyregisteret skal minst inneholde følgende:
 - a) EVN-nummeret.
 - b) Henvisninger til EF-verifiseringserklæringen og utstedende organ.
 - c) Henvisninger til det europeiske registeret over godkjente kjøretøytyper nevnt i artikkel 48.
 - d) Identifikasjon av eieren og innehaveren av kjøretøyet.
 - e) Begrensninger på bruken av kjøretøyet.
 - f) Henvisninger til enheten som er ansvarlig for vedlikehold.
4. Så lenge medlemsstatenes nasjonale kjøretøyregistre ikke er koplet sammen i samsvar med spesifikasjonene nevnt i nr. 2, skal hver enkelt medlemsstat med hensyn til de opplysningene som vedrører dem, ajourføre sitt register med de endringene som en annen medlemsstat foretar i sitt eget register.

5. Med sikte på å redusere administrative byrder og unødige kostnader for medlemsstatene og berørte parter skal Kommisjonen innen 16. juni 2018, idet det tas hensyn til resultatene av en nytte- og kostnadsanalyse, gjennom gjennomføringsrettsakter vedta de tekniske spesifikasjonene og funksjonsspesifikasjonene for det europeiske kjøretøyregisteret der de nasjonale kjøretøyregistre vil inngå, med sikte på å sørge for et harmonisert grensesnitt for alle brukere for registrering av kjøretøyer og databehandling. Nr. 1 bokstav b) og c) og nr. 3 får anvendelse. Slike spesifikasjoner skal omfatte innhold, dataformat, funksjonell og teknisk arkitektur, driftsmodus, herunder ordninger for utveksling av data, regler for registrering av og tilgang til data samt overgangsfaser.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3, på grunnlag av en anbefaling fra Byrået.

Det europeiske kjøretøyregisteret skal utvikles idet det tas hensyn til de IT-applikasjonene og registrene som allerede er opprettet av Byrådet og medlemsstatene, for eksempel det sentraliserte europeiske virtuelle kjøretøyregisteret, som er koplet til de nasjonale kjøretøyregistrene. Det europeiske kjøretøyregister skal være i drift innen 16. juni 2021.

6. Innehaveren skal umiddelbart melde fra om alle endringer i de opplysningene som er registrert i kjøretøyregistrene, om vraking av et kjøretøy eller om vedkommendes beslutning om ikke lenger å la et kjøretøy være registrert, til den medlemsstaten der kjøretøyet er registrert.

7. For kjøretøyer som har fått tillatelse første gang i en tredjestat og deretter brukes i en medlemsstat, skal vedkommende medlemsstat sikre at opplysninger om kjøretøyer, herunder minst opplysninger knyttet til det berørte kjøretøys innehaver, enheten som er ansvarlig for vedlikeholdet av det, og begrensningene i hvordan kjøretøyet kan brukes, kan innhentes fra et kjøretøyregister eller ellers er tilgjengelige uten opphold i et lett lesbart format og i samsvar med de samme prinsippene for likebehandling som gjelder for tilsvarende opplysninger fra et kjøretøyregister.

Artikkel 48

Europeisk register over godkjente kjøretøytyper

1. Byrådet skal opprette og vedlikeholde et register over tillatelser til å bringe kjøretøytyper i omsetning i samsvar med artikkel 24. Registeret skal

- a) være offentlig og elektronisk tilgjengelig,
- b) overholde de felles spesifikasjonene nevnt i nr. 2,
- c) være koplet til relevante kjøretøyregistre.

2. Kommisjonen skal gjennom gjennomføringsrettsakter vedta felles spesifikasjoner for registeret over godkjente kjøretøytyper med hensyn til innhold, dataformat, funksjonell og teknisk arkitektur, driftsmodus og regler for registrering av og tilgang til data. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3.

3. Dette registeret skal inneholde minst følgende opplysninger for hver kjøretøytype:

- a) Tekniske egenskaper, herunder de som er knyttet til tilgjengelighet for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer, for kjøretøytypen som definert i de relevante TSI-ene.
- b) Produsentens navn.
- c) Data for tillatelsene knyttet til bruksområdet for en kjøretøytype, herunder eventuelle begrensninger eller tilbakekallinger.

Artikkel 49

Infrastrukturregister

1. Hver medlemsstat skal sikre at det blir offentliggjort et infrastrukturregister med opplysninger om parameterverdiene for jernbanenettet for hvert aktuelle delsystem eller hver aktuelle del av et delsystem, som angitt i den relevante TSI-en.

2. Parameterverdiene som er registrert i infrastrukturregisteret, skal brukes sammen med de parameterverdiene som er registrert i tillatelsen til å bringe kjøretøyet i omsetning, for å kontrollere den tekniske kompatibiliteten mellom kjøretøy og jernbanenett.

3. Infrastrukturregisteret kan fastsette bruksvilkår for faste anlegg og andre begrensninger.

4. Hver medlemsstat skal sikre at infrastrukturregisteret ajourføres i samsvar med nr. 5.

5. Kommisjonen skal gjennom gjennomføringsrettsakter vedta felles spesifikasjoner for infrastrukturregisteret med hensyn til innhold, dataformat, funksjonell og teknisk arkitektur, driftsmodus og regler for registrering av og tilgang til data. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3.

KAPITTEL VIII

OVERGANGSBESTEMMELSER OG SLUTTBESTEMMELSER

*Artikkel 50***Utøvelse av delegering**

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.
2. Myndigheten til å vedta de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 5 nr. 1 gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 15. juni 2016. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utgangen av femårsperioden. Den delegerte myndigheten skal forlenges stilltiende med perioder av samme varighet med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg en forlengelse senest tre måneder før utgangen av hver periode.
3. Det er særlig viktig at Kommisjonen følger sin vanlige praksis og avholder samråd med sakkyndige, herunder sakkyndige fra medlemsstatene, før slike delegerte rettsakter vedtas.
4. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 5 nr. 1 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Beslutningen trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*, eller på et senere tidspunkt som er fastsatt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
5. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
6. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 5 nr. 1 trer i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen begge har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse. På Europaparlamentets eller Rådets initiativ forlenges denne fristen med to måneder.

*Artikkel 51***Komitéprosedyre**

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt ved artikkel 21 i rådsdirektiv 96/48/EF⁽¹⁾. Nevnte komité er en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

*Artikkel 52***Begrunnelse**

Enhver beslutning som i henhold til dette direktiv treffes om samsvarsvurdering av eller vurdering av bruksegnethet for samtrafikkomponenter og om kontroll av delsystemer som inngår i Unionens jernbanesystem, eller enhver beslutning som treffes i henhold til artikkel 7, 12 og 17, skal være utførlig begrunnet. En slik beslutning skal så snart som mulig meddeles den berørte part, som samtidig skal underrettes om den klageadgangen vedkommende har i henhold til gjeldende lovgivning i den berørte medlemsstaten, og om hvilke frister som gjelder for klageadgangen.

⁽¹⁾ Rådsdirektiv 96/48/EF av 23. juli 1996 om samtrafikkveien i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog (EFT L 235 av 17.9.1996, s. 6).

*Artikkel 53***Rapporter og opplysninger**

1. Innen 16. juni 2018 skal Kommisjonen avgi rapport om utviklingen med hensyn til å forberede Byrådet på dets utvidede rolle i henhold til dette direktiv. I tillegg skal Kommisjonen hvert tredje år og første gang tre år etter overgangsperioden fastsatt i artikkel 54 framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om de framskrittene som er gjort innen samtrafikkvevnen i Unionens jernbanesystem og Byråets arbeid i så henseende. Denne rapporten skal også inneholde en evaluering av gjennomføringen og bruken av registrene nevnt i kapittel VII samt en analyse av tilfellene angitt i artikkel 7 og anvendelsen av kapittel V, med en særlig vurdering av hvordan samarbeidsavtalene mellom Byrådet og nasjonale sikkerhetsmyndigheter fungerer. Med hensyn til den første rapporten skal Kommisjonen etter utgangen av overgangsperioden gjennomføre omfattende samråd med relevante berørte parter, og skal opprette et program som gir mulighet for å vurdere utviklingen. Kommisjonen skal, dersom det er hensiktsmessig i lys av ovennevnte analyse, foreslå lovgivningsmessige tiltak, herunder tiltak for Byråets framtidige rolle i å forbedre samtrafikkvevnen.
2. Byrådet skal utvikle og regelmessig ajourføre et verktøy som på anmodning fra en medlemsstat, Europaparlamentet eller Kommisjonen kan gi en oversikt over samtrafikknivået i Unionens jernbanesystem. Dette verktøyet skal benytte opplysningene i registrene fastsatt i kapittel VII.

*Artikkel 54***Overgangsordning for bruk av kjøretøyer**

1. Uten at det berører nr. 4 i denne artikkel, omfattes kjøretøyer som trenger tillatelse mellom 15. juni 2016 og 16. juni 2019, av bestemmelsene i kapittel V i direktiv 2008/57/EF.
2. Tillatelser til ibruktaking av kjøretøyer som er gitt i samsvar med nr. 1, og alle andre tillatelser som er gitt før 15. juni 2016, herunder tillatelser gitt i henhold til internasjonale avtaler, særlig RIC («Regolamento Internazionale Carrozze») og RIV («Regolamento Internazionale Veicoli»), gjelder fortsatt i samsvar med de vilkår som tillatelsene er gitt i henhold til.
3. Kjøretøyer som har fått tillatelse til ibruktaking i henhold til nr. 1 og 2, skal få en ny tillatelse til å bringes i omsetning for å kunne brukes på ett eller flere jernbanenett som ennå ikke omfattes av deres tillatelse. Omsetningen på disse ytterligere jernbanenettene omfattes av artikkel 21.
4. Senest fra 16. juni 2019 skal Byrådet utføre oppgavene i forbindelse med tillatelser i samsvar med artikkel 21 og 24 og oppgavene nevnt i artikkel 19 med hensyn til bruksområder i de medlemsstatene som ikke har underrettet Byrådet og Kommisjonen i samsvar med artikkel 57 nr. 2. Som unntak fra artikkel 21 og 24 kan nasjonale sikkerhetsmyndigheter i medlemsstater som har underrettet Byrådet og Kommisjonen i samsvar med artikkel 57 nr. 2, fortsatt gi tillatelser i samsvar med direktiv 2008/57/EF fram til 16. juni 2020.

*Artikkel 55***Andre overgangsbestemmelser**

1. Vedlegg IV, V, VII og IX til direktiv 2008/57/EF får anvendelse fram til datoen da de tilsvarende gjennomføringsretsaktene nevnt i artikkel 7 nr. 5, artikkel 9 nr. 4, artikkel 14 nr. 10 og artikkel 15 nr. 9 i dette direktiv får anvendelse.
2. Direktiv 2008/57/EF får fortsatt anvendelse med hensyn til prosjekter for ERTMS-utstyr langs sporet som skal tas i bruk mellom 15. juni 2016 og 16. juni 2019.
3. Prosjekter der anbuds- eller kontraktsinngåelsesfasen er gjennomført før 16. juni 2019, omfattes ikke av forhåndstillatelsen fra Byrådet nevnt i artikkel 19.
4. Fram til 16. juni 2031 omfattes alternativer som inngår i kontrakter som ble undertegnet før 15. juni 2016, ikke av forhåndstillatelsen fra Byrådet nevnt i artikkel 19, selv om de utøves etter 15. juni 2016.

5. Før nasjonale sikkerhetsmyndigheter gir tillatelse til ibruktaking av ERTMS-utstyr montert langs sporet som ikke var omfattet av forhåndstillatelsen fra Byrådet nevnt i artikkel 19, skal de samarbeide med Byrådet for å sikre at de tekniske løsningene har fullstendig samtrafikkevne, i samsvar med artikkel 30 nr. 3 og artikkel 31 nr. 2 i forordning (EU) 2016/796.

Artikkel 56

Byrådets anbefalinger og uttalelser

Byrådet skal gi anbefalinger og uttalelser i samsvar med artikkel 19 i forordning (EU) 2016/796 med henblikk på gjennomføringen av dette direktiv. Dersom det er relevant, skal disse anbefalingene og uttalelsene tas i betraktning når det utarbeides gjennomføringsrettsakter i henhold til dette direktiv.

Artikkel 57

Innarbeiding i nasjonal rett

1. Medlemsstatene skal senest 16. juni 2019 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme artikkel 1 og 2, artikkel 7 nr. 1–4 og 6, artikkel 8, artikkel 9 nr. 1, artikkel 10 nr. 5, artikkel 11 nr. 1, 3 og 4, artikkel 12, 13 og 14, artikkel 15 nr. 1–8, artikkel 16, artikkel 18, artikkel 19 nr. 3, artikkel 21–39, artikkel 40 nr. 2, artikkel 41, 42, 44, 45 og 46, artikkel 47 nr. 1, 3, 4 og 7, artikkel 49 nr. 1–4, artikkel 54 og vedlegg I, II, III og IV. De skal umiddelbart oversende Kommisjonen teksten til disse bestemmelsene.

2. Medlemsstatene kan forlenge innarbeidingsfristen nevnt i nr. 1 med ett år. For dette formål skal de medlemsstater som ikke setter i kraft nødvendige lover og forskrifter innen innarbeidingsfristen nevnt i nr. 1 innen 16. desember 2018, underrette Byrådet og Kommisjonen om dette og angi årsakene til slik forlengelse.

3. Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. De skal også inneholde en erklæring om at henvisninger i gjeldende lover og forskrifter til direktivene som oppheves ved dette direktiv, skal forstås som henvisninger til dette direktiv. Nærmere regler for henvisningen og ordlyden i erklæringen fastsettes av medlemsstatene.

4. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

5. Forpliktelsen til å innarbeide dette direktiv i nasjonal rett og å gjennomføre artikkel 13, artikkel 14 nr. 1–8, 11 og 12, artikkel 15 nr. 1–9, artikkel 16 nr. 1, artikkel 19–26, artikkel 45, 46 og 47, artikkel 49 nr. 1–4 og artikkel 54 i dette direktiv gjelder ikke for Kypros og Malta så lenge det ikke finnes noe jernbanesystem på deres territorium.

Så snart en offentlig eller privat enhet inngir en offisiell søknad om å bygge en jernbanelinje med sikte på drift utført av ett eller flere jernbaneforetak, skal imidlertid de berørte medlemsstatene innføre tiltak for å gjennomføre artiklene nevnt i første ledd, innen to år etter at søknaden er mottatt.

Artikkel 58

Oppheving

Direktiv 2008/57/EF, endret ved direktivene oppført i vedlegg V del A, oppheves med virkning fra 16. juni 2020, uten at dette berører medlemsstatenes forpliktelser med hensyn til fristene for innarbeiding i nasjonal rett av direktivene oppført i vedlegg V del B.

Henvisninger til det opphevede direktivet skal forstås som henvisninger til dette direktiv og leses som angitt i sammenligningstabellen i vedlegg VI.

Artikkel 59

Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft den 20. dagen etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 60

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg 11. mai 2016.

For Europaparlamentet

M. SCHULZ

President

For Rådet

J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

Formann

*VEDLEGG I***ELEMENTER I UNIONENS JERNBANESYSTEM****1. Jernbanenett**

For dette direktivs formål omfatter Unionens jernbanenett følgende elementer:

- a) Jernbanelinjer som er særskilt bygd for høyhastighetstog, og som er utstyrt for hastigheter i alminnelighet på minst 250 km/t.
- b) Jernbanelinjer som er særskilt oppgradert for høyhastighetstog, og som er utstyrt for hastigheter på omkring 200 km/t.
- c) Jernbanelinjer som er særskilt oppgradert for høyhastighetstog, og som har særegne trekk på grunn av topografiske eller overflatemessige begrensninger eller beliggenhet i byområder der hastigheten må tilpasses i hvert enkelt tilfelle. Denne kategorien omfatter sammenkoblede linjer mellom jernbanenettene for høyhastighetstog og konvensjonelle tog, linjer gjennom stasjoner, atkomster til terminaler, depoter osv. som trafikkeres i konvensjonell hastighet av rullende materiell for høyhastighetstog.
- d) Jernbanelinjer for konvensjonelle tog, beregnet på persontransport.
- e) Jernbanelinjer for konvensjonelle tog, beregnet på blandet trafikk (personer og gods).
- f) Jernbanelinjer for konvensjonelle tog, beregnet på godstransport.
- g) Knutepunkter for persontrafikk.
- h) Knutepunkter for godstrafikk, herunder terminaler for ulike transportsystemer.
- i) Jernbanelinjer som knytter disse elementene sammen.

Dette jernbanenettet omfatter trafikkstyrings-, posisjonerings- og navigasjonssystemer, tekniske anlegg for databehandling og telekommunikasjon beregnet på person- og godstransport med fjerntog på jernbanenettet med henblikk på å sikre sikker og enhetlig drift av jernbanenettet og effektiv trafikkstyring.

2. Kjøretøyer

For dette direktivs formål omfatter EU-kjøretøyer alle kjøretøyer som kan anvendes på hele eller deler av Unionens jernbanenett:

- Lokomotiver og rullende materiell for passasjertrafikk, herunder trekraftenheter med forbrenningsdrift eller elektrisk drift, tog med forbrenningsdrift eller elektrisk drift og passasjervogner.
- Godsvogner, herunder lavgulvkjøretøyer konstruert for hele jernbanenettet og kjøretøyer konstruert for frakt av lastebiler.
- Spesialkjøretøyer, for eksempel arbeidskjøretøyer.

Denne listen over kjøretøyer omfatter dem som er særlig konstruert for å kjøre på de forskjellige typene av høyhastighetslinjer som er beskrevet i nr. 1.

*VEDLEGG II***DELSYSTEMER****1. Liste over delsystemer**

For dette direktivs formål kan systemet som utgjør Unionens jernbanesystem, inndeles i følgende delsystemer:

a) Strukturbetingede områder:

- Infrastruktur.
- Energi.
- Styring, kontroll og signal langs sporet.
- Styring, kontroll og signal om bord.
- Rullende materiell, eller

b) Funksjonsbetingede områder:

- Drift og trafikkstyring.
- Vedlikehold.
- Telematikkprogrammer for person- og godstrafikk.

2. Beskrivelse av delsystemene

For hvert delsystem eller hver del av et delsystem skal Byrået, i forbindelse med utarbeiding av utkast til TSI-er, framsette et forslag til liste over komponenter og forhold knyttet til samtrafikkevne. Uten at det foregriper valget av forhold og komponenter knyttet til samtrafikkevne eller i hvilken rekkefølge disse vil bli underlagt TSI-er, skal delsystemene omfatte følgende:

2.1. Infrastruktur

Spor, sporveksler, planoverganger, byggverk (broer, tunneler osv.), elementer knyttet til jernbanestasjoner (herunder innganger, plattformer, ganganlegg, serviceområder, toaletter og informasjonssystemer, samt disse elementenes tilgjengelighet for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer), sikkerhets- og verneutstyr.

2.2. Energi

Elektrisitetsforsyningssystemet, herunder kjøreledninger og utstyret for måling av og takstfastsettelse for elektrisitetsforbruk som befinner seg langs sporet.

2.3. Styring, kontroll og signal langs sporet

Alt utstyr langs sporet som er nødvendig for å sikre sikkerhet og styring og kontroll av bevegelsene til tog som har tillatelse til å trafikkere jernbanenettet.

2.4. Styring, kontroll og signal om bord

Alt utstyr om bord som er nødvendig for å sikre sikkerhet og styre og kontrollere bevegelsene til tog som har tillatelse til å trafikkere jernbanenettet.

2.5. Drift og trafikkstyring

Framgangsmåter og tilhørende utstyr som muliggjør enhetlig drift av de ulike strukturelle delsystemene, både under normal drift og ved driftsforstyrrelser, herunder særlig togsammensetning, framføring av tog og trafikkplanlegging og -styring.

De faglige kvalifikasjonene som kreves for å kunne utføre alle typer jernbanetransport.

2.6. *Telematikkprogrammer*

Dette delsystemet omfatter to elementer, i samsvar med vedlegg I:

- a) Programmer for persontrafikk, herunder systemer som gir informasjon til reisende før og under reisen, reservasjons- og betalingssystemer, bagasjehåndtering og styring av forbindelser mellom tog og med andre transportsystemer.
- b) Programmer for godstrafikk, herunder informasjonssystemer (sanntidsovervåkning av gods og tog), skifte- og tildelingssystemer, reservasjons-, betalings- og faktureringssystemer, styring av forbindelser med andre transportsystemer og produksjon av elektroniske følgedokumenter.

2.7. *Rullende materiell*

Karosseriets konstruksjon, system for styring og kontroll for alt utstyr i toget, strømvaktakerinnretninger, trekk- og energiomformingsutstyr, utstyr om bord for måling av og takstfastsettelse for elektrisitetsforbruk, bremseutstyr, koplingsutstyr, løpeverk (boggier, aksler osv.) og hjuloppheng, dører, grensesnitt mellom menneske og maskin (fører, togpersonale og passasjerer, herunder tilgjengelighet for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer), passive eller aktive sikkerhetsinnretninger og utstyr for passasjerenes og togpersonalets helse.

2.8. *Vedlikehold*

Framgangsmåter, tilhørende utstyr, logistikkanlegg for vedlikeholdsarbeid og reservelagre som muliggjør obligatorisk utbedrende og forebyggende vedlikehold for å sikre samtrafikkevnen i Unionens jernbanesystem og sikre den nødvendige yteevnen.

VEDLEGG III

GRUNNLEGGENDE KRAV

1. **Generelle krav**1.1. *Sikkerhet*

- 1.1.1. Planlegging, bygging eller montering samt vedlikehold og kontroll av sikkerhetskritiske komponenter, særlig komponenter som medvirker ved togtrafikken, skal sikre at sikkerhetsnivået tilsvarer de målene som er fastsatt for jernbanenettet, også ved spesifiserte driftsforstyrrelser.
- 1.1.2. Parametrene for kontakten mellom hjul og skinner skal oppfylle de kravene til kjørestabilitet som er nødvendige for å sikre sikker trafikk ved høyeste tillatte hastighet. Parametrene for bremseutstyr skal sikre at det er mulig å stanse innen en gitt bremsestrekning ved høyeste tillatte hastighet.
- 1.1.3. De anvendte komponentene skal kunne motstå alle vanlige og uvanlige spesifiserte påkjenninger under hele sin brukstid. Det skal med egnede midler sørges for at enhver uforutsett svikt får begrenset innvirkning på sikkerheten.
- 1.1.4. Ved planleggingen av faste anlegg og rullende materiell og valg av materialer må det tas sikte på å begrense utvikling, spredning og skadevirkninger av ild og røyk i tilfelle brann.
- 1.1.5. Alle innretninger beregnet på å betjenes av passasjerene skal være slik utformet at brukssikkerheten ikke svekkes, og at brukernes helse og sikkerhet ikke settes i fare dersom innretningene brukes på en forutsigbar måte som ikke er i samsvar med oppslått bruksanvisning.

1.2. *Pålitelighet og tilgjengelighet*

Tilsyn med og vedlikehold av faste eller bevegelige komponenter som er en del av togtrafikken, skal tilrettelegges og utføres på en slik måte og med en slik hyppighet at komponentene kan opprettholde sin funksjonsevne under de angitte forhold.

1.3. *Helse*

- 1.3.1. Materialer som i kraft av den måten de brukes på, kan utgjøre en helsefare for dem som har adgang til dem, skal ikke brukes i tog og jernbaneinfrastrukturer.
- 1.3.2. Materialene skal velges, behandles og brukes på en slik måte at utslipp av skadelig og farlig røyk eller gass begrenses, særlig i tilfelle brann.

1.4. *Miljøvern*

- 1.4.1. Miljøvirkningene ved bygging og drift av jernbanesystemet skal vurderes og tas i betraktning når systemet prosjekteres, i samsvar med unionsretten.
- 1.4.2. Materialene som brukes i tog og infrastrukturer, skal hindre utslipp av miljøskadelig og farlig røyk eller gass, særlig i tilfelle brann.
- 1.4.3. Det rullende materiellet og systemene for energiforsyning skal utformes og framstilles på en slik måte at de er elektromagnetisk kompatible med anlegg og utstyr samt med private eller offentlige nett der det er risiko for interferens.
- 1.4.4. Utformingen og driften av jernbanesystemet skal ikke føre til at systemet genererer et uakseptabelt støynivå
 - i områder i nærheten av jernbaneinfrastruktur, som definert i artikkel 3 nr. 3 i direktiv 2012/34/EU, og
 - i førerhuset.
- 1.4.5. Driften av jernbanesystemet skal ved normalt vedlikehold ikke forårsake et vibrasjonsnivå i grunnen som er uakseptabelt for virksomhet og omgivelser nær infrastrukturen.

1.5. *Teknisk kompatibilitet*

Infrastrukturenes og de faste anleggenes tekniske egenskaper skal være innbyrdes kompatible, og skal dessuten være kompatible med de tekniske egenskapene til de togene som skal brukes i jernbanesystemet. Dette kravet omfatter sikker integrering av kjøretøyets delsystem med infrastrukturen.

Dersom det i visse deler av jernbanenettet viser seg vanskelig å overholde disse spesifikasjonene, kan det iverksettes midlertidige løsninger som sikrer framtidig kompatibilitet.

1.6. *Tilgjengelighet*

1.6.1. Delsystemene «Infrastruktur» og «Rullende materiell» skal være tilgjengelige for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer for å sikre adgang på like vilkår med andre ved å forebygge eller fjerne barrierer, og ved hjelp av andre hensiktsmessige tiltak. Dette skal omfatte prosjektering, bygging, fornying, oppgradering, vedlikehold og drift av de relevante delene av delsystemene publikum har adgang til.

1.6.2. Delsystemene «Drift» og «Telematikkprogrammer for persontrafikk» skal inneholde den funksjonaliteten som er nødvendig for å lette atkomsten for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer på like vilkår med andre ved å forebygge eller fjerne barrierer, og ved hjelp av andre hensiktsmessige tiltak.

2. **Særskilte krav til de enkelte delsystemene**

2.1. *Infrastruktur*

2.1.1. Sikkerhet

Det skal treffes egnede tiltak for å forhindre adgang til eller uønsket inntrenging i anleggene.

Det skal treffes tiltak for å begrense farer for personer, særlig når tog passerer stasjonene.

Infrastruktur der publikum har adgang, skal konstrueres og bygges på en slik måte at farer for personer begrenses (stabilitet, brann, atkomst, evakuering, plattformer osv.).

Det skal fastsettes egnede bestemmelser for å ta hensyn til de særskilte sikkerhetsforholdene i svært lange tunneler og viadukter.

2.1.2. Tilgjengelighet

Delsystemer for infrastruktur som publikum har adgang til, skal være tilgjengelige for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer i samsvar med nr. 1.6.

2.2. *Energi*

2.2.1. Sikkerhet

Driften av energiforsyningssystemene skal ikke svekke sikkerheten, verken for tog eller personer (brukere, driftspersonale, beboere langs jernbanelinjen og tredjeparter).

2.2.2. Miljøvern

Driften av systemene for forsyning av elektrisk og termisk energi skal ikke gi miljøbelastninger utover de spesifiserte grensene.

2.2.3. Teknisk kompatibilitet

Systemer for forsyning av elektrisk eller termisk energi skal

- gjøre det mulig for togene å oppnå de spesifiserte nivåene for yteevne,
- for systemer for forsyning av elektrisk energi være kompatible med strømvaktene som togene er utstyrt med.

2.3. *Styring, kontroll og signal*

2.3.1. Sikkerhet

Anlegg og framgangsmåter for styring, kontroll og signal som skal brukes, skal gi mulighet for togtrafikk med et sikkerhetsnivå som tilsvarer de målene som er fastsatt for jernbanenettet. Systemer for styring, kontroll og signal skal gi fortsatt sikker trafikk for tog som har tillatelse til å kjøre ved driftsforstyrrelser.

2.3.2. Teknisk kompatibilitet

All ny infrastruktur og alt nytt rullende materiell framstilt eller utviklet etter at kompatible systemer for styring, kontroll og signal er tatt i bruk, skal tilpasses disse systemene.

Utstyr for styring, kontroll og signal som monteres i førerhuset, skal tillate normal drift under de angitte forholdene i hele jernbanesystemet.

2.4. *Rullende materiell*

2.4.1. Sikkerhet

Det rullende materiellet skal være slik konstruert og forbindelsen mellom kjøretøyene være slik utformet at de områdene der passasjerer og personale oppholder seg, er beskyttet ved eventuell kollisjon eller avsporing.

Det elektriske utstyret skal ikke svekke funksjonssikkerheten til anleggene for styring, kontroll og signal.

Bremseteknikkene og bremsekraftene skal være kompatible med utformingen av spor, bygninger og signalsystemer.

Av hensyn til personsikkerheten skal det treffes tiltak for å hindre adgang til spenningsførende komponenter.

Ved faresituasjoner skal passasjerene ha mulighet til å underrette lokomotivføreren, og togbetjeningen skal ha mulighet til å oppnå kontakt med dem.

Passasjerenes sikkerhet ved på- og avstigning skal ivaretas. Inngangsdørene skal være utstyrt med lukke- og åpningsinnretninger som sikrer passasjerenes sikkerhet.

Det skal finnes nødutganger, og de skal være merket.

Det skal fastsettes egnede bestemmelser for å ta hensyn til de særskilte sikkerhetsforholdene i svært lange tunneler.

Et nødbelysningsystem med tilstrekkelig styrke og varighet er obligatorisk om bord på togene.

Togene skal være utstyrt med et personvarslingssystem som gir togpersonalet mulighet til å gi meldinger til passasjerene.

Både på jernbanestasjonene og på togene skal passasjerene få lettfattelig og grundig informasjon om reglene som gjelder for dem.

2.4.2. Pålitelighet og tilgjengelighet

Det vitale utstyret i forbindelse med hjul, trekkraft, bremses og styring og kontroll skal være konstruert slik at toget i en gitt situasjon med driftsforstyrrelser kan fortsette uten at det medfører skadevirkninger for det utstyret som fortsatt er i drift.

2.4.3. Teknisk kompatibilitet

Det elektriske utstyret skal være kompatibelt med virkemåten til anlegg for styring, kontroll og signal.

For tog med elektrisk trekkraft skal strømvaktene ha slike egenskaper at togene kan kjøre med de energiforsyningssystemene som brukes i jernbanesystemet.

Det rullende materiellet skal ha slike egenskaper at det kan være i trafikk på alle de jernbanelinjene togene er forventet å trafikkere, idet det tas hensyn til relevante klimaforhold.

2.4.4. Kontroll

Tog skal være utstyrt med en registreringsinnretning. De opplysningene som samles inn av denne innretningen, og behandlingen av dem skal være harmonisert.

2.4.5. Tilgjengelighet

Delsystemer for rullende materiell som publikum har adgang til, skal være tilgjengelige for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer i samsvar med nr. 1.6.

2.5. Vedlikehold

2.5.1. Helse og sikkerhet

De tekniske anleggene og de framgangsmåtene som følges i sentralene, skal sikre sikker drift av delsystemet, og skal ikke utgjøre noen sikkerhets- eller helsefare.

2.5.2. Miljøvern

De tekniske anleggene og de framgangsmåtene som følges i vedlikeholdssentralene, skal ikke overstige de tillatte nivåene for miljøbelastninger.

2.5.3. Teknisk kompatibilitet

Vedlikeholdsanleggene for rullende materiell skal være slik at arbeidsoppgavene i tilknytning til sikkerhet, helse og komfort kan utføres på alt materiell de er konstruert for.

2.6. Drift og trafikkstyring

2.6.1. Sikkerhet

Tilpasningen av reglene for drift av jernbanenettet og kvalifikasjonene til lokomotivførerne, togpersonalet og til kontrollsentralenes personale skal være av en slik art at sikker drift kan sikres, idet de ulike kravene som gjelder for innenlandstrafikk og for trafikk over landegrensene, tas i betraktning.

Vedlikeholdsarbeidene og hyppigheten av disse, vedlikeholds- og kontrollpersonalets opplæring og kvalifikasjoner samt kvalitetssikringssystemene iverksatt av de berørte operatører ved kontroll- og vedlikeholdssentralene skal være av en slik art at de sikrer et høyt sikkerhetsnivå.

2.6.2. Pålitelighet og tilgjengelighet

Vedlikeholdsarbeidene og hyppigheten av disse, vedlikeholds- og kontrollpersonalets opplæring og kvalifikasjoner samt kvalitetssikringssystemene iverksatt av de berørte operatører ved kontroll- og vedlikeholdssentralene skal være av en slik art at de sikrer et høyt nivå for systemets pålitelighet og tilgjengelighet.

2.6.3. Teknisk kompatibilitet

Tilpasningen av reglene for drift av jernbanenettet og kvalifikasjonene til lokomotivførerne, togpersonalet og til trafikkstyringspersonalet skal være av en slik art at effektiv drift av det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog kan sikres, idet de ulike kravene som gjelder for innenlands trafikk og for trafikk over landegrensene, tas i betraktning.

2.6.4. Tilgjengelighet

Det skal treffes egnede tiltak for å sikre at driftsreglene gir den funksjonalitet som er nødvendig for å sikre tilgjengelighet for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer.

2.7. *Telematikkprogrammer for gods- og persontrafikk*

2.7.1. Teknisk kompatibilitet

De grunnleggende kravene på området telematikkprogrammer som skal sikre et laveste kvalitetsnivå på tjenester for reisende og godstransportkunder, gjelder særlig teknisk kompatibilitet.

Det skal treffes tiltak for å sikre

- at databaser, programvare og datakommunikasjonsprotokoller utvikles på en måte som muliggjør størst mulig datautveksling mellom ulike programmer og mellom ulike operatører, unntatt fortrolige forretningsdata,
- at brukerne lett får tilgang til opplysningene.

2.7.2. Pålitelighet og tilgjengelighet

Databasene, programvaren og datakommunikasjonsprotokollene skal brukes, forvaltes, oppdateres og vedlikeholdes på måter som sikrer systemenes effektivitet og tjenestenes kvalitet.

2.7.3. Helse

Grensesnittene mellom systemer og brukere skal overholde minsteregler for ergonomi og helsevern.

2.7.4. Sikkerhet

Med hensyn til lagring og overføring av sikkerhetsrelaterte opplysninger skal det sørges for tilstrekkelig grad av kvalitet og pålitelighet.

2.7.5. Tilgjengelighet

Det skal treffes egnede tiltak for å sikre at delsystemer for telematikkprogrammer for persontrafikk gir den funksjonalitet som er nødvendig for å sikre tilgjengelighet for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer.

VEDLEGG IV

FRAMGANGSMÅTE FOR EF-VERIFISERING AV DELSYSTEMER

1. ALLMENNE PRINSIPPER

Med «EF-verifisering» menes en framgangsmåte utført av søkeren i henhold til artikkel 15 med sikte på å dokumentere at kravene i den relevante unionsretten og eventuelle relevante nasjonale regler som gjelder et delsystem, er oppfylt, og at delsystemet kan få tillatelse til å tas i bruk.

2. VERIFISERINGSSERTIFIKAT UTSTEDT AV ET MELDT ORGAN

2.1. Innledning

I henhold til dette direktiv er verifisering på grunnlag av TSI-er den framgangsmåten der et meldt organ kontrollerer og attesterer at delsystemet oppfyller de relevante tekniske spesifikasjonene for samtrafikkevne (TSI).

Dette berører ikke søkerens plikt til å overholde andre gjeldende unionsrettsakter og eventuell verifisering foretatt av vurderingsorganene i henhold til andre regler.

2.2. Attest for mellomliggende verifisering

2.2.1 Prinsipper

På forespørsel fra søkeren kan verifiseringene utføres for deler av et delsystem, eller de kan begrenses til bestemte faser i framgangsmåten for verifisering. I slike tilfeller kan resultatene av verifiseringen dokumenteres i en attest for mellomliggende verifisering som utstedes av det meldte organet som er valgt av søkeren. I attesten for mellomliggende verifisering skal det vises til TSI-ene som det er vurdert om det foreligger samsvar med.

2.2.2 Deler av delsystemet

Søkeren kan søke om en attest for mellomliggende verifisering for enhver del vedkommende beslutter å dele inn delsystemet i. Hver del skal kontrolleres i hver fase som beskrevet i nr. 2.2.3.

2.2.3 Faser av verifiseringen

Delsystemet, eller bestemte deler av delsystemet, skal kontrolleres i hver av følgende faser:

- a) Samlet prosjektering.
- b) Produksjon: Oppføring, herunder særlig bygge- og anleggsarbeider, framstilling, montering av komponenter og samlet tilpasning.
- c) Endelig prøving.

Søkeren kan søke om en attest for mellomliggende verifisering når det gjelder prosjekteringsfasen (herunder typeprøvingene) og produksjonsfasen for hele delsystemet, eller for enhver del søkeren beslutter å dele det inn i (se nr. 2.2.2).

2.3. Verifiseringssertifikat

- 2.3.1. De meldte organene som er ansvarlige for verifiseringen, vurderer prosjekteringen, produksjonen og den endelige prøvingen av delsystemet og utarbeider verifiseringssertifikatet beregnet på søkeren, som i sin tur skal utarbeide EF-verifiseringserklæringen. I verifiseringssertifikatet skal det vises til TSI-ene som det er vurdert om det foreligger samsvar med.

Dersom det ikke er vurdert om et delsystem er i samsvar med alle relevante TSI-er (f.eks. ved unntak, delvis anvendelse av TSI-ene ved oppgradering eller fornying, en overgangsperiode i en TSI eller i et særtilfelle), skal verifiseringssertifikatet inneholde en nøyaktig henvisning til den eller de TSI-ene eller de delene av TSI-ene som det meldte organet under framgangsmåten for verifisering ikke har undersøkt om det foreligger samsvar med.

- 2.3.2. Dersom det er utstedt attester for mellomliggende verifisering, skal det meldte organet som er ansvarlig for verifiseringen av delsystemet, ta hensyn til disse attestene, og før det utsteder verifiseringssertifikatet,
- a) forsikre seg om at attestene for mellomliggende verifisering oppfyller de relevante kravene i TSI-ene,
 - b) kontrollere alle forhold som ikke omfattes av attestene for mellomliggende verifisering, og
 - c) kontrollere den endelige prøvingen av delsystemet som helhet.
- 2.3.3. Ved en endring av et delsystem som allerede omfattes av et verifiseringssertifikat, skal det meldte organet utføre bare de undersøkelsene og prøvingene som er relevante og nødvendige, dvs. at vurderingen bare skal gjelde de delene av delsystemet som er endret, samt deres grensesnitt mot uendrede deler av delsystemet.
- 2.3.4. Hvert meldt organ som deltar i verifiseringen av et delsystem, skal utarbeide dokumentasjon i samsvar med artikkel 15 nr. 4, som dekker virkeområdet for deres virksomhet.

2.4. Teknisk dokumentasjon vedlagt EF-verifiseringserklæringen

Den tekniske dokumentasjonen som er vedlagt EF-verifiseringserklæringen, skal settes sammen av søkeren og inneholde følgende:

- a) Opplysninger om de tekniske egenskapene knyttet til prosjekteringen, herunder helhetlige og detaljerte tegninger som svarer til utførelsen, elektriske og hydrauliske diagrammer, styrekretsskjemaer, beskrivelser av databehandlingssystemer og automatiske systemer, i slik detalj at det er tilstrekkelig til å dokumentere den samsvarskontrollen som er utført, drifts- og vedlikeholdshåndbøker osv. som er relevante for det aktuelle delsystemet.
- b) En liste over delsystemets samtrafikkkomponenter, nevnt i artikkel 4 nr. 3 bokstav d).
- c) Dokumentasjonen nevnt i artikkel 15 nr. 4, satt sammen av hvert av de meldte organene som deltar i verifiseringen av delsystemet, som skal inneholde
 - kopier av EF-verifiseringserklæringene og eventuelt EF-erklæringene om bruksegnethet som er utarbeidet for samtrafikkkomponentene nevnt i artikkel 4 nr. 3 bokstav d), eventuelt vedlagt tilhørende beregninger og en kopi av rapportene om prøvinger og undersøkelser foretatt av de meldte organene på grunnlag av de felles tekniske spesifikasjonene,
 - eventuelle attester for mellomliggende verifisering som følger med verifiseringssertifikatet, herunder resultatet av det meldte organets kontroll av attestenes gyldighet,
 - verifiseringssertifikatet vedlagt tilhørende beregninger og undertegnet av det meldte organet med ansvar for verifiseringen, der det bekreftes at delsystemet oppfyller kravene i den eller de relevante TSI-ene, og der eventuelle forbehold som er tatt under utførelsen av arbeidet og ikke er trukket tilbake, oppgis; verifiseringssertifikatet skal også være vedlagt de inspeksjons- og kontrollrapportene som nevnte organ har utarbeidet som del av sin oppgave, som angitt i nr. 2.5.2 og 2.5.3.
- d) Verifiseringssertifikater utstedt i samsvar med andre unionsrettsakter.
- e) Dersom det kreves sikker integrering i samsvar med artikkel 18 nr. 4 bokstav c) og artikkel 21 nr. 3 bokstav c), skal den relevante tekniske dokumentasjonen inneholde vurderingsrapporten(e) om de felles sikkerhetsmetodene for risikovurdering nevnt i artikkel 6 nr. 3 i direktiv 2004/49/EF⁽¹⁾.

2.5. Tilsyn ved meldte organer

- 2.5.1. Det meldte organet som har ansvar for å kontrollere framstillingen, skal hele tiden ha adgang til byggeplasser, produksjonsanlegg, lagerområder og eventuelt prefabrikerings- eller prøvingsanlegg og i sin alminnelighet, og i det hele tatt til ethvert sted det anser som nødvendig for å utføre sin oppgave. Det meldte organet skal motta fra søkeren alle nødvendige dokumenter for dette formål, særlig gjennomføringsplaner og teknisk dokumentasjon for delsystemet.
- 2.5.2. Det meldte organet som har ansvar for å kontrollere gjennomføringen, skal jevnlig foreta kontroller for å bekrefte samsvar med de relevante TSI-ene. Organet skal gi de ansvarlige for gjennomføringen en kontrollrapport. Det kan være nødvendig at organet er til stede under visse faser av byggearbeidet.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF av 29. april 2004 om sikkerhet på Fellesskapets jernbaner og om endring av rådsdirektiv 95/18/EF om lisenser til jernbaneforetak og direktiv 2001/14/EF om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetssertifisering (jernbanesikkerhetsdirektivet) (EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44).

2.5.3. Det meldte organet kan dessuten foreta uanmeldte besøk på byggeplassen eller i produksjonslokalene. Under slike besøk kan det meldte organet foreta fullstendige eller delvise kontroller. Organet skal gi de ansvarlige for gjennomføringen en inspeksjonsrapport og eventuelt en kontrollrapport.

2.5.4. Det meldte organet skal kunne føre tilsyn med et delsystem der en samtrafikkomponent er montert, for å kunne vurdere dets bruksegnethet i det jernbanemiljøet det er ment å inngå i, dersom dette kreves i henhold til den relevante TSI-en.

2.6. Deponering

Søkeren skal oppbevare en kopi av den tekniske dokumentasjonen som følger med EF-verifiseringserklæringen, under hele delsystemets levetid. Den skal på anmodning sendes til enhver medlemsstat eller til Byrådet.

Dokumentasjonen som deponeres for en søknad om tillatelse til ibruktaking, skal deponeres hos den myndigheten der det søkes om tillatelse. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten eller Byrådet kan be om at én eller flere deler av dokumentene som deponeres sammen med tillatsen, oversettes til myndighetens eget språk.

2.7. Offentliggjøring

Hvert meldte organ skal jevnlig offentliggjøre relevante opplysninger om

- a) mottatte søknader om verifisering og attester for mellomliggende verifisering,
- b) søknader om samsvarsvurdering og vurdering av bruksegnethet for samtrafikkomponenter,
- c) utstedte eller avslåtte attester for midlertidig verifisering,
- d) utstedte eller avslåtte verifiseringssertifikater og EF-sertifikater for bruksegnethet,
- e) utstedte eller avslåtte verifiseringssertifikater.

2.8. Språk

Dokumentasjonen og korrespondansen om framgangsmåten for EF-verifisering skal skrives på et offisielt EU-språk i den medlemsstaten der søkeren er etablert, eller på et offisielt EU-språk som søkeren godtar.

3. VERIFISERINGSSERTIFIKAT UTSTEDT AV ET UTPEKT ORGAN

3.1. Innledning

Dersom nasjonale regler får anvendelse, skal verifiseringen omfatte en framgangsmåte der organet utpekt i henhold til artikkel 15 nr. 8 (det utpekte organet) kontrollerer og attesterer at delsystemet er i samsvar med de nasjonale reglene som er meldt i samsvar med artikkel 14, for hver medlemsstat der det er beregnet at delsystemet skal få tillatelse til ibruktaking.

3.2. Verifiseringssertifikat

Det utpekte organet utarbeider verifiseringssertifikatet til søkeren.

Sertifikatet skal inneholde en nøyaktig henvisning til den eller de nasjonale reglene som det utpekte organet under verifiseringen har undersøkt om det foreligger samsvar med.

For nasjonale regler som gjelder de delsystemene et kjøretøy består av, skal det utpekte organet dele sertifikatet i to deler, der én del viser til de nasjonale reglene som utelukkende gjelder den tekniske kompatibiliteten mellom kjøretøyet og det aktuelle jernbanenettet, og den andre delen til alle øvrige nasjonale regler.

3.3. Dokumentasjon

Dokumentasjonen som er satt sammen av det utpekte organet og er vedlagt verifiseringssertifikatet når nasjonale regler får anvendelse, skal inngå i den tekniske dokumentasjonen som følger med EF-verifiseringserklæringen nevnt i nr. 2.4, og skal inneholde de tekniske dataene som er relevante for vurderingen av delsystemets samsvar med disse nasjonale reglene.

3.4. Språk

Dokumentasjonen og korrespondansen om framgangsmåten for EF-verifisering skal skrives på et offisielt EU-språk i den medlemsstaten der søkeren er etablert, eller på et offisielt EU-språk som søkeren godtar.

4. VERIFISERING AV DELER AV DELSYSTEMER I SAMSVAR MED ARTIKKEL 15 NR. 7

Dersom et verifiseringssertifikat skal utstedes for visse deler av et delsystem, skal bestemmelsene i dette vedlegg få tilsvarende anvendelse for disse delene.

*VEDLEGG V***DEL A****Opphevede direktiver med liste over senere endringer**

(nevnt i artikkel 58)

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

DEL B**Frister for innarbeiding i nasjonal rett**

(nevnt i artikkel 57)

Direktiv	Frist for innarbeiding
2008/57/EF	19. juli 2010
2009/131/EF	19. juli 2010
2011/18/EU	31. desember 2011

VEDLEGG VI

Sammenligningstabell

Direktiv 2008/57/EF	Dette direktiv
Artikkel 1	Artikkel 1
Artikkel 2 bokstav a)–z)	Artikkel 2 nr. 1–5, 7–17 og 19–28
-	Artikkel 2 nr. 6, 18 og 29–45
Artikkel 3	-
Artikkel 4	Artikkel 3
Artikkel 5 nr. 1–3 bokstav g)	Artikkel 4 nr. 1–3 bokstav g)
-	Artikkel 4 nr. 3 bokstav h) og i)
Artikkel 5 nr. 4–8	Artikkel 4 nr. 4–8
Artikkel 6	Artikkel 5
Artikkel 7	Artikkel 6
Artikkel 8	-
Artikkel 9	Artikkel 7
Artikkel 10	Artikkel 8
Artikkel 11	Artikkel 9
Artikkel 12	-
Artikkel 13	Artikkel 10
Artikkel 14	Artikkel 11
Artikkel 15 nr. 1	Artikkel 18 nr. 2
Artikkel 15 nr. 2 og 3	-
Artikkel 16	Artikkel 12
Artikkel 17	Artikkel 13 og 14
Artikkel 18	Artikkel 15
Artikkel 19	Artikkel 16
-	Artikkel 17
-	Artikkel 18 (unntatt nr. 3)
-	Artikkel 19, 20, 21, 22 og 23
Artikkel 20	-
Artikkel 21	-
Artikkel 22–25	-
Artikkel 26	Artikkel 24
Artikkel 27	Artikkel 14 nr. 10
-	Artikkel 26
Artikkel 28 og vedlegg VIII	Artikkel 27–44
-	Artikkel 45
Artikkel 29	Artikkel 51
Artikkel 30 og 31	-
Artikkel 32	Artikkel 46
Artikkel 33	Artikkel 47 nr. 3, 4, 6 og 7
-	Artikkel 47 nr. 1, 2 og 5
Artikkel 34	Artikkel 48

Direktiv 2008/57/EF	Dette direktiv
Artikkel 35	Artikkel 49
Artikkel 36	-
-	Artikkel 50
Artikkel 37	Artikkel 52
Artikkel 38	Artikkel 57
Artikkel 39	Artikkel 53
-	Artikkel 54 og 55
-	Artikkel 56
Artikkel 40	Artikkel 58
Artikkel 41	Artikkel 59
Artikkel 42	Artikkel 60
Vedlegg I-III	Vedlegg I-III
Vedlegg IV	Artikkel 9 nr. 2
Vedlegg V	Artikkel 15 nr. 9
Vedlegg VI	Vedlegg IV
Vedlegg VII	Artikkel 14 nr. 10
Vedlegg VIII	Artikkel 30, 31 og 32
Vedlegg IX	Artikkel 7 nr. 5
Vedlegg X	Vedlegg V
Vedlegg XI	Vedlegg VI

Erklæring fra Kommisjonen om forklarende dokumenter

Kommisjonen minner om at Europaparlamentet, Rådet og Kommisjonen i den felles politiske erklæringen fra medlemsstatene av 27. oktober 2011 anerkjente at de opplysningene medlemsstatene gir Kommisjonen med hensyn til innarbeidingen av direktivene i nasjonal rett, «skal være klare og presise» for å gjøre det lettere for Kommisjonen å oppnå dens mål om å føre tilsyn med anvendelsen av EU-regelverket. I det foreliggende tilfellet kunne det ha vært nyttig å ha forklarende dokumenter til dette formål. Kommisjonen beklager at den endelige teksten ikke inneholder bestemmelser om dette.
