



Dansk udgave

Retsforskrifter

61. årgang

6. april 2018

Indhold

II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

INTERNATIONALE AFTALER

- ★ Rådets afgørelse (EU) 2018/538 af 7. december 2017 om undertegnelse på Unionens vegne og midlertidig anvendelse af ændring nr. 1 af samarbejdsmemorandum NAT-I-9406 mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union 1
- Ændring 1 til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406 mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union 3
- ★ Rådets afgørelse (EU) 2018/539 af 20. marts 2018 om indgåelse af den bilaterale aftale mellem Den Europæiske Union og Amerikas Forenede Stater om tilsynsregler vedrørende forsikring og genforsikring 36

FORORDNINGER

- ★ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2018/540 af 23. november 2017 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 347/2013 hvad angår EU-listen over projekter af fælles interesse 38
- ★ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2018/541 af 20. december 2017 om ændring af delegeret forordning (EU) 2017/2358 og delegeret forordning (EU) 2017/2359 for så vidt angår deres anvendelsesdato ⁽¹⁾ 59
- ★ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2018/542 af 22. januar 2018 om berigtigelse af den græske udgave af delegeret forordning (EU) 2017/86 om fastsættelse af en udsmidsplan for fiskeri efter visse demersale arter i Middelhavet 61
- ★ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2018/543 af 23. januar 2018 om berigtigelse af den spanske udgave af Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 812/2013 om supplerende af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/30/EU for så vidt angår energimærkning af vandvarmere og varmtvandsbeholdere samt pakker med vandvarmer og solvarmekomponent ⁽¹⁾ 63

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst.

★ Kommissionens forordning (EU) 2018/544 af 27. marts 2018 om forbud mod fiskeri efter blå marlin i Atlanterhavet fra fartøjer, der fører spansk flag	64
★ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/545 af 4. april 2018 om praktiske bestemmelser for jernbanekøretøjsgodkendelses- og jernbanekøretøjstypegodkendelsesprocessen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 ⁽¹⁾	66

AFGØRELSE

★ Den Europæiske Centralbanks afgørelse (EU) 2018/546 af 15. marts 2018 om delegation af beføjelser til at vedtage afgørelser om kapitalgrundlag (ECB/2018/10)	105
★ Den Europæiske Centralbanks afgørelse (EU) 2018/547 af 27. marts 2018 om udpegning af ledere af arbejdsenheder til at vedtage delegerede afgørelser om kapitalgrundlag (ECB/2018/11)	110

Berigtigelser

★ Berigtigelse til Rådets forordning (EU) 2018/120 af 23. januar 2018 om fastsættelse for 2018 af fiskerimuligheder for visse fiskebestande og grupper af fiskebestande gældende for EU-farvande og for EU-fiskerfartøjer i visse andre farvande og om ændring af forordning (EU) 2017/127 (EUT L 27 af 31.1.2018)	112
--	-----

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst.

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

INTERNATIONALE AFTALER

RÅDETS AFGØRELSE (EU) 2018/538

af 7. december 2017

om undertegnelse på Unionens vegne og midlertidig anvendelse af ændring nr. 1 af samarbejdsmemorandum NAT-I-9406 mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 5 og stk. 7,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen har på vegne af Unionen forhandlet en ændring af samarbejdsmemorandum NAT-I-9406 mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union ⁽¹⁾ (»samarbejdsmemorandum NAT-I-9406«) i overensstemmelse med Rådets afgørelse af 8. maj 2017, hvori det bemyndiger Kommissionen til at indlede forhandlinger.
- (2) Ændring 1 til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406 mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union (»ændring 1«) blev paraferet den 28. juli 2017.
- (3) Ændring 1 bør undertegnes på Unionens vegne med forbehold af dens indgåelse på et senere tidspunkt.
- (4) Ændring 1 herunder addendummet til den, bør anvendes midlertidigt i overensstemmelse med ændring 1's artikel II.A indtil afslutningen af de procedurer, som er nødvendige for dens ikrafttræden.
- (5) Det er nødvendigt at fastlægge proceduremæssige ordninger for Unionens deltagelse i forvaltningen af samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union vedrørende lufttrafikstyringsmodernisering, forskning og udvikling inden for civil luftfart samt global interoperabilitet (»samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A«), som findes i addendummet til ændring 1 og erstatter samarbejdsmemorandum NAT-I-9406
- (6) I henhold til artikel 218, stk. 7, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde bør Rådet bemyndige Kommissionen til at godkende ændringer til bilag til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A og til tillæg hertil såvel som vedtagelsen af yderligere bilag efter forudgående og rettidig høring af det særlige udvalg, som Rådet har udpeget. —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Undertegnelsen på Unionens vegne af ændring 1 af samarbejdsmemorandum NAT-I-9406 mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union godkendes hermed med forbehold af ovennævnte ændrings indgåelse.

Teksten til ændring 1 er knyttet til denne afgørelse.

⁽¹⁾ Samarbejdsmemorandum NAT-I-9406 mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union (EUT L 89 af 5.4.2011, s. 3).

Artikel 2

Formanden for Rådet bemyndiges herved til at udpege den eller de personer, der er beføjet til at undertegne ændring 1 på Unionens vegne.

Artikel 3

Ændring 1, herunder addendummet til den, anvendes midlertidigt i overensstemmelse med ændring 1's artikel II.A fra datoen for dens undertegnelse ⁽¹⁾ indtil afslutningen af de procedurer, som er nødvendige for dens ikrafttræden.

Artikel 4

Efter høring af et særligt udvalg udpeget af Rådet fastlægger Kommissionen de holdninger, som Unionen skal indtage ved forvaltningen af samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A og de tilhørende bilag, jf. artikel III i memorandum NAT-I-9406A med hensyn til:

- a) vedtagelse af yderligere bilag til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A og tillæg til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A og
- b) vedtagelse af ændringer af bilag til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A og til tillæggene til disse bilag.

Artikel 5

Uden at det berører artikel 4 i denne afgørelse, kan Kommissionen træffe enhver passende foranstaltning i henhold til artikel III, IV, V, VII og VIII i samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A.

Artikel 6

Kommissionen repræsenterer Unionen under samråd i henhold til artikel XI i samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A.

Artikel 7

Kommissionen informerer jævnligt Rådet om gennemførelsen af samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A.

Artikel 8

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Bruxelles, den 7. december 2017.

På Rådets vegne

A. ANVELT

Formand

⁽¹⁾ Datoen for ændring 1's undertegnelse offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende* på foranledning af Generalsekretariatet for Rådet.

OVERSÆTTELSE

ÆNDRING 1

til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406 mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union

EFTERSOM Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union ønsker at ændre samarbejdsmemorandum NAT-I-9406 mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union, undertegnet i Budapest den 3. marts 2011 («2011-memorandummet»)

ER Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union nået til enighed om følgende:

Artikel I

2011-memorandummet udgår i sin helhed, inklusive alle bilag og tillæg til 2011-memorandummet, og erstattes med addendummet til denne aftale, som omfatter samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A, bilag 1 til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A, tillæg 1, 2 og 3 til bilag 1 til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A samt undertillæg 1, 2, 3, 4 og 5 til tillæg 1 til bilag 1 til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A.

*Artikel II***Ikrafttræden og opsigelse**

- A. Indtil denne aftale, inklusive dens addendum, træder i kraft, anvendes det midlertidigt fra datoen for dets undertegnelse.
- B. Denne aftale, inklusive dens addendum, træder i kraft, når Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union har givet hinanden skriftlig notifikation om, at deres respektive interne procedurer, som er nødvendige for, at den kan træde i kraft, er afsluttet, og aftalen forbliver i kraft, indtil den opsiges.
- C. Hver part kan opsiges denne aftale, inklusive dens addendum, når som helst med tres (60) dages skriftligt varsel til den anden part. Opsigelse af denne aftale gælder som opsigelse af dens addendum, inklusive alle bilag, tillæg og undertillæg, som parterne har vedtaget i medfør af samarbejdsmemorandummet.

*Artikel III***Myndighed**

De Forenede Stater og Den Europæiske Union er enige om bestemmelserne i denne aftale, som det fremgår af deres befuldmægtigede repræsentanters underskrifter.

Udfærdiget i Bruxelles den trettende december to tusind og sytten i to eksemplarer på engelsk.

For Den Europæiske Union

For Amerikas Forenede Stater

ADDENDUM TIL ÆNDRING 1

til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406 mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union

SAMARBEJDSMEMORANDUM NAT-I-9406A

mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union om modernisering af lufttrafikstyringen, forskning og udvikling inden for civil luftfart og global interoperabilitet

EFTERSOM det er et fælles formål for Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union at fremme og udvikle samarbejdet inden for civil luftfart, og

EFTERSOM et sådant samarbejde vil fremme den civile luftfarts udvikling, sikkerhed og effektivitet i Amerikas Forenede Stater og i Den Europæiske Union

ER Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union (tilsammen »parterne« og hver for sig »part«) NÅET TIL ENIGHED OM at iværksætte fælles programmer i overensstemmelse med følgende vilkår og bestemmelser:

*Artikel I***Formål**

A. Dette samarbejdsmemorandum (dette »memorandum«) og dets bilag, tillæg og undertillæg fastsætter vilkårene og betingelserne for det indbyrdes samarbejde om forskning, udvikling og validering inden for civil luftfart samt i alle faser af moderniseringen af lufttrafikstyringen (ATM). ATM-moderniseringen skal omfatte forsknings-, udviklings-, validerings- og implementeringsaktiviteter med det mål at sikre global interoperabilitet. Til dette formål kan parterne stille personale, ressourcer og dertil knyttede ydelser til rådighed for et samarbejde i det omfang, det kræves i memorandummet og i dets bilag, tillæg og undertillæg. Alle aktiviteter i henhold til dette memorandum og alle dets bilag, tillæg og undertillæg er betingede af, at der findes bevilgede midler og andre nødvendige ressourcer til sådanne formål.

B. Målene for dette memorandum kan nås ved samarbejde på hvert af følgende områder:

- 1) udveksling af oplysninger om programmer og projekter, forskningsresultater eller publikationer
- 2) gennemførelse af fælles analyser
- 3) samordning af programmer og projekter vedrørende forskning, udvikling og validering inden for civil luftfart, samordning af ATM-moderniseringsaktiviteter og parternes respektive gennemførelse heraf ved en fælles indsats
- 4) udveksling af videnskabeligt og teknisk personale
- 5) udveksling af særligt udstyr og software og særlige systemer til forskningsaktiviteter samt kompatibilitetsundersøgelser
- 6) afholdelse af fælles symposier eller konferencer, og
- 7) indbyrdes rådslagninger med det formål at iværksætte en samordnet indsats i relevante internationale organer.

C. I det omfang det ikke strider mod gældende love, forskrifter og politikker, med deres eventuelle ændringer, fremmer parterne i videst muligt omfang inddragelse af deltagere i samarbejdsaktiviteter inden for rammerne af dette memorandum og dets bilag, tillæg og undertillæg med det sigte at tilvejebringe sammenlignelige muligheder for deltagelse i hinandens respektive aktiviteter. Parterne inddrager deltagerne i samarbejdsaktiviteter, som gennemføres på grundlag af gensidighed efter følgende principper:

- 1) gensidigt udbytte
- 2) sammenlignelige muligheder for at gå ind i samarbejdsaktiviteter

- 3) lige og fair behandling
- 4) udveksling på det rigtige tidspunkt af viden, der kan få indflydelse på samarbejdsaktiviteterne, og
- 5) åbenhed.

D. Sådanne samarbejdsaktiviteter skal finde sted i medfør af særskilte bilag, tillæg og undertillæg som defineret i artikel II.

Artikel II

Gennemførelse

A. Dette memorandum gennemføres via sine særskilte bilag, tillæg og undertillæg. Bilagene, tillæggene og undertillæggene, som udgør en integreret del af dette memorandum, beskriver efter omstændighederne arten og varigheden af samarbejdet på et bestemt område eller med et bestemt formål, håndteringen af spørgsmål om immateriel ejendomsret, ansvar, finansiering, omkostningsfordeling og andre relevante forhold. Medmindre andet udtrykkeligt er fastsat i dette memorandum eller i et af dets bilag, har bestemmelser i dette memorandum forrang for bestemmelser i et bilag, tillæg eller undertillæg, hvis disse strider mod memorandumets bestemmelser.

B. Samarbejdsaktiviteter i henhold til dette memorandum og dets bilag, tillæg og undertillæg koordineres og forvaltes på vegne af Amerikas Forenede Staters regering af den amerikanske luftfartsstyrelse, Federal Aviation Administration, og på Den Europæiske Unions vegne af Europa-Kommissionen.

C. Følgende kontorer udpeges til at koordinere og forvalte dette memorandum, og alle anmodninger om ydelser i medfør af dette memorandum skal rettes til dem:

1. For Amerikas Forenede Stater:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Ave., S.W.
Washington, D.C.
20591 — USA
Tlf. +1 2022671000
Fax +1 2022677198

2. For Den Europæiske Union:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport
Direktoratet for Lufttransport
Rue de Mot 24
1040 Bruxelles — Belgien
Tlf. + 32 22991915

D. Tekniske kontakter mellem programmerne for specifikke aktiviteter etableres som anført i bilagene, tillæggene og undertillæggene til dette memorandum.

Artikel III

Forvaltning

A. Forvaltning af dette memorandum

1. Parterne opretter herved en forvaltningsproces, som gennemføres af repræsentanter for:

- a) Amerikas Forenede Stater ved administratoren for Federal Aviation Administration (FAA), og
- b) Den Europæiske Union ved generaldirektøren for Europa-Kommissionens Generaldirektorat for Mobilitet og Transport (GD MOVE).

Herefter kaldet »parternes repræsentanter«.

2. Parternes repræsentanter skal føre tilsyn med samarbejdet om de emner, der er omhandlet i bilagene og de hertil knyttede tillæg og undertillæg til dette memorandum.
3. Parternes repræsentanter:
 - a) vedtager bilag og eventuelle ændringer heraf, og
 - b) vedtager forslag til på anden måde at ændre dette memorandum.
4. Parternes repræsentanter drøfter inden for rammerne af dette memorandum og dets bilag, tillæg og undertillæg:
 - a) forefaldende spørgsmål og ændringer, der kan påvirke gennemførelsen af dette memorandum og dets bilag, tillæg og undertillæg
 - b) fælles fremgangsmåder for indførelse af og overgang til nye teknologier og procedurer, herunder forsknings-, evaluerings- og ATM-moderniseringsaktiviteter og andre områder af fælles interesse, og
 - c) udkast til lovgivning og andre forskrifter hos hver part, der kan få virkninger for den anden parts interesser inden for rammerne af dette memorandum og dets bilag, tillæg og undertillæg
5. Der er ikke krav om, at parternes repræsentanter afholder regelmæssige møder. Der kan indkaldes til møder på ad hoc-basis. Disse møder kan finde sted via telefon, videokonference eller ansigt til ansigt. Beslutninger truffet af parternes repræsentanter dokumenteres og træffes ved konsensus.
6. Parternes repræsentanter kan opfordre eksperter med specifikke fagkundskaber til at deltage ad hoc og kan nedsætte tekniske arbejdsgrupper efter behov.

B. Forvaltning af bilagene

1. Hvert bilag til memorandummet er underlagt sit eget forvaltningsudvalg. Hvert forvaltningsudvalgs formandskab udgøres af repræsentanter for FAA og Europa-Kommissionen på det relevante operationelle niveau og udpeges i det pågældende bilag.
2. Parterne udpeger efter behov andre forvaltningsudvalgsmedlemmer, som repræsenterer deres ansvarsområde.
3. Et forvaltningsudvalg kan opfordre eksperter med specifikke fagkundskaber til at deltage ad hoc.
4. Forvaltningsudvalg fører tilsyn med arbejdet i alle udvalg, arbejdsgrupper og andre grupper, der er nedsat i henhold til de respektive bilag og tilhørende tillæg og undertillæg. Forvaltningsudvalg udarbejder og vedtager sin forretningsorden.
5. Alle et forvaltningsudvalgs beslutninger træffes ved konsensus i formandskabet. Beslutningerne nedfældes skriftligt og underskrives af formandskabet.
6. Forvaltningsudvalg kan drøfte ethvert spørgsmål om, hvordan deres respektive bilag og tilhørende tillæg og undertillæg fungerer. Deres opgaver omfatter:
 - a) at føre tilsyn med samarbejdet om de emner, der er omhandlet i deres respektive bilag og tilhørende tillæg og undertillæg, og give passende vejledning til personale, som arbejder i henhold hertil
 - b) inden for rammerne af deres respektive bilag og tilhørende tillæg og undertillæg at udgøre et forum for drøftelse af
 - forefaldende spørgsmål og ændringer, der kan påvirke gennemførelsen af bilag, tillæg og undertillæg
 - fælles fremgangsmåder for indførelse af nye teknologier og procedurer, forsknings-, evaluerings- og ATM-moderniseringsaktiviteter og andre områder af fælles interesse, og
 - udkast til lovgivning og andre forskrifter hos hver part, der kan få virkninger for den anden parts interesser inden for rammerne af deres respektive bilag

- c) at vedtage og fremsende forslag til parternes repræsentanter med henblik på at ændre deres respektive bilag
- d) at vedtage tillæg til deres respektive bilag, efter høring af parternes repræsentanter, og eventuelle ændringer heraf
- e) at vedtage undertillæg til tillæggene til deres respektive bilag og eventuelle ændringer heraf.

Artikel IV

Udveksling af personale

Parterne kan udveksle teknisk personale i det omfang, det er nødvendigt for at udføre de aktiviteter, der beskrives i et bilag, tillæg eller undertillæg til dette memorandum. Sådanne udvekslinger skal foregå på de vilkår og betingelser, der er anført i dette memorandum og dets bilag, tillæg og undertillæg. Teknisk personale, der udveksles af parterne, skal udføre det arbejde, der specificeres i bilaget, tillægget eller undertillægget. Det tekniske personale kan komme fra De Forenede Staters eller Den Europæiske Unions organer eller fra deres kontrahenter efter indbyrdes aftale.

Artikel V

Ordninger vedrørende udlån af udstyr

Den ene part (»udlåner«) kan låne udstyr til den anden part (»låner«) i medfør af et bilag, tillæg eller undertillæg til dette memorandum. Medmindre andet er fastsat i et bilag, tillæg eller undertillæg, gælder følgende generelle bestemmelser om alle udlån af udstyr:

- A. Udlåner skal oplyse værdien af det stykke udstyr, der skal lånes ud.
- B. Låner overtager forvaringen og besiddelsen af udstyret på udlåners anlæg som udpeget af parterne i bilaget, tillægget eller undertillægget. Udstyret forbliver i låners forvaring og besiddelse, indtil det er leveret tilbage til udlåner i overensstemmelse med litra H.
- C. Låner skal på egen regning transportere eventuelt udstyr til det anlæg, parterne har udpeget i bilaget, tillægget eller undertillægget.
- D. Parterne er hinanden behjælpelige med at tilvejebringe eventuelle tilladelser, herunder eksporttilladelser, der kræves til transport af udstyret.
- E. Det påhviler låner at installere udstyret på det anlæg, parterne har udpeget i bilaget, tillægget eller undertillægget. Udlåner skal om nødvendigt bistå låner med at installere lånt udstyr på vilkår, som parterne er blevet enige om.
- F. I lånetiden skal låner drive og vedligeholde udstyret, så det forbliver i god stand, sikre, at det fortsat kan fungere, og tillade udlåner at inspicere det på ethvert rimeligt tidspunkt.
- G. Udlåner skal bistå låner med at finde kilder til forsyninger med almindelige genstande og særlige dele, der ikke er umiddelbart tilgængelige for låner.
- H. Når det pågældende bilag, tillæg eller undertillæg til dette memorandum udløber eller opsiges, eller når der ikke længere er brug for udstyret, tilbageleverer låner for egen regning udstyret til udlåner.
- I. Ved tab eller beskadigelse af udstyr, der er udlånt i medfør af dette memorandum, og som låner har overtaget forvaringen og besiddelsen af, skal låner, efter udlåners valg, enten istandsætte udstyret eller erstatte udlåner værdien (som oplyst af udlåner, jf. litra A) af det tabte eller beskadigede udstyr.
- J. Udstyr, der udveksles i medfør af dette memorandum, må kun bruges til forskning, udvikling og validering og ikke på nogen måde til aktiv civil luftfart eller andet operativt formål.
- K. Eventuelle overførsler af teknologi, udstyr eller andet i medfør af dette memorandum er omfattet af parternes gældende love og politikker.

*Artikel VI***Finansiering**

- A. Medmindre andet er fastsat i et bilag, tillæg eller undertillæg til dette memorandum, bærer hver part omkostningerne ved sine aktiviteter i medfør af dette memorandum.
- B. De Forenede Stater har betegnet dette samarbejdsprogram som memorandum nummer NAT-I-9406A, og denne reference skal oplyses i enhver korrespondance om dette memorandum.

*Artikel VII***Frigivelse af oplysninger**

- A. Medmindre det er foreskrevet ved lov eller ved forudgående skriftlig aftale mellem parterne, må ingen af parterne frigive oplysninger eller materiale, der vedrører opgaverne eller har forbindelse til de aftalte programmer i medfør af dette memorandum og dets bilag, tillæg og undertillæg, til andre tredjeparter end i) kontrahenter eller underkontrahenter, der arbejder med opgaverne eller programmerne, i det omfang de er nødvendige for gennemførelsen af disse opgaver og programmer, eller ii) andre af parternes statslige myndigheder.
- B. Bliver en af parterne opmærksom på, at det i henhold til landets love eller forskrifter er eller med rimelighed kan forventes at blive nødvendigt at frigive oplysninger, som falder ind under denne artikels litra A, underretter den hurtigst muligt og inden fremlæggelsen den anden part. Parterne rådfører sig derefter med hinanden om, hvilke skridt der skal tages.

*Artikel VIII***Immaterielle rettigheder**

- A. En part, der stiller immateriel ejendom (som i dette memorandum omfatter analyser, rapporter, databaser, software, knowhow, teknisk og forretningsmæssigt følsomme oplysninger, data og optegnelser samt dertil knyttet dokumentation og materiale, uanset i hvilken form og på hvilket medie de måtte være registreret) til rådighed for den anden part i overensstemmelse med vilkårene i et bilag, tillæg eller undertillæg til dette memorandum, bevarer de ejendomsrettigheder til denne immaterielle ejendom, som den havde, da udvekslingen fandt sted. Den part, der stiller et dokument eller anden immateriel ejendom til rådighed i medfør af et bilag, tillæg eller undertillæg til dette memorandum, markerer tydeligt dokumentet eller den immaterielle ejendom som, efter omstændighederne, fortrolig, ejendomsretligt beskyttet eller som en forretningshemmelighed.
- B. Medmindre andet er anført i et bilag, tillæg eller undertillæg til dette memorandum, gælder følgende for den part, der modtager immateriel ejendom fra den anden part i medfør af dette memorandum:
1. Parten erhverver ingen ejendomsret til den immaterielle ejendom, i og med at den modtages fra den anden part.
 2. Parten må ikke uden forudgående skriftligt samtykke fra den anden part fremlægge den immaterielle ejendom for andre tredjeparter end kontrahenter og underkontrahenter, der arbejder på et program, som er knyttet til bilaget, tillægget eller undertillægget til dette memorandum. Fremlægges den immaterielle ejendom for en kontrahent eller underkontrahent, der arbejder på programmet, skal den fremlæggende part:
 - a) begrænse kontrahentens eller underkontrahentens anvendelse af den immaterielle ejendom til de formål, der er anført i det pågældende bilag, tillæg eller undertillæg, og
 - b) forbyde kontrahenten eller underkontrahenten at videregive den immaterielle ejendom til tredjeparter, medmindre den anden part på forhånd og skriftligt godkender en sådan videregivelse.
- C. Medmindre andet er anført i et bilag, tillæg eller undertillæg til dette memorandum, ejer parterne i fællesskab immateriel ejendom, der frembringes ved parternes fælles udviklingsarbejde i medfør af dette memorandum og dets bilag, tillæg og undertillæg.
1. Hvert part er berettiget til en ikke-eksklusiv, uigenkaldelig ret i alle lande til at reproducere denne immaterielle ejendom, udarbejde afledte værker på grundlag af den, distribuere den offentligt og oversætte den, forudsat at denne reproduktion, udarbejdelse, distribution og oversættelse ikke indskrænker den anden parts immaterielle ejendomsrettigheder. Hver part har ret til at gennemgå en oversættelse af denne immaterielle ejendom, før den distribueres offentligt.
 2. Alle offentligt distribuerede eksemplarer af artikler i videnskabelige og tekniske tidsskrifter, ikke ejendomsretligt beskyttede videnskabelige rapporter og bøger, der er et direkte resultat af samarbejde i medfør af dette memorandum og dets bilag, tillæg og undertillæg, skal anføre navnene på værkets forfattere, medmindre en forfatter udtrykkelig beder om ikke at blive nævnt.

D. Hvis en part ikke er enig i, at et dokument eller anden immateriel ejendom, som den anden part har stillet til rådighed i medfør af et bilag, tillæg eller undertillæg til dette memorandum, bør udpeges som fortroligt, ejendomsretligt beskyttet eller en forretningshemmelighed, anmoder denne part den anden om et samråd for at drøfte spørgsmålet. Samrådet kan holdes i tilslutning til et møde mellem parternes repræsentanter, et møde i det relevante forvaltningsudvalg eller et møde i andre udvalg, der måtte blive nedsat i medfør af et bilag, tillæg eller undertillæg til dette memorandum.

Artikel IX

Immunitet og ansvar

A. Parterne behandler spørgsmål om immunitet og ansvar i forbindelse med aktiviteter i medfør af dette memorandum i det relevante bilag, tillæg eller undertillæg efter omstændighederne.

B. Parterne er enige om, at alle aktiviteter i medfør af dette memorandum og dets bilag, tillæg eller undertillæg skal udføres med den fornødne professionelle omhu, og at enhver rimelig bestræbelse skal gøres for at minimere potentielle risici for tredjeparter og for at opfylde alle sikkerheds- og tilsynskrav.

Artikel X

Ændringer

A. Parterne kan ændre dette memorandum og dets bilag, tillæg og undertillæg med en skriftlig aftale, som begge parter har undertegnet. Bilag, tillæg og undertillæg kan ligeledes ændres som fastsat i artikel III.

B. Ændringer af dette memorandum eller af dets bilag, tillæg eller undertillæg træder i kraft i henhold til betingelserne herfor.

Artikel XI

Twistbilæggelse

Parterne bilægger tvister om fortolkningen eller anvendelsen af dette memorandum eller dets bilag, tillæg eller undertillæg ved samråd mellem parterne. Parterne indbringer ikke sådanne tvister for en international domstol eller tredjepart med henblik på bilæggelse.

Artikel XII

Ikrafttræden og opsigelse af bilag, tillæg og undertillæg

A. Alle individuelle bilag, tillæg eller undertillæg, som er vedtaget i henhold til artikel III efter dette memorandum, ikrafttræden, træder i kraft i henhold til betingelserne herfor.

B. Hver part kan opsig et bilag, tillæg eller undertillæg når som helst med tres (60) dages skriftligt varsel til den anden part. Hver part har et hundrede og tyve (120) dage til at afslutte sine aktiviteter efter opsigelse af et bilag, tillæg eller undertillæg.

C. Opsigelse af dette memorandum indskrænker ikke parternes rettigheder og forpligtelser i henhold til artikel V, VII, VIII og IX. Hver part har et hundrede og tyve (120) dage til at afslutte sine aktiviteter efter opsigelse af dette memorandum.

BILAG 1

TIL SAMARBEJDSMEMORANDUM NAT-I-9406A MELLEM AMERIKAS FORENEDE STATER OG DEN EUROPÆISKE UNION**MODERNISERING AF LUFTTRAFIK OG GLOBAL INTEROPERABILITET***Artikel I***Formål**

Formålet med dette bilag er at gennemføre dette samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union (memorandummet) ved at fastsætte vilkårene og betingelserne for parternes etablering af samarbejde mellem deres respektive moderniseringsprogrammer for lufttrafikstyringen (ATM), NextGen og det fælles europæiske luftrum med det formål at sikre global interoperabilitet i deres ATM-systemer under hensyntagen til civile og militære luftrumsbrugeres interesser.

*Artikel II***Principper**

Inden for rammerne af parternes ATM-moderniseringsaktiviteter skal parterne i overensstemmelse med principperne i memorandumets artikel I, litra C:

- A. efter omstændighederne tillade modpartens statslige og industrielle organisationer at deltage i deres relevante rådgivende organer og industriinitiativer i overensstemmelse med gældende love og regler samt de pågældende organers og initiativers forretningsordner
- B. bestræbe sig på at give den anden parts interessenter i industrien muligheder for at bidrage til arbejdsprogrammerne og få adgang til oplysninger om og resultater af tilsvarende ATM-moderniseringsaktiviteter
- C. i fællesskab gennem det i medfør af artikel IV i dette bilag nedsatte forvaltningsudvalg i tillæg eller undertillæg udpege de områder, hvor der er specifikke muligheder for deltagelse i hver parts rådgivende organer, initiativer, programmer og -projekter, og
- D. via forvaltningsudvalget overvåge gennemførelsen af dette bilag og efter behov vedtage nye tillæg og undertillæg eller ændringer af eksisterende tillæg og undertillæg i henhold til memorandumets artikel III, litra B.

*Artikel III***Arbejdsområde**

A. Arbejdet omfatter bidrag til hver parts ATM-moderniseringsbestræbelser og har til formål at sikre global interoperabilitet gennem indbyrdes samarbejde. Det omfatter, men er ikke begrænset til, samarbejde på følgende områder:

- Systemdefinition på højt niveau, driftskoncepter, fastlæggelse af arkitektur og teknisk basisniveau
- Planlægning af arbejdet og standardiseringsaktiviteter
- Forskning og udvikling i forbindelse med ATM-initiativer inden for SESAR og NextGen
- Flyvevejsbaserede operationer
- Global interoperabilitet og harmonisering, herunder støtte til initiativer under Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO)
- Informationshåndtering
- Kommunikations-, navigations- og overvågningsinitiativer
- Implementering af ATM-systemer og -kapaciteter
- Harmonisering af standardernes gennemførelse
- Performanceparametre i forbindelse med ATM-systemer og -moderniseringsaktiviteter
- Performanceparametre for luftfartsdrift
- Økonomiske modeller og analyser
- Oplysninger om trafikstrømme

- Sikkerhedsinitiativer inden for lufttrafikstyring
- Integration af nye luftfartøjer i ATM, herunder systemer for ubemandede fly (Unmanned Aircraft Systems, UAS)
- Cybersikkerhed inden for ATM
- Tilskyndelsesmekanismer
- Menneskelige faktorer
- Aktiviteter til forbedring af lufthavne.

B. Efter behov skal parterne på gensidigt grundlag enten hver for sig eller i fællesskab med henblik på indbyrdes udveksling udarbejde rapporter, der beskriver koncepter for anvendelse, modeller, prototyper, evalueringer, valideringer og sammenlignende undersøgelser af de tekniske og driftsmæssige aspekter af ATM. Evalueringer og valideringer kan udføres med forskellige midler som f.eks. simuleringer og praktiske forsøg eller demonstrationer.

Artikel IV

Forvaltning

Parterne opretter et forvaltningsudvalg (ExComm) i medfør af memorandumets artikel III, litra B. Forvaltningsudvalget:

- A. har et formandskab, som udgøres af Federal Aviation Administrations (FAA's) chef for NextGen, eller dennes stedfortræder, og chefen for GD MOVE's kontor for det fælles europæiske luftrum (SES) fra Europa-Kommissionen, eller dennes stedfortræder
- B. består af andre udvalgsmedlemmer, som parterne har udpeget på baggrund af deres ATM-ansvarsområder
- C. mødes mindst én gang om året for at:
 - 1. føre tilsyn med og gennemgå, hvordan igangværende fælles projekter og aktiviteter, der er defineret i tillæggene og undertillæggene, skrider frem
 - 2. vurdere de opnåede resultater
 - 3. føre tilsyn med og sikre en effektiv gennemførelse af dette bilag og efter behov drøfte mekanismer for industriens deltagelse eller henvise spørgsmål til parternes repræsentanter som omhandlet i memorandumets artikel III, litra A
- D. drøfter ethvert spørgsmål, som vedrører gennemførelsen af dette bilag og tilhørende tillæg og undertillæg. I overensstemmelse med memorandumets artikel III, litra B, er ExComm navnlig ansvarligt for:
 - 1. at føre tilsyn med samarbejdet om de emner, der er omhandlet i dette bilag og tilhørende tillæg og undertillæg, og give passende vejledning til personale, som arbejder i henhold hertil
 - 2. inden for rammerne af dette bilag og dets tillæg og undertillæg at udgøre et forum for drøftelse af:
 - forefaldende spørgsmål og ændringer, der kan påvirke gennemførelsen af dette bilag og dets tillæg og undertillæg
 - fælles fremgangsmåder for indførelse af og overgang til nye teknologier og procedurer, herunder forsknings-, evaluerings- og implementeringsaktiviteter og andre områder af fælles interesse, og
 - udkast til lovgivning og andre forskrifter hos hver part, der kan få virkninger for den anden parts interesser inden for rammerne af dette bilag
 - 3. at vedtage og fremsende forslag til parternes repræsentanter med henblik på at ændre dette bilag
 - 4. at vedtage tillæg til dette bilag, efter høring af parternes repræsentanter, og eventuelle ændringer heraf
 - 5. at vedtage undertillæg til tillæggene til dette bilag og eventuelle ændringer heraf
- E. fastsætter sin egen forretningsorden. Alle beslutninger træffes ved konsensus i formandskabet. Beslutningerne nedfældes skriftligt og underskrives af formandskabet

- F. fremmer synergi og sammenhæng og undgår overlapninger af det arbejde, der udføres i henhold til tillæggene eller undertillæggene til dette bilag
- G. sørger efter behov for samordning med andre forvaltningsudvalg, der er nedsat i medfør af memorandummet, for at fremme synergi og sammenhæng og undgå overlapninger af det arbejde, der udføres i henhold til andre bilag til memorandummet
- H. aflægger rapport til parternes repræsentanter efter behov.

Artikel V

Immunitet og ansvar

Parterne behandler spørgsmål om immunitet og ansvar i forbindelse med aktiviteter i medfør af dette bilag i de relevante tillæg eller undertillæg efter omstændighederne.

Artikel VI

Gennemførelse

- A. Alt arbejde, der udføres i medfør af dette bilag, skal beskrives i tillæg eller undertillæg, som bliver en del af dette bilag i det øjeblik, de træder i kraft.
- B. Hvert tillæg og undertillæg nummereres fortløbende og indeholder en beskrivelse af det arbejde, der skal udføres af parterne eller de organer, de udpeger til at udføre arbejdet, herunder: hvor arbejdet skal udføres, og hvor længe det er planlagt til at vare, hvilket personale og andre ressourcer der er nødvendige til gennemførelsen af arbejdet, de anslåede omkostninger og alle andre relevante oplysninger om arbejdet.

Artikel VII

Finansielle bestemmelser

Medmindre andet er fastsat i et tillæg eller undertillæg, bærer hver part omkostningerne ved sine aktiviteter.

Artikel VIII

Kontaktorganer

Følgende kontorer udpeges til samordning og forvaltning af dette bilag:

1. For Amerikas Forenede Stater:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 — USA
Tlf. + 1 2022671000
Fax +1 2022677198

2. For Den Europæiske Union:

Kontoret for det fælles europæiske luftrum
Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport
Direktoratet for Lufttransport
Europa-Kommissionen
Rue de Mot 24
1040 Bruxelles — Belgien
Tlf. +32 22991915

*Artikel IX***Opsigelse**

Opsigelse af dette bilag gælder også som opsigelse af alle tillæg og undertillæg, der er vedtaget i medfør af dette bilag.

Tillæg 1 til bilag 1**til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union****Samarbejde mellem SESAR og NextGen om forskning, udvikling, validering og global interoperabilitet***Artikel I***Formål**

Formålet med dette tillæg er at gennemføre bilag 1 til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union (»memorandummet«) ved at fastsætte vilkårene og betingelserne for parternes etablering af samarbejde inden for forskning, udvikling og validering med det formål at sikre global interoperabilitet mellem deres respektive moderniseringsprogrammer for lufttrafikstyringen (ATM), NextGen og SESAR, under hensyntagen til civile og militære luftrumsbrugeres interesser.

*Artikel II***Definitioner**

I dette tillæg forstås ved »validering«: bekræftelse gennem hele udviklingscyklussen af, at den foreslåede løsning, herunder konceptet, systemet og procedurerne, opfylder interessenterne behov.

*Artikel III***Principper**

Samarbejdsaktiviteter i medfør af dette tillæg gennemføres på grundlag af gensidighed efter principperne i memorandumets artikel I, litra C.

A. Samordningsudvalget (CCOM), som er nedsat i medfør af artikel V i dette tillæg, fører tilsyn med dette tillægs gennemførelse og udpeger de områder, hvor der er specifikke muligheder for deltagelse i hver parts rådgivende organer, initiativer og forsknings-, udviklings- og valideringsaktiviteter, herunder især områder, hvor der kan ydes bidrag til systemdefinition på højt niveau som f.eks. interoperabilitet, fastlæggelse af arkitektur og teknisk basisniveau. CCOM kan i medfør af artikel V i dette tillæg foreslå undertillæg, som omhandler de udpegede områder.

*Artikel IV***Arbejdsområde**

A. Arbejdet omfatter bidrag til forskning, udvikling og validering inden for ATM med henblik på global interoperabilitet. Det kan bl.a. omfatte de aktiviteter, der er anført i nr. 1 til 5 i denne artikel.

1. Tværgående aktiviteter

Tværgående aktiviteter omfatter de opgaver, der ikke er specifikke for nogen enkelt operationel eller teknisk udvikling, men omfatter afhængighedsforhold på tværs af SESAR- og NextGen-programmerne. Disse aktiviteter har særlig stor betydning for samarbejdet, da enhver afvigende fremgangsmåde har potentielt vidtrækkende og væsentlige implikationer for harmonisering og interoperabilitet. På dette område er det parternes hensigt at tage følgende forhold op:

- a) driftskoncept og planlægning af arbejdet
- b) sikring af separation
- c) arbejdsplanlægning, herunder planer for standardisering og regulering med det formål at lette synkronisering af gennemførelsen
- d) forretningsgrundlag og investeringsplanlægning
- e) miljø

- f) samordning af den tekniske indsats til støtte for standardiseringsarbejde inden for modernisering af ATM på globalt plan og i ICAO
- g) synkronisering og sammenhængende udformning af arbejdsplaner på området luftfartselektronik for at sikre luftrumsbrugerne den bedst mulige økonomiske effektivitet, og
- h) samordnet tilvejebringelse af tekniske og operationelle ændringer, der medfører eller opretholder driftskontinuitet ud fra luftrumsbrugernes synsvinkel.

2. Informationshåndtering

Informationshåndteringen sigter primært mod at sikre tidsmæssigt relevant distribution af korrekte og relevante ATM-relaterede oplysninger til alle interessenter på en sømløs (interoperabel) og sikker måde, der fremmer samarbejdet i beslutningsprocessen. På dette område er det parternes hensigt at tage følgende forhold op:

- a) interoperabilitet i informationshåndteringen gennem hele systemet (System Wide Information Management, SWIM)
- b) interoperabilitet i håndteringen af luftfartsinformation (Aeronautical Information Management, AIM), og
- c) udveksling af meteorologisk information.

3. Flyvejsstyring

Flyvejsstyring omfatter udveksling af firedimensionale flyveje mellem fly indbyrdes og mellem fly og jordstationer, hvad der kræver ensartethed inden for terminologi, definition og udveksling af informationer om flyvninger på ethvert tidspunkt og i alle faser af en flyvning. På dette område er det parternes hensigt at tage følgende forhold op:

- a) fælles fastlæggelse og udveksling af flyveje
- b) flyveplanlægning og dynamisk ajourføring af flyveplaner
- c) trafikstyring (herunder integration af flyveje og flyvejsprognoser)
- d) integration af systemer for ubemandede fly (Unmanned Aircraft Systems, UAS) i ATM, og
- e) konvergens mellem driftskoncepterne i SESAR og NextGen, definitioner af ydelserne og deres anvendelser, herunder firedimensional fastlæggelse af flyvej og udvekslingsformater.

4. Interoperabilitet mellem kommunikations-, navigations- og overvågningssystemer og mellem luftbårne systemer

Interoperabilitet mellem kommunikations-, navigations- og overvågningssystemer og mellem luftbårne systemer indebærer planlægning af flyudrustning og udvikling af indbyrdes interoperable luft/luft- og luft/jord-applikationer og -systemer. På dette område er det parternes hensigt at tage følgende forhold op:

- a) Interoperabilitet mellem luftbåren udrustning, herunder:
 - i) luftbåret kollisionsforebyggende system (Airborne Collision Avoidance System, ACAS)
 - ii) arbejdsplan for luftfartselektronik, og
 - iii) luftbårne separationsstøttesystemer (Airborne Separation Assistance Systems, ASAS) til brug for luft/luft- og luft/jord-støtte til separation fra omgivende trafik.
- b) Kommunikation, herunder:
 - i) datalinktjenester og -teknologi, og
 - ii) fleksibel kommunikationsarkitektur.
- c) Navigation, herunder:
 - i) performancebaseret navigation, og
 - ii) anvendelser af globale satellitnavigationssystemer (GNSS) til en route-flyvning og indflyvning, herunder indflyvning med information om vertikale afvigelser.
- d) Overvågning, herunder:
 - i) ADS-tjenester og -teknologi (ADS: Automatic Dependent Surveillance, afhængig, automatisk overvågning), og
 - ii) jordbaseret overvågning.

5. Samarbejdsprojekter

Samarbejdsprojekter omfatter ad hoc-projekter, for hvilke parterne er enige om, at der er behov for fokuseret samordning og samarbejde.

B. Efter behov skal parterne på gensidigt grundlag enten hver for sig eller i fællesskab med henblik på indbyrdes udveksling udarbejde rapporter, der beskriver koncepter for anvendelse, modeller, prototyper, evalueringer, valideringer og sammenlignende undersøgelser af de tekniske og driftsmæssige aspekter af ATM. Evalueringer og valideringer kan udføres med forskellige midler som f.eks. simuleringer og praktiske forsøg.

Artikel V

Forvaltning

I det omfang der er finansieringsmidler til rådighed, iværksætter og forvalter parterne projekter og aktiviteter og sørger for, at det igangværende arbejde forbliver resultatorienteret, pragmatisk og tidsmæssigt relevant, og skaber synergier samtidigt med at overlapninger undgås. Til dette formål nedsættes der et samordningsudvalg (CCOM), som:

- A. Har et formandskab, der udgøres af en repræsentant for Federal Aviation Administration (FAA) og en repræsentant for Europa-Kommissionen eller deres respektive stedfortrædere
- B. Består af et lige antal deltagere udpeget af FAA og Europa-Kommissionen
- C. Mødes mindst to gange om året for at:
 - 1. føre tilsyn med og gennemgå, hvordan igangværende fælles projekter og aktiviteter, som er defineret i undertillæggene, og som gennemføres af arbejdsgrupper nedsat i henhold til denne artikels litra F, skrider frem
 - 2. vurdere de opnåede resultater
 - 3. foreslå iværksættelsen af nye projekter og aktiviteter, hvis relevant
 - 4. udarbejde forslag til undertillæg eller ændringer af undertillæg til dette tillæg, som CCOM forelægger forvaltningsudvalget til vedtagelse, og
 - 5. overvåge og sikre en effektiv gennemførelse af dette tillæg og efter behov drøfte mekanismer for industriens deltagelse eller henvise spørgsmål til drøftelse i forvaltningsudvalget
- D. Fastsætter sin egen forretningsorden. Alle beslutninger træffes ved konsensus i formandskabet. Beslutningerne nedfældes skriftligt og underskrives af formandskabet eller dets respektive stedfortrædere
- E. Rapporterer til det forvaltningsudvalg, som er nedsat i medfør af artikel IV i bilag 1 til dette memorandum
- F. Nedsætter arbejdsgrupper for enkeltprojekter eller -aktiviteter i medfør af tillægget, hvis relevant. Hver arbejdsgruppe består af et passende og begrænset antal deltagere fra parterne. Arbejdsgrupperne mødes efter behov, udfører de instrukser, CCOM giver dem, og aflægger med jævne mellemrum rapport til udvalget.

Artikel VI

Immunitet og ansvar

Parterne kan behandle spørgsmål om immunitet og ansvar i forbindelse med aktiviteter i medfør af dette undertillæg i det relevante tillæg efter omstændighederne.

Artikel VII

Gennemførelse

- A. Alt arbejde, der udføres i medfør af dette tillæg, skal beskrives i undertillæg, som bliver en del af dette tillæg i det øjeblik, de træder i kraft.
- B. Hvert undertillæg beskriver det arbejde, der skal udføres af parterne eller de arbejdsgrupper, de udpeger til at udføre arbejdet, herunder hvor det skal udføres, og hvor længe det er planlagt til at vare, hvilket personale og andre ressourcer der er nødvendige til gennemførelsen af arbejdet, de anslåede omkostninger og alle andre relevante oplysninger om arbejdet.

Artikel VIII

Finansielle bestemmelser

Medmindre andet er fastsat i et undertillæg til dette tillæg, bærer hver part omkostningerne ved sine aktiviteter.

*Artikel IX***Kontaktorganer**

A. Følgende kontorer udpeges til samordning og forvaltning af dette tillæg:

1. For Amerikas Forenede Stater:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 — USA
Tlf. +1 2022671000
Fax +1 2022677198

2. For Den Europæiske Union:

Kontoret for det fælles europæiske luftrum
Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport
Direktoratet for Lufttransport
Europa-Kommissionen
Rue de Mot 24
1040 Bruxelles — Belgien
Tlf. +32 22968430

B. Tekniske kontakter mellem programmerne for specifikke aktiviteter etableres som anført i undertillæggene til dette tillæg.

*Artikel X***Opsigelse**

Opsigelse af dette tillæg gælder også som opsigelse af alle undertillæg, som parterne har vedtaget i medfør af dette tillæg.

Undertillæg 1 til tillæg 1 til bilag 1**til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union****Samarbejde mellem SESAR og NextGen om tværgående aktiviteter for global interoperabilitet****Artikel I****Formål**

A. Dette undertillæg 1 til tillæg 1 til bilag 1 (»bilag 1«) til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A (»memorandummet«) mellem Amerikas Forenede Stater (»USA«) og Den Europæiske Union (»EU«) fastsætter vilkårene og betingelserne for samarbejdet om aktiviteter af tværgående karakter (»tværgående aktiviteter«) for global interoperabilitet i NextGen- og SESAR-programmerne.

B. Dette undertillæg:

1. beskriver det arbejde, der skal udføres, og
2. fastlægger eventuelle undtagelser til bestemmelserne om immaterielle ejendomsrettigheder i memorandumets artikel VIII.

Artikel II**Arbejdsområde**

A. USA og EU (»parterne«) er nået til enighed om efter behov at samordne en række tværgående aktiviteter, navnlig med hensyn til de nedenfor beskrevne aktiviteter. Federal Aviation Administration (»FAA«) gennemfører dette undertillæg på vegne af USA. Europa-Kommissionen gennemfører dette tillæg på vegne af EU og kan til dette formål udpege fællesforetagendet SESAR til at udføre samarbejdsaktiviteter i medfør af dette undertillæg.

B. Parterne arbejder hen imod fastlæggelsen af en fælles definition af operationskonceptet på de områder, hvor dette er påkrævet for at sikre optimal performance og interoperabilitet for lufttrumsbrugere, og bestræber sig på at blive enige om en fælles tidsplan for gennemførelse. Dette arbejde inkluderer specifikke samordningsaktiviteter, som omfatter separationsmetoder, og fastlæggelsen af relaterede lufttrafikstyringstjenester (ATM). Når parterne udfører disse samordningsaktiviteter, tager de følgende i betragtning:

1. den vigtige rolle, som aktiviteterne vil spille, når det gælder støtte til andre samordningsaktiviteter omhandlet i dette tillæg og i andre undertillæg til tillæg 1, og
2. behovet for at: i) fastlægge en samordnet holdning og nå frem til en fælles forståelse af de grundlæggende elementer i SESAR og NextGen, navnlig med hensyn til at opnå passende operationelle, miljømæssige og sikkerhedsmæssige målsætninger, ii) udarbejde supplerende forskrifter og iii) fastsætte metoderne til opnåelse og bevarelse af interoperabilitet under planlagte implementeringer.

C. Parterne samordner deres respektive planer for standardisering og regulering i forbindelse med de tværgående aktiviteter, der er beskrevet i tillæg 1, for at undgå større interoperabilitetsproblemer som følge af manglende synkronisering af vedtagelsen af nye standarder og forskrifter på globalt plan. Af samme grund bestræber parterne sig på at fastlægge og fremme en harmoniseret tilgang til internationale forskrifter og standarder om fremtidige operationelle og tekniske kapaciteter i Organisationen for International Civil Luftfart.

D. Parterne samordner deres tilgang til implementeringsforanstaltninger, -metoder og -planlægning for at fremme en sømløs overgang for tekniske og operationelle ændringer til USA's og EU's ATM-systemer og for at opnå en ensretning af tidsfrister og datoer for den operationelle implementering, hvor interoperabilitetsbehovene er af afgørende vigtighed.

E. Parterne samordner deres tilgang til operationelle ændringer for at opnå den bedste performance inden for sikkerhed, miljø, menneskelige faktorer og forretningsgrundlag. På dette område skal bedste modelpraksis og forbedringsmetoder tilstræbes og samordnes, navnlig når det gælder om at opnå supplerende mål og forståelse af de underliggende begrundelser for at kunne foretage korrekte sammenligninger af SESAR's og NextGens performanceelementer og indvirkninger.

*Artikel III***Forvaltning og gennemførelse**

A. Arbejde, der udføres i medfør af dette undertillæg, forvaltes på vilkårene og betingelserne i artikel V i tillæg 1. Parterne fastlægger den nærmere forvaltning af de tværgående aktiviteter i et fælles forvaltningsdokument, som vedtages af det samordningsudvalg, der er nedsat i henhold til tillæg 1. Dette dokument beskriver metoderne, rollerne, ansvarsområderne og deltagerne for hvert enkelt foretagende samt arbejdsprocesserne for de tværgående aktiviteter.

B. Arbejde, der udføres i medfør af dette undertillæg, opdeles yderligere i enkelte tværgående aktiviteter eller grupper af relaterede tværgående aktiviteter. I et arbejdsdokument, som vedtages af det samordningsudvalg, der er nedsat i medfør af tillæg 1, defineres arbejdsområdet for hver enkelt tværgående aktivitet eller hver gruppe af tværgående aktiviteter, udpeges de tekniske kontakter mellem programmerne for begge parter, og beskrives den enkelte aktivitets sammenhæng med de andre aktiviteter.

*Artikel IV***Finansiering**

Hver part påtager sig omkostningerne ved det arbejde, som den udfører i medfør af dette undertillæg.

*Artikel V***Immaterielle rettigheder**

De vilkår og betingelser, der er fastlagt i artikel VIII (immaterielle rettigheder), i dette memorandum er gældende. Hvis en part har brug for adgang til immateriel ejendom, som ejes af den anden part, for at kunne bruge immateriel ejendom, som parterne har udviklet i fællesskab i henhold til dette undertillæg, skal en sådan adgang dog gives af indehaveren på de betingelser, som er anført i memorandumets artikel VIII, litra B, medmindre strengere betingelser for sådanne adgangsrettigheder undtagelsesvis er aftalt mellem parterne.

*Artikel VI***Kontaktorganer**

Parterne informerer hinanden om deres respektive kontaktorganer for teknisk samordning og forvaltning af de tværgående aktiviteter, der skal udføres i medfør af dette undertillæg.

Undertillæg 2 til tillæg 1 til bilag 1

til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union

Samarbejde mellem SESAR og NextGen om informationshåndtering for global interoperabilitet

Artikel I**Formål**

A. Dette undertillæg 2 til tillæg 1 til bilag 1 (»tillæg 1«) til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A (»memorandummet«) mellem Amerikas Forenede Stater (»USA«) og Den Europæiske Union (»EU«) fastsætter vilkårene og betingelserne og betingelserne for samarbejdet om informationshåndtering for global interoperabilitet i NextGen- og SESAR-programmerne.

B. Dette undertillæg:

1. beskriver det arbejde, der skal udføres, og
2. fastlægger eventuelle undtagelser til bestemmelserne om immaterielle ejendomsrettigheder i memorandumets artikel VIII.

Artikel II**Arbejdsområde**

A. USA og EU (»parterne«) er nået til enighed om efter behov at samordne en række aktiviteter inden for informationshåndtering, navnlig med hensyn til udveksling af oplysninger, der støtter en netcentrisk interoperabel lufttrafikstyringskapacitet (»ATM«), som er baseret på SWIM-konceptet (System-Wide Information Management), tilsammen kaldet »informationshåndteringsaktiviteterne«, som er beskrevet nærmere i afsnittene nedenfor. Federal Aviation Administration (»FAA«) gennemfører dette undertillæg på vegne af USA. Europa-Kommissionen gennemfører dette tillæg på vegne af EU og kan til dette formål udpege fællesforetagendet SESAR til at udføre samarbejdsaktiviteter i medfør af dette undertillæg.

B. Parterne samarbejder om at fastlægge og gennemføre en interoperabel teknisk SWIM-infrastruktur. Dette arbejde omfatter fastlæggelsen af kernekapaciteter for en interoperabel teknisk SWIM-infrastruktur. De inkluderer, men er ikke begrænset til: mønstre for udveksling af fælles meddelelser, registreringstjenester (herunder kartotek og sagsoplysninger), sikkerhedstjenester, ensartet udformning af de vigtige oplysninger, der udveksles, herunder deres attributter, og muliggørelse af optimal ATM-driftsperformance i alle SESAR- og NextGen-regioner. Der fastlægges fælles informationshåndteringsfunktioner efter behov. Parterne overvejer integrationen af fly og lufthavne som en del af den tekniske SWIM-infrastruktur.

C. Parterne udvikler en ensartet terminologi for rettidig, præcis og sikker formidling af oplysninger til støtte for ATM-samarbejdsbaseret beslutningstagning for både jord- og flyveoperationer, hvis en sådan terminologi vil forbedre og/eller opretholde interoperabiliteten til støtte for operationer med høj performance. I forbindelse med udarbejdelsen af en ensartet terminologi overvejer parterne, hvordan denne terminologi kan støtte de andre samordningsaktiviteter, der er omfattet af dette undertillæg og andre undertillæg. Parterne fremmer også en fælles forståelse af de grundlæggende elementer i en af de centrale kapaciteter i både SESAR's og NextGens operationelle koncept, nemlig at bidrage til leveringen af de rette oplysninger til de rette mennesker på det rette tidspunkt for at gøre det lettere at træffe de rette operationelle beslutninger.

D. Parterne samordner deres respektive informationshåndteringsaktiviteter for at opnå en ensartet håndtering af information inden for og på tværs af Aeronautical Information Management (»AIM«), udveksling af meteorologisk information og flyveplanlægning, som fastsat i undertillæg 3 til tillæg 1, idet der tages hensyn til fælles operationelle scenarier, som kræver information: i) at yde støtte ved strategisk planlægning og gennemførelse og i faserne efter flyvningen, og ii) at opnå interoperable og fælles krav til informationsperformance.

E. Parterne udvider efter behov informationshåndteringsens omfang til andre informationsudvekslingsområder for at forbedre SESAR's og NextGens performanceelementer og indvirkninger.

*Artikel III***Forvaltning og gennemførelse**

A. Arbejde, der udføres i medfør af dette undertillæg, forvaltes på vilkårene i artikel V i tillæg 1. Parterne fastlægger den nærmere forvaltning af informationshåndteringsaktiviteterne i et fælles forvaltningsdokument, som vedtages af det samordningsudvalg, der er nedsat i medfør af tillæg 1. Dette dokument beskriver metoderne, rollerne, ansvarsområderne og deltagerne for hvert enkelt foretagende samt arbejdsprocesserne for informationshåndteringsaktiviteterne.

B. Arbejde, der udføres i medfør af dette undertillæg, opdeles yderligere i enkelte informationshåndteringsaktiviteter eller grupper af relaterede informationshåndteringsaktiviteter. I et arbejdsdokument, som vedtages af det samordningsudvalg, der er nedsat i medfør af tillæg 1, defineres arbejdsområdet for hver enkelt informationshåndteringsaktivitet eller hver gruppe af informationshåndteringsaktiviteter, udpeges de tekniske kontakter mellem programmerne for begge parter, og beskrives den enkelte aktivitets sammenhæng med de andre aktiviteter.

*Artikel IV***Finansiering**

Hver part påtager sig omkostningerne ved det arbejde, som den udfører i medfør af dette undertillæg.

*Artikel V***Immaterielle rettigheder**

De vilkår og betingelser, der er fastlagt i artikel VIII (immaterielle rettigheder), i dette memorandum er gældende. Hvis en part har brug for adgang til immateriel ejendom, som ejes af den anden part, for at kunne bruge immateriel ejendom, som parterne har udviklet i fællesskab i henhold til dette undertillæg, skal en sådan adgang dog gives af indehaveren på de betingelser, som er anført i memorandumets artikel VIII, litra B, medmindre strengere betingelser for sådanne adgangsrettigheder undtagelsesvis er aftalt mellem parterne.

*Artikel VI***Kontaktorganer**

Parterne informerer hinanden om deres respektive kontaktorganer for teknisk samordning og forvaltning af de informationshåndteringsaktiviteter, der skal udføres i medfør af dette undertillæg.

Undertillæg 3 til tillæg 1 til bilag 1**til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union****Samarbejde mellem SESAR og NextGen om flyvejsstyring for global interoperabilitet****Artikel I****Formål**

A. Dette undertillæg 3 til tillæg 1 til bilag 1 (»bilag 1«) til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A (»memorandummet«) mellem Amerikas Forenede Stater (»USA«) og Den Europæiske Union (»EU«) fastsætter vilkårene og betingelserne for samarbejdet om aktiviteter indenfor flyvejsstyring (»flyvejsstyringsaktiviteter«) for global interoperabilitet i NextGen- og SESAR-programmerne.

B. Dette undertillæg:

1. beskriver det arbejde, der skal udføres, og
2. fastlægger eventuelle undtagelser til bestemmelserne om immaterielle ejendomsrettigheder i memorandumets artikel VIII.

Artikel II**Arbejdsområde**

A. USA og EU (»parterne«) er nået til enighed om efter behov at samordne en række flyvejsstyringsaktiviteter. Dette område er en af de centrale kapaciteter i SESAR's og NextGen's operationelle koncept, og det er nødvendigt med samordning for at sikre, at der er en fælles forståelse af flyvevejene, forbindelsen til flyveplanlægning, strategisk planlægning, gennemførelse og faserne efter flyvningen samt med hensyn til alle luftrumsbrugere, herunder ubemandede fly (Unmanned Aircraft Systems, »UAS«). Disse aktiviteter er beskrevet nærmere i afsnittene nedenfor. Federal Aviation Administration (»FAA«) gennemfører dette undertillæg på vegne af USA. Europa-Kommissionen gennemfører dette tillæg på vegne af EU og kan til dette formål udpege fællesforetagendet SESAR til at udføre samarbejdsaktiviteter i medfør af dette undertillæg.

B. Parterne samarbejder om udviklingen af en fælles definition af firedimensionale (4-D) flyveje med henblik på forskellige operationelle scenarier, der beskriver det kommende lufttrafikstyringsmiljø, samt et udvekslingsformat (som støtter luft/jord-, luft/luft- og jord/jord-dataudveksling og overgangen til SWIM-formater (informationshåndtering gennem hele systemet)), der fører til en interoperabel og performanceorienteret løsning, som kan formaliseres gennem relevante standardiseringsaktiviteter i EUROCAE, RTCA og Organisationen for International Civil Luftfart, som omhandlet i undertillæg 1 til tillæg 1.

C. I forbindelse med firedimensionale flyvejsoperationer samordner parterne udviklingen af koncepter for: flyveplanlægning og operationel strategisk planlægning, planlægning under flyvningens gennemførelse, dynamisk ajourføring af flyveje under flyvningen samt analyse og arkivering efter flyvningen. Formålet med en sådan samordning er globalt interoperable og fælles performancekrav.

D. Parterne samordner koncepterne for afbalancering af efterspørgsel og kapacitet, trafiksynkronisering og konfliktstyringsapplikationer. Denne samordning omfatter udveksling af oplysninger om underliggende luft- og jordbaserede flyvejsprognoser og deres integration i systemer og operationelle procedurer, som fører til globalt interoperable og fælles performanceløsninger.

E. Parterne samordner udviklingen af operationelle metoder, procedurer og teknologiske krav for at integrere UAS-operationer i det civile luftrums instrumentflyveregler med henblik på globalt interoperable og fælles performanceløsninger. Formålet med en sådan samordning er at sørge for en sikker integration af UAS-operationer i luftrum, hvor der finder bemandede civile operationer sted.

Artikel III**Forvaltning og gennemførelse**

A. Arbejde, der udføres i medfør af dette undertillæg, forvaltes på vilkårene og betingelserne i artikel V i tillæg 1. Parterne fastlægger den nærmere forvaltning af flyvejsstyringsaktiviteterne i et fælles forvaltningsdokument, som vedtages af det samordningsudvalg, der er nedsat i medfør af tillæg 1. Dette dokument beskriver metoderne, rollerne, ansvarsområderne og deltagerne for hvert enkelt foretagende samt arbejdsprocesserne for flyvejsstyringsaktiviteterne.

B. Arbejde, der udføres i medfør af dette undertillæg, opdeles yderligere i enkelte flyvejsstyringsaktiviteter eller grupper af relaterede flyvejsstyringsaktiviteter. I et arbejdsdokument, som vedtages af det samordningsudvalg, der er nedsat i medfør af tillæg 1, medtages de nærmere bestemmelser om arbejdsområdet for hver enkelt flyvejsstyringsaktivitet eller hver gruppe af flyvejsstyringsaktiviteter, udpeges de tekniske kontakter mellem programmerne for begge parter, og beskrives den enkelte aktivitets sammenhæng med de andre aktiviteter.

Artikel IV

Finansiering

Hver part påtager sig omkostningerne ved det arbejde, som den udfører i medfør af dette undertillæg.

Artikel V

Immaterielle rettigheder

De vilkår og betingelser, der er fastlagt i artikel VIII (immaterielle rettigheder), i dette memorandum er gældende. Hvis en part har brug for adgang til immateriel ejendom, som ejes af den anden part, for at kunne bruge immateriel ejendom, som parterne har udviklet i fællesskab i henhold til dette undertillæg, skal en sådan adgang dog gives af indehaveren på de betingelser, som er anført i memorandumets artikel VIII, litra B, medmindre strengere betingelser for sådanne adgangsrettigheder undtagelsesvis er aftalt mellem parterne.

Artikel VI

Kontaktorganer

Parterne informerer hinanden om deres respektive kontaktorganer for teknisk samordning og forvaltning af de flyvejsstyringsaktiviteter, der skal udføres i medfør af dette undertillæg.

Undertillæg 4 til tillæg 1 til bilag 1**til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union****Samarbejde mellem SESAR og NextGen om CNS og interoperabilitet mellem luftbårne systemer for global interoperabilitet****Artikel I****Formål**

A. Dette undertillæg 4 til tillæg 1 til bilag 1 (»bilag 1«) til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A (»memorandummet«) mellem Amerikas Forenede Stater (»USA«) og Den Europæiske Union (»EU«) fastsætter vilkårene og betingelserne for samarbejdet om kommunikations-, navigations- og overvågningssystemer (»CNS«) og aktiviteter vedrørende interoperabilitet mellem luftbårne systemer (»CNS & aktiviteter vedrørende interoperabilitet mellem luftbårne systemer« for global interoperabilitet i NextGen- og SESAR-programmerne.

B. Dette undertillæg:

1. beskriver det arbejde, der skal udføres, og
2. fastlægger eventuelle undtagelser til bestemmelserne om immaterielle ejendomsrettigheder i memorandumets artikel VIII.

Artikel II**Arbejdsområde**

USA og EU (»parterne«) er nået til enighed om efter behov at samordne aktiviteter inden for CNS »CNS & og aktiviteter vedrørende interoperabilitet mellem luftbårne systemer, navnlig med hensyn til de nedenfor beskrevne aktiviteter. Federal Aviation Administration (»FAA«) gennemfører dette undertillæg på vegne af USA. Europa-Kommissionen gennemfører dette tillæg på vegne af EU og kan til dette formål udpege fællesforetagendet SESAR til at udføre samarbejdsaktiviteter i medfør af dette undertillæg.

A. Kommunikation

1. Parterne arbejder på at sikre interoperabilitet mellem fremtidige kommunikationsteknologier, herunder:
 - a) luft/jord- og luft/luft-datalinktjenester
 - b) delnet, herunder et jordbaseret system (f.eks. det digitale luftfartskommunikationssystem på L-båndet), et lufthavnscentreret system med kort rækkevidde og høj båndbredde (dvs. det mobile lufthavnskommunikationssystem), fremtidige satellitkommunikationsløsninger og forvaltningsfunktioner for kommunikationssystemet (f.eks. multilinkforvaltning, forvaltning af tjenestekvalitet og sikkerhed), og
 - c) en mulig forbindelse mellem militære luftfartøjer og lufttrafikstyringssystemet via et militært datalink.
2. Parterne sørger for samordning for at sikre en effektiv udnyttelse af radiofrekvenserne, og at de nye teknologier er fri for skadelig interferens.
3. Parterne samordner ligeledes deres tilgang til udvikling af luftfartselektronik, navnlig udviklingen af en fleksibel kommunikationsarkitektur, hvor der f.eks. bruges softwaredefinerede radioer om bord på fly.

B. Navigation

Parterne arbejder på at sikre interoperable navigationsinfrastrukturer til støtte for performancebaserede navigationsprocedurer ved en route-flyvning og på terminalmanøvreringsområdet, idet der tages hensyn til mulighederne for at rationalisere jordbaseret navigationsinfrastruktur (f.eks. VOR). Parternes samordning af interoperabiliteten mellem navigationsinfrastrukturer:

1. baserer løsningerne på det globale satellitnavigationssystems konstellation

2. sørger for fælles løsninger med hensyn til præcisionsindflyvning og ikkepræcisionsindflyvning ved hjælp af jordbaserede eller satellitbaserede forstærkningssystemer, og
3. omfatter samordning af tilgangene til udviklingen af flyelektronik med multimodale modtagere.

C. Overvågning

1. Parterne arbejder på at sikre, at deres respektive automatiske positionsovervågningsplaner (Automatic Dependent Surveillance-Broadcast, »ADS-B«) er konsekvente, og de støtter samtidig behovet for både applikationer til jordbaseret overvågning og luftbårne separationsstøttesystemer (Airborne Separation Assistance Systems, »ASAS«) gennem udviklingen af »ADS-B Out/In«-kapacitet.
2. Parterne kan overveje mulighederne for i) at udvide brugstiden for 1090 ADS-B-støttesystemet og ii) at indføre et nyt system for ADS-B.

D. Interoperabilitet mellem luftbårne systemer

1. Parterne arbejder på at sikre harmonisering af planlægningsaktiviteter for flyelektronik i SESAR og NextGen med det formål at fastsætte ensartede flyelektronikstandarder, der opfylder behovene både i SESAR og NextGen.
2. Parterne samordner oprettelsen af en funktionel arkitektur, der støtter både SESAR's og NextGens konceptelementer (f.eks. firedimensionale operationer, et luftbåret kollisionsforebyggende system (»ACAS«) og ASAS-funktioner) samt deres støttesystemer (f.eks. CNS), og som kan instantieres på flere fysiske flyplatforme (f.eks. fjerntrafik, regionalflyvning, almenflyvning og militærflyvning) under hensyntagen til både fremtidige aspekter og retrofitaspekter.

E. Frekvenser

Parterne:

1. samordner udviklingen af frekvenseffektive CNS-systemer, og
2. samarbejder om at holde radiofrekvenserne for luftfart fri for skadelig interferens og sikrer tilgængeligheden af de nødvendige frekvenser til driften af nuværende og kommende CNS-systemer.

Artikel III

Forvaltning og gennemførelse

A. Arbejde, der udføres i medfør af dette undertillæg, forvaltes på vilkårene og betingelserne i artikel V i tillæg 1. Parterne fastlægger den nærmere forvaltning af CNS-aktiviteter og aktiviteter vedrørende interoperabilitet mellem luftbårne systemer i et fælles forvaltningsdokument, som vedtages af det samordningsudvalg, der er nedsat i medfør af tillæg 1. Dette dokument beskriver metoderne, rollerne, ansvarsområderne og deltagerne for hvert enkelt foretagende samt arbejdsprocesserne for CNS-aktiviteter og aktiviteter vedrørende interoperabilitet mellem luftbårne systemer.

B. Arbejde, der udføres i medfør af dette undertillæg, opdeles yderligere i enkelte CNS-aktiviteter og aktiviteter vedrørende interoperabilitet mellem luftbårne systemer eller grupper af relaterede CNS-aktiviteter og aktiviteter vedrørende interoperabilitet mellem luftbårne systemer. I et arbejdsdokument, som vedtages af det samordningsudvalg, der er nedsat i medfør af tillæg 1, medtages de nærmere bestemmelser om arbejdsområdet for hver enkelt CNS-aktivitet og aktivitet vedrørende interoperabilitet mellem luftbårne systemer eller hver gruppe af CNS-aktiviteter og aktiviteter vedrørende interoperabilitet mellem luftbårne systemer, udpeges de tekniske kontakter mellem programmerne for begge parter, og beskrives den enkelte aktivitets sammenhæng med de andre aktiviteter.

Artikel IV

Finansiering

Hver part påtager sig omkostningerne ved det arbejde, som den udfører i medfør af dette undertillæg.

*Artikel V***Immaterielle rettigheder**

De vilkår og betingelser, der er fastlagt i artikel VIII (immaterielle rettigheder) i dette memorandum er gældende. Hvis en part har brug for adgang til immateriel ejendom, som ejes af den anden part, for at kunne bruge immateriel ejendom, som parterne har udviklet i fællesskab i henhold til dette undertillæg, skal en sådan adgang dog gives af indehaveren på de betingelser, som er anført i memorandumets artikel VIII, litra B, medmindre strengere betingelser for sådanne adgangsrettigheder undtagelsesvis er aftalt mellem parterne.

*Artikel VI***Kontaktorganer**

Parterne informerer hinanden om deres respektive kontaktorganer for teknisk samordning og forvaltning af de CNS-aktiviteter og aktiviteter vedrørende interoperabilitet mellem luftbårne systemer, der skal udføres i medfør af dette undertillæg.

Undertillæg 5 til tillæg 1 til bilag 1**til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union****Samarbejde mellem SESAR og NextGen om samarbejdsprojekter for global interoperabilitet***Artikel I***Formål**

A. Dette undertillæg 5 til tillæg 1 til bilag 1 (»bilag 1«) til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A (»memorandummet«) mellem Amerikas Forenede Stater (»USA«) og Den Europæiske Union (»EU«) fastsætter vilkårene og betingelserne for samarbejdsprojekter for global interoperabilitet i NextGen- og SESAR-programmerne.

B. Dette undertillæg:

1. beskriver det arbejde, der skal udføres, og
2. fastlægger eventuelle undtagelser til bestemmelserne om immaterielle ejendomsrettigheder i memorandumets artikel VIII.

*Artikel II***Arbejdsområde**

USA og EU (»parterne«) er nået til enighed om efter behov at samordne en række samarbejdsprojekter, navnlig, men ikke begrænset til, de nedenfor beskrevne aktiviteter. Federal Aviation Administration (»FAA«) gennemfører dette undertillæg på vegne af USA. Europa-Kommissionen gennemfører dette tillæg på vegne af EU og kan til dette formål udpege fællesforetagendet SESAR til at udføre samarbejdsaktiviteter i medfør af dette undertillæg.

A. Parterne er enige om, at formålet med samarbejdsprojekter i medfør af dette undertillæg er at forbedre de transatlantiske flyvnings performance, med fokus på implementeringen af teknologier og procedurer for luftfartsbrugere. Dette samarbejde vil også give mulighed for dataindsamling, som muliggør en standardisering af analyser og målemetoder.

B. Parterne samarbejder om initiativet vedrørende atlantisk interoperabilitet med henblik på reducerede emissioner (AIRE-aftalen) for at fremskynde implementeringen af miljøvenlige lufttrafikstyringsløsninger. Samarbejdet kan omfatte, men er ikke begrænset til, udveksling af oplysninger om bedste praksis, fælles programplanlægning og, hvor det er muligt, gennemførelse af fælles eller samordnede præoperationelle valideringsprojekter.

*Artikel III***Forvaltning og gennemførelse**

A. Arbejde, der udføres i medfør af dette undertillæg, forvaltes på vilkårene og betingelserne i artikel V i tillæg 1. Parterne fastlægger den nærmere forvaltning af samarbejdsprojekterne i et fælles forvaltningsdokument, som vedtages af det samordningsudvalg, der er nedsat i henhold til tillæg 1. Dette dokument beskriver metoderne, rollerne, ansvarsområderne og deltagerne for hvert enkelt foretagende samt arbejdsprocesserne for samarbejdsprojekterne.

B. Arbejde, der udføres i medfør af dette undertillæg, opdeles yderligere i enkelte samarbejdsprojekter eller grupper af relaterede samarbejdsprojekter. I et arbejdsdokument, som vedtages af det samordningsudvalg, der er nedsat i medfør af tillæg 1, medtages de nærmere bestemmelser om arbejdsområdet for hvert enkelt samarbejdsprojekt eller hver gruppe af samarbejdsprojekter, udpeges de tekniske kontakter mellem programmerne for begge parter, og beskrives den enkelte aktivitets sammenhæng med de andre aktiviteter.

*Artikel IV***Finansiering**

Hver part påtager sig omkostningerne ved det arbejde, som den udfører i medfør af dette undertillæg.

*Artikel V***Immaterielle rettigheder**

De vilkår og betingelser, der er fastsat i artikel VIII (immaterielle rettigheder) i dette memorandum er gældende. Hvis en part har brug for adgang til immateriel ejendom, som ejes af den anden part, for at kunne bruge immateriel ejendom, som parterne har udviklet i fællesskab i henhold til dette undertillæg, skal en sådan adgang dog gives af indehaveren på de betingelser, som er anført i memorandumets artikel VIII, litra B, medmindre strengere betingelser for sådanne adgangsrettigheder undtagelsesvis er aftalt mellem parterne.

*Artikel VI***Kontaktorganer**

Parterne informerer hinanden om deres respektive kontaktorganer for teknisk samordning og forvaltning af de samarbejdsprojekter, der skal udføres i medfør af dette undertillæg.

Tillæg 2 til bilag 1**til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union****Samarbejde om måling af lufttrafikstyringsperformance****Artikel I****Formål**

Formålet med dette tillæg er at gennemføre bilag 1 til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union («memorandummet») ved at fastsætte vilkårene og betingelserne for samarbejdet om at udvikle sammenlignelige måleenheder for driftsperformance, herunder måleenheder, som vedrører gate-to-gate-driftsperformance og omkostningseffektivitet, samt lufttrafikstyringssystemets (ATM's) indflydelse på brændstoeffektiviteten. Sammenlignelige måleenheder og metoder er en central del af industriens konsensus og samarbejde. Dette arbejde er en fortsættelse af USA's og Europas sammenligning af ATM-relaterede driftsperformance-rapporter udarbejdet af Federal Aviation Administration (FAA) og Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol), offentliggjort første gang i 2009.

Artikel II**Principper**

Samarbejdsaktiviteter i medfør af dette tillæg gennemføres på grundlag af gensidighed efter principperne i memorandumets artikel I, litra C.

Et udvalg for gennemgang af performanceanalyser (PARC), som er nedsat i medfør af artikel IV i dette tillæg, fører tilsyn med gennemførelsen af dette tillæg. PARC kan i medfør af artikel IV i dette tillæg foreslå undertillæg, som omhandler de udpegede områder.

Artikel III**Arbejdsområde**

A. Arbejdet omfatter bidrag til en fælles ramme for performancemåling for ATM. Det kan bl.a. omfatte, men er ikke begrænset til, de aktiviteter, der er anført i litra A, nr. 1, og litra A, nr. 2, i denne artikel:

1. Udarbejdelse af fælles definitioner og data for at fremme en uddannelsesmæssig udveksling af oplysninger om udfordringer og resultater af hver parts ATM-performancemålinger
2. Indførelse af en standardmetode til vurdering af driftsperformance, som støtter fælles fokusområder. De nuværende performancerammer, der anvendes i Den Europæiske Union og USA, skal være et input til denne udvikling.

B. Efter behov skal parterne på gensidigt grundlag, enten hver for sig eller i fællesskab med henblik på indbyrdes udveksling, udarbejde analyser og rapporter, hvor der er fokus på fælles metoder, for at frembringe sammenlignelige resultater i henhold til nedenstående retningslinjer:

1. resultaterne skal bygge på den fælles rapport fra FAA og Eurocontrol fra 2009, hvor man sammenligner driftsperformance
2. analyserne skal omfatte detaljerede oversigter over forsinkelser og brændstoeffektivitet opdelt efter flyvningsfase (gate-to-gate, taxi, afgang, flyvning ved marchhøjde og nedstigning)
3. resultaterne skal, i den udstrækning begge parter finder det hensigtsmæssigt, omfatte performance på facilitetsniveau i overensstemmelse med nuværende FAA- og Eurocontrol-rapporter
4. under analysens gennemførelsesproces skal data og detaljerede metoder deles mellem parterne for at sikre, at metoderne er ensartede, og
5. analyserne skal identificere de faktorer, der alt efter omstændighederne er årsag til performanceforskelle, herunder vejrforhold, planlægningspraksis og ATM-teknologier og -procedurer.

C. Parterne er enige om, at kommende samarbejdsområder kan omfatte en opdeling af omkostningerne ved flynavigationstjenester og relaterede omkostningseffektivitetsmål.

D. Parterne forventer, at gennemførelsen af fælles analyser eller udarbejdelsen af periodiske rapporter om den opnåede performance bliver en løbende proces. Parterne er enige om at gøre resultaterne af dette arbejde offentligt tilgængelige, medmindre andet beslutes af parterne i fællesskab, i det omfang det er foreneligt med gældende ret.

Artikel IV

Forvaltning

I det omfang der er finansieringsmidler til rådighed, iværksætter og forvalter parterne projekter og aktiviteter og sørger for, at det igangværende arbejde forbliver resultatorienteret, pragmatisk og tidsmæssigt relevant, og skaber synergier samtidigt med at overlapninger undgås. Til dette formål nedsættes der et udvalg for gennemgang af performanceanalyser (PARC), som:

- A. har et formandskab, der udgøres af en repræsentant for FAA og en repræsentant for Europa-Kommissionen eller deres respektive stedfortrædere
- B. består af et lige antal deltagere udpeget af FAA og Europa-Kommissionen
- C. mødes mindst én gang om året for at:
 - 1. føre tilsyn med aktiviteterne i artikel III i dette tillæg
 - 2. vurdere de opnåede resultater
 - 3. udarbejde forslag til nye projekter eller fælles aktiviteter, der vedtages som undertillæg til dette tillæg eller som ændringer til undertillæggene, og som PARC forelægger det forvaltningsudvalg, der er nedsat i medfør af artikel IV i bilag 1 til memorandummet, til vedtagelse
 - 4. efter behov drøfte mekanismer for industriens deltagelse eller henvise spørgsmål vedrørende aktiviteter i medfør af dette tillæg til det forvaltningsudvalg, der er nedsat i medfør af artikel IV i bilag 1 til memorandummet, og
 - 5. vedtage periodiske analyser og rapporter, som omhandlet i artikel III i dette tillæg, inden offentliggørelse eller distribution.
- D. fastsætter sin egen forretningsorden. Alle beslutninger træffes ved konsensus i formandskabet. Beslutningerne nedfældes skriftligt og underskrives af formandskabet eller dets respektive stedfortrædere
- E. rapporterer til forvaltningsudvalget
- F. nedsætter arbejdsgrupper for enkeltprojekter eller -aktiviteter i medfør af tillægget, hvis relevant. Hver arbejdsgruppe består af et passende og begrænset antal deltagere fra parterne. Arbejdsgrupperne mødes efter behov, udfører de instrukser, PARC giver dem, og aflægger med jævne mellemrum rapport til udvalget.

Artikel V

Immunitet og ansvar

Parterne kan behandle spørgsmål om immunitet og ansvar i forbindelse med aktiviteter i medfør af dette tillæg i det relevante undertillæg efter omstændighederne.

Artikel VI

Gennemførelse

- A. Alt arbejde, der udføres i medfør af dette tillæg, skal efter behov beskrives i undertillæg, som bliver en del af dette tillæg i det øjeblik, de træder i kraft.
- B. Hvert undertillæg beskriver det arbejde, der skal udføres, herunder hvor det skal udføres, og hvor længe det er planlagt til at vare, hvilket personale og andre ressourcer der er nødvendige til gennemførelsen af arbejdet, de anslåede omkostninger og alle andre relevante oplysninger om arbejdet.

*Artikel VII***Finansielle bestemmelser**

Medmindre andet er fastsat i et undertillæg til dette tillæg, bærer hver part omkostningerne ved sine aktiviteter.

*Artikel VIII***Kontaktorganer**

Følgende kontorer udpeges til samordning og forvaltning af dette tillæg:

A. For Amerikas Forenede Stater:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU-10
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 — USA
Tlf. +1 2022671000
Fax +1 2022677198

B. For Den Europæiske Union:

Direktoratet for Luftfart og Internationale Transportanliggender
Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport
Europa-Kommissionen
Rue de Mot 24
1040 Bruxelles — Belgien
Tlf. +32 22968430

*Artikel IX***Opsigelse**

Opsigelse af dette tillæg gælder også som opsigelse af alle undertillæg, som parterne har vedtaget i medfør af dette tillæg.

Tillæg 3 til bilag 1**til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union****Samarbejde mellem SESAR og NextGen om implementeringsaktiviteter og global interoperabilitet***Artikel I***Formål**

Formålet med dette tillæg er at gennemføre bilag 1 til samarbejdsmemorandum NAT-I-9406A mellem Amerikas Forenede Stater og Den Europæiske Union (»memorandummet«) ved at fastsætte vilkårene og betingelserne for parternes etablering af samarbejde med det formål at sikre global interoperabilitet i implementeringsprogrammer og -projekter mellem deres respektive moderniseringsprogrammer for lufttrafikstyringen (ATM), NextGen og SESAR, under hensyntagen til civile og militære luftrumsbrugeres interesser.

*Artikel II***Principper**

Samarbejdsaktiviteter i medfør af dette tillæg gennemføres på grundlag af gensidighed efter principperne i memorandumets artikel I, litra C. Et samordningsudvalg for implementering (DCOM) nedsat i medfør af artikel IV i dette tillæg fører tilsyn med gennemførelsen af dette tillæg og udpeger de områder, hvor der er specifikke muligheder for deltagelse i hver parts rådgivende organer, initiativer og implementeringsprogrammer og -projekter. DCOM kan i medfør af artikel IV i dette tillæg foreslå undertillæg, som omhandler de udpegede områder.

*Artikel III***Arbejdsområde**

A. Arbejdet omfatter bidrag til at fremme global interoperabilitet med hensyn til parternes ATM-implementeringsaktiviteter. Det kan bl.a. omfatte, men er ikke begrænset til, de aktiviteter, der er anført i litra A, nr.1, til litra A, nr. 3, i denne artikel.

1. Brede samarbejdsområder:

- a) udveksling af oplysninger og synspunkter med hensyn til den globale harmonisering af de standarder og procedurer, der er nødvendige for ATM-implementering
- b) udveksling af oplysninger om NextGens og SESAR's gennemførelsesplaner med sigte på at identificere gennemførelsesprioriteringer og -synergier
- c) harmonisering af operationelle procedurer, operationel uddannelse og tekniske krav
- d) harmonisering af standardernes gennemførelse
- e) synkronisering af de gennemførelsesaktiviteter, der er relevante for interoperabiliteten, når dette kan lade sig gøre
- f) identifikation af potentielle mangler og behov i forhold til industriens standarder
- g) identifikation af potentielle mangler, risici, problemer og muligheder med hensyn til interoperabilitet og global harmonisering samt udveksling af oplysninger om potentielle anbefalede afhjælpende foranstaltninger
- h) identifikation af risici, problemer, prioriteringer og muligheder med henblik på en rettidig programgennemførelse og udveksling af potentielle afhjælpende strategier
- i) overvågning af risici, problemer og muligheder samt en efterfølgende udveksling af resultaterne fra de respektive foranstaltninger mellem parterne
- j) fastlæggelse af, hvad der udgør en succes inden for ATM-modernisering og -harmonisering, og overvågning af aktiviteterne status for at sikre denne succes

- k) udveksling af bedste praksis og erfaringer, både med hensyn til drift og projektstyring, når gennemførelsesaktiviteterne finder sted
- l) forretningsgrundlag og investeringsbeslutninger
- m) udveksling af oplysninger om tværgående spørgsmål, som vedrører relevante implementeringsforhold, herunder, men ikke begrænset til, implementeringsspørgsmål i forbindelse med Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), samordning af den tekniske indsats til støtte for forsynings- og gennemførelsesaktiviteter inden for ATM på globalt plan og i ICAO, og
- n) vurdering af hele livscyklussen og udvikling af strategier for hele livscyklussen set ud fra et implementeringsperspektiv.

2. programfokusområder for samarbejdet:

- a) kommunikation, navigation og overvågning (CNS), herunder datakommunikations- (USA) og datalink-tjenester (EU)
- b) informationshåndtering, herunder informationshåndtering gennem hele systemet (System Wide Information Management, SWIM) (USA)/(EU), som omfatter:
 - SWIM-styring
 - brug af SWIM-standarder
 - brug af SWIM-tjenester
- c) styring af indkommende trafik, herunder tidsbaseret lufttrafikregulering (TBFM — USA)/styring af indkommende trafik (AMAN — EU)
- d) vurdering af programperformance, og tilskyndelsesmekanismer til støtte for gennemførelsen.

For hvert af programfokusområderne skal harmoniseringsrisici, problemer og muligheder identificeres og rapporteres, og hvor det er muligt, skal der udarbejdes forslag til, hvordan disse områder tackles. DCOM kan identificere nye områder for fremtidigt samarbejde i medfør af artikel IV i dette tillæg.

3. Samarbejdsprojekter

Samarbejdsprojekter omfatter de områder, der anses for nødvendige for at afhjælpe interoperabilitets- og harmoniseringsrisici ved gennemførelsen. Samarbejdsprojekter kan omfatte ad hoc-projekter, for hvilke parterne beslutter, at der er behov for fokuseret samordning eller synkronisering.

B. Efter behov skal parterne på gensidigt grundlag, enten hver for sig eller i fællesskab med henblik på indbyrdes udveksling, dele eller udarbejde analyser og rapporter, der beskriver deres implementeringsprogrammer, -projekter og -aktiviteter i forbindelse med de tekniske og driftsmæssige aspekter af ATM.

Artikel IV

Forvaltning

I det omfang der er finansieringsmidler til rådighed, iværksætter og forvalter parterne projekter og aktiviteter og sørger for, at det igangværende arbejde forbliver resultatorienteret, pragmatisk og tidsmæssigt relevant, og skaber synergier samtidigt med at overlapninger undgås. Til dette formål nedsættes der et samordningsudvalg for implementering (DCOM), som:

- A. har et formandskab, der udgøres af en repræsentant for Federal Aviation Administration (FAA) og en repræsentant for Europa-Kommissionen eller deres respektive stedfortrædere
- B. består af et passende antal deltagere udpeget af FAA og Europa-Kommissionen
- C. mødes mindst to gange om året for at:
 - 1. føre tilsyn med aktiviteterne i artikel III i dette tillæg
 - 2. vurdere de opnåede resultater
 - 3. foreslå iværksættelsen af nye projekter og aktiviteter, hvis relevant
 - 4. udarbejde forslag til undertillæg eller ændringer af undertillæg til dette tillæg, som DCOM forelægger det forvaltningsudvalg, der er nedsat i medfør af artikel IV i bilag 1 til dette memorandum, til vedtagelse, og
 - 5. overvåge og sikre en effektiv gennemførelse af dette tillæg og efter behov drøfte mekanismer for industriens deltagelse eller henvise spørgsmål til drøftelse i forvaltningsudvalget.

- D. fastsætter sin egen forretningsorden. Alle beslutninger træffes ved konsensus i formandskabet. Beslutningerne nedfældes skriftligt og underskrives af formandskabet eller dets respektive stedfortrædere
- E. rapporterer til forvaltningsudvalget
- F. nedsætter arbejdsgrupper for enkeltprojekter eller -aktiviteter i medfør af tillægget, hvis relevant. Hver arbejdsgruppe består af et passende og begrænset antal deltagere fra parterne. Arbejdsgrupperne mødes efter behov, udfører de instrukser, DCOM giver dem, og aflægger med jævne mellemrum rapport til udvalget.

Artikel V

Immunitet og ansvar

Parterne kan behandle spørgsmål om immunitet og ansvar i forbindelse med aktiviteter i medfør af dette undertillæg i det relevante tillæg efter omstændighederne.

Artikel VI

Gennemførelse

- A. Alt arbejde, der udføres i medfør af dette tillæg, skal beskrives i undertillæg, som bliver en del af dette tillæg i det øjeblik, de træder i kraft.
- B. Hvert undertillæg beskriver det arbejde, der skal udføres af parterne eller de arbejdsgrupper, de udpeger til at udføre arbejdet, herunder hvor arbejdet skal udføres, og hvor længe det er planlagt til at vare, hvilket personale og andre ressourcer der er nødvendige til gennemførelsen af arbejdet, de anslåede omkostninger og alle andre relevante oplysninger om arbejdet.

Artikel VII

Finansielle bestemmelser

Medmindre andet er fastsat i et undertillæg til dette tillæg, bærer hver part omkostningerne ved sine aktiviteter.

Artikel VIII

Kontaktorganer

- A. Følgende kontorer udpeges til samordning og forvaltning af dette tillæg:

- 1. For Amerikas Forenede Stater:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 — USA
Tlf. +1 2022671000
Fax +1 2022677198

- 2. For Den Europæiske Union:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport
Direktoratet for Lufttransport
Kontoret for det fælles europæiske luftrum
Rue de Mot 24
1040 Bruxelles — Belgien
Tlf. +32 22968430

- B. Tekniske kontakter mellem programmerne for specifikke aktiviteter etableres som anført i undertillæggene til dette tillæg.

*Artikel IX***Opsigelse**

Opsigelse af dette tillæg gælder også som opsigelse af alle undertillæg, som parterne har vedtaget i medfør af dette tillæg.

RÅDETS AFGØRELSE (EU) 2018/539**af 20. marts 2018****om indgåelse af den bilaterale aftale mellem Den Europæiske Union og Amerikas Forenede Stater om tilsynsregler vedrørende forsikring og genforsikring**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114 sammenholdt med artikel 218, stk. 6,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

under henvisning til godkendelse fra Europa-Parlamentet ⁽¹⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I overensstemmelse med Rådets afgørelse (EU) 2017/1792 ⁽²⁾ blev den bilaterale aftale mellem Den Europæiske Union og Amerikas Forenede Stater om tilsynsregler vedrørende forsikring og genforsikring (»aftalen«) undertegnet den 22. september 2017 med forbehold af senere indgåelse af aftalen.
- (2) Indgåelsen af aftalen vil øge den reguleringsmæssige sikkerhed ved anvendelsen af de forsikrings- og genforsikringsmæssige reguleringsrammer for forsikrings- og genforsikringsselskaber, der driver virksomhed i Unionen og Amerikas Forenede Stater, og føre til bedre beskyttelse af forsikringstagere og andre forbrugere gennem samarbejde mellem tilsynsmyndigheder om udveksling af oplysninger.
- (3) Aftalen bør godkendes —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den bilaterale aftale mellem Den Europæiske Union og Amerikas Forenede Stater om tilsynsregler vedrørende forsikring og genforsikring godkendes herved på Unionens vegne ⁽³⁾.

Artikel 2

Formanden for Rådet foranstalter på Unionens vegne den notifikation, der er omhandlet i aftalens artikel 8 ⁽⁴⁾.

Artikel 3

Kommissionen repræsenterer Unionen i det blandede udvalg, der er nedsat ved aftalens artikel 7, efter at have hørt Rådets Gruppe vedrørende Finansielle Tjenesteydelser og orienterer denne gruppe, når det er relevant og mindst én gang om året, om de fremskridt, der er gjort med hensyn til aftalens gennemførelse.

⁽¹⁾ Godkendelse af 1.3.2018 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽²⁾ Rådets afgørelse (EU) 2017/1792 af 29. maj 2017 om undertegnelse på Unionens vegne og om midlertidig anvendelse af den bilaterale aftale mellem Den Europæiske Union og Amerikas Forenede Stater om tilsynsregler vedrørende forsikring og genforsikring (EUT L 258 af 6.10.2017, s. 1).

⁽³⁾ Aftalen er offentliggjort i EUT L 258 af 6.10.2017, s. 4, sammen med afgørelsen om undertegnelse og midlertidig anvendelse.

⁽⁴⁾ Datoen for ikrafttrædelse af aftalen offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende* på foranledning af Generalsekretariatet for Rådet.

Artikel 4

Alle holdninger, der skal indtages på vegne af Unionen, skal vedtages i overensstemmelse med traktaterne, dvs. af Rådet som fastsat i artikel 16, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Union eller artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Artikel 5

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Bruxelles, den 20. marts 2018.

På Rådets vegne

E. ZAHARIEVA

Formand

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2018/540

af 23. november 2017

om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 347/2013 hvad angår EU-listen over projekter af fælles interesse

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 347/2013 af 17. april 2013 om retningslinjer for den transeuropæiske energinfrastruktur og om ophævelse af beslutning nr. 1364/2006/EF og ændring af forordning (EF) nr. 713/2009, (EF) nr. 714/2009 og (EF) nr. 715/2009 ⁽¹⁾, særlig artikel 3, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved forordning (EU) nr. 347/2013 fastlægges en ramme for udpegning, planlægning og gennemførelse af projekter af fælles interesse, som er nødvendige for gennemførelsen af ni strategiske geografiske prioriterede infrastrukturkorridorer inden for elektricitet, gas og olie og tre EU-dækkende prioriterede infrastrukturområder for intelligente net, elmotorveje og kuldioxidtransportnet.
- (2) Kommissionen tillægges i medfør af forordning (EU) nr. 347/2013 beføjelser til at opstille EU-listen over projekter af fælles interesse (»EU-listen«).
- (3) De projekter, som er foreslået til optagelse på EU-listen, er blevet vurderet af de regionale grupper og opfylder de kriterier, som er fastlagt i artikel 4 i forordning (EU) nr. 347/2013.
- (4) Udkastet til de regionale lister over projekter af fælles interesse blev vedtaget af de regionale grupper ved møder på teknisk plan. Efter at Agenturet for Samarbejde mellem Energireguleringsmyndigheder (»ACER«) den 10. oktober 2017 havde afgivet positive udtalelser om den konsekvente anvendelse af vurderingskriterierne og cost-benefit-analysen på tværs af regionerne, vedtog de regionale gruppers beslutningstagende instanser de regionale lister den 17. oktober 2017. I henhold til artikel 3, stk. 3, litra a), i forordning (EU) nr. 347/2013 skal hvert enkelt forslag til et projekt af fælles interesse godkendes af de medlemsstater, hvis område projektet vedrører.
- (5) De organisationer, der repræsenterer de relevante interessenter og herunder producenter, distributionssystemoperatører, forsyningsvirksomheder og forbruger- og miljøbeskyttelsesorganisationer, er blevet hørt om de projekter, der er foreslået til optagelse på EU-listen.
- (6) Projekter af fælles interesse skal opføres på listen ordnet efter de strategiske prioriteringer for transeuropæiske energinfrastrukturprojekter, som er fastsat i bilag I til forordning (EU) nr. 347/2013. EU-listen må ikke rangordne projekterne.
- (7) Projekter af fælles interesse skal enten være opført som enkeltstående projekter af fælles interesse eller som en del af en klynge af flere projekter af fælles interesse, hvis de er indbyrdes sammenhængende eller (muligvis) konkurrerer med hinanden.
- (8) EU-listen opstilles hvert andet år, hvorfor den EU-liste, som er opstillet ved Kommissionens delegerede forordning (EU) 2016/89 ⁽²⁾, ikke længere er gyldig og bør erstattes.
- (9) Forordning (EU) nr. 347/2013 bør derfor ændres —

⁽¹⁾ EUT L 115 af 25.4.2013, s. 39.

⁽²⁾ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2016/89 af 18. november 2015 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 347/2013 hvad angår EU-listen over projekter af fælles interesse (EUT L 19 af 27.1.2016, s. 1).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Bilag VII til forordning (EU) nr. 347/2013 ændres som angivet i bilaget til denne forordning.

Artikel 2

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

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. november 2017.

På Kommissionens vegne
Jean-Claude JUNCKER
Formand

BILAG

Bilag VII til forordning (EU) nr. 347/2013 affattes således:

»BILAG VII

EU-LISTEN OVER PROJEKTER AF FÆLLES INTERESSE (»EU-LISTEN«), SOM OMHANDLET I ARTIKEL 3, STK. 4**A. ANVENDTE PRINCIPPER VED OPSTILLING AF EU-LISTEN****1) Klynger af projekter af fælles interesse**

Nogle projekter af fælles interesse udgør en del af en klynge på grund af deres indbyrdes sammenhæng eller på grund af deres potentielt konkurrerende eller konkurrerende karakter. Der fastsættes følgende typer klynger af projekter af fælles interesse:

- a) en **klynge af indbyrdes sammenhængende projekter af fælles interesse** defineres som en »klynge X, der omfatter følgende projekter af fælles interesse:«. Sådanne klynger er udformet for at udpege de projekter af fælles interesse, som alle er nødvendige for at afhjælpe en og samme flaskehals på tværs af landegrænserne og skabe synergivirkninger i kraft af en samlet gennemførelse. I det tilfælde vil alle projekter af fælles interesse skulle gennemføres for at virkeliggøre fordelene i hele EU
- b) en klynge af potentielt konkurrerende projekter af fælles interesse defineres som en »klynge X, der omfatter et eller flere af følgende projekter af fælles interesse:«. Sådanne klynger afspejler en usikkerhed vedrørende flaskehalsens omfang på tværs af landegrænser. I det tilfælde vil ikke alle projekter i klyngen skulle gennemføres. Det overlades til markedet at bestemme, hvorvidt ét, flere eller alle projekter skal gennemføres, med forbehold af den fornødne planlægning og udstedelse af tilladelser og godkendelser. Behovet for projekterne skal tages op til fornyet vurdering i den efterfølgende proces for udpegning af projekter af fælles interesse, hvori der bl.a. tages hensyn til kapacitetsbehovene, og
- c) en klynge af konkurrerende projekter af fælles interesse defineres som en »klynge X, der omfatter et af følgende projekter af fælles interesse:«. Sådanne klynger afhjælper den samme flaskehals. Flaskehalsens omfang er imidlertid mere entydigt end for klyngen af potentielt konkurrerende projekter af fælles interesse, hvorfor kun ét af projekterne af fælles interesse skal gennemføres. Det overlades til markedet at bestemme, hvilket projekt skal gennemføres, under hensyntagen til den fornødne planlægning og udstedelse af tilladelser og godkendelser. Om fornødent tages behovet for projekterne op til fornyet vurdering i den efterfølgende proces for udpegning af projekter af fælles interesse.

Alle projekter af fælles interesse er underlagt samme rettigheder og forpligtelser, som er fastlagt ved forordning (EU) nr. 347/2013.

2) Behandling af koblingsstationer og kompressorstationer

Koblingsstationer og »back-to-back«-stationer til elektricitet og kompressorstationer til gas betragtes som en del af projekterne af fælles interesse, hvis de er geografisk beliggende på transmissionslinjerne. Koblingsstationer og »back-to-back«-stationer til elektricitet og kompressorstationer betragtes som enkeltstående projekter af fælles interesse og nævnes eksplicit på EU-listen, hvis de ikke er geografisk beliggende på transmissionslinjerne. De er underlagt rettigheder og forpligtelser som fastlagt ved forordning (EU) nr. 347/2013.

3) Projekter, der ikke længere betragtes som projekter af fælles interesse og projekter, der er blevet en del af andre projekter af fælles interesse

- a) Flere af de projekter, som figurerer på EU-listerne, der er fastsat ved forordning (EU) nr. 1391/2013 og forordning (EU) 2016/89, betragtes ikke længere som projekter af fælles interesse af en eller flere følgende årsager:
 - projektet er allerede bestilt eller vil blive bestilt i nær fremtid og vil således ikke drage fordel af bestemmelserne i forordning (EU) nr. 347/2013
 - ifølge nye oplysninger opfylder projektet ikke de generelle kriterier
 - en projektleder har ikke genindsendt projektet til udvælgelse til denne EU-liste, eller
 - projektet rangerer lavere end andre foreslåede projekter i udvælgelsesproceduren.

Disse projekter (med undtagelse af de bestilte projekter) kan komme i betragtning til opførelse på den næste EU-liste, hvis årsagerne til deres manglende optagelse på den nuværende EU-liste ikke længere er til stede.

Sådanne projekter er ikke projekter af fælles interesse, men er anført af hensyn til gennemsigtighed og klarhed med deres oprindelige projektnumre i del C i dette bilag som **»projekter, der ikke længere betragtes som projekter af fælles interesse«**.

- b) Flere af de projekter, som figurerer på de EU-lister, der er fastsat ved forordning (EU) nr. 1391/2013 og forordning (EU) 2016/89, blev under deres gennemførelse integrerende dele af andre (klynger af) projekter af fælles interesse.

Sådanne projekter betragtes ikke længere som særskilte projekter af fælles interesse, men er af gennemsigtigheds- og klarhedshensyn opført med deres oprindelige projektnumre i del C i dette bilag som **»projekter, der nu er integrerende dele af andre projekter af fælles interesse«**.

4) Definition af »projekter af fælles interesse, der også betegnes som elmotorveje«

»Projekter af fælles interesse, der også betegnes som elmotorveje« er projekter af fælles interesse, som er omfattet af en af de prioriterede elkorridorer og det prioriterede tematiske område elmotorveje.

B. EU-LISTEN OVER PROJEKTER AF FÆLLES INTERESSE

1) Den prioriterede korridor: offshore-elnettet i de nordlige have (»NSOG«)

Nr.	Definition
1.1.	Klyngen Belgien-Det Forenede Kongerige (p.t. kendt under betegnelsen »NEMO«), der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 1.1.1. Sammenkobling mellem Gezelle (BE) og Richborough-regionen (UK) 1.1.2. Intern linje mellem Richborough-regionen og Canterbury (UK)
1.3.	Klyngen Danmark-Tyskland, der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 1.3.1. Sammenkobling mellem Endrup (DK) og Niebüll (DE) 1.3.2. Intern linje mellem Niebüll og Brunsbüttel (DE)
1.4.	Klyngen Danmark-Tyskland, der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 1.4.1. Sammenkobling mellem Kassø (DK) og Audorf (DE) 1.4.2. Intern linje mellem Audorf og Hamburg/Nord (DE) 1.4.3. Intern linje mellem Hamburg/Nord og Dollern (DE)
1.6.	Sammenkobling Frankrig-Irland mellem La Martyre (FR) og Great Island eller Knockraha (IE) (p.t. kendt under betegnelsen »Celtic Interconnector«)
1.7.	Klyngen sammenkoblinger Frankrig-Det Forenede Kongerige, der omfatter et eller flere af følgende projekter af fælles interesse: 1.7.1. Sammenkobling mellem Cotentin (FR) og Exeter-regionen (UK) (p.t. kendt under betegnelsen »FAB«) 1.7.2. Sammenkobling mellem Tourbe (FR) og Chilling (UK) (p.t. kendt under betegnelsen »IFA2«) 1.7.3. Sammenkobling mellem Coquelles (FR) og Folkestone (UK) (p.t. kendt under betegnelsen »ElecLink«) 1.7.4. Sammenkobling mellem Le Havre (FR) og Lovedean (UK) [pt. kendt under betegnelsen »AQUIND«] 1.7.5. Sammenkobling mellem Dunkerque-regionen (FR) og Kingsnorth-regionen (UK) (p.t. kendt under betegnelsen »Gridlink«)
1.8.	Klyngen Tyskland-Norge (p.t. kendt under betegnelsen »NordLink«) 1.8.1. Sammenkobling mellem Wilster (DE) og Tonstad (NO) 1.8.2. Styrkelse af interne linjer i Sydnorge

Nr.	Definition
1.9.	1.9.1. Sammenkobling Irland-Det Forenede Kongerige mellem Wexford (IE) og Pembroke, Wales (UK) (p.t. kendt under betegnelsen »Greenlink«)
1.10.	Klyngen sammenkoblinger Det Forenede Kongerige-Norge, der omfatter et eller flere af følgende projekter af fælles interesse: 1.10.1. Sammenkobling mellem Blythe (UK) og Kvittdal (NO) (p.t. kendt under betegnelsen »North Sea Link«) 1.10.2. Sammenkobling mellem Petershead (UK) og Simadalen (NO) (p.t. kendt under betegnelsen »NorthConnect«)
1.12.	Klynge eloplagringsprojekter i Det Forenede Kongerige, der omfatter et eller flere af nedenstående projekter af fælles interesse: 1.12.1. Eloplagring i form af trykluft i Larne 1.12.2. Eloplagring i form af trykluft i Cheshire 1.12.3. Eloplagring i form af trykluft i Middlewich (p.t. kendt under betegnelsen »CARES«) 1.12.4. El-oplagring i form af pumpekraft ved Cruachan II 1.12.5. El-oplagring i form af pumpekraft ved Coire Glas
1.13.	Sammenkobling mellem Island og Det Forenede Kongerige (p.t. kendt under betegnelsen »Ice Link«)
1.14.	Sammenkobling mellem Revsing (DK) og Bicker Fen (UK) (p.t. kendt under betegnelsen »Viking Link«)
1.15.	Sammenkobling mellem Antwerpen-området (BE) og Kemsley-regionen (UK)
1.16.	Sammenkobling mellem Nederlandene og Det Forenede Kongerige
1.17.	Eloplagring i form af trykluft i Zuidwending (NL)
1.18.	El-oplagring i form af offshorepumpekraft i Belgien (p.t. kendt under betegnelsen »iLAND«)

2) **Den prioriterede korridor: nord-syd elsammenkoblinger i Vesteuropa (»NSI West Electricity«)**

Nr.	Definition
2.2.	2.2.1. Første sammenkobling mellem Lixhe (BE) og Oberzier (DE) (p.t. kendt under betegnelsen »ALE-GrO«) 2.2.4. Anden sammenkobling mellem Belgien og Tyskland
2.4.	Sammenkobling mellem Codrongianos (IT), Lucciana (Korsika, FR) og Suvereto (IT) (p.t. kendt under betegnelsen »SACOI 3«)
2.5.	2.5.1. Sammenkobling mellem Grande Ile (FR) og Piosasco (IT) (p.t. kendt under betegnelsen »Savoie-Piemont«)
2.7.	Sammenkobling mellem Aquitaine (FR) og Baskerlandet (ES) (p.t. kendt under betegnelsen »Biscay Gulf«)
2.9.	Intern linje mellem Osterath og Philippsburg (DE) for at øge kapaciteten langs vestlige grænser (p.t. kendt under betegnelsen »Ultraset«)
2.10.	Intern linje mellem Brunsbüttel-Großgartach og Wilster-Grafenrheinfeld (DE) for at øge kapaciteten langs nordlige og sydlige grænser (p.t. kendt under betegnelsen »Suedlink«)
2.13.	Klyngen sammenkoblinger Irland-Det Forenede Kongerige, der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 2.13.1. Sammenkobling mellem Woodland (IE) og Turleenan (UK) 2.13.2. Sammenkobling mellem Srananagh (IE) og Turleenan (UK)

Nr.	Definition
2.14.	Sammenkobling mellem Thusis/Sils (CH) og Verderio Inferiore (IT) (p.t. kendt under betegnelsen »Green-connector«)
2.15.	2.15.1. Sammenkobling mellem Airolo (CH) og Baggio (IT)
2.16.	Klynge af interne linjer, der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 2.16.1. Intern linje mellem Pedralva og Sobrado (PT), førhen Pedralva og Alfena (PT) 2.16.3. Intern linje mellem Vieira do Minho, Ribeira de Pena og Feira (PT), førhen Frades B, Ribeira de Pena og Feira (PT)
2.17.	Sammenkobling Portugal-Spanien mellem Beariz — Fontefría (ES), Fontefira (ES) — Ponte de Lima (PT) (førhen Vila Fria/Viana do Castelo) og Ponte de Lima — Vila Nova de Famalicão (PT) (førhen Vila do Conde) (PT), herunder koblingsstationer i Beariz (ES), Fontefría (ES) og Ponte de Lima (PT)
2.18.	Kapacitetsforøgelse af eloplagring i form af pumpekraft i Kaunertal, Tyrol (AT)
2.23.	Interne linjer ved den nordlige belgiske grænse mellem Zandvliet og Lillo-Liefkenshoek (BE) og mellem Liefkenshoek og Mercator, herunder en koblingsstation i Lillo (BE) (p.t. kendt under betegnelsen »BRAHO II + III«)
2.24.	Intern belgisk Backbone West mellem Horta og Mercator (BE)
2.27.	2.27.1. Sammenkobling mellem Aragón (ES) og Pyrénées-Atlantiques (FR) 2.27.2. Sammenkobling mellem Navarra (ES) og Landes (FR)
2.28.	2.28.1. El-oplagring i form af pumpekraft ved Mont-Negre (ES) 2.28.2. El-oplagring i form af pumpekraft ved Navaleo (ES) 2.28.3. El-oplagring i form af pumpekraft ved Girones & Raimats (ES)

3) **Den prioriterede korridor: nord-syd elsammenkoblinger i det centrale Øst- og Sydeuropa (»NSI East Electricity«)**

Nr.	Definition
3.1.	Klyngen Østrig-Tyskland, der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 3.1.1. Sammenkobling mellem St. Peter (AT) og Isar (DE) 3.1.2. Intern linje mellem St. Peter og Tauern (AT) 3.1.4. Intern linje mellem Vesttyrol og Zell-Ziller (AT)
3.2.	3.2.2. Intern linje mellem Lienz og Obersielach (AT)
3.4.	Sammenkobling mellem Wurmlach (AT) og Somplago (IT)
3.7.	Klyngen Bulgarien-Grækenland mellem Maritsa East 1 og N. Santa og de nødvendige interne kapacitetsforbedringer i Bulgarien, der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 3.7.1. Sammenkobling mellem Maritsa East 1 (BG) og N. Santa (EL) 3.7.2. Intern linje mellem Maritsa East 1 og Plovdiv (BG) 3.7.3. Intern linje mellem Maritsa East 1 og Maritsa East 3 (BG) 3.7.4. Intern linje mellem Maritsa East 1 og Burgas (BG)

Nr.	Definition
3.8.	Klyngen Bulgarien-Rumænien kapacitetsforøgelse (p.t. kendt under betegnelsen »Black Sea Corridor«), der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 3.8.1. Intern linje mellem Dobrudja og Burgas (BG) 3.8.4. Intern linje mellem Cernavoda og Stalpu (RO) 3.8.5. Intern linje mellem Gutinas og Smardan (RO)
3.9.	3.9.1. Sammenkobling mellem Žerjavenec (HR)/Hévíz (HU) og Cirkovce (SI)
3.10.	Klyngen Israel-Cypern-Grækenland (p.t. kendt under betegnelsen »EUROASIA Interconnector«), der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 3.10.1. Sammenkobling mellem Hadera (IL) og Kofinou (CY) 3.10.2. Sammenkobling mellem Kofinou (CY) og Korakia, Kreta (EL) 3.10.3. Intern linje mellem Korakia, Kreta, og Attica-regionen (EL)
3.11.	Klynge af interne linjer i Den Tjekkiske Republik, der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 3.11.1. Intern linje mellem Vernerov og Vitkov (CZ) 3.11.2. Intern linje mellem Vitkov og Prestice (CZ) 3.11.3. Intern linje mellem Prestice og Kocin (CZ) 3.11.4. Intern linje mellem Kocin og Mirovka (CZ) 3.11.5. Intern linje mellem Mirovka og linje V413 (CZ)
3.12.	Intern linje i Tyskland mellem Wolmirstedt og Bayern for at øge transmissionskapaciteten i den interne nord-sydlige korridor
3.14.	Interne kapacitetsforbedringer i Polen (del af klyngen, som p.t. er kendt under betegnelsen »GerPol Power Bridge«), der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 3.14.2. Intern linje mellem Krajnik og Baczyna (PL) 3.14.3. Intern linje mellem Mikułowa og Świebodzice (PL) 3.14.4. Intern linje mellem Mikułowa og Świebodzice (PL)
3.16.	3.16.1. Sammenkobling Ungarn-Slovakiet mellem Gabčíkovo (SK) og Gönyű (HU) og Veľký Ďur (SK)
3.17.	Sammenkobling Ungarn-Slovakiet mellem Sajóvátka (HU) og Rimavská Sobota (SK)
3.21.	Sammenkobling mellem Salgareda (IT) og Divača — regionen Bericevo (SI)
3.22.	Klynge Rumænien-Serbien (p.t. kendt under betegnelsen »Mid Continental East Corridor«) og Italien-Montenegro, der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 3.22.1. Sammenkobling mellem Resita (RO) og Pancevo (RS) 3.22.2. Intern linje mellem Portile de Fier og Resita (RO) 3.22.3. Intern linje mellem Resita og Timisoara/Sacalaz (RO) 3.22.4. Intern linje mellem Arad og Timisoara/Sacalaz (RO) 3.22.5. Sammenkobling mellem Villanova (IT) og Lastva (ME)
3.23.	El-oplagring i form af pumpekraft ved Yadenitsa (BG)
3.24.	El-oplagring i form af pumpekraft ved Amfilochia (EL)
3.27.	Sammenkobling mellem Sicilien og Tunesien (TU) (p.t. kendt under betegnelsen »ELMED«)

4) **Den prioriterede korridor: sammenkoblingsplan for det baltiske energimarked (»BEMIP Electricity«)**

Nr.	Definition
4.1.	Sammenkobling Danmark-Tyskland mellem Ishøj/Bjæverskov (DK) og Bentwisch (DE) via offshorevindmølleparkerne Kriegers Flak (DK) og Baltic 1 og 2 (DE) (p.t. kendt under betegnelsen »Kriegers Flak Combined Grid Solution«)
4.2.	Klyngen Estland-Letland mellem Kilingi-Nõmme og Riga (p.t. kendt under betegnelsen »3. sammenkobling«), der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 4.2.1. Sammenkobling mellem Kilingi-Nõmme (EE) og Riga CHP2 koblingsstation (LV) 4.2.2. Intern linje mellem Harku og Sindi (EE) 4.2.3. Intern linje mellem Riga CHP 2 og Riga HPP (LV)
4.4.	4.4.1. Intern linje mellem Ventspils, Tume og Imanta (LV) 4.4.2. Intern linje mellem Ekhyddan og Nybro/Hemsjö (SE)
4.5.	4.5.2. Intern linje mellem Stanisławów og Ostrołęka (PL)
4.6.	El-oplagring i form af pumpekraft i Estland
4.7.	Kapacitetsforøgelse af eloplagring i form af pumpekraft ved Kruonis (LT)
4.8.	Integration og harmonisering af de baltiske staters elektricitetsnet med de europæiske net, der omfatter følgende projekter af fælles interesse. 4.8.1. Sammenkobling mellem Tartu (EE) og Valmiera (LV) 4.8.2. Intern linje mellem Balti og Tartu (EE) 4.8.3. Sammenkobling mellem Tartu (EE) og Valmiera (LV) 4.8.4. Intern linje mellem Eesti og Tsirguliina (EE) 4.8.5. Intern linje mellem koblingsstation i Litauen og landegrænsen (LT) 4.8.7. Intern linje mellem Paide og Sindi (EE) 4.8.8. Intern linje mellem Vilnius og Neris (LT) 4.8.9. Yderligere infrastrukturelle aspekter af harmoniseringen af de baltiske staters elektricitetsnet med de europæiske net
4.10.	Klyngen Finland-Sverige (p.t. kendt under betegnelsen »3. sammenkobling Finland-Sverige«), der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 4.10.1. Sammenkobling mellem Nordfinland og Nordsverige 4.10.2. Intern linje mellem Keminmaa og Pyhänselkä (FI)

5) **Den prioriterede korridor: nord-syd gassammenkoblinger i Vesteuropa (»NSI West Gas«)**

Nr.	Definition
5.1.	5.1.1. Fysisk vending af gasstrømmen ved sammenkoblingspunktet ved Moffat (IE/UK) 5.1.2. Opgradering af SNIP-rørledningen (fra Skotland til Nordirland) for at åbne mulighed for fysisk at vende gasstrømmen mellem Ballylumford og Twynholm 5.1.3. Udbygning af gaslageret Islandmagee Underground Gas Storage (UGS) ved Larne (Nordirland)
5.3.	LNG-terminal i Shannon og forbindende rørledning (IE)

Nr.	Definition
5.4.	5.4.1. Sammenkobling ES-PT (3. sammenkobling) — 1. fase 5.4.2. Sammenkobling ES-PT (3. sammenkobling) — 2. fase
5.5.	5.5.1. South Transit East Pyrenees (p.t. kendt under betegnelsen »STEP«) 5.5.2. Den østlige akse Spanien-Frankrig — sammenkoblingspunkt mellem den Iberiske Halvø og Frankrig, herunder kompressorstationer ved St-Avit, Palteau og St. Martin de Crau (p.t. kendt under betegnelsen »Midcat«)
5.10.	Vending af gasstrømmen i sammenkoblingen i TENP-rørledningen i Tyskland
5.11.	Vending af gasstrømmen i sammenkoblingen mellem Italien og Schweiz ved Passo Gries-sammenkoblingspunktet
5.19.	Sammenkobling mellem Malta og det europæiske gasnet — sammenkobling af rørledning med Italien ved Gela
5.21.	Tilpasning til gas med lav til høj brændværdi i Frankrig og Belgien

6) **Den prioriterede korridor: nord-syd gassammenkoblinger i det centrale Øst- og Sydøsteuropa (»NSI East Gas«)**

Nr.	Definition
6.2.	Sammenkobling mellem Polen, Slovakiet, Den Tjekkiske Republik og Ungarn med relaterede interne kapacitetsforbedringer, der omfatter en eller flere af følgende grupper af projekter af fælles interesse: 6.2.1. Sammenkobling Polen-Slovakiet 6.2.2. Nord-syd gaskorridor i det østlige Polen og 6.2.10. Sammenkobling Polen-Den Tjekkiske Republik (p.t. kendt under betegnelsen »Stork II«) 6.2.11. Nord-syd gaskorridor i det vestlige Polen 6.2.12. Tvrdonice-Libhoš-rørledning, herunder opgradering af kompressorstation ved Břeclav (CZ), og følgende projekter af fælles interesse: 6.2.13. Udbygning af transmissionskapaciteten ved sammenkoblingen mellem Slovakiet og Ungarn 6.2.14. Forbedring af det ungarske transmissionssystem mellem Vecsés og Városhíd, som er nødvendigt for at øge kapaciteten ved sammenkoblingen Slovakiet-Ungarn
6.4.	Projekt af fælles interesse: bidirektional sammenkobling Østrig-Den Tjekkiske Republik (BACI) på strækningen Baumgarten (AT) — Reinthal (CZ/AT) — Břeclav (CZ) med en kapacitet på op til 6,57 mia. m ³ /år ⁽¹⁾
6.5.	Klynge LNG-terminal i Krk med rørledninger til Ungarn og videre derfra, der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 6.5.1. Udvikling af en LNG-terminal i Krk (HR) med en kapacitet på op til 2,6 mia. m ³ /år — fase I og forbindende rørledning Omišalj — Zlobin (HR) 6.5.5. »Kompressorstation 1« på det kroatiske gastransmissionssystem 6.5.6. Udbygning af LNG-terminal i Krk (HR) med en kapacitet på over 2,6 mia. m ³ /år — fase II og rørledningerne Zlobin — Bosiljevo — Sisak — Kozarac — Slobodnica (HR)
6.8.	Klynge sammenkobling Grækenland-Bulgarien og nødvendige kapacitetsforbedringer i Bulgarien, der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 6.8.1. Sammenkobling Grækenland-Bulgarien (p.t. kendt under betegnelsen »IGB«) mellem Komotini (EL) og Stara Zagora (BG) og kompressorstation ved Kipi (EL) 6.8.2. Nødvendig genopretning, modernisering og udbygning af det bulgarske transmissionssystem

Nr.	Definition
6.9.	6.9.1 LNG-terminal i det nordlige Grækenland
6.10.	Projekt af fælles interesse: gassammenkobling Bulgarien-Serbien (p.t. kendt under betegnelsen »IBS«)
6.20.	Klynge angående udbygning af lagerkapaciteten i Sydøsteuropa, der omfatter et eller flere af følgende projekter af fælles interesse: 6.20.2. Chiren UGS-udvidelse (BG) 6.20.3. South Kavala UGS-anlæg og målings- og reguleringsstation (EL) og et af følgende projekter af fælles interesse: 6.20.4. Lager i Depomures i Rumænien 6.20.6. Sarmasel underjordisk gaslagring i Rumænien
6.23.	Sammenkobling Ungarn-Slovenien (Nagykanizsa-Tornyiszentmiklós (HU)-Lendava (SI)-Kidričevo)
6.24.	Klyngen trinvis kapacitetsforøgelse i den bidirektionale transmissionskorridor Bulgarien-Rumænien-Ungarn-Østrig (p.t. kendt som »ROHUAT/BRUA«) med henblik på at muliggøre 1,75 mia. m ³ gas årligt i den første fase og 4,4 mia. m ³ gas i den anden fase, herunder nye ressourcer fra Sortehavet i 2. og/eller 3. fase: 6.24.1. ROHUAT/BRUA — 1. fase, herunder: — Rumænien-Ungarn angående en mulighed for at vende gasstrømmen: Ungarske afsnit 1. fase kompressorstation ved Csanádpalota — Udvikling af transmissionskapaciteten i Rumænien fra Podișor til Recas, herunder en ny rørledning, målestation og tre nye kompressorstationer i Podisor, Bibesti og Jupa — GCA Mosonmagyaróvár kompressorstation (udvikling på den østrigske side) 6.24.4. ROHUAT/BRUA — 2. fase, herunder: — Rørledning Városföld-Ercsi- Győr (HU) — Rørledning Ercsi-Százhalmabatta (HU) — Városföld kompressorstation (HU) — Udvikling af transmissionskapaciteten i Rumænien fra Recas til Horia mod Ungarn på til 4,4 mia. m ³ /år og udbygning af kompressorstationer i Podisor, Bibesti og Jupa — Rørledning Sortehavskysten — Podișor (RO) til overtagelse af gas fra Sortehavet — Rumænien-Ungarn angående en mulighed for at vende gasstrømmen: Ungarske afsnit 2. fase kompressorstation ved Csanádpalota eller Algyő (HU) 6.24.10. ROHUAT/BRUA — 3. fase, herunder: — Forbedring af det rumænske transmissionssystem mellem Onesti-Isaccea og vending af gasstrømmen ved Isaccea — Forbedring af det rumænske transmissionssystem mellem Onesti-Nadlac — Udvidelse af det rumænske transmissionssystem til overtagelse af gas fra Sortehavskysten
6.25.	Klynge infrastruktur, som skal sende ny gas til Central- og Sydøsteuropa med det formål at diversificere forsyningen, og som omfatter et eller flere af følgende projekter af fælles interesse, udviklet på en koordineret og effektiv måde: 6.25.1. Rørledningssystem fra Bulgarien via Rumæniens og Ungarn til Slovakiet (p.t. kendt under betegnelsen »Eastring«) 6.25.4. Infrastruktur, som åbner muligheden for at udvikle det bulgarske gasknudepunkt
6.26.	6.26.1. Klynge Kroatien — Slovenien — Østrig ved Rogatec, herunder: — Sammenkobling Kroatien — Slovenien (Lučko — Zabok — Rogatec) — Kompressorstation ved Kidričevo, anden fase af opgradering (SI)

Nr.	Definition
	— Kompressorstation 2 og 3 på det kroatisk gastransmissionssystem — GCA 2015/08: Ind/ud Murfeld (AT) — Opgradering af sammenkoblingen Murfeld/Ceršak (AT-SI) — Opgradering af Rogatec-sammenkoblingen

(¹) Gennemførelsen af BACI som et projekt af fælles interesse vil afhænge af resultatet af pilotprojektet »Trading Regional Upgrade«.

7) Den prioriterede korridor: Den sydlige gaskorridor (»SGC«)

Nr.	Definition
7.1.	Projekt af fælles interesse: Klynge bestående af en integreret, specifik og skalerbar transportinfrastruktur og tilhørende udstyr til transport af mindst 10 mia. m³ gas årligt fra nye gaskilder i den kaspiske region, som via Aserbajdsjan, Georgien og Tyrkiet når EU's markeder i Grækenland og Italien, og som omfatter et eller flere af følgende projekter af fælles interesse: 7.1.1. Gasrørledning fra EU til Turkmenistan og Aserbajdsjan via Georgien og Tyrkiet (p.t. kendt under betegnelsen kombinationen af »Trans-Caspian Gas Pipeline« (TCP), »South-Caucasus Pipeline FutureExpansion« (SCPFEX) og »Trans Anatolia Natural Gas Pipeline« (TANAP)) 7.1.3. Gasrørledning fra Grækenland til Italien via Albanien og Adriaterhavet (p.t. kendt under betegnelsen »Trans-Adriatic Pipeline« (TAP)), herunder målings- og reguleringsstationen og kompressorstationen ved Nea Messimvria
7.3.	Projekter af fælles interesse: Klynge bestående af infrastruktur til at bringe ny gas fra gasreserverne i det østlige Middelhavsområde, herunder: 7.3.1. Rørledning fra gasreserverne i det østlige Middelhav til det græske fastland via Kreta (p.t. kendt under betegnelsen »EastMed Pipeline«) med målings- og reguleringsstation ved Megalopoli og et af følgende projekter af fælles interesse, som afhænger heraf: 7.3.3. Offshorerørledning, der forbinder Grækenland og Italien (p.t. kendt under betegnelsen »Poseidon Pipeline«) 7.3.4. Styrkelse af de interne transmissionskapaciteter nord-syd i Italien (p.t. kendt under betegnelsen »Adriatica Line«)
7.5	Udvikling af gasinfrastrukturen i Cypern (p.t. kendt under betegnelsen »Cyprus Gas2EU«)

8) Den prioriterede korridor: Sammenkoblingsplan for det baltiske energimarked for gas (»BEMIP gas«)

Nr.	Definition
8.1.	8.1.1. Sammenkobling Estland-Finland (p.t. kendt under betegnelsen »Balticconnector«)
8.2.	Klynge opgradering af infrastruktur i den østlige del af Østersøregionen, der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 8.2.1. Forbedring af sammenkoblingen Letland-Litauen 8.2.2. Forbedring af sammenkoblingen Estland-Letland 8.2.4. Forbedring af den underjordiske gaslagring ved Inčukalna (LV)
8.3.	Klynge infrastruktur, der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 8.3.1. Styrkelse af sammenkoblingen Nybro-Polen/Danmark 8.3.2. Sammenkoblingen Polen-Danmark (p.t. kendt under betegnelsen »Baltic Pipe«)
8.5.	Sammenkoblingen Polen-Litauen (p.t. kendt under betegnelsen »GIPL«)
8.6.	Göteborg LNG-terminal i Sverige
8.7.	Kapacitetsudvidelse af Swinoujscie LNG-terminal i Polen

9) **Den prioriterede korridor: olieforsyningsforbindelser i det centrale Østeuropa (»OSC«)**

Nr.	Definition
9.1.	Rørledning Adamowo-Brody: rørledning, som forbinder JSC Uktransnafta's terminal i Brody (Ukraine) og lageranlægget i Adamowo (Polen)
9.2.	Rørledning Bratislava-Schwechat: rørledning, som forbinder Schwechat (Østrig) og Bratislava (Den Slovenske Republik)
9.4.	Rørledning mellem Litvinov (Den Tjekkiske Republik) og Spargau (Tyskland): projektet til forlængelse af Družba-olierørledningen frem til raffinaderiet TRM Spargau
9.5.	Klynge Pommeren-rørledningen (Polen), der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 9.5.1. Anlæg af en olieterminal i Gdańsk (fase II) 9.5.2. Udbygning af Pommeren-rørledningen: den anden linje af rørledningen
9.6.	TAL Plus: kapacitetsudvidelse af TAL-rørledningen mellem Trieste (Italien) og Ingolstadt (Tyskland)

10) **Prioriteret tematisk område: intelligente net**

Nr.	Definition
10.3.	SINCRO.GRID (Slovenien, Kroatien) — En innovativ integration af modne teknologibaserede løsninger med synergieffekt for at øge sikkerheden ved samtidig drift af de slovenske og kroatisk elektricitetssystemer
10.4.	ACON (Tjekkiet, Slovakiet) — Det vigtigste mål med ACON (Again Connected Networks) er at fremme integrationen af de tjekkiske og slovakiske markeder for elektricitet
10.5.	ALPGRID (Østrig, Italien) — En innovativ integration af modne teknologibaserede løsninger med synergieffekt for på én gang at øge den driftsmæssige effektivitet af det italienske og det østrigske elektricitetssystem
10.6.	Initiativet Smart Border (Frankrig, Tyskland) — initiativet vedrørende intelligente grænser vil forbinde politikker, der er udviklet af Frankrig og Tyskland for at støtte deres byer og områder i deres energiomstillingsstrategier og europæisk markedsintegration

11) **Prioriteret tematisk område: elmotorveje**

Lister overprojekter af fælles interesse, der også betegnes som elmotorveje

Nr.	Definition
1.1.	1.1.1. Sammenkobling mellem Gezelle (BE) og Richborough-regionen (UK)
1.3.	Klyngen Danmark-Tyskland, der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 1.3.1. Sammenkobling mellem Endrup (DK) og Niebüll (DE) 1.3.2. Intern linje mellem Niebüll og Brunsbüttel (DE)

Nr.	Definition
1.4.	Klyngen Danmark-Tyskland, der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 1.4.1. Sammenkobling mellem Kassø (DK) og Audorf (DE) 1.4.2. Intern linje mellem Audorf og Hamburg/Nord (DE) 1.4.3. Intern linje mellem Hamburg/Nord og Dollern (DE)
1.6.	Sammenkobling Frankrig-Irland mellem La Martyre (FR) og Great Island eller Knockraha (IE) (p.t. kendt under betegnelsen »Celtic Interconnector«)
1.7.	Klyngen sammenkoblinger Frankrig-Det Forenede Kongerige, der omfatter et eller flere af følgende projekter af fælles interesse: 1.7.1. Sammenkobling mellem Cotentin (FR) og Exeter-regionen (UK) (p.t. kendt under betegnelsen »FAB«) 1.7.2. Sammenkobling mellem Tourbe (FR) og Chilling (UK) (p.t. kendt under betegnelsen »IFA2«) 1.7.3. Sammenkobling mellem Coquelles (FR) og Folkestone (UK) (p.t. kendt under betegnelsen »ElecLink«) 1.7.4. Sammenkobling mellem Le Havre (FR) og Lovedean (UK) [p.t. kendt under betegnelsen »AQUIND«] 1.7.5. Sammenkobling mellem Dunkerque-regionen (FR) og Kingsnorth-regionen (UK) (p.t. kendt under betegnelsen »Gridlink«)
1.8.	Klyngen Tyskland-Norge (p.t. kendt under betegnelsen »NordLink«) 1.8.1. Sammenkobling mellem Wilster (DE) og Tonstad (NO) 1.8.2. Styrkelse af interne linjer i Sydnorge
1.10.	Klyngen sammenkoblinger Det Forenede Kongerige-Norge, der omfatter et eller flere af følgende projekter af fælles interesse: 1.10.1. Sammenkobling mellem Blythe (UK) og Kvilldal (NO) (p.t. kendt under betegnelsen »North Sea Link«) 1.10.2. Sammenkobling mellem Petershead (UK) og Simadalen (NO) (p.t. kendt under betegnelsen »NorthConnect«)
1.13.	Sammenkobling mellem Island og Det Forenede Kongerige (p.t. kendt under betegnelsen »Ice Link«)
1.14.	Sammenkobling mellem Revsing (DK) og Bicker Fen (UK) (p.t. kendt under betegnelsen »Viking Link«)
1.15.	Sammenkobling mellem Antwerpen-området (BE) og Kemsley-regionen (UK)
1.16.	Sammenkobling mellem Nederlandene og Det Forenede Kongerige
Den prioriterede korridor: nord-syd elsammenkoblinger i Vesteuropa (»NSI West Electricity«)	
2.2.	2.2.1. Første sammenkobling mellem Lixhe (BE) og Oberzier (DE) (p.t. kendt under betegnelsen »ALE-GrO«) 2.2.4. Anden sammenkobling mellem Belgien og Tyskland
2.4.	Sammenkobling mellem Codrongianos (IT), Lucciana (Korsika, FR) og Suvereto (IT) (p.t. kendt under betegnelsen »SACOI 3«)
2.5.	2.5.1. Sammenkobling mellem Grande Ile (FR) og Piosasco (IT) (p.t. kendt under betegnelsen »Savoie-Piemont«)
2.7.	Sammenkobling mellem Aquitaine (FR) og Baskerlandet (ES) (p.t. kendt under betegnelsen »Biscay Gulf«)
2.9.	Intern linje mellem Osterath og Philippsburg (DE) for at øge kapaciteten langs vestlige grænser (p.t. kendt under betegnelsen »Ultrahnet«)

Nr.	Definition
2.10.	Intern linje mellem Brunsbüttel-Großgartach og Wilster-Grafenrheinfeld (DE) for at øge kapaciteten langs nordlige og sydlige grænser (p.t. kendt under betegnelsen »Suedlink«)
2.13.	Klyngen sammenkoblinger Irland-Det Forenede Kongerige, der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 2.13.1. Sammenkobling mellem Woodland (IE) og Turleenan (UK) 2.13.2. Sammenkobling mellem Srananagh (IE) og Turleenan (UK)

Den prioriterede korridor: nord-syd elsammenkoblinger i det centrale Øst- og Sydeuropa (»NSI East Electricity«):

3.10.	Klyngen Israel-Cypern-Grækenland (p.t. kendt under betegnelsen »EUROASIA Interconnector«), der omfatter følgende projekter af fælles interesse: 3.10.1. Sammenkobling mellem Hadera (IL) og Kofinou (CY) 3.10.2. Sammenkobling mellem Kofinou (CY) og Korakia, Kreta (EL) 3.10.3. Intern linje mellem Korakia, Kreta, og Attica-regionen (EL)
3.12.	Intern linje i Tyskland mellem Wolmirstedt og Bayern for at øge transmissionskapaciteten i den interne nord-sydlige korridor
3.27.	Sammenkobling mellem Sicilien og Tunesien (TU) (p.t. kendt under betegnelsen »ELMED«)

Den prioriterede korridor: sammenkoblingsplan for det baltiske energimarked (»BEMIP Electricity«)

4.1.	Sammenkobling Danmark-Tyskland mellem Tolstrup Gaarde (DK) og Bentwisch (DE) via offshorevindmølleparkerne Kriegers Flak (DK) og Baltic 1 og 2 (DE) (p.t. kendt under betegnelsen »Kriegers Flak Combined Grid Solution«)
------	---

12) CO₂-net på tværs af landegrænser

Nr.	Definition
12.1.	CO ₂ -knodepunkt Teesside (Det Forenede Kongerige, senere faser i Nederlandene, Belgien og Tyskland)
12.2.	Transport- og infrastrukturprojektet CO ₂ -Sapling (Det Forenede Kongerige, senere faser i Nederlandene og Norge)
12.3.	Rotterdamkernen (Nederlandene og Det Forenede Kongerige)
12.4.	Grænseoverskridende transportforbindelser til CO ₂ mellem emissionskilder i Det Forenede Kongerige og Nederlandene og en lagringslokalitet i Norge

C. LISTER OVER »PROJEKTER, DER IKKE LÆNGERE BETRAGTES SOM PROJEKTER AF FÆLLES INTERESSE« OG »PROJEKTER, DER NU ER INTEGRERENDE DELE AF ANDRE PROJEKTER AF FÆLLES INTERESSE«

1) Den prioriterede korridor: offshore-elnettet i de nordlige have (»NSOG«)

Projektnumre for projekter, der ikke længere betragtes som projekter af fælles interesse
1.1.3
1.2
1.5

1.9.2

1.9.3

1.9.4

1.9.5

1.9.6

1.11.1

1.11.2

1.11.3

1.11.4

2) **Den prioriterede korridor: nord-syd elsammenkoblinger i Vesteuropa (»NSI West Electricity«)**

Projektnumre for projekter, der ikke længere betragtes som projekter af fælles interesse

2.2.2

2.2.3

2.3.1

2.3.2

2.5.2

2.6

2.8

2.11.1

2.11.2

2.11.3

2.12

2.15.2

2.15.3

2.15.4

2.16.2

2.19

2.20

2.21

2.22

2.25.1

2.25.2

2.26

Projekter, der nu er integrerende dele af andre projekter af fælles interesse	
Projektets oprindelige projektnummer	Nummer for det projekt af fælles interesse, hvori projektet nu er integreret
2.1	3.1.4

3) **Den prioriterede korridor: nord-syd elsammenkoblinger i det centrale Øst- og Sydøsteuropa (»NSI East Electricity«)**

Projektnumre for projekter, der ikke længere betragtes som projekter af fælles interesse
3.1.3
3.2.1
3.2.3
3.3
3.5.1
3.5.2
3.6.1
3.6.2
3.8.2
3.8.3
3.8.6
3.9.2
3.9.3
3.9.4
3.13
3.14.1
3.15.1
3.15.2
3.16.2
3.16.3
3.18.1
3.18.2
3.19.2
3.19.3
3.20.1
3.20.2
3.25
3.26

Projekter, der nu er integrerende dele af andre projekter af fælles interesse	
Projektets oprindelige projektnummer	Nummer for det projekt af fælles interesse, hvori projektet nu er integreret
3.19.1	3.22.5

4) **Den prioriterede korridor: sammenkoblingsplan for det baltiske energimarked (»BEMIP electricity«)**

Projektnumre for projekter, der ikke længere betragtes som projekter af fælles interesse	
4.5.1	
4.5.3	
4.5.4	
4.5.5	
4.8.6	
Projekter, der nu er integrerende dele af andre projekter af fælles interesse	
Projektets oprindelige projektnummer	Nummer for det projekt af fælles interesse, hvori projektet nu er integreret
4.3	4.8.9
4.9	4.8.9

5) **Den prioriterede korridor: nord-syd gassammenkoblinger i Vesteuropa (»NSI West Gas«)**

Projektnumre for projekter, der ikke længere betragtes som projekter af fælles interesse	
5.2	
5.6	
5.7.1	
5.7.2	
5.9	
5.12	
5.13	
5.14	
5.15.1	
5.15.2	
5.15.3	
5.15.4	
5.15.5	
5.16	
5.17.1	
5.17.2	
5.18	
5.20	

Projekter, der nu er integrerende dele af andre projekter af fælles interesse	
Projektets oprindelige projektnummer	Nummer for det projekt af fælles interesse, hvori projektet nu er integreret
5.8.1	5.5.2
5.8.2	5.5.2

6) **Den prioriterede korridor: nord-syd gassammenkoblinger i det centrale Øst- og Sydøsteuropa (»NSI East Gas«)**

Projektnumre for projekter, der ikke længere betragtes som projekter af fælles interesse	
6.3	
6.5.3	
6.5.4	
6.7	
6.8.3	
6.9.2	
6.9.3	
6.11	
6.12	
6.16	
6.17	
6.19	
6.20.1	
6.20.5	
6.21	
6.22.1	
6.22.2	
6.25.2	

Projekter, der nu er integrerende dele af andre projekter af fælles interesse	
Projektets oprindelige projektnummer	Nummer for det projekt af fælles interesse, hvori projektet nu er integreret
6.1.1	6.2.10
6.1.2	6.2.11
6.1.3	6.2.11
6.1.4	6.2.11
6.1.5	6.2.11
6.1.6	6.2.11

Projekter, der nu er integrerende dele af andre projekter af fælles interesse	
Projektets oprindelige projektnummer	Nummer for det projekt af fælles interesse, hvori projektet nu er integreret
6.1.7	6.2.11
6.1.8	6.2.2
6.1.9	6.2.11
6.1.10	6.2.2
6.1.11	6.2.2
6.1.12	6.2.12
6.2.3	6.2.2
6.2.4	6.2.2
6.2.5	6.2.2
6.2.6	6.2.2
6.2.7	6.2.2
6.2.8	6.2.2
6.2.9	6.2.2
6.5.2	6.5.6
6.6	6.26.1
6.8.4	6.25.4
6.13.1	6.24.4
6.13.2	6.24.4
6.13.3	6.24.4
6.14	6.24.1
6.15.1	6.24.10
6.15.2	6.24.10
6.18	7.3.4
6.24.2	6.24.1
6.24.3	6.24.1
6.24.5	6.24.4
6.24.6	6.24.4
6.24.7	6.24.4
6.24.8	6.24.4
6.24.9	6.24.4
6.25.3	6.24.10
6.26.2	6.26.1

Projekter, der nu er integrerende dele af andre projekter af fælles interesse	
Projektets oprindelige projektnummer	Nummer for det projekt af fælles interesse, hvori projektet nu er integreret
6.26.3	6.26.1
6.26.4	6.26.1
6.26.5	6.26.1
6.26.6	6.26.1

7) **Den prioriterede korridor: den sydlige gaskorridor (»SGC«)**

Projektnumre for projekter, der ikke længere betragtes som projekter af fælles interesse	
7.1.2	
7.1.5	
7.1.7	
7.2.1	
7.2.2	
7.2.3	
7.4.1	
7.4.2	

Projekter, der nu er integrerende dele af andre projekter af fælles interesse	
Projektets oprindelige projektnummer	Nummer for det projekt af fælles interesse, hvori projektet nu er integreret
7.1.6	7.1.3
7.1.4	7.3.3
7.3.2	7.5

8) **Den prioriterede korridor: sammenkoblingsplan for det baltiske energimarked for gas (»BEMIP Gas«)**

Projektnumre for projekter, der ikke længere betragtes som projekter af fælles interesse	
8.1.2.1	
8.1.2.2	
8.1.2.3	
8.1.2.4	
8.2.3	
8.4	
8.8	

9) **Den prioriterede korridor: olieforsyningsforbindelser i det centrale Østeuropa (»OSC«)**

Projektnumre for projekter, der ikke længere betragtes som projekter af fælles interesse

9.3

10) **Prioriteret tematisk område: intelligente net**

Projektnumre for projekter, der ikke længere betragtes som projekter af fælles interesse

10.1

10.2

11) **Prioriteret tematisk område: elmotorveje**

Projektnumre for projekter, der ikke længere betragtes som projekter af fælles interesse

1.5«

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2018/541**af 20. december 2017****om ændring af delegeret forordning (EU) 2017/2358 og delegeret forordning (EU) 2017/2359 for så vidt angår deres anvendelsesdato****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/97 af 20. januar 2016 om forsikringsdistribution ⁽¹⁾, særlig artikel 25, stk. 2, artikel 28, stk. 4, artikel 29, stk. 4 og 5, og artikel 30, stk. 6, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved direktiv (EU) 2016/97 harmoniseres de nationale bestemmelser om forsikrings- og genforsikringsdistribution og Kommissionen gives beføjelser til at vedtage delegerede retsakter for yderligere at præcisere kriterier og praktiske detaljer for så vidt angår god forretningsskik i forbindelse med distribution af forsikringsbaserede investeringsprodukter og for så vidt angår produkttilsyn og styring for forsikringsselskaber og forsikringsdistributører. På grundlag af disse beføjelser vedtog Kommissionen den 21. september 2017 delegeret forordning (EU) 2017/2358 ⁽²⁾ og delegeret forordning (EU) 2017/2359 ⁽³⁾.
- (2) For at gøre det muligt for de kompetente myndigheder og de erhvervsdrivende i forsikringsbranchen at tilpasse sig de nye krav i de to delegerede forordninger, der er nævnt i betragtning 1, bør den dato, hvorfra disse delegerede forordninger finder anvendelse, bringes på linje med datoen, hvorfra medlemsstaterne skal anvende de foranstaltninger, der er nødvendige for at efterkomme direktiv (EU) 2016/97, som fastsat i artikel 42, stk. 1, i dette direktiv —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1***Ændring af Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/2358**

Artikel 13, stk. 2, i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/2358 affattes således:

»Den anvendes fra den dato, hvorfra medlemsstaterne skal anvende de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 42, stk. 1, første afsnit, i direktiv (EU) 2016/97.«

*Artikel 2***Ændring af Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/2359**

Artikel 20, stk. 2, i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/2359 affattes således:

»Den anvendes fra den dato, hvorfra medlemsstaterne skal anvende de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 42, stk. 1, første afsnit, i direktiv (EU) 2016/97.«

⁽¹⁾ EUT L 26 af 2.2.2016, s. 19.⁽²⁾ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/2358 af 21. september 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/97 for så vidt angår krav til produkttilsyn og styring for forsikringsselskaber og forsikringsdistributører (EUT L 341 af 20.12.2017, s. 1).⁽³⁾ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/2359 af 21. september 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/97 for så vidt angår regler om god forretningsskik i forbindelse med distribution af forsikringsbaserede investeringsprodukter (EUT L 341 af 20.12.2017, s. 8.).

*Artikel 3***Ikrafttræden**

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

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 20. december 2017.

På Kommissionens vegne

Jean-Claude JUNCKER

Formand

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2018/542**af 22. januar 2018****om berigtigelse af den græske udgave af delegeret forordning (EU) 2017/86 om fastsættelse af en udsמידsplan for fiskeri efter visse demersale arter i Middelhavet**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1380/2013 af 11. december 2013 om den fælles fiskeripolitik, ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1954/2003 og (EF) nr. 1224/2009 og ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2371/2002 og (EF) nr. 639/2004 samt Rådets afgørelse 2004/585/EF ⁽¹⁾, særlig artikel 15, stk. 6, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den græske udgave af Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/86 ⁽²⁾ indeholder en fejl i artikel 4, litra b), nr. i), ii) og iii), artikel 4, litra c), nr. i) og ii), artikel 5, stk. 2, og i skemaerne i punkt 2 og 3 i bilaget for så vidt angår oversættelsen af en fiskeart, og derved påvirkes anvendelsesområdet for forskellige bestemmelser i denne forordning.
- (2) Den græske udgave af delegeret forordning (EU) 2017/86 bør derfor berigtiges. De øvrige sprogudgaver er ikke berørt —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1**(vedrører ikke den danske udgave)**Artikel 2*Denne forordning træder i kraft på dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 22. januar 2018.

På Kommissionens vegne

Jean-Claude JUNCKER

Formand⁽¹⁾ EUT L 354 af 28.12.2013, s. 22.⁽²⁾ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/86 af 20. oktober 2016 om fastsættelse af en udsמידsplan for fiskeri efter visse demersale arter i Middelhavet (EUT L 14 af 18.1.2017, s. 4).

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2018/543**af 23. januar 2018****om berigtigelse af den spanske udgave af Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 812/2013 om supplerings af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/30/EU for så vidt angår energimærkning af vandvarmere og varmtvandsbeholdere samt pakker med vandvarmer og solvarmekomponent****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/1369 af 4. juli 2017 om opstilling af rammer for energimærkning og om ophævelse af direktiv 2010/30/EU ⁽¹⁾, særlig artikel 16, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I den spanske udgave af Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 812/2013 ⁽²⁾ er der to fejl i bilag II, tabel 1, søjle M, række B og C, hvor der er en forskel i formlen for tærsklerne for vandvarmere af størrelse M.
- (2) Den spanske udgave af delegeret forordning (EU) nr. 812/2013 bør derfor ændres. De øvrige sprogudgaver er ikke berørt —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1**(vedrører ikke den danske udgave)**Artikel 2*Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. januar 2018.

På Kommissionens vegne

Jean-Claude JUNCKER

Formand⁽¹⁾ EUT L 198 af 28.7.2017, s. 1.⁽²⁾ Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 812/2013 af 18. februar 2013 om supplerings af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/30/EU for så vidt angår energimærkning af vandvarmere og varmtvandsbeholdere samt pakker med vandvarmer og solvarmekomponent (EUT L 239 af 6.9.2013, s. 83).

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) 2018/544**af 27. marts 2018****om forbud mod fiskeri efter blå marlin i Atlanterhavet fra fartøjer, der fører spansk flag**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1224/2009 af 20. november 2009 om oprettelse af en kontrolordning for Unionen med henblik på at sikre overholdelse af reglerne i den fælles fiskeripolitik ⁽¹⁾, særlig artikel 36, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Rådets forordning (EU) 2018/120 ⁽²⁾ er der fastsat kvoter for 2018.
- (2) Ifølge de oplysninger, Kommissionen har modtaget, har fiskeriet efter den bestand, der er omhandlet i bilaget til nærværende forordning, fra fartøjer, der fører den i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i medlemsstaten, nået et sådant omfang, at den kvote, der er tildelt for 2018, er opbrugt.
- (3) Derfor er det nødvendigt at forbyde fiskeri efter den pågældende bestand —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1***Opbrugt kvote**

Den fiskekvote, der for 2018 er tildelt den medlemsstat, som er omhandlet i bilaget til denne forordning, for den i samme bilag omhandlede bestand, anses for at være opbrugt fra den dato, der er fastsat i det pågældende bilag.

*Artikel 2***Forbud**

Fiskeri efter den bestand, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, fra fartøjer, som fører den i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i medlemsstaten, er forbudt fra den dato, der er fastsat i det pågældende bilag. Det er navnlig forbudt at opbevare om bord, overføre, omlade og lande fisk af denne bestand fanget af de pågældende fartøjer efter den pågældende dato.

*Artikel 3***Ikrafttræden**

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

⁽¹⁾ EUT L 343 af 22.12.2009, s. 1.

⁽²⁾ Rådets forordning (EU) 2018/120 af 23. januar 2018 om fastsættelse for 2018 af fiskerimuligheder for visse fiskebestande og grupper af fiskebestande gældende for EU-farvande og for EU-fiskerifartøjer i visse andre farvande og om ændring af forordning (EU) 2017/127 (EUT L 27 af 31.1.2018, s. 1).

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. marts 2018.

På Kommissionens vegne

For formanden

João AGUIAR MACHADO

Generaldirektør

Generaldirektoratet for Maritime Anliggender og Fiskeri

—

BILAG

Nr.	01/TQ120
Medlemsstat	Spanien
Bestand	BUM/ATLANT
Art	Blå marlin (<i>Makaira nigricans</i>)
Område	Atlantehavet
Dato	1.1.2018

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2018/545**af 4. april 2018****om praktiske bestemmelser for jernbanekøretøjsgodkendelses- og jernbanekøretøjstypogodkendelsesprocessen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union ⁽¹⁾, særlig artikel 21, stk. 9, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) De praktiske bestemmelser for køretøjsgodkendelsesprocessen, jf. direktiv (EU) 2016/797, bør gøre køretøjsgodkendelsesprocessen mindre kompleks, kortere og billigere, give ensartede betingelser for harmonisering af typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningstilladelsen i Unionen og fremme samarbejde mellem alle parter, der er involveret i køretøjsgodkendelsesprocessen. Med henblik på at gøre køretøjsgodkendelsesprocessen kortere bør tidsfristerne i praksis holdes så korte som muligt.
- (2) Under hensyntagen til de erfaringer, som de nationale sikkerhedsmyndigheder har høstet fra godkendelsesprocessen og udarbejdelsen af de samarbejdsaftaler, der henvises til i artikel 21, stk. 14, i direktiv (EU) 2016/797, anerkendes tidlig kontakt med ansøgeren i form af koordinering (»forhåndskoordinering«) som god praksis, når det gælder om at fremme etableringen af forbindelser mellem de parter, der er involveret i køretøjsgodkendelsesprocessen. Forhåndskoordinering bør tilbydes, før en ansøgning om typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse indgives, med henblik på at give den godkendende enhed og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet mulighed for at få kendskab til projektet. For at ansøgeren er oplyst om, hvad ansøgeren kan forvente, bør de gældende regler forklares for ansøgeren i forbindelse med forhåndskoordineringen, og ansøgeren forsynes med detaljerede oplysninger om køretøjsgodkendelsesprocessen, herunder beslutningsprocessen, og det kontrolleres, at ansøgeren har modtaget tilstrækkelige oplysninger. Det er ansøgerens ansvar at sikre, at alle krav er opfyldt, når ansøgeren indgiver sin ansøgning om typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse. Under udøvelse af sine opgaver bistår ansøgeren af andre enheder såsom overensstemmelsesvurderingsorganer, leverandører og tjenesteydere.
- (3) Med henblik på at skabe stordriftsfordele og mindske den administrative byrde bør typegodkendelsen give ansøgeren mulighed for at fremstille et antal køretøjer af samme konstruktion og lette godkendelsen af disse. Køretøjstypen angiver den konstruktion, som vil blive anvendt for alle køretøjer af den pågældende type. Hver ny køretøjstype bør følge godkendelsesprocessen, og en ny type bør kun oprettes, hvis den er godkendt.
- (4) Begreberne variant og version af en køretøjstype bør indføres med henblik på at give mulighed for at fastlægge mulige konfigurationer og ændringer af en eksisterende type i løbet af køretøjets levetid. Forskellen mellem varianter og versioner er, at varianter skal godkendes, mens versioner ikke skal.
- (5) Med henblik på at sikre, at køretøjstypen i tidens løb fortsat opfylder kravene, og at eventuelle ændringer af konstruktionen, som påvirker de grundlæggende konstruktionsegenskaber, afspejles som nye varianter og/eller versioner af køretøjstypen, bør der anvendes en konfigurationsstyringsproces. Den ansøger, som har modtaget typegodkendelsen, er ansvarlig for konfigurationsstyringen for køretøjstypen.
- (6) For så vidt angår køretøjer, er det nødvendigt, at konfigurationsstyringsprocessen begrænses til ændringer, som ikke håndteres gennem konfigurationsstyringsprocessen for en godkendt køretøjstype.
- (7) Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (»agenturet«) skal udarbejde vejledninger, som beskriver og om nødvendigt forklarer de krav, der er fastsat i denne forordning. Vejledningerne bør ajourføres, offentliggøres og

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning) (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44).

gøres gratis tilgængelige for offentligheden. Vejledningerne bør — for at harmonisere tilgangen til udveksling og registrering af oplysninger via one-stop-shoppen, jf. artikel 12 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 ⁽¹⁾, også indeholde standardformularer udarbejdet af agenturet i samråd med de nationale sikkerhedsmyndigheder.

- (8) Agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder bør indføre interne bestemmelser eller procedurer med henblik på at sikre, at kravene i køretøjsgodkendelsesprocessen opfyldes.
- (9) I betragtning af, at det anses for god praksis at tage ved lære af erfaringer, skal de nationale sikkerhedsmyndigheder og agenturet opfordres til at dele alle relevante oplysninger. Med henblik på at levere denne tjenesteydelse skal agenturet oprette en protokol og procedurer for registrering og udveksling af oplysninger mellem agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder.
- (10) For at forhindre dobbeltarbejde i forbindelse med vurderingen og mindske den administrative byrde og omkostningerne for ansøgeren bør agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder, hvor det er relevant, tage hensyn til de samarbejdsaftaler og multilaterale aftaler, der er indgået i henhold til artikel 21, stk. 14 og 15, i direktiv (EU) 2016/797.
- (11) Agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder skal registrere alle relevante oplysninger og dokumenterede årsager til de afgørelser, der træffes, i one-stop-shoppen med henblik på at begrunde afgørelserne på hvert trin af køretøjsgodkendelsesprocessen. Hvis agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder har deres egne informationsstyringssystemer til vurderingen, bør de sikre, at alle relevante oplysninger overføres til one-stop-shoppen af samme årsager. For at lette kommunikationen mellem de interesserede parter skal der i agenturets og de nationale sikkerhedsmyndigheders retningslinjer fastlægges praktiske bestemmelser for den kommunikation, som ikke er relevant for beslutningsprocessen, og som det derfor ikke er nødvendigt at indgive via one-stop-shoppen.
- (12) Hvis køretøjets planlagte anvendelsesområde er begrænset til et enkelt net eller til net i en enkelt medlemsstat, er køretøjstilladelsen gyldig uden udvidelse af anvendelsesområdet for køretøjer, der kører til stationer i tilgrænsende medlemsstater, som har tilsvarende netegenskaber, når disse stationer ligger tæt på grænsen. I så fald kan ansøgeren indgive sin ansøgning om typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse til agenturet eller de nationale sikkerhedsmyndigheder. Når agenturet fungerer som godkendende enhed, skal det høre de relevante sikkerhedsmyndigheder, jf. artikel 21, stk. 8, i direktiv (EU) 2016/797, og tager de relevante grænseoverskridende aftaler i betragtning.
- (13) Når agenturet fungerer som godkendende enhed, skal ansøgeren, med forbehold af bestemmelserne i bilag IV, punkt 2.6, til direktiv (EU) 2016/797, have ret til at indgive sin ansøgning til agenturet på et af Unionens officielle sprog. I forbindelse med vurderingen bør de nationale sikkerhedsmyndigheder have ret til at fremsende dokumenter vedrørende vurderingen til agenturet på et af medlemsstatens sprog uden at være forpligtet til at oversætte dem.
- (14) Agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder skal udarbejde interne ordninger eller procedurer til forvaltning af udstedelsen af typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse med henblik på at mindske de administrative byrder og udgifter for ansøgeren. I denne henseende bør ansøgeren have mulighed for at indsende genparten af dokumenter i ansøgningen. De originale dokumenter skal være tilgængelige for agenturets eller de nationale sikkerhedsmyndigheders verifikation efter udstedelsen af typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningstilladelsen.
- (15) Det er nødvendigt at harmonisere kategoriseringen af spørgsmål i forbindelse med vurderingen for at sikre, at ansøgeren forstår omfanget af eventuelle spørgsmål, som agenturet eller en national sikkerhedsmyndighed rejser. Kategoriseringen er særlig vigtig, når flere nationale sikkerhedsmyndigheder er involveret i processen. Med henblik på at lette køretøjsgodkendelsesprocessen og mindske den administrative byrde i tilfælde, hvor der ikke gælder nationale regler, skal agenturets høring af de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet begrænses til kontrol af, at specifikationen af anvendelsesområdet for den berørte medlemsstat er korrekt. I tilfælde, hvor de tekniske specifikationer for interoperabilitet (»TSI'er«) indeholder specifikke bestemmelser, skal anvendelsesområdet kunne dække netværket i hele Unionen, og kontrol udført af agenturet skal være tilstrækkeligt.
- (16) Køretøjer og køretøjstyper skal forblive godkendt i overensstemmelse med artikel 54, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/797, med forbehold af artikel 21, stk. 12, og artikel 24, stk. 3, i nævnte direktiv. I tilfælde af fornyelse eller opgradering af køretøjerne, skal bestemmelserne i denne forordning finde anvendelse i overensstemmelse med artikel 21, stk. 12, i direktiv (EU) 2016/797.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004 (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 1).

- (17) I henhold til artikel 54, stk. 4, i direktiv (EU) 2016/797 gælder den nye ordning for køretøjsgodkendelse fra den 16. juni 2019. Medlemsstaterne kan dog i henhold til nævnte direktivs artikel 57, stk. 2, underrette agenturet og Kommissionen om, at de har forlænget gennemførelsesperioden, og kan dermed fortsat udstede typegodkendelser og/eller køretøjsomsætningstilladelser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF ⁽¹⁾ indtil den 16. juni 2020. Mellem den 16. juni 2019 og den 15. juni 2020 kan to forskellige retlige ordninger med forskellige godkendende enheder eksistere side om side. Det skal derfor præciseres, hvordan den nye ordning skal anvendes i tillæg til den gamle, når det planlagte anvendelsesområde omfatter en eller flere af disse medlemsstater.
- (18) Når en national sikkerhedsmyndighed konstaterer, at den ikke vil kunne udstede en typegodkendelse og/eller ibrugtagningstilladelse i henhold til direktiv 2008/57/EF inden den 16. juni 2019, eller den 16. juni 2020 for de medlemsstater, der har indgivet underretning til agenturet og Kommissionen i henhold til artikel 57, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/797, bør agenturet, når det fungerer som godkendende enhed, acceptere resultaterne af den nationale sikkerhedsmyndigheds vurdering for at undgå dobbeltarbejde, yderligere administrativ byrde og forsinkelse for ansøgeren.
- (19) For at lette omsætningen af køretøjer og begrænse de administrative byrder bør en typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse udstedt af agenturet anerkendes som svarende til en typegodkendelse i henhold til artikel 26 i direktiv 2008/57/EF og en ibrugtagningstilladelse i henhold til artikel 22 og 24 i direktiv 2008/57/EF.
- (20) Nationale regler og TSI'er, i henhold til artikel 4, stk. 3, litra f), i direktiv (EU) 2016/797, bør omfatte en gradvis overgang, særlig under hensyntagen til projekter på et avanceret udviklingstrin som defineret i artikel 2, stk. 23, i direktiv (EU) 2016/797.
- (21) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelsen fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 21 i Rådets direktiv 96/48/EF ⁽²⁾ —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL 1

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Ved denne forordning fastsættes krav, som skal opfyldes af:
 - a) ansøgeren, når denne via den one-stop-shop, der er omhandlet i artikel 12 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796, indgiver en ansøgning om typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse
 - b) agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder, når de behandler en ansøgning om typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse, og i forbindelse med forhåndskoordinerings
 - c) den godkendende enhed, når den træffer afgørelse om udstedelse af typegodkendelser og/eller køretøjsomsætningstilladelser
 - d) infrastrukturforvalterne, når de opstiller betingelser for udførelse af test på deres net og leverer oplysninger relevante for godkendelse af køretøjer, for så vidt angår anvendelsesområdet.
2. Denne forordning finder anvendelse med forbehold af artikel 21, stk. 16 og 17, i direktiv (EU) 2016/797.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1).

⁽²⁾ Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6).

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) »godkendende enhed«: den enhed, der udsteder typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningstilladelsen
- 2) »grundlæggende konstruktionsmæssige egenskaber«: de parametre, som anvendes til at fastslå køretøjstypen, som specificeret i den udstedte typegodkendelse og registreret i det europæiske register over godkendte køretøjstyper (»ERATV«)
- 3) »konfigurationsstyring«: en systematisk organisatorisk, teknisk og administrativ proces i hele et køretøjs og/eller en køretøjstypes levetid med henblik på at sikre, at sammenhæng i dokumentationen og sporbarhed af ændringerne etableres og opretholdes, således at:
 - a) krav i relevant EU-lovgivning og nationale regler opfyldes
 - b) ændringer styres og dokumenteres, enten i det tekniske dossier eller i det dossier, der ledsager den udstedte tilladelse
 - c) oplysninger og data til stadighed er aktuelle og præcise
 - d) relevante parter oplyses om ændringer, når det er nødvendigt
- 4) »dato for modtagelse af ansøgningen«:
 - a) når agenturet fungerer som den godkendende enhed: den første arbejdsdag, der er fælles for agenturet og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder i det planlagte anvendelsesområde, efter kvitteringen for modtagelse af ansøgningen
 - b) når de nationale sikkerhedsmyndigheder fungerer som den godkendende enhed: den første arbejdsdag i den berørte medlemsstat efter kvitteringen for modtagelse af ansøgningen
- 5) »enhed, der styrer ændringer«: indehaveren af typegodkendelse, ihænde-haveren eller den af disse bemyndigede enhed
- 6) »indehaver af typegodkendelsen«: den fysiske eller juridiske person, som har ansøgt om og modtaget typegodkendelsen, eller dennes retlige efterfølger
- 7) »begrundet tvivl«: et spørgsmål klassificeret som »kategori 4« i henhold til artikel 41, stk. 1, litra d), med en begrundelse og dokumentation, som rejses af den godkendende enhed og/eller de nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet om de oplysninger, ansøgeren har angivet i sin ansøgning
- 8) »national sikkerhedsmyndighed for anvendelsesområdet« eller »NSA for anvendelsesområdet«: den nationale sikkerhedsmyndighed, når denne udfører en eller flere af følgende opgaver:
 - a) vurderingen i artikel 21, stk. 5, litra b) i direktiv (EU) 2016/797
 - b) de samråd, der anmodes om i henhold til artikel 21, stk. 8, i direktiv (EU) 2016/797
 - c) om nødvendigt udsteder midlertidige tilladelser til brug af køretøjet til test på nettet og træffer foranstaltninger til at sikre, at testene på nettet kan finde sted, jf. artikel 21, stk. 3, i direktiv (EU) 2016/797
- 9) »forhåndskoordinerings«: proceduremæssigt trin, der går forud for en ansøgning om tilladelse, og som udføres på ansøgerens anmodning
- 10) »tilkendegivelse om forhåndskoordinerings«: tilkendegivelse fra den godkendende enhed og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet om forhåndskoordineringsdossieret
- 11) »kravstyring«: den proces, i hvilken ansøgeren fastlægger, fordeler, implementerer og validerer krav med henblik på at sikre, at de relevante krav i EU-lovgivningen og national lovgivning opfyldes. Kravstyring kan indarbejdes i produktudviklingsprocesserne

- 12) »sikker integration«: opfyldelsen af det væsentlige sikkerhedskrav, jf. bilag III til direktiv (EU) 2016/797, når dele sættes sammen til en integreret helhed, såsom et køretøj eller et delsystem, såvel som mellem køretøjet og netværket, for så vidt angår den tekniske kompatibilitet
- 13) »variant af køretøjstype«: en mulig konfiguration af en køretøjstype, som fastlægges i forbindelse med den første godkendelse af køretøjstypen, jf. artikel 24, stk. 1, eller ændringer inden for en eksisterende køretøjstype i løbet af dens levetid, og som kræver en ny godkendelse af køretøjstypen, jf. artikel 24, stk. 1, og artikel 21, stk. 12, i direktiv (EU) 2016/797
- 14) »version af køretøjstype«: en mulig konfiguration af en køretøjstype eller af en variant af en køretøjstype eller ændringer inden for en eksisterende type eller variant af en type i løbet af dens levetid, som foretages for at afspejle ændringer i de grundlæggende konstruktionsmæssige egenskaber, og som ikke kræver en ny godkendelse af køretøjstypen, jf. artikel 24, stk. 1, og artikel 21, stk. 12, i direktiv (EU) 2016/797
- 15) »køretøjsomsætningstilladelse«: den afgørelse, som den godkendende enhed træffer, når der er rimelig sikkerhed for, at ansøgeren og de enheder, der er involveret i konstruktion, fremstilling, verificering og validering af køretøjet, har opfyldt deres respektive forpligtelser og ansvar med henblik på at sikre, at væsentlige krav i gældende lovgivning er opfyldt, eller for at sikre overensstemmelse med den godkendte type, og som gør, at køretøjet kan omsættes på markedet og anvendes sikkert i anvendelsesområdet i overensstemmelse med betingelserne for brug af køretøjet og i givet fald andre restriktioner, der er angivet i køretøjstilladelsen og typegodkendelsen
- 16) »typegodkendelse«: den afgørelse, som den godkendende enhed træffer, når der er rimelig sikkerhed for, at ansøgeren og de enheder, der er involveret i konstruktion, fremstilling, verificering og validering af køretøjstypen, har opfyldt deres forpligtelser og ansvar med henblik på at sikre, at de væsentlige krav i gældende lovgivning er opfyldt, hvilket gør, at et køretøj fremstillet efter denne konstruktion kan omsættes på markedet og anvendes sikkert i anvendelsesområdet i overensstemmelse med betingelserne for anvendelse og i givet fald andre restriktioner, der er angivet i typegodkendelsen og finder anvendelse på alle køretøjer godkendt i overensstemmelse med typen
- 17) »relevant dato«: den 16. juni 2019, undtagen for de medlemsstater, der har indgivet en underretning til agenturet og Kommissionen i henhold til artikel 57, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/797 om, at de har forlænget gennemførelsesperioden for nævnte direktiv; i så fald er den relevante dato den 16. juni 2020.

Artikel 3

Ansøgerens ansvar

Ansøgeren skal indgive sin ansøgning om typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning.

Det er ansøgerens ansvar at sikre, at de relevante krav i gældende lovgivning er identificeret og opfyldt, når ansøgeren indgiver sin ansøgning om typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse.

Artikel 4

Den godkendende enheds ansvar

1. Den godkendende enhed udsteder typegodkendelser og/eller køretøjsomsætningstilladelser (under ét: »tilladelser«) i overensstemmelse med artikel 21, 24 og 25 i direktiv (EU) 2016/797 og bestemmelserne i denne forordning.
2. I forbindelse med udstedelse af eller afslag på en tilladelse skal den godkendende enhed:
 - a) koordinere fordelingen af opgaver til de relevante parter og fastlæggelsen af, hvorledes koordineringen mellem dem arrangeres
 - b) foretage en vurdering af ansøgningsdossieret med henblik på at få rimelig sikkerhed for, at køretøjstypen og/eller køretøjet lever op til de gældende love
 - c) samle al dokumentation, resultaterne af alle relevante vurderinger og de dokumenterede årsager til dens afgørelse om at udstede eller give afslag på at udstede tilladelsen, jf. denne forordning.

3. Hvis agenturet fungerer som godkendende enhed, koordinerer det de aktiviteter, som udføres af nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet, og som har forbindelse til typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse.
4. Den godkendende enhed yder forhåndskoordinerings på anmodning fra ansøgeren.
5. Den godkendende enhed udfører sine opgaver på åben, ikkediskriminerende og gennemsigtig vis og foretager et fagligt skøn, er upartisk og rimelig og angiver veldokumenterede årsager til enhver afgørelse.
6. Den godkendende enhed indfører interne ordninger eller procedurer til forvaltning af udstedelsen af en typegodkendelse og/eller en køretøjsomsætningstilladelse. Disse ordninger eller procedurer tager hensyn til de aftaler, der er omhandlet i artikel 21, stk. 14, i direktiv (EU) 2016/797, og i givet fald multilaterale aftaler som omhandlet i artikel 21, stk. 15, i direktiv (EU) 2016/797.
7. Når ansøgeren i henhold til artikel 5, stk. 2, angiver, at typegodkendelsens gyldighed er blevet påvirket, ajourfører den godkendende enhed ERATV'en i overensstemmelse hermed.
8. Når ansøgeren i sin ansøgning angiver, at køretøjets/køretøjernes eller køretøjstypens planlagte anvendelsesområde omfatter stationer i tilgrænsende medlemsstater, som har tilsvarende netegenskaber, når disse stationer ligger tæt på grænsen, skal den godkendende enhed:
 - a) modtage bekræftelse fra de nationale sikkerhedsmyndigheder i de tilgrænsende medlemsstater om, at de relevante meddelte nationale regler og forpligtelser, der er knyttet til de relevante grænseoverskridende aftaler, er opfyldt, inden den godkendende enhed udsteder typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningstilladelsen og
 - b) angive i den udstedte tilladelse, at typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningstilladelsen også er gyldig til disse stationer uden udvidelse af anvendelsesområdet.

Artikel 5

Det ansvar, der påhviler indehaveren af typegodkendelsen

1. Indehaveren af typegodkendelsen er ansvarlig for konfigurationsstyringen for køretøjstypen og for det dossier, der ledsager den afgørelse, som træffes i overensstemmelse med artikel 46.
2. Med forbehold af artikel 53 og 54 underretter indehaveren af typegodkendelsen, som led i konfigurationsstyringen af køretøjstypen, den godkendende enhed, som udstedte typegodkendelsen, om enhver ændring i EU-lovgivningen, som påvirker typegodkendelsens gyldighed.

Artikel 6

Infrastrukturforvalterens ansvar

1. I anvendelsesområdet er infrastrukturforvalterens ansvar, for så vidt angår typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse, på grundlag af de oplysninger, som leveres af ansøgeren i henhold til artikel 18, begrænset til at identificere og levere følgende:
 - a) de driftsbetingelser, der finder anvendelse på brugen af køretøjet ved test på nettet
 - b) de nødvendige foranstaltninger, som skal træffes på infrastruktursiden, for at sikre sikker og pålidelig drift under test på nettet
 - c) de nødvendige foranstaltninger i infrastrukturinstallationerne for at kunne udføre test på nettet.
2. De berørte infrastrukturforvaltere for anvendelsesområdet skal:
 - a) bistå ansøgeren i forbindelse med betingelserne for brug af køretøjet til test på nettet
 - b) levere oplysninger om infrastrukturen på ikkediskriminerende vis med henblik på brug af køretøjet til test på nettet
 - c) identificere og levere betingelser og foranstaltninger for brugen af køretøjet til test på nettet inden for den givne tidsfrist, som er fastsat i artikel 21, stk. 3 og 5, i direktiv (EU) 2016/797, på grundlag af de oplysninger, ansøgeren leverer
 - d) deltage i forhåndskoordinerings, efter aftale med ansøgeren.

*Artikel 7***Det ansvar, der påhviler de nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet**

1. I forbindelse med udstedelse af en typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse er de nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet ansvarlige for:
 - a) deres del af vurderingen i henhold til artikel 40
 - b) udstedelse af et vurderingsdossier til den godkendende enhed, jf. artikel 40, stk. 6.
2. Når de nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet udfører deres opgaver, gør de dette på åben, ikkediskriminerende og gennemsigtig vis og foretager et fagligt skøn, er upartiske og rimelige og angiver veldokumenterede årsager til enhver konklusion.
3. De berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet yder forhåndskoordinerings på ansøgning fra ansøgeren.
4. De nationale sikkerhedsmyndigheder for det berørte anvendelsesområde deler alle oplysninger, der fremkommer af de indhøstede erfaringer vedrørende tekniske og driftsmæssige spørgsmål, og som kan være relevante for udstedelsen af typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse, med agenturet og alle andre nationale sikkerhedsmyndigheder, f.eks.:
 - a) oplysninger, der modtages, jf. artikel 4, stk. 5, litra b), i direktiv (EU) 2016/798
 - b) manglende overholdelse af væsentlig krav der kan føre til ændring eller tilbagekaldelse af en tilladelse, jf. artikel 26 i direktiv (EU) 2016/797
 - c) mangler i en TSI, jf. artikel 6 i direktiv (EU) 2016/797
5. De nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet indfører interne ordninger eller procedurer til forvaltning af udstedelsen af en typegodkendelse og/eller en køretøjsomsætningstilladelse. Disse ordninger eller procedurer tager hensyn til de aftaler, der er omhandlet i artikel 21, stk. 14, i direktiv (EU) 2016/797, og i givet fald multilaterale aftaler som omhandlet i artikel 21, stk. 15, i direktiv (EU) 2016/797.
6. De nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet udarbejder, offentliggør og ajourfører retningslinjer, der beskriver deres sprogpolitik, bestemmelser vedrørende kommunikation og processen for midlertidig tilladelse, når dette kræves i henhold til den nationale retlige ramme, og gør dem tilgængelige for offentligheden gratis.

*Artikel 8***Agenturets ansvar**

1. Agenturet udarbejder, offentliggør og ajourfører retningslinjer, der beskriver og forklarer de krav, der er fastsat ved denne forordning, og gør dem tilgængelige for offentligheden gratis. Retningslinjerne skal desuden omfatte standardformularer, som kan anvendes af den godkendende enhed og de nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet til udveksling og registrering af oplysninger, og standardformularer til ansøgningen, som ansøgeren kan benytte.
2. Agenturet opretter en protokol og procedurer for registrering og udveksling af de oplysninger, der er omhandlet i artikel 7, stk. 4. Andre påvirkede eller berørte parter kan få adgang til relevante oplysninger, forudsat at oplysningernes fortrolighed sikres.

*Artikel 9***Anvendelse af et godkendt køretøj**

Efter at have udført den kontrol, der er omhandlet i artikel 23 i direktiv (EU) 2016/797, kan en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter bruge et køretøj i anvendelsesområdet i overensstemmelse med betingelserne for brug af køretøjet og andre restriktioner angivet i typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningstilladelsen.

*Artikel 10***Sprog**

1. Når typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningstilladelsen skal udstedes i henhold til bestemmelserne i artikel 21, stk. 5-7, i direktiv (EU) 2016/797, skal ansøgeren:

- a) indgive ansøgningen og det ledsagende dossier på et af Unionens officielle sprog
- b) efter anmodning oversætte dele af dossieret, der ledsager ansøgningen, i overensstemmelse med bilag IV, punkt 2.6, til direktiv (EU) 2016/797. I dette tilfælde afgør den nationale sikkerhedsmyndighed, hvilket sprog der skal benyttes, som angivet i de retningslinjer, der er omhandlet i artikel 7, stk. 6.

2. Enhver afgørelse om udstedelsen af typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningstilladelsen, som agenturet træffer, herunder de dokumenterede årsager til afgørelsen og i givet fald den udstedte typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse leveres på det sprog, der er omhandlet i stk. 1, litra a).

*Artikel 11***Køretøjsgodkendelsesproces for sporvognstog i det fælleseuropæiske jernbaneområde**

1. I forbindelse med en typegodkendelse af og/eller en køretøjsomsætningstilladelse for et sporvognstog, som er beregnet til at skulle køre i Unionens jernbanesystem, med forbehold af artikel 1 i direktiv (EU) 2016/797, og hvor ingen teknisk specifikation for interoperabilitet (»TSI«) finder anvendelse på det pågældende sporvognstog eller sporvognstogtype, som beskrevet i artikel 1, stk. 5, litra b), i direktiv (EU) 2016/797, kan medlemsstaterne anvende en procedure, der er fastsat i deres nationale retlige ramme vedrørende typegodkendelsen af og/eller køretøjsomsætningstilladelsen for et sporvognstog. I så fald henviser ansøgeren til den berørte medlemsstats nationale retlige ramme, for så vidt angår den procedure, der skal følges for typegodkendelsen af og/eller køretøjsomsætningstilladelsen for et sporvognstog.

2. I forbindelse med en typegodkendelse af og/eller en køretøjsomsætningstilladelse for et sporvognstog, som er beregnet til at skulle køre i Unionens jernbanesystem i grænseoverskridende drift, og hvor ingen TSI finder anvendelse på den pågældende sporvognstogtype, ansøger ansøgeren hos de godkendende enheder, der er udpeget af de involverede medlemsstater, og som samarbejder med henblik på at udstede en typegodkendelse af og/eller køretøjsomsætningsstilladelse for et sporvognstog.

3. I andre tilfælde godkendes sporvognstog og sporvognstogtyper, som er omfattet af direktiv (EU) 2016/797, efter den procedure, der er fastsat ved denne forordning.

*Artikel 12***Grænseoverskridende aftaler**

1. De nationale sikkerhedsmyndigheder gør den procedure, som skal følges i forbindelse med grænseoverskridende aftaler om tilladelser, der omfatter stationer i tilgrænsende medlemsstater, jf. artikel 21, stk. 8, i direktiv (EU) 2016/797, offentligt tilgængelig, særlig:

- a) eksisterende grænseoverskridende aftaler mellem de nationale sikkerhedsmyndigheder, som eventuelt skal anvendes
- b) den procedure, som skal følges, når der ikke findes sådanne grænseoverskridende aftaler.

2. For en grænseoverskridende aftale om processen for at udstede en tilladelse, der omfatter stationer i tilgrænsende medlemsstater, jf. artikel 21, stk. 8, i direktiv (EU) 2016/797, fastlægger de nationale sikkerhedsmyndigheder den procedure, som skal anvendes, og leverer som minimum følgende oplysninger:

- a) de proceduremæssige trin
- b) tidsfristerne
- c) det tekniske og geografiske anvendelsesområde

- d) de involverede parter roller og opgaver og
- e) de praktiske bestemmelser for høringen af de forskellige parter.

KAPITEL 2

FORBEREDELSE AF ANSØGNINGEN

Artikel 13

Kravstyring

1. I overensstemmelse med det overordnede mål om at styre fastlagte risici og mindske disse til et acceptabelt niveau, gennemfører ansøgeren før indgivelse af ansøgningen en kravstyringsproces, som skal sikre, at alle nødvendige krav, der omfatter køretøjets konstruktion for dets levetid, er:

- a) fastlagt på behørig vis
- b) knyttet til funktioner eller delsystemer eller er opfyldt gennem betingelserne for brug af køretøjet eller andre restriktioner og
- c) gennemført og valideret.

2. Den kravstyring, som foretages af ansøgeren, dækker navnlig følgende krav:

- a) væsentlige krav til delsystemer som omhandlet i artikel 3 og angivet i bilag III til direktiv (EU) 2016/797
- b) delsystemernes tekniske kompatibilitet i køretøjet
- c) sikker integration af delsystemerne i køretøjet og
- d) køretøjets tekniske kompatibilitet med nettet i anvendelsesområdet.

3. Ansøgeren anvender den risikostyringsproces, der er fastsat i bilag I til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 402/2013 ⁽¹⁾, som metode til kravstyring, når det drejer sig om de væsentlige krav »sikkerhed« i forbindelse med køretøjet og delsystemer såvel som sikker integration mellem delsystemerne for forhold, der ikke er omfattet af TSI'erne og de nationale regler.

Artikel 14

Fastlæggelse af den relevante godkendelse

1. Ansøgeren fastlægger, om ansøgningen om tilladelse vedrører:

- a) første tilladelse: den typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse, som den godkendende enhed udsteder for en ny køretøjstype, herunder eventuelle varianter og/eller versioner af typen, og i givet fald det første køretøj af en type, jf. artikel 21, stk. 1, i direktiv (EU) 2016/797
- b) fornyet typegodkendelse: fornyelse af typegodkendelsen, jf. artikel 24, stk. 3, i direktiv (EU) 2016/797, som ikke kræver en ændring af køretøjstypens konstruktion
- c) udvidet anvendelsesområde: den typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse, som den relevante godkendende enhed udsteder for en allerede godkendt køretøjstype og/eller et allerede godkendt køretøj med henblik på at udvide anvendelsesområdet uden ændring af konstruktionen, jf. artikel 21, stk. 13, i direktiv (EU) 2016/797
- d) ny tilladelse: den typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse, som den godkendende enhed udsteder efter en ændring af et allerede godkendt køretøj og/eller en allerede godkendt køretøjstype, jf. artikel 21, stk. 12, eller artikel 24, stk. 3, i direktiv (EU) 2016/797
- e) tilladelse i overensstemmelse med en køretøjstype: den køretøjsomsætningstilladelse som udstedes for et køretøj eller en serie af køretøjer, som stemmer overens med en allerede godkendt og gyldig køretøjstype på grundlag af en erklæring om overensstemmelse med typen, jf. artikel 25, stk. 1, i direktiv (EU) 2016/797. I givet fald angives tydeligt, med hvilken version af en køretøjstype og/eller variant af en køretøjstype køretøjet eller serien af køretøjer stemmer overens.

2. I tilfælde af typegodkendelser i henhold til stk. 1, litra c) og d), afgør ansøgeren, hvis denne er indehaver af den eksisterende typegodkendelse, om godkendelsen skal resultere i:

- a) en ny køretøjstype eller

⁽¹⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 402/2013 af 30. april 2013 om den fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering og ophævelse af forordning (EF) nr. 352/2009 (EUT L 121 af 3.5.2013, s. 8).

b) en ny variant af en køretøjstype inden for den eksisterende type, som den er baseret på.

Hvis ansøgeren ikke er indehaveren af den eksisterende typegodkendelse, resulterer godkendelsen i oprettelsen af en ny type, jf. artikel 15, stk. 4.

3. En ansøger kan kombinere:

a) en ansøgning om en ny tilladelse med en ansøgning om en tilladelse for et udvidet anvendelsesområde eller

b) en ansøgning om første tilladelse med en ansøgning om en tilladelse i overensstemmelse med en køretøjstype.

De tidsfrister, der er fastsat i artikel 34, stk. 1 og 2, finder anvendelse på den kombinerede ansøgning. Det kan i givet fald resultere i, at den godkendende enhed udsteder adskillige afgørelser om tilladelse.

Artikel 15

Ændringer af en allerede godkendt køretøjstype

1. Alle ændringer af en godkendt køretøjstype analyseres og kategoriseres som kun en af følgende ændringer og er genstand for en godkendelse i overensstemmelse med følgende:

a) en ændring, ved hvilken der ikke indføres en afvigelse fra de tekniske dossierer, der ledsager EF-verifikationserklæringerne for delsystemerne. I dette tilfælde er der ikke behov for et overensstemmelsesvurderingsorgans verifikation, og de oprindelige EF-verifikationserklæringerne for delsystemerne forbliver gyldige og uændrede

b) en ændring, ved hvilken der indføres en afvigelse fra de tekniske dossierer, der ledsager EF-verifikationserklæringerne for delsystemerne, og som kan kræve nye kontroller og dermed verifikation i overensstemmelse med de gældende overensstemmelsesvurderingsmoduler, men som ikke indvirker på køretøjets grundlæggende konstruktionsmæssige egenskaber og ikke kræver en ny tilladelse i henhold til de kriterier, der er fastsat i artikel 21, stk. 12, i direktiv (EU) 2016/797

c) en ændring i køretøjstypens grundlæggende konstruktionsmæssige egenskaber, som ikke kræver en ny tilladelse i henhold til de kriterier, der er fastsat i artikel 21, stk. 12, i direktiv (EU) 2016/797

d) en ændring, som kræver en ny tilladelse i henhold til de kriterier, der er fastsat i artikel 21, stk. 12, i direktiv (EU) 2016/797

2. Når en ændring hører ind under stk. 1, litra b) eller c), ajourføres de tekniske dossierer, som ledsager EF-verifikationserklæringerne for delsystemer, og indehaveren af typegodkendelsen stiller de relevante oplysninger til rådighed på anmodning af den godkendende enhed og/eller de nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet.

3. Når en ændring henhører under stk. 1, litra c), opretter indehaveren af typegodkendelsen en ny køretøjstypeversion eller en ny version af en køretøjstypevariant og forsyner den godkendende enhed med de relevante oplysninger. Den godkendende enhed registrerer den nye version af køretøjstypens eller den nye version af varianten af køretøjstypen i ERATV, jf. artikel 50.

4. Hvis den enhed, der forvalter ændringen, ikke er indehaveren af typegodkendelsen, og de ændringer, der foretages på den eksisterende køretøjstype, kategoriseres under stk. 1, litra b), c) eller d), gælder følgende:

a) der oprettes en ny køretøjstype

b) den enhed, der forvalter ændringen, bliver ansøgeren og

c) ansøgningen om godkendelse af en ny køretøjstype kan baseres på den eksisterende køretøjstype, og ansøgeren kan vælge det godkendelsscenario, der er specificeret i artikel 14, stk. 1, litra d).

Artikel 16

Ændringer af et allerede godkendt køretøj

1. Ændringer af et allerede godkendt køretøj, som vedrører udskiftning i forbindelse med vedligeholdelse og er begrænset til udskiftning af komponenter med andre med samme funktion og ydeevne i forbindelse med forebyggende eller korrigerende vedligeholdelse af køretøjet, kræver ingen køretøjsomsætningstilladelse.

2. Alle andre ændringer af et køretøj analyseres og kategoriseres, jf. artikel 15, stk. 1.

3. Den enhed, der forvalter ændringen, anmoder om en ny køretøjsomsætningstilladelse, jf. artikel 14, stk. 1, litra d), når en ændring hører under artikel 15, stk. 1, litra d).

4. Hvis den enhed, der forvalter ændringer, som er kategoriseret i henhold til artikel 15, stk. 1, litra b) og c), af et allerede godkendt køretøj ikke er indehaveren af typegodkendelsen, skal enheden:

- a) vurdere afvigelserne fra de tekniske dossierer, der ledsager EF-verifikationerklæringerne for delsystemerne
- b) fastslå, at ingen af de kriterier, der er fastsat i artikel 21, stk. 12, i direktiv (EU) 2016/797, er opfyldt
- c) ajourføre de tekniske dossierer, der ledsager EF-verifikationerklæringerne for delsystemerne
- d) underrette den godkendende enhed om ændringerne.

Dette kan finde anvendelse på ét køretøj eller en række identiske køretøjer.

I tilfælde af forkert kategorisering eller utilstrækkeligt begrundede oplysninger kan den godkendende enhed inden for fire måneder udstede en begrundet afgørelse, hvori der formelt anmodes om en ansøgning om tilladelse.

5. Hver ændring af et køretøj er genstand for konfigurationsstyring under ansvar af ihænde-haveren eller den af ihænde-haveren bemyndigede enhed.

Artikel 17

Fastlæggelse af reglerne, herunder ikkeanvendelse af TSI'er

1. På grundlag af valget af godkendelsesscenariet, jf. artikel 14, og kravstyringsprocessen, jf. artikel 13, fastlægger ansøgeren alle de regler, der finder anvendelse, særlig TSI'er og nationale regler.

Ansøgeren rådfører sig desuden med den liste over mangler i TSI'er, som er offentliggjort på agenturets websted, og tager denne liste i betragtning.

I så fald fastlægger ansøgeren de acceptable metoder til efterlevelse, som er udstedt af agenturet, og som skal bruges i sammenhæng med TSI'erne i processen for typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse for at fastlægge overensstemmelse med TSI'erne.

2. Ansøgeren fastlægger hvert tilfælde, som kræver ikkeanvendelse af TSI'er, og indgiver sin ansøgning til de berørte medlemsstater i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 7 i direktiv (EU) 2016/797. Når ikkeanvendelse af TSI'er vedrørende køretøjer med et anvendelsesområde, der omfatter mere end en medlemsstat, skal den godkendende enhed og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet koordinere med ansøgeren om de alternative foranstaltninger, der skal træffes for at fremme projektets endelige interoperabilitet.

3. Når der ved ny udgave af en TSI er fastsat overgangsbestemmelser, kan ansøgeren allerede vælge krav fra den nye udgave af den pågældende TSI i løbet af overgangsperioden, hvis den nye udgave udtrykkeligt tillader det.

4. Når der, jf. stk. 3, vælges krav fra en nyere udgave af en TSI, gælder følgende:

- a) ansøgeren kan vælge de krav, der skal finde anvendelse, fra forskellige udgaver af en TSI, og skal:
 - i) begrunde og dokumentere sammenhængen mellem de sæt krav, der er udvalgt fra forskellige TSI'er, og som skal finde anvendelse
 - ii) specificere den delvise udvælgelse af krav fra forskellige udgaver af en TSI i ansøgningen om tilladelse, som krævet i bilag I
 - iii) anmode den godkendende enhed, når der findes en tilkendegivelse om forhåndskoordinering, om en ændring eller ajourføring af tilkendegivelsen om forhåndskoordinering for den pågældende TSI i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 24, stk. 4.

- b) når den godkendende enhed vurderer ansøgningen, kontrollerer den fuldstændigheden af de TSI-krav, ansøgeren foreslår
- c) for disse krav kræves ikke, at ansøgeren indgiver en ansøgning om ikkeanvendelse af TSI'en, jf. artikel 7 i direktiv (EU) 2016/797.
5. Når det er fastsat i medlemsstatens lovgivning, kan ansøgeren udvælge krav fra forskellige nationale regler på samme måde som det er fastsat i stk. 3 for TSI'erne.
6. Ansøgeren og de(t) bemyndigede organ(er) kan anvende de acceptable metoder til efterlevelse, jf. artikel 6, stk. 3, i direktiv (EU) 2016/797, inden for rammerne af en EF-verifikation af overensstemmelse, indtil de pågældende TSI'er vedtages.
7. Ansøgeren og de(t) udpegede organ(er) kan anvende de acceptable nationale metoder til efterlevelse, jf. artikel 13, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/797, med henblik på at bevise overensstemmelse med de nationale regler.

Artikel 18

Fastlæggelse og definition af de nødvendige foranstaltninger for at bruge køretøjet til test på nettet

Ansøgeren fastlægger og definerer på grundlag af de nationale regler for test de foranstaltninger, der er nødvendige for at bruge køretøjet til test på nettet.

Artikel 19

Midlertidig tilladelse til at bruge køretøjet til test på nettet

1. Midlertidig tilladelse til at bruge køretøjet til test på nettet må kun udstedes af den nationale sikkerhedsmyndighed, når dette kræves og er specificeret i medlemsstatens nationale retlige ramme.
2. De nationale sikkerhedsmyndigheder, der vurderer ansøgninger om midlertidig tilladelse til at bruge køretøjet til test på nettet, gør dette i overensstemmelse med den relevante nationale retlige ramme.

Artikel 20

Fastlæggelse af de påtænkte betingelser for brug af køretøjet og andre restriktioner.

Ansøgeren fastlægger de påtænkte betingelser for brug af køretøjet og andre restriktioner forbundet med køretøjstypen.

Artikel 21

Fastlæggelse af overensstemmelsesvurderingerne

Ansøgeren fastlægger de nødvendige overensstemmelsesvurderinger, jf. bestemmelserne i bilag IV i direktiv (EU) 2016/797.

KAPITEL 3

FORHÅNSDKOORDINERING

Artikel 22

Forhåndskoordinerings

1. På ansøgerens anmodning behandler den godkendende enhed og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet ansøgninger om forhåndskoordinerings med henblik på at fastsætte resultatet af forhåndskoordinerings, før en ansøgning om typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse indgives. Ansøgningen om forhåndskoordinerings indgives formelt af ansøgeren gennem one-stop-shoppen og ledsages af et dossier, der som minimum indeholder de påkrævede oplysninger, der er angivet i artikel 23.
2. Tidsrammen fra udstedelsen af den i artikel 24, stk. 2, omhandlede tilkendegivelse vedrørende ansøgning om typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse må ikke overstige 84 måneder.

3. Det valg af godkendende enhed, som ansøgeren foretager for forhåndskoordineringen, er bindende enten indtil:
 - a) den pågældende ansøgning om typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningsstilladelse er indgivet af ansøgeren
 - b) tidsrammen fra udstedelsen af den i artikel 24, stk. 2, omhandlede tilkendegivelse vedrørende ansøgning om typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningsstilladelse, jf. stk. 2, er udløbet eller
 - c) ansøgeren har anmodet om, at forhåndskoordineringen afsluttes.
4. Når ansøgeren ønsker at skifte godkendende enhed i løbet af forhåndskoordinering, anmoder ansøgeren om, at den igangværende forhåndskoordinering afsluttes. Ansøgeren kan da sende en ny ansøgning om forhåndsgodkendelse til en ny godkendende enhed.
5. Ansøgeren kan indsende en ansøgning om tilladelse gennem one-stop-shoppen på et hvilket som helst tidspunkt i løbet af forhåndskoordineringsprocessen. I så fald afsluttes forhåndskoordineringsfasen.
6. I tilfælde af forhåndskoordinering anvendes de punkter, der er opstillet i artikel 41 vedrørende fastlæggelse og kategorisering af spørgsmål, med henblik på at spore de spørgsmål, som den godkendende enhed og i givet fald de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder tager op med ansøgeren.

Artikel 23

Forhåndskoordineringsdossier

Det forhåndskoordineringsdossier, der ledsager ansøgningen om forhåndskoordinering, indeholder følgende:

- a) en beskrivelse af køretøjstypen og/eller det køretøj, som skal godkendes, herunder i givet fald de påtænkte varianter og/eller versioner, og en beskrivelse af opgaver og aktiviteter forbundet med udviklingen heraf
- b) ansøgerens valg af godkendende enhed og af godkendelsesscenariet eller godkendelsesscenarierne, jf. artikel 14
- c) en specifikation af det påtænkte anvendelsesområde
- d) en specifikation af de forventede betingelser for brug af køretøjet og andre restriktioner, der fastlægges i henhold til artikel 20
- e) ansøgerens planlægning af sin del af køretøjsgodkendelsesprocessen, herunder i givet fald den planlægning, der omfatter test på nettet
- f) fastlæggelse af metoden til processen for kravstyring i overensstemmelse med artikel 13
- g) listen over de regler og krav, ansøgeren har fastlagt som regler og krav, der gælder, jf. artikel 17 og 18
- h) en liste over de fastlagte overensstemmelsesvurderinger, jf. artikel 21, herunder de moduler, der skal anvendes, og i givet fald brugen af verifikationsredegørelser i mellemfasen (»ISV«)
- i) i givet fald en beskrivelse af de praktiske arrangementer for at bruge køretøjet til test på nettet
- j) en liste over indholdet af den dokumentation, som ansøgeren forventer at indgive til den godkendende enhed og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet for typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningsstilladelsen
- k) et forslag vedrørende det sprog, der skal anvendes til køretøjsgodkendelsesprocessen, jf. artikel 10
- l) en beskrivelse af ansøgerens organisation for dennes del af køretøjsgodkendelsesprocessen, herunder men ikke begrænset til ansøgerens kontaktoplysninger, oplysninger om kontaktpersoner, anmodninger om at organisere koordinering og møder med den godkendende enhed og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet.

Artikel 24

Tilkendegivelse om forhåndskoordinering

1. Inden for en måned fra datoen for modtagelsen af ansøgningen om forhåndskoordinering oplyser den godkendende enhed og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet ansøgeren om, at forhåndskoordineringsdossieret er fuldstændigt, eller anmoder om de relevante yderligere oplysninger og fastsætter en rimelig frist for indgivelse heraf.

2. Når ansøgeren er blevet oplyst om, at dossieret er fuldstændigt, udsteder den godkendende enhed og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder, gennem one-stop-shoppen en tilkendegivelse om den tilgang, ansøgeren har foreslået i ansøgningen om forhåndskoordinerings, senest to måneder efter bekræftelsen af dossierets fuldstændighed. Tilkendegivelsen udgør resultatet af forhåndskoordinerings, herunder fastlæggelsen af den udgave af TSI'erne og de nationale regler, der skal anvendes ved den efterfølgende ansøgning om tilladelse, med forbehold af stk. 4.

3. I tilkendegivelsen om forhåndskoordinerings angives det, hvilket sprog der anvendes, jf. artikel 10.

4. I tilfælde af ændringer, der påvirker forhåndskoordineringsdossieret, og som er relevante for tilkendegivelsen om forhåndskoordinerings, sender ansøgeren en ændret og ajourført ansøgning om forhåndskoordinerings, hvori kun ændringerne og grænsefladerne med de uændrede dele tages i betragtning. Dette kan forekomme i følgende situationer:

a) ændringer af konstruktion eller vurderingsmetode, der følger af væsentlige sikkerhedsspørgsmål

b) ændringer i lovgivningen, som gør tilkendegivelsen om forhåndskoordinerings ugyldig eller

c) enhver ændring, som ansøgeren frivilligt indfører

5. Inden for en måned udsteder den godkendende enhed og i givet fald de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet en tilkendegivelse om den ændrede og ajourførte ansøgning om forhåndskoordinerings og registrerer tilkendegivelsen i et ændret og ajourført forhåndskoordineringsdossier.

KAPITEL 4

OVERENSSTEMMELSESVURDERING

Artikel 25

Overensstemmelsesvurdering

Hvert overensstemmelsesvurderingsorgan er ansvarligt for at indsamle og sammenstille dokumenterne og udarbejde alle nødvendige rapporter om sine overensstemmelsesvurderinger, som udføres i henhold til artikel 26.

Artikel 26

Gennemførelse af verifikation og tilvejebringelse af evidens

1. Ansøgeren udfører, afhængigt af godkendelsesscenariet, den nødvendige kontrol med henblik på at tilvejebringe den dokumentation, der er omhandlet i bilag I.

2. Den godkendende enhed og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder fastsætter ikke krav til evidens i den dokumentationen, der skal indgå i de tekniske dossierer, der ledsager EF-verifikationserklæringerne for delsystemer, men i tilfælde af begrundet tvivl kan de anmode ansøgeren om at udføre yderligere kontrol.

Artikel 27

Afhjælpning af manglende overensstemmelse

1. Afhjælpningen af manglende overensstemmelse med TSI'er og/eller krav i nationale regler foretages af ansøgeren, medmindre der er givet tilladelse til ikkeanvendelse af TSI, jf. artikel 7 i direktiv (EU) 2016/797. Dette kan finde tilsvarende anvendelse på nationale regler, når dette er tilladt i henhold til medlemsstaternes nationale retlige rammer.

2. Med henblik på at afhjælp et tilfælde af manglende overensstemmelse kan ansøgeren som alternativ gøre en eller flere af følgende ting:

a) ændre konstruktionen; i så fald begynder processen forfra med kravstyring, som fastsat i artikel 13, for de ændrede elementer for sig og for de elementer, der påvirkes af ændringen

b) fastlægge betingelserne for brug af køretøjet og andre restriktioner, jf. artikel 20; i så fald defineres betingelserne for brug af køretøjet og andre restriktioner af ansøgeren og kontrolleres af det relevante overensstemmelsesvurderingsorgan.

3. Ansøgerens forslag til betingelser for brug af køretøjet og andre restriktioner, jf. artikel 20, til at afhjælp manglende overholdelse skal være baseret på de nødvendige overensstemmelsesvurderinger, jf. artikel 25.

KAPITEL 5

INDGIVELSE AF ANSØGNINGEN

Artikel 28

Tilvejebringelse af evidens til ansøgningen

Ansøgeren om en typegodkendelse og/eller en køretøjsomsætningstilladelse tilvejebringer dokumentationen til ansøgningen ved at:

- a) samle EF-verifikationerklæringerne for de delsystemer, som udgør køretøjet, og sammenstille dokumentationen, i det tekniske dossier, der ledsager EF-erklæringerne, for konklusionerne af de overensstemmelsesvurderinger, der er foretaget efter den fastlæggelse, som er udført i henhold til artikel 21
- b) sikre, at grænseflader mellem delsystemer, som ikke er defineret i TSI'er og/eller nationale regler, er omfattet den kravstyring, der er omhandlet i artikel 13 og opfylder de væsentlige krav, der er fastsat i artikel 3, stk. 1, i direktiv (EU) 2016/797.

Artikel 29

Samling af det dossier, der ledsager ansøgningen

1. Ansøgeren forbereder og samler på struktureret vis det indhold, der kræves til det dossier, som ledsager ansøgningen, jf. bilag I.
2. For den tilladelse, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra b), c), d) og e), kontrollerer ansøgeren gyldigheden af den eksisterende typegodkendelse.
3. For den tilladelse, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra c) og d), indgiver ansøgeren den dokumentation, der er nødvendig, for at den godkendende enhed kan træffe sin afgørelse, herunder enhver dokumentation, der ledsager dossieret for den foregående tilladelse, hvis denne dokumentation er tilgængelig.

Artikel 30

Ansøgningens indhold og fuldstændighed

1. For at den godkendende enhed og i givet fald de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet kan anse ansøgningen for at være fuldstændig, skal den indeholde de oplysninger, der er fastsat i bilag I.
2. For den tilladelse for udvidet anvendelsesområde, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra c), gælder følgende.
 - a) den dokumentation, som skal tilføjes til det oprindelige fuldstændige dossier, som ledsager den afgørelse, der er truffet i overensstemmelse med artikel 46, begrænses til forhold, der vedrører de relevante nationale regler og den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og nettet i det i udvidede anvendelsesområde
 - b) hvis den oprindelige typegodkendelse omfattede ikkeanvendelse af TSI'er, tilføjer ansøgeren de relevante afgørelser om undladelse af at anvende TSI'er, jf. artikel 7 i direktiv (EU) 2016/797, som omfatter det udvidede anvendelsesområde, til det oprindelige fuldstændige dossier, der ledsager den afgørelse, der er udstedt i overensstemmelse med artikel 46
 - c) i tilfælde af køretøjer og/eller køretøjstyper, der er godkendt i henhold til direktiv 2008/57/EF eller tidligere, omfatter de oplysninger, ansøgeren skal tilføje til det oprindelige dossier, for så vidt angår forhold omfattet af litra a), også gældende nationale regler.

Artikel 31

Indgivelse af ansøgningen om tilladelse gennem one-stop-shoppen

1. Ansøgningen om typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse indgives formelt af ansøgeren gennem one-stop-shoppens enkelte kontaktpunkt, jf. artikel 12 i forordning (EU) 2016/796, og skal indeholde de oplysninger, der er fastsat i bilag I.
2. Når ansøgeren indgiver sin ansøgning om typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse, vælger ansøgeren den godkendende enhed i henhold i artikel 21, stk. 5 og 8, i direktiv (EU) 2016/797.

3. Ansøgerens valg af godkendende enhed er bindende, indtil den godkendende enhed har truffet afgørelse om at udstede typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningstilladelsen eller give afslag herpå, eller indtil ansøgeren har afsluttet ansøgningen.
4. Ansøgerens dossier gøres tilgængeligt via one-stop-shoppen til de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet.

KAPITEL 6

BEHANDLING AF ANSØGNINGEN

Artikel 32

Kontrol af ansøgningens fuldstændighed

1. Den godkendende enhed kontrollerer fuldstændigheden af de oplysninger og den dokumentation, ansøgeren har indgivet i ansøgningen, i overensstemmelse med artikel 30.
2. De berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet skal:
 - a) kontrollere, at deres del af anvendelsesområdet er korrekt specificeret
 - b) rejse eventuelle spørgsmål vedrørende fuldstændigheden af de oplysninger og den dokumentation, der er leveret til vurderingen af de gældende nationale regler, som specificeret i bilag III.
3. Fuldstændighedskontrollen, jf. stk. 1 og 2, består af den godkendende enheds og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheders verifikation af, at:
 - a) ansøgeren har leveret alle de påkrævede oplysninger og dokumenter, der er omhandlet i artikel 30, i ansøgningen om typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse
 - b) de oplysninger og den dokumentation, der er indleveret, anses for at være relevante for, at den godkendende enhed og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder kan udføre deres vurderinger, jf. artikel 38 og 40.

Artikel 33

Kvittering for ansøgningen

1. One-stop-shoppen genererer en automatisk kvittering til ansøgeren for modtagelse af ansøgningen.
2. Vurderingen af ansøgningen starter på datoen for modtagelsen af ansøgningen.

Artikel 34

Frist for vurderingen af ansøgningen

1. Den godkendende enhed og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet evaluerer, hver for deres egen del, ansøgningens fuldstændighed som fastsat i artikel 32, inden for en måned efter datoen for modtagelsen af ansøgningen. Den godkendende enhed underretter ansøgeren herom.
2. Hvis ansøgeren underrettes om, at ansøgningen er fuldstændig, træffes den endelige afgørelse om at udstede typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningstilladelsen senest fire måneder efter datoen for anerkendelse af, at dossieret er fuldstændigt.
3. Den godkendende enheds afgørelse udstedes inden for en måned efter datoen for modtagelse af ansøgningen i tilfælde af en tilladelse baseret på en typegodkendelse, jf. artikel 14, stk. 1, litra e).
4. Hvis ansøgeren underrettes om, at ansøgningen ikke er fuldstændig, træffes den endelige afgørelse om at udstede typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningstilladelsen senest fire måneder efter ansøgerens indgivelse af de manglende oplysninger, medmindre ansøgningen er grundlæggende utilstrækkelig; i så fald afslås den.
5. I løbet af vurderingen kan den godkendende enhed eller de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet til enhver tid, selv hvis ansøgningen er fuldstændig, jf. stk. 2, anmode om yderligere oplysninger og fastsætte en rimelig frist for indgivelse heraf, uden at vurderingen suspenderes, medmindre bestemmelserne i stk. 6 finder anvendelse.

6. Når den godkendende enhed eller de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet rejser begrundet tvivl, og ansøgeren anmodes om at levere yderligere oplysninger, kan den godkendende enhed suspendere vurderingen og efter behørigt dokumenteret aftale med ansøgeren forlænge tidsfristen ud over det, der er fastsat i artikel 21, stk. 4, i direktiv (EU) 2016/797. Tidsfristen for at levere de yderligere oplysninger skal stå i et rimeligt forhold til, hvor vanskeligt det er for ansøgeren at tilvejebringe de oplysninger, der anmodes om. Vurderingen og tidsrammen genoptages, efter at ansøgeren har leveret de oplysninger, der er anmodet om. Hvis der ikke foreligger en aftale med ansøgeren, træffer den godkendende enhed eller de nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet deres afgørelse på grundlag af de tilgængelige oplysninger.

Artikel 35

Kommunikation under vurderingen af ansøgningen

1. Den godkendende enhed, de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet og ansøgeren kommunikerer via one-stop-shoppen, når det drejer sig om et spørgsmål, der er omhandlet i artikel 41.
2. Hvert trin af køretøjsgodkendelsesprocessen, afgørelsen om ansøgningen og de dokumenterede årsager til afgørelsen meddeles ansøgeren via one-stop-shoppen.
3. I agenturets og de nationale sikkerhedsmyndigheders retningslinjer anføres bestemmelser for kommunikationen mellem agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder indbyrdes og med ansøgeren.

Artikel 36

Håndtering af oplysninger vedrørende vurderingen af ansøgningen

1. Den godkendende enhed og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet registrerer resultaterne af trinnene i køretøjsgodkendelsesprocessen, som de er involveret i, i one-stop-shoppen, hver for deres respektive del af vurderingen, herunder alle dokumenter, der har forbindelse til ansøgningen, og som vedrører:
 - a) modtagelse
 - b) behandling
 - c) vurdering
 - d) konklusioner af vurderingen af ansøgningen som specificeret i artikel 45
 - e) endelig afgørelse om at udstede eller ikke udstede typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningstilladelsen
 - f) endelig dokumentation af typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningstilladelsen, jf. artikel 47.
2. Den endelige afgørelse om at udstede eller ikke udstede typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningstilladelsen meddeles ansøgeren gennem one-stop-shoppen.
3. For de dokumenter, der er anført i stk. 1, anvender den godkendende enhed og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder den proces til styring af dokumenter, som leveres af one-stop-shoppen.
4. Når de nationale sikkerhedsmyndigheder bruger et informationsstyringssystem til behandling af de ansøgninger, de modtager, overfører de alle relevante oplysninger til one-stop-shoppen.

Artikel 37

Koordinering mellem den godkendende enhed og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet vedrørende vurderingen af ansøgningen

1. Med henblik på at vurdere ansøgningen planlægger, organiserer og enes de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder om de nødvendige overenskomster for at tage højde for klassifikationen og den gensidige accept af nationale regler, jf. artikel 14, stk. 10, i direktiv (EU) 2016/797. Den myndigende enhed og ansøgeren underrettes om de bestemmelser for vurderingen af ansøgningen, der opnås enighed om.

2. Den godkendende enhed og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet koordinerer med hinanden med henblik på at håndtere eventuelle spørgsmål, herunder tilfælde, som kan kræve en ændring af ansøgningen og/eller ansøgning om yderligere oplysninger, og hvor levering af de yderligere oplysninger indvirker på tidsrammen for vurderingen eller potentielt kan indvirke på deres arbejde, og enes om det videre forløb.
3. Når den godkendende enhed og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder afslutter koordineringsaktiviteterne, jf. stk. 2, træffer de, hver for deres egen del, afgørelse om gennem one-stop-shoppen at underrette ansøgeren om ethvert tilfælde, som kan kræve en ændring af ansøgningen og/eller en anmodning om yderligere oplysninger.
4. Før den godkendende enhed træffer sin endelige afgørelse, og før de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet indgiver deres vurderingsdossierer, gør den godkendende enhed og relevante nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet følgende:
 - a) drøfte resultatet af deres respektive vurderinger og
 - b) enes om betingelser for brug af køretøjet og andre restriktioner og/eller undtagelser fra anvendelsesområdet, der skal angives i typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningsstilladelsen.
5. På grundlag af resultatet af de koordineringsaktiviteter, der er omhandlet i denne artikels stk. 4, giver den godkendende enhed ansøgeren de dokumenterede årsager til afgørelsen. I den forbindelse tager de vurderingsdossiererne fra de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet, jf. artikel 40, stk. 6, i betragtning, for så vidt angår udstedelse af eller afslag på typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningsstilladelsen, herunder enhver betingelse for brug af køretøjet og andre restriktioner og/eller undtagelser fra anvendelsesområdet, der skal angives i typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningsstilladelsen.
6. Den godkendende enhed dokumenterer koordineringsaktiviteterne, og dokumentationen opbevares i one-stop-shoppen i overensstemmelse med artikel 36.

Artikel 38

Vurdering af ansøgningen

Vurderingen af ansøgningen foretages af den godkendende enhed og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet for at skabe rimelig sikkerhed for, at ansøgeren og de aktører, der støtter ansøgeren, har opfyldt deres forpligtelser på trinnene konstruktion, fremstilling, verifikation og validering af køretøjer og/eller køretøjstypen med henblik på at sikre overensstemmelse med de væsentlige krav i den gældende lovgivning, således at køretøjet og/eller køretøjstypen kan markedsføres og bruges sikkert i køretøjstypens anvendelsesområde i henhold til de betingelser for brug af køretøjet og andre restriktioner, der er angivet i ansøgningen.

Artikel 39

Den godkendende enheds vurdering af ansøgningen

1. Den godkendende enhed vurderer de forhold, der er angivet i bilag II.
2. Når en typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningsstilladelse skal udstedes for et anvendelsesområde, som er begrænset til net inden for én medlemsstat, og hvor ansøgeren har ansøgt om, at den nationale sikkerhedsmyndighed er den godkendende enhed, jf. artikel 21, stk. 8, i direktiv (EU) 2016/797, foretager den godkendende enhed foruden de vurderinger, der er fastsat i stk. 1, en vurdering af de forhold, der er anført i bilag III. I så fald kontrollerer den godkendende enhed, ud over de forhold, der er anført i bilag III, også, hvorvidt der er registreret relevante oplysninger, jf. artikel 8, stk. 2, og tager dette i betragtning ved vurderingen af ansøgningen. Alle spørgsmål, der rejses, registreres i emneloggen, jf. artikel 41.
3. Når ansøgeren har benyttet en ikkestandardiseret metode til kravstyring, vurderer den godkendende enhed metoden ved anvendelsen af de kriterier, der er fastsat i bilag II.
4. Den godkendende enhed kontrollerer fuldstændighed og relevans af og sammenhæng i dokumentationen fra den metode, der er anvendt til kravstyring, uanset hvilken metode der er anvendt. For en ny tilladelse, jf. artikel 14, stk. 1, litra d), begrænses den vurdering, som den godkendende enhed foretager, til de dele af køretøjet, som er ændret, og disses indvirkning på de uændrede dele af køretøjet. De kontroller, som den godkendende enhed skal udføre i forbindelse med en tilladelse for et udvidet anvendelsesområde, jf. artikel 14, stk. 1, litra c), begrænses til de gældende nationale regler og til den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og nettet for den udvidede anvendelsesområde. Den godkendende enhed gentager ikke kontrol, der allerede er udført i forbindelse med den tidligere tilladelse.

5. Den godkendende enhed udsteder et vurderingsdossier, som indeholder følgende:
- a) en tydelig udtalelse om, hvorvidt resultatet af vurderingen er positivt eller negativt, for så vidt angår ansøgerens ansøgning for det pågældende anvendelsesområde og i givet fald betingelserne for brug af køretøjet eller restriktioner
 - a) et resumé de vurderinger, der er foretaget
 - b) rapport fra emneloggen for det pågældende anvendelsesområde
 - c) en udfyldt tjekliste, der dokumenterer, at alle forhold i bilag II og i givet fald bilag III er blevet vurderet.

Artikel 40

Den vurdering af ansøgningen, som foretages af de nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet

1. De berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet vurderer de forhold, der er anført i bilag III. De vurderinger, der skal foretages af de nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet vedrører kun de relevante nationale regler for anvendelsesområdet under hensyntagen til de aftalte bestemmelser, der er omhandlet i artikel 37, stk. 1.
2. De nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet kontrollerer fuldstændighed og relevans af og sammenhæng i den dokumentation, som ansøgeren har forelagt, fra den metode, der er anvendt til kravstyring.
3. For en ny tilladelse, jf. artikel 14, stk. 1, litra d), begrænses den vurdering, som de nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet foretager, til de dele af køretøjet, som er ændret, og disses indvirkning på de uændrede dele af køretøjet.
4. De kontroller, som de nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet skal udføre i forbindelse med en tilladelse for et udvidet anvendelsesområde, jf. artikel 14, stk. 1, litra c), begrænses til de gældende nationale regler og til den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og nettet for den udvidede anvendelsesområde. De nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet gentager ikke kontrol, der allerede er udført i forbindelse med den tidligere tilladelse.
5. I overensstemmelse med artikel 6 og 14 i direktiv (EU) 2016/797 kontrollerer de nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet foruden de forhold, der er anført i bilag III, om der er registreret relevante oplysninger i henhold til artikel 8, stk. 2, og tager dette i betragtning ved vurderingen af ansøgningen. Alle spørgsmål, der rejses, registreres i emneloggen, jf. artikel 41.
6. De nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet udsteder et vurderingsdossier, som skal indeholde følgende:
 - a) en tydelig udtalelse om, hvorvidt resultatet af vurderingen er positivt eller negativt, for så vidt angår ansøgerens ansøgning for det pågældende anvendelsesområde og i givet fald betingelserne for brug af køretøjet og restriktioner
 - b) et resumé af de vurderinger, der er foretaget
 - c) rapport fra emneloggen for det pågældende anvendelsesområde
 - d) en udfyldt tjekliste, der dokumenterer, at alle forhold i bilag III er blevet vurderet.

Artikel 41

Kategorier af spørgsmål

1. Den godkendende enhed og i givet fald de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet registrerer spørgsmål, som de konstaterer i løbet af deres vurdering af ansøgningsdossieret, i emneloggen og kategoriserer dem på følgende måde:
 - a) »kategori 1«: spørgsmål, der kræver et svar fra ansøgeren med henblik på forståelse af ansøgningen
 - b) »kategori 2«: spørgsmål, der kan medføre en ændring af ansøgningen eller kræve mindre foranstaltninger fra ansøgeren; det er op til ansøgeren at vurdere, hvilke foranstaltninger der skal træffes, og disse skal ikke hindre udstedelsen af typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse

- c) »kategori 3«: spørgsmål, der kræver, at ansøgeren ændrer ansøgningsdossieret, men som ikke forhindrer udstedelse af en typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse med yderligere og/eller mere restriktive betingelser for brug af køretøjet og andre restriktioner sammenlignet med dem, ansøgeren har specificeret i sin ansøgning, men spørgsmålet skal adresseres, for at typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningstilladelsen kan udstedes; foranstaltninger, som ansøgeren træffer for at afhjælpe et sikkerhedsspørgsmål, foreslås af ansøgeren og aftales med den part, der påpegede spørgsmålet
- d) »kategori 4«: spørgsmål, der kræver, at ansøgeren ændrer ansøgningsdossieret; typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningstilladelsen udstedes ikke, medmindre spørgsmålet løses; foranstaltninger, som ansøgeren træffer for at afhjælpe et spørgsmål, foreslås af ansøgeren og aftales med den part, der påpegede spørgsmålet. Spørgsmål i kategori 4 omfatter særlig manglende overholdelse, jf. artikel 26, stk. 2, i direktiv 2016/797.
2. Efter ansøgerens svar eller de foranstaltninger, ansøgeren har truffet, og afhængigt af sikkerhedsspørgsmålet revurderer sikkerhedscertificeringsorganet eller de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet de identificerede sikkerhedsspørgsmål, omklassificerer dem, hvis det er relevant, og tildeler hvert af de identificerede sikkerhedsspørgsmål en af følgende statusser:
- a) »verserende spørgsmål«, når ansøgerens dokumentation ikke er tilstrækkelig, og der stadig er brug for yderligere oplysninger
- b) »afklaret spørgsmål«, hvis ansøgeren har givet et tilfredsstillende svar, og der ikke er tilbageværende betænkeligheder.

Artikel 42

Begrundet tvivl

1. I tilfælde af begrundet tvivl kan den godkendende enhed og/eller de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet som alternativ gøre én af følgende ting:
- a) foretage en grundigere og mere detaljeret kontrol af de oplysninger, der er angivet i ansøgning
- b) anmode ansøgeren om yderligere oplysninger
- c) anmode om, at ansøgeren gennemfører test på nettet.
2. I anmodningen fra den godkendende enhed og/eller de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet specificeres, hvilke spørgsmål der kræver, at ansøgeren træffer foranstaltninger, men arten eller indholdet af de afhjælpende foranstaltninger, der skal træffes af ansøgeren, specificeres ikke. Ansøgeren træffer beslutning om, hvad der er den mest hensigtsmæssige måde for ansøgeren at besvare anmodningen fra den godkendende enhed og/eller de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet.
3. Den godkendende enhed koordinerer med de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet, for så vidt angår de foranstaltninger, der foreslås af ansøgeren.
4. Den godkendende enhed og/eller de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet anvender, med forbehold af bestemmelserne i artikel 35, emnebogen i artikel 41 til håndtering af den begrundede tvivl. En begrundet tvivl skal altid:
- a) klassificeres som et spørgsmål i kategori 4, jf. artikel 41, stk. 1, litra d)
- b) ledsages af en begrundelse og
- c) indeholde en tydelig beskrivelse af det spørgsmål, som ansøgeren skal besvare.
5. Hvis ansøgeren accepterer at levere yderligere oplysninger, jf. stk. 1, litra b) og c), på anmodning fra den godkendende enhed og/eller de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet, fastsættes tidsfristen for levering af de yderligere oplysninger i overensstemmelse med artikel 34, stk. 5 og 6.
6. Hvis det er muligt at fjerne en begrundet tvivl ved at indføre yderligere og/eller mere restriktive betingelser for brug af køretøjet og andre restriktioner sammenlignet med dem, ansøgeren har specificeret i sin ansøgning, og ansøgeren accepterer dette, kan en typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse udstedes på disse betingelser for brug af køretøjet og med disse andre restriktioner.
7. Hvis ansøgeren ikke accepterer at levere yderligere oplysninger for at fjerne den begrundede tvivl, som den godkendende enhed og/eller de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet har rejst, træffer den godkendende enhed en afgørelse på grundlag af de tilgængelige oplysninger.

*Artikel 43***Kontrol, som den godkendende enhed udfører af de vurderinger, der foretages af de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet**

1. Den godkendende enhed kontrollerer, hvorvidt der er indbyrdes sammenhæng mellem resultaterne af de vurderinger, der er foretaget af de nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet omhandlet i artikel 40, stk. 6, litra a).
2. Hvis resultatet af den i stk. 1 omhandlede kontrol viser, at der er sammenhæng mellem de vurderinger, der er foretaget af de nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet, verificerer den godkendende enhed, at:
 - a) de i artikel 40, stk. 6, litra d), omhandlede tjeklister er udfyldt fuldstændigt
 - b) alle relevante spørgsmål er afklaret.
3. Hvis resultatet af kontrollen i stk. 1 viser, at der ikke er sammenhæng mellem vurderingerne, anmoder den godkendende enhed de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet om yderligere at undersøge årsagerne til dette. Som resultat af denne undersøgelse anvendes et eller begge af følgende alternativer:
 - a) den godkendende enhed kan tage sin vurdering op til fornyet overvejelse, jf. artikel 39
 - b) de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet kan tage deres vurdering op til fornyet overvejelse.
4. Resultaterne af de undersøgelser, der foretages af de nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet, og som er omhandlet i stk. 3, deles med alle de nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet, som er involveret i ansøgningen om typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningstilladelsen.
5. Når en tjekliste, jf. stk. 2, litra a), er ufuldstændig, eller hvor der er spørgsmål, som ikke er afklaret, jf. stk. 2, litra b), anmoder den godkendende enhed de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet om at undersøge årsagerne yderligere.
6. De nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet besvarer anmodninger fra den godkendende enhed, når det drejer sig om uoverensstemmelser i vurderingerne, jf. stk. 3, ufuldstændighed i tjeklisterne, jf. stk. 2, litra a), og/eller spørgsmål, der ikke er afklaret, jf. stk. 2, litra b). For så vidt angår de gældende nationale regler, tager den godkendende enhed fuldt ud de vurderinger i betragtning, som de nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet har foretaget. Omfanget af den kontrol, den godkendende enhed udfører, begrænses til vurderingernes sammenhæng og fuldstændighed, jf. stk. 1 og 2.
7. I tilfælde af uenighed mellem den godkendende enhed og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet anvendes den voldgiftsprocedure, der er omhandlet i artikel 21, stk. 7, i direktiv (EU) 2016/797.

*Artikel 44***Voldgift i henhold til artikel 21, stk. 7, direktiv (EU) 2016/797 og artikel 12, stk. 4, litra b), i forordning (EU) 2016/796**

Når agenturet fungerer som den godkendende enhed, kan det i samråd med de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet suspendere godkendelsesprocessen, mens det samarbejde, der er nødvendigt for nå en gensidigt acceptabel vurdering, foregår, og i givet fald indtil klagenævnet træffer en afgørelse, inden for de frister, der er fastsat i artikel 21, stk. 7, i direktiv (EU) 2016/797. Agenturet begrundes suspensionen over for ansøgeren.

*Artikel 45***Afslutning af vurderingen af ansøgningen**

1. Den godkendende enhed sikrer, at processen for vurdering af ansøgningen er udført korrekt ved på uafhængig vis at kontrollere, at:
 - a) de forskellige trin i processen for vurdering af ansøgningen er anvendt korrekt
 - b) der er tilstrækkelig dokumentation til at vise, at alle de relevante aspekter af ansøgningen er blevet vurderet
 - c) skriftlige svar på spørgsmål i kategori 3 og 4 og anmodninger om yderligere oplysninger er modtaget fra ansøgeren

- d) alle spørgsmål i kategori 3 og 4 er afhjulpet, eller at der er tydeligt dokumenterede årsager i de tilfælde, hvor de ikke er afhjulpet
 - e) vurderingerne og de afgørelser, der er truffet, er dokumenterede, rimelige og sammenhængende
 - f) de konklusioner, der er nået, er baseret på vurderingsdossiererne og afspejler vurderingen som helhed.
2. Hvis det konkluderes, at processen for vurderingen af ansøgningen er anvendt korrekt, er en bekræftelse af korrekt anvendelse af stk. 1 ledsaget af eventuelle kommentarer tilstrækkelig.
3. Hvis det konkluderes, at processen for vurderingen af ansøgningen ikke er anvendt korrekt, angives der tydelige og specifikke årsager til konklusionen.
4. I konklusionen af vurderingsaktiviteterne udfylder den godkendende enhed et vurderingsdossier, der omfatter stk. 2 eller 3 på grundlag af de vurderingsdossierer, der er udstedt i henhold til artikel 39, stk. 5, og artikel 40, stk. 6.
5. Den godkendende enhed angiver dokumenterede årsager til sine konklusioner i vurderingsdossieret, jf. stk. 4.

Artikel 46

Afgørelse om tilladelse eller afslag på ansøgningen

1. Den godkendende enhed træffer en afgørelse om at udstede eller give afslag på typegodkendelsen og/eller køretøjs-omsætningstilladelsen inden for en uge efter at have afsluttet vurderingen, med forbehold af bestemmelserne i artikel 34. Afgørelses træffes på grundlag de dokumenterede årsager, der henvises til i artikel 45, stk. 5.
2. Typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningstilladelsen udstedes af den godkendende enhed, når vurderingen af de forhold, der er anført i bilag II og i givet fald bilag III, giver rimelig sikkerhed for, at ansøgeren og de aktører, der støtter ansøgeren, har opfyldt deres forpligtelser i det omfang, der kræves, i henhold til artikel 38.
3. Når der efter vurderingen af de forhold, der er anført i bilag II og i givet fald bilag III, ikke er skabt rimelig sikkerhed for, at ansøgeren og de aktører, der støtter ansøgeren, har opfyldt deres forpligtelser og ansvar i det omfang, der kræves, i henhold til artikel 38, giver den godkendende enhed afslag på ansøgningen.
4. I sin afgørelse angiver den godkendende enhed følgende:
- a) enhver betingelse for brug af køretøjet og andre restriktioner.
 - b) begrundelsen for afgørelsen
 - c) muligheden og fremgangsmåden for at klage over afgørelsen og de relevante tidsfrister.
5. Betingelserne for brug af køretøjet og andre restriktioner defineres i overensstemmelse med køretøjstypens grundlæggende konstruktionsmæssige egenskaber.
6. Afgørelsen om tilladelse indeholder ingen tidsbegrænsede betingelser for brug af køretøjet og andre restriktioner, medmindre følgende betingelser er opfyldt:
- a) det er nødvendigt, fordi det ikke er muligt fuldstændigt at bevise overensstemmelse med TSI'en og/eller nationale regler før udstedelsen af tilladelsen og/eller
 - b) TSI'en og/eller de nationale regler kræver, at ansøgeren tilvejebringer et sandsynligt skøn vedrørende overensstemmelse.
- Tilladelsen kan i så fald omfatte en betingelse om, at faktisk brug viser præstationer på linje med skønnet inden for en angivet periode.
7. Den endelige afgørelse om at udstede typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningstilladelsen eller give afslag på ansøgningen registreres i one-stop-shoppen og meddeles ansøgeren og de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet sammen med vurderingsdossiererne gennem one-stop-shoppen.

8. Hvis afgørelsen er enten at afslå ansøgningen eller at udstede typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningsstilladelsen på betingelser for brug af køretøjet og andre restriktioner, der er forskellige fra dem, ansøgeren havde angivet i sin ansøgning, kan ansøgeren anmode om, at den godkendende enhed tager sin afgørelse op til fornyet overvejelse, jf. artikel 51 i denne forordning. Hvis ansøgeren ikke er tilfreds med den godkendende enheds svar, kan ansøgeren indbringe en klage for den kompetente myndighed, jf. artikel 21, stk. 11, i direktiv (EU) 2016/797.

KAPITEL 7

ENDELIG DOKUMENTATION

Artikel 47

Endelig dokumentation af typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningsstilladelsen

1. En typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningsstilladelse er udformet som et dokument, der indeholder de oplysninger, der er omhandlet i artikel 48 og/eller artikel 49.
2. Den udstedte typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningsstilladelse tildeles et unikt europæiske identifikationsnummer («EIN»), hvis struktur og indhold defineres og forvaltes af agenturet.
3. Typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningsstilladelsen kan omfatte betingelser for brug af køretøjet og andre restriktioner, der er forskellige fra dem, ansøgeren havde angivet i sin ansøgning.
4. Den godkendende enhed daterer og underskriver typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningsstilladelsen på behørig vis.
5. Den godkendende enhed sikrer, at den afgørelse, der træffes i overensstemmelse med artikel 46, og det fuldstændige dossier, der ledsager afgørelsen, arkiveres i henhold til artikel 52.

Artikel 48

Oplysninger i den udstedte typegodkendelse

Den typegodkendelse, som den godkendende enhed har udstedt, indeholder følgende oplysninger:

- a) det retsgrundlag, hvorved den godkendende enhed tillægges beføjelser til at udstede typegodkendelsen
- b) fastlæggelse af:
 - i) den godkendende enhed
 - ii) ansøgningen
 - iii) godkendelsesscenarie, som specificeret i artikel 14
 - iv) ansøgeren om typegodkendelsen
 - v) Det EIN, der er knyttet til typegodkendelsen.
- c) en fastlæggelse af køretøjstypens grundlæggende konstruktionsmæssige egenskaber:
 - i) angivet i typeafprøvningsattesten og/eller konstruktionsundersøgelsesattesten
 - ii) køretøjets anvendelsesområde
 - iii) betingelserne for brug af køretøjet og andre restriktioner
 - iv) henvisningen, jf. bestemmelserne i artikel 16 i forordning (EU) nr. 402/2013, herunder fastlæggelse af dokumentet og versionen, til erklæringen, som omfatter køretøjstypen, fra den forslagsstiller, der er omhandlet i artikel 3, stk. 11, i forordning (EU) nr. 402/2013.
- d) Fastlæggelse af:
 - i) køretøjstypens ID, jf. bilag II til Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/665/EU ⁽¹⁾
 - ii) i givet fald varianterne af køretøjstypen

⁽¹⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/665/EU af 4. oktober 2011 om det europæiske register over godkendte typer af jernbane-køretøjer (EUT L 264 af 8.10.2011, s. 32).

- iii) i givet fald versionerne af køretøjstypen
 - iv) værdierne af de parametre, der er anført i TSI'erne, og i givet fald i de nationale regler, for kontrollen af den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og anvendelsesområdet
 - v) køretøjstypens overensstemmelse med de relevante TSI'er og nationale regler i tilknytning til de i stk. 1, litra d), nr. iv), omhandlede parametre.
- e) henvisning til EF-verifikationerklæringerne for delsystemerne
 - f) henvisning til anden EU-lovgivning eller national lovgivning, som køretøjstypen er i overensstemmelse med
 - g) henvisning til de dokumenterede årsager til den konklusion, der er omhandlet i artikel 45, stk. 5
 - h) dato og sted for afgørelsen om at udstede typegodkendelsen
 - i) underskriveren af afgørelsen om at udstede typegodkendelsen og
 - j) muligheden og fremgangsmåden for at klage over afgørelsen og de relevante tidsfrister, herunder oplysninger om den nationale klageprocedure.

Artikel 49

Oplysninger i den udstedte køretøjsomsætningstilladelse

Den køretøjsomsætningstilladelse, som den godkendende enhed har udstedt, indeholder følgende oplysninger:

- a) det retsgrundlag, hvorved den godkendende enhed tillægges beføjelser til at udstede køretøjsomsætningstilladelsen
- b) fastlæggelse af:
 - i) den godkendende enhed
 - ii) ansøgningen
 - iii) godkendelsesscenarie, som specificeret i artikel 14
 - iv) ansøgeren om køretøjsomsætningstilladelse
 - v) Det EIN, der er knyttet til køretøjsomsætningstilladelsen
- c) henvisningen til registreringen af køretøjstypen i ERATV, herunder i givet fald oplysninger om varianten og/eller versionen af køretøjstypen
- d) fastlæggelse af:
 - i) køretøjerne
 - ii) anvendelsesområderne
 - iii) betingelserne for brug af køretøjet og andre restriktioner.
- e) henvisning til EF-verifikationserklæringerne for delsystemerne
- f) henvisning til anden EU-lovgivning eller national lovgivning, som køretøjet er i overensstemmelse med
- g) henvisning til de dokumenterede årsager til den afgørelse, der er omhandlet i artikel 45, stk. 5
- h) i tilfælde af en tilladelse i overensstemmelse med en køretøjstype, jf. artikel 14, stk. 1, litra e), henvisningen til erklæringen om typeoverensstemmelse, herunder i givet fald oplysninger om versionen og/eller varianten af køretøjstypen
- i) dato og sted for afgørelsen om at udstede køretøjsomsætningstilladelsen
- j) underskriveren af afgørelsen om at udstede køretøjsomsætningstilladelsen og
- k) muligheden og fremgangsmåden for at klage over afgørelsen og de relevante tidsfrister, herunder oplysninger om den nationale klageprocedure.

*Artikel 50***Registrering i ERATV og ERADIS**

1. Registreringen i ERATV'en færdiggøres af den godkendende enhed med de oplysninger, ansøgeren har leveret som led i ansøgningen om typegodkendelse. Ansøgeren er ansvarlig for integriteten af de data, der leveres til den godkendende enhed. Den godkendende enhed er ansvarlig for at kontrollere sammenhængen i de data, ansøgeren leverer, og for at gøre dataene i ERATV tilgængelige for offentligheden.
2. Den godkendende enhed sikrer, at Det Europæiske Jernbaneagenturs database for interoperabilitet og sikkerhed («ERADIS») er ajourført i relevant omfang, før en typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse udstedes.
3. For ændringer i henhold til artikel 15, stk. 1, litra c), og artikel 15, stk. 3, registrerer den godkendende enhed den nye version af en køretøjstype eller den nye version af en variant af en køretøjstype i ERATV med de oplysninger, indehaveren af typegodkendelsen har leveret. Indehaveren af typegodkendelse er ansvarlig for integriteten af de data, der leveres til den godkendende enhed. Den godkendende enhed er ansvarlig for at kontrollere sammenhængen i de data, indehaverende af typegodkendelsen leverer, og for at gøre dataene i ERATV tilgængelige for offentligheden.

Indtil den nye version af en køretøjstype eller den nye version af en variant af en køretøjstype er registreret, kan de køretøjer, der er ændret, således at de stemmer overens med den nye version, umiddelbart anvendes.

*Artikel 51***Fornyelse af godkendelse i henhold til artikel 21, stk. 11, i direktiv (EU) 2016/797**

1. Hvis den godkendende enheds afgørelse indeholder et afslag eller betingelser for brug af køretøjet og andre restriktioner, der er forskellige fra dem, ansøgeren havde angivet i sin ansøgning, kan ansøgeren anmode om, at den godkendende enhed tager sin afgørelse op til fornyet overvejelse, inden for en måned fra ansøgerens modtagelse af afgørelsen. Anmodningen indgives af ansøgeren gennem one-stop-shoppen.
2. En anmodning om fornyet overvejelse omfatter en liste over spørgsmål, som efter ansøgerens opfattelse ikke er blevet taget behørigt i betragtning i løbet af køretøjsgodkendelsesprocessen.
3. Eventuelle yderligere oplysninger, som er tilvejebragt og indgivet via one-stop-shoppen efter datoen for udstedelse af afgørelsen om tilladelse godtages ikke som dokumentation.
4. Den godkendende enhed, i givet fald i koordinering med de relevante nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet, sikrer, at processen for fornyet gennemgang er uvildig.
5. I processen for fornyet overvejelse behandles de spørgsmål, der berettiger den godkendende enheds negative afgørelse, i overensstemmelse med ansøgerens anmodning.
6. Når agenturet fungerer som godkendende enhed, er en afgørelse om at bekræfte eller ændre den godkendende enheds afgørelse i givet fald genstand for fornyet overvejelse i koordinering med de relevante nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet.
7. Den godkendende enhed bekræfter eller ændrer sin afgørelse inden for to måneder fra datoen for modtagelsen af anmodningen om fornyet overvejelse. De relevante parter underrettes om afgørelsen via one-stop-shoppen.

*Artikel 52***Arkivering af en afgørelse og det fuldstændige dossier, der ledsager den udstedte afgørelse i henhold til artikel 46**

1. Afgørelsen og det fuldstændige dossier, der ledsager den udstedte afgørelse, jf. artikel 46, opbevares i one-stop-shoppen i minimum 15 år.
2. Det fuldstændige dossier, der ledsager den af den godkendende enhed udstedte afgørelse, jf. artikel 46, omfatter alle dokumenter, som den godkendende enhed har brugt, og det vurderingsdossier, der er udfærdiget af de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet.

3. Efter udløbet af den retentionstid, der er fastsat i stk. 1, overføres den afgørelse, der træffes i overensstemmelse med artikel 46 for udstedelsen af en typegodkendelse og/eller en køretøjsomsætningstilladelse, og det fuldstændige dossier, der ledsager afgørelsen, til et historisk arkiv og opbevares der i en periode på fem år efter køretøjets levetid er udløbet, som dokumenteret i det register, der er omhandlet i artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797.

KAPITEL 8

SUSPENSION, TILBAGEKALDELSE ELLER ÆNDRING AF EN UDSTEDT TILLADELSE

Artikel 53

Suspension, tilbagekaldelse eller ændring af en udstedt tilladelse

1. Midlertidige sikkerhedsforanstaltninger i form af suspension af en typegodkendelse kan anvendes af den godkendende enhed i henhold til artikel 26, stk. 3, i direktiv (EU) 2016/797.
2. I de tilfælde, der er omhandlet i artikel 26, stk. 3, i direktiv (EU) 2016/797, og efter en gennemgang af de foranstaltninger, der er truffet for at håndtere den alvorlige sikkerhedsrisiko, kan den godkendende enhed, der udstedte tilladelsen, beslutte at tilbagekalde eller ændre tilladelsen, jf. artikel 26, stk. 4, i direktiv (EU) 2016/797.
3. Ansøgeren kan indbringe en klage mod beslutningen om at tilbagekalde eller ændre tilladelsen, jf. artikel 26, stk. 5, i direktiv (EU) 2016/797.
4. Den godkendende enhed underretter agenturet, når der er truffet en beslutning om at tilbagekalde eller ændre en tilladelse, og begrundet sin afgørelse. Agenturet underretter alle nationale sikkerhedsmyndigheder om beslutningen om at tilbagekalde eller ændre en tilladelse og om grunde hertil.

Artikel 54

Virkningen af suspension eller tilbagekaldelse eller ændring af udstedt tilladelse på registreringen i ERATV, ERADIS og køretøjsregistre

1. Når den godkendende enhed træffer en afgørelse om at tilbagekalde, suspendere eller ændre en typegodkendelse, ajourfører den ERATV'en i overensstemmelse hermed, med forbehold af bestemmelserne i artikel 26, stk. 4, i direktiv (EU) 2016/797, og sikrer, at ERADIS er ajourført i overensstemmelse hermed.
2. Den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret, sikrer, at enhver afgørelse om at tilbagekalde eller ændre en typegodkendelse og/eller en køretøjsomsætningstilladelse er registreret i det register, der er omhandlet i artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797.

KAPITEL 9

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 55

Overgangsbestemmelser

1. Når en national sikkerhedsmyndighed konstaterer, at den ikke vil kunne udstede en køretøjstilladelse i henhold til direktiv 2008/57/EF inden den relevante dato i den berørte medlemsstat, underretter den straks ansøgeren og agenturet herom.
2. I det tilfælde, der er omhandlet i artikel 21, stk. 8, i direktiv (EU) 2016/797, beslutter ansøgeren, om ansøgningen fortsat skal vurderes af den nationale sikkerhedsmyndighed, eller om ansøgeren vil indgive en ansøgning til agenturet. Ansøgeren underretter både sikkerhedsmyndigheden og agenturet, og følgende gælder:
 - a) i tilfælde, hvor ansøgeren har besluttet at indgive en ansøgning til agenturet, overfører den nationale sikkerhedsmyndighed ansøgningsdossieret og resultaterne af sin vurdering til agenturet. Agenturet accepterer den vurdering, der foretages af den nationale sikkerhedsmyndighed;
 - b) i tilfælde, hvor ansøgeren har valgt at fortsætte med den nationale sikkerhedsmyndighed, afslutter den nationale sikkerhedsmyndighed vurderingen af ansøgningen og træffer en afgørelse om udstedelse af typegodkendelsen og/eller køretøjsomsætningstilladelsen i henhold til artikel 21 i direktiv (EU) 2016/797 og denne forordning.
3. Hvis anvendelsesområdet ikke er begrænset til én medlemsstat, er den godkendende enhed agenturet, og den procedure, der er fastsat i stk. 2, litra a), finder anvendelse.

4. I de tilfælde, der er omhandlet i stk. 2 og 3, indgiver ansøgeren en revideret ansøgning om typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse gennem one-stop-shoppen, i overensstemmelse med denne forordning. Ansøgeren kan anmode om bistand fra de involverede godkendende enheder til at supplere dossieret.

5. En typegodkendelse og/eller køretøjsomsætningstilladelse udstedt af agenturet mellem den 16. juni 2019 og den 16. juni 2020 omfatter ikke nettet eller nettene i de medlemsstater, der har indgivet underretning til agenturet og Kommissionen i henhold til artikel 57, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/797, og som endnu ikke har gennemført nævnte direktiv, og hvor de nationale gennemførelsesforanstaltninger endnu ikke er i kraft. De nationale sikkerhedsmyndigheder i de medlemsstater, der har indgivet en sådan underretning, skal:

- a) behandle en typegodkendelse udstedt af agenturet som svarende til den godkendelse af køretøjstyper, der udstedes i henhold til artikel 26 i direktiv 2008/57/EF og anvende artikel 26, stk. 3, i direktiv 2008/57/EF, for så vidt angår denne køretøjstype
- b) acceptere en køretøjstilladelse udstedt af agenturet som svarende til den første tilladelse udstedt i henhold til artikel 22 eller 24 i direktiv 2008/57/EF og udstede en supplerende tilladelse i henhold til artikel 23 eller 25 i direktiv 2008/57/EF.

6. I de tilfælde, der er omhandlet i stk. 2, litra a), og i stk. 5, samarbejder og koordinerer den nationale sikkerhedsmyndighed med agenturet om at foretage vurderingen af de elementer, der er fastsat i artikel 21, stk. 5, litra a), i direktiv (EU) 2016/797.

7. Godsvogne, som er i overensstemmelse med punkt 7.1.2 i bilaget til TSF'en for godsvogne, forordning (EU) nr. 321/2013, og som har køretøjsomsætningstilladelse, behandles mellem den 16. juni 2019 og den 16. juni 2020 som et køretøj med ibrugtagningstilladelse i henhold til direktiv 2008/57/EF af medlemsstater, der har indgivet underretning til agenturet og Kommissionen i henhold til artikel 57, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/797, og som endnu ikke har gennemført nævnte direktiv, og hvor de nationale gennemførelsesforanstaltninger endnu ikke er i kraft.

Artikel 56

Ikrafttræden og anvendelse

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

Den anvendes fra den 16. juni 2019 i de medlemsstater, der ikke har underrettet agenturet eller Kommissionen i henhold til artikel 57, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/797. Den anvendes i alle medlemsstater fra den 16. juni 2020.

Artikel 55, stk. 1, finder dog anvendelse fra den 16. februar 2019 i alle medlemsstater. Lettelsesforanstaltningerne i artikel 55, stk. 2, 3, 4 og 6, gøres tilgængelige fra den 16. februar 2019. Artikel 55, stk. 5, finder anvendelse fra den 16. juni 2019 i alle medlemsstater.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. april 2018.

På Kommissionens vegne

Jean-Claude JUNCKER

Formand

BILAG I

Ansøgningens indhold

(O): de oplysninger, ansøgeren obligatorisk skal indgive.

(V): oplysninger, ansøgeren valgfrit kan indgive.

1. Ansøgningstype (O):**1.1. Typegodkendelse**

- a) Varianter af køretøjstype (hvis det er relevant)
- b) Versioner af køretøjstype (hvis det er relevant)

1.2. Køretøjsomsætningstilladelse

- a) Enkelt køretøj eller
- b) Serie af køretøjer

2. Genstand for godkendelsen (O):**2.1. Første tilladelse****2.2. Ny tilladelse****2.3. Udvidet anvendelsesområde:****2.4. Fornyet typegodkendelse****2.5. Tilladelse i overensstemmelse med en type****3. Anvendelsesområde (O):****3.1. Medlemsstater****3.2. Net (pr. medlemsstat)****3.3. Stationer, som har tilsvarende netegenskaber i tilgrænsende medlemsstater, når disse stationer ligger tæt på grænsen, jf. artikel 21, stk. 8, i direktiv (EU) 2016/797 (hvis det er relevant)****3.4. Definition af det udvidede anvendelsesområde (gælder kun for godkendelsesscenariet »udvidet anvendelsesområde«)****3.5. Hele EU's net****4. Udstedende myndighed (O):****4.1. Agenturet eller****4.2. Medlemsstatens nationale sikkerhedsmyndighed (gælder kun i tilfælde, hvor anvendelsesområdet er begrænset til én medlemsstat, og hvis ansøgeren anmoder om det, jf. artikel 21, stk. 8, i direktiv (EU) 2016/797)****5. Oplysninger om ansøgeren:****5.1. Registreret navn (O)****5.2. Ansøgerens navn (O)****5.3. Forkortelse (V)****5.4. Fuldstændig postadresse (O)****5.5. Telefon (O)****5.6. Fax (V)****5.7. E-mail (O)****5.8. Websted (V)****5.9. Momsregistreringsnummer (V)****5.10. Andre relevante oplysninger (V)**

6. Kontaktperson:

- 6.1. Fornavn (O)
- 6.2. Efternavn (O)
- 6.3. Stillingsbetegnelse (O)
- 6.4. Fuldstændig postadresse (O)
- 6.5. Telefon (O)
- 6.6. Fax (V)
- 6.7. E-mail (O)
- 6.8. Sprog, der skal anvendes (O)

7. Nuværende indehaver af typegodkendelsen for køretøjet (ikke relevant i tilfælde af første tilladelse) (O):

- 7.1. Registreret navn (O)
- 7.2. Navnet på indehaveren af typegodkendelsen (O)
- 7.3. Forkortelse (V)
- 7.4. Fuldstændig postadresse (O)
- 7.5. Telefon (O)
- 7.6. Fax (V)
- 7.7. E-mail (O)
- 7.8. Websted (V)
- 7.9. Momsregistreringsnummer (O)
- 7.10. Andre relevante oplysninger (V)

8. Oplysninger om vurderingsorganer (O):**8.1. Bemyndiget organ eller bemyndigede organer:**

- a) Registreret navn (O)
- b) Det bemyndigede organs navn (O)
- c) Det bemyndigede organs id-nummer (O)
- d) Forkortelse (V)
- e) Fuldstændig postadresse (O)
- f) Telefon (O)
- g) Fax (V)
- h) E-mail (O)
- i) Websted (V)
- j) Momsregistreringsnummer (O)
- k) Andre relevante oplysninger (V)

8.2. Udpeget organ eller udpegede organer:

- a) Registreret navn (O)
- b) Det udpegede organs navn (O)
- c) Forkortelse (V)
- d) Fuldstændig postadresse (O)
- e) Telefon (O)
- f) Fax (V)

- g) E-mail (O)
 - h) Websted (V)
 - i) Momsregistreringsnummer (O)
 - j) Andre relevante oplysninger (V)
- 8.3. Vurderingsorgan (efter den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering), gælder ikke for tilladelse i overensstemmelse med en køretøjstype:
- a) Registreret navn (O)
 - b) Vurderingsorganets (efter den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering) navn (O)
 - c) Forkortelse (V)
 - d) Fuldstændig postadresse (O)
 - e) Telefon (O)
 - f) Fax (V)
 - g) E-mail (O)
 - h) Websted (V)
 - i) Momsregistreringsnummer (O)
 - j) Andre relevante oplysninger (V)
9. **Forhåndskoordinering:**
- 9.1. Henvisning til tilkendegivelsen om forhåndskoordineringen (V)
- 9.2. Andre relevante projektoplysninger (V)
10. **Beskrivelse af køretøjstypen (*) angives i henhold til bilag II til afgørelse 2011/665/EU (O):**
- 10.1. Type-ID (*)
- 10.2. Versioner af køretøjstype (hvis det er relevant)
- 10.3. Varianter af køretøjstype (hvis det er relevant):
- 10.4. Dato for registrering i ERATV (*) (gælder ikke i tilfælde af første tilladelse)
- 10.5. Typenavn (*)
- 10.6. Alternativt typenavn (*) (hvis det er relevant)
- 10.7. Kategori (*)
- 10.8. Underkategori (*)
11. **Oplysninger om køretøjerne (angives, hvis de foreligger, i henhold til afgørelse 2007/756/EF ⁽¹⁾) (O)**
- 11.1. Europæiske køretnsnumre (EVN) eller forhåndsreserverede køretnsnumre
- 11.2. Anden specifikation af køretøjerne, hvis der ikke foreligger EVN-nummer eller forhåndsreserveret køretnsnummer
12. **Henvisning til eksisterende køretøjstypegodkendelse (gælder ikke i tilfælde af første tilladelse) (O)**
13. **Beskrivelse af ændringer i forhold til den godkendte køretøjstype (gælder kun i tilfælde af en ny tilladelse) (O)**
14. **Betingelser for brug af køretøjet og andre restriktioner (**) skal angives i henhold til bilag II til afgørelse 2011/665/EU (O):**
- 14.1. Begrænsninger med kode
- 14.2. Begrænsninger uden kode

⁽¹⁾ Kommissionens beslutning 2007/756/EF af 9. november 2007 om vedtagelse af fælles specifikationer for det nationale køretnsregister, som er omhandlet i artikel 14, stk. 4 og 5, i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF (meddelt under nummer K(2007) 5357) (EUT L 305 af 23.11.2007, s. 30).

15. Yderligere CCS-funktioner (O)**16. Gældende regler (O):**

16.1. TSI'er, herunder den retlige henvisning i Den Europæiske Unions Tidende

16.2. Præcise henvisninger til krav i TSI'er for et anvendelsesområde, der omfatter hele EU's net (hvis det er relevant)

16.3. Specifikation af udvalgte krav fra en nyere udgave af en TSI i forhold til den TSI, der gælder for vurderingen (herunder ophævede krav) (hvis det er relevant)

16.4. Nationale regler (hvis det er relevant)

16.5. Undladelse af at anvende TSI'er i henhold til bestemmelserne i artikel 7 direktiv (EU) 2016/797 (hvis det er relevant)

16.6. Gældende regler for det udvidede anvendelsesområde.

16.7. Ajourførte TSI'er og/eller nationale regler (gælder kun for fornyet typegodkendelse)

17. Ansøgerens bekræftelse og underskrift (O)**18. Bilag (O):**

De oplysninger, der skal indgå i ansøgningen, er specificeret pr. godkendelsesscenarie. Et X i kolonnen for det aktuelle scenarie viser, at oplysningen er obligatorisk (O) for dette scenarie.

		Første tilladelse	Fornyet typegodkendelse	Udvidet anvendelsesområde	Ny tilladelse	Tilladelse i overensstemmelse med en køretøjstype
18.1	Dokumentation for kravstyringsprocessen i overensstemmelse med artikel 13, stk. 1. Hvis ansøgeren anvender den metode, der er anført i bilag I til forordning (EU) nr. 402/2013, består af dokumentationen af forslagsstillers erklæring som omhandlet i artikel 16 forordning (EU) nr. 402/2013 og den sikkerhedsvurderingsrapport, der er omhandlet i artikel 15 forordning (EU) nr. 402/2013. Hvis der benyttes en anden metode, er den dokumentation, der kræves, hvad der er nødvendigt for at påvise, at det giver den samme sikkerhed for kravstyringen som den metode, der er fastsat i bilag I til forordning (EU) nr. 402/2013.	X		X	X	
18.2	Tabel med oversigt over, hvor de oplysninger, der er nødvendige for de forhold, der skal vurderes i henhold til bilag II og III, kan findes	X	X	X	X	
18.3	De relevante afgørelser vedrørende undladelse af anvendelse af TSI'er i overensstemmelse med artikel 7 direktiv (EU) 2016/797 (hvis det er relevant)	X	X	X	X	X
18.4	Erklæring om typeoverensstemmelse og dermed forbunden dokumentation (artikel 24 i direktiv (EU) 2016/797)					X

		Første tilladelse	Fornyset type-godkendelse	Udvidet anvendelsesområde	Ny tilladelse	Tilladelse i overensstemmelse med en køretøjstype
18.5	EF-verifikationerklæringer for de mobile delsystemer, herunder ledsagende tekniske dossierer (artikel 15 i direktiv (EU) 2016/797)	X	X	X	X	
18.6	Det dossier, der ledsagede ansøgningen, og afgørelsen fra den tidligere godkendelse eller i givet fald henvisningen til den afgørelse, der er udstedt i henhold til artikel 46, og til det ledsagende fuldstændige dossier, arkiveret i one-stop-shoppen.		X	X	X	
18.7	Specifikation af og i givet fald (¹) en beskrivelse af den metode, der anvendes til kravstyring af: a) væsentlige krav til delsystemer som specificeret i artikel 3 og bilag III til direktiv (EU) 2016/797; b) delsystemernes tekniske kompatibilitet i køretøjet c) sikker integration af delsystemerne i køretøjet og d) køretøjets tekniske kompatibilitet med nettet i anvendelsesområdet.	X		X	X	
18.8	En sikkerhedsvurderingsrapport, jf. den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering, (artikel 15 i forordning (EU) nr. 402/2013), der dækker kravstyringen, for så vidt angår det væsentlige krav »sikkerhed« for delsystemerne og sikker integration mellem delsystemerne.	X		X	X	
18.9	Hvis ikke omfattet fuldstændigt af TS'er og/eller nationale regler, dokumentation for køretøjets tekniske kompatibilitet med nettet i anvendelsesområdet.	X		X	X	
18.10	Forslagsstillers risikoerklæring (artikel 16 i forordning (EU) nr. 402/2013), der dækker kravstyringen for det væsentlige krav »sikkerhed« for delsystemerne og sikker integration mellem delsystemerne for forhold, der ikke er omfattet af TS'erne og de nationale regler.	X		X	X	

		Første tilladelse	Fornyset typegodkendelse	Udvidet anvendelsesområde	Ny tilladelse	Tilladelse i overensstemmelse med en køretøjstype
18.11	En sikkerhedsvurderingsrapport, jf. den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering, (artikel 15 i forordning (EU) nr. 402/2013), der dækker den potentielle ændring af køretøjets overordnede sikkerhedsniveau.			X	X	
18.12	Forslagsstillers risikoerklæring (artikel 16 i forordning (EU) nr. 402/2013), der dækker den potentielle ændring af køretøjets overordnede sikkerhedsniveau.			X	X	
18.13	Oplysninger, der kræves til ERATV (jf. bilag II til afgørelse 2011/665/EU)	X		X	X	
18.14	Dokumentation vedrørende vedligeholdelse og drift (herunder bjergning), når denne ikke indgår i 18.4 og/eller 18.5	X		X	X	

(¹) Ikkestandardiseret metode

BILAG II

Forhold, der skal vurderes af den godkendende enhed

De oplysninger, der skal vurderes af den godkendende enhed, er specificeret pr. godkendelsesscenarie. Et X i kolonnen for det aktuelle scenarie viser, at forholdet er obligatorisk at vurdere for dette scenarie.

		Første tilladelse	Fornytt type-godkendelse	Udvidet anvendelsesområde	Ny tilladelse	Tilladelse i overensstemmelse med en køretøjstype
1	Ansøgningen er overensstemmende med tilkendegivelsen om forhåndskoordinering (hvis det er relevant)	X	X	X	X	X
2	Ansøgerens valg godkendelsesscenarie hensigtsmæssigt	X	X	X	X	X
3	TSI'en og anden gældende EU-lovgivning, som ansøgeren har fastlagt, er korrekt	X	X	X	X	
4	De valgte overensstemmelsesvurderingsorganer (bemyndiget organer eller bemyndigede organer, assessorer (den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering)) er behørigt akkrediteret eller anerkendt, alt efter hvad der finder anvendelse	X	X	X	X	
5	Undladelse af at anvende TSI'er i henhold til bestemmelserne i artikel 7 direktiv (EU) 2016/797: 5.1. gyldighed (varighed og anvendelsesområde), 5.2. finder anvendelse på projektet, og 5.3. er i overensstemmelse med de fastlagte og anvendte regler.	X	X	X	X	X
6	6.1. Passer den metode, der er anvendt til kravstyring, til formålet, når det drejer sig om følgende forhold: a) Er der brugt en standardiseret/accepteret metode? og b) Er metoden beregnet til og hensigtsmæssig i forhold til de væsentlige krav, den omfatter? 6.2. Når den anvendte metode ikke er standardiseret eller dækker andre væsentlige krav end dem, den er beregnet til, kontrolleres de følgende forhold med henblik på at evaluere, om de i tilstrækkeligt omfang er taget i betragtning, og om de er omfattet af metoden: a) Udstrækningen af uafhængig vurdering, der er anvendt b) Systemdefinition c) Fastlæggelse og klassificering af farer d) Risikoacceptprincipper e) Risikovurdering	X		X	X	

		Første tilladelse	Fornyset type- godkendelse	Udvidet anven- delsesområde	Ny tilladelse	Tilladelse i over- ensstemmelse med en køre- tøjstype
	f) Fastlæggelse af krav g) Dokumentation for opfyldelsen af kravene h) Håndtering af farer (log)					
7	Tilstrækkelig dokumentation fra den metode, der er anvendt til kravstyring: 7.1. Når risikostyringsprocessen i bilag I til forordning (EU) 402/2013 er blevet anvendt som metode til kravstyring, kontrolleres følgende: a) Forslagsstillers erklæring, jf. den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering, (artikel 16 i forordning (EU) nr. 402/2013) er underskrevet af forlagsstiller og bekræfter, at alle identificerede farer og risici ved disse farer er holdt på et acceptabelt niveau. b) Sikkerhedsvurderingsrapporten, jf. den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering, (artikel 15 i forordning (EU) nr. 402/2013) støtter forlagsstillers erklæring for det specificerede omfang af kravstyringen i henhold til artikel 13 og som minimum det væsentlige krav »sikkerhed« for delsystemerne og sikker integration mellem delsystemerne i køretøjet. 7.2. Når en anden metode end risikostyringsprocessen i bilag I til forordning (EU) nr. 402/2013 er blevet anvendt som metode til indsamling af krav, kontrolleres følgende: a) Er systemdefinitionen fuldstændig og i overensstemmelse med køretøjets konstruktion? b) Er identifikationen og klassifikationen af farer sammenhængende og plausibel? c) Er alle risici behørigt styret og afbødet? d) Er krav, der hidrører fra risikostyringen, behørigt sporet tilbage til risikoen og til dokumentation for opfyldelse af kravet? e) Er farer styret struktureret og sammenhængende i hele processen? f) Findes der en positiv vurdering fra assessor?	X		X	X	

		Første tilladelse	Forny et type- godkendelse	Udvidet anven- delsesområde	Ny tilladelse	Tilladelse i over- ensstemmelse med en køre- tøjstype
8	EF-verifikationserklæringer og EF-attester (artikel 15 i direktiv (EU) 2016/797), kontrollér følgende: 8.1. Underskrifter 8.2. Gyldighed 8.3. Omfang 8.4. Betingelser for anvendelse af køretøjet og andre restriktioner, tilfælde af manglende overholdelse 8.5. Undladelse af anvendelse af TSI'er (hvis det er relevant) 8.6. Al gældende lovgivning er omfattet, herunder anden ikke-jernbanerelateret lovgivning 8.7. Interoperabilitetskomponenter (gyldighed, omfang, betingelser for brug og andre restriktioner): a) EF-overensstemmelsesattester b) EF-attester om anvendelsesegnethed	X	X	X	X	
9	Rapporter fra overensstemmelsesvurderingsorganer (artikel 15 i direktiv (EU) 2016/797), kontrollér følgende: 9.1. Overensstemmelse mellem EF-verifikationserklæringer og EF-attester 9.2. Alle gældende regler er dækket 9.3. Afvigelser og manglende overensstemmelse (hvis relevant) er fastlagt og stemmer overens med ansøgningerne om ikkeanvendelse 9.4. Kombinationen af anvendte moduler er tilladt 9.5. Betingelser for brug af køretøjet og andre restriktioner er behørigt fastlagt og er i overensstemmelse med betingelserne i ansøgningen om tilladelse. 9.6. Den dokumentation, som overensstemmelsesvurderingsorganerne har brugt, stemmer overens med de gældende vurderingstrin, der er beskrevet i TSI'erne (konstruktionsundersøgelse, typetest, m.m.).	X	X	X	X	
10	Kontrol af vurderinger fra de nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområde, som specificeret i artikel 43	X	X	X	X	

		Første tilladelse	Fornyset typegodkendelse	Udvidet anvendelsesområde	Ny tilladelse	Tilladelse i overensstemmelse med en køretøjstype
11	Den oprindelige typegodkendelses gyldighed		X	X	X	X
12	Oprindelig typegodkendelse er gyldig for det berørte anvendelsesområde		X		X	X
13	Eksisterende betingelser for brug af køretøjet og andre restriktioner		X	X	X	
14	En positiv vurdering i den sikkerhedsvurderingsrapport, der laves i medfør af den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering, (artikel 15 i forordning (EU) nr. 402/2013), dækkende kravstyring, for så vidt angår det væsentlige krav »sikkerhed« for delsystemerne og den sikre integration mellem delsystemerne.	X		X	X	
15	En positiv vurdering i den sikkerhedsvurderingsrapport, der laves i medfør af den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering, (artikel 15 i forordning (EU) nr. 402/2013), dækkende den potentielle ændring af køretøjets samlede sikkerhedsniveau (signifikant ændring).			X	X	
16	Ændringer i forhold til den godkendte køretøjstype er tilstrækkeligt beskrevet og stemmer overens med sikkerhedsvurderingsrapporten, jf. den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering, (artikel 15 i forordning (EU) nr. 402/2013)				X	
17	EF-verifikationerklæringer og EF-attester er behørigt ajourført i forbindelse med ændrede og/eller ajourførte regler		X			
18	Rapporter fra overensstemmelsesvurderingsorganer er behørigt ajourført i forbindelse med ændrede og/eller ajourførte regler: 18.1 Ændrede og/eller ajourførte regler er dækket 18.2 Der er dokumentation for, at køretøjstypen fortsat opfylder kravene		X			
19	Dokumentation for, at køretøjstypens konstruktion ikke er ændret		X	X		
20	Fastlæggelse af det køretøj eller den serie af køretøjer, som er omfattet af erklæringen om typeoverensstemmelse					X
21	Erklæring om typeoverensstemmelse og dermed forbunden dokumentation (artikel 24 i direktiv (EU) 2016/797)					X

BILAG III

Forhold, som vurderes af de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder for anvendelsesområdet

Dette bilag finder ikke anvendelse, når anvendelsesområdet omfatter hele EU's net, og TSI'erne indeholder specifikke betingelser for dette.

De oplysninger, der skal vurderes af de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder i forbindelse med de relevante nationale regler, er specificeret pr. godkendelsesscenarie. Et X i kolonnen for det aktuelle scenarie viser, at forholdet er obligatorisk at vurdere for dette scenarie.

		Første tilladelse	Ny tilladelse	Udvidet anvendelsesområde	Fornyset typegodkendelse
1	Ansøgning i overensstemmelse med tilkendegivelsen om forhåndskoordinering (hvis det er relevant)	X	X	X	X
2	Anvendelsesområdet for den berørte medlemsstat er korrekt specificeret	X	X	X	X
3	De nationale regler og krav for det berørte anvendelsesområde, som ansøgeren har fastlagt, er korrekte.	X	X	X	
4	De valgte overensstemmelsesvurderingsorganer, der er relevante for anvendelsesområdet (udpeget organer eller udpegede organer, vurderingsorganer (den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering)) er behørigt akkrediteret eller anerkendt, alt efter hvad der finder anvendelse.	X	X	X	X
5	Tilstrækkelig dokumentation fra den metode, der er anvendt til kravstyring, kun for de nationale regler for de berørte anvendelsesområde: 5.1. Når en anden metode end risikostyringsprocessen i bilag I til forordning (EU) nr. 402/2013 er blevet anvendt som metode til kravstyring, kontrolleres følgende: a) Er systemdefinitionen fuldstændig og i overensstemmelse med køretøjets konstruktion? b) Er identifikationen og klassifikationen af farer sammenhængende og plausibel? c) Er alle risici behørigt styret og afbødet? d) Er krav, der hidrører fra risikostyringen, behørigt sporet tilbage til risikoen og til dokumentation for opfyldelse af kravet?	X	X	X	
6	EF-verifikationerklæringer og EF-attester (nationale regler) (artikel 15 i direktiv (EU) 2016/797), kontrollerer følgende: 6.1. Underskrifter 6.2. Gyldighed 6.3. Omfang 6.4. Betingelser for anvendelse af køretøjet, andre restriktioner, tilfælde af manglende overholdelse	X	X	X	X

		Første tilladelse	Ny tilladelse	Udvidet anvendelsesområde	Fornyset typegodkendelse
7	Rapporter fra overensstemmelsesvurderingsorganer (artikel 15 i direktiv (EU) 2016/797), kontrollér følgende: 7.1. Overensstemmelse mellem EF-verifikationserklæringer og attester. 7.2. Afgivelser og manglende overensstemmelse (hvis relevant) er fastlagt 7.3. Betingelser for brug og andre restriktioner er behørigt fastlagt og er i overensstemmelse med betingelserne i ansøgningen om tilladelse. 7.4. Den dokumentation, som overensstemmelsesvurderingsorganerne har brugt, stemmer overens med de gældende vurderingstrin, der er beskrevet i nationale regler.	X	X	X	X
8	Eksisterende betingelser for brug af køretøjet og andre restriktioner		X	X	X
9	En positiv vurdering i den sikkerhedsvurderingsrapport, der laves i medfør af den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering, (artikel 15 i forordning (EU) nr. 402/2013), dækkende kravstyringen af det væsentlige krav »sikkerhed« for delsystemerne og sikker integration mellem delsystemerne.	X	X	X	
10	En positiv vurdering i den sikkerhedsvurderingsrapport, der laves i henhold til den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering, (artikel 15 i forordning (EU) nr. 402/2013), dækkende den potentielle ændring af køretøjets samlede sikkerhedsniveau (signifikant ændring).		X	X	
11	Ændringer i forhold til den godkendte køretøjstype er tilstrækkeligt beskrevet og stemmer overens med sikkerhedsvurderingsrapporten, jf. den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering, (artikel 15 i forordning (EU) nr. 402/2013)		X		
12	EF-verifikationserklæringer og attester er behørigt ajourført i forbindelse med ændrede/ajourførte nationale regler				X
13	Rapporter fra overensstemmelsesvurderingsorganer er behørigt ajourført i forbindelse med ændrede/ajourførte regler: 13.1. Ændrede/ajourførte nationale regler er dækket 13.2. Der er dokumentation for, at køretøjstypen fortsat opfylder kravene				X

AFGØRELSE

DEN EUROPÆISKE CENTRALBANKS AFGØRELSE (EU) 2018/546

af 15. marts 2018

om delegation af beføjelser til at vedtage afgørelser om kapitalgrundlag (ECB/2018/10)

STYRELSESRÅDET FOR DEN EUROPÆISKE CENTRALBANK HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 575/2013 af 26. juni 2013 om tilsynsmæssige krav til kreditinstitutter og investeringsselskaber og om ændring af forordning (EU) nr. 648/2012 ⁽¹⁾, navnlig artikel 26, stk. 3, og artikel 28, 29, 77 og 78,

under henvisning til Rådets forordning (EU) nr. 1024/2013 af 15. oktober 2013 om overdragelse af specifikke opgaver til Den Europæiske Centralbank i forbindelse med politikker vedrørende tilsyn med kreditinstitutter ⁽²⁾, særlig artikel 4, stk. 1, litra d),

under henvisning til Den Europæiske Centralbanks afgørelse (EU) 2017/933 af 16. november 2016 om de generelle rammer for delegation af beslutningstagende beføjelser for retlige instrumenter i forbindelse med tilsynsopgaver (ECB/2016/40) ⁽³⁾, navnlig artikel 4, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 4, stk. 1, litra d), i forordning (EU) nr. 1024/2013, har Den Europæiske Centralbank (ECB), som den kompetente myndighed for tilsynet med signifikante enheder, ansvaret for at evaluere, hvorvidt udstedelser af egentlige kernekapitalinstrumenter opfylder kriterierne i forordning (EU) nr. 575/2013. Signifikante enheder under tilsyn må kun klassificere kapitalinstrumenter som egentlige kernekapitalinstrumenter efter forudgående tilladelse fra ECB.
- (2) Som påkrævet i henhold til tredje delafsnit i artikel 26, stk. 3, i forordning (EU) nr. 575/2013, opstiller og ajourfører Den Europæiske Banktilsynsmyndighed (EBA) regelmæssigt en offentlig liste over instrumenttyper, der kvalificerer som egentlige kernekapitalinstrumenter i hver medlemsstat. Det, at en instrumenttype opstilles på EBAs liste, indebærer, at den opfylder kriterierne i artikel 28 eller, efter omstændighederne, artikel 29 i forordning (EU) nr. 575/2013. I betragtning af den kontrol som de kompetente myndigheder, og efter den 28. juni 2013 Den Europæiske Banktilsynsmyndighed, udfører af instrumenttyperne, og offentliggørelsen og den regelmæssige ajourføring af EBAs liste, er det passende at anvende listen til at fastsætte omfanget af delegationen af beslutningstagende beføjelser i henhold til artikel 26, stk. 3, i forordning (EU) nr. 575/2013.
- (3) I henhold til betragtning 75 i forordning (EU) nr. 575/2013 forhindrer den forordning ikke de kompetente myndigheder i at fastholde procedurer til forudgående tilladelse for så vidt angår kontrakter, der regulerer hybride kernekapitalinstrumenter og supplerende kapitalinstrumenter. Lovgivningen i visse medlemsstater fastsætter derfor sådanne procedurer for klassificeringen af kapitalinstrumenter som hybride kernekapitalinstrumenter og supplerende kapitalinstrumenter. ECB er den kompetente myndighed for så vidt angår sådanne tilladelser for signifikante enheder under tilsyn i henhold til artikel 4, stk. 1, litra d), i forordning (EU) nr. 1024/2013.
- (4) I henhold til artikel 4, stk. 1, litra d), i forordning (EU) nr. 1024/2013, har ECB også ansvaret for at give forudgående tilladelse til signifikante enheder under tilsyn til at reducere, indfri eller genkøbe kernekapitalinstrumenter, som de har udstedt, på en måde, der er tilladt i henhold til national lovgivning, og at gennemføre førtidsindfrielsen, indfrielsen ved udløb, tilbagebetalingen eller genkøbet af hybride kernekapitalinstrumenter og supplerende kapitalinstrumenter før de udløber.
- (5) Hvor ECB vurderer anmodninger fra signifikante enheder under tilsyn om forudgående tilladelse til at reducere kapitalgrundlaget, anvender den artikel 78 i forordning (EU) nr. 575/2013 og afsnit 2 i kapitel IV i kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 241/2014 ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ EUT L 176 af 27.6.2013, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 287 af 29.10.2013, s. 63.

⁽³⁾ EUT L 141 af 1.6.2017, s. 14.

⁽⁴⁾ Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 241/2014 af 7. januar 2014 om udbygning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 575/2013, for så vidt angår reguleringsmæssige tekniske standarder for kapitalgrundlagskrav for institutter (EUT L 74 af 14.3.2014, s. 8).

- (6) ECB skal som den kompetente myndighed vedtage et betydeligt antal afgørelser om kapitalgrundlag hvert år. For at lette beslutningstagningsprocessen er en delegeret afgørelse nødvendig for at kunne vedtage sådanne afgørelser. Den Europæiske Unions Domstol har fastslået, at delegation af kompetence er nødvendig for at gøre det muligt for en institution, som skal træffe et betydeligt antal afgørelser, at udføre sine opgaver. Ligeledes har den anerkendt behovet for at sikre, at de besluttende organer kan udføre deres opgaver, hvilket er i overensstemmelse med det princip, der gælder for enhver institutionel ordening ⁽¹⁾.
- (7) Delegationen af beslutningstagende beføjelser bør være begrænset og forholdsmæssig, og anvendelsesområdet for delegationen bør være klart defineret.
- (8) Afgørelse (EU) 2017/933 (ECB/2016/40) specificerer den procedure, der skal følges ved vedtagelse af delegerede afgørelser vedrørende tilsyn og de personer, til hvilke beslutningstagende beføjelser kan delegeres. Denne afgørelse berører hverken ECB's udførelse af sine tilsynsmæssige opgaver eller Tilsynsrådets kompetence til at forelægge færdige udkast til afgørelse for Styrelsesrådet.
- (9) Hvor kriterierne for vedtagelse af en delegeret afgørelse, som fastsat i denne afgørelse, ikke er opfyldt, bør afgørelser vedtages i overensstemmelse med proceduren om ikke-indsigelse som fastsat i artikel 26, stk. 8, i forordning (EU) nr. 1024/2013 og artikel 13 g i afgørelse ECB/2004/2 ⁽²⁾. Er lederne af arbejdsenhederne i tvivl om, hvorvidt vurderingskriterierne for afgørelser om kapitalgrundlag er opfyldt som følge af utilstrækkelige oplysninger fra den signifikant enhed under tilsyn eller kompleksiteten af vurderingen, bør proceduren om ikke-indsigelse ligeledes anvendes.
- (10) ECB's tilsynsmæssige afgørelser kan underkastes administrativ revision i henhold til artikel 24 i forordning (EU) nr. 1024/2013 og som yderligere specificeret i afgørelse ECB/2014/16 ⁽³⁾. I tilfælde af en sådan administrativ revision skal Tilsynsrådet tage hensyn til Det Administrative Klagenævns udtalelse og forelægge et nyt udkast til afgørelse for Styrelsesrådet til vedtagelse i forbindelse med proceduren om ikke-indsigelse —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Definitioner

I denne afgørelse forstås ved:

- 1) »afgørelser om kapitalgrundlag«: en afgørelse truffet af ECB om forudgående tilladelse til at klassificere et instrument som et egentligt kernekapitalinstrument, et hybridt kernekapitalinstrument eller et supplerende kernekapitalinstrument og om reduktion af kapitalgrundlaget,
- 2) »reduktion af kapitalgrundlag«: alle handlinger omfattet af artikel 77 i forordning (EU) nr. 575/2013,
- 3) »reduktioner med erstatning«: reduktioner af kapitalgrundlaget, som henvist til i artikel 78, stk. 1, litra a), i forordning (EU) nr. 575/2013,
- 4) »reduktioner uden erstatning«: reduktioner af kapitalgrundlaget, som henvist til i artikel 78, stk. 1, litra b), i forordning (EU) nr. 575/2013,
- 5) »EBAs liste«: en liste opstillet, ajourført og offentliggjort ⁽⁴⁾ af EBA i henhold til tredje delafsnit i artikel 26, stk. 3, i forordning (EU) nr. 575/2013, som omfatter alle former for kapitalinstrumenter i hver medlemsstat, der kvalificerer som egentlige kernekapitalinstrumenter på grundlag af oplysninger fra hver kompetent myndighed,
- 6) »egentligt kernekapitalinstrument«, »hybridt kernekapitalinstrument« og »supplerende kernekapitalinstrument«: et kernekapitalinstrument, der kvalificeres som henholdsvis et egentligt kernekapitalinstrument, et hybridt kernekapitalinstrument eller et supplerende kernekapitalinstrument i henhold til forordning (EU) nr. 575/2013,
- 7) »erstattende instrument«: det kapitalinstrument, der erstatter det kapitalinstrument, der skal reduceres, genkøbes, fortidindfries eller indfries i henhold til artikel 78, stk. 1, litra), i forordning (EU) nr. 575/2013,

⁽¹⁾ AKZO Chemie mod Kommissionen, sag 5/85, ECLI-indikator: ECLI:EU:C:1986:328, præmis 37, og Carmine Salvatore Tralli mod Den Europæiske Centralbank, Sag C-301/02 P, ECLI-indikator: ECLI:EU:C:2005:306, præmis 59.

⁽²⁾ Afgørelse ECB/2004/2 af 19. februar 2004 om vedtagelse af forretningsordenen for Den Europæiske Centralbank (EUT L 80 af 18.3.2004, s. 33).

⁽³⁾ Afgørelse ECB/2014/16 af 14. april 2014 om nedsættelse af et administrativt klagenævn og forretningsordenen for dette (EUT L 175 af 14.6.2014, s. 47).

⁽⁴⁾ Findes på EBA's websted www.eba.europa.eu

- 8) »erstattet instrument«: det kapitalinstrument, der underlægges en handling i henhold til artikel 77, i forordning (EU) nr. 575/2013 og erstattes af et erstattende instrument i en reduktion med erstatning i henhold til artikel 78, stk. 1, litra a) i forordning (EU) nr. 575/2013,
- 9) »egentlig kernekapitalprocent«, »kernekapitalprocent« og »samlet kapitalprocent«: henholdsvis en egentlig kernekapitalprocent, en kernekapitalprocent og en samlet kapitalprocent, som henviser til i artikel 92, stk. 2, i forordning (EU) nr. 575/2013,
- 10) »Afgørelse på grundlag af tilsyns kontrol- og vurderingsprocessen«: en afgørelse vedtaget af ECB på grundlag af artikel 16 i forordning (EU) nr. 1024/2013 som følge af den årlige tilsyns kontrol- og vurderingsproces i henhold til artikel 97 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/36/EU ⁽¹⁾ og som fastsætter tilsynsmæssige krav,
- 11) »delegationsafgørelse« og »delegeret afgørelse«: har samme betydning som henholdsvis nr. 2) og nr. 4) i artikel 3 i afgørelse (EU) 2017/933 (ECB/2016/40),
- 12) »ledere af arbejdsenheder«: lederne af de arbejdsenheder i ECB, til hvilke beføjelserne til at vedtage afgørelser om kapitalgrundlag er delegeret,
- 13) »proceduren om ikke-indsigelse«: proceduren, som er fastsat i artikel 26, stk. 8, i forordning (EU) nr. 1024/2013 og yderligere specificeret i artikel 13g i afgørelse ECB/2004/2,
- 14) »negativ afgørelse«: en afgørelse, som ikke eller ikke fuldtud giver den tilladelse, som den signifikante enhed under tilsyn har anmodet om. En afgørelse med tilknyttede bestemmelser, som f.eks. betingelser eller forpligtelser, opfattes som en negativ afgørelse, med mindre de tilknyttede bestemmelser a) sikrer, at enheden under tilsyn opfylder kravene i den relevante EU-lovgivning, som henført til i artikel 3, stk. 4, artikel 4, stk. 3, og artikel 5, stk. 6, og er blevet aftalt skriftligt, eller b) udelukkende gengiver en eller flere af de eksisterende krav, som instituttet skal opfylde i henhold til bestemmelserne i artikel 3, stk. 4, artikel 4, stk. 3, og artikel 5, stk. 6, eller kræver oplysninger om opfyldelsen af en eller flere af disse krav,
- 15) »signifikant enhed under tilsyn«: en signifikant enhed under tilsyn som defineret i artikel 2, nr. 16), i Den Europæiske Centralbanks forordning (EU) nr. 468/2014 (ECB/2014/17) ⁽²⁾.

Artikel 2

Delegation af afgørelser om kapitalgrundlag

1. I overensstemmelse med artikel 4 i afgørelse (EU) 2017/933 (ECB/2016/40) delegerer Styrelsesrådet hermed vedtagelsen af afgørelser om a) forudgående tilladelse vedrørende klassificeringen af kapitalinstrumenter som egentlige kernekapitalinstrumenter i henhold til artikel 26, stk. 3, i forordning (EU) nr. 575/2013, b) forudgående tilladelse vedrørende klassificeringen af kapitalinstrumenter som hybride kernekapitalinstrumenter eller supplerende kernekapitalinstrumenter, hvor dette er påkrævet i henhold til national lovgivning, og c) forudgående tilladelse vedrørende reduktion af kapitalgrundlaget i henhold til artikel 77 i forordning (EU) nr. 575/2013, til de ledere af arbejdsenheder, der er udpeget af direktionen i overensstemmelse med artikel 5 i den afgørelse.
2. Afgørelser om kapitalgrundlag, som henviser til i stk. 1, vedtages ved en delegeret afgørelse, hvis kriterierne for vedtagelse af delegerede afgørelser, som fastsat i artikel 3, 4 og 5 er opfyldt.
3. Afgørelser om kapitalgrundlag vedtages ikke ved en delegeret afgørelse, hvis utilstrækkelige oplysninger eller kompleksiteten af vurderingen kræver, at de vedtages i henhold til proceduren om ikke-indsigelse.

Artikel 3

Kriterier for vedtagelsen af delegerede afgørelser om forudgående tilladelse til at klassificere instrumenter som egentlige kernekapitalinstrumenter

1. Afgørelser om klassificeringen af kapitalinstrumenter som egentlige kernekapitalinstrumenter træffes ved en delegeret afgørelse, hvis den instrumenttype, for hvilken der anmodes om forudgående tilladelse, er opstillet på EBAs liste på det tidspunkt, hvor ECB modtager anmodningen.
2. Negative afgørelser og afgørelser i henhold til artikel 31 i forordning (EU) nr. 575/2013 vedtages ikke ved en delegeret afgørelse.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/36/EU af 26. juni 2013 om adgang til at udøve virksomhed som kreditinstitut og om tilsyn med kreditinstitutter og investeringsselskaber, om ændring af direktiv 2002/87/EF og om ophævelse af direktiv 2006/48/EF og 2006/49/EF (EUT L 176 af 27.6.2013, s. 338).

⁽²⁾ Den Europæiske Centralbanks forordning (EU) nr. 468/2014 af 16. april 2014 om fastlæggelse af en ramme for samarbejde inden for Den Fælles Tilsynsmekanisme mellem Den Europæiske Centralbank og de kompetente nationale myndigheder og med de udpegede nationale myndigheder (SSM-rammeforordningen) (ECB/2014/17) (EUT L 141 af 14.5.2014, s. 1).

3. Hvor en afgørelse om klassificeringen af kapitalinstrumenter som egentlige kernekapitalinstrumenter i henhold til stk. 1 og 2 ikke kan vedtages ved en delegeret afgørelse, skal den vedtages i overensstemmelse med proceduren om ikke-indsigelse.

4. Vurderingen af klassificeringen af kernekapitalinstrumenter som egentlige kernekapitalinstrumenter udføres i overensstemmelse med artikel 27, 28 og 29 i forordning (EU) nr. 575/2013 og artikel 4-11 i delegeret forordning (EU) nr. 241/2014.

Artikel 4

Kriterier for vedtagelsen af delegerede afgørelser om forudgående tilladelse til at klassificere instrumenter som hybride kernekapitalinstrumenter og supplerende kernekapitalinstrumenter

1. Hvis forudgående tilladelse er påkrævet i henhold til national lovgivning, skal afgørelser om forudgående tilladelse til at klassificere kernekapitalinstrumenter som hybride kernekapitalinstrumenter eller supplerende kernekapitalinstrumenter træffes ved en delegeret afgørelse.

2. Negative afgørelser vedtages ikke ved en delegeret afgørelse og vedtages i overensstemmelse med proceduren om ikke-indsigelse.

3. Vurderingen af klassificeringen af instrumenter som hybride kernekapitalinstrumenter eller supplerende kernekapitalinstrumenter udføres i overensstemmelse med artikel 52-54 og 63 i forordning (EU) nr. 575/2013 og artikel 8, 9 og 20-24a i delegeret forordning (EU) nr. 241/2014.

Artikel 5

Kriterier for vedtagelsen af delegerede afgørelser om forudgående tilladelse vedrørende reduktioner af kapitalgrundlag

1. Afgørelser om forudgående tilladelse vedrørende reduktioner af kapitalgrundlaget træffes ved en delegeret afgørelse, hvis betingelserne i enten stk. 2 eller 3 er opfyldt.

2. For så vidt angår reduktioner med erstatning, træffes afgørelser ved en delegeret afgørelse, hvis:

- a) det erstattende instrument er et egentligt kernekapitalinstrument med et aggregeret nominelt beløb svarende mindst til det nominelle beløb for det erstattede instrument, eller
- b) det erstattende instrument er et hybridt kernekapitalinstrument med et aggregeret nominelt beløb svarende mindst til det nominelle beløb for det erstattede instrument, hvis det erstattede instrument er et hybridt kernekapitalinstrument, eller
- c) det erstattende instrument er et hybridt kernekapitalinstrument eller et supplerende kernekapitalinstrument med et aggregeret nominelt beløb svarende mindst til det nominelle beløb for det erstattede instrument, hvis det erstattede instrument er et supplerende kernekapitalinstrument.

3. For så vidt angår reduktioner uden erstatning, træffes afgørelser ved en delegeret afgørelse, hvis:

- a) efter reduktionen, kapitalgrundlaget overskrider og forventes at fortsætte med at overskride i mindst tre regnskabsår efter datoen for anvendelsen, summen af kravene i artikel 92, stk. 1, i forordning (EU) nr. 575/2013, kapitalgrundlaget, som kræves i overensstemmelse med artikel 16, stk. 2, litra a), i forordning (EU) nr. 1024/2013, det kombinerede bufferkrav, som defineret i artikel 128, nr. 6), i direktiv 2013/36/EU og søjle 2 kapitalvejledningen som fastsat i den seneste afgørelse på baggrund af tilsyns kontrol- og vurderingsprocessen,
- b) effekten af reduktionen på den egentlige kernekapitalprocent, kernekapitalprocenten og den samlede kernekapitalprocent er under 100 basispoint.

4. En negativ afgørelse må ikke vedtages ved en delegeret afgørelse.

5. Hvis en afgørelse om reduktion af kapitalgrundlaget i henhold til stk. 1-4 ikke kan vedtages ved en delegeret afgørelse, skal den vedtages i overensstemmelse med proceduren om ikke-indsigelse.

6. Vurderingen af en reduktion af kapitalgrundlaget udføres i overensstemmelse med artikel 78 i forordning (EU) nr. 575/2013 og afsnit 2 i kapitel IV i delegeret forordning (EU) nr. 241/2014.

*Artikel 6***Overgangsbestemmelse**

Denne afgørelse finder ikke anvendelse i tilfælde, hvor ansøgningen blev fremsendt til ECB før denne afgørelses ikrafttræden.

*Artikel 7***Ikrafttrædelse**

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

Udfærdiget i Frankfurt am Main, den 15. marts 2018.

Mario DRAGHI
Formand for ECB

DEN EUROPÆISKE CENTRALBANKS AFGØRELSE (EU) 2018/547**af 27. marts 2018****om udpegning af ledere af arbejdsenheder til at vedtage delegerede afgørelser om kapitalgrundlag
(ECB/2018/11)**

DIREKTIONEN FOR DEN EUROPÆISKE CENTRALBANK HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til statuten for Det Europæiske System af Centralbanker og Den Europæiske Centralbank, særlig artikel 11.6,

under henvisning til Den Europæiske Centralbanks afgørelse (EU) 2017/933 af 16. november 2016 om de generelle rammer for delegation af beslutningstagende beføjelser for retlige instrumenter i forbindelse med tilsynsopgaver (ECB/2016/40) ⁽¹⁾, navnlig artikel 4 og 5,

under henvisning til Den Europæiske Centralbanks afgørelse (EU) 2018/546 af 15. marts 2018 om delegation af beføjelser til at vedtage afgørelser om kapitalgrundlag (ECB/2018/10) ⁽²⁾, særlig artikel 2,

under henvisning til afgørelse ECB/2004/2 af 19. februar 2004 om vedtagelse af forretningsordenen for Den Europæiske Centralbank ⁽³⁾, særlig artikel 10, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) For at imødegå det betydelige antal afgørelser, som Den Europæiske Centralbank (ECB) skal vedtage i forbindelse med udførelsen af sine tilsynsopgaver, er der fastsat en procedure for vedtagelsen af specifikke delegerede afgørelser.
- (2) En delegeret afgørelse får virkning efter vedtagelsen af en afgørelse truffet af Direktionen om udpegning af en eller flere ledere af arbejdsenheder til at træffe afgørelser på grundlag af den delegerede afgørelse.
- (3) Direktionen bør tage højde for vigtigheden af den delegerede afgørelse og antallet af adressater, som de delegerede afgørelser skal sendes til, i forbindelse med udpegningen af ledere af arbejdsenheder.
- (4) Formanden for Tilsynsrådet er blevet hørt om lederne af arbejdsenheder, som beføjelsen til at vedtage afgørelser om kapitalgrundlag, bør delegeres til —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

*Artikel 1***Delegerede afgørelser om kapitalgrundlag**

Delegerede afgørelser i henhold til artikel 2 i afgørelse (EU) 2018/546 (ECB/2018/10) vedtages af en udpeget leder af en arbejdsenhed som følger:

- a) Generaldirektøren for Generaldirektoratet for Mikrotilsyn I, hvis tilsynet med den pågældende enhed eller koncern under tilsyn udføres af Generaldirektoratet for Mikrotilsyn I
- b) Generaldirektøren for Generaldirektoratet for Mikrotilsyn II, hvis tilsynet med den pågældende enhed eller koncern under tilsyn udføres af Generaldirektoratet for Mikrotilsyn II eller
- c) hvis en generaldirektør er utilgængelig, dennes vicegeneraldirektør.

⁽¹⁾ EUT L 141 af 1.6.2017, s. 14.

⁽²⁾ Se side 105 i denne EUT.

⁽³⁾ EUT L 80 af 18.3.2004, s. 33.

*Artikel 2***Ikrafttrædelse**

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

Udfærdiget i Frankfurt am Main, den 27. marts 2018.

Mario DRAGHI
Formand for ECB

BERIGTIGELSER**Berigtigelse til Rådets forordning (EU) 2018/120 af 23. januar 2018 om fastsættelse for 2018 af fiskerimuligheder for visse fiskebestande og grupper af fiskebestande gældende for EU-farvande og for EU-fiskerfartøjer i visse andre farvande og om ændring af forordning (EU) 2017/127**

(Den Europæiske Unions Tidende L 27 af 31. januar 2018)

Side 56, bilag IA »Skagerrak, Kattegat, ICES-underområde 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12 og 14, EU-farvande i CECAF og Fransk Guyanas farvande«, oplysningerne vedrørende Blåhvilling *Micromesistius poutassou* i EU-farvande og internationale farvande i 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8a, 8b, 8d, 8e, 12 og 14 (WHB/1X14)

I stedet for: »Portugal 4 826 ⁽¹⁾ ⁽³⁾«

læses: »Portugal 4 826 ⁽¹⁾ ⁽²⁾«.

ISSN 1977-0634 (elektronisk udgave)
ISSN 1725-2520 (papirudgave)



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA