

Publicatieblad

van de Europese Unie

L 90



Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

61e jaargang

6 april 2018

Inhoud

II Niet-wetgevingshandelingen

INTERNATIONALE OVEREENKOMSTEN

- ★ **Besluit (EU) 2018/538 van de Raad van 7 december 2017 inzake de ondertekening, namens de Unie, en de voorlopige toepassing van Amendement 1 van Memorandum van samenwerking NAT-I-9406 tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie** 1
- Amendement 1 van Memorandum van samenwerking NAT-I-9406 tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie** 3
- ★ **Besluit (EU) 2018/539 van de Raad van 20 maart 2018 betreffende de sluiting van de bilaterale overeenkomst tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten van Amerika inzake prudentiële maatregelen betreffende verzekering en herverzekering** 36

VERORDENINGEN

- ★ **Gedelegeerde Verordening (EU) 2018/540 van de Commissie van 23 november 2017 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 347/2013 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de Unielijst van projecten van gemeenschappelijk belang** 38
- ★ **Gedelegeerde Verordening (EU) 2018/541 van de Commissie van 20 december 2017 tot wijziging van Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/2358 en Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/2359 wat betreft de datum van toepassing ervan ⁽¹⁾** 59
- ★ **Gedelegeerde Verordening (EU) 2018/542 van de Commissie van 22 januari 2018 tot rectificatie van de Griekse taalversie van Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/86 tot vaststelling van een teruggooiplan voor bepaalde demersale visserijen in de Middellandse Zee** 61
- ★ **Gedelegeerde Verordening (EU) 2018/543 van de Commissie van 23 januari 2018 tot rectificatie van de Spaanse versie van Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 812/2013 van de Commissie ter aanvulling van Richtlijn 2010/30/EU van het Europees Parlement en de Raad wat de energie-etikettering van waterverwarmingstoestellen, warmwatertanks en pakketten van waterverwarmingstoestellen en zonne-energie-installaties betreft ⁽¹⁾** 63

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst.

NL

Besluiten waarvan de titels mager zijn gedrukt, zijn besluiten van dagelijks beheer die in het kader van het landbouwbeleid zijn genomen en die in het algemeen een beperkte geldigheidsduur hebben.

Besluiten waarvan de titels vet zijn gedrukt en die worden voorafgegaan door een sterretje, zijn alle andere besluiten.

★ Verordening (EU) 2018/544 van de Commissie van 27 maart 2018 tot vaststelling van een verbod op de visserij op blauwe marlijn in de Atlantische Oceaan door vaartuigen die de vlag van Spanje voeren	64
★ Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾	66

BESLUITEN

★ Besluit (EU) 2018/546 van de Europese Centrale Bank van 15 maart 2018 betreffende de delegatie van de bevoegdheid tot vaststelling van eigenvermogenbesluiten (ECB/2018/10)	105
★ Besluit (EU) 2018/547 van de Europese Centrale Bank van 27 maart 2018 houdende de benoeming van hoofden van arbeidseenheden voor de vaststelling van gedelegeerde eigenvermogenbesluiten (ECB/2018/11)	110

Rectificaties

★ Rectificatie van Verordening (EU) 2018/120 van de Raad van 23 januari 2018 tot vaststelling, voor 2018, van de vangstmogelijkheden voor sommige visbestanden en groepen visbestanden welke in de wateren van de Unie en, voor vissersvaartuigen van de Unie, in bepaalde wateren buiten de Unie van toepassing zijn, en tot wijziging van Verordening (EU) 2017/127 (PB L 27 van 31.1.2018)	112
---	-----

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst.

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

INTERNATIONALE OVEREENKOMSTEN

BESLUIT (EU) 2018/538 VAN DE RAAD

van 7 december 2017

inzake de ondertekening, namens de Unie, en de voorlopige toepassing van Amendement 1 van Memorandum van samenwerking NAT-I-9406 tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2, in samenhang met artikel 218, leden 5 en 7,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Commissie heeft namens de Unie onderhandeld over een amendement van Memorandum van samenwerking NAT-I-9406 tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie ⁽¹⁾ („Memorandum van samenwerking NAT-I-9406”), overeenkomstig het besluit van de Raad van 8 mei 2017 waarbij de Commissie wordt gemachtigd de onderhandelingen te openen.
- (2) Amendement 1 van Memorandum van samenwerking NAT-I-9406 tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie („Amendement 1”) is op 28 juli 2017 geparafeerd.
- (3) Amendement 1 dient namens de Unie te worden ondertekend, onder voorbehoud van de sluiting ervan op een later tijdstip.
- (4) Amendement 1, met inbegrip van het addendum, dient voorlopig te worden toegepast, overeenkomstig artikel II.A van Amendement 1, in afwachting van de voltooiing van de voor de inwerkingtreding ervan vereiste procedures.
- (5) Er moeten procedureregels worden vastgesteld voor de deelname van de Unie in het uitvoerend beheer van Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie op het gebied van modernisering van het luchtverkeersbeheer, onderzoek en ontwikkeling in de burgerluchtvaart en de wereldwijde interoperabiliteit („Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A”), dat is opgenomen in het addendum bij Amendement 1 en Memorandum van samenwerking NAT-I-9406 vervangt.
- (6) Op grond van artikel 218, lid 7, van het Verdrag, kan de Raad de Commissie machtigen om wijzigingen van de bijlagen bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A en van de appendices bij die bijlagen goed te keuren, alsook de vaststelling van aanvullende bijlagen en appendices, onder voorbehoud van voorafgaand en tijdig overleg met het door de Raad aangewezen speciaal comité,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Er wordt namens de Unie machtiging verleend voor de ondertekening van Amendement 1 bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406 tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie, onder voorbehoud van de sluiting van dat amendement.

De tekst van Amendement 1 is aan dit besluit gehecht.

⁽¹⁾ Memorandum van samenwerking NAT-I-9406 tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie (PB L 89 van 5.4.2011, blz. 3).

Artikel 2

De voorzitter van de Raad wordt gemachtigd de persoon (personen) aan te wijzen die bevoegd is (zijn) Amendement 1 namens de Unie te ondertekenen.

Artikel 3

Amendement 1, met inbegrip van het addendum, wordt voorlopig toegepast overeenkomstig artikel II.A van Amendement 1 vanaf de ondertekening ervan ⁽¹⁾, in afwachting van de voltooiing van de voor de inwerkingtreding ervan vereiste procedures.

Artikel 4

Na overleg met een door de Raad aangewezen speciaal comité bepaalt de Commissie de standpunten die de Unie moet innemen in het uitvoerend beheer van Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A en zijn bijlagen, zoals vermeld in artikel III van Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A, met betrekking tot:

- a) de vaststelling van aanvullende bijlagen bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A en appendices bij de bijlagen bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A, en
- b) de vaststelling van wijzigingen van de bijlagen bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A en van de appendices bij die bijlagen.

Artikel 5

Onverminderd artikel 4 van dit besluit, kan de Commissie passende maatregelen nemen krachtens de artikelen III, IV, V, VII en VIII van Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A.

Artikel 6

De Commissie vertegenwoordigt de Unie in het overleg in het kader van artikel XI van Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A.

Artikel 7

De Commissie brengt de Raad regelmatig op de hoogte van de vooruitgang bij de uitvoering van Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A.

Artikel 8

Dit besluit treedt in werking op de dag waarop het wordt vastgesteld.

Gedaan te Brussel, 7 december 2017.

Voor de Raad
De voorzitter
A. ANVELT

⁽¹⁾ De datum van ondertekening van Amendement 1 zal door het secretariaat-generaal van de Raad worden bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie.

VERTALING

AMENDEMENT 1**van Memorandum van samenwerking NAT-I-9406 tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie**

OVERWEGENDE DAT de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie Memorandum van samenwerking NAT-I-9406 tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie, dat op 3 maart 2011 is ondertekend te Boedapest (het „Memorandum van 2011”) wensen te wijzigen;

ZIJN de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie NU als volgt overeengekomen:

Artikel I

Het Memorandum van 2011 wordt in haar geheel geschrapt, met inbegrip van alle bijlagen en appendices bij het Memorandum van 2011, en vervangen door het addendum bij deze overeenkomst, dat Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A, bijlage 1 bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A, appendices 1, 2 en 3 van bijlage 1 bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A, en aanhangsels 1, 2, 3, 4 en 5 bij appendix 1 van bijlage 1 bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A omvat.

*Artikel II***Inwerkingtreding en beëindiging**

- A. In afwachting van de inwerkingtreding wordt deze overeenkomst, met inbegrip van het addendum, voorlopig toegepast vanaf de datum waarop ze is ondertekend.
- B. Deze overeenkomst, met inbegrip van het addendum, treedt in werking wanneer de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie elkaar schriftelijk hebben meegedeeld dat hun interne procedures voor de inwerkingtreding van de overeenkomst zijn voltooid; de overeenkomst blijft van kracht tot ze wordt beëindigd.
- C. Elke partij kan deze overeenkomst, met inbegrip van het addendum, op elk ogenblik beëindigen, mits zij dit zestig (60) dagen van tevoren schriftelijk meldt aan de andere partij. Wanneer de overeenkomst wordt beëindigd, wordt ook het addendum, met inbegrip van alle bijlagen, appendices en aanhangsels die de partijen krachtens die memorandum van samenwerking hebben vastgesteld, beëindigd.

*Artikel III***Autoriteit**

De Verenigde Staten en de Europese Unie stemmen in met de bepalingen van deze overeenkomst, zoals blijkt uit de handtekeningen van hun gemachtigde vertegenwoordigers.

Gedaan te Brussel, de dertiende december tweeduizend zeventien, in twee exemplaren, in de Engelse taal.

Voor de Europese Unie

Voor de Verenigde Staten van Amerika

ADDENDUM BIJ AMENDEMENT 1**van Memorandum van samenwerking NAT-I-9406 tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie****MEMORANDUM VAN SAMENWERKING NAT-I-9406A****tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie inzake de modernisering van het luchtverkeersbeheer, onderzoek en ontwikkeling in de burgerluchtvaart en mondiale interoperabiliteit**

OVERWEGENDE DAT de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie een gemeenschappelijk doel nastreven, namelijk de bevordering en ontwikkeling van samenwerking op het gebied van de burgerluchtvaart; en

OVERWEGENDE DAT dergelijke samenwerking de ontwikkeling, veiligheid en efficiëntie van de burgerluchtvaart in de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie zal bevorderen;

komen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie (samen „de partijen” en individueel „een partij” genoemd) overeen om gezamenlijke programma's uit te voeren overeenkomstig de volgende voorwaarden:

*Artikel I***Doel**

A. In dit memorandum van samenwerking (dit „memorandum”) en de bijlagen, appendices en aanhangsels daarbij zijn de voorwaarden voor samenwerking op het gebied van onderzoek, ontwikkeling en validering in de burgerluchtvaart en in alle fasen van de modernisering van het luchtverkeersbeheer (air traffic management, ATM) uiteengezet. De modernisering van het luchtverkeersbeheer heeft onder meer betrekking op onderzoeks-, ontwikkelings-, validerings- en uitrolactiviteiten, met als doel de mondiale interoperabiliteit te bevorderen. Daartoe kunnen de partijen personeel, middelen en bijbehorende diensten ter beschikking stellen teneinde de mate van samenwerking te verwezenlijken waartoe wordt opgeroepen in dit memorandum en de bijlagen, appendices en aanhangsels daarbij. Alle activiteiten in het kader van dit memorandum en alle bijlagen, appendices en aanhangsels zijn afhankelijk van de beschikbaarheid van passende fondsen en andere benodigde middelen.

B. De doelstellingen van dit memorandum kunnen worden verwezenlijkt door samenwerking op de volgende gebieden:

- 1) de uitwisseling van informatie over programma's en projecten, onderzoeksresultaten of publicaties;
- 2) de uitvoering van gezamenlijke analyses;
- 3) de coördinatie van onderzoeks-, ontwikkelings- en valideringsprogramma's en -projecten in de burgerluchtvaart, de coördinatie van de activiteiten voor de modernisering van het luchtverkeersbeheer en de uitvoering daarvan op basis van gedeelde inspanningen;
- 4) de uitwisseling van wetenschappelijk en technisch personeel;
- 5) de uitwisseling van specifieke apparatuur, software en systemen voor onderzoeksactiviteiten en compatibiliteitsstudies;
- 6) de gezamenlijke organisatie van symposia of conferenties; en
- 7) overleg, teneinde gezamenlijke standpunten in te nemen in internationale organen.

C. Onverminderd de toepasselijke wetten, voorschriften en beleidslijnen, zoals eventueel gewijzigd of aangepast, bevorderen de partijen zoveel mogelijk de betrokkenheid van deelnemers bij samenwerkingsactiviteiten in het kader van dit memorandum en de bijlagen, appendices en aanhangsels daarbij, teneinde vergelijkbare mogelijkheden te bieden voor deelname aan hun respectieve activiteiten. De partijen betrekken deelnemers bij de samenwerkingsactiviteiten, die op wederkerige basis en overeenkomstig de volgende beginselen worden uitgevoerd:

- 1) wederzijds voordeel;
- 2) vergelijkbare kansen om deel te nemen aan samenwerkingsactiviteiten;

- 3) gelijke en eerlijke behandeling;
- 4) tijdige uitwisseling van informatie die van invloed kan zijn op de samenwerkingsactiviteiten; en
- 5) transparantie.

D. Dergelijke samenwerkingsactiviteiten vinden plaats overeenkomstig de specifieke in artikel II gedefinieerde bijlagen, appendices en aanhangsels.

Artikel II

Uitvoering

A. Dit memorandum wordt ten uitvoer gelegd aan de hand van specifieke bijlagen, appendices en aanhangsels. In deze bijlagen, appendices en aanhangsels, die een integrerend onderdeel vormen van dit memorandum, komen, voor zover van toepassing, de aard en de duur van de samenwerking op een specifiek gebied of met een specifiek doel, de omgang met intellectuele eigendom, aansprakelijkheid, financiering, kostentoewijzing en andere relevante kwesties aan bod. In geval van onverenigbaarheid tussen een bepaling in een bijlage, appendix of aanhangsel en een bepaling in dit memorandum, heeft de bepaling in dit memorandum voorrang, tenzij expliciet anders vermeld in dit memorandum of een bijlage daarvan.

B. De coördinatie en het beheer van samenwerkingsactiviteiten in het kader van dit memorandum en de bijlagen, appendices en aanhangsels daarbij gebeurt namens de regering van de Verenigde Staten van Amerika door de Federal Aviation Administration en namens de Europese Unie door de Commissie.

C. Alle verzoeken voor diensten in het kader van dit memorandum moeten worden gericht tot de volgende voor de coördinatie en het beheer van dit memorandum aangewezen diensten:

1. Voor de Verenigde Staten van Amerika:

Federal Aviation Administration
Office of International Aviation
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Ave., S.W.
Washington, D.C.
20591 - USA
Tel. + 1-202-267-1000
Fax: + 1-202-267-7198

2. Voor de Europese Unie:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer
Directoraat Luchtvaart
de Motstraat 24
1040 Brussel - België
Tel. + 32 2 2991915

D. Voor specifieke activiteiten van technische programma's worden contactpersonen aangeduid, zoals vermeld in de bijlagen, appendices en aanhangsels bij dit memorandum.

Artikel III

Uitvoerend beheer

A. Uitvoerend beheer van dit memorandum

1. Hierbij stellen de partijen een beheerproces vast dat moet worden uitgevoerd door de vertegenwoordigers van:

- a) de Verenigde Staten van Amerika, zijnde de bestuurder van de Federal Aviation Administration (FAA); en
- b) de Europese Unie, zijnde de directeur-generaal van het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer (DG MOVE) van de Europese Commissie,

hierna de „vertegenwoordigers van de partijen” genoemd.

2. De vertegenwoordigers van de partijen houden toezicht op de samenwerking met betrekking tot de thema's die aan bod komen in de bijlagen en de bijbehorende appendices en aanhangsels bij dit memorandum.
 3. De vertegenwoordigers van de partijen:
 - a) stellen bijlagen en eventuele amendementen daarvan vast; en
 - b) stellen voorstellen op om dit memorandum anderszins te wijzigen.
 4. De vertegenwoordigers van de partijen behandelen, binnen het toepassingsgebied van dit memorandum en de bijlagen, appendices en aanhangsels daarvan:
 - a) kwesties die voortvloeien uit en amendementen die invloed hebben op de toepassing van dit memorandum en de bijlagen, appendices en aanhangsels daarvan;
 - b) gemeenschappelijke benaderingen van de invoer van en overgang naar nieuwe technologieën en procedures, met inbegrip van activiteiten op het gebied van onderzoek, evaluatie, de modernisering van het luchtverkeersbeheer en andere gebieden van wederzijds belang; en
 - c) ontwerpverordeningen en -wetgeving van de ene partij die gevolgen kunnen hebben voor de belangen van de andere partij, binnen het toepassingsgebied van dit memorandum en de bijlagen, appendices en aanhangsels daarvan.
 5. De vertegenwoordigers van de partijen hoeven niet regelmatig te vergaderen. Vergaderingen kunnen op ad-hocbasis worden belegd. Dergelijke vergaderingen kunnen plaatsvinden over de telefoon, via videoconferencing of face-to-face. Beslissingen van de vertegenwoordigers van de partijen worden gedocumenteerd en worden bij consensus genomen.
 6. De vertegenwoordigers van de partijen kunnen deskundigen in specifieke onderwerpen uitnodigen om deel te nemen aan de vergaderingen en kunnen technische werkgroepen oprichten, voor zover passend.
- B. Uitvoerend beheer van de bijlagen
1. Elke bijlage bij dit memorandum wordt beheerd door haar eigen uitvoerend comité. Elk uitvoerend comité wordt gezamenlijk voorgezeten door vertegenwoordigers op het passende operationele niveau van de FAA en de Europese Commissie, welke worden aangewezen in de toepasselijke bijlage.
 2. Voor zover passend wijzen de partijen andere leden van het uitvoerend comité aan om als vertegenwoordiger op te treden op hun bevoegdheidsgebied.
 3. Een uitvoerend comité kan op ad-hocbasis deskundigen in specifieke onderwerpen uitnodigen om deel te nemen aan de werkzaamheden.
 4. Uitvoerende comités houden toezicht op de werkzaamheden van alle comités, werkgroepen en andere groepen die krachtens hun respectieve bijlagen en bijbehorende appendices en aanhangsels zijn opgericht. Uitvoerende comités werken een reglement van orde uit en stellen dit vast.
 5. Alle beslissingen van een uitvoerend comité worden bij consensus van de medevoorzitters van dat comité genomen. Deze beslissingen worden op schrift gesteld en ondertekend door de medevoorzitters.
 6. Uitvoerende comités kunnen elke kwestie behandelen die verband houdt met de werking van hun respectieve bijlagen en de bijbehorende appendices en aanhangsels. Ze zijn met name verantwoordelijk voor:
 - a) het toezicht op de samenwerking op het gebied van de thema's die aan bod komen in hun respectieve bijlagen en de bijbehorende appendices en aanhangsels, waarbij zij het personeel dat werkzaam is in dit kader op passende wijze aansturen;
 - b) de totstandbrenging, binnen het toepassingsgebied van hun respectieve bijlagen en de bijbehorende appendices en aanhangsels, van een forum voor besprekingen over:
 - kwesties die voortvloeien uit en amendementen die invloed hebben op de toepassing van de bijlagen, appendices en aanhangsels;
 - gemeenschappelijke benaderingen van de invoer van nieuwe technologieën en procedures, activiteiten op het gebied van onderzoek, evaluatie, de modernisering van het luchtverkeersbeheer en andere gebieden van wederzijds belang; en
 - ontwerpverordeningen en -wetgeving van de ene partij die gevolgen kunnen hebben voor de belangen van de andere partij, binnen het toepassingsgebied van hun respectieve bijlage;

- c) de vaststelling van voorstellen om hun respectieve bijlagen te wijzigen en de verzending daarvan naar de vertegenwoordigers van de partijen;
- d) de vaststelling van appendices bij hun respectieve bijlagen, na overleg met de vertegenwoordigers van de partijen, en van eventuele amendementen daarvan;
- e) de vaststelling van aanhangsels bij de appendices voor hun respectieve bijlagen en eventuele amendementen daarvan.

Artikel IV

Uitwisseling van personeel

De partijen kunnen technisch personeel uitwisselen indien dit nodig is om de in een bijlage, appendix of aanhangsel bij dit memorandum beschreven activiteiten uit te voeren. Dergelijke uitwisselingen moeten beantwoorden aan de voorwaarden en bepalingen die in dit memorandum en de bijlagen, appendices en aanhangsels daarbij zijn uiteengezet. Technisch personeel dat tussen de partijen wordt uitgewisseld, voert werkzaamheden uit die in de bijlage, de appendix of het aanhangsel zijn gespecificeerd. Dergelijk technisch personeel kan afkomstig zijn van organen of contractanten van de Verenigde Staten of de Europese Unie, zoals wederzijds overeengekomen.

Artikel V

Regelingen voor het uitlenen van apparatuur

Krachtens een bijlage, appendix of aanhangsel bij dit memorandum kan de ene partij (de „uitlenende partij”) apparatuur uitlenen aan de andere partij (de „lenende partij”). De volgende algemene bepalingen zijn van toepassing op alle leningen van apparatuur, tenzij anders gespecificeerd in een bijlage, appendix of aanhangsel:

- A. De uitlenende partij stelt de waarde vast van de apparatuur die zij uitleent.
- B. De lenende partij neemt de apparatuur onder haar hoede en in haar bezit in het gebouw van de uitlenende partij, zoals door de partijen is vastgesteld in de bijlage, de appendix of het aanhangsel. De apparatuur blijft onder de hoede en in het bezit van de lenende partij tot zij overeenkomstig punt H wordt teruggegeven aan de uitlenende partij.
- C. De lenende partij vervoert de apparatuur op eigen kosten naar het gebouw dat door de partijen is vastgesteld in de bijlage, de appendix of het aanhangsel.
- D. De partijen werken samen bij het verkrijgen van vergunningen, met inbegrip van uitvoervergunningen, die vereist zijn voor het vervoer van de apparatuur.
- E. De lenende partij is verantwoordelijk voor de installatie van de apparatuur in het gebouw dat in de bijlage, de appendix of het aanhangsel door de partijen is vastgesteld. Indien nodig verleent de uitlenende partij bijstand aan de lenende partij bij de installatie van de uitgeleende apparatuur, op basis van de voorwaarden die door de partijen zijn overeengekomen.
- F. Tijdens de uitleenperiode zorgt de lenende partij ervoor dat de apparatuur op een goede manier wordt gebruikt en in goede staat wordt gehouden, garandeert zij de ononderbroken werking ervan en geeft zij de uitlenende partij toestemming de apparatuur op elk redelijk tijdstip te inspecteren.
- G. De uitlenende partij helpt de lenende partij bij het vinden van leveranciers voor gewone en speciale onderdelen die de lenende partij niet gemakkelijk kan verkrijgen.
- H. Wanneer de desbetreffende bijlage of appendix of het desbetreffende aanhangsel bij dit memorandum verstrijkt of wordt beëindigd, of wanneer de lenende partij de apparatuur niet langer nodig heeft, geeft de lenende partij de apparatuur op eigen kosten terug aan de uitlenende partij.
- I. Indien apparatuur die in het kader van dit memorandum is uitgeleend en die door de lenende partij onder haar hoede en in haar bezit is genomen, verloren gaat of beschadigd raakt, zal de lenende partij, naar keuze van de uitlenende partij, de apparatuur herstellen of de uitlenende partij de waarde van de verloren of beschadigde apparatuur (zoals door de uitlenende partij vastgesteld overeenkomstig punt A) vergoeden.
- J. Alle apparatuur die in het kader van dit memorandum wordt uitgewisseld, mag alleen worden gebruikt voor onderzoek, ontwikkeling en validering, maar op geen enkele wijze voor toepassingen die met actieve burgerluchtvaart of andere operationele kwesties te maken hebben.
- K. De toepasselijke wetten en beleidsregels van de partijen zijn van toepassing op alle overdrachten van technologie, apparatuur of andere voorwerpen in het kader van dit memorandum.

*Artikel VI***Financiering**

- A. Elke partij draagt de kosten van de activiteiten die zij overeenkomstig dit memorandum uitvoert, tenzij anders bepaald in een bijlage, appendix of aanhangsel.
- B. De Verenigde Staten hebben referentienummer NAT-I-9406A aan dit samenwerkingsprogramma toegekend; dit nummer wordt gebruikt in alle correspondentie over het memorandum.

*Artikel VII***Bekendmaking van informatie**

- A. Tenzij de toepasselijke wetgeving dit vereist of de partijen dit vooraf schriftelijk zijn overeengekomen, mogen de partijen geen informatie of materiaal dat verband houdt met de taken of de samenwerkingsprogramma's waarop dit memorandum en de bijlagen, appendices of aanhangsels betrekking heeft, bekendmaken aan andere derde partijen dan i) contractanten of subcontractanten die bij de taken of programma's betrokken zijn, voor zover dit nodig is voor de uitvoering van die taken en programma's, of ii) andere overheidsinstanties van de partijen.
- B. Als een van de partijen er zich rekenschap van geeft dat het, krachtens haar wetten of regels, noodzakelijk is of volgens redelijke verwachtingen zal worden dat zij onder het toepassingsgebied van punt A van dit artikel vallende informatie bekendmaakt, stelt zij de andere partij daar zo snel mogelijk en vóór de bekendmaking van in kennis. De partijen plegen vervolgens overleg om een passende gedragslijn te bepalen.

*Artikel VIII***Intellectuele-eigendomsrechten**

- A. Een partij die intellectuele eigendom (waaronder, met het oog op de toepassing van dit memorandum, onder meer wordt verstaan: analyses, verslagen, databanken, software, knowhow, technisch en commercieel gevoelige informatie, gegevens, archieven en bijbehorende documenten en materiaal, ongeacht de vorm of de dragers waarop ze zijn opgeslagen) ter beschikking stelt aan de andere partij overeenkomstig de voorwaarden van een bijlage, appendix of aanhangsel bij dit memorandum, behoudt de intellectuele-eigendomsrechten die het had op het ogenblik van de terbeschikkingstelling. De partij die, overeenkomstig een bijlage, appendix of aanhangsel bij dit memorandum, een document of andere intellectuele eigendom ter beschikking stelt, geeft duidelijk aan dat het document of de intellectuele eigendom vertrouwelijk is, dat zij er de eigenaar van is of dat het om een bedrijfsgeheim gaat, naar gelang van het geval.
- B. Tenzij anders bepaald in een bijlage, appendix of aanhangsel bij dit memorandum, mag de partij die de intellectuele eigendom ontvangt van de andere partij uit hoofde van dit memorandum:
1. geen eigendomsrechten op die intellectuele eigendom verwerven uit hoofde van het feit dat zij die intellectuele eigendom van de andere partij ontvangt, en
 2. de intellectuele eigendom niet bekendmaken aan een derde partij, behalve aan contractanten of subcontractanten die betrokken zijn bij een programma dat verband houdt met een bijlage, appendix of aanhangsel bij dit memorandum, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de andere partij. In het geval van bekendmaking aan een contractant of subcontractant die betrokken is bij het programma, moet de partij die de bekendmaking doet:
 - a) het gebruik van de intellectuele eigendom door de contractant of subcontractant beperken tot de doelstellingen die gespecificeerd zijn in de toepasselijke bijlage, appendix of aanhangsel, en
 - b) verbieden dat de contractant of subcontractant de intellectuele eigendom bekendmaakt aan derde partijen, behalve als de andere partij daar van tevoren schriftelijk mee instemt.
- C. Tenzij anders bepaald in een bijlage, appendix of aanhangsel bij dit memorandum, is alle intellectuele eigendom die de partijen samen hebben gecreëerd overeenkomstig dit memorandum en de bijlagen, appendices of aanhangsels daarbij, de gezamenlijke eigendom van de partijen.
1. Elke partij heeft in alle landen het niet-exclusieve, onherroepelijke recht om de intellectuele eigendom te reproduceren, afgeleide werken ervan voor te bereiden, publiek te verspreiden en te vertalen, voor zover die reproductie, voorbereiding, verspreiding en vertaling geen gevolgen heeft voor de bescherming van de intellectuele-eigendomsrechten van de andere partij. Elke partij heeft het recht om een vertaling van dergelijke intellectuele eigendom te controleren vóór ze openbaar wordt gemaakt.
 2. Wanneer exemplaren worden verspreid van wetenschappelijke en technische artikelen, wetenschappelijke verslagen en boeken waarop geen eigendomsrechten gelden, die rechtstreeks voortvloeien uit de samenwerking in het kader van dit memorandum en de bijlagen, appendices of aanhangsels daarbij, worden daarin de namen van de auteurs van de werken vermeld, tenzij een auteur expliciet afziet van deze vermelding.

D. Als een partij het er niet mee eens is dat een document of andere intellectuele eigendom die krachtens een bijlage, appendix of aanhangsel bij dit memorandum ter beschikking wordt gesteld, wordt aangeduid als vertrouwelijk, door eigendomsrechten beschermd of als bedrijfsgeheim, verzoekt zij om overleg daarover met de andere partij. Het overleg kan plaatsvinden in het kader van een vergadering van de vertegenwoordigers van de partijen, een vergadering van het relevante uitvoerend comité of een vergadering van een ander krachtens een bijlage, appendix of aanhangsel bij dit memorandum opgericht comité.

Artikel IX

Immunititeit en aansprakelijkheid

A. De partijen behandelen de immunitets- en aansprakelijkheidskwesties met betrekking tot activiteiten die onder dit memorandum vallen in de relevante bijlage, appendix of aanhangsel.

B. De partijen zijn het erover eens dat alle activiteiten die krachtens dit memorandum en de bijlagen, appendices en aanhangsels daarbij worden ondernomen, worden uitgevoerd met de nodige professionaliteit en dat alle redelijke inspanningen worden gedaan om mogelijke risico's voor derde partijen tot een minimum te beperken en om te voldoen aan alle vereisten inzake veiligheid en toezicht.

Artikel X

Amendementen

A. De partijen kunnen dit memorandum en de bijlagen, appendices en aanhangsels daarbij wijzigen door middel van een schriftelijke overeenkomst die door beide partijen wordt ondertekend. Bijlagen, appendices en aanhangsels kunnen eveneens worden gewijzigd zoals bepaald in artikel III.

B. Amendementen van dit memorandum of de bijlagen, appendices of aanhangsels daarbij treden in werking volgens de bepalingen van die amendementen zelf.

Artikel XI

Oplossing van meningsverschillen

De partijen beslechten alle geschillen over de interpretatie of toepassing van dit memorandum of de bijlagen, appendices en aanhangsels daarbij in gezamenlijk overleg. De partijen mogen de beslechting van dergelijke geschillen niet toevertrouwen aan een internationale rechtbank of derde partij.

Artikel XII

Inwerkingtreding en beëindiging van bijlagen, appendices en aanhangsels

A. Alle bijlagen, appendices of aanhangsels die overeenkomstig artikel III zijn vastgesteld na de inwerkingtreding van dit memorandum, treden in werking volgens de voorwaarden die in die bijlagen, appendices of aanhangsels zelf zijn bepaald.

B. Elke partij kan een bijlage, appendix of aanhangsel op elk ogenblik beëindigen, mits zij dit zestig (60) dagen van tevoren schriftelijk meldt aan de andere partij. Elke partij heeft honderdertwintig (120) dagen de tijd om haar activiteiten stop te zetten na de beëindiging van een bijlage, appendix of aanhangsel.

C. De beëindiging van dit memorandum heeft geen invloed op de rechten en plichten van de partijen uit hoofde van de artikelen V, VII, VIII en IX. Elke partij heeft na de beëindiging van dit memorandum daarbij 120 dagen de tijd om haar activiteiten stop te zetten.

BIJLAGE 1

**BIJ MEMORANDUM VAN SAMENWERKING NAT-I-9406A TUSSEN DE VERENIGDE STATEN VAN AMERIKA
EN DE EUROPESE UNIE****MODERNISERING VAN HET LUCHTVERKEERSBEHEER EN MONDIALE INTEROPERABILITEIT***Artikel I***Doel**

Het doel van deze bijlage is Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie (het memorandum) ten uitvoer te leggen door vast te stellen volgens welke bepalingen en voorwaarden de partijen samenwerking tot stand moeten brengen tussen hun respectieve activiteiten voor de modernisering van het luchtverkeersbeheer (air traffic management, ATM), NextGen en het gemeenschappelijke Europese luchtruim, teneinde de mondiale interoperabiliteit van hun ATM-systemen te garanderen, rekening houdende met de belangen van de civiele en militaire luchtruimgebruikers.

*Artikel II***Beginselen**

In het kader van de activiteiten van de partijen voor de modernisering van het luchtverkeersbeheer en overeenkomstig de in artikel I, onder C, van het memorandum uiteengezette beginselen, zullen de partijen:

- A. waar passend, toestemming verlenen aan elkaars overheids- en industriële entiteiten om deel te nemen aan elkaars relevante overlegorganen en sectorale initiatieven, overeenkomstig de toepasselijke wetten en regels, en de regels van dergelijke organen en initiatieven;
- B. elkaars belanghebbenden uit de sector kansen geven om bij te dragen tot werkprogramma's en toegang te krijgen tot informatie over en resultaten van activiteiten voor de modernisering van het luchtverkeersbeheer;
- C. via het overeenkomstig artikel IV van deze bijlage opgerichte uitvoerend comité bepalen welke domeinen van de appendices of aanhangsels specifieke mogelijkheden bieden om deel te nemen aan de raadgevende organen, initiatieven, programma's en projecten van de andere partij, en
- D. via het uitvoerend comité toezicht houden op de tenuitvoerlegging van deze bijlage en, in voorkomend geval, nieuwe appendices en aanhangsels of amendementen van bestaande appendices en aanhangsels vaststellen, overeenkomstig artikel III, punt B, van het memorandum.

*Artikel III***Toepassingsgebied van de werkzaamheden**

A. De werkzaamheden hebben tot doel bij te dragen tot de inspanningen die elke partij levert om het luchtverkeersbeheer te moderniseren, om te komen tot mondiale interoperabiliteit via wederzijdse samenwerking op onder meer, maar niet beperkt tot, de volgende gebieden:

- systeemomschrijving op hoog niveau, operationele concepten, de omschrijving van de architectuur en de technische basis;
- stappenplan en normalisatiewerkzaamheden;
- onderzoek en ontwikkeling met betrekking tot ATM-initiatieven van Sesar en NextGen;
- trajectgebaseerde activiteiten;
- mondiale interoperabiliteit en harmonisatie, met inbegrip van ondersteuning van initiatieven van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO);
- informatiebeheer;
- communicatie-, navigatie- en surveillance-initiatieven;
- uitrol van ATM-systemen en capaciteiten;
- harmonisatie van de toepassing van normen;
- meting van de prestaties van ATM-systemen en moderniseringsinitiatieven;
- meting van de operationele prestaties van de luchtvaart;
- economische modellen en analyses;
- informatie over verkeersstromen;

- initiatieven met betrekking tot de veiligheid van ATM;
- integratie van nieuwe luchtvaartuigen, zoals onbemande luchtvaartuigsystemen, in het luchtverkeersbeheer;
- cyberveiligheid op het gebied van ATM;
- stimuleringsmechanismen;
- menselijke factoren;
- activiteiten ter verbetering van luchthavens.

B. Indien nodig stellen de partijen, op wederzijdse basis, en ofwel afzonderlijk ofwel samen, verslagen op waarin gebruikskoncepten, modellen, prototypes, evaluaties, valideringsoefeningen en vergelijkende studies over technische en operationele aspecten van ATM worden beschreven, met de bedoeling deze onder elkaar uit te wisselen. Bij beoordelingen en valideringen kan gebruik worden gemaakt van een gamma aan instrumenten, zoals simulaties en live-proeven of demonstraties.

Artikel IV

Beheer

De partijen richten een uitvoerend Comité op, overeenkomstig artikel III, punt B, van het memorandum. Dit comité:

- A. wordt voorgezeten door de Chief NextGen Officer van de Federal Aviation Administration (FAA) of zijn vertegenwoordiger en het hoofd van de eenheid „Gemeenschappelijk Europees Luchtruim” van het DG MOVE van de Europese Commissie of zijn vertegenwoordiger;
- B. is samengesteld uit andere leden die door de partijen zijn aangewezen op basis van hun verantwoordelijkheidsdomeinen op het gebied van ATM;
- C. vergadert minstens één keer per jaar om:
 - 1. toezicht te houden op lopende gezamenlijke projecten en activiteiten, zoals gedefinieerd in de appendices en aanhangsels;
 - 2. de bereikte resultaten te beoordelen;
 - 3. toezicht te houden op de effectieve tenuitvoerlegging van deze bijlage en, voor zover nodig, raadplegingen te houden over mechanismen voor de deelname van het bedrijfsleven of vragen door te verwijzen naar de in artikel III, punt A, van het memorandum bedoelde vertegenwoordigers van de partijen;
- D. behandelt elke kwestie die verband houdt met de tenuitvoerlegging van deze bijlage en de bijbehorende appendices en aanhangsels. Overeenkomstig artikel III, punt B, van het memorandum is het uitvoerend comité met name verantwoordelijk voor:
 - 1. het toezicht op de samenwerking op het gebied van de thema's die aan bod komen in deze bijlage en de bijbehorende appendices en aanhangsels, waarbij het personeel dat werkzaam is in dit kader op passende wijze wordt aangestuurd;
 - 2. de totstandbrenging, binnen het toepassingsgebied van deze bijlage en de bijbehorende appendices en aanhangsels, van een forum voor besprekingen over:
 - kwesties die voortvloeien uit en amendementen die invloed hebben op de toepassing van deze bijlage en de bijbehorende appendices en aanhangsels;
 - gemeenschappelijke benaderingen van de invoer van en overgang naar nieuwe technologieën en procedures, met inbegrip van activiteiten op het gebied van onderzoek, evaluatie, uitrol en andere gebieden van wederzijds belang; en
 - ontwerpverordeningen en -wetgeving van de ene partij die gevolgen kunnen hebben voor de belangen van de andere partij, binnen het toepassingsgebied van deze bijlage;
 - 3. de vaststelling van voorstellen om deze bijlage te wijzigen en de verzending daarvan naar de vertegenwoordigers van de partijen;
 - 4. de vaststelling van appendices bij deze bijlage, na overleg met de vertegenwoordigers van de partijen, en van eventuele amendementen daarvan;
 - 5. de vaststelling van aanhangsels bij de appendices van deze bijlage en eventuele amendementen daarvan;
- E. stelt zijn werkprocedures vast. Alle beslissingen worden genomen bij consensus van de medevoorzitters. Deze beslissingen worden op schrift gesteld en ondertekend door de medevoorzitters;

- F. bevordert synergieën en samenhang en vermijdt overlapping van de werkzaamheden die in het kader van de appendices of aanhangsels bij deze bijlage worden verricht;
- G. overlegt met andere uitvoerende comités die in het kader van het memorandum zijn opgericht, voor zover passend, teneinde synergieën en samenhang te bevorderen en overlappingen van de in het kader van de bijlagen bij dit memorandum verrichte werkzaamheden te vermijden;
- H. brengt verslag uit aan de vertegenwoordigers van de partijen, voor zover nodig.

Artikel V

Immunititeit en aansprakelijkheid

De partijen behandelen de immunitets- en aansprakelijkheidskwesties met betrekking tot activiteiten die onder deze bijlage vallen in de relevante appendices of aanhangsels.

Artikel VI

Uitvoering

- A. Alle werkzaamheden in het kader van deze bijlage worden beschreven in appendices of aanhangsels die, na hun inwerkingtreding, onderdeel worden van deze bijlage.
- B. Elke appendix en elk aanhangsel krijgt een volgnummer en bevat een beschrijving van de werkzaamheden die moeten worden uitgevoerd door de partijen of door de entiteiten die zij daartoe aanwijzen, inclusief de plaats en de geplande duur van de werkzaamheden, het personeel en andere middelen die nodig zijn om de werkzaamheden uit te voeren, de geraamde kosten; en alle andere informatie die relevant is voor de werkzaamheden.

Artikel VII

Financiële bepalingen

Elke partij draagt de kosten van de activiteiten die zij uitvoert, tenzij anders bepaald in een appendix of aanhangsel.

Artikel VIII

Contactpunten

De aangewezen kantoren voor de coördinatie en het beheer van deze bijlage zijn:

1. Voor de Verenigde Staten van Amerika:

Federal Aviation Administration
Office of International Aviation
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 - USA
Tel. + 1 202-267-1000
Fax: + 1 202-267-7198

2. Voor de Europese Unie:

Eenheid Gemeenschappelijk Luchtruim
Directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer
Directoraat Luchtvervoer
Europese Commissie
de Motstraat 24
1040 Brussel - België
Tel. + 32 2 2991915

*Artikel IX***Beëindiging**

De beëindiging van deze bijlage betekent ook de beëindiging van alle appendices en aanhangsels die krachtens deze bijlage zijn vastgesteld.

Appendix 1 van bijlage 1***bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie******Samenwerking tussen Sesar en NextGen inzake onderzoek, ontwikkeling, validering en mondiale interoperabiliteit****Artikel I***Doel**

Het doel van deze appendix is bijlage 1 bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie (het memorandum) ten uitvoer te leggen door vast te stellen volgens welke bepalingen en voorwaarden de partijen moeten samenwerken op het gebied van onderzoek, ontwikkeling en validering, teneinde mondiale interoperabiliteit tussen hun respectieve programma's voor de modernisering van het luchtverkeersbeheer (air traffic management, ATM), NextGen en Sesar, tot stand te brengen, rekening houdende met de belangen van civiele en militaire gebruikers van het luchtruim.

*Artikel II***Definities**

In deze appendix wordt verstaan onder „validering”: het tijdens de volledige ontwikkelingscyclus bevestigen dat de voorgestelde oplossing, inclusief het concept, het systeem en de procedures, beantwoorden aan de behoeften van de belanghebbenden.

*Artikel III***Beginselen**

De samenwerkingsactiviteiten in het kader van deze appendix worden uitgevoerd op basis van wederkerigheid en in overeenstemming met de beginselen die zijn uiteengezet in artikel I, punt C, van het memorandum.

Een bij artikel V van deze appendix opgericht overlegcomité houdt toezicht op de tenuitvoerlegging van deze appendix en gaat na welke domeinen specifieke mogelijkheden bieden om deel te nemen aan de overlegorganen, initiatieven en onderzoeks-, ontwikkelings- en valideringsactiviteiten van elke partij, met name de domeinen die een bijdrage leveren tot een systeemdefinitie op hoog niveau, zoals interoperabiliteit, de omschrijving van de architectuur en de technische basis. Overeenkomstig artikel V van deze appendix kan het overlegcomité aanhangsels met betrekking tot de vastgestelde domeinen voorstellen.

*Artikel IV***Toepassingsgebied van de werkzaamheden**

A. De werkzaamheden moeten bijdragen tot onderzoek en ontwikkeling op ATM-gebied en tot validering met het oog op mondiale interoperabiliteit. De werkzaamheden omvatten, maar zijn niet beperkt tot, de activiteiten die zijn uiteengezet in leden 1 tot en met 5 van dit artikel.

1. Transversale activiteiten

Transversale activiteiten hebben betrekking op taken die niet specifiek zijn voor een bepaalde operationele of technische ontwikkeling, maar kruisverbanden vertonen doorheen de Sesar- en NextGen-programma's. Deze activiteiten zijn met name belangrijk voor de samenwerking, omdat uiteenlopende benaderingen verregaande gevolgen hebben voor de harmonisering en interoperabiliteit. De partijen zijn voornemens de volgende maatregelen te nemen:

- a) Operationeel concept en stappenplan;
- b) Scheiding;
- c) Het opstellen van stappenplannen, inclusief normalisering en regulering, teneinde de synchronisering van de tenuitvoerlegging te faciliteren;
- d) Business case en investeringsplanning;
- e) Milieu.

- f) De coördinatie van technische inspanningen ter ondersteuning van mondiale en normaliseringsactiviteiten van het ICAO op het gebied van ATM-modernisering;
- g) De synchronisering en samenhang van stappenplannen voor luchtvaartelektronica, teneinde een zo groot mogelijke economische efficiëntie voor de gebruikers van het luchtruim te garanderen; en
- h) De coördinatie van technische en operationele wijzigingen die zorgen voor de totstandbrenging/instandhouding van naadloze activiteiten vanuit het perspectief van de gebruikers van het luchtruim.

2. Informatiebeheer

Informatiebeheer moet in de eerste plaats zorgen voor tijdige verspreiding van accurate en relevante ATM-gerelateerde informatie onder de belanghebbenden, op een naadloze (interoperabele), veilige wijze die collaboratieve besluitvorming ondersteunt. De partijen zijn voornemens de volgende maatregelen te nemen:

- a) Interoperabiliteit van het systeemomvattend informatiebeheersysteem;
- b) Interoperabiliteit van het luchtvaartinformatiebeheersysteem; en
- c) Uitwisseling van meteorologische informatie.

3. Trajectbeheer

Trajectbeheer omvat lucht/lucht- en lucht/gronduitwisselingen van vierdimensionale (4D) trajecten die een consequente benadering vergen van terminologie, definitie en uitwisseling van vluchtinformatie op elk tijdstip en in elke vluchtfase. De partijen zijn voornemens de volgende maatregelen te nemen:

- a) Gemeenschappelijke trajectdefinitie en uitwisseling;
- b) Vluchtplanning en dynamische updates van vluchtplannen;
- c) Verkeersbeheer (inclusief trajectintegratie en -voorspelling);
- d) De integratie van onbemande luchtvaartsystemen (Unmanned Aircraft Systems, UAS) in ATM; en
- e) Het op elkaar afstemmen van de operationele concepten, definities van diensten en toepassingen van Sesar en NextGen, inclusief 4D-trajectdefinitie en het formaat van uitwisselingen.

4. Interoperabiliteit van communicatie, navigatie en surveillance (CNS) en interoperabiliteit van activiteiten in de lucht.

Interoperabiliteit van communicatie, navigatie en surveillance (CNS) en interoperabiliteit van activiteiten in de lucht omvatten de planning van boordapparatuur en de ontwikkeling van wederzijds interoperabele lucht/lucht- en lucht/grond-toepassingen en -systemen. De partijen zijn voornemens de volgende maatregelen te nemen:

- a) Interoperabiliteit van activiteiten in de lucht, waaronder:
 - i) Systeem voor het vermijden van botsingen in de lucht (Airborne Collision Avoidance System, ACAS);
 - ii) Stappenplan voor avionica; en
 - iii) Systemen voor het scheiden van luchtvaartuigen in de lucht (Airborne Separation Assistance Systems, ASAS), voor het verlenen van bijstand bij lucht/lucht- en lucht/grondscheiding.
- b) Communicatie, waaronder:
 - i) Datalinkdiensten en -technologie; en
 - ii) Flexibele communicatiearchitectuur.
- c) Navigatie, waaronder:
 - i) Prestatiegebaseerde navigatie; en
 - ii) GNSS-toepassingen (Global Navigation Satellite System) tijdens de vlucht en bij de nadering, inclusief naderingen met verticale begeleiding.
- d) Surveillance, waaronder:
 - i) ADS-diensten en -technologie (Automatic Dependent Surveillance); en
 - ii) Gronds surveillance.

5. Samenwerkingsprojecten

Onder samenwerkingsprojecten vallen onder meer ad-hocprojecten waarvoor de partijen zijn overeengekomen dat gerichte coördinatie en samenwerking noodzakelijk is.

B. Indien nodig stellen de partijen, op wederzijdse basis, en ofwel afzonderlijk ofwel samen, verslagen op waarin gebruikskoncepten, modellen, prototypes, evaluaties, valideringsoefeningen en vergelijkende studies over technische en operationele aspecten van ATM worden beschreven, met de bedoeling deze onder elkaar uit te wisselen. Bij beoordelingen en valideringen kan gebruik worden gemaakt van een gamma aan instrumenten, zoals simulaties en live-proeven.

Artikel V

Beheer

Voor zover daarvoor fondsen beschikbaar zijn, zorgen de partijen voor de vaststelling en het beheer van projecten en activiteiten en zien zij erop toe dat de lopende werkzaamheden resultaatgericht, pragmatisch en volgens het tijdschema verlopen, en dat daarbij synergieën tot stand worden gebracht en overlappenden worden vermeden. Daartoe wordt een overlegcomité opgericht dat:

- A. worden voorgezeten door één vertegenwoordiger van de Federal Aviation Administration (FAA) en de Europese Commissie of hun respectieve vertegenwoordigers;
- B. is samengesteld uit evenveel door de FAA als door de Europese Commissie aangewezen leden;
- C. minstens twee keer per jaar vergadert om:
 - 1. toezicht te houden op de lopende gezamenlijke projecten en activiteiten die zijn vastgelegd in de aanhangsels en worden uitgevoerd door werkgroepen die overeenkomstig punt F van dit artikel zijn opgericht;
 - 2. de bereikte resultaten te beoordelen;
 - 3. de lancering van nieuwe projecten en activiteiten voor te stellen, voor zover passend;
 - 4. voorstellen te doen voor aanhangsels of amendementen van de aanhangsels van deze appendix, die door het overlegcomité ter goedkeuring worden ingediend bij het uitvoerend comité; en
 - 5. toezicht te houden op en te zorgen voor de effectieve tenuitvoerlegging van deze appendix en, voor zover nodig, raadplegingen te houden over mechanismen voor de deelname van het bedrijfsleven of vragen door te verwijzen naar het uitvoerend comité;
- D. stelt zijn werkprocedures vast. Alle beslissingen worden genomen bij consensus van de medevoorzitters. Deze beslissingen worden op schrift gesteld en ondertekend door de medevoorzitters of hun respectieve vertegenwoordigers;
- E. brengt verslag uit aan het bij artikel IV van bijlage 1 bij het memorandum opgerichte uitvoerend comité;
- F. richt werkgroepen op voor specifieke projecten of activiteiten in het kader van deze appendix, voor zover passend. Elke werkgroep is samengesteld uit een passend en beperkt aantal deelnemers van de partijen. De werkgroepen vergaderen wanneer nodig, geven de instructies van het coördinatiecomité na en brengen regelmatig verslag uit aan dit comité.

Artikel VI

Immunititeit en aansprakelijkheid

De partijen kunnen immunitets- en aansprakelijkheidskwesties met betrekking tot activiteiten die onder deze appendix vallen, in voorkomend geval behandelen in het relevante aanhangsel.

Artikel VII

Uitvoering

- A. Alle werkzaamheden in het kader van deze appendix worden beschreven in aanhangsels die, na hun inwerking-treding, onderdeel worden van deze appendix.
- B. Elk aanhangsel bevat een beschrijving van de werkzaamheden die moeten worden uitgevoerd door de partijen of door de werkgroepen die zij daartoe aanwijzen, inclusief de plaats en de geplande duur van de werkzaamheden, het personeel en andere middelen die nodig zijn om de werkzaamheden uit te voeren, de geraamde kosten; en alle andere informatie die relevant is voor de werkzaamheden.

Artikel VIII

Financiële bepalingen

Elke partij draagt de kosten van de activiteiten die zij uitvoert, tenzij anders bepaald in een aanhangsel bij deze appendix.

*Artikel IX***Contactpunten**

A. De aangewezen kantoren voor de coördinatie en het beheer van deze appendix zijn:

1. Voor de Verenigde Staten van Amerika:

Federal Aviation Administration
Office of International Aviation
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 - USA
Tel. + 1 202-267-1000
Fax: + 1 202-267-7198

2. Voor de Europese Unie:

Eenheid Gemeenschappelijk Luchtruim
Directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer
Directoraat Luchtvervoer
Europese Commissie
de Motstraat 24
1040 Brussel - België
Tel. + 32 2 2968430

B. Voor specifieke activiteiten van technische programma's worden contactpersonen aangeduid, zoals vermeld in de aanhangsels bij deze appendix.

*Artikel X***Beëindiging**

De beëindiging van deze appendix betekent ook de beëindiging van alle aanhangsels die de partijen krachtens deze appendix hebben vastgesteld.

Aanhangsel 1 bij appendix 1 van bijlage 1***bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie******Samenwerking tussen Sesar en NextGen inzake transversale activiteiten voor mondiale interoperabiliteit*****Artikel I****Doel**

A. In dit aanhangsel 1 bij appendix 1 van bijlage 1 („appendix 1”) bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A (het „memorandum”) tussen de Verenigde Staten van Amerika („de Verenigde Staten”) en de Europese Unie („de EU”) zijn de voorwaarden uiteengezet voor samenwerking met betrekking tot activiteiten met een transversaal karakter („transversale activiteiten”) met het oog op de mondiale interoperabiliteit van de programma's NextGen en Sesar.

B. In dit aanhangsel:

1. worden de uit te voeren werkzaamheden beschreven; en
2. de uitzonderingen op de bepalingen inzake intellectuele eigendomsrechten van artikel VIII van het memorandum gespecificeerd.

Artikel II**Toepassingsgebied van de werkzaamheden**

A. De Verenigde Staten en de EU („de partijen”) komen overeen om, voor zover passend, overleg te plegen over een aantal transversale activiteiten, met name de hieronder beschreven activiteiten. De Federal Aviation Administration (FAA) voert dit aanhangsel uit namens de Verenigde Staten. De Europese Commissie voert dit aanhangsel uit namens de EU en kan de Gemeenschappelijke Onderneming Sesar aanwijzen om samenwerkingsactiviteiten in het kader van dit aanhangsel uit te voeren.

B. De partijen werken aan de ontwikkeling van een gezamenlijke definitie van het operationele concept in gebieden waar dit noodzakelijk is om te zorgen voor optimale prestaties en interoperabiliteit voor luchtruimgebruikers, en trachten overeenstemming te bereiken over een gemeenschappelijke agenda voor de uitvoering. Deze werkzaamheden omvatten specifieke coördinatieactiviteiten, die betrekking hebben op separatiemethoden en op de definitie van de bijbehorende luchtverkeersbeheerdiensten (ATM-diensten). Bij het uitvoeren van deze coördinatieactiviteiten houden de partijen rekening met:

1. de belangrijke rol die de activiteiten zullen spelen in het verlenen van steun aan andere coördinatieactiviteiten die onder dit aanhangsel en andere aanhangsels van appendix 1 vallen; en
2. de noodzaak om: i) te komen tot een gecoördineerd standpunt en een gemeenschappelijk begrip van de fundamentele elementen van Sesar en NextGen, met name wat betreft het bereiken van passende operationele, milieu-, veiligheids- en beveiligingsdoelstellingen; ii) complementaire regelgeving te ontwikkelen; en iii) te bepalen met welke middelen de interoperabiliteit moet worden bereikt en in stand gehouden tijdens geplande uitrolactiviteiten.

C. De partijen coördineren hun respectieve ontwikkelingen van de stappenplannen voor normalisering en regelgeving die verband houden met de in appendix 1 beschreven transversale activiteiten, teneinde te vermijden dat grote interoperabiliteitsproblemen ontstaan ten gevolge van een gebrek aan synchronisatie bij de vaststelling van nieuwe normen en regels op mondiaal niveau. Om dezelfde reden streven de partijen naar de vaststelling en bevordering van een geharmoniseerde aanpak van internationale regels en normen betreffende toekomstige operationele en technische capaciteiten bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

D. De partijen coördineren hun benadering van uitrolactiviteiten, -middelen en -plannen teneinde een naadloze overgang van technische en operationele wijzigingen van de ATM-systemen van de Verenigde Staten en de EU te garanderen en de operationele uitrolagenda's en -data op elkaar af te stemmen, waarbij de interoperabiliteitsbehoeften van primordiaal belang zijn.

E. De partijen coördineren hun benadering van operationele wijzigingen om de beste resultaten te boeken op het gebied van veiligheid, beveiliging, milieu, menselijke factoren en business cases. Op deze gebieden zal worden gezocht naar de beste praktijken voor het opstellen van modellen en het verbeteren van methoden, met name wat betreft het vaststellen van aanvullende doelstellingen en het verwerven van inzicht in de onderliggende motiveringen, teneinde geldige vergelijkingen te kunnen maken van de prestatie-elementen en de effecten van Sesar en NextGen.

*Artikel III***Beheer en tenuitvoerlegging**

A. De werkzaamheden die in het kader van dit aanhangsel worden verricht, worden beheerd volgens de voorwaarden van artikel V van appendix 1. Het meer gedetailleerde beheer van de transversale activiteiten wordt door de partijen vastgesteld in een gezamenlijk beheerdocument, dat wordt goedgekeurd door het krachtens appendix 1 opgerichte coördinatiecomité. In dat document worden de middelen, rollen, verantwoordelijkheden en deelnemers voor elke specifieke activiteit beschreven, alsook de werkprocessen voor de transversale activiteiten.

B. De werkzaamheden die in het kader van dit aanhangsel moeten worden verricht, worden verder opgesplitst in individuele activiteiten, groepsactiviteiten of aanverwante transversale activiteiten. In een werkdokument dat wordt goedgekeurd door het krachtens appendix 1 opgerichte coördinatiecomité wordt: de werkingssfeer van alle individuele activiteiten, groepsactiviteiten of transversale activiteiten in detail uiteengezet; vastgesteld wie de technische contactpersonen voor het programma van beide partijen zijn; een beschrijving gegeven van de relatie tussen elke activiteit en de andere activiteiten.

*Artikel IV***Financiering**

Elke partij draagt de kosten van de werkzaamheden die zij uit hoofde van dit aanhangsel uitvoert.

*Artikel V***Intellectuele-eigendomsrechten**

De voorwaarden van artikel VIII (intellectuele-eigendomsrechten) van het memorandum zijn van toepassing. Als een partij echter toegang moet krijgen tot intellectuele eigendom van de andere partij om gebruik te kunnen maken van intellectuele eigendom die gezamenlijk door de partijen is ontwikkeld in het kader van dit aanhangsel, verleent de eigenaar dergelijke toegang onder de in artikel VIII, punt B, van het memorandum uiteengezette voorwaarden, tenzij bij wijze van uitzondering strengere toegangsvoorwaarden zijn overeengekomen tussen de partijen.

*Artikel VI***Contactpunten**

De partijen stellen elkaar in kennis van hun respectieve contactpersonen voor de technische coördinatie en het beheer van de transversale activiteiten die in het kader van dit aanhangsel moeten worden uitgevoerd.

Aanhangsel 2 bij appendix 1 van bijlage 1***bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie******Samenwerking tussen Sesar en NextGen inzake informatiebeheer voor mondiale interoperabiliteit*****Artikel I****Doel**

A. In dit aanhangsel 2 bij appendix 1 van bijlage 1 („appendix 1”) bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A (het „memorandum”) tussen de Verenigde Staten van Amerika („de Verenigde Staten”) en de Europese Unie („de EU”) zijn de voorwaarden uiteengezet voor samenwerking met betrekking tot informatiebeheer met het oog op de mondiale interoperabiliteit van de programma’s NextGen en Sesar.

B. In dit aanhangsel:

1. worden de uit te voeren werkzaamheden beschreven; en
2. de uitzonderingen op de bepalingen inzake intellectuele eigendomsrechten van artikel VIII van het memorandum gespecificeerd.

Artikel II**Toepassingsgebied van de werkzaamheden**

A. De Verenigde Staten en de EU („de partijen”) komen overeen om, voor zover passend, overleg te plegen over een aantal activiteiten op het gebied van informatiebeheer, met name wat betreft de uitwisseling van informatie ter ondersteuning van de capaciteiten voor interoperabel luchtverkeersbeheer waarbij het netwerk centraal staat, waarbij gebruik wordt gemaakt van het concept van systeemomvattend informatiebeheersysteem (System-Wide Information Management, SWIM), dat hierna verder wordt beschreven. De Federal Aviation Administration (FAA) voert dit aanhangsel uit namens de Verenigde Staten. De Europese Commissie voert dit aanhangsel uit namens de EU en kan de Gemeenschappelijke Onderneming Sesar aanwijzen om samenwerkingsactiviteiten in het kader van dit aanhangsel uit te voeren.

B. De partijen werken samen aan de definitie en tenuitvoerlegging van een interoperabele technische infrastructuur voor SWIM. Deze werkzaamheden hebben onder meer betrekking op het vaststellen van de kerncapaciteiten van de interoperabele technische infrastructuur voor systeemomvattend informatiebeheer, zoals, maar niet beperkt tot: gemeenschappelijke patronen voor de uitwisseling van berichten; Registry Services (met inbegrip van Catalogue and Discovery); beveiligingsdiensten; samenhangend ontwerp voor belangrijke informatie die wordt uitgewisseld, met inbegrip van de essentiële kenmerken; optimale operationele prestaties van ATM mogelijk maken in alle Sesar- en NextGen-regio’s. Indien nodig worden gemeenschappelijke functies voor informatiebeheer vastgesteld. De partijen onderzoeken de integratie van luchtvaartuigen en luchthavens in de technische infrastructuur voor SWIM.

C. De partijen ontwikkelen samenhangende terminologie voor tijdige, nauwkeurige en beveiligde verspreiding van informatie ter ondersteuning van op samenwerking gebaseerde besluitvorming inzake ATM voor activiteiten op de grond en in de lucht, voor zover dergelijke terminologie de interoperabiliteit ter ondersteuning van hoogwaardige activiteiten zou verbeteren en/of in stand houden. Tijdens de ontwikkeling van samenhangende terminologie onderzoeken de partijen hoe dergelijke terminologie de andere onder dit aanhangsel en andere aanhangsels vallende coördinatieactiviteiten zal ondersteunen. De partijen bevorderen ook een gedeeld inzicht in de fundamentele elementen van een van de belangrijkste capaciteiten van het operationele concept van zowel Sesar als NextGen: ertoe bijdragen dat de juiste informatie op het juiste ogenblik aan de juiste mensen wordt bezorgd, ter ondersteuning van de juiste operationele beslissingen.

D. De partijen coördineren hun respectieve informatiebeheeractiviteiten om te komen tot samenhangend informatiebeheer binnen en tussen beheer van luchtvaartinlichtingen (Aeronautical Information Management, AIM), de uitwisseling van meteorologische informatie, en vluchtplanning, zoals uiteengezet in aanhangsel 3 bij appendix 1, rekening houdende met gemeenschappelijke operationele scenario’s die informatie nodig hebben: (i) ter ondersteuning van strategische planning, uitvoering en post-vluchtfasen; en (ii) om te komen tot interoperabele en gemeenschappelijke prestatievoorschriften met betrekking tot informatie.

E. De partijen breiden de werkingssfeer van het informatiebeheer uit naar andere domeinen van informatie-uitwisseling, indien dit nodig is om de prestatie-elementen en effecten van Sesar en NextGen te verbeteren.

*Artikel III***Beheer en tenuitvoerlegging**

A. De werkzaamheden die in het kader van dit aanhangsel worden verricht, worden beheerd volgens de voorwaarden van artikel V van appendix 1. Het meer gedetailleerde beheer van activiteiten met betrekking tot informatiebeheer wordt door de partijen vastgesteld in een gezamenlijk beheerdocument, dat wordt goedgekeurd door het krachtens appendix 1 opgerichte coördinatiecomité. In dat document worden de middelen, rollen, verantwoordelijkheden en deelnemers voor elke specifieke activiteit beschreven, alsook de werkprocessen voor de activiteiten met betrekking tot informatiebeheer.

B. De werkzaamheden die in het kader van dit aanhangsel moeten worden verricht, worden verder opgesplitst in individuele activiteiten, groepsactiviteiten of aanverwante activiteiten met betrekking tot informatiebeheer. In een werkdocument dat wordt goedgekeurd door het krachtens appendix 1 opgerichte coördinatiecomité worden: de werkingssfeer van alle individuele activiteiten, groepsactiviteiten of activiteiten met betrekking tot informatiebeheer in detail uiteengezet; wordt vastgesteld wie de technische verbindingsofficieren van beide partijen zijn; en wordt een beschrijving gegeven van de relatie tussen elke activiteit en de andere activiteiten.

*Artikel IV***Financiering**

Elke partij draagt de kosten van de werkzaamheden die zij uit hoofde van dit aanhangsel uitvoert.

*Artikel V***Intellectuele-eigendomsrechten**

De voorwaarden van artikel VIII (intellectuele-eigendomsrechten) van het memorandum zijn van toepassing. Als een partij echter toegang moet krijgen tot intellectuele eigendom van de andere partij om gebruik te kunnen maken van intellectuele eigendom die gezamenlijk door de partijen is ontwikkeld in het kader van dit aanhangsel, verleent de eigenaar dergelijke toegang onder de in artikel VIII, punt B, van het memorandum uiteengezette voorwaarden, tenzij bij wijze van uitzondering strengere toegangsvoorwaarden zijn overeengekomen tussen de partijen.

*Artikel VI***Contactpunten**

De partijen stellen elkaar in kennis van hun respectieve contactpersonen voor de technische coördinatie en het beheer van de activiteiten met betrekking tot informatiebeheer die in het kader van dit aanhangsel moeten worden uitgevoerd.

Aanhangsel 3 bij appendix 1 van bijlage 1***bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie******Samenwerking tussen Sesar en NextGen inzake trajectbeheer voor mondiale interoperabiliteit*****Artikel I****Doel**

A. In dit aanhangsel 3 bij appendix 1 van bijlage 1 („appendix 1”) bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A (het „memorandum”) tussen de Verenigde Staten van Amerika („de Verenigde Staten”) en de Europese Unie („de EU”) zijn de voorwaarden uiteengezet voor samenwerking op het gebied van activiteiten met betrekking tot trajectbeheer („traject-beheeractiviteiten”) met het oog op de mondiale interoperabiliteit van de programma’s NextGen en Sesar.

B. In dit aanhangsel:

1. worden de uit te voeren werkzaamheden beschreven; en
2. de uitzonderingen op de bepalingen inzake intellectuele eigendomsrechten van artikel VIII van het memorandum gespecificeerd.

Artikel II**Toepassingsgebied van de werkzaamheden**

A. De Verenigde Staten en de EU („de partijen”) komen overeen om, voor zover passend, overleg te plegen over een aantal trajectbeheeractiviteiten. Dit domein is een van de belangrijkste capaciteiten van het operationele concept van Sesar en NextGen; er is coördinatie nodig om ervoor te zorgen dat alle luchtvaartgebruikers, met inbegrip van onbemande luchtvaartuigsystemen (Unmanned Aircraft Systems, UAS) het traject, het verband met vluchtplanning, de strategische planning, de uitvoering en de post-vluchtfasen op dezelfde wijze interpreteren. Deze activiteiten zijn nader omschreven in de volgende alinea’s. De Federal Aviation Administration (FAA) voert dit aanhangsel uit namens de Verenigde Staten. De Europese Commissie voert dit aanhangsel uit namens de EU en kan de Gemeenschappelijke Onderneming Sesar aanwijzen om samenwerkingsactiviteiten in het kader van dit aanhangsel uit te voeren.

B. De partijen stellen samen een gemeenschappelijke definitie op van het vierdimensionale (4-D) traject voor verschillende operationele scenario’s die een beschrijving geven van de toekomstige omgeving voor luchtverkeersbeheer, alsook van het uitwisselingsformaat (ondersteuning van lucht-grond-, lucht-lucht- en grond-grondgegevensuitwisseling en de overgang naar formaten voor systeemomvattend informatiebeheersysteem); dit leidt tot een interoperabele en prestatiegerichte oplossing die formeel kan worden vastgesteld via passende normalisatiewerkzaamheden van EUROCAE, RTCA en de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, zoals overwogen in aanhangsel 1 bij appendix 1.

C. In het kader van activiteiten met betrekking tot 4-D-trajecten plegen de partijen overleg over de ontwikkeling van concepten voor: vluchtplanning en operationele strategische planning; planning tijdens de vlucht; dynamische actualisering van het traject tijdens de vlucht; analyse na de vlucht en archivering. Met dergelijke coördinatie wordt gestreefd naar mondiaal interoperabele en gemeenschappelijke prestatie-eisen.

D. De partijen plegen overleg over de concepten voor toepassingen op het gebied van de balancerings van vraag en capaciteit, verkeerssynchronisatie en conflictbeheer. Dergelijke coördinatie omvat de uitwisseling van informatie over onderliggende lucht- en grondgebaseerde trajectvoorspelling en de integratie daarvan in systemen en operationele procedures die leiden tot mondiaal interoperabele en gemeenschappelijke prestatie-oplossingen.

E. De partijen plegen overleg over de ontwikkeling van operationele methoden, procedures en technologische vereisten voor de integratie van vluchtuivoeringen met onbemande luchtvaartuigsystemen in het civiele luchtruim volgens instrumentvliegeregels, hetgeen zal leiden tot mondiaal interoperabele en gemeenschappelijke prestatie-oplossingen. Dergelijk overleg heeft tot doel vluchtuivoeringen met onbemande luchtvaartuigsystemen veilig te integreren in het gedeelte van het luchtruim waar bemande civiele vluchten plaatsvinden.

Artikel III**Beheer en tenuitvoerlegging**

A. De werkzaamheden die in het kader van dit aanhangsel worden verricht, worden beheerd volgens de voorwaarden van artikel V van appendix 1. Het meer gedetailleerde beheer van trajectbeheeractiviteiten wordt door de partijen vastgesteld in een gezamenlijk beheerdocument, dat wordt goedgekeurd door het krachtens appendix 1 opgerichte coördinatiecomité. In dat document worden de middelen, rollen, verantwoordelijkheden en deelnemers voor elke specifieke activiteit beschreven, alsook de werkprocessen voor de trajectbeheeractiviteiten.

B. De werkzaamheden die in het kader van dit aanhangsel moeten worden verricht, worden verder opgesplitst in individuele of groepsactiviteiten van aanverwante trajectbeheeractiviteiten. In een werkdocument dat is goedgekeurd door het krachtens appendix 1 opgerichte coördinatiecomité wordt de werkingssfeer van alle trajectbeheeractiviteiten, afzonderlijk of in groep, in detail toegelicht; wordt vastgesteld wie de technische verbindingsofficieren van beide partijen zijn; en wordt een beschrijving gegeven van de relatie tussen elke activiteit en de andere activiteiten.

Artikel IV

Financiering

Elke partij draagt de kosten van de werkzaamheden die zij uit hoofde van dit aanhangsel uitvoert.

Artikel V

Intellectuele-eigendomsrechten

De voorwaarden van artikel VIII (intellectuele-eigendomsrechten) van het memorandum zijn van toepassing. Als een partij echter toegang moet krijgen tot intellectuele eigendom van de andere partij om gebruik te kunnen maken van intellectuele eigendom die gezamenlijk door de partijen is ontwikkeld in het kader van dit aanhangsel, verleent de eigenaar dergelijke toegang onder de in artikel VIII, punt B, van het memorandum uiteengezette voorwaarden, tenzij bij wijze van uitzondering strengere toegangsvoorwaarden zijn overeengekomen tussen de partijen.

Artikel VI

Contactpunten

De partijen stellen elkaar in kennis van hun respectieve contactpersonen voor de technische coördinatie en het beheer van de trajectbeheeractiviteiten die in het kader van dit aanhangsel moeten worden uitgevoerd.

Aanhangsel 4 bij appendix 1 van bijlage 1***bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie******Samenwerking tussen Sesar en NextGen inzake communicatie, navigatie, surveillance (CNS) en interoperabiliteit van activiteiten in de lucht met het oog op mondiale interoperabiliteit*****Artikel I****Doel**

A. In dit aanhangsel 4 bij appendix 1 van bijlage 1 („appendix 1”) bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A (het „memorandum”) tussen de Verenigde Staten van Amerika („de Verenigde Staten”) en de Europese Unie („de EU”) zijn de voorwaarden uiteengezet voor samenwerking op het gebied van activiteiten met betrekking tot communicatie, navigatie en surveillance (CNS) en interoperabiliteit van activiteiten in de lucht met het oog op de mondiale interoperabiliteit van de programma's NextGen en Sesar.

B. In dit aanhangsel:

1. worden de uit te voeren werkzaamheden beschreven; en
2. de uitzonderingen op de bepalingen inzake intellectuele eigendomsrechten van artikel VIII van het memorandum gespecificeerd.

Artikel II**Toepassingsgebied van de werkzaamheden**

De Verenigde Staten en de EU („de partijen”) komen overeen om, voor zover passend, overleg te plegen over activiteiten op het gebied van CNS en interoperabiliteit van activiteiten in de lucht, en met name over de activiteiten die in de volgende alinea's zijn uiteengezet. De Federal Aviation Administration (FAA) voert dit aanhangsel uit namens de Verenigde Staten. De Europese Commissie voert dit aanhangsel uit namens de EU en kan de Gemeenschappelijke Onderneming Sesar aanwijzen om samenwerkingsactiviteiten in het kader van dit aanhangsel uit te voeren.

A. Communicatie

1. De partijen zorgen voor interoperabiliteit van de toekomstige communicatietechnologieën, waaronder:
 - a) lucht/grond- en lucht/lucht-datalinkdiensten;
 - b) subnetwerken, met inbegrip van een terrestrisch systeem (bv. het L-band Digital Aeronautical Communication System), een kortereafstandssysteem met groot bandbereik waarbij de luchthaven centraal staat (bv. het Aeronautical Mobile Airport Communication System), toekomstige oplossingen voor satellietcommunicatie en functies voor het beheer van communicatiesystemen (bv. multilinkbeheer, beheer van de kwaliteit van de dienstverlening, beveiliging); en
 - c) mogelijke koppeling van militaire luchtvaartuigen met het systeem voor luchtverkeersbeheer via militaire datalink.
2. De partijen plegen overleg om ervoor te zorgen dat het radiofrequentiespectrum efficiënt wordt gebruikt en dat de nieuwe technologieën vrij zijn van schadelijke interferentie.
3. De partijen stemmen ook hun aanpak van de ontwikkeling van avionica op elkaar af, met name de ontwikkeling van een flexibele communicatie-architectuur die bijvoorbeeld gebruik maakt van softwaregedefinieerde radio's aan boord van luchtvaartuigen.

B. Navigatie

De partijen zorgen voor interoperabele navigatie-infrastructuur ter ondersteuning van prestatiegebaseerde navigatieprocedures in het en-route- en naderingsverkeersleidingsgebied, waarbij rekening wordt gehouden met de mogelijkheden voor rationalisering van de navigatie-infrastructuur op de grond (bv. VOR). Bij het overleg tussen de partijen over de interoperabiliteit van navigatie-infrastructuur:

1. moeten de oplossingen gebaseerd worden op de constellatie van mondiale satellietnavigatiesystemen;

2. moeten gemeenschappelijke oplossingen worden gezocht voor precisienaderingen en niet-precisienaderingen, waarbij gebruik wordt gemaakt van grondgebaseerde of satellietgebaseerde augmentatiesystemen; en
3. moet rekening worden gehouden met de coördinatie van benaderingen voor de ontwikkeling van multimodale ontvangeravionica.

C. Surveillance

1. De partijen zien erop toe dat hun respectieve plannen voor de ontwikkeling van Automatic Dependent Surveillance-Broadcast (ADS-B) samenhangend zijn, en ondersteunen de behoeften van surveillancetoepassingen op de grond en systemen voor separatiebijstand in de lucht (Airborne Separation Assistance Systems, ASAS) via de ontwikkeling van „ADS-B Out/In”-mogelijkheden.
2. De partijen kunnen de volgende opties in overweging nemen: (i) de bruikbare levensduur van systeem 1090 ADS-B verlengen; en (ii) een nieuw systeem voor ADS-B invoeren.

D. Interoperabiliteit van activiteiten in de lucht

1. De partijen zien erop toe dat de activiteiten voor de opstelling van een stappenplan in Sesar en NextGen in overeenstemming zijn met het streven naar samenhangende avionicanormen die tegemoet komen aan de behoeften van zowel Sesar als Nextgen.
2. De partijen plegen overleg over de oprichting van een functionele architectuur die de conceptuele elementen van zowel Sesar als Nextgen ondersteunt (bv. vierdimensionale activiteiten, het systeem voor het voorkomen van botsingen in de lucht (Airborne Collision Avoidance System, ACAS), en ASAS-functies) en die concreet kan worden toegepast in meerdere fysieke luchtvaartuigplatformen (bv. hoofdverbindingen, regionale verbindingen, general aviation, militaire vluchten), waarbij rekening wordt gehouden met de toekomstige installatie in nieuwe luchtvaartuigen en de installatie achteraf in bestaande luchtvaartuigen.

E. Spectrum

De partijen:

1. plegen overleg over de ontwikkeling van spectrumefficiënte CNS-systemen; en
2. zien er samen op toe dat het luchtvaartradiospectrum vrij blijft van schadelijke interferentie en dat voldoende bandbreedte vrij blijft voor de werking van de huidige en toekomstige CNS-systemen.

Artikel III

Beheer en tenuitvoerlegging

A. De werkzaamheden die in het kader van dit aanhangsel worden verricht, worden beheerd volgens de voorwaarden van artikel V van appendix 1. Het meer gedetailleerde beheer van activiteiten met betrekking tot CNS & interoperabiliteit van activiteiten in de lucht wordt door de partijen vastgesteld in een gezamenlijk beheerdocument, dat wordt goedgekeurd door het krachtens appendix 1 opgerichte coördinatiecomité. In dat document worden de middelen, rollen, verantwoordelijkheden en deelnemers voor elke specifieke activiteit beschreven, alsook de werkprocessen voor de activiteiten met betrekking tot CNS & interoperabiliteit van activiteiten in de lucht.

B. De werkzaamheden die in het kader van dit aanhangsel moeten worden verricht, worden verder opgesplitst in individuele activiteiten, groepsactiviteiten of aanverwante activiteiten met betrekking tot CNS & interoperabiliteit van activiteiten in de lucht. In een werkdocument dat is goedgekeurd door het krachtens appendix 1 opgerichte coördinatiecomité wordt de werkingssfeer van alle activiteiten met betrekking tot CNS & interoperabiliteit van activiteiten in de lucht, afzonderlijk of in groep, in detail toegelicht; wordt vastgesteld wie de technische verbindingsofficieren van beide partijen zijn; en wordt een beschrijving gegeven van de relatie tussen elke activiteit en de andere activiteiten.

Artikel IV

Financiering

Elke partij draagt de kosten van de werkzaamheden die zij uit hoofde van dit aanhangsel uitvoert.

*Artikel V***Intellectuele-eigendomsrechten**

De voorwaarden van artikel VIII (intellectuele-eigendomsrechten) van het memorandum zijn van toepassing. Als een partij echter toegang moet krijgen tot intellectuele eigendom van de andere partij om gebruik te kunnen maken van intellectuele eigendom die gezamenlijk door de partijen is ontwikkeld in het kader van dit aanhangsel, verleent de eigenaar dergelijke toegang onder de in artikel VIII, punt B, van het memorandum uiteengezette voorwaarden, tenzij bij wijze van uitzondering strengere toegangsvoorwaarden zijn overeengekomen tussen de partijen.

*Artikel VI***Contactpunten**

De partijen stellen elkaar in kennis van hun respectieve contactpersonen voor de technische coördinatie en het beheer van de activiteiten met betrekking tot CNS & interoperabiliteit van activiteiten in de lucht die in het kader van dit aanhangsel moeten worden uitgevoerd.

Aanhangsel 5 bij appendix 1 van bijlage 1***bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie******Samenwerking tussen Sesar en NextGen inzake samenwerkingsprojecten met het oog op mondiale interoperabiliteit*****Artikel I****Doel**

A. In dit aanhangsel 5 bij appendix 1 van bijlage 1 („appendix 1”) bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A (het „memorandum”) tussen de Verenigde Staten van Amerika („de Verenigde Staten”) en de Europese Unie („de EU”) zijn de voorwaarden uiteengezet voor samenwerking met betrekking tot samenwerkingsprojecten met het oog op de mondiale interoperabiliteit van de programma's NextGen en Sesar.

B. In dit aanhangsel worden:

1. de uit te voeren werkzaamheden beschreven; en
2. de uitzonderingen op de bepalingen inzake intellectuele eigendomsrechten van artikel VIII van het memorandum gespecificeerd.

Artikel II**Toepassingsgebied van de werkzaamheden**

De Verenigde Staten en de EU („de partijen”) komen overeen om, voor zover passend, overleg te plegen over een aantal samenwerkingsprojecten, met name, maar niet beperkt tot, de activiteiten die worden toegelicht in de volgende alinea's. De Federal Aviation Administration (FAA) voert dit aanhangsel uit namens de Verenigde Staten. De Europese Commissie voert dit aanhangsel uit namens de EU en kan de Gemeenschappelijke Onderneming Sesar aanwijzen om samenwerkingsactiviteiten in het kader van dit aanhangsel uit te voeren.

A. De partijen komen overeen dat de in dit aanhangsel bedoelde samenwerkingsprojecten tot doel hebben de prestaties van trans-Atlantische vluchten te verbeteren, met bijzondere aandacht voor de uitrol van technologieën en procedures voor gebruikers van de luchtvaart. In het kader van deze samenwerking kunnen ook gegevens worden verzameld die het mogelijk maken de analyses en metingen te normaliseren.

B. De partijen werken samen met betrekking tot het Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions (AIRE), teneinde de uitrol van milieuvriendelijke oplossingen op het gebied van luchtverkeersbeheer te versnellen. Het toepassingsgebied van de samenwerking omvat, maar is niet beperkt tot, uitwisseling van informatie over beste praktijken, gezamenlijke programmaplanning en, indien mogelijk, de uitvoering van gezamenlijke of gecoördineerde pre-operationele valideringsprojecten.

Artikel III**Beheer en tenuitvoerlegging**

A. De werkzaamheden die in het kader van dit aanhangsel worden verricht, worden beheerd volgens de voorwaarden van artikel V van appendix 1. Het meer gedetailleerde beheer van de samenwerkingsprojecten wordt door de partijen vastgesteld in een gezamenlijk beheerdocument, dat wordt goedgekeurd door het krachtens appendix 1 opgerichte coördinatiecomité. In dat document worden de middelen, rollen, verantwoordelijkheden en deelnemers voor elke specifieke activiteit beschreven, alsook de werkprocessen voor samenwerkingsprojecten.

B. De werkzaamheden die in het kader van dit aanhangsel moeten worden verricht, worden verder opgesplitst in individuele activiteiten, groepsactiviteiten of aanverwante samenwerkingsprojecten. In een werkdocument dat is goedgekeurd door het krachtens appendix 1 opgerichte coördinatiecomité wordt de werkingssfeer van alle activiteiten met betrekking tot samenwerkingsprojecten, afzonderlijk of in groep, in detail toegelicht; wordt vastgesteld wie de technische verbindingsofficieren van beide partijen zijn; en wordt een beschrijving gegeven van de relatie tussen elke activiteit en de andere activiteiten.

Artikel IV**Financiering**

Elke partij draagt de kosten van de werkzaamheden die zij uit hoofde van dit aanhangsel uitvoert.

*Artikel V***Intellectuele-eigendomsrechten**

De voorwaarden van artikel VIII (intellectuele-eigendomsrechten) van het memorandum zijn van toepassing. Als een partij echter toegang moet krijgen tot intellectuele eigendom van de andere partij om gebruik te kunnen maken van intellectuele eigendom die gezamenlijk door de partijen is ontwikkeld in het kader van dit aanhangsel, verleent de eigenaar dergelijke toegang onder de in artikel VIII, punt B, van het memorandum uiteengezette voorwaarden, tenzij bij wijze van uitzondering strengere toegangsvoorwaarden zijn overeengekomen tussen de partijen.

*Artikel VI***Contactpunten**

De partijen stellen elkaar in kennis van hun respectieve contactpersonen voor de technische coördinatie en het beheer van de samenwerkingsprojecten die in het kader van dit aanhangsel moeten worden uitgevoerd.

Appendix 2 van bijlage 1***bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie******Samenwerking inzake het meten van de prestaties van het luchtverkeersbeheer****Artikel I***Doel**

Het doel van deze appendix is bijlage 1 bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie (het „memorandum”) ten uitvoer te leggen door vast te stellen volgens welke bepalingen en voorwaarden de partijen moeten samenwerken om de operationele prestaties op vergelijkbare wijze te meten, met inbegrip van maatregelen inzake „gate-to-gate” operationele prestaties en kostenefficiëntie, alsook de invloed van het luchtverkeersbeheersysteem (ATM) op de brandstofefficiëntie. Vergelijkbare maatregelen en methoden zijn een belangrijk onderdeel van de consensus en samenwerking in de sector. Deze werkzaamheden zijn een voortzetting van de vergelijking van de ATM-gerelateerde operationele prestatieverslagen van de VS en Europa, die is opgesteld door de Federal Aviation Administration (FAA) en de Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol) en voor het eerst is gepubliceerd in 2009.

*Artikel II***Beginselen**

De samenwerkingsactiviteiten in het kader van deze appendix worden uitgevoerd op basis van wederkerigheid en in overeenstemming met de beginselen die zijn uiteengezet in artikel I, punt C, van het memorandum.

Een bij artikel IV van deze appendix opgericht comité voor toezicht op prestatie-analyses houdt toezicht op de tenuitvoerlegging van deze appendix. Overeenkomstig artikel V van deze appendix kan dit comité aanhangsels met betrekking tot de vastgestelde domeinen voorstellen.

*Artikel III***Toepassingsgebied van de werkzaamheden**

A. Het doel van de werkzaamheden is bij te dragen tot een gemeenschappelijk kader voor het meten van de prestaties van het luchtverkeersbeheer. De werkzaamheden omvatten, maar zijn niet beperkt tot, de activiteiten die zijn uiteengezet in de punten A1 en A.2 van dit artikel:

1. het opstellen van gemeenschappelijke definities en gegevens om een educatieve uitwisseling tot stand te brengen van informatie over de uitdagingen en successen van de door elke partij uitgevoerde metingen van de prestaties van het luchtverkeersbeheer;
2. een standaardmethode opstellen voor het beoordelen van operationele prestaties ter ondersteuning van gemeenschappelijke aandachtsgebieden. De bestaande prestatiekaders die in de Europese Unie en de Verenigde Staten worden toegepast, vormen de basis voor deze ontwikkeling.

B. Indien nodig stellen de partijen samen of afzonderlijk, op wederkerige basis en met het oog op onderlinge uitwisseling, analyses en verslagen op over gemeenschappelijke methoden om tot vergelijkbare resultaten te komen, volgens de onderstaande richtsnoeren:

1. de resultaten moeten gebaseerd zijn op het gezamenlijke verslag van de FAA en Eurocontrol uit 2009, waarin de operationele prestaties van het luchtverkeersbeheer worden vergeleken;
2. de analyses moeten een gedetailleerde uitsplitsing van de gegevens over vertragingen en brandstofefficiëntie per vluchtfase bevatten (gate, taxi, vertrek, vlucht, daling);
3. de resultaten omvatten prestaties op het niveau van faciliteiten, in de mate dat beide partijen dat passend achten, in samenhang met de huidige verslagen van de FAA en Eurocontrol;
4. tijdens de voltooiing van de analyses worden gegevens en gedetailleerde methoden uitgewisseld tussen de partijen, teneinde de samenhang van de methoden te garanderen; en
5. in de analyses worden de oorzaken van verschillen in prestaties onderzocht, voor zover passend, met inbegrip van weersomstandigheden, programmeringspraktijken en ATM-technologieën en -procedures.

C. De partijen komen overeen dat de samenwerking in de toekomst kan worden uitgebreid tot uitsplitsingen van de kosten van luchtvaarnavigatiediensten en bijbehorende metingen van de kostenefficiëntie.

D. De partijen verwachten dat de uitvoering van gezamenlijke analyses of de voorbereiding van periodieke verslagen over de prestaties een continu proces is. De partijen komen overeen de resultaten van deze werkzaamheden openbaar te maken, tenzij ze samen anders besluiten, voor zover dit verenigbaar is met de toepasselijke wetgeving.

Artikel IV

Beheer

Voor zover daarvoor fondsen beschikbaar zijn, zorgen de partijen voor de vaststelling en het beheer van projecten en activiteiten en zien zij erop toe dat de lopende werkzaamheden resultaatgericht, pragmatisch en volgens het tijdschema verlopen, en dat daarbij synergieën tot stand worden gebracht en overlappingen worden vermeden. Daartoe wordt een comité voor toezicht op prestatie-analyses opgericht dat:

- A. wordt voorgezeten door één vertegenwoordiger van de Federal Aviation Administration (FAA) en de Europese Commissie of hun respectieve vertegenwoordigers;
- B. is samengesteld uit evenveel door de FAA als door de Europese Commissie aangewezen leden;
- C. minstens één keer per jaar vergadert om:
 - 1. toezicht te houden op de in artikel III van deze appendix uiteengezette activiteiten;
 - 2. de bereikte resultaten te beoordelen;
 - 3. voorstellen te doen voor nieuwe projecten of gezamenlijke activiteiten, in de vorm van aanhangsels bij deze appendix of als amendementen van aanhangsels, welke door het comité voor toezicht op prestatie-analyses ter goedkeuring worden ingediend bij het uitvoerend comité dat overeenkomstig artikel IV van bijlage 1 bij het memorandum is opgericht;
 - 4. voor zover nodig, de sector te raadplegen over deelnemingsmechanismen of vragen betreffende de activiteiten in het kader van deze appendix door te verwijzen naar het uitvoerend comité dat overeenkomstig artikel IV van bijlage 1 bij het memorandum is opgericht; en
 - 5. de in artikel III van deze appendix beschreven periodieke analyses en verslagen goed te keuren alvorens deze worden gepubliceerd of verspreid;
- D. stelt zijn werkprocedures vast. Alle beslissingen worden genomen bij consensus van de medevoorzitters. Deze beslissingen worden op schrift gesteld en ondertekend door de medevoorzitters of hun respectieve vertegenwoordigers;
- E. brengt verslag uit aan het uitvoerend comité;
- F. richt werkgroepen op voor specifieke projecten of activiteiten in het kader van deze appendix, voor zover passend. Elke werkgroep is samengesteld uit een passend en beperkt aantal deelnemers van de partijen. De werkgroepen vergaderen wanneer nodig, leven de instructies van het comité voor toezicht op prestatie-analyses na en brengen regelmatig verslag uit aan dit comité.

Artikel V

Immunititeit en aansprakelijkheid

De partijen kunnen immunitets- en aansprakelijkheidskwesties met betrekking tot activiteiten die onder deze appendix vallen, behandelen in het relevante aanhangsel, in voorkomend geval.

Artikel VI

Uitvoering

- A. Alle werkzaamheden in het kader van deze appendix worden, voor zover nodig, beschreven in aanhangsels die, na hun inwerkingtreding, onderdeel worden van deze appendix.
- B. Elk aanhangsel bevat een beschrijving van de werkzaamheden die moeten worden uitgevoerd, inclusief de plaats en de geplande duur van de werkzaamheden, het personeel en andere middelen die nodig zijn om de werkzaamheden uit te voeren, de geraamde kosten en alle andere relevante informatie over de werkzaamheden.

*Artikel VII***Financiële bepalingen**

Elke partij draagt de kosten van de activiteiten die zij uitvoert, tenzij anders bepaald in een aanhangsel bij deze appendix.

*Artikel VIII***Contactpunten**

De aangewezen kantoren voor de coördinatie en het beheer van deze appendix zijn:

A. Voor de Verenigde Staten van Amerika:

Federal Aviation Administration
Office of International Aviation
Africa, Europe & Middle East Office, AEU-10
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 - USA
Tel. + 1 202-267-1000
Fax: + 1 202-267-7198

B. Voor de Europese Unie:

Directoraat Luchtvaart en Internationale Transportaangelegenheden
Directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer
Europese Commissie
de Motstraat 24
1040 Brussel - België
Tel. + 32 2 2968430

*Artikel IX***Beëindiging**

De beëindiging van deze appendix betekent ook de beëindiging van alle aanhangsels die de partijen krachtens deze appendix hebben vastgesteld.

Appendix 3 van bijlage 1***bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie******Samenwerking tussen Sesar en NextGen inzake uitrolactiviteiten en mondiale interoperabiliteit****Artikel I***Doel**

Het doel van deze appendix is bijlage I bij Memorandum van samenwerking NAT-I-9406A tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie (het „memorandum”) ten uitvoer te leggen door vast te stellen volgens welke bepalingen en voorwaarden de partijen moeten samenwerken om mondiale interoperabiliteit tussen uitrolprogramma's en -projecten van hun respectieve programma's voor de modernisering van het luchtverkeersbeheer (air traffic management, ATM), NextGen en Sesar, tot stand te brengen, rekening houdende met de belangen van civiele en militaire gebruikers van het luchtruim.

*Artikel II***Beginselen**

De samenwerkingsactiviteiten in het kader van deze appendix worden uitgevoerd op basis van wederkerigheid en in overeenstemming met de beginselen die zijn uiteengezet in artikel I, punt C, van het memorandum. Een krachtens artikel IV van deze appendix opgericht comité voor de coördinatie van de uitrol houdt toezicht op de tenuitvoerlegging van deze appendix en gaat na welke domeinen specifieke mogelijkheden bieden om deel te nemen aan de raadgevende organen, initiatieven en uitrolprogramma's en -projecten van de andere partij. Overeenkomstig artikel V van deze appendix kan dit comité aanhangsels met betrekking tot de vastgestelde domeinen voorstellen.

*Artikel III***Toepassingsgebied van de werkzaamheden**

A. De werkzaamheden hebben tot doel bij te dragen tot de bevordering van mondiale interoperabiliteit met betrekking tot de ATM-uitrolactiviteiten van de partijen. De werkzaamheden omvatten, maar zijn niet beperkt tot, de activiteiten die zijn uiteengezet in de punten A.1 tot en met A.3 van dit artikel.

1. Brede gebieden van samenwerking:

- a) het delen van informatie en standpunten op het gebied van mondiale harmonisatie van de normen en procedures die vereist zijn voor de uitrol van ATM (tenuitvoerlegging);
- b) het delen van informatie over de tenuitvoerleggingsplannen voor NextGen en Sesar, teneinde prioriteiten en synergieën voor de tenuitvoerlegging te identificeren;
- c) het harmoniseren van de operationele procedures, operationele opleiding en technische voorschriften;
- d) het harmoniseren van de toepassing van normen;
- e) het synchroniseren van tenuitvoerleggingsactiviteiten die relevant zijn voor interoperabiliteit, voor zover haalbaar;
- f) het opsporen van potentiële lacunes en behoeften met betrekking tot sectorale normen;
- g) het opsporen van potentiële lacunes, risico's, problemen en kansen op het gebied van interoperabiliteit en mondiale harmonisatie, en het uitwisselen van informatie over potentiële aanbevolen risicobeperkende maatregelen;
- h) het opsporen van risico's, problemen, prioriteiten en kansen voor de tijdige tenuitvoerlegging van het programma en het delen van potentiële risicobeperkende strategieën;
- i) het monitoren van risico's, problemen en kansen en het uitwisselen van de bevindingen van de respectieve acties tussen de partijen;
- j) het omschrijven van succes bij de modernisering en harmonisering van ATM en het monitoren van de status van activiteiten om dat succes te bewerkstelligen;

- k) het uitwisselen van beste praktijken en ervaringen, zowel in operationeel beheer als projectbeheer, in de loop van de tenuitvoerleggingsactiviteiten;
- l) business cases en investeringsbesluiten;
- m) het delen van informatie over transversale kwesties met betrekking tot relevante uitrolthema's; inclusief, maar niet beperkt tot, tenuitvoerleggingskwesties van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO); het coördineren van technische inspanningen ter ondersteuning van mondiale bepalingen en bepalingen van de ICAO en tenuitvoerleggingsactiviteiten op het gebied van ATM; en
- n) het beoordelen van de volledige levenscyclus en het opstellen van strategieën die betrekking hebben op de volledige levenscyclus, vanuit het perspectief van de uitrol.

2. Aandachtsgebieden van samenwerking met betrekking tot de programma's:

- a) communicatie, navigatie en surveillance (CNS) met inbegrip van Data Communication (U.S.) / Datalink Services (EU);
- b) informatiebeheer, met inbegrip van de interoperabiliteit van het systeemomvattend informatiebeheersysteem (System Wide Information Management interoperability, SWIM) tussen de VS en de EU, dat het volgende omvat:
 - governance van SWIM
 - standaardgebruik van SWIM
 - gebruik van SWIM-diensten
- c) aankomstbeheer, met inbegrip van Time-Based Flow Management (TBFM – VS) / Arrival Management (AMAN - EU);
- d) beoordeling van de prestaties van het programma; en stimuleringsmechanismen ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging.

Voor elk aandachtsgebied worden harmoniseringsrisico's, problemen en kansen vastgesteld en gerapporteerd en, voor zover mogelijk, worden voorstellen gedaan om deze gebieden aan te pakken. Het comité voor de coördinatie van de uitrol gaat na op welke gebieden in de toekomst kan worden samengewerkt in het kader van artikel IV van deze appendix.

3. Samenwerkingsprojecten:

Samenwerkingsprojecten hebben betrekking op gebieden die noodzakelijk worden geacht voor het beperken van interoperabiliteits- en harmonisatierisico's voor de tenuitvoerlegging. Onder samenwerkingsprojecten kunnen onder meer ad-hocprojecten vallen waarvoor de partijen besluiten dat gerichte coördinatie of synchronisatie noodzakelijk is.

B. Indien nodig stellen de partijen, op wederzijdse basis, en ofwel afzonderlijk ofwel samen, verslagen op waarin hun uitrolprogramma's, projecten en activiteiten met betrekking tot de technische en operationele aspecten van ATM worden beschreven, met de bedoeling deze onder elkaar uit te wisselen.

Artikel IV

Beheer

Voor zover daarvoor fondsen beschikbaar zijn, zorgen de partijen voor de vaststelling en het beheer van projecten en activiteiten en zien zij erop toe dat de lopende werkzaamheden resultaatgericht, pragmatisch en volgens het tijdschema verlopen, en dat daarbij synergieën tot stand worden gebracht en overlappingsen worden vermeden. Daartoe wordt een comité voor de coördinatie van de uitrol opgericht dat:

- A. wordt voorgezeten door één vertegenwoordiger van de Federal Aviation Administration (FAA) en de Europese Commissie of hun respectieve vertegenwoordigers;
- B. is samengesteld uit een passend aantal door de FAA en de Europese Commissie aangewezen leden;
- C. minstens twee keer per jaar vergadert om:
 - 1. toezicht te houden op de in artikel III van deze appendix uiteengezette activiteiten;
 - 2. de bereikte resultaten te beoordelen;
 - 3. de lancering van nieuwe projecten en activiteiten voor te stellen, voor zover passend;
 - 4. voorstellen te doen voor aanhangsels of amendementen van aanhangsels bij deze appendix, die door het comité voor de coördinatie van de uitrol ter goedkeuring worden ingediend bij het uitvoerend comité dat overeenkomstig artikel IV van bijlage 1 bij het memorandum is opgericht. en
 - 5. toezicht te houden op en te zorgen voor de effectieve tenuitvoerlegging van deze appendix en, voor zover nodig, raadplegingen te houden over mechanismen voor de deelname van het bedrijfsleven of vragen door te verwijzen naar het uitvoerend comité;

- D. stelt zijn werkprocedures vast. Alle beslissingen worden genomen bij consensus van de medevoorzitters. Deze beslissingen worden op schrift gesteld en ondertekend door de medevoorzitters of hun respectieve vertegenwoordigers;
- E. brengt verslag uit aan het uitvoerend comité
- F. richt werkgroepen op voor specifieke projecten of activiteiten in het kader van deze appendix, voor zover passend. Elke werkgroep is samengesteld uit een passend en beperkt aantal deelnemers van de partijen. De werkgroepen vergaderen wanneer nodig, leven de instructies van het comité voor de coördinatie van de uitrol na en brengen regelmatig verslag uit aan dit comité.

Artikel V

Immunititeit en aansprakelijkheid

De partijen kunnen immunitets- en aansprakelijkheidskwesties met betrekking tot activiteiten die onder deze appendix vallen, behandelen in het relevante aanhangsel, in voorkomend geval.

Artikel VI

Uitvoering

- A. Alle werkzaamheden in het kader van deze appendix worden beschreven in aanhangsels die, na hun inwerking-treding, onderdeel worden van deze appendix.
- B. Elk aanhangsel bevat een beschrijving van de werkzaamheden die moeten worden uitgevoerd door de partijen of door de werkgroepen die zij daartoe aanwijzen, inclusief de plaats en de geplande duur van de werkzaamheden, het personeel en andere middelen die nodig zijn om de werkzaamheden uit te voeren, de geraamde kosten en alle andere relevante informatie over de werkzaamheden.

Artikel VII

Financiële bepalingen

Elke partij draagt de kosten van de activiteiten die zij uitvoert, tenzij anders bepaald in een aanhangsel bij deze appendix.

Artikel VIII

Contactpunten

- A. De aangewezen kantoren voor de coördinatie en het beheer van deze appendix zijn:

- 1. Voor de Verenigde Staten van Amerika:

Federal Aviation Administration
Office of International Aviation
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 - USA
Tel. + 1 202-267-1000
Fax: + 1 202-267-7198

- 2. Voor de Europese Unie:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer
Directoraat Luchtvaart
Eenheid Gemeenschappelijk Luchtruim
de Motstraat 24
1040 Brussel - België
Tel. + 32 2 2968430

- B. Voor specifieke activiteiten van technische programma's worden contactpersonen aangeduid, zoals vermeld in de aanhangsels bij deze appendix.

*Artikel IX***Beëindiging**

De beëindiging van deze appendix betekent ook de beëindiging van alle aanhangsels die de partijen krachtens deze appendix hebben vastgesteld.

BESLUIT (EU) 2018/539 VAN DE RAAD**van 20 maart 2018****betreffende de sluiting van de bilaterale overeenkomst tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten van Amerika inzake prudentiële maatregelen betreffende verzekering en herverzekering**

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 114, in samenhang met artikel 218, lid 6,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Gezien de goedkeuring van het Europees Parlement ⁽¹⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Overeenkomstig Besluit (EU) 2017/1792 van de Raad ⁽²⁾ is de bilaterale overeenkomst tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten van Amerika inzake prudentiële maatregelen betreffende verzekering en herverzekering („de overeenkomst”) ondertekend op 22 september 2017, onder voorbehoud van sluiting ervan op een latere datum.
- (2) De sluiting van de overeenkomst zal leiden tot verhoogde regelgevingszekerheid bij de toepassing van verzekerings- en herverzekeringsregelgevingskaders voor verzekeraars en herverzekeraars die actief zijn in de Unie en de Verenigde Staten van Amerika en tot verbeterde bescherming van verzekeringnemers en andere consumenten via samenwerking tussen toezichthouders inzake de uitwisseling van informatie.
- (3) De overeenkomst moet worden goedgekeurd,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De bilaterale overeenkomst tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten van Amerika inzake prudentiële maatregelen betreffende verzekering en herverzekering wordt goedgekeurd namens de Unie ⁽³⁾.

Artikel 2

De voorzitter van de Raad verricht namens de Unie de in artikel 8 van de overeenkomst bedoelde kennisgeving ⁽⁴⁾.

Artikel 3

De Commissie vertegenwoordigt de Unie in het gemengd comité waarin artikel 7 van de overeenkomst voorziet, mits voorafgaande kennisname van het standpunt van de Raadsgroep financiële diensten; zij licht die Raadsgroep, indien dat passend is en ten minste eenmaal per jaar, in over de vorderingen bij de tenuitvoerlegging van de overeenkomst.

⁽¹⁾ Goedkeuring van 1 maart 2018 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽²⁾ Besluit (EU) 2017/1792 van 29 mei 2017 betreffende de ondertekening, namens de Unie, en de voorlopige toepassing van de bilaterale overeenkomst tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten van Amerika inzake prudentiële maatregelen betreffende verzekering en herverzekering (PB L 258 van 6.10.2017, blz. 1).

⁽³⁾ De tekst van de overeenkomst is bekendgemaakt in PB L 258 van 6.10.2017, blz. 4, samen met het besluit inzake de ondertekening en de voorlopige toepassing ervan.

⁽⁴⁾ De datum van inwerkingtreding van de overeenkomst wordt door het secretariaat-generaal van de Raad in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt.

Artikel 4

Ieder standpunt dat namens de Unie kenbaar wordt gemaakt, wordt vastgesteld overeenkomstig de Verdragen en derhalve door de Raad als bepaald in artikel 6, lid 1, van het Verdrag betreffende de Europese Unie of artikel 218, lid 9, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Artikel 5

Dit besluit treedt in werking op de datum waarop het wordt vastgesteld.

Gedaan te Brussel, 20 maart 2018.

Voor de Raad

De voorzitter

E. ZAHARIEVA

VERORDENINGEN

GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) 2018/540 VAN DE COMMISSIE

van 23 november 2017

tot wijziging van Verordening (EU) nr. 347/2013 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de Unielijst van projecten van gemeenschappelijk belang

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) nr. 347/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2013 betreffende richtsnoeren voor de trans-Europese energie-infrastructuur en tot intrekking van Beschikking nr. 1364/2006/EG en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 713/2009, (EG) nr. 714/2009 en (EG) nr. 715/2009 ⁽¹⁾, en met name artikel 3, lid 4,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EU) nr. 347/2013 is een kader vastgesteld voor de selectie, planning en uitvoering van projecten van gemeenschappelijk belang (hierna „PGB's” genoemd) die vereist zijn om de negen strategische geografische prioritaire infrastructuurcorridors inzake elektriciteit, gas en olie, en drie Uniebrede infrastructurele prioritaire gebieden voor slimme netwerken, elektriciteitssnelwegen en koolstofdioxidetransportnetwerken tot stand te brengen.
- (2) Overeenkomstig Verordening (EU) nr. 347/2013 is de Commissie bevoegd de Unielijst van PGB's (hierna „de Unielijst” genoemd) vast te stellen.
- (3) De projecten die zijn voorgesteld om op de Unielijst te worden geplaatst, zijn beoordeeld door de regionale groepen en voldoen aan de in artikel 4 van Verordening (EU) nr. 347/2013 vastgestelde criteria.
- (4) De regionale groepen hebben op vergaderingen op technisch niveau overeenstemming bereikt over de regionale ontwerprijen van PGB's. Nadat het Agentschap voor de samenwerking tussen energieregulators („ACER”) op 10 oktober 2017 positieve adviezen heeft uitgebracht over de consistente toepassing van de beoordelingscriteria en de transregionale kosten-batenanalyse, hebben de besluitvormingsorganen van de regionale groepen de regionale lijsten op 17 oktober 2017 goedgekeurd. Overeenkomstig artikel 3, lid 3, onder a), van Verordening (EU) nr. 347/2013 hebben de lidstaten op wiens grondgebied de projecten betrekking hebben, hun goedkeuring gegeven aan alle voorgestelde projecten voordat de regionale lijsten zijn vastgesteld.
- (5) Organisaties die de betrokken partijen vertegenwoordigen, met inbegrip van producenten, distributiesysteembeheerders, leveranciers alsmede consumenten- en milieuorganisaties, zijn geraadpleegd over de projecten die zijn voorgesteld om op de Unielijst te worden geplaatst.
- (6) De PGB's moeten worden ingedeeld overeenkomstig de strategische trans-Europese energie-infrastructuurprioriteiten in de volgorde die in bijlage I bij Verordening (EU) nr. 347/2013 is vastgesteld. De projecten mogen op de Unielijst niet in een rangorde worden geplaatst.
- (7) De PGB's op de lijst moeten op zichzelf staan of onderdeel van een cluster van verschillende PGB's zijn, omdat zij onderling afhankelijk zijn of (potentieel) met elkaar concurreren.
- (8) De Unielijst wordt elke twee jaar vastgesteld, hetgeen betekent dat de bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2016/89 van de Commissie ⁽²⁾ vastgestelde Unielijst niet meer geldig is en moet worden vervangen.
- (9) Verordening (EU) nr. 347/2013 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

⁽¹⁾ PB L 115 van 25.4.2013, blz. 39.

⁽²⁾ Gedelegeerde Verordening (EU) 2016/89 van de Commissie van 18 november 2015 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 347/2013 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de Unielijst van projecten van gemeenschappelijk belang (PB L 19 van 27.1.2016, blz. 1).

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Bijlage VII bij Verordening (EU) nr. 347/2013 wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij de onderhavige verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 23 november 2017.

Voor de Commissie
De voorzitter
Jean-Claude JUNCKER

BIJLAGE

Bijlage VII bij Verordening (EU) nr. 347/2013 wordt vervangen door:

„BIJLAGE VII

**UNIELIJST VAN PROJECTEN VAN GEMEENSCHAPPELIJK BELANG („UNIELIJST”), ALS BEDOELD IN
ARTIKEL 3, LID 4**

A. BEGINSELEN DIE ZIJN TOEGEPAST BIJ HET VASTSTELLEN VAN DE UNIELIJST

1. Clusters van PGB's

Sommige PGB's maken deel uit van een cluster omdat zij onderling afhankelijk zijn of potentieel of daadwerkelijk met elkaar concurreren. De volgende typen clusters van PGB's worden gehanteerd:

- a) een **cluster van onderling afhankelijke PGB's** wordt gedefinieerd als een „Cluster X waarvan de volgende PGB's deel uitmaken:”. Een dergelijk cluster wordt gevormd om PGB's vast te stellen die allemaal nodig zijn om hetzelfde grensoverschrijdende knelpunt aan te pakken en die tot synergieën leiden als zij samen worden uitgevoerd. In dit geval moeten alle betrokken PGB's worden uitgevoerd om de voordelen op EU-schaal te bewerkstelligen;
- b) een cluster van potentieel concurrerende PGB's wordt gedefinieerd als een „Cluster X waarvan één of meer van de volgende PGB's deel uitmaken:”. Een dergelijk cluster wordt gevormd als niet zeker is wat de omvang van het grensoverschrijdende knelpunt is. In dit geval hoeven niet alle in de clusters opgenomen PGB's te worden uitgevoerd. Het wordt aan de markt overgelaten of slechts één, verschillende of alle PGB's worden uitgevoerd, mits de nodige goedkeuringen inzake ruimtelijke ordening, vergunningen e.d. kunnen worden verkregen. Of de PGB's noodzakelijk zijn, wordt opnieuw beoordeeld in het kader van een daaropvolgend PGB-selectieproces, waarin o.a. naar de benodigde capaciteit wordt gekeken; en
- c) een cluster van concurrerende PGB's wordt gedefinieerd als een „Cluster X waarvan één van de volgende PGB's deel uitmaakt:”. Een dergelijk cluster heeft betrekking op één specifiek knelpunt. De omvang van het knelpunt is echter zekerder dan bij een cluster van potentieel concurrerende PGB's, en slechts één van de PGB's moet daarom worden uitgevoerd. Het wordt aan de markt overgelaten te bepalen welk PGB wordt uitgevoerd, mits de nodige goedkeuringen inzake ruimtelijke ordening, vergunningen e.d. kunnen worden verkregen. Zo nodig wordt de noodzakelijkheid van de PGB's opnieuw beoordeeld in het kader van een daaropvolgend PGB-selectieproces.

Voor alle PGB's gelden dezelfde, bij Verordening (EU) nr. 347/2013 vastgestelde rechten en plichten.

2. Behandeling van onderstations en compressorstations

Onderstations, rug-aan-rug-elektriciteitsstations en gascompressorstations worden beschouwd als onderdeel van PGB's indien zij geografisch op transmissielijnen liggen. Onderstations, rug-aan-rug-stations en compressorstations worden beschouwd als op zichzelf staande PGB's en zijn expliciet opgenomen op de Unielijst indien hun geografische locatie geen deel uitmaakt van transmissielijnen. Hiervoor gelden de bij Verordening (EU) nr. 347/2013 vastgestelde rechten en plichten.

3. Projecten die niet meer als PGB's worden beschouwd en projecten die zijn opgegaan in andere PGB's

- a) Verschillende projecten die deel uitmaken van de bij Verordening (EU) nr. 1391/2013 en Gedelegeerde Verordening (EU) 2016/89 vastgestelde Unielijst worden om één of meerdere van de onderstaande redenen niet meer als PGB's beschouwd:
 - het project is al opgeleverd of wordt in de nabije toekomst opgeleverd, zodat het geen baat heeft bij de toepassing van Verordening (EU) nr. 347/2013;
 - op basis van nieuwe gegevens blijkt dat het project niet aan de algemene criteria voldoet;
 - een projectontwikkelaar heeft het project niet opnieuw ingediend voor het selectieproces ten behoeve van de onderhavige Unielijst, of
 - het project stond bij het selectieproces lager in de rangorde dan andere PGB-kandidaten.

Deze projecten (met uitzondering van de opgeleverde projecten) kunnen in aanmerking komen om in de volgende Unielijst te worden opgenomen indien de redenen die ertoe hebben geleid dat zij niet op de huidige lijst staan, niet meer van toepassing zijn.

Dergelijke projecten zijn geen PGB's, maar zijn om redenen van transparantie en duidelijkheid met hun oorspronkelijke PGB-nummers opgenomen in deze bijlage VII, onder C, als „**Projecten die niet meer als PGB's worden beschouwd**”.

- b) Daarnaast zijn sommige projecten die deel uitmaken van de bij Verordening (EU) nr. 1391/2013 en Gedelegeerde Verordening (EU) 2016/89 vastgestelde Unielijst tijdens de uitvoering ervan een integraal onderdeel geworden van delen van andere (clusters van) PGB's.

Dergelijke projecten worden niet meer als onafhankelijke PGB's beschouwd, maar zijn om redenen van transparantie en duidelijkheid met hun oorspronkelijke PGB-nummers opgenomen in deze bijlage VII, onder C, als „**Projecten die thans integrale delen van andere PGB's zijn**”.

4. Definitie van „PGB's met dubbele aanduiding als elektriciteitssnelwegen”

„PGB's met dubbele aanduiding als elektriciteitssnelwegen” zijn PGB's die zowel onder een van de prioritaire elektriciteitscorridors als onder het prioritaire thematische gebied elektriciteitssnelwegen vallen.

B. UNIELIJST VAN PROJECTEN VAN GEMEENSCHAPPELIJK BELANG

1. Prioritaire corridor „Offshore-elektriciteitsnetwerk in de noordelijke zeeën” („NSOG”)

Nr.	Omschrijving
1.1.	Cluster België — Verenigd Koninkrijk (momenteel bekend als „NEMO”), waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 1.1.1. Interconnectie tussen Gezelle (BE) en de omgeving van Richborough (UK) 1.1.2. Interne lijn tussen de omgeving van Richborough en Canterbury (UK)
1.3.	Cluster Denemarken — Duitsland, waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 1.3.1. Interconnectie tussen Endrup (DK) en Niebüll (DE) 1.3.2. Interne lijn tussen Niebüll en Brunsbüttel (DE)
1.4.	Cluster Denemarken — Duitsland, waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 1.4.1. Interconnectie tussen Kassø (DK) en Audorf (DE) 1.4.2. Interne lijn tussen Audorf en Hamburg/Nord (DE) 1.4.3. Interne lijn tussen Hamburg/Nord en Dollern (DE)
1.6.	Interconnectie Frankrijk — Ierland tussen La Martyre (FR) en Great Island of Knockraha (IE) (momenteel bekend als „Celtic Interconnector”)
1.7.	Cluster interconnecties Frankrijk — Verenigd Koninkrijk, waarvan één of meer van de volgende PGB's deel uitmaken: 1.7.1. Interconnectie tussen Cotentin (FR) en de omgeving van Exeter (UK) (momenteel bekend als „FAB”) 1.7.2. Interconnectie tussen Tourbe (FR) en Chilling (UK) (momenteel bekend als „IFA2”) 1.7.3. Interconnectie tussen Coquelles (FR) en Folkestone (UK) (momenteel bekend als „ElecLink”) 1.7.4. Interconnectie tussen Le Havre (FR) en Lovedean (UK) (momenteel bekend als „AQUIND”) 1.7.5. Interconnectie tussen de omgeving van Duinkerken (FR) en de omgeving van Kingsnorth (UK) (momenteel bekend als „Gridlink”)
1.8.	Cluster Duitsland — Noorwegen (momenteel bekend als „NordLink”) 1.8.1. Interconnectie tussen Wilster (DE) en Tonstad (NO) 1.8.2. Versterking van interne lijnen in het zuiden van Noorwegen

Nr.	Omschrijving
1.9.	1.9.1. Interconnectie Ierland — Verenigd Koninkrijk tussen Wexford (IE) en Pembroke in Wales (UK) (momenteel bekend als „Greenlink”)
1.10.	Cluster interconnecties Verenigd Koninkrijk — Noorwegen, waarvan een of meer van de volgende PGB's deel uitmaken: 1.10.1. Interconnectie tussen Blythe (UK) en Kvilldal (NO) (momenteel bekend als „North Sea Link”) 1.10.2. Interconnectie tussen Peterhead (UK) en Simadalen (NO) (momenteel bekend als „NorthConnect”)
1.12.	Cluster van elektriciteitsopslagfaciliteiten in het Verenigd Koninkrijk, waarvan één of meer van de volgende PGB's deel uitmaken: 1.12.1. Persluchtenergieopslag in Larne 1.12.2. Persluchtenergieopslag in Cheshire 1.12.3. Persluchtenergieopslag in Middlewich (momenteel bekend als „CARES”) 1.12.4. Pompopslag van elektriciteit te Cruachan II 1.12.5. Pompopslag van elektriciteit te Coire Glas
1.13.	Interconnectie tussen IJsland en het Verenigd Koninkrijk (momenteel bekend als „Ice Link”)
1.14.	Interconnectie tussen Revsing (DK) en Bicker Fen (UK) (momenteel bekend als „Viking Link”)
1.15.	Interconnectie tussen de regio Antwerpen (BE) en de omgeving van Kemsley (UK)
1.16.	Interconnectie tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk
1.17.	Persluchtenergieopslag in Zuidwending (NL)
1.18.	Offshore-pompopslag van elektriciteit in België (momenteel bekend als „iLand”)

2. Prioritaire corridor noord-zuid elektriciteitsverbindingen in West-Europa („NSI West Electricity”)

Nr.	Omschrijving
2.2.	2.2.1. Eerste interconnectie tussen Lixhe (BE) en Oberzier (DE) (momenteel bekend als „ALEGrO”) 2.2.4. Tweede interconnectie tussen België en Duitsland
2.4.	Interconnectie tussen Codrongianos (IT), Lucciana (Corsica, FR) en Suvereto (IT) (momenteel bekend als „SACOI 3”)
2.5.	2.5.1. Interconnectie tussen Grande Ile (FR) en Piosasco (IT) (momenteel bekend als „Savoie-Piemonte”)
2.7.	Interconnectie tussen Aquitaine (FR) en het Baskenland (ES) (momenteel bekend als „Biscay Gulf”)
2.9.	Interne lijn tussen Osterath en Philippsburg (DE) om de capaciteit in het westelijk grensgebied te vergroten (momenteel bekend als „Ultranet”)
2.10.	Interne lijn tussen Brunsbüttel-Großgartach en Wilster-Grafenrheinfeld (DE) om de capaciteit in het noordelijk en het zuidelijk grensgebied te vergroten (momenteel bekend als „Suedlink”)
2.13.	Cluster interconnecties Ierland — Verenigd Koninkrijk, waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 2.13.1. Interconnectie tussen Woodland (IE) en Turleenan (UK) 2.13.2. Interconnectie tussen Srananagh (IE) en Turleenan (UK)

Nr.	Omschrijving
2.14.	Interconnectie tussen Thusis/Sils (CH) en Verderio Inferiore (IT) (momenteel bekend als „Greenconnector”)
2.15.	2.15.1. Interconnectie tussen Airolo (CH) en Baggio (IT)
2.16.	Cluster van interne lijnen, waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 2.16.1. Interne lijn tussen Pedralva en Sobrado (PT), voorheen aangeduid als Pedralva en Alfena (PT) 2.16.3. Interne lijn tussen Vieira do Minho, Ribeira de Pena en Feira (PT), voorheen aangeduid als Frades B, Ribeira de Pena en Feira (PT)
2.17.	Interconnectie Portugal — Spanje tussen Beariz — Fontefría (ES), Fontefría (ES) — Ponte de Lima (PT) (voorheen Vila Fria/Viana do Castelo) en Ponte de Lima — Vila Nova de Famalicão (PT) (voorheen Vila do Conde) (PT), met inbegrip van onderstations in Beariz (ES), Fontefría (ES) en Ponte de Lima (PT)
2.18.	Capaciteitsvergroting van pompopslag van elektriciteit in Kaunertal, Tirol (AT)
2.23.	Interne lijnen bij de noordelijke grens van België tussen Zandvliet en Lillo-Liefkenshoek (BE), en tussen Liefkenshoek en Mercator, met inbegrip van een onderstation in Lillo (BE) (momenteel bekend als „BRABO II + III”)
2.24.	Interne Belgische backbone west tussen Horta-Mercator (BE)
2.27.	2.27.1. Interconnectie tussen Aragón (ES) en Atlantische Pyreneeën (FR) 2.27.2. Interconnectie tussen Navarra (ES) en Landes (FR)
2.28.	2.28.1. Pompopslag van elektriciteit Mont-Negre (ES) 2.28.2. Pompopslag van elektriciteit Navaleo (ES) 2.28.3. Pompopslag van elektriciteit Girones & Raïmats (ES)

3. **Prioritaire corridor noord-zuid elektriciteitsinterconnecties in Midden-Oost- en Zuidoost-Europa („NSI East Electricity”)**

Nr.	Omschrijving
3.1.	Cluster Oostenrijk — Duitsland, waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 3.1.1. Interconnectie tussen St. Peter (AT) en Isar (DE) 3.1.2. Interne lijn tussen St. Peter en Tauern (AT) 3.1.4. Interne lijn tussen Westtirol en Zell-Ziller (AT)
3.2.	3.2.2. Interne lijn tussen Lienz en Obersielach (AT)
3.4.	Interconnectie tussen Wurmlach (AT) en Somplago (IT)
3.7.	Cluster Bulgarije — Griekenland tussen Maritsa Oost 1 en N. Santa en de noodzakelijke interne versterkingen in Bulgarije, waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 3.7.1. Interconnectie tussen Maritsa Oost 1 (BG) en N. Santa (EL) 3.7.2. Interne lijn tussen Maritsa Oost 1 en Plovdiv (BG) 3.7.3. Interne lijn tussen Maritsa Oost 1 en Maritsa Oost 3 (BG) 3.7.4. Interne lijn tussen Maritsa Oost 1 en Burgas (BG)

Nr.	Omschrijving
3.8.	Cluster Bulgarije — Roemenië, capaciteitsvergroting (momenteel bekend als „Black Sea Corridor”), waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 3.8.1. Interne lijn tussen Dobrudja en Burgas (BG) 3.8.4. Interne lijn tussen Cernavoda en Stalpu (RO) 3.8.5. Interne lijn tussen Gutinas en Smardan (RO)
3.9.	3.9.1. Interconnectie tussen Žerjavenec (HR)/Hévíz (HU) en Cirkovce (SI)
3.10.	Cluster Israël — Cyprus — Griekenland (momenteel bekend als „EUROASIA-interconnector”), waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 3.10.1. Interconnectie tussen Hadera (IL) en Kofinou (CY) 3.10.2. Interconnectie tussen Kofinou (CY) en Korakia op Kreta (EL) 3.10.3. Interne lijn tussen Korakia op Kreta en de regio Attica (EL)
3.11.	Cluster van interne lijnen in Tsjechië, waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 3.11.1. Interne lijn tussen Vernerov en Vitkov (CZ) 3.11.2. Interne lijn tussen Vitkov en Prestice (CZ) 3.11.3. Interne lijn tussen Prestice en Kocin (CZ) 3.11.4. Interne lijn tussen Kocin en Mirovka (CZ) 3.11.5. Interne lijn tussen Mirovka en lijn V413 (CZ)
3.12.	Interne lijn in Duitsland tussen Wolmirstedt en Beieren om de interne transmissiecapaciteit noord-zuid te vergroten
3.14.	Interne versterkingen in Polen (onderdeel van het cluster dat momenteel bekendstaat als „GerPol Power Bridge”), waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 3.14.2. Interne lijn tussen Krajnik en Baczyna (PL) 3.14.3. Interne lijn tussen Mikułowa en Świebodzice (PL) 3.14.4. Interne lijn tussen Baczyna en Plewiska (PL)
3.16.	3.16.1. Interconnectie Hongarije — Slowakije tussen Gabčíkovo (SK) en Gönyű (HU) en Veľký Ďur (SK)
3.17.	Interconnectie Hongarije — Slowakije tussen Sajóvátka (HU) en Rimavská Sobota (SK)
3.21.	Interconnectie tussen Salgareda (IT) en Divača — regio Bericevo (SI)
3.22.	Cluster Roemenië — Servië (momenteel bekend als „Mid Continental East Corridor”) en Italië — Montenegro, waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 3.22.1. Interconnectie tussen Resita (RO) en Pancevo (RS) 3.22.2. Interne lijn tussen Portile de Fier en Resita (RO) 3.22.3. Interne lijn tussen Resita en Timisoara/Sacalaz (RO) 3.22.4. Interne lijn tussen Arad en Timisoara/Sacalaz (RO) 3.22.5. Interconnectie tussen Villanova (IT) en Lastva (ME)
3.23.	Pompopslag van elektriciteit in Yadenitsa (BG)
3.24.	Pompopslag van elektriciteit in Amfilochia (EL)
3.27.	Interconnectie tussen Sicilië (IT) en knooppunt Tunesië (TU) (moment bekend als „ELMED”)

4. **Prioritaire corridor voor het interconnectieplan voor de energiemarkt in het Oostzeegebied („BEMIP Electricity”)**

Nr.	Omschrijving
4.1.	Interconnectie Denemarken — Duitsland tussen Ishøj/Bjæverskov (DK) en Bentwisch (DE) via windmolenparken op zee Kriegers Flak (DK) en Baltic 1 en 2 (DE) (momenteel bekend als „Kriegers Flak Combined Grid Solution”)
4.2.	Cluster Estland — Letland tussen Kilingi-Nõmme en Riga (op dit moment bekend als derde interconnectie), waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 4.2.1. Interconnectie tussen Kilingi-Nõmme (EE) en onderstation Riga CHP2 (LV) 4.2.2. Interne lijn tussen Herku en Sindi (EE) 4.2.3. Interne lijn tussen Riga CHP 2 en Riga HPP (LV)
4.4.	4.4.1. Interne lijn tussen Ventspils, Tume en Imanta (LV) 4.4.2. Interne lijn tussen Ekhyddan en Nybro/Hemsjö (SE)
4.5.	4.5.2. Interne lijn tussen Stanisławów en Olsztyn Mątki (PL)
4.6.	Pompopslag van elektriciteit in Estland
4.7.	Capaciteitsvergroting van pompopslag van elektriciteit te Kruonis (LT)
4.8.	Integratie en synchronisatie van het elektriciteitssysteem van de Baltische staten met de Europese netten, waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 4.8.1. Interconnectie tussen Tartu (EE) en Valmiera (LV) 4.8.2. Interne lijn tussen Balti en Tartu (EE) 4.8.3. Interconnectie tussen Tsirguliina (EE) en Valmiera (LV) 4.8.4. Interne lijn tussen Eesti en Tsirguliina (EE) 4.8.5. Interne lijn tussen onderstation in Litouwen en de landsgrens (LT) 4.8.7. Interne lijn tussen Paide en Sindi (EE) 4.8.8. Interne lijn tussen Vilnius en Neris (LT) 4.8.9. Verdere infrastructuuraspecten van de synchronisatie van het elektriciteitssysteem van de Baltische staten met de Europese netten
4.10.	Cluster Finland — Zweden (momenteel bekend als „derde interconnectie Finland — Zweden”), waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 4.10.1. Interconnectie tussen het noorden van Finland en het noorden van Zweden 4.10.2. Interne lijn tussen Keminmaa en Pyhänselkä (FI)

5. **Prioritaire corridor noord-zuid gasinterconnecties in West-Europa („NSI West Gas”)**

Nr.	Omschrijving
5.1.	5.1.1. Fysieke terugstroom bij interconnectiepunt Moffat (IE/UK) 5.1.2. Modernisering van de SNIP-pijpleiding (Schotland naar Noord-Ierland) voor de opname van fysieke terugstroom tussen Ballylumford en Twynholm 5.1.3. Ontwikkeling van de ondergrondse gasopslagfaciliteit Islandmagee te Larne (Noord-Ierland)
5.3.	LNG-terminal Shannon en verbindingspijpleiding (IE)

Nr.	Omschrijving
5.4.	5.4.1. Interconnectie ES-PT (derde interconnectie) — eerste fase 5.4.2. Interconnectie ES-PT (derde interconnectie) — tweede fase
5.5.	5.5.1. Zuidelijke transit oostelijke Pyreneeën (momenteel bekend als „STEP”) 5.5.2. Oostelijke as voor gas Spanje — Frankrijk — interconnectiepunt tussen het Iberisch Schiereiland en Frankrijk, met inbegrip van de compressorstations te St-Avit, Palteau en St. Martin de Crau (momenteel bekend als „Midcat”)
5.10.	Terugstroominterconnectie via de TENP-pijpleiding in Duitsland
5.11.	Terugstroominterconnectie tussen Italië en Zwitserland bij het interconnectiepunt Passo Gries
5.19.	Connectie van Malta met het Europese gasnet — pijpleidinginterconnectie met Italië te Gela
5.21.	Aanpassing van laag- naar hoogcalorisch gas in Frankrijk en België

6. **Prioritaire corridor noord-zuid gasinterconnecties in Midden-Oost- en Zuidoost-Europa („NSI East Gas”):**

Nr.	Omschrijving
6.2.	Interconnectie tussen Polen, Slowakije, Tsjechië en Hongarije met de daarmee verband houdende interne versterkingen, waarvan een of meer van de volgende PGB-groepen deel uitmaken: 6.2.1. Interconnectie Polen — Slowakije 6.2.2. Noord-zuid-gascorridor in het oosten van Polen en 6.2.10. Interconnectie Polen — Tsjechië (momenteel bekend als „Stork II”) 6.2.11. Noord-zuid-gascorridor in het westen van Polen 6.2.12. Pijpleiding Tvrdonice-Libhošť, met inbegrip van modernisering van CS Břeclav (CZ) en de volgende PGB's: 6.2.13. Vergroting van de transmissiecapaciteit bij de interconnectie Slowakije — Hongarije 6.2.14. Versterking van het transmissiesysteem van Hongarije tussen Vecsés en Városcsúdos die vereist is voor de toegenomen capaciteit bij de interconnectie Slowakije-Hongarije
6.4.	PGB bidirectionele interconnectie Oostenrijk — Tsjechië (BACI) Baumgarten (AT) — Reinthal (CZ/AT) — Břeclav (CZ), met een capaciteit van maximaal 6,57 miljard m ³ per jaar ⁽¹⁾
6.5.	Cluster LNG-terminal Krk met verbodings- en afvoerpijpleidingen naar Hongarije en verder, waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 6.5.1. Ontwikkeling van een LNG-terminal in Krk (HR) tot 2,6 miljard kubieke meter per jaar — fase I en verbodingspijpleiding Omišalj — Zlobin (HR) 6.5.5. „Compressorstation 1” bij het Kroatische gastransmissiesysteem 6.5.6. Uitbreiding van LNG-terminal in Krk (HR) tot meer dan 2,6 miljard kubieke meter per jaar — fase II en afvoerpijpleidingen Zlobin — Bosiljevo — Sisak — Kozarac — Slobodnica (HR)
6.8.	Cluster interconnectie Griekenland — Bulgarije en noodzakelijke versterkingen in Bulgarije, waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 6.8.1. Interconnectie Griekenland — Bulgarije (momenteel bekend als „IGB”) tussen Komotini (EL) en Stara Zagora (BG) en compressorstation bij Kipi (EL) 6.8.2. Sanering, modernisering en uitbreiding van het Bulgaarse transmissiesysteem

Nr.	Omschrijving
6.9.	6.9.1. LNG-terminal in Noord-Griekenland
6.10.	PGB gasinterconnectie Bulgarije — Servië (momenteel bekend als „IBS”)
6.20.	Cluster vergroting opslagcapaciteit in Zuidoost-Europa, waarvan een of meer van de volgende PGB's deel uitmaken: 6.20.2. Uitbreiding ondergrondse gasreservoirs in Chiren (BG) 6.20.3. Ondergrondse gasreservoirfaciliteit Zuid-Kavala en meet- en regelstation (EL) en een van de volgende PGB's: 6.20.4. Opslag in Depomures in Roemenië 6.20.6. Ondergrondse gasreservoirs te Sarmasel in Roemenië
6.23.	Interconnectie Hongarije — Slovenië (Nagykanizsa — Tornyiszentmiklós (HU) — Lendava (SI) — Kidričevo)
6.24.	Cluster stapsgewijze capaciteitsvergroting op de bidirectionele transmissiecorridor Bulgarije — Roemenië — Hongarije — Oostenrijk (momenteel bekend als „ROHUAT/BRUA”) om in de eerste fase 1,75 miljard kubieke meter per jaar en in de tweede fase 4,4 miljard kubieke meter per jaar mogelijk te maken, met inbegrip van nieuwe hulpbronnen uit de Zwarte Zee in de tweede en/of derde fase: 6.24.1. ROHUAT/BRUA — eerste fase, waaronder: — Bidirectionele stroom Roemenië-Hongarije: Hongaars gedeelte eerste fase compressorstation te Csanádpalota — Ontwikkeling van de transmissiecapaciteit in Roemenië van Podișor tot Recas, waaronder een nieuwe pijpleiding, een meetstation en drie nieuwe compressorstations in Podișor, Bibesti en Jupa — Compressorstation GCA Mosonmagyaróvár (ontwikkeling aan de Oostenrijkse zijde) 6.24.4. ROHUAT/BRUA — tweede fase, waaronder: — Pijpleiding Városföld-Ercsi— Győr (HU) — Pijpleiding Ercsi-Százhalmabatta (HU) — Compressorstation Városföld (HU) — Uitbreiding van de transmissiecapaciteit in Roemenië van Recas tot Horia in de richting van Hongarije naar 4,4 miljard kubieke meter per jaar en uitbreiding van de compressorstations in Podișor, Bibesti en Jupa — Pijpleiding kust van de Zwarte Zee — Podișor (RO) voor overname van gas uit de Zwarte Zee — Bidirectionele stroom Roemenië-Hongarije: Hongaars gedeelte tweede fase compressorstation te Csanádpalota of Algyő (HU) 6.24.10. ROHUAT/BRUA — derde fase, waaronder: — Versterking van het Roemeense transmissiesysteem tussen Onesti-Isaccea en bidirectionele stroom te Isaccea — Versterking van het Roemeense transmissiesysteem tussen Onesti — Nadlac — Uitbreiding van het Roemeense transmissiesysteem voor overname van gas van de kust van de Zwarte Zee
6.25.	Cluster infrastructuur waarmee nieuw gas naar de regio Midden- en Zuidoost-Europa wordt gebracht ten behoeve van de diversificatie, waarvan de volgende PGB's deel uitmaken, op gecoördineerde en efficiënte wijze ontwikkeld: 6.25.1. Pijpleidingsstelsel van Bulgarije via Roemenië en Hongarije naar Slowakije (momenteel bekend als „Eastring”) 6.25.4. Infrastructuur waarmee de ontwikkeling van de Bulgaarse gasrotonde mogelijk wordt gemaakt
6.26.	6.26.1. Cluster Kroatië — Slovenië — Oostenrijk te Rogatec, waaronder: — Interconnectie Kroatië — Slovenië (Lučko — Zabok — Rogatec) — Compressorstation Kidričevo, tweede fase van de modernisering (SI)

Nr.	Omschrijving
	— Compressorstations 2 en 3 bij het Kroatische gastransmissiesysteem — GCA 2015/08: invoer/uitvoer Murfeld (AT) — Modernisering van interconnectie Murfeld/Ceršak (AT-SI) — Modernisering van interconnectie Rogatec

(¹) Uitvoering van BACI als PGB is afhankelijk van de resultaten van het proefproject „Trading Regional Upgrade”.

7. Prioritaire corridor zuidelijke gascorridor („SGC”)

Nr.	Omschrijving
7.1.	Cluster van geïntegreerde, gerichte en schaalbare transportinfrastructuur en bijbehorende apparatuur voor het transport van ten minste 10 miljard kubieke meter per jaar uit nieuwe gasbronnen in de Kaspische regio, via Azerbeidzjan, Georgië en Turkije naar de EU-markten Griekenland en Italië, waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 7.1.1. Gasleiding naar de EU uit Turkmenistan en Azerbeidzjan, via Georgië en Turkije (momenteel bekend als combinatie van „Trans-Caspian Gas Pipeline” (TCP), „South-Caucasus Pipeline Future Expansion” (SCPFEX) en „Trans Anatolia Natural Gas Pipeline” (TANAP)) 7.1.3. Gasleiding van Griekenland naar Italië via Albanië en de Adriatische Zee (momenteel bekend als „Trans-Adriatic Pipeline” (TAP)), waaronder meet- en regelstation en compressorstation te Nea Messimvria
7.3.	PGB-cluster infrastructuur waarmee nieuw gas uit de gasreserves in de oostelijke Middellandse Zee wordt vervoerd, waaronder: 7.3.1. Pijpleiding van de gasreserves in de oostelijke Middellandse Zee naar het vasteland van Griekenland via Kreta (momenteel bekend als „EastMed Pipeline”), met meet- en regelstation te Megalopoli en daarvan afhankelijk de volgende PGB's: 7.3.3. Offshore gaspijpleiding die Griekenland en Italië met elkaar verbindt (momenteel bekend als „Poseidon Pipeline”) 7.3.4. Versterking van de interne transmissiecapaciteit zuid-noord in Italië (momenteel bekend als „Adriatica Line”)
7.5.	Ontwikkeling van gasinfrastructuur in Cyprus (momenteel bekend als „Cyprus Gas2EU”)

8. Prioritaire corridor voor het interconnectieplan voor de gasmarkt in het Oostzeegebied („BEMIP Gas”)

Nr.	Omschrijving
8.1.	8.1.1. Interconnectie Estland — Finland (momenteel bekend als „Balticconnector”)
8.2.	Cluster modernisering infrastructuur in het oostelijke deel van het Oostzeegebied, waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 8.2.1. Versterking van de interconnectie Letland — Litouwen 8.2.2. Versterking van de interconnectie Estland — Letland 8.2.4. Versterking van de ondergrondse gasreservoirs te Inčukalns (LV)
8.3.	Cluster infrastructuur, waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 8.3.1. Versterking van interconnectie Nybro — Polen/Denemarken 8.3.2. Interconnectie Polen—Denemarken (momenteel bekend als „Baltic Pipe”)
8.5.	Interconnectie Polen-Litouwen (momenteel bekend als „GIPL”)
8.6.	LNG-terminal te Göteborg in Zweden
8.7.	Capaciteitsuitbreiding van LNG-terminal te Świnoujście in Polen

9. Prioritaire corridor olievoorzieningsverbindingen in centraal Oost-Europa („OSC”)

Nr.	Omschrijving
9.1.	Pijpleiding Adamowo — Brody: pijpleiding die de verwerkingslocatie van JSC UkrTransNafta in Brody (Oekraïne) en het tankpark te Adamowo (Polen) verbindt
9.2.	Pijpleiding Bratislava — Schwechat: pijpleiding die Schwechat (Oostenrijk) en Bratislava (Slowakije) verbindt
9.4.	Pijpleiding Litvinov (Tsjechië) — Spargau (Duitsland): uitbreidingsproject van de ruweoliepijpleiding Družba naar de raffinaderij TRM Spargau
9.5.	Cluster Pommerse pijpleiding (Polen), waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 9.5.1. Bouw van olieterminal in Gdańsk (fase II) 9.5.2. Uitbreiding Pommerse pijpleiding: tweede lijn van de pijpleiding
9.6.	TAL Plus: capaciteitsuitbreiding van de TAL-pijpleiding tussen Triëst (Italië) en Ingolstadt (Duitsland)

10. Prioritair thematisch gebied Invoering van slimme netwerken

Nr.	Omschrijving
10.3.	SINCRO.GRID (Slovenië, Kroatië) — Innovatieve integratie van synergetische, rijpe, op technologie gebaseerde oplossingen ter verbetering van de veiligheid van de activiteiten van zowel het Sloveense als het Kroatische elektriciteitssysteem
10.4.	ACON (Tsjechië, Slowakije) — Het voornaamste doel van ACON (Again Connected Networks) is het bevorderen van de integratie van de Tsjechische en de Slowaakse elektriciteitsmarkten
10.5.	ALPGRID (Oostenrijk, Italië) — Innovatieve integratie van synergetische, rijpe, op technologie gebaseerde oplossingen ter verbetering van de operationele efficiëntie van zowel de Italiaanse als de Oostenrijkse regionale elektriciteitssystemen
10.6.	„Smart Border Initiative” (Frankrijk, Duitsland) — Het „Smart Border Initiative” verbindt door Frankrijk en Duitsland uitgewerkte beleidsmaatregelen om hun steden en grondgebied te ondersteunen bij hun strategieën voor energietransitie en bij de Europese marktintegratie

11. Prioritair thematisch gebied Elektriciteitssnelwegen

Lijst van PGB's met dubbele aanduiding als elektriciteitssnelwegen

Nr.	Omschrijving
Prioritaire corridor offshore-elektriciteitsnetwerk in de noordelijke zeeën („NSOG”)	
1.1.	1.1.1. Interconnectie tussen Gezelle (BE) en de omgeving van Richborough (UK)
1.3.	Cluster Denemarken — Duitsland, waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 1.3.1. Interconnectie tussen Endrup (DK) en Niebüll (DE) 1.3.2. Interne lijn tussen Niebüll en Brunsbüttel (DE)

Nr.	Omschrijving
1.4.	Cluster Denemarken — Duitsland, waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 1.4.1. Interconnectie tussen Kassø (DK) en Audorf (DE) 1.4.2. Interne lijn tussen Audorf en Hamburg/Nord (DE) 1.4.3. Interne lijn tussen Hamburg/Nord en Dollern (DE)
1.6.	Interconnectie Frankrijk — Ierland tussen La Martyre (FR) en Great Island of Knockraha (IE) (momenteel bekend als „Celtic Interconnector”)
1.7.	Cluster interconnecties Frankrijk — Verenigd Koninkrijk, waarvan één of meer van de volgende PGB's deel uitmaken: 1.7.1. Interconnectie tussen Cotentin (FR) en de omgeving van Exeter (UK) (momenteel bekend als „FAB”) 1.7.2. Interconnectie tussen Tourbe (FR) en Chilling (UK) (momenteel bekend als „IFA2”) 1.7.3. Interconnectie tussen Coquelles (FR) en Folkestone (UK) (momenteel bekend als „ElecLink”) 1.7.4. Interconnectie tussen Le Havre (FR) en Lovedean (UK) (momenteel bekend als „AQUIND”) 1.7.5. Interconnectie tussen de omgeving van Duinkerken (FR) en de omgeving van Kingsnorth (UK) (momenteel bekend als „Gridlink”)
1.8.	Cluster Duitsland — Noorwegen (momenteel bekend als „NordLink”) 1.8.1. Interconnectie tussen Wilster (DE) en Tonstad (NO) 1.8.2. Versterking van interne lijnen in het zuiden van Noorwegen
1.10.	Cluster interconnecties Verenigd Koninkrijk — Noorwegen, waarvan een of meer van de volgende PGB's deel uitmaken: 1.10.1. Interconnectie tussen Blythe (UK) en Kvilldal (NO) (momenteel bekend als „North Sea Link”) 1.10.2. Interconnectie tussen Peterhead (UK) en Simadalen (NO) (momenteel bekend als „NorthConnect”)
1.13.	Interconnectie tussen IJsland en het Verenigd Koninkrijk (momenteel bekend als „Ice Link”)
1.14.	Interconnectie tussen Revsing (DK) en Bicker Fen (UK) (momenteel bekend als „Viking Link”)
1.15.	Interconnectie tussen de regio Antwerpen (BE) en de omgeving van Kemsley (UK)
1.16.	Interconnectie tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk
Prioritaire corridor noord-zuid elektriciteitsverbindingen in West-Europa („NSI West Electricity”)	
2.2.	2.2.1. Eerste interconnectie tussen Lixhe (BE) en Oberzier (DE) (momenteel bekend als „ALEGrO”) 2.2.4. Tweede interconnectie tussen België en Duitsland
2.4.	Interconnectie tussen Codrongianos (IT), Lucciana (Corsica, FR) en Suvereto (IT) (momenteel bekend als „SACOI 3”)
2.5.	2.5.1. Interconnectie tussen Grande Ile (FR) en Piosasco (IT) (momenteel bekend als „Savoie-Piemonte”)
2.7.	Interconnectie tussen Aquitaine (FR) en het Baskenland (ES) (momenteel bekend als „Biscay Gulf”)
2.9.	Interne lijn tussen Osterath en Philippsburg (DE) om de capaciteit in het westelijk grensgebied te vergroten (momenteel bekend als „Ultranet”)

Nr.	Omschrijving
2.10.	Interne lijn tussen Brunsbüttel-Großgartach en Wilster-Grafenrheinfeld (DE) om de capaciteit in het noordelijk en het zuidelijk grensgebied te vergroten (momenteel bekend als „Suedlink”)
2.13.	Cluster interconnecties Ierland — Verenigd Koninkrijk, waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 2.13.1. Interconnectie tussen Woodland (IE) en Turleenan (UK) 2.13.2. Interconnectie tussen Srananagh (IE) en Turleenan (UK)
Prioritaire corridor noord-zuid elektriciteitsinterconnecties in Midden-Oost- en Zuidoost-Europa („NSI East Electricity”)	
3.10.	Cluster Israël — Cyprus — Griekenland (momenteel bekend als „EUROASIA-interconnector”), waarvan de volgende PGB's deel uitmaken: 3.10.1. Interconnectie tussen Hadera (IL) en Kofinou (CY) 3.10.2. Interconnectie tussen Kofinou (CY) en Korakia op Kreta (EL) 3.10.3. Interne lijn tussen Korakia op Kreta en de regio Attica (EL)
3.12.	Interne lijn in Duitsland tussen Wolmirstedt en Beieren om de interne transmissiecapaciteit noord-zuid te vergroten
3.27.	Interconnectie tussen Sicilië (IT) en knooppunt Tunesië (TU) (moment bekend als „ELMED”)
Prioritaire corridor voor het interconnectieplan voor de energiemarkt in het Oostzeegebied („BEMIP Electricity”)	
4.1.	Interconnectie Denemarken — Duitsland tussen Tolstrup Gaarde (DK) en Bentwisch (DE) via windmolenparken op zee Kriegers Flak (DK) en Baltic 1 en 2 (DE) (momenteel bekend als „Kriegers Flak Combined Grid Solution”)

12. Grensoverschrijdend koolstofdioxidenetwerk

Nr.	Omschrijving
12.1.	Teesside CO ₂ -hub (Verenigd Koninkrijk, in latere fasen Nederland, België, Duitsland)
12.2.	Transport- en infrastructuurproject CO ₂ Sapling (Verenigd Koninkrijk, in latere fasen Nederland, Noorwegen)
12.3.	Rotterdam Nucleus (Nederland en Verenigd Koninkrijk)
12.4.	Grensoverschrijdende verbindingen voor vervoer van CO ₂ tussen emissiebronnen in het Verenigd Koninkrijk en Nederland en een opslaglocatie in Noorwegen

C. LIJSTEN VAN „PROJECTEN DIE NIET MEER ALS PGB'S WORDEN BESCHOUWD” EN VAN „PROJECTEN DIE THANS INTEGRALE DELEN VAN ANDERE PGB'S ZIJN”

1. Prioritaire corridor offshore-elektriciteitsnetwerk in de noordelijke zeeën („NSOG”)

PGB-nummers van de projecten die niet meer als PGB's worden beschouwd
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. Prioritaire corridor noord-zuid elektriciteitsverbindingen in West-Europa („NSI West Electricity”)

PGB-nummers van de projecten die niet meer als PGB's worden beschouwd

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

Projecten die thans integrale delen van andere PGB's zijn

Oorspronkelijk PGB-nummer van het project	Nummer van het PGB waarin het project thans is geïntegreerd
2.1	3.1.4

3. **Prioritaire corridor noord-zuid elektriciteitsinterconnecties in Midden-Oost- en Zuidoost-Europa („NSI East Electricity”)**

PGB-nummers van de projecten die niet meer als PGB's worden beschouwd

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

Projecten die thans integrale delen van andere PGB's zijn

Oorspronkelijk PGB-nummer van het project	Nummer van het PGB waarin het project thans is geïntegreerd
3.19.1	3.22.5

4. **Prioritaire corridor voor het interconnectieplan voor de energiemarkt in het Oostzeegebied („BEMIP Electricity”)**

PGB-nummers van de projecten die niet meer als PGB's worden beschouwd

4.5.1
4.5.3
4.5.4
4.5.5
4.8.6

Projecten die thans integrale delen van andere PGB's zijn

Oorspronkelijk PGB-nummer van het project	Nummer van het PGB waarin het project thans is geïntegreerd
4.3	4.8.9
4.9	4.8.9

5. **Prioritaire corridor noord-zuid gasinterconnecties in West-Europa („NSI West Gas”)**

PGB-nummers van de projecten die niet meer als PGB's worden beschouwd

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

Projecten die thans integrale delen van andere PGB's zijn	
Oorspronkelijk PGB-nummer van het project	Nummer van het PGB waarin het project thans is geïntegreerd
5.8.1	5.5.2
5.8.2	5.5.2

6. **Prioritaire corridor noord-zuid gasinterconnecties in Midden-Oost- en Zuidoost-Europa („NSI East Gas”):**

PGB-nummers van de projecten die niet meer als PGB's worden beschouwd
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

Projecten die thans integrale delen van andere PGB's zijn	
Oorspronkelijk PGB-nummer van het project	Nummer van het PGB waarin het project thans is geïntegreerd
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

Projecten die thans integrale delen van andere PGB's zijn	
Oorspronkelijk PGB-nummer van het project	Nummer van het PGB waarin het project thans is geïntegreerd
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

Projecten die thans integrale delen van andere PGB's zijn	
Oorspronkelijk PGB-nummer van het project	Nummer van het PGB waarin het project thans is geïntegreerd
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. Prioritaire corridor zuidelijke gascorridor („SGC”)

PGB-nummers van de projecten die niet meer als PGB's worden beschouwd	
7.1.2	
7.1.5	
7.1.7	
7.2.1	
7.2.2	
7.2.3	
7.4.1	
7.4.2	
Projecten die thans integrale delen van andere PGB's zijn	
Oorspronkelijk PGB-nummer van het project	Nummer van het PGB waarin het project thans is geïntegreerd
7.1.6	7.1.3
7.1.4	7.3.3
7.3.2	7.5

8. Prioritaire corridor voor het interconnectieplan voor de gasmarkt in het Oostzeegebied („BEMIP Gas”)

PGB-nummers van de projecten die niet meer als PGB's worden beschouwd	
8.1.2.1	
8.1.2.2	
8.1.2.3	
8.1.2.4	
8.2.3	
8.4	
8.8	

9. Prioritaire corridor olievoorzieningsverbindingen in centraal Oost-Europa („OSC”)

PGB-nummers van de projecten die niet meer als PGB's worden beschouwd

9.3

10. Prioritair thematisch gebied Invoering van slimme netwerken

PGB-nummers van de projecten die niet meer als PGB's worden beschouwd

10.1

10.2

11. Prioritair thematisch gebied Elektriciteitssnelwegen

PGB-nummers van de projecten die niet meer als PGB's worden beschouwd

1.5”

GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) 2018/541 VAN DE COMMISSIE**van 20 december 2017****tot wijziging van Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/2358 en Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/2359 wat betreft de datum van toepassing ervan****(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn (EU) 2016/97 van het Europees Parlement en de Raad van 20 januari 2016 betreffende verzekeringsdistributie ⁽¹⁾, en met name artikel 25, lid 2, artikel 28, lid 4, artikel 29, leden 4 en 5, en artikel 30, lid 6,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn (EU) 2016/97 harmoniseert nationale bepalingen inzake verzekerings- en herverzekeringsdistributie en machtigt de Commissie om gedelegeerde handelingen vast te stellen tot nadere specificatie van criteria en praktische bijzonderheden met betrekking tot gedragsregels die van toepassing zijn op de distributie van verzekeringsgebaseerde beleggingsproducten en met betrekking tot producttoezicht- en governancevereisten voor verzekeringsondernemingen en verzekeringsdistributeurs. Op 21 september 2017 heeft de Commissie op basis van die machtigingen Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/2358 ⁽²⁾ en Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/2359 ⁽³⁾ vastgesteld.
- (2) Om de bevoegde autoriteiten en de beroepsbeoefenaren in de verzekeringssector in staat te stellen zich beter aan te passen aan de vereisten die zijn vastgesteld in de twee in de eerste overweging bedoelde gedelegeerde verordeningen, moet de datum van toepassing van die gedelegeerde verordeningen worden afgestemd op de datum met ingang waarvan de lidstaten de maatregelen moeten toepassen die nodig zijn om te voldoen aan Richtlijn (EU) 2016/97 zoals bepaald in artikel 42, lid 1, van die richtlijn,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1***Wijziging van Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/2358**

In artikel 13 van Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/2358 wordt de tweede alinea vervangen door het volgende:

„Zij is van toepassing vanaf de datum waarop de lidstaten de in artikel 42, lid 1, eerste alinea, van Richtlijn (EU) 2016/97 bedoelde maatregelen moeten toepassen.”.

*Artikel 2***Wijziging van Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/2359**

In artikel 20 van Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/2359 wordt de tweede alinea vervangen door het volgende:

„Zij is van toepassing vanaf de datum waarop de lidstaten de in artikel 42, lid 1, eerste alinea, van Richtlijn (EU) 2016/97 bedoelde maatregelen moeten toepassen.”.

⁽¹⁾ PB L 26 van 2.2.2016, blz. 19.⁽²⁾ Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/2358 van de Commissie van 21 september 2017 tot aanvulling van Richtlijn (EU) 2016/97 van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot vereisten inzake producttoezicht en -governance voor verzekeringsondernemingen en verzekeringsdistributeurs (PB L 341 van 20.12.2017, blz. 1).⁽³⁾ Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/2359 van de Commissie van 21 september 2017 tot aanvulling van Richtlijn (EU) 2016/97 van het Europees Parlement en de Raad ten aanzien van informatievereisten en gedragsregels die van toepassing zijn op de distributie van verzekeringsgebaseerde beleggingsproducten (PB L 341 van 20.12.2017, blz. 8).

*Artikel 3***Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 20 december 2017.

Voor de Commissie

De voorzitter

Jean-Claude JUNCKER

GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) 2018/542 VAN DE COMMISSIE**van 22 januari 2018****tot rectificatie van de Griekse taalversie van Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/86 tot vaststelling van een teruggooiplan voor bepaalde demersale visserijen in de Middellandse Zee**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) nr. 1380/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 inzake het gemeenschappelijk visserijbeleid, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1954/2003 en (EG) nr. 1224/2009 van de Raad en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 2371/2002 en (EG) nr. 639/2004 van de Raad en Besluit 2004/585/EG van de Raad ⁽¹⁾, en met name artikel 15, lid 6,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Griekse taalversie van Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/86 van de Commissie ⁽²⁾ bevat in artikel 4, onder b), i), ii) en iii), artikel 4, onder c), i) en ii), artikel 5, lid 2, en in de tabellen in de punten 2 en 3 van de bijlage een fout wat de vertaling van een vissoort betreft, met gevolgen voor de reikwijdte van verschillende bepalingen van die verordening.
- (2) De Griekse taalversie van Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/86 moet daarom dienovereenkomstig worden gecorrigeerd. De andere taalversies bevatten deze fout niet,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1**(heeft geen betrekking op het Nederlands)**Artikel 2*

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 22 januari 2018.

*Voor de Commissie**De voorzitter*

Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ PB L 354 van 28.12.2013, blz. 22.

⁽²⁾ Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/86 van de Commissie van 20 oktober 2016 tot vaststelling van een teruggooiplan voor bepaalde demersale visserijen in de Middellandse Zee (PB L 14 van 18.1.2017, blz. 4).

GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) 2018/543 VAN DE COMMISSIE**van 23 januari 2018****tot rectificatie van de Spaanse versie van Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 812/2013 van de Commissie ter aanvulling van Richtlijn 2010/30/EU van het Europees Parlement en de Raad wat de energie-etikettering van waterverwarmingstoestellen, warmwatertanks en pakketten van waterverwarmingstoestellen en zonne-energie-installaties betreft****(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2017/1369 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2017 tot vaststelling van een kader voor energie-etikettering en tot intrekking van Richtlijn 2010/30/EU ⁽¹⁾, en met name artikel 16,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Spaanse taalversie van Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 812/2013 van de Commissie ⁽²⁾ bevat twee fouten in tabel 1, in de rijen B en C van kolom M in bijlage II wat betreft een verschil in de formules van de drempels voor de waterverwarmingstoestellen van omvang M.
- (2) De Spaanse taalversie van Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 812/2013 moet derhalve dienovereenkomstig worden gerectificeerd. Deze fouten betreffen niet de overige taalversies,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1**(heeft geen betrekking op het Nederlands)**Artikel 2*Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 23 januari 2018.

*Voor de Commissie**De voorzitter*

Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ PB L 198 van 28.7.2017, blz. 1.⁽²⁾ Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 812/2013 van de Commissie van 18 februari 2013 ter aanvulling van Richtlijn 2010/30/EU van het Europees Parlement en de Raad wat de energie-etikettering van waterverwarmingstoestellen, warmwatertanks en pakketten van waterverwarmingstoestellen en zonne-energie-installaties betreft (PB L 239 van 6.9.2013, blz. 83).

VERORDENING (EU) 2018/544 VAN DE COMMISSIE**van 27 maart 2018****tot vaststelling van een verbod op de visserij op blauwe marlijn in de Atlantische Oceaan door
vaartuigen die de vlag van Spanje voeren**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad van 20 november 2009 tot vaststelling van een controleregeling van de Unie die de naleving van de regels van het gemeenschappelijk visserijbeleid moet garanderen ⁽¹⁾, en met name artikel 36, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EU) 2018/120 van de Raad ⁽²⁾ zijn quota voor 2018 vastgesteld.
- (2) Uit door de Commissie ontvangen informatie blijkt dat, gezien de vangsten van het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van de in die bijlage vermelde lidstaat voeren of daar zijn geregistreerd, het betrokken, voor 2018 toegewezen quotum is opgebruikt.
- (3) Daarom moet de visserij op dat bestand worden verboden,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1***Het opgebruiken van het quotum**

Het quotum dat voor 2018 aan de in de bijlage bij deze verordening genoemde lidstaat is toegewezen voor de visserij op het in die bijlage vermelde bestand, wordt met ingang van de in die bijlage opgenomen datum als opgebruikt beschouwd.

*Artikel 2***Verbodsbepalingen**

De visserij op het in de bijlage bij deze verordening vermelde bestand door vaartuigen die de vlag van de in die bijlage genoemde lidstaat voeren of daar geregistreerd zijn, is verboden met ingang van de in die bijlage opgenomen datum. Na die datum is het ook verboden om vis uit dit bestand die door deze vaartuigen is gevangen, aan boord te hebben, te verplaatsen, over te laden of aan te landen.

*Artikel 3***Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

⁽¹⁾ PB L 343 van 22.12.2009, blz. 1.

⁽²⁾ Verordening (EU) 2018/120 van de Raad van 23 januari 2018 tot vaststelling, voor 2018, van de vangstmogelijkheden voor sommige visbestanden en groepen visbestanden welke in de wateren van de Unie en, voor vissersvaartuigen van de Unie, in bepaalde wateren buiten de Unie van toepassing zijn, en tot wijziging van Verordening (EU) 2017/127 (PB L 27 van 31.1.2018, blz. 1).

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 27 maart 2018.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,
João AGUIAR MACHADO
Directeur-generaal
Directoraat-generaal Maritieme Zaken en Visserij

BIJLAGE

Nr.	01/TQ120
Lidstaat	Spanje
Bestand	BUM/ATLANT
Soort	Blauwe marlijn (<i>Makaira nigricans</i>)
Gebied	Atlantische Oceaan
Datum van sluiting	1.1.2018

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2018/545 VAN DE COMMISSIE**van 4 april 2018****tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad****(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie ⁽¹⁾, en met name artikel 21, lid 9,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De praktische regelingen voor het proces voor de vergunning van voertuigen als bedoeld in Richtlijn (EU) 2016/797, moeten het proces voor de afgifte van voertuigvergunningen eenvoudiger, sneller en goedkoper maken, uniforme voorwaarden creëren voor de harmonisatie van de voertuigtypegoedkeuring en/of vergunningen om voertuigen in de Unie in de handel te brengen en de samenwerking bevorderen tussen alle partijen die bij het proces voor de vergunning van voertuigen zijn betrokken. Om de duur en kosten van het proces voor de vergunning van voertuigen te verminderen, moeten de termijnen in de praktijk zo kort mogelijk worden gehouden.
- (2) Rekening houdend met de ervaring die de nationale veiligheidsinstanties (hierna „NVT's” genoemd) hebben opgedaan in het kader van het vergunningsproces en bij het opstellen van de samenwerkingsovereenkomsten als bedoeld in artikel 21, lid 14, van Richtlijn (EU) 2016/797, is voorafgaand overleg met de aanvrager om een en ander in een vroeg stadium te coördineren („vooroverleg”) een goede praktijk om de samenwerking te bevorderen tussen alle bij het proces voor de vergunning van voertuigen betrokken partijen. Dergelijk vooroverleg moet worden aangeboden voordat de aanvraag van een voertuigtypegoedkeuring en/of een vergunning om een voertuig in de handel te brengen wordt ingediend zodat de vergunningverlenende instantie en de voor het gebruikgebied bevoegde NVT's een beeld krijgen van het project. Om ervoor te zorgen dat de aanvrager weet wat er van hem wordt verwacht, moet het vooroverleg hem duidelijkheid verschaffen over de toepasselijke regels, het precieze verloop van het proces voor de vergunning van voertuigen, met inbegrip van het besluitvormingsproces, en moet worden nagegaan of hij voldoende informatie heeft gekregen. Het is de verantwoordelijkheid van de aanvrager om ervoor te zorgen dat bij het indienen van een aanvraag van een voertuigtypegoedkeuring en/of een vergunning om een voertuig in de handel te brengen aan alle voorwaarden is voldaan. Bij de uitvoering van zijn taken wordt hij bijgestaan door andere entiteiten zoals conformiteitsbeoordelingsinstanties, leveranciers en dienstverleners.
- (3) Om schaalvoordelen te creëren en de administratieve lasten te verminderen, moet een voertuigtypegoedkeuring een aanvrager in staat stellen een serie voertuigen van hetzelfde ontwerp te produceren en de vergunning daarvan faciliteren. Het voertuigtype geeft aan volgens welk ontwerp alle voertuigen van een bepaald voertuigtype zullen worden gebouwd. Voor elk nieuw voertuigtype moet een vergunningsprocedure worden gevolgd en er mag slechts een nieuw voertuigtype worden gecreëerd nadat het is goedgekeurd.
- (4) De begrippen „variant” en „versie” van een voertuigtype moeten worden ingevoerd om tijdens de levenscyclus van voertuigen van een bestaand voertuigtype configuratie- of wijzigingsmogelijkheden te creëren; het verschil tussen varianten en versies is dat voor een nieuwe variant een vergunning is vereist, terwijl dat voor een nieuwe versie niet het geval is.
- (5) Om te waarborgen dat een voertuigtype steeds aan de eisen blijft voldoen en dat eventuele wijzigingen van het ontwerp met een invloed op de fundamentele ontwerpkenmerken als nieuwe varianten of versies van dat voertuigtype worden aangeduid, moet gebruik worden gemaakt van een proces voor het beheer van de voertuigconfiguratie. De aanvrager die de voertuigtypegoedkeuring heeft ontvangen, is verantwoordelijk voor het configuratiebeheer van het voertuigtype.
- (6) Voor voertuigen mag het configuratiebeheersproces uitsluitend betrekking hebben op wijzigingen die niet middels het configuratiebeheersproces van een goedgekeurd voertuigtype worden beheerd.
- (7) Het Spoorwegbureau van de Europese Unie („het Bureau”) dient richtsnoeren op te stellen met een beschrijving van en, waar nodig, toelichting bij de in deze verordening vastgestelde eisen. De richtsnoeren moeten worden

⁽¹⁾ Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (herschikking) (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44).

bijgewerkt en gepubliceerd en gratis voor het publiek toegankelijk zijn. Met het oog op de harmonisatie van het beleid inzake de uitwisseling en het bewaren van informatie via het éénloketsysteem als bedoeld in artikel 12 van Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾, moeten die richtsnoeren modellen bevatten die door het Bureau worden ontwikkeld in samenwerking met de NVT's.

- (8) Het Bureau en de NVT's dienen interne regelingen of procedures in te stellen om te waarborgen dat de eisen van het proces voor de vergunning van voertuigen worden nageleefd.
- (9) Aangezien lering trekken uit ervaring als een goede praktijk wordt erkend, moeten de NVT's en het Bureau worden aangemoedigd om alle relevante informatie uit te wisselen. Met het oog op het aanbieden van die dienstverlening dient het Bureau een protocol en procedures op te stellen voor de registratie en uitwisseling van informatie tussen het Bureau en de NVT's.
- (10) Om overlap tussen beoordelingen te voorkomen en de administratieve lasten en kosten voor de aanvragers te drukken, dienen het Bureau en de NVT's rekening te houden met de op grond van artikel 21, leden 14 en 15, van Richtlijn (EU) 2016/797 gesloten multilaterale en samenwerkingsovereenkomsten, voor zover relevant.
- (11) Het Bureau en de NVT's dienen alle relevante informatie en de gedocumenteerde motivering die aan hun besluiten ten grondslag ligt, te registreren in het éénloketsysteem om de besluiten in elke fase van het proces voor de vergunning van voertuigen te rechtvaardigen. Indien het Bureau en de NVT's voor de beoordeling over eigen informatiebeheersystemen beschikken, moeten zij alle relevante informatie om dezelfde redenen doorsturen naar het éénloketsysteem. Om de communicatie tussen de belanghebbenden te vergemakkelijken, moeten in de richtsnoeren van het Bureau en de NVT's praktische regelingen worden opgenomen voor communicatie die niet relevant is voor het besluitvormingsproces en die derhalve dus niet via het éénloketsysteem hoeft te verlopen.
- (12) Wanneer het beoogde gebruiksgebied slechts een of meer netwerken binnen één lidstaat omvat, is de vergunning zonder uitbreiding van het gebruiksgebied geldig voor het gebruik van voertuigen tot stations in aangrenzende lidstaten met vergelijkbare netkenmerken, voor zover die stations in de nabijheid van de grens liggen. In dergelijke gevallen kan de aanvrager zijn aanvraag van een voertuigtypegoedkeuring en/of een vergunning om een voertuig in de handel te brengen indienen bij het Bureau of de NVT. Wanneer het Bureau als vergunningverlenende instantie optreedt, dient het de bevoegde NVT's te raadplegen overeenkomstig artikel 21, lid 8, van Richtlijn (EU) 2016/797, rekening houdend met de relevante grensoverschrijdende overeenkomsten.
- (13) Wanneer het Bureau optreedt als vergunningverlenende instantie, moet de aanvrager, onverminderd punt 2.6 van bijlage IV bij Richtlijn (EU) 2016/797, het recht hebben zijn aanvraag bij het Bureau in te dienen in een officiële taal van de Unie. In de loop van de beoordeling moeten de NVT's documenten in verband met de beoordeling bij het Bureau kunnen indienen in een taal van hun lidstaat, zonder verplichting die stukken te vertalen.
- (14) Het Bureau en de NVT's moeten interne regelingen of procedures opstellen voor het beheer van de afgifte van voertuigtypegoedkeuringen en/of vergunningen om voertuigen in de handel te brengen teneinde de administratieve lasten en kosten voor de aanvrager te verminderen. In dit kader moeten aanvragers in het aanvraagdossier kopieën van de documenten kunnen indienen. Na de afgifte van de voertuigtypegoedkeuring en/of de vergunning om een voertuig in de handel te brengen moeten de originele documenten beschikbaar blijven voor controle door het Bureau en de NVT's.
- (15) De categorisering van de knelpunten in de beoordelingsprocedure moet worden geharmoniseerd om te waarborgen dat de aanvrager de ernst van de door het Bureau of een NVT opgeworpen knelpunten begrijpt. Die categorisering is met name belangrijk wanneer verschillende NVT's bij dat proces zijn betrokken. Om het proces voor de afgifte van voertuigvergunningen te faciliteren en de administratieve lasten te beperken in gevallen waarin er geen nationale voorschriften gelden, dient het Bureau de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's uitsluitend te raadplegen om na te gaan of de afbakening van het gebruiksgebied voor de betrokken lidstaat correct is. Wanneer de technische specificaties inzake interoperabiliteit („TSI”) specifieke bepalingen bevatten, moet het gebruiksgebied het hele EU-netwerk kunnen omvatten en zouden de door het Bureau uitgevoerde controles moeten volstaan.
- (16) Onverminderd artikel 21, lid 12, en artikel 24, lid 3, van Richtlijn (EU) 2016/797 moeten overeenkomstig artikel 54, lid 2, van die richtlijn afgegeven vergunningen voor voertuigen en voertuigtypen geldig blijven. In geval van de vernieuwing of verbetering van die voertuigen moet deze verordening worden toegepast overeenkomstig artikel 21, lid 12, van Richtlijn (EU) 2016/797.

⁽¹⁾ Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 1).

- (17) Op grond van artikel 54, lid 4, van Richtlijn (EU) 2016/797 moet de nieuwe regeling voor de vergunning van voertuigen op 16 juni 2019 in werking treden. Op grond van artikel 57, lid 2, van die richtlijn kunnen de lidstaten het Bureau en de Commissie er echter van in kennis stellen dat zij de omzettingstermijn hebben verlengd en mogen zij typegoedkeuringen en/of vergunningen om voertuigen in de handel te brengen tot en met 16 juni 2020 blijven afgeven overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾. Tussen 16 juni 2019 en 15 juni 2020 kunnen twee verschillende wettelijke regelingen met verschillende vergunningverlenende instanties naast elkaar bestaan. Daarom moet worden verduidelijkt hoe de nieuwe regeling naast de oude moet worden toegepast wanneer het beoogde gebruiksgebied een of meer lidstaten omvat die de omzettingstermijn hebben verlengd.
- (18) Wanneer een nationale veiligheidsinstantie erkent dat zij vóór 16 juni 2019, dan wel vóór 16 juni 2020 voor lidstaten die overeenkomstig artikel 57, lid 2, van Richtlijn (EU) 2016/797 een kennisgeving hebben ingediend bij het Bureau en de Commissie, geen voertuigtypegoedkeuring of voertuigvergunning zal kunnen afgeven overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG, dient het Bureau, wanneer het als vergunningverlenende instantie optreedt, de resultaten van de door de NVT's uitgevoerde beoordeling te aanvaarden teneinde overlap tussen beoordelingen en extra lasten en vertraging voor de aanvrager te vermijden.
- (19) Om het in de handel brengen van de voertuigen te faciliteren en de administratieve lasten te verminderen, moet een door het Bureau afgegeven voertuigtypegoedkeuring en/of een vergunning om een voertuig in de handel te brengen worden erkend als gelijkwaardig met de vergunning voor voertuigtypen als bedoeld in artikel 26 van Richtlijn 2008/57/EG, en de vergunning voor de indienstelling van voertuigen als bedoeld in de artikelen 22 en 24 van Richtlijn 2008/57/EG.
- (20) Overeenkomstig artikel 4, lid 3, onder f), van Richtlijn (EU) 2016/797, alsmede overeenkomstig de nationale voorschriften, moeten TSI's voorzien in een stapsgewijze transitie, met name rekening houdend met projecten in een vergevorderd stadium als gedefinieerd in artikel 2, lid 23, van Richtlijn (EU) 2016/797.
- (21) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 21 van Richtlijn 96/48/EG van de Raad ⁽²⁾ ingestelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK 1

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. De in deze verordening vastgestelde voorschriften moeten worden nageleefd door:
 - a) de aanvrager, bij het indienen van een aanvraag van een voertuigtypegoedkeuring en/of een vergunning om een voertuig in de handel te brengen via het éénloketsysteem als bedoeld in artikel 12 van Verordening (EU) 2016/796;
 - b) het Bureau en de NVT's, bij de behandeling van aanvragen van voertuigtypegoedkeuringen en/of vergunningen om een voertuig in de handel te brengen en bij het vooroverleg in dat kader;
 - c) de vergunningverlenende instantie, bij haar besluitvorming over de afgifte van voertuigtypegoedkeuringen of vergunningen om voertuigen in de handel te brengen;
 - d) de infrastructuurbeheerders, bij de vaststelling van voorwaarden voor het uitvoeren van tests op hun netwerk(en) en bij het verstrekken van informatie over het gebruiksgebied in het kader van het vergunningsproces.
2. Deze verordening is van toepassing onverminderd artikel 21, leden 16 en 17, van Richtlijn (EU) 2016/797.

⁽¹⁾ Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1).

⁽²⁾ Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6).

*Artikel 2***Definities**

In deze verordening zijn de volgende definities van toepassing:

1. „vergunningverlenende instantie”: de instantie die de voertuigtypegoedkeuring en/of vergunning om een voertuig in de handel te brengen afgeeft;
2. „fundamentele ontwerpkenmerken”: de parameters aan de hand waarvan een voertuigtype in de afgegeven voertuigtypegoedkeuring is geïdentificeerd en die in het Europees register van goedgekeurde voertuigen („het ERATV”) zijn geregistreerd;
3. „configuratiebeheer”: een systematisch organisatorisch, technisch en administratief proces dat tijdens de hele levenscyclus van een voertuig en/of voertuigtype wordt toegepast om de samenhang van de documentatie en de traceerbaarheid van de wijzigingen te waarborgen en in stand te houden, zodat:
 - a) de toepasselijke EU-regelgeving en de nationale voorschriften worden nageleefd;
 - b) wijzigingen worden gecontroleerd en gedocumenteerd in de technische dossiers of in het dossier bij de afgegeven vergunning;
 - c) de informatie en gegevens actueel en accuraat blijven;
 - d) de betrokken partijen waar passend op de hoogte worden gebracht van wijzigingen;
4. „datum van ontvangst van de aanvraag”:
 - a) wanneer het Bureau als vergunningverlenende instantie optreedt, de eerste gemeenschappelijke werkdag van het Bureau en de voor het beoogde gebruiksgebied bevoegde NVT's na de ontvangstbevestiging van de aanvraag;
 - b) wanneer de NVT als vergunningverlenende instantie optreedt, de eerste werkdag in de betrokken lidstaat na de ontvangstbevestiging van de aanvraag;
5. „entiteit die de wijziging beheert”: de houder van de voertuigtypegoedkeuring, de houder of de entiteit die door hen is aangesteld;
6. „de houder van de voertuigtypegoedkeuring”: de natuurlijke of rechtspersoon die de voertuigtypegoedkeuring heeft aangevraagd en ontvangen, of zijn rechtsopvolger;
7. „gerechtvaardigde twijfel”: een knelpunt dat overeenkomstig artikel 41, lid 1, onder d), is geclassificeerd als „type 4”, gestaafd door een motivering en bewijsstukken, en dat door de vergunningverlenende instantie en/of de voor het betrokken gebruiksgebied bevoegde NVT's met betrekking tot de door de aanvrager in zijn aanvraag verstrekte informatie is opgeworpen;
8. „voor het gebruiksgebied bevoegde nationale veiligheidsinstantie” of „bevoegde NVT”: de nationale veiligheidsinstantie wanneer zij een of meer van de volgende taken vervult:
 - a) de beoordeling als gespecificeerd in artikel 21, lid 5, onder b), van Richtlijn (EU) 2016/797;
 - b) de raadplegingen als vereist bij artikel 21, lid 8, van Richtlijn (EU) 2016/797;
 - c) afgeven van de vereiste tijdelijke vergunningen om een voertuig te gebruiken voor tests op het netwerk en maatregelen nemen om te waarborgen dat de tests op het netwerk kunnen plaatsvinden overeenkomstig artikel 21, lid 3, van Richtlijn (EU) 2016/797;
9. „vooroverleg”: een op verzoek van de aanvrager ingelaste procedurele fase voorafgaand aan de indiening van een vergunningaanvraag;
10. „vooroverlegstandpunt”: het standpunt van de vergunningverlenende instantie en van de bevoegde NVT's over het vooroverlegdossier;
11. „inventaris van eisen”: de inventarisatie, toewijzing, toepassing en validatie van de eisen door de aanvrager om ervoor te zorgen dat wordt voldaan aan de toepasselijke EU-regelgeving en de nationale voorschriften. De inventaris van eisen kan in de productontwikkelingsprocessen worden geïntegreerd;

12. „veilige integratie”: het vervullen van de essentiële veiligheidseisen als gespecificeerd in bijlage III bij Richtlijn (EU) 2016/797 wanneer onderdelen worden samengevoegd tot één geïntegreerd geheel, zoals een voertuig of subsysteem of een voertuig op het netwerk, wat de technische compatibiliteit betreft;
13. „variant van een voertuigtype”: een optie voor de configuratie van een voertuigtype die is vastgesteld bij de eerste vergunning voor dat voertuigtype overeenkomstig artikel 24, lid 1, of wijzigingen aan een bestaand voertuigtype in de loop van zijn levenscyclus waarvoor een nieuwe vergunning vereist is overeenkomstig de artikel 24, lid 1, en artikel 21, lid 12, van Richtlijn (EU) 2016/797;
14. „versie van een voertuigtype”: een optie voor de configuratie van een voertuigtype of typevariant of wijzigingen binnen een bestaand voertuigtype of een bestaande variant van een voertuigtype tijdens de levenscyclus daarvan, in het leven geroepen als aanduiding van de wijzigingen van de fundamentele ontwerpkenmerken waarvoor geen nieuwe vergunning vereist is overeenkomstig artikel 24, lid 1, en artikel 21, lid 12, van Richtlijn (EU) 2016/797;
15. „vergunning om een voertuig in de handel te brengen”: het besluit van de vergunningverlenende instantie op basis van een redelijke zekerheid dat de aanvrager en de entiteiten die betrokken zijn bij het ontwerp, de bouw en de verificatie en validatie van het voertuig, hun respectieve verplichtingen en verantwoordelijkheden hebben vervuld om de overeenstemming met de essentiële eisen van de geldende regelgeving te waarborgen of om de conformiteit met het goedgekeurde voertuigtype te waarborgen zodat een voertuig in de handel mag worden gebracht en veilig in het gebruiksgebied mag worden gebruikt met inachtneming van de eventuele in de voertuigvergunning en voertuigtypegoedkeuring gespecificeerde gebruiksvoorwaarden en andere beperkingen;
16. „voertuigtypegoedkeuring”: het besluit van de vergunningverlenende instantie op basis van een redelijke zekerheid dat de aanvrager en de entiteiten die betrokken zijn bij het ontwerp, de bouw en de verificatie en validatie van het voertuigtype hun respectieve verplichtingen en verantwoordelijkheden hebben vervuld om de overeenstemming met de essentiële eisen van de geldende regelgeving te waarborgen, zodat een conform een voertuigtype geproduceerd voertuig in de handel mag worden gebracht en veilig in het gebruiksgebied van dat voertuigtype mag worden gebruikt met inachtneming van eventuele in de voertuigtypegoedkeuring gespecificeerde gebruiksvoorwaarden en andere beperkingen die voor alle conform dit voertuigtype geproduceerde voertuigen gelden;
17. „relevante datum”: 16 juni 2019, behalve voor lidstaten die overeenkomstig artikel 57, lid 2, van Richtlijn (EU) 2016/797 aan het Bureau en de Commissie hebben meegedeeld dat zij de omzettingsperiode van die richtlijn hebben verlengd; voor die lidstaten is de relevante datum 16 juni 2020.

Artikel 3

Verantwoordelijkheden van de aanvrager

De aanvrager dient zijn aanvraag van een voertuigtypegoedkeuring en/of een vergunning om een voertuig in de handel te brengen in overeenkomstig het bepaalde in deze verordening.

De aanvrager dient bij de indiening van een aanvraag van een voertuigtypegoedkeuring en/of vergunning om een voertuig in de handel te brengen een overzicht te geven van de eisen van de toepasselijke regelgeving en ervoor te zorgen dat daaraan is voldaan.

Artikel 4

Verantwoordelijkheid van de vergunningverlenende instantie

1. De vergunningverlenende instantie verleent voertuigtypegoedkeuringen en/of vergunningen om een voertuig in de handel te brengen (hierna „vergunningen” genoemd) overeenkomstig de artikelen 21, 24 en 25 van Richtlijn (EU) 2016/797 en het bepaalde in deze verordening.
2. Met het oog op de afgifte of weigering van een vergunning verricht de vergunningverlenende instantie de volgende taken:
 - a) het coördineren van de toewijzing van de taken aan de betrokken partijen coördineren en het instellen van regelingen voor de coördinatie tussen die partijen;
 - b) aanvraagdossiers beoordelen om met redelijke zekerheid te kunnen vaststellen dat het voertuigtype en/of het voertuig aan de toepasselijke regelgeving voldoet;
 - c) het bundelen van bewijsstukken, van resultaten van alle relevante beoordelingen en de gedocumenteerde motivering van haar besluit tot afgifte of weigering van een vergunning overeenkomstig deze verordening.

3. Als het Bureau als vergunningverlenende instantie optreedt, coördineert het de activiteiten van de NVT's die bevoegd zijn voor het aan de voertuigtypegoedkeuring en/of vergunning om een voertuig in de handel te brengen gekoppelde gebruiksgebied.
4. De vergunningverlenende instantie organiseert op verzoek van de aanvrager een vooroverleg.
5. De vergunningverlenende instantie verricht haar taken op open, niet-discriminerende en transparante wijze, velt professionele oordelen, handelt onpartijdig en proportioneel en motiveert al haar besluiten.
6. De vergunningverlenende instantie stelt interne regelingen of procedures vast om de afgifte van voertuigtypegoedkeuringen of vergunningen om voertuigen in de handel te brengen te beheren. Bij de vaststelling van die regelingen of procedures wordt rekening gehouden met de overeenkomsten als bedoeld in artikel 21, lid 14, van Richtlijn (EU) 2016/797, en, indien relevant, met multilaterale overeenkomsten als bedoeld in artikel 21, lid 15, van Richtlijn (EU) 2016/797.
7. Wanneer de aanvrager op grond van artikel 5, lid 2, melding maakt van een invloed op de geldigheid van de typegoedkeuring, past de vergunningverlenende instantie het ERATV dienovereenkomstig aan.
8. Indien de aanvrager in zijn aanvraag vermeldt dat het beoogde gebruiksgebied van het voertuig, de voertuigen of de voertuigtypes stations in aangrenzende lidstaten met soortgelijke netkenmerken omvat en die stations dicht bij de grens liggen:
 - a) informeert de vergunningverlenende instantie alvorens een voertuigtypegoedkeuring en/of een voertuigvergunning af te geven bij de NVT's van de aangrenzende lidstaten, of voldaan is aan de relevante aangemelde nationale voorschriften en de verplichtingen in verband met de relevante grensoverschrijdende overeenkomsten, en
 - b) vermeldt de vergunningverlenende instantie in de verleende voertuigtypegoedkeuring en/of voertuigvergunning dat deze zonder uitbreiding van het gebruiksgebied ook geldig is tot die stations.

Artikel 5

Verantwoordelijkheden van de houder van de voertuigtypegoedkeuring

1. De houder van de voertuigtypegoedkeuring is verantwoordelijk voor het configuratiebeheer van het voertuigtype en het aanvraagdossier voor het besluit overeenkomstig artikel 46.
2. Onverminderd de artikelen 53 en 54 stelt de houder van de voertuigtypegoedkeuring, als onderdeel van het configuratiebeheer van het voertuigtype, de vergunningverlenende instantie die de voertuigtypegoedkeuring heeft afgegeven, in kennis van elke wijziging van de EU-regelgeving die een invloed heeft op de geldigheid van de typegoedkeuring.

Artikel 6

Verantwoordelijkheden van de infrastructuurbeheerder

1. In het gebruiksgebied is de infrastructuurbeheerder in het kader van de voertuigtypegoedkeuring en/of vergunning om een voertuig in de handel te brengen op basis van de door de aanvrager overeenkomstig artikel 18 verstrekte informatie, uitsluitend verantwoordelijk voor de inventarisatie en de uitvoering van:
 - a) de na te leven operationele voorwaarden voor het uitvoeren van tests met voertuigen op het net;
 - b) de infrastructurele maatregelen die moeten worden genomen om een veilige en betrouwbare exploitatie tijdens het uitvoeren van tests op het netwerk te waarborgen;
 - c) de maatregelen die in de infrastructurele installaties moeten worden genomen voor het uitvoeren van tests op het net.
2. De voor het betrokken gebruiksgebied bevoegde infrastructuurbeheerders:
 - a) verlenen de aanvrager ondersteuning in verband met de voorwaarden voor het uitvoeren van tests met voertuigen op het net;
 - b) verstrekken op niet-discriminerende wijze informatie over de infrastructuur met het oog op het uitvoeren van tests met voertuigen op het net;
 - c) bepalen en voorzien in de voorwaarden en maatregelen voor het uitvoeren van tests met voertuigen op het netwerk binnen de termijnen als bepaald in artikel 21, leden 3 en 5, van Richtlijn (EU) 2016/797, op basis van de door de aanvrager verstrekte informatie;
 - d) nemen, mits de aanvrager daarmee instemt, deel aan het vooroverleg.

*Artikel 7***Verantwoordelijkheden van de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's**

1. In het kader van de afgifte van een voertuigtypegoedkeuring en/of vergunning om een voertuig in de handel te brengen zijn de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's verantwoordelijk voor:
 - a) hun deel van de beoordeling overeenkomstig artikel 40;
 - b) het overleggen van een beoordelingsdossier aan de vergunningverlenende instantie overeenkomstig artikel 40, lid 6.
2. In het kader van hun verantwoordelijkheden verrichten de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's hun taken op open, niet-discriminerende en transparante wijze, vellen zij professionele oordelen, handelen zij op onpartijdige en proportionele wijze en motiveren zij hun conclusies.
3. De voor het betrokken gebruiksgebied bevoegde NVT's organiseren op verzoek van de aanvrager een vooroverleg.
4. De voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's stellen het Bureau en alle andere NVT's in kennis van alle informatie die voortvloeit uit ervaringen met betrekking tot operationele en technische aangelegenheden die relevant kan zijn voor de afgifte van een voertuigtypegoedkeuring, en/of een vergunning om een voertuig in de handel te brengen, zoals:
 - a) overeenkomstig artikel 4, lid 5, onder b), van Richtlijn (EU) 2016/798 ontvangen informatie;
 - b) gevallen van niet-naleving van de essentiële eisen die aanleiding kunnen geven tot de wijziging of intrekking van een vergunning overeenkomstig artikel 26 van Richtlijn (EU) 2016/797;
 - c) tekortkomingen in een TSI overeenkomstig artikel 6 van Richtlijn (EU) 2016/797.
5. De voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's stellen interne regelingen of procedures vast voor het beheersen van het proces van afgifte van voertuigtypegoedkeuringen en/of vergunningen om voertuigen in de handel te brengen. Bij de vaststelling van die regelingen of procedures wordt rekening gehouden met de overeenkomsten als bedoeld in artikel 21, lid 14, van Richtlijn (EU) 2016/797 en, indien relevant, met multilaterale overeenkomsten als bedoeld in artikel 21, lid 15, van Richtlijn (EU) 2016/797.
6. De voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's stellen richtsnoeren op met een beschrijving van hun taal- en communicatiebeleid en van het proces voor tijdelijke vergunningen wanneer die op grond van de toepasselijke nationale regelgeving vereist zijn; zij publiceren die richtsnoeren, werken ze bij en stellen ze gratis ter beschikking van het publiek.

*Artikel 8***Verantwoordelijkheden van het Bureau**

1. Het Bureau stelt richtsnoeren op met een beschrijving en toelichting van de eisen in deze verordening, werkt die richtsnoeren bij en stelt ze gratis in alle officiële talen van de Unie ter beschikking van het publiek. De richtsnoeren bevatten ook modellen die de vergunningverlenende instantie en de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's kunnen gebruiken voor de uitwisseling en registratie van informatie en modellen die de aanvrager kan gebruiken voor de indiening van een aanvraag.
2. Het Bureau stelt een protocol en procedures vast voor de registratie en uitwisseling van de in artikel 7, lid 4, bedoelde informatie. Andere betrokken partijen kunnen toegang krijgen tot relevante informatie, mits de vertrouwelijkheid van die informatie wordt gewaarborgd.

*Artikel 9***Gebruik van een vergund voertuig**

Na het uitvoeren van de controles als bedoeld in artikel 23 van Richtlijn (EU) 2016/797, mag een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder een voertuig in het gebruiksgebied gebruiken overeenkomstig de gebruiksvoorwaarden van het voertuig en andere in de voertuigtypegoedkeuring en de vergunning om een voertuig in de handel te brengen opgenomen beperkingen.

*Artikel 10***Taal**

1. Indien de voertuigtypegoedkeuring en/of de vergunning om een voertuig in de handel te brengen moet worden afgegeven overeenkomstig artikel 21, leden 5 tot en met 7, van Richtlijn (EU) 2016/797, dient de aanvrager:

- a) de aanvraag en het aanvraagdossier in te dienen in een officiële taal van de Unie;
- b) delen van het aanvraagdossier bij de aanvraag op verzoek te vertalen overeenkomstig punt 2.6 van bijlage IV bij Richtlijn (EU) 2016/797. In dit geval wordt de taal die moet worden gebruikt bepaald door de NVI en aangegeven in de richtsnoeren als bedoeld in artikel 7, lid 6.

2. Elk door het Bureau genomen besluit betreffende de afgifte van een voertuigtypegoedkeuring en/of de vergunning om een voertuig in de handel te brengen, met inbegrip van de motivering van dat besluit en, in voorkomend geval, de afgegeven voertuigtypegoedkeuring en/of de vergunning om een voertuig in de handel te brengen wordt meegedeeld in de taal als bedoeld in lid 1, onder a).

*Artikel 11***Vergunningsverleningsproces voor tramtreinen in de eengemaakte Europese spoorwegruiimte**

1. Voor de afgifte van een voertuigtypegoedkeuring voor een tramtrein en/of een vergunning om een tramtrein in de handel te brengen met het oog op gebruik op het spoorwegsysteem van de Unie, onverminderd het bepaalde in artikel 1 van Richtlijn (EU) 2016/797, en wanneer op het betrokken tramtreinvoertuig of tramtreintype geen technische specificatie inzake interoperabiliteit („TSI”) van toepassing is als omschreven in artikel 1, lid 5, onder b), van Richtlijn (EU) 2016/797, kunnen de lidstaten een in hun nationale regelgeving vastgestelde procedure gebruiken voor de voertuigtypegoedkeuring van een tramtrein en/of de vergunning om een tramtrein in de handel te brengen. In dat geval is de nationale regelgeving van de betrokken lidstaat van toepassing wat betreft de procedure voor de aanvraag van een voertuigtypegoedkeuring voor een tramtrein en/of de vergunning om een tramtrein in de handel te brengen.

2. Wanneer het de bedoeling is de tramtrein te gebruiken voor grensoverschrijdend verkeer op het spoornet van de Unie en wanneer er geen TSI op het tramtreintype van toepassing is, richt de aanvrager zich voor de voertuigtypegoedkeuring voor een tramtrein en/of de vergunning om een tramtrein in de handel te brengen tot de door de betrokken lidstaten aangewezen vergunningverlenende instanties, die samenwerken met het oog op de afgifte van een voertuigtypegoedkeuring voor een tramtrein en/of de vergunning om een tramtrein in de handel te brengen.

3. In andere gevallen geldt voor de vergunning van tramtreinen en de goedkeuring van tramtreintypes die onder Richtlijn (EU) 2016/797 vallen de in deze verordening vastgestelde procedure.

*Artikel 12***Grensoverschrijdende overeenkomsten**

1. De NVT's publiceren op hun website de procedure die moet worden gevolgd met betrekking tot grensoverschrijdende overeenkomsten voor vergunningen die stations in aangrenzende lidstaten omvatten overeenkomstig artikel 21, lid 8, van Richtlijn (EU) 2016/797 en met name:

- a) alle bestaande grensoverschrijdende overeenkomsten tussen NVT's die moeten worden toegepast;
- b) de procedure die moet worden gevolgd wanneer er geen grensoverschrijdende overeenkomsten bestaan.

2. Voor grensoverschrijdende overeenkomsten inzake de procedure voor de afgifte van vergunningen die overeenkomstig artikel 21, lid 8, van Richtlijn (EU) 2016/797 ook geldig zijn voor stations in aangrenzende lidstaten, stellen de NVT's de procedures vast die moeten worden gevolgd en bepalen zij minstens de volgende aspecten:

- a) de procedurele fasen;
- b) de termijnen;
- c) het technische en geografische toepassingsgebied;

- d) de rollen en taken van de betrokken partijen, en
- e) de praktische regelingen voor de raadpleging van de betrokken partijen.

HOOFDSTUK 2

VOORBEREIDEN VAN DE AANVRAAG

Artikel 13

Inventaris van eisen

1. Overeenkomstig de algemene doelstelling om de geïnventariseerde risico's te beheersen en tot een aanvaardbaar niveau te herleiden, inventariseren aanvragers, alvorens een aanvraag in te dienen, alle eisen en waarborgen zij dat alle eisen met betrekking tot het ontwerp van het voertuig gedurende zijn levenscyclus:

- a) naar behoren zijn geïnventariseerd;
- b) toegewezen aan functies of subsystemen of worden beantwoord door gebruiksvoorwaarden of andere beperkingen, en
- c) zijn toegepast en gevalideerd.

2. De door de aanvrager opgestelde inventaris van eisen heeft met name betrekking op de volgende eisen:

- a) essentiële eisen voor de subsystemen als bedoeld in artikel 3 en genoemd in bijlage III bij Richtlijn (EU) 2016/797;
- b) de technische compatibiliteit van die subsystemen in het voertuig;
- c) de veilige integratie van die subsystemen in het voertuig, en
- d) de technische compatibiliteit tussen het voertuig en het netwerk in het gebruiksgebied.

3. Het in bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 402/2013 van de Commissie ⁽¹⁾ beschreven risicobeheersingsproces wordt door de aanvrager toegepast als methode voor de inventarisatie van de essentiële eisen inzake „veiligheid” van het voertuig en subsystemen, en voor de veilige integratie tussen subsystemen voor aspecten die niet onder de TSI's en de nationale voorschriften vallen.

Artikel 14

Soorten vergunningsaanvragen

1. De aanvrager bepaalt of de aanvraag van een vergunning of typegoedkeuring betrekking heeft op:

- a) eerste vergunning: een door de vergunningverlenende instantie afgegeven voertuigtypegoedkeuring en/of vergunning om een voertuig in de handel te brengen voor een nieuw voertuigtype, met inbegrip van zijn varianten en/of versies, en, in voorkomend geval, het eerste voertuig van een voertuigtype overeenkomstig artikel 21, lid 1, van Richtlijn (EU) 2016/797;
- b) hernieuwing van een voertuigtypegoedkeuring: de hernieuwing van de voertuigtypegoedkeuring overeenkomstig artikel 24, lid 3, van Richtlijn (EU) 2016/797, waarvoor het ontwerp van het voertuigtype niet moet worden gewijzigd;
- c) uitbreiding van het gebruiksgebied: een door de vergunningverlenende instantie afgegeven voertuigtypegoedkeuring en/of vergunning om een voertuig in de handel te brengen voor een reeds goedgekeurd voertuigtype en/of een vergund voertuig met het oog op een uitbreiding van het gebruiksgebied zonder wijziging van het ontwerp overeenkomstig artikel 21, lid 13, van Richtlijn (EU) 2016/797;
- d) nieuwe vergunning: een door de vergunningverlenende instantie afgegeven voertuigtypegoedkeuring en/of de vergunning om een voertuig in de handel te brengen na een wijziging van een reeds vergund voertuig en/of een goedgekeurd voertuigtype overeenkomstig artikel 21, lid 12, of artikel 24, lid 3, van Richtlijn (EU) 2016/797;
- e) vergunning op basis van conformiteit met een voertuigtype: de vergunning voor het in de handel brengen van een voertuig of een serie van voertuigen die conform zijn met een reeds goedgekeurd en geldig voertuigtype op basis van een verklaring van conformiteit met een voertuigtype overeenkomstig artikel 25, lid 1, van Richtlijn (EU) 2016/797. Waar passend, wordt duidelijk aangegeven met welke versie en/of variant van een voertuigtype een voertuig of serie van voertuigen conform is.

2. Voor voertuigtypegoedkeuringen als bedoeld in lid 1, onder c) en d), beslist de aanvrager, voor zover hij de houder van de bestaande typegoedkeuring is, of de vergunning zal leiden tot:

- a) een nieuw voertuigtype, of

⁽¹⁾ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 402/2013 van de Commissie van 30 april 2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 352/2009 (PB L 121 van 3.5.2013, blz. 8).

- b) een nieuwe variant binnen het bestaande voertuigtype waarop die variant is gebaseerd.

Als de aanvrager niet de houder van de bestaande typegoedkeuring is, wordt naar aanleiding van de vergunning een nieuw voertuigtype gecreëerd overeenkomstig artikel 15, lid 4.

3. De aanvrager kan het volgende combineren:

- a) een aanvraag van een nieuwe vergunning met een aanvraag van de uitbreiding van het gebruiksgebied waarvoor de vergunning geldt, of
- b) een aanvraag van een eerste vergunning met een aanvraag van een vergunning op basis van de conformiteit met een type.

De termijnen van artikel 34, leden 1 en 2, gelden ook voor gecombineerde aanvragen. In voorkomend geval kan de vergunningverlenende instantie op basis van die aanvraag meerdere vergunningsbesluiten nemen.

Artikel 15

Wijzigingen van een reeds goedgekeurd voertuigtype

1. Elke wijziging van een goedgekeurd voertuigtype wordt geanalyseerd en ingedeeld als slechts één van de volgende wijzigingen en doorloopt een vergunningverleningsprocedure zoals hierna uiteengezet:

- a) een wijziging waarvoor niet wordt afgeweken van de technische dossiers bij de EG-keuringsverklaringen voor de subsystemen. In dit geval is geen keuring door een conformiteitsbeoordelingsinstantie vereist en blijven de oorspronkelijke EU-keuringsverklaringen voor de subsystemen en de voertuigtypegoedkeuring geldig en ongewijzigd;
- b) een wijziging waarbij wordt afgeweken van de technische dossiers bij de EG-keuringsverklaringen van subsystemen die nieuwe controles kan vergen en waarvoor derhalve een nieuwe keuring vereist is overeenkomstig de toepasselijke conformiteitsbeoordelingsmodules maar die geen gevolgen heeft voor de fundamentele ontwerpkenmerken van het voertuigtype en waarvoor op grond van artikel 21, lid 12, van Richtlijn (EU) 2016/797 geen nieuwe vergunning vereist is;
- c) een wijziging van de fundamentele ontwerpkenmerken van het voertuigtype waarvoor op grond van de criteria van artikel 21, lid 12, van Richtlijn (EU) 2016/797 geen nieuwe vergunning vereist is;
- d) een wijziging waarvoor op grond van de criteria van artikel 21, lid 12, van Richtlijn (EU) 2016/797 een nieuwe vergunning vereist is.

2. Voor wijzigingen als bedoeld in lid 1, onder b) of c), worden de technische dossiers bij de EG-keuringsverklaringen voor de subsystemen bijgewerkt en verstrekt de houder van de voertuigtypegoedkeuring de relevante informatie op verzoek aan de vergunningverlenende instantie en/of de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's.

3. Voor wijzigingen als bedoeld in lid 1, onder c), creëert de houder van de voertuigtypegoedkeuring een nieuwe versie van het voertuigtype of een nieuwe variant van het voertuigtype en verstrekt hij de relevante informatie aan de vergunningverlenende instantie. De vergunningverlenende instantie registreert de nieuwe versie van het voertuigtype of de nieuwe versie van de variant van het voertuigtype overeenkomstig artikel 50 in het ERATV.

4. Indien de entiteit die de wijziging beheert, niet de houder van de voertuigtypegoedkeuring is en de wijzigingen van het bestaande voertuigtype worden gecategoriseerd onder lid 1, onder b), c) of d), geldt het volgende:

- a) er wordt een nieuw voertuigtype gecreëerd;
- b) de entiteit die de wijziging beheert, wordt de aanvrager, en
- c) de aanvraag van een nieuwe voertuigtypegoedkeuring kan gebaseerd zijn op het bestaande voertuigtype en de aanvrager kiest het in artikel 14, lid 1, onder d), genoemde soort vergunningsaanvraag.

Artikel 16

Wijzigingen van een reeds vergund voertuig

1. Voor wijzigingen aan een reeds vergund voertuig die verband houden met een vervanging in het kader van onderhoud en die in het kader van preventief of correctief onderhoud van het voertuig beperkt blijven tot de vervanging van onderdelen door onderdelen die dezelfde functies en prestaties bieden, hoeft geen vergunning om een voertuig in de handel te brengen worden aangevraagd.

2. Alle andere wijzigingen aan een voertuig worden geanalyseerd en gecategoriseerd overeenkomstig artikel 15, lid 1.

3. De entiteit die de wijziging beheert, vraagt een nieuwe vergunning om een voertuig in de handel te brengen aan overeenkomstig artikel 14, lid 1, onder d), wanneer een wijziging onder artikel 15, lid 1, onder d), valt.

4. Indien de entiteit die de overeenkomstig artikel 15, lid 1, onder b) en c), gecategoriseerde wijzigingen van een goedgekeurd voertuigtype beheert, niet de houder van de voertuigtypegoedkeuring is, dient deze entiteit:

- a) de afwijkingen van de technische dossiers bij de EG-keuringsverklaringen voor de subsystemen te beoordelen;
- b) vast te stellen of geen van de in artikel 21, lid 12, van Richtlijn (EU) 2016/797 genoemde criteria van toepassing is;
- c) de technische dossiers bij de EG-keuringsverklaringen voor de subsystemen bij te werken;
- d) de vergunningverlenende instantie in kennis te stellen van de wijzigingen.

Dit kan zowel gelden voor een voertuig als voor een serie identieke voertuigen.

De vergunningverlenende instantie kan, binnen vier maanden, een gemotiveerd besluit nemen dat een aanvraag moet worden ingediend in geval van een foute categorisering of onvoldoende gestaafe informatie.

5. Elke wijziging aan een voertuig valt onder het configuratiebeheer onder de verantwoordelijkheid van de houder of de entiteit die daarmee is belast.

Artikel 17

Inventarisatie van voorschriften, waaronder de niet-toepassing van TSI's

1. Op basis van de keuze van de soort aanvraag overeenkomstig artikel 14 en de in artikel 13 uiteengezette inventarisatie van eisen bepaalt de aanvrager alle toepasselijke regels, in het bijzonder de TSI's en nationale voorschriften.

De aanvrager raadpleegt en houdt rekening met de op de website van het Bureau gepubliceerde lijst van tekortkomingen in de TSI's.

In dat geval bepaalt de aanvrager welke door het Bureau opgestelde aanvaardbare wijze van naleving in combinatie met de TSI's moet worden toegepast in het kader van het proces voor de afgifte van voertuigtypegoedkeuringen en/of vergunningen om voertuigen in de handel te brengen om de conformiteit met de TSI's te bepalen.

2. De aanvrager identificeert alle gevallen die de niet-toepassing van de TSI's vereisen en dient zijn aanvraag bij de betrokken lidstaten in overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn (EU) 2016/797. Wanneer de niet-toepassing van TSI's betrekking heeft op voertuigen waarvan het gebruiksgebied meer dan één lidstaat bestrijkt, maken de vergunningverlenende instantie en de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's met de aanvrager afspraken over alternatieve maatregelen om de uiteindelijke interoperabiliteit van het project te bevorderen.

3. Wanneer een nieuwe versie van een TSI in overgangsmaatregelen voorziet, kan de aanvrager er tijdens de overgangsperiode voor opteren reeds eisen uit de nieuwe versie van die TSI toe te passen indien deze nieuwe versie dat uitdrukkelijk toestaat.

4. Wanneer overeenkomstig lid 3 eisen van een nieuwere versie van de TSI worden geselecteerd, is het volgende van toepassing:

- a) de aanvrager kan ervoor kiezen eisen van verschillende versies van een TSI toe te passen en:
 - i) rechtvaardigt en documenteert de samenhang tussen de volledige selectie van eisen uit de verschillende versies van een TSI die moeten worden toegepast;
 - ii) specificeert de gedeeltelijke selectie van eisen uit verschillende versies van een TSI in de vergunningsaanvraag als vereist uit hoofde van bijlage I;
 - iii) indien er een vooroverlegstandpunt is uitgebracht en indien dat relevant is, vraagt de aanvrager de vergunningverlenende instantie om een wijziging of actualisering van dit vooroverlegstandpunt voor de betrokken TSI's overeenkomstig artikel 24, lid 4;

- b) bij de beoordeling van de aanvraag controleert de vergunningverlenende instantie de volledigheid van de door de aanvrager voorgestelde TSI-eisen;
 - c) de aanvrager wordt voor die eisen niet verplicht overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn (EU) 2016/797 een verzoek tot niet-toepassing van de TSI in te dienen.
5. Wanneer de wetgeving van de lidstaat in die mogelijkheid voorziet, kan de aanvrager, op dezelfde manier als waarin lid 3 voorziet voor TSI's, eisen uit verschillende nationale voorschriften selecteren.
6. In het kader van de EG-conformiteitsbeoordeling en in afwachting van de vaststelling van de betrokken TSI's mogen de aanvrager en de aangemelde instantie(s) gebruikmaken van de aanvaardbare wijzen van naleving als bedoeld in artikel 6, lid 3, van Richtlijn (EU) 2016/797.
7. Om aan te tonen dat de nationale voorschriften worden nageleefd, mogen de aanvrager en de aangewezen instantie(s) gebruikmaken van de aanvaardbare wijzen van naleving als bedoeld in artikel 13, lid 2, van Richtlijn (EU) 2016/797.

Artikel 18

Bepalen en definiëren van de maatregelen die nodig zijn voor het gebruik van een voertuig voor tests op het netwerk

De aanvrager bepaalt en definieert op basis van nationale voorschriften voor tests de maatregelen die nodig zijn voor het gebruik van een voertuig voor tests op het netwerk.

Artikel 19

Tijdelijke vergunningen voor het gebruik van een voertuig voor tests op het netwerk

1. Tijdelijke vergunningen voor het gebruik van een voertuig voor tests op het netwerk mogen alleen door de NVI worden afgegeven wanneer die vereist en gespecificeerd zijn in de regelgeving van de lidstaat.
2. NVI's beoordelen aanvragen van tijdelijke vergunningen voor het gebruik van voertuigen voor tests op het netwerk overeenkomstig het toepasselijke nationale regelgevingskader.

Artikel 20

Bepalen van de beoogde gebruiksvoorwaarden van een voertuig en andere beperkingen

De aanvrager bepaalt de beoogde gebruiksvoorwaarden van een voertuig en andere aan een voertuigtype gekoppelde beperkingen

Artikel 21

Vereiste conformiteitsbeoordelingen

De aanvrager gaat na welke conformiteitsbeoordelingen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig bijlage IV bij Richtlijn (EU) 2016/797.

HOOFDSTUK 3

VOOROVERLEG

Artikel 22

Vooroverleg

1. Op verzoek van de aanvrager behandelen de vergunningverlenende instantie en de voor het gebruiksgebied bevoegde NVI's aanvragen tot vooroverleg ter vaststelling van een vooroverlegstandpunt voordat een formele aanvraag van een voertuigtypegoedkeuring en/of een vergunning om een voertuig in de handel te brengen wordt ingediend. De aanvrager dient de aanvraag tot vooroverleg formeel in via het éénloketsysteem, vergezeld van een dossier dat ten minste de in artikel 23 genoemde informatie bevat.
2. De termijn tussen het vaststellen van het standpunt als bedoeld in artikel 24, lid 2, en het indienen van de aanvraag van een voertuigtypegoedkeuring en/of vergunning om een voertuig in de handel te brengen bedraagt maximaal 84 maanden.

3. De door de aanvrager met het oog op het vooroverleg gemaakte keuze van de vergunningverlenende instantie is bindend tot:
 - a) de aanvraag van een voertuigtypegoedkeuring en/of een vergunning om een voertuig in de handel te brengen door de aanvrager is ingediend;
 - b) de in lid 2 genoemde termijn tussen het vaststellen van het standpunt als bedoeld in artikel 24, lid 2, en de indiening van de aanvraag van een voertuigtypegoedkeuring en/of een vergunning om een voertuig in de handel te brengen is verstreken, of
 - c) de aanvrager heeft gevraagd het vooroverleg te beëindigen.
4. Wanneer de aanvrager tijdens het vooroverleg een beroep wenst te doen op een andere vergunningverlenende instantie, verzoekt hij het lopende vooroverleg te beëindigen. Daarna kan de aanvrager bij een andere vergunningverlenende instantie een nieuwe aanvraag tot vooroverleg indienen.
5. De aanvrager kan op elk moment tijdens het vooroverleg via het éénloketsysteem een vergunningsaanvraag indienen. In dat geval wordt het vooroverleg beëindigd.
6. Wanneer er vooroverleg plaatsvindt, wordt de in artikel 41 genoemde inventarisatie en categorisering van knelpunten gebruikt om de follow-up te waarborgen van de door de vergunningverlenende instantie en, waar passend, de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's aan de aanvrager gemelde knelpunten.

Artikel 23

Vooroverlegdossier

In het vooroverlegdossier dat samen met de aanvraag tot vooroverleg wordt ingediend, wordt het volgende opgenomen:

- a) een beschrijving van het voertuigtype en/of het voertuig waarvoor de aanvrager een vergunning aanvraagt, met vermelding van eventuele geplande varianten en/of versies en een beschrijving van de taken en activiteiten voor de ontwikkeling daarvan;
- b) de door de aanvrager gekozen vergunningverlenende instantie en de soort vergunningsaanvraag overeenkomstig artikel 14;
- c) een omschrijving van het beoogde gebruiksgebied;
- d) een omschrijving van de verwachte gebruiksvoorwaarden van het voertuig en andere beperkingen overeenkomstig artikel 20;
- e) de planning van het door de aanvrager uit te voeren deel van het vergunningsproces, met inbegrip van de planning van eventuele tests op het netwerk;
- f) een beschrijving van de methode voor het opstellen van de inventaris van eisen overeenkomstig artikel 13;
- g) de lijst van de door de aanvrager geïnventariseerde voorschriften en eisen die overeenkomstig de artikelen 17 en 18 moeten worden toegepast;
- h) een lijst van de overeenkomstig artikel 21 bepaalde conformiteitsbeoordelingen, met inbegrip van de modules die moeten worden toegepast en desgevallend het gebruik van tussentijdse keuringsverklaringen (TKV's);
- i) een beschrijving van de praktische regelingen voor het gebruik van het voertuig voor eventuele tests op het netwerk;
- j) een lijst van de inhoud van de documenten die de aanvrager voornemens is in te dienen bij de vergunningverlenende instantie en de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's voor de aanvraag van een voertuigtypegoedkeuring en/of vergunning om een voertuig in de handel te brengen;
- k) een voorstel betreffende de taal die moet worden gebruikt in het kader van het proces voor de vergunning van voertuigen als bedoeld in artikel 10;
- l) een beschrijving van de organisatie van de aanvrager voor zijn deel van het proces voor de vergunning van het voertuig, met onder meer een vermelding van contactgegevens van de aanvrager, de contactpersonen, verzoeken om coördinatie en overleg met de vergunningverlenende instantie en de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's.

Artikel 24

Vooroverlegstandpunt

1. Binnen een maand na de datum van ontvangst van de aanvraag tot vooroverleg delen de vergunningverlenende instantie en de bevoegde NVT's de aanvrager mee of zijn vooroverlegdossier volledig is of vragen zij hem, binnen een redelijke termijn, aanvullende informatie te verstrekken.

2. Nadat de aanvrager ervan in kennis is gesteld dat zijn dossier volledig is, formuleren de vergunningverlenende instantie en de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's binnen twee maanden na de ontvangstbevestiging via het éénloketsysteem een standpunt over de door de aanvrager in het vooroverleg voorgestelde aanpak. Dat standpunt geldt als vooroverlegstandpunt, waarin bepaald wordt welke versie van de TSI's en nationale voorschriften bij de latere aanvraag van een vergunning of goedkeuring moet worden toegepast, onverminderd lid 4.
3. In het vooroverlegstandpunt wordt vermeld welke taal moet worden gebruikt overeenkomstig artikel 10.
4. In geval van wijzigingen van het vooroverlegdossier die relevant zijn voor het vooroverlegstandpunt, dient de aanvrager een gewijzigde en bijgewerkte aanvraag tot vooroverleg in die uitsluitend betrekking heeft op de wijzigingen en de raakvlakken daarvan met de ongewijzigde delen. Dit kan het geval zijn in de volgende situaties:
 - a) wijzigingen in het ontwerp of de beoordelingsmethodologie die voortvloeien uit belangrijke veiligheidskwesties;
 - b) veranderingen in de wettelijke vereisten waardoor het vooroverlegstandpunt niet langer geldig is, of
 - c) alle op eigen initiatief van de aanvrager aangebrachte wijzigingen.
5. De vergunningverlenende instantie en, in voorkomend geval, de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's analyseren de gewijzigde en bijgewerkte aanvraag tot vooroverleg binnen één maand en formuleren daarover een standpunt; dat standpunt wordt opgenomen in een gewijzigd en bijgewerkt vooroverlegstandpunt.

HOOFDSTUK 4

CONFORMITEITSBEOORDELING

Artikel 25

Conformiteitsbeoordeling

Elke conformiteitsbeoordelingsinstantie is verantwoordelijk voor het verzamelen van de documenten en het opstellen van de nodige rapporten in verband met de conformiteitsbeoordelingen die zij overeenkomstig artikel 26 heeft verricht.

Artikel 26

Uitvoeren van keuringen en bewijsmateriaal

1. De aanvrager voert, indien van toepassing per soort vergunningsaanvraag, de nodige controles uit om het in bijlage I genoemde bewijs te leveren.
2. De vergunningverlenende instantie en de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's schrijven niet voor aan welke eisen de bewijsstukken die in de technische dossiers bij de EG-keuringsverklaringen moeten worden opgenomen, moeten voldoen maar kunnen de aanvrager in geval van gerechtvaardigde twijfel verzoeken aanvullende keuringen te verrichten.

Artikel 27

Correctie van afwijkingen

1. Afwijkingen van de TSI's en/of de nationale voorschriften moeten door de aanvrager worden gecorrigeerd tenzij het overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn (EU) 2016/797 toestemming is verleend om de TSI niet toe te passen. Dat kan, mutatis mutandis, ook voor nationale voorschriften gelden wanneer het regelgevingskader van de lidstaat in die mogelijkheid voorziet.
2. Om afwijkingen te mitigeren, kan een aanvrager opteren voor een of meer van de volgende mogelijkheden:
 - a) het ontwerp wijzigen; in dat geval begint de procedure opnieuw vanaf de inventaris van eisen als beschreven in artikel 13, zij het uitsluitend voor de gewijzigde aspecten en de aspecten waarop die wijzigingen een invloed hebben;
 - b) het vaststellen van gebruiksvoorwaarden van het voertuig en andere beperkingen overeenkomstig artikel 20; in dat geval worden de gebruiksvoorwaarden van het voertuig en andere beperkingen gedefinieerd door de aanvrager en gecontroleerd door de bevoegde conformiteitsbeoordelingsinstantie.
3. Op basis van de noodzakelijke conformiteitsbeoordelingen overeenkomstig artikel 25 formuleert de aanvrager een voorstel met gebruiksvoorwaarden van het voertuig en andere beperkingen overeenkomstig artikel 20 om een afwijking weg te werken.

HOOFDSTUK 5

INDIENEN VAN EEN AANVRAAG

Artikel 28

Onderbouwing van de aanvraag

De aanvrager van een voertuigtypegoedkeuring en/of een vergunning om een voertuig in de handel te brengen staft zijn aanvraag door:

- a) de EG-keuringsverklaringen van subsystemen die deel uitmaken van het voertuig te bundelen en door in de technische dossiers bij die EG-keuringsverklaringen, bewijs te leveren van de conclusies van de conformiteitsbeoordelingen die zijn uitgevoerd na de inventarisatie overeenkomstig artikel 21;
- b) ervoor te zorgen dat de interfaces tussen subsystemen die niet in de TSI's en/of de nationale voorschriften zijn gedefinieerd, worden gedekt door de inventaris van eisen als bedoeld in artikel 13, en voldoen aan de essentiële eisen als bepaald in artikel 3, lid 1, van Richtlijn (EU) 2016/797.

Artikel 29

Opstellen van het aanvraagdossier

1. De aanvrager stelt een dossier op waarin de informatie die overeenkomstig bijlage I in het aanvraagdossier moet worden opgenomen, op gestructureerde wijze is weergegeven.
2. Voor vergunningen als bedoeld in artikel 14, lid 1, onder b) tot en met e), controleert de aanvrager de geldigheid van de bestaande typegoedkeuring.
3. Voor de vergunning als bedoeld in artikel 14, lid 1, onder c) en d), verstrekt de aanvrager de nodige documentatie die de vergunningverlenende instantie in staat stelt een besluit te nemen, indien beschikbaar aangevuld met de documentatie die bij de vorige vergunningsaanvraag was gevoegd.

Artikel 30

Inhoud en volledigheid van de aanvraag

1. Om de aanvraag door de vergunningverlenende instantie en, in voorkomend geval, de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's als volledig te kunnen beschouwen, moet deze de in bijlage I genoemde informatie bevatten.
2. Voor een vergunning voor een uitbreiding van het gebruiksgebied als bedoeld in artikel 14, lid 1, onder c), geldt het volgende:
 - a) de documentatie die door de aanvrager moet worden toegevoegd aan het oorspronkelijke volledige aanvraagdossier voor het overeenkomstig artikel 46 genomen besluit heeft uitsluitend betrekking op aspecten in verband met de relevante nationale voorschriften en de technische compatibiliteit tussen het voertuig en het netwerk voor de uitbreiding van het gebruiksgebied;
 - b) wanneer de oorspronkelijke voertuigtypegoedkeuring in de niet-toepassing van de TSI's voorzagt, voegt de aanvrager met het oog op het besluit overeenkomstig artikel 46 aan het oorspronkelijke volledige aanvraagdossier de relevante besluiten tot niet-toepassing van de TSI's overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn (EU) 2016/797 die betrekking hebben op het uitgebreide gebruiksgebied toe;
 - c) voor overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG of nog eerder vergunde voertuigen en/of goedgekeurde voertuigtypes dient de aanvrager aan het oorspronkelijke dossier voor de aspecten die onder a) vallen, ook de toepasselijke nationale voorschriften toe te voegen.

Artikel 31

Indiening van een vergunningsaanvraag via het éénloketsysteem

1. De aanvrager dient de aanvraag van een voertuigtypegoedkeuring en/of een vergunning om een voertuig in de handel te brengen formeel in het éénloketsysteem als bedoeld in artikel 12 van Verordening (EU) 2016/796, en zorgt ervoor dat die aanvraag de in bijlage I vermelde gegevens bevat.
2. Bij het indienen van zijn aanvraag van een voertuigtypegoedkeuring en/of een vergunning om een voertuig in de handel te brengen, selecteert de aanvrager de vergunningverlenende instantie overeenkomstig artikel 21, lid 5, en artikel 21, lid 8, van Richtlijn (EU) 2016/797.

3. De keuze van de vergunningverlenende instantie door de aanvrager is bindend tot een besluit is genomen over de afgifte van een voertuigtypegoedkeuring en/of vergunning om een voertuig in de handel te brengen, tot de aanvraag door de vergunningverlenende is geweigerd of tot de aanvrager zijn aanvraag intrekt.
4. Het dossier van de aanvrager wordt via het éénloketsysteem doorgestuurd naar de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's.

HOOFDSTUK 6

VERWERKEN VAN DE AANVRAAG

Artikel 32

Controle van de volledigheid

1. De vergunningverlenende instantie gaat na of de door de aanvrager overeenkomstig artikel 30 bij de aanvraag verstrekte informatie en documentatie volledig is.
2. De voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's:
 - a) controleren of het deel van het gebruiksgebied waarvoor zij bevoegd zijn, correct is omschreven;
 - b) wijzen op eventuele lacunes in de informatie en documentatie die verstrekt zijn met het oog op de beoordeling van de toepasselijke nationale voorschriften als gespecificeerd in bijlage III.
3. De controle op volledigheid als bedoeld in de leden 1 en 2, geldt als een verificatie door de vergunningverlenende instantie en de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's dat:
 - a) de aanvraag van een voertuigtypegoedkeuring en/of vergunning om een voertuig in de handel te brengen alle vereiste informatie en documenten bevat als bedoeld in artikel 30;
 - b) de verstrekte informatie en documentatie relevant is om de vergunningverlenende instantie en de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's in staat te stellen hun beoordelingen te verrichten overeenkomstig de artikelen 38 tot en met 40.

Artikel 33

Ontvangstbevestiging van aanvragen

1. Het éénloketsysteem genereert een automatische ontvangstbevestiging van de aanvraag ten behoeve van de aanvrager.
2. De beoordeling van de aanvraag begint op de ontvangstdatum van de aanvraag.

Artikel 34

Termijn voor de beoordeling van de aanvraag

1. De vergunningverlenende instantie en de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's beoordelen, elk voor hun deel, binnen één maand na de ontvangstdatum van de aanvraag de volledigheid van de aanvraag als bedoeld in artikel 32. De vergunningverlenende instantie stelt de aanvrager in kennis van haar beoordeling.
2. Nadat de aanvrager ervan in kennis is gesteld dat zijn dossier volledig is, wordt het definitieve besluit over de afgifte van de voertuigtypegoedkeuring en/of de vergunning om een voertuig in de handel te brengen uiterlijk vier maanden na de ontvangstbevestiging genomen.
3. De vergunningverlenende instantie neemt een besluit binnen één maand na de ontvangstdatum van de aanvraag in geval van een aanvraag van een vergunning op basis van conformiteit met een voertuigtype overeenkomstig artikel 14, lid 1, onder e).
4. Indien de aanvrager ervan in kennis wordt gesteld dat zijn aanvraag niet volledig is, wordt uiterlijk vier maanden nadat de aanvrager de ontbrekende informatie heeft ingediend, een definitief besluit genomen over de afgifte van de voertuigtypegoedkeuring en/of de vergunning om een voertuig in de handel te brengen, tenzij de aanvraag fundamentele tekortkomingen vertoont; in dat geval wordt ze geweigerd.
5. In de loop van de beoordeling, zelfs indien de aanvraag volledig is als bedoeld in lid 2, kunnen de vergunningverlenende instantie of de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's te allen tijde verzoeken binnen een redelijke termijn aanvullende informatie te verstrekken, wordt de beoordelingsprocedure niet geschorst, tenzij lid 6 van toepassing is.

6. Wanneer de vergunningverlenende instantie of de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's gerechtvaardigde twijfels hebben geuit en de aanvrager wordt verzocht aanvullende informatie in te dienen, kan de vergunningverlenende instantie de beoordeling schorsen en de termijn in een naar behoren geregistreeerde in overeenstemming met de aanvrager verlengen ten opzichte van de in artikel 21, lid 4, van Richtlijn (EU) 2016/797 vastgestelde termijn. De termijn waarbinnen de aanvullende informatie moet worden verstrekt, moet in verhouding staan tot de inspanningen die de aanvrager moet leveren om de gevraagde informatie te verstrekken. De beoordeling en de termijn lopen verder nadat de aanvrager de gevraagde informatie heeft verstrekt. Indien er geen overeenstemming met de aanvrager wordt bereikt, nemen de vergunningverlenende instantie of de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's een besluit op basis van de beschikbare informatie.

Artikel 35

Communicatie tijdens de beoordeling van de aanvraag

1. De communicatie tussen de vergunningverlenende instantie, de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's en de aanvrager over de in artikel 41 bedoelde kwesties verloopt via het éénloketsysteem.
2. De status van alle fasen van het proces voor de vergunning van voertuigen, het besluit over de aanvraag en de motivering van dat besluit worden aan de aanvrager meegedeeld via het éénloketsysteem.
3. In de richtsnoeren van het Bureau en de NVT's worden regelingen opgenomen voor de onderlinge communicatie en de communicatie met de aanvrager.

Artikel 36

Informatiebeheer inzake de beoordeling van de aanvraag

1. De vergunningverlenende instantie en de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's registreren in het éénloket-systeem de resultaten van de verschillende fasen van de vergunningsprocedure waarbij zij betrokken zijn, waar passend elk voor hun deel van de beoordeling, met inbegrip van alle documenten in verband met de aanvraag inzake:
 - a) de ontvangst;
 - b) de behandeling;
 - c) de beoordeling;
 - d) conclusies van de beoordeling van de aanvraag als bedoeld in artikel 45;
 - e) het definitieve besluit tot afgifte of weigering van de typegoedkeuring of de vergunning om een voertuig in de handel te brengen;
 - f) de definitieve documenten voor de typegoedkeuring en/of de vergunning om een voertuig in de handel brengen overeenkomstig artikel 47.
2. Het definitieve besluit om al dan niet een voertuigtypegoedkeuring en/of een vergunning om een voertuig in de handel te brengen af te geven, wordt aan de aanvrager meegedeeld via het éénloketsysteem.
3. Voor de in lid 1 genoemde documenten maken de vergunningverlenende instantie en de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's gebruik van het proces voor documentenbeheer waarin het éénloketsysteem voorziet.
4. Indien de NVT's de bij hen ingediende aanvragen middels een informatiebeheersysteem afhandelen, sturen zij alle relevante informatie daarover naar het éénloketsysteem.

Artikel 37

Coördinatie tussen de vergunningverlenende instantie en de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's met het oog op de beoordeling van de aanvraag

1. Met het oog op de beoordeling van de aanvraag maken de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's de nodige afspraken en treffen zij regelingen om rekening te houden met de classificatie van de nationale voorschriften en wederzijdse aanvaarding als bedoeld in artikel 14, lid 10, van Richtlijn (EU) 2016/797. De vergunningverlenende instantie en de aanvrager worden in kennis gesteld van de regelingen voor de beoordeling van de aanvraag.

2. De vergunningverlenende instantie en de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's zoeken in onderling overleg naar oplossingen voor eventuele knelpunten, zoals kwesties die een wijziging van de aanvraag en/of een verzoek om aanvullende informatie vereisen, indien die aanvullende informatie een invloed heeft op het tijdschema voor de beoordeling of hun werkzaamheden kan beïnvloeden, en maken afspraken over het verdere verloop.
3. Bij het afronden van het onderling overleg als bedoeld in lid 2, beslissen de vergunningverlenende instantie en de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's elk voor hun deel om de aanvrager via het éénloketsysteem in kennis te stellen van kwesties die een wijziging van de aanvraag en/of een verzoek om aanvullende informatie vereisen.
4. Alvorens de vergunningverlenende instantie een definitief besluit neemt en alvorens de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's hun beoordelingsdossiers indienen, dienen de vergunningverlenende instantie en de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's:
 - a) de resultaten van hun respectieve beoordelingen te bespreken, en
 - b) afspraken te maken over de gebruiksvoorwaarden en andere beperkingen en/of uitsluitingen van het gebruiksgebied die in de voertuigtypegoedkeuring en/of de vergunning om een voertuig in de handel te brengen, moeten worden opgenomen.
5. Op basis van de resultaten van de coördinatiewerkzaamheden als bedoeld in lid 4 van dit artikel, motiveert de vergunningverlenende instantie haar besluit ten aanzien van de aanvrager. Daarbij houdt zij rekening met de beoordelingsdossiers van de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's, als bedoeld in artikel 40, lid 6, in verband met de afgifte of weigering van de voertuigtypegoedkeuring en/of vergunning om een voertuig in de handel te brengen, met inbegrip van daarin opgenomen gebruiksvoorwaarden van het voertuig en andere beperkingen en uitsluitingen van het gebruiksgebied.
6. De verslagen van de coördinatieactiviteiten worden opgesteld door de vergunningverlenende instantie en overeenkomstig artikel 36 bewaard in het éénloketsysteem.

Artikel 38

Beoordeling van de aanvraag

De aanvraag wordt beoordeeld door de vergunningverlenende instantie en de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's teneinde met redelijke zekerheid te kunnen bepalen dat de aanvraag en de actoren die de aanvrager bijstaan, hun verplichtingen in het kader van de ontwerp-, bouw-, verificatie- en validatiefasen van het voertuig en/of voertuigtype zijn nagekomen om de conformiteit met de essentiële eisen van de toepasselijke wetgeving te waarborgen zodat het voertuig vlot in de handel kan worden gebracht en veilig kan worden gebruikt in het gebruiksgebied van het voertuigtype, met inachtneming van de in de aanvraag gespecificeerde gebruiksvoorwaarden en beperkingen.

Artikel 39

Beoordeling van de aanvraag door de vergunningverlenende instantie

1. De vergunningverlenende instantie beoordeelt de in bijlage II genoemde aspecten.
2. Indien een voertuigtypegoedkeuring en/of een vergunning om een voertuig in de handel te brengen, moet worden afgegeven voor een gebruiksgebied dat slechts netwerken binnen één lidstaat omvat, en indien de aanvrager de nationale veiligheidsinstantie gevraagd heeft als vergunningverlenende instantie op te treden overeenkomstig artikel 21, lid 8, van Richtlijn (EU) 2016/797, beoordeelt de vergunningverlenende instantie, boven op de in lid 1 genoemde aspecten, de in bijlage III bedoelde aspecten. In dat geval gaat de vergunningverlenende instantie na of er, naast de in bijlage III genoemde aspecten, relevante informatie geregistreerd is overeenkomstig artikel 8, lid 2, en houdt zij daar rekening mee bij de beoordeling van de aanvraag. Alle besproken knelpunten worden geregistreerd in de logboeken als vermeld in artikel 41.
3. Wanneer de aanvrager een niet-gestandaardiseerde methode voor de inventarisatie van eisen heeft gebruikt, beoordeelt de vergunningverlenende instantie die methode aan de hand van de criteria in bijlage II.
4. De vergunningverlenende instantie verifieert de volledigheid, relevantie en consistentie van de documenten inzake de voor de inventarisatie van eisen gehanteerde methode, ongeacht de gebruikte methode. Voor een nieuwe vergunning als gedefinieerd in artikel 14, lid 1, onder d), heeft de door de vergunningverlenende instantie verrichte beoordeling uitsluitend betrekking op de delen van het voertuig die zijn gewijzigd en op de invloed daarvan op de ongewijzigde delen van het voertuig. De controles die een vergunningverlenende instantie dient te verrichten voor de „uitbreiding van het gebruiksgebied”, als omschreven in artikel 14, lid 1, onder c), hebben uitsluitend betrekking op de toepasselijke nationale voorschriften en de technische compatibiliteit tussen het voertuig en het netwerk in het uitgebreide gebruiksgebied. De vergunningverlenende instantie voert geen controles uit die reeds tijdens een vorige vergunningsprocedure zijn uitgevoerd.

5. De vergunningverlenende instantie stelt een beoordelingsdossier op waarin de volgende informatie wordt opgenomen:
- a) een duidelijke vermelding van het positieve of negatieve resultaat van de beoordeling van de door de aanvrager voor het betrokken gebruiksgebied ingediende aanvraag en, waar passend, van de gebruiksvoorwaarden of beperkingen;
 - b) een samenvatting van de uitgevoerde beoordelingen;
 - c) een rapport uit het knelpuntenlogboek voor het betreffende gebruiksgebied;
 - d) een ingevulde checklist waaruit blijkt dat alle aspecten van bijlage II en, indien van toepassing, bijlage III zijn beoordeeld.

Artikel 40

Beoordeling van de aanvraag door de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's

1. De voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's beoordelen de in bijlage III genoemde aspecten. De beoordelingen worden uitgevoerd door de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's en hebben uitsluitend betrekking op voor het gebruiksgebied relevante nationale voorschriften, rekening houdend met de overeengekomen regelingen als bedoeld in artikel 37, lid 1.
2. Bij de beoordeling van de inventaris van eisen controleren de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's de volledigheid, relevantie en consistentie van de door de aanvrager overgelegde bewijsstukken betreffende de voor de inventaris van eisen toegepaste methode.
3. Voor een nieuwe vergunning als bedoeld in artikel 14, lid 1, onder d), heeft de door de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's verrichte beoordeling uitsluitend betrekking op de delen van het voertuig die zijn gewijzigd en op de invloed daarvan op de ongewijzigde delen van het voertuig.
4. De controles die de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's dienen te verrichten voor een „uitbreiding van het gebruiksgebied” als bedoeld in artikel 14, lid 1, onder c), hebben uitsluitend betrekking op de toepasselijke nationale voorschriften en de technische compatibiliteit tussen het voertuig en het netwerk in het uitgebreide gebruiksgebied. De voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's voeren geen controles uit die reeds tijdens een vorige vergunningsprocedure zijn uitgevoerd.
5. Overeenkomstig de artikelen 6 en 14 van Richtlijn (EU) 2016/797 verifiëren de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's, naast de in bijlage III genoemde aspecten, of er relevante informatie geregistreerd is overeenkomstig artikel 8, lid 2, en houdt zij daar rekening mee bij de beoordeling van de aanvraag. Alle besproken knelpunten worden geregistreerd in het knelpuntenlogboek als bedoeld in artikel 41.
6. De voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's stellen een beoordelingsdossier op waarin de volgende informatie wordt opgenomen:
 - a) een duidelijke vermelding van het positieve of negatieve resultaat van de beoordeling van de door de aanvrager voor het betrokken gebruiksgebied ingediende aanvraag en, desgevallend, van de gebruiksvoorwaarden of beperkingen;
 - b) een samenvatting van de uitgevoerde beoordelingen;
 - c) een rapport op basis van het logboek van knelpunten voor het betreffende gebruiksgebied;
 - d) een ingevulde checklist waaruit blijkt dat alle in bijlage III genoemde aspecten zijn beoordeeld.

Artikel 41

Categorisering van knelpunten

1. De vergunningverlenende instantie en, indien van toepassing, de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's houden een knelpuntenlogboek bij met de tijdens de beoordeling van het aanvraagdossier geconstateerde knelpunten en categoriseren die knelpunten als volgt:
 - a) „type 1”: knelpunt waarvoor een antwoord van de aanvrager nodig is om het aanvraagdossier te kunnen begrijpen;
 - b) „type 2”: knelpunt dat kan leiden tot een wijziging van het aanvraagdossier of beperkte maatregelen door de aanvrager: de aanvrager moet beoordelen welke actie moet worden ondernomen maar er is geen reden om geen voertuigtypegoedkeuring en/of een vergunning om een voertuig in de handel te brengen af te geven;

- c) „type 3”: knelpunt dat een wijziging van het aanvraagdossier door de aanvrager vereist, maar geen belemmering vormt voor de afgifte van de voertuigtypegoedkeuring en/of vergunning om een voertuig in de handel te brengen, met aanvullende en/of strengere gebruiksvoorwaarden van het voertuig en andere beperkingen in vergelijking met die welke de aanvrager in zijn aanvraag heeft gespecificeerd; het knelpunt moet evenwel worden aangepakt met het oog op de afgifte van de voertuigtypegoedkeuring en/of de vergunning om een voertuig in de handel te brengen; alle door de aanvrager voor te stellen en te nemen maatregelen om het knelpunt weg te werken, moeten worden overeengekomen met de partij die het knelpunt heeft geconstateerd;
 - d) „type 4”: een knelpunt dat een wijziging van het aanvraagdossier door de aanvrager vereist; er wordt geen voertuigtypegoedkeuring en/of vergunning om een voertuig in de handel te brengen afgegeven voordat het knelpunt is opgelost; alle door de aanvrager voor te stellen en te nemen maatregelen om het knelpunt weg te werken, moeten worden overeengekomen met de partij die het knelpunt heeft geconstateerd; knelpunten van type 4 omvatten met name gevallen van niet-naleving overeenkomstig artikel 26, lid 2, van Richtlijn (EU) 2016/797.
2. Op basis van het antwoord of de door de aanvrager genomen maatregelen naar aanleiding van het knelpunt heeft genomen, herbekijken de vergunningverlenende instantie of de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's hun beoordeling van de geconstateerde knelpunten, herzien zij waar passend de categorisering en kennen zij aan elk knelpunt een van de volgende statussen toe:
- a) „openstaand knelpunt”: de door de aanvrager verstrekte bewijzen zijn ontoereikend en er is aanvullende informatie vereist;
 - b) „opgelost knelpunt”: er is een adequaat antwoord verstrekt en alle resterende knelpunten zijn opgelost.

Artikel 42

Gerechtvaardigde twijfel

1. Wanneer er gerechtvaardigde twijfel bestaat, kunnen de vergunningverlenende instantie en/of de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's een of meer van de volgende stappen nemen:
 - a) de in de aanvraag verstrekte informatie grondiger en diepgaander analyseren;
 - b) de aanvrager om aanvullende informatie verzoeken;
 - c) de aanvrager verzoeken tests op het netwerk uit te voeren.
2. In het verzoek van de vergunningverlenende instantie en/of de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's wordt vermeld welk probleem de aanvrager dient op te lossen, maar de vorm of inhoud van de door de aanvrager te nemen corrigerende maatregelen wordt niet gespecificeerd. De aanvrager beslist wat de meest adequate manier is om het verzoek van de vergunningverlenende instantie en/of de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's te beantwoorden.
3. De vergunningverlenende instantie pleegt met de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's overleg over de door de aanvrager voorgestelde maatregelen.
4. Voor het beheer van gevallen van gerechtvaardigde twijfel maken de vergunningverlenende instantie en de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's, onverminderd artikel 35, gebruik van het knelpuntenlogboek als bedoeld in artikel 41. Een gerechtvaardigde twijfel wordt steeds:
 - a) overeenkomstig artikel 41, lid 1, onder d), geclassificeerd als type 4;
 - b) gemotiveerd, en
 - c) toegelicht met een duidelijke beschrijving van de kwesties die door de aanvrager moeten worden beantwoord.
5. Wanneer de aanvrager bereid is aanvullende informatie te verstrekken, overeenkomstig lid 1, onder b) en c), en op verzoek van de vergunningverlenende instantie en/of de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's, wordt de termijn waarbinnen die informatie moet worden verstrekt, bepaald overeenkomstig artikel 34, leden 5 en 6.
6. Wanneer de gerechtvaardigde twijfel kan worden weggenomen door aanvullende en/of strengere gebruiksvoorwaarden van een voertuig en andere beperkingen op te leggen dan die welke de aanvrager in zijn aanvraag had vermeld, en de aanvrager daarmee instemt, kan een voertuigtypegoedkeuring en/of vergunning om een voertuig in de handel brengen, worden afgegeven onder die gebruiksvoorwaarden van het voertuig en gekoppeld aan andere beperkingen.
7. Wanneer de aanvrager weigert aanvullende informatie te verstrekken om de door de vergunningverlenende instantie en/of de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's opgeworpen gerechtvaardigde twijfel weg te nemen, neemt de vergunningverlenende instantie een besluit op basis van de beschikbare informatie.

*Artikel 43***Door de vergunningverlenende instantie uit te voeren controles betreffende de door de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's uitgevoerde beoordelingen**

1. De vergunningverlenende instantie controleert of de beoordelingen van de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's onderling consistent zijn en stroken met de resultaten van de beoordelingen als bedoeld in artikel 40, lid 6, onder a).
2. Wanneer uit de in lid 1 bedoelde controle blijkt dat de beoordelingen van de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's consistent zijn, controleert de vergunningverlenende instantie of:
 - a) de checklists als bedoeld in artikel 40, lid 6, onder d), volledig zijn ingevuld;
 - b) alle relevante knelpunten zijn opgelost.
3. Indien uit het resultaat van de in lid 1 bedoelde controle blijkt dat de beoordelingen niet consistent zijn, verzoekt de vergunningverlenende instantie de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's om een nader onderzoek van de redenen daarvoor. Het resultaat van dit onderzoek leidt tot een van de volgende twee mogelijkheden:
 - a) de vergunningverlenende instantie kan haar beoordeling als bedoeld in artikel 39 herzien;
 - b) de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's kunnen hun beoordeling herzien.
4. De resultaten van de onderzoeken door de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's, als bedoeld in lid 3, worden meegedeeld aan alle voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's die betrokken zijn bij de aanvraag van een typegoedkeuring en/of een voertuigvergunning.
5. Wanneer een checklist als bedoeld in lid 2, onder a), onvolledig is of wanneer er knelpunten zijn die nog niet zijn opgelost overeenkomstig lid 2, onder b), verzoekt de vergunningverlenende instantie de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's om de redenen daarvoor nader te onderzoeken.
6. De voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's beantwoorden verzoeken van de vergunningverlenende instantie in verband met tegenstrijdigheden in de beoordelingen als bedoeld in lid 3, ontbrekende informatie in de checklists als bedoeld in lid 2, onder a), en/of knelpunten die nog niet zijn opgelost overeenkomstig lid 2, onder b). De vergunningverlenende instantie houdt ten volle rekening met de door de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's uitgevoerde beoordelingen in verband met de toepasselijke nationale voorschriften. De reikwijdte van de controles door de vergunningverlenende instantie blijft beperkt tot de consistentie tussen de beoordelingen en de volledigheid van de beoordelingen als bedoeld in de leden 1 en 2.
7. Indien de vergunningverlenende instantie en de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's het onderling oneens zijn, wordt de arbitrageprocedure als bedoeld in artikel 21, lid 7, van Richtlijn (EU) 2016/797, toegepast.

*Artikel 44***Arbitrage overeenkomstig artikel 21, lid 7, van Richtlijn (EU) 2016/797 en artikel 12, lid 4, onder b), van Verordening (EU) 2016/796**

Wanneer het Bureau als vergunningverlenende instantie optreedt, kan het, in overleg met de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's, de vergunningsprocedure schorsen tijdens de samenwerking die vereist is om overeenstemming te bereiken over een voor alle partijen aanvaardbare beoordeling en, indien van toepassing, tot de kamer van beroep een besluit neemt binnen de termijnen als vermeld in artikel 21, lid 7, van Richtlijn (EU) 2016/797. Het Bureau stelt de aanvrager in kennis van de redenen voor de schorsing.

*Artikel 45***Conclusie van de beoordeling van de aanvraag**

1. De vergunningverlenende instantie waarborgt de correcte uitvoering van het proces voor de beoordeling van de aanvraag door op een onafhankelijke manier te controleren dat:
 - a) de verschillende stappen van het proces voor de beoordeling van de aanvraag correct zijn uitgevoerd;
 - b) er toereikend bewijs is waaruit blijkt dat alle relevante aspecten van de aanvraag zijn beoordeeld;
 - c) de aanvrager schriftelijk heeft geantwoord op knelpunten van de types 3 en 4, en dat hij de gevraagde aanvullende informatie heeft verstrekt;

- d) alle knelpunten van type 3 en 4 zijn opgelost of niet zijn opgelost vanwege een duidelijk omschreven reden;
 - e) de beoordelingen en besluiten zijn gedocumenteerd en dat deze billijk en samenhangend zijn;
 - f) de conclusies gebaseerd zijn op de beoordelingsdossiers en een correcte weerspiegeling zijn van de beoordeling als geheel.
2. Wanneer wordt geconcludeerd dat het proces voor de beoordeling van de aanvraag correct is verlopen, volstaat een bevestiging van de correcte toepassing van lid 1, aangevuld met eventuele opmerkingen.
3. Wanneer wordt geconcludeerd dat het proces voor de beoordeling van de aanvraag niet correct is verlopen, moet die conclusie worden onderbouwd met duidelijke en specifieke argumenten.
4. Ter afsluiting van de beoordeling vult de vergunningverlenende instantie een beoordelingsdossier in dat lid 2 of lid 3 bestrijkt op basis van de overeenkomstig artikel 39, lid 5, en artikel 40, lid 6, opgestelde beoordelingsdossiers.
5. De vergunningverlenende instantie documenteert haar conclusie in het beoordelingsdossier als bedoeld in lid 4.

Artikel 46

Besluit tot afgifte of weigering van een vergunning

1. De vergunningverlenende instantie besluit binnen één week na de afronding van de beoordeling en onverminderd het bepaalde in artikel 34 of zij al dan niet een voertuigtypegoedkeuring en/of vergunning om een voertuig in de handel te brengen afgeeft. Dit besluit wordt genomen op basis van de gedocumenteerde argumenten als bedoeld artikel 45, lid 5.
2. De vergunningverlenende instantie geeft een voertuigtypegoedkeuring en/of vergunning om een voertuig in de handel te brengen af wanneer de beoordeling van de in bijlage II en, indien van toepassing, bijlage III genoemde aspecten redelijke zekerheid bieden dat de aanvrager en de partijen die de aanvrager bijstaan hun verantwoordelijkheden in de vereiste mate hebben vervuld overeenkomstig artikel 38.
3. Wanneer op basis van de beoordeling van de in bijlage II en, indien van toepassing, bijlage III genoemde aspecten geen zekerheid kan worden geboden dat de aanvrager en de partijen die hem bijstaan hun verplichtingen en verantwoordelijkheden in de vereiste mate hebben vervuld overeenkomstig artikel 38, verwerpt de vergunningverlenende instantie de aanvraag.
4. De vergunningverlenende instantie vermeldt in haar besluit de volgende elementen:
- a) alle gebruiksvoorwaarden van het voertuig en andere beperkingen;
 - b) de redenen die aan het besluit ten grondslag liggen;
 - c) de mogelijkheid en de wijze waarop bezwaar kan worden gemaakt tegen het besluit en de termijn waarbinnen dat moet gebeuren.
5. De gebruiksvoorwaarden van een voertuig en andere beperkingen worden gedefinieerd aan de hand van de fundamentele ontwerpkenmerken van dat voertuigtype.
6. In het vergunningsbesluit worden geen tijdelijke gebruiksvoorwaarden van voertuigen en andere beperkingen opgenomen, tenzij aan de volgende voorwaarden is voldaan:
- a) dit is noodzakelijk omdat de conformiteit met de TSI's of nationale voorschriften niet volledig kan worden aangetoond vóór de afgifte van de vergunning, en/of
 - b) de TSI's en/of de nationale voorschriften vereisen dat de aanvrager een plausibele inschatting van naleving verstrekt.
- In de vergunning kan in dit geval de voorwaarde worden opgenomen dat gedurende een bepaalde termijn aan de hand van het reële gebruik moet worden aangetoond dat de prestaties overeenstemmen met die inschatting.
7. Het definitieve besluit om de voertuigtypegoedkeuring en/of vergunning om een voertuig in de handel te brengen af te geven of de aanvraag te weigeren, wordt geregistreerd in het éénloketsysteem en samen met de beoordelingsdossiers via het éénloketsysteem meegedeeld aan de aanvrager en de voor het gebruiksgebied bevoegde NVI's.

8. Wanneer wordt besloten de aanvraag af te wijzen of de voertuigtypegoedkeuring en/of vergunning om een voertuig in de handel te brengen af te geven onder andere gebruiksvoorwaarden van het voertuig en met andere beperkingen dan die welke door de aanvrager in zijn aanvraag waren gespecificeerd, kan de aanvrager de vergunningverlenende instantie verzoeken haar besluit te herzien overeenkomstig artikel 51 van deze verordening. Indien de aanvrager geen genoegen neemt met het antwoord van de vergunningverlenende instantie, kan zij overeenkomstig artikel 21, lid 11, van Richtlijn (EU) 2016/797 beroep aantekenen bij de bevoegde instantie.

HOOFDSTUK 7

DEFINITIEVE DOCUMENTEN

Artikel 47

Definitieve documenten betreffende de voertuigtypegoedkeuring en/of de vergunning om een voertuig in de handel te brengen

1. Voertuigtypegoedkeuringen van voertuigen en/of vergunningen voor het in de handel brengen van voertuigen worden verleend in de vorm van een document dat de informatie bevat als bedoeld in artikel 48 en/of artikel 49.
2. Aan elke voertuigtypegoedkeuring en/of vergunning om een voertuig in de handel te brengen wordt een uniek Europees identificatienummer (EIN) toegekend waarvan de structuur en de inhoud door het Bureau worden vastgesteld en beheerd.
3. In de voertuigtypegoedkeuring en/of de vergunning om een voertuig in de handel te brengen kunnen andere gebruiksvoorwaarden van het voertuig en beperkingen worden opgenomen dan die welke de aanvrager in zijn aanvraag had gespecificeerd.
4. De vergunningverlenende instantie dateert en ondertekent de voertuigtypegoedkeuring en/of de vergunning om een voertuig in de handel te brengen.
5. De vergunningverlenende instantie waarborgt dat het overeenkomstig artikel 46 genomen besluit en het volledige aanvraagdossier voor dat besluit worden gearchiveerd overeenkomstig artikel 52.

Artikel 48

In de voertuigtypegoedkeuringen op te nemen informatie

De door de vergunningverlenende instantie voor een voertuig afgegeven typegoedkeuring moet de volgende informatie bevatten:

- a) de rechtsgrondslag op grond waarvan de vergunningverlenende instantie de typegoedkeuring voor het voertuig afgeeft;
- b) de identificatie van:
 - i) de vergunningverlenende instantie;
 - ii) de aanvraag;
 - iii) de soort vergunning als gedefinieerd in artikel 14;
 - iv) de aanvrager van de voertuigtypegoedkeuring;
 - v) het aan de voertuigtypegoedkeuring toegewezen EIN;
- c) een omschrijving van de fundamentele ontwerpkenmerken van het voertuig:
 - i) vermeld in het type- en/of ontwerpkeuringscertificaat;
 - ii) het gebruiksgebied van het voertuig;
 - iii) de gebruiksvoorwaarden van het voertuig en andere beperkingen;
 - iv) de referentie, overeenkomstig artikel 16 van Verordening (EU) nr. 402/2013, met vermelding van het identificatienummer en de versie van de schriftelijke verklaring van de initiatiefnemer, als bedoeld in artikel 3, lid 11, van Verordening (EU) nr. 402/2013, voor het voertuigtype;
- d) een identificatie van:
 - i) het voertuigtype overeenkomstig bijlage II bij Uitvoeringsbesluit 2011/665/EU van de Commissie ⁽¹⁾;
 - ii) de varianten van het voertuigtype, indien van toepassing;

⁽¹⁾ Uitvoeringsbesluit 2011/665/EU van de Commissie van 4 oktober 2011 inzake het Europees register van goedgekeurde spoorwegvoertuigtypen (PB L 264 van 8.10.2011, blz. 32).

- iii) de versies van het voertuigtype, indien van toepassing;
- iv) de waarden van de parameters in de TSI's en, in voorkomend geval, in de nationale voorschriften, voor de controle van de technische compatibiliteit van het voertuig met het gebruiksgebied;
- v) de conformiteit van het voertuig met de relevante TSI's en nationale voorschriften, met betrekking tot de parameters in lid 1, onder d), iv);
- e) de referenties van de EG-keuringsverklaringen voor de subsystemen;
- f) verwijzing naar andere EU-regelgeving of nationale wetgeving waaraan het voertuigtype voldoet;
- g) verwijzing naar gedocumenteerde redenen voor het besluit als bedoeld in artikel 45, lid 5;
- h) datum en plaats van afgifte van de voertuigtypegoedkeuring;
- i) ondertekening van het besluit tot afgifte van de voertuigtypegoedkeuring, en
- j) de mogelijkheid en manier waarop bezwaar kan worden gemaakt tegen het besluit en de termijnen waarbinnen dat moet worden gebeuren, met inbegrip van informatie over de nationale bezwaarprocedure.

Artikel 49

In vergunningen om voertuigen in de handel te brengen op te nemen informatie

De door de vergunningverlenende instantie afgegeven vergunning om een voertuig in de handel te brengen moet de volgende informatie bevatten:

- a) de rechtsgrondslag op grond waarvan de vergunningverlenende instantie de vergunning om een voertuig in de handel te brengen afgeeft;
- b) de identificatie van:
 - i) de vergunningverlenende instantie;
 - ii) de aanvraag;
 - iii) de soort vergunning als gedefinieerd in artikel 14;
 - iv) de aanvrager van de vergunning om een voertuig in de handel te brengen;
 - v) het aan de vergunning om een voertuig in de handel te brengen toegekende EIN;
- c) de referenties van de inschrijving van het voertuigtype in het ERATV, met inbegrip van de informatie over de eventuele variant en/of versie van het voertuigtype;
- d) de identificatie van:
 - i) de voertuigen;
 - ii) het gebruiksgebied;
 - iii) de gebruiksvoorwaarden van het voertuig en andere beperkingen;
- e) de referenties van de EG-keuringsverklaringen voor de subsystemen;
- f) verwijzing naar andere EU-regelgeving of nationale wetgeving waaraan het voertuig voldoet;
- g) verwijzing naar gedocumenteerde redenen voor het besluit als bedoeld in artikel 45, lid 5;
- h) in geval van een vergunning op basis van conformiteit met een voertuigtype overeenkomstig artikel 14, lid 1, onder e), de referentie van de verklaring van conformiteit met een goedgekeurd voertuigtype, met inbegrip van informatie over de eventuele variant en/of versie van het voertuigtype;
- i) de datum en plaats van afgifte van de vergunning om een voertuig in de handel te brengen;
- j) de ondertekening van de vergunning om een voertuig in de handel te brengen, en
- k) de mogelijkheid en manier waarop bezwaar kan worden gemaakt tegen het besluit en de termijnen waarbinnen dat moet gebeuren, met inbegrip van informatie over de nationale bezwaarprocedure.

*Artikel 50***Inschrijving in het ERATV en ERADIS**

1. Het ERATV wordt door de vergunningverlenende instantie aangevuld met de door de aanvrager als onderdeel van de aanvraag van een voertuigtypegoedkeuring verstrekte informatie. De aanvrager is aansprakelijk voor de integriteit van de aan de vergunningverlenende instantie meegeleverde gegevens. De vergunningverlenende instantie controleert de consistentie van door de aanvrager verstrekte gegevens en maakt de gegevens in het ERATV publiek toegankelijk.
2. De vergunningverlenende instantie zorgt ervoor dat de gegevensbank over interoperabiliteit en veiligheid van het Europees Spoorwegbureau (Eradis) vóór de afgifte van een voertuigtypegoedkeuring en/of een vergunning om een voertuig in de handel te brengen naar behoren is bijgewerkt.
3. Voor wijzigingen overeenkomstig artikel 15, lid 1, onder c), en artikel 15, lid 3, registreert de vergunningverlenende instantie de nieuwe versie van een voertuigtype of van een variant van een voertuigtype in het ERATV aan de hand van de door de houder van de voertuigtypegoedkeuring verstrekte informatie. De houder van de typegoedkeuring is aansprakelijk voor de integriteit van de aan de vergunningverlenende instantie meegeleverde gegevens. De vergunningverlenende instantie controleert de consistentie van door de houder van de voertuigtypegoedkeuring verstrekte gegevens en maakt de gegevens in het ERATV voor het publiek toegankelijk.

In afwachting van de registratie van de nieuwe versie van een voertuigtype of de nieuwe versie van een voertuigtypevariant, mogen de conform de nieuwe versie gewijzigde voertuigen alvast worden gebruikt.

*Artikel 51***Herziening op grond van artikel 21, lid 11, van Richtlijn (EU) 2016/797**

1. Wanneer de vergunningverlenende instantie de aanvraag weigert of in haar besluit andere gebruiksvoorwaarden van het voertuig en beperkingen oplegt dan die welke de aanvrager in zijn aanvraag had gespecificeerd, kan de aanvrager binnen één maand vanaf de datum van ontvangst om een herziening van dat besluit verzoeken. De aanvrager dient een dergelijk verzoek in via het éénloketsysteem.
2. De aanvrager vermeldt in zijn verzoek de lijst van punten waarmee, naar zijn oordeel, tijdens de vergunningsprocedure van het voertuig niet op passende wijze rekening is gehouden.
3. Alle aanvullende informatie die is ontwikkeld en via het éénloketsysteem is ingediend na de vaststelling van het besluit over de vergunning wordt niet als bewijsmateriaal in aanmerking genomen.
4. De vergunningverlenende instantie waarborgt, in voorkomend geval in overleg met de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's, de onpartijdigheid van het herzieningsproces.
5. Tijdens het herzieningsproces wordt gefocust op de knelpunten die aan de basis liggen van het negatieve besluit van de vergunningverlenende instantie overeenkomstig het verzoek van de aanvrager.
6. Wanneer het Bureau als vergunningverlenende instantie optreedt, wordt het besluit om zijn eerste besluit al dan niet te herroepen in voorkomend geval genomen in overleg met de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's.
7. De vergunningverlenende instantie bevestigt of herzielt haar eerste besluit binnen twee maanden na de datum van ontvangst van het verzoek tot herziening. Dit besluit wordt via het éénloketsysteem aan de belanghebbende partijen meegeleverd.

*Artikel 52***Archivering van een besluit en van het volledige aanvraag dossier voor de vaststelling van dat besluit overeenkomstig artikel 46**

1. Het overeenkomstig artikel 46 genomen besluit en het volledige aanvraagdossier voor de vaststelling van dat besluit worden gedurende ten minste 15 jaar bewaard in het éénloketsysteem.
2. Het overeenkomstig artikel 46 genomen besluit en het volledige aanvraagdossier voor de vaststelling van dat besluit bevat alle documenten waarop de vergunningverlenende instantie zich heeft gebaseerd en de beoordelingsdossiers van de voor het gebruiksgebied bevoegde NVT's.

3. Na het verstrijken van de in lid 1 bepaalde bewaringstermijn worden het overeenkomstig artikel 46 vastgestelde besluit tot afgifte van voertuigtypegoedkeuring en/of een vergunning om een voertuig in de handel te brengen en het volledige aanvraagdossier overgebracht naar een historisch archief en bewaard tot vijf jaar na het verstrijken van de in het register als bedoeld in artikel 47 van Richtlijn (EU) 2016/797 opgenomen levensduur van het voertuig.

HOOFDSTUK 8

SCHORSING, INTREKKING OF WIJZIGING VAN VERGUNNINGEN

Artikel 53

Schorsing, intrekking of wijziging van vergunningen

1. De vergunningverlenende instantie kan overeenkomstig artikel 26, lid 3, van Richtlijn (EU) 2016/797 tijdelijke veiligheidsmaatregelen opleggen in de vorm van een schorsing van de voertuigtypegoedkeuring.
2. In de gevallen als bedoeld in artikel 26, lid 3, van Richtlijn (EU) 2016/797 en na een evaluatie van de maatregelen die zijn genomen om het ernstige veiligheidsrisico aan te pakken, kan de vergunningverlenende instantie besluiten de vergunning overeenkomstig artikel 26, lid 4, van Richtlijn (EU) 2016/797 in te trekken of te wijzigen.
3. De aanvrager kan beroep aantekenen tegen een besluit tot intrekking of wijziging van een vergunning overeenkomstig artikel 26, lid 5, van Richtlijn (EU) 2016/797.
4. De vergunningverlenende instantie stelt het Bureau in kennis van elk besluit tot intrekking of wijziging van een vergunning en van de redenen die aan haar besluit ten grondslag liggen. Het Bureau stelt alle NVT's in kennis van elk besluit tot intrekking of wijziging van een vergunning en van de redenen die aan het besluit ten grondslag liggen.

Artikel 54

Het effect van een schorsing, intrekking of wijziging van een afgegeven vergunning op de in het ERATV, Eradis en de voertuigregisters geregistreerde gegevens

1. Wanneer de vergunningverlenende instantie besluit een voertuigtypegoedkeuring in te trekken, te schorsen of te wijzigen, werkt zij het ERATV dienovereenkomstig bij, met inachtneming van artikel 26, lid 4, van Richtlijn (EU) 2016/797, en zorgt zij ervoor dat het Eradis dienovereenkomstig wordt aangepast.
2. De lidstaat waar een voertuig is geregistreerd, zorgt ervoor dat elk besluit tot intrekking of wijziging van een voertuigtypegoedkeuring en/of een vergunning om een voertuig in de handel te brengen wordt opgenomen in het register als bedoeld in artikel 47 van Richtlijn (EU) 2016/797.

HOOFDSTUK 9

SLOTBEPALINGEN

Artikel 55

Overgangsbepalingen

1. Wanneer een NVI erkent dat zij vóór de relevante datum in de betrokken lidstaat geen voertuigvergunning zal kunnen afgeven overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG, stelt zij de aanvrager en het Bureau daar onmiddellijk van in kennis.
2. In het in artikel 21, lid 8, van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde geval beslist de aanvrager of hij voor de beoordeling een beroep blijft doen op de NVI, dan wel een aanvraag indient bij het Bureau. De aanvrager stelt beide in kennis van zijn beslissing en het volgende is van toepassing:
 - a) indien de aanvrager beslist een aanvraag in te dienen bij het Bureau, draagt de NVI het aanvraagdossier en de resultaten van haar beoordeling over aan het Bureau. Het Bureau aanvaardt de resultaten van de reeds door de nationale veiligheidsinstantie uitgevoerde beoordeling;
 - b) indien de aanvrager beslist de samenwerking met de NVI voort te zetten, voltooit de NVI de beoordeling van de aanvraag en neemt zij een besluit over de afgifte van de voertuigtypegoedkeuring en/of de vergunning om een voertuig in de handel te brengen overeenkomstig artikel 21 van Richtlijn (EU) 2016/797 en deze verordening.
3. Wanneer het gebruiksgebied meer dan één lidstaat omvat, treedt het Bureau op als vergunningverlenende instantie en is de procedure van lid 2, onder a), van toepassing.

4. In de in de leden 2 en 3 bedoelde gevallen dient de aanvrager overeenkomstig deze verordening via het éénloket-systeem een herziene aanvraag in voor een voertuigtypegoedkeuring en/of een vergunning om een voertuig in de handel te brengen. De aanvrager kan de betrokken vergunningverlenende instanties om bijstand vragen om het dossier te vervolledigen.
5. In door het Bureau tussen 16 juni 2019 en 16 juni 2020 afgegeven voertuigvergunningen en/of voertuigtypegoedkeuringen wordt vermeld dat deze niet gelden voor het netwerk of de netwerken van lidstaten die overeenkomstig artikel 57, lid 2, van Richtlijn (EU) 2016/797 kennisgeving hebben gedaan aan het Bureau en de Commissie, en die deze richtlijn nog niet hebben omgezet en waar nog geen nationale omzettingsmaatregelen van kracht zijn. De NVT's van de lidstaten die een dergelijke kennisgeving hebben gedaan:
- a) behandelen een door het Bureau afgegeven voertuigtypegoedkeuring als gelijkwaardig aan een overeenkomstig artikel 26 van Richtlijn 2008/57/EG afgegeven vergunning voor voertuigtypen en passen artikel 26, lid 3, van Richtlijn 2008/57/EG toe met betrekking tot dit voertuigtype;
- b) aanvaarden een door het Bureau afgegeven voertuigvergunning als gelijkwaardig aan de overeenkomstig artikel 22 of 24 van Richtlijn 2008/57/EG afgegeven eerste vergunning en verlenen een aanvullende vergunning overeenkomstig artikel 23 of 25 van Richtlijn 2008/57/EG.
6. In de gevallen als bedoeld in lid 2, onder a), en in lid 5 beoordeelt de NVI de in artikel 21, lid 5, onder a), van Richtlijn (EU) 2016/797 genoemde elementen in samenwerking en overleg met het Bureau.
7. Goederenwagons die in overeenstemming zijn met punt 7.1.2 van de bijlage van de bij Verordening (EU) nr. 321/2013 vastgestelde TSI WAG en met een vergunning om een voertuig in de handel te brengen, worden tussen 16 juni 2019 en 16 juni 2020 door de lidstaten die overeenkomstig artikel 57, lid 2, van Richtlijn (EU) 2016/797 kennisgeving hebben gedaan aan Bureau en de Commissie en die deze richtlijn nog niet hebben omgezet en waar nog geen nationale omzettingsmaatregelen van kracht zijn, behandeld als voertuigen waarvoor een vergunning voor indienststelling is afgegeven overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG.

Artikel 56

Inwerkingtreding en toepassing

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is met ingang van 16 juni 2019 van toepassing in de lidstaten die geen kennisgeving hebben gedaan aan het Bureau of de Commissie overeenkomstig artikel 57, lid 2, van Richtlijn (EU) 2016/797. Met ingang van 16 juni 2020 is zij in alle lidstaten van toepassing.

Artikel 55, lid 1, is echter met ingang van 16 februari 2019 van toepassing in alle lidstaten. De faciliterende maatregelen waarin artikel 55, leden 2, 3, 4 en 6, voorziet, worden vanaf 16 februari 2019 gewaarborgd. Artikel 55, lid 5, is met ingang van 16 juni 2019 van toepassing in alle lidstaten.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 4 april 2018.

Voor de Commissie
De voorzitter
Jean-Claude JUNCKER

BIJLAGE I

Inhoud van de aanvraag

(V) verplicht: informatie die door de aanvrager moet worden verstrekt.

(F) facultatief: informatie die de aanvrager mag verstrekken.

1. Soort aanvraag (V):**1.1. Typegoedkeuring**

- a) Varianten van het voertuigtype (indien van toepassing)
- b) Versies van het voertuigtype (indien van toepassing)

1.2. Vergunning om een voertuig in de handel te brengen

- a) één enkel voertuig, of
- b) een serie voertuigen

2. Soort vergunningsaanvraag (V):**2.1. Eerste vergunning****2.2. Nieuwe vergunning****2.3. Uitbreiding van het gebruiksgebied****2.4. Hernieuwing typegoedkeuring****2.5. Conformiteit met een voertuigtype****3. Gebruiksgebied (V):****3.1. Lidstaten****3.2. Netwerken (per lidstaat)****3.3. Stations met soortgelijke netkenmerken in aangrenzende lidstaten, voor zover deze in dicht bij de grens liggen als gespecificeerd in artikel 21, lid 8, van Richtlijn (EU) 2016/797 (indien van toepassing)****3.4. Omschrijving van het uitgebreide gebruiksgebied (alleen van toepassing indien een vergunning voor de „uitbreiding van het gebruiksgebied” wordt gevraagd)****3.5. Volledige EU-netwerk****4. Vergunningverlenende instantie (V):****4.1. Het Bureau, of****4.2. De nationale veiligheidsinstantie van de lidstaat (uitsluitend van toepassing indien het gebruiksgebied slechts één lidstaat bestrijkt en op verzoek van de aanvrager als bedoeld in artikel 21, lid 8, van Richtlijn (EU) 2016/797)****5. Informatie over de aanvrager:****5.1. Wettelijke naam (V)****5.2. Naam van de aanvrager (V)****5.3. Acroniem (F)****5.4. Volledig postadres (V)****5.5. Telefoonnummer (V)****5.6. Fax (F)****5.7. E-mail (V)****5.8. Website (F)****5.9. Btw-nummer (F)****5.10. Andere relevante informatie (F)**

6. Informatie betreffende de contactpersoon:

- 6.1. Voornaam (V)
- 6.2. Familiennaam (V)
- 6.3. Titel of functie (V)
- 6.4. Volledig postadres (V)
- 6.5. Telefoonnummer (V)
- 6.6. Fax (F)
- 6.7. E-mail (V)
- 6.8. Te gebruiken talen (V)

7. Huidige bezitter van de voertuigtypegoedkeuring (niet van toepassing voor een eerste vergunning) (V):

- 7.1. Wettelijke naam (V)
- 7.2. Naam houder typegoedkeuring (V)
- 7.3. Acroniem (F)
- 7.4. Volledig postadres (V)
- 7.5. Telefoonnummer (V)
- 7.6. Fax (F)
- 7.7. E-mail (V)
- 7.8. Website (F)
- 7.9. Btw-nummer (V)
- 7.10. Andere relevante informatie (F)

8. Gegevens beoordelingsinstanties (V):**8.1. Aangemelde instantie(s):**

- a) Wettelijke naam (V)
- b) Naam aangemelde instantie (V)
- c) Identificatienummer aangemelde instantie (V)
- d) Acroniem (F)
- e) Volledig postadres (V)
- f) Telefoonnummer (V)
- g) Fax (F)
- h) E-mail (V)
- i) Website (F)
- j) Btw-nummer (V)
- k) Andere relevante informatie (F)

8.2. Aangewezen instantie(s):

- a) Wettelijke naam (V)
- b) Naam aangewezen instantie (M)
- c) Acroniem (F)
- d) Volledig postadres (V)
- e) Telefoonnummer (V)
- f) Fax (F)

- g) E-mail (V)
 - h) Website (F)
 - i) Btw-nummer (V)
 - j) Andere relevante informatie (F)
- 8.3. Beoordelingsinstantie (GVM voor risicobeoordeling), geldt niet voor vergunning op basis van conformiteit met een voertuigtype:
- a) Wettelijke naam (V)
 - b) Naam beoordelingsinstantie (GVM voor risicobeoordeling) (V)
 - c) Acroniem (F)
 - d) Volledig postadres (V)
 - e) Telefoonnummer (V)
 - f) Fax (F)
 - g) E-mail (V)
 - h) Website (F)
 - i) Btw-nummer (V)
 - j) Andere relevante informatie (F)
9. **Vooroverleg:**
- 9.1. Referentie naar het vooroverlegstandpunt (F)
- 9.2. Andere relevante informatie over het project (F)
10. **Beschrijving van het voertuigtype (*) te omschrijven overeenkomstig bijlage II bij Besluit 2011/665/EU) (V):**
- 10.1. Type ID (*)
 - 10.2. Versies van het voertuigtype (indien van toepassing)
 - 10.3. Varianten van het voertuigtype (indien van toepassing)
 - 10.4. Datum van registratie in het ERATV (*) (niet van toepassing voor een eerste vergunning)
 - 10.5. Typeaanduiding (*)
 - 10.6. Alternatieve typeaanduiding (*) (indien van toepassing)
 - 10.7. Categorie (*)
 - 10.8. Subcategorie (*)
11. **Informatie over de voertuigen (te omschrijven overeenkomstig Beschikking 2007/756/EG ⁽¹⁾ , indien beschikbaar) (V):**
- 11.1. EVN-nummers of gereserveerde voertuignummers
 - 11.2. Andere specificaties van de voertuigen wanneer er geen EVN of gereserveerde voertuignummers beschikbaar zijn
12. **Referentie van de bestaande voertuigtypegoedkeuring (niet van toepassing voor een eerste vergunning) (V)**
13. **Beschrijving van de wijzigingen ten opzichte van het goedgekeurde voertuigtype (uitsluitend van toepassing voor een nieuwe vergunning) (V)**
14. **Gebruiksvoorwaarden van het voertuig en andere beperkingen (te omschrijven overeenkomstig bijlage II bij Besluit 2011/665/EU) (V):**
- 14.1. Gecodeerde beperkingen
 - 14.2. Niet-gecodeerde beperkingen

⁽¹⁾ Beschikking 2007/756/EG van de Commissie van 9 november 2007 tot vaststelling van de gemeenschappelijke specificatie van het nationaal voertuigregister als bedoeld in de artikelen 14, leden 4 en 5, van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG (PB L 305 van 23.11.2007, blz. 30).

15. **Extra CCS-functies (V)**16. **Toepasselijke voorschriften (V):**16.1. TSI's, met vermelding van de juridische referentie in het *Publicatieblad van de Europese Unie*

16.2. Specifieke TSI-clausules voor een gebruiksgebied dat de hele EU omvat (indien van toepassing)

16.3. Specificatie van de selectie van eisen uit een recentere versie van een TSI ten opzichte van de voor de beoordeling toepasselijke TSI (met inbegrip van de ingetrokken eisen) (indien van toepassing)

16.4. Nationale voorschriften (indien van toepassing)

16.5. Niet-toepassing van TSI's overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn (EU) 2016/797 (indien van toepassing)

16.6. Toepassingsregels voor het uitgebreide gebruiksgebied

16.7. Herziene TSI's en/of nationale voorschriften (alleen voor de hernieuwing van typegoedkeuringen)

17. **Bevestiging en handtekening van de aanvrager (V)**18. **Bijlagen (V):**

De in de aanvraag te verstrekken informatie wordt gespecificeerd naargelang van de soort vergunningsaanvraag. Een (X) in de kolom met de soort aanvraag betekent dat de informatie verplicht (V) is voor een dergelijke aanvraag.

		Eerste vergunning	Hernieuwing typegoedkeuring	Uitbreiding gebruiksgebied	Nieuwe vergunning	Conformiteit met een voertuigtype
18.1	De documenten betreffende de inventaris van eisen overeenkomstig artikel 13, lid 1. Indien de aanvrager de in bijlage I bij Verordening (EU) nr. 402/2013 beschreven methode toepast, omvat het bewijsmateriaal de verklaring van de initiatiefnemer als bedoeld in artikel 16 van Verordening (EU) nr. 402/2013 en het veiligheidsbeoordelingsverslag als bedoeld in artikel 15 van Verordening (EU) nr. 402/2013. Indien een andere methode wordt toegepast, moet het bewijs worden geleverd dat die dezelfde zekerheid biedt als de in bijlage I bij Verordening (EU) nr. 402/2013 beschreven methode.	X		X	X	
18.2	Overzichtstabel met de vermelding waar de informatie die nodig is voor de beoordeling van de aspecten overeenkomstig de bijlagen II en III, kan worden gevonden	X	X	X	X	
18.3	De relevante besluiten tot ontheffing van de TSI's overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn (EU) 2016/797 (indien van toepassing)	X	X	X	X	X
18.4	De verklaring van conformiteit met het voertuigtype en de bijbehorende documentatie (artikel 24 van Richtlijn (EU) 2016/797)					X

		Eerste vergunning	Hernieuwing typegoedkeuring	Uitbreiding gebruiksgebied	Nieuwe vergunning	Conformiteit met een voertuigtype
18.5	EG-keuringsverklaringen voor mobiele subsystemen, met inbegrip van de bijhorende technische dossiers (artikel 15 van Richtlijn (EU) 2016/797)	X	X	X	X	
18.6	Het begeleidende dossier bij de aanvraag en het besluit van de vorige vergunning of, indien van toepassing, de referentie van het overeenkomstig artikel 46 genomen besluit en het volledige begeleidende dossier bij het in het éénloketsysteem gearchiveerde besluit		X	X	X	
18.7	Specificatie van en, in voorkomend geval (¹), een beschrijving van de voor de inventaris van eisen gebruikte methode: a) essentiële eisen voor subsystemen als gespecificeerd in artikel 3 en bijlage III bij Richtlijn (EU) 2016/797; b) technische compatibiliteit van de subsystemen in het voertuig; c) veilige integratie van de subsystemen in het voertuig, en d) de technische compatibiliteit tussen het voertuig en het netwerk in het gebruiksgebied	X		X	X	
18.8	De GVM voor risicobeoordeling, het veiligheidsbeoordelingsverslag (artikel 15 van Verordening (EU) nr. 402/2013) met betrekking tot de inventaris van de essentiële eisen inzake „veiligheid” voor de subsystemen en de veilige integratie van subsystemen	X		X	X	
18.9	Wanneer de technische compatibiliteit van het voertuig met het netwerk in het gebruiksgebied niet volledig door TSI's en/of de nationale voorschriften wordt gedekt, andere bewijsstukken om die compatibiliteit te staven	X		X	X	
18.10	Risicoverklaring (artikel 16 van Verordening (EU) nr. 402/2013) met betrekking tot de inventaris van de essentiële eisen inzake „veiligheid” voor de subsystemen en de veilige integratie tussen subsystemen voor aspecten die niet onder de TSI's en de nationale voorschriften vallen	X		X	X	

		Eerste vergunning	Hernieuwing typegoedkeuring	Uitbreiding gebruiksgebied	Nieuwe vergunning	Conformiteit met een voertuigtype
18.11	De GVM voor risicobeoordeling, het veiligheidsbeoordelingsverslag (artikel 15 van Verordening (EU) nr. 402/2013) met betrekking tot de wijziging van het algemene veiligheidsniveau van het voertuig			X	X	
18.12	Risicoverklaring (artikel 16 van Verordening (EU) nr. 402/2013) met betrekking tot de potentiële wijziging van het algemene veiligheidsniveau van het voertuig			X	X	
18.13	Informatie die nodig is voor het ERATV (overeenkomstig bijlage II bij Besluit 2011/665/EU)	X		X	X	
18.14	Documentatie inzake onderhoud en exploitatie (met inbegrip van noodhulp), die niet onder punt 18.4 en/of punt 18.5 valt	X		X	X	

(¹) Niet-gestandaardiseerde methode.

BIJLAGE II

Aspecten die door de vergunningverlenende instantie worden beoordeeld

De informatie die door de vergunningverlenende instantie moet worden beoordeeld, is gespecificeerd naargelang van de soort vergunningsaanvraag. Een (X) in de kolom met de soort aanvraag betekent dat de beoordeling van dit aspect voor een dergelijke aanvraag verplicht is.

		Eerste vergunning	Hernieuwing typegoedkeuring	Uitbreiding gebruiksgebied	Nieuwe vergunning	Conformiteit met een voertuigtype
1	Consistentie met het vooroverlegstandpunt (indien van toepassing)	X	X	X	X	X
2	Keuze van de juiste soort aanvraag door de aanvrager	X	X	X	X	X
3	Correcte selectie van de TSI's en de toepasselijke EU-wetgeving door de aanvrager	X	X	X	X	
4	De gekozen conformiteitsbeoordelingsinstanties (aangemelde instantie(s), beoordelingsinstanties (GVM voor risicobeoordeling)) beschikken over de vereiste accreditatie of erkenning, naargelang het geval	X	X	X	X	
5	Niet-toepassing van TSI's overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn (EU) 2016/797: 5.1. geldigheid (in tijd en ruimte); 5.2. van toepassing op het project, en 5.3. coherent met de geïnventariseerde en toegepaste voorschriften	X	X	X	X	X
6	6.1. Is de voor de inventarisatie van de eisen toegepaste methode adequaat met betrekking tot de volgende aspecten: a) is een gestandaardiseerde erkende methode gebruikt, en b) is de methode bedoeld en geschikt voor de essentiële eisen waarop ze betrekking heeft? 6.2. Wanneer de toegepaste methode niet gestandaardiseerd is of betrekking heeft op andere essentiële eisen dan waarvoor ze is bedoeld, worden de volgende aspecten gecontroleerd om na te gaan of deze door die methode op voldoende wijze in aanmerking zijn genomen en worden gedekt: a) onafhankelijkheid van de uitgevoerde beoordeling b) systeemdefinitie c) inventarisatie en classificatie van risico's d) risicoaanvaardingsbeginselen e) risicobeoordeling	X		X	X	

		Eerste vergunning	Hernieuwing typegoedkeuring	Uitbreiding gebruiksgebied	Nieuwe vergunning	Conformiteit met een voertuigtype
	f) vastgestelde eisen g) aantonen van de conformiteit met de eisen h) gevarenbeheer (log)					
7	Toereikend bewijs van de voor de inventaris van eisen gebruikte methode: 7.1. Wanneer voor de inventarisatie van eisen het risicobeheerproces als beschreven in bijlage I bij Verordening (EU) nr. 402/2013 als methode is gebruikt, wordt het volgende gecontroleerd: a) de GVM betreffende risicobeoordeling, de verklaring van de initiatiefnemer (artikel 16 van Verordening (EU) nr. 402/2013) is ondertekend door de initiatiefnemer en bevestigt dat alle bekende gevaren en daaraan gekoppelde risico's worden beheerst zodat ze tot een aanvaardbaar niveau worden herleid; b) de GVM inzake risicobeoordeling, het veiligheidsbeoordelingsverslag (artikel 15 van Verordening (EU) nr. 402/2013) ondersteunt de verklaring van de initiatiefnemer in verband met het overeenkomstig artikel 13 gespecificeerde toepassingsgebied en ten minste de essentiële eis inzake de veiligheid voor subsystemen en de veilige integratie tussen subsystemen in het voertuig. 7.2. Wanneer voor de inventaris van eisen een andere methode is gebruikt dan het risicobeheerproces als beschreven in bijlage I bij Verordening (EU) nr. 402/2013, wordt het volgende gecontroleerd: a) Is de systeemdefinitie volledig en consistent met het ontwerp van het voertuig? b) Is de inventaris en classificatie van risico's consistent en realistisch? c) Worden alle risico's adequaat beheerst en beperkt? d) Zijn de uit het risicobeheer afgeleide eisen op adequate wijze gekoppeld aan het specifieke risico en aan het bewijs van conformiteit met de eis? e) Worden de gevaren tijdens het hele proces op een gestructureerde en consistente manier beheerd? f) Is er een positief advies van de onafhankelijke beoordeling?	X		X	X	

		Eerste vergunning	Hernieuwing typegoedkeuring	Uitbreiding gebruiksgebied	Nieuwe vergunning	Conformiteit met een voertuigtype
8	EG-keuringsverklaringen en EG-certificaten (artikel 15 van Richtlijn (EU) 2016/797), het volgende controleren: 8.1. Handtekeningen 8.2. Geldigheid 8.3. Toepassingsgebied 8.4. De voorwaarden voor het gebruik van het voertuig en andere beperkingen, afwijkingen 8.5. Niet-toepassing van de TSI's (indien van toepassing) 8.6. Alle toepasselijke regelgeving wordt bestreken, met inbegrip van andere niet-spoorgebonden regelgeving 8.7. Interoperabiliteitsonderdelen (geldigheid, werkingssfeer, gebruiksvoorwaarden en andere beperkingen): a) EG-conformiteitscertificaat b) EG-certificaat van geschiktheid voor gebruik	X	X	X	X	
9	Verslagen van conformiteitsbeoordelingsinstanties (artikel 15 van Richtlijn (EU) 2016/797), het volgende controleren: 9.1. Consistentie met de EG-keuringsverklaringen en EG-certificaten 9.2. Alle toepasselijke regels zijn gedekt 9.3. Afwijkingen en gevallen van niet-conformiteit (indien van toepassing) worden vastgesteld en stemmen overeen met verzoeken tot niet-toepassing 9.4. De gebruikte combinatie van modules is toegestaan 9.5. De gebruiksvoorwaarden van het voertuig en andere beperkingen zijn naar behoren bepaald en consistent met de in de vergunningsaanvraag vermelde voorwaarden 9.6. Het bewijsmateriaal dat door de conformiteitsbeoordelingsinstanties wordt gebruikt, sluit aan bij de in de TSI's beschreven beoordelingsfasen (beoordeling van het ontwerp, typekeuring enz.)	X	X	X	X	
10	Controle van de beoordelingen van de voor het gebruiksgebied bevoegde nationale veiligheidsinstanties, als omschreven in artikel 43	X	X	X	X	

		Eerste vergunning	Hernieuwing typegoedkeuring	Uitbreiding gebruiksgebied	Nieuwe vergunning	Conformiteit met een voertuigtype
11	Geldigheid van de oorspronkelijke voertuigtypegoedkeuring		X	X	X	X
12	De oorspronkelijke voertuigtypegoedkeuring is geldig voor het betrokken gebruiksgebied		X		X	X
13	De bestaande gebruiksvoorwaarden van het voertuig en andere beperkingen		X	X	X	
14	De GVM voor risicobeoordeling, positief advies in het veiligheidsbeoordelingsverslag (artikel 15 van Verordening (EU) nr. 402/2013) met betrekking tot de inventaris van de essentiële eisen inzake „veiligheid” voor de subsystemen en de veilige integratie tussen subsystemen	X		X	X	
15	De GVM voor risicobeoordeling, het veiligheidsbeoordelingsverslag (artikel 15 van Verordening (EU) nr. 402/2013) met betrekking tot de wijziging van het algemene veiligheidsniveau van het voertuig (ingrijpende wijziging), positief advies			X	X	
16	Wijzigingen ten opzichte van het goedgekeurde voertuigtype zijn voldoende omschreven en stemmen overeen met de GVM voor risicobeoordeling, veiligheidsbeoordelingsverslag (artikel 15 van Verordening (EU) nr. 402/2013)				X	
17	De EG-keuringsverklaringen en EG-certificaten zijn naar behoren bijgewerkt naar aanleiding van gewijzigde en/of bijgewerkte voorschriften		X			
18	De rapporten van de conformiteitsbeoordelingsinstanties zijn naar behoren bijgewerkt naar aanleiding van gewijzigde en/of bijgewerkte voorschriften 18.1. De gewijzigde en/of geactualiseerde voorschriften worden behandeld 18.2. Er is aangetoond dat het voertuigtype aan de eisen voldoet		X			
19	Bewijs dat het ontwerp van het voertuigtype niet is gewijzigd		X	X		
20	Identificatie van het voertuig of de serie voertuigen die onder de conformiteitsverklaring van het voertuigtype vallen					X
21	De verklaring van conformiteit met het type en de bijbehorende documentatie (artikel 24 van Richtlijn (EU) 2016/797)					X

BIJLAGE III

Aspecten die worden beoordeeld door de voor het gebruiksgebied bevoegde nationale veiligheidsinstanties

Deze bijlage is niet van toepassing wanneer het gebruiksgebied het hele EU-netwerk bestrijkt en de TSI's daarvoor specifieke voorwaarden bevatten.

Voor de verschillende soorten aanvragen wordt gespecificeerd welke informatie de voor het gebruiksgebied bevoegde nationale veiligheidsinstanties aan de relevante nationale voorschriften dienen te toetsen. Een (X) in de kolom van de soort aanvraag betekent dat de beoordeling van dit aspect voor een dergelijke aanvraag verplicht is.

		Eerste vergunning	Nieuwe vergunning	Uitbreiding gebruiksgebied	Hernieuwing typegoedkeuring
1	De aanvraag is coherent met het vooroverlegstandpunt (indien van toepassing)	X	X	X	X
2	Het gebruiksgebied voor de betrokken lidstaat is correct omschreven	X	X	X	X
3	De door de aanvrager genoemde nationale voorschriften en eisen voor het betrokken gebruiksgebied zijn correct	X	X	X	
4	De voor het betrokken gebruiksgebied gekozen conformiteitsbeoordelingsinstanties (aangemelde instantie(s), de beoordelingsinstanties (GVM voor risicobeoordeling)) beschikken over de vereiste accreditatie of erkenning	X	X	X	X
5	Toereikend bewijs dankzij de voor de inventarisatie van eisen gebruikte methode in verband met de voor het gebruiksgebied geldende nationale voorschriften: 5.1. Wanneer voor de inventarisatie van eisen een andere methode is gebruikt dan het risicobeheerproces als beschreven in bijlage I bij Verordening (EU) nr. 402/2013, wordt het volgende gecontroleerd: a) Is de systeemdefinitie volledig en consistent met het ontwerp van het voertuig? b) Is de inventaris en classificatie van risico's consistent en realistisch? c) Worden alle risico's adequaat beheerd en beperkt? d) Zijn de uit het risicobeheer afgeleide eisen op adequate wijze gekoppeld aan het specifieke risico en aan het bewijs van conformiteit met de eis?	X	X	X	
6	In verband met de EG-keuringsverklaringen en EG-certificaten (nationale voorschriften) (artikel 15 van Richtlijn (EU) 2016/797) het volgende controleren: 6.1. Handtekeningen 6.2. Geldigheid 6.3. Toepassingsgebied 6.4. De gebruiksvoorwaarden van het voertuig, andere beperkingen, afwijkingen	X	X	X	X

		Eerste vergunning	Nieuwe vergunning	Uitbreiding gebruiksgebied	Hernieuwing typegoedkeuring
7	In verband met de rapporten van conformiteitsbeoordelingsinstanties (artikel 15 van Richtlijn (EU) 2016/797), het volgende controleren: 7.1. De consistentie met de EG-keuringsverklaringen en EG-certificaten 7.2. Eventuele geconstateerde afwijkingen en tekortkomingen 7.3. De gebruiksvoorwaarden van het voertuig en andere beperkingen zijn naar behoren omschreven en consistent met de in de vergunningsaanvraag vermelde voorwaarden 7.4. Het door de conformiteitsbeoordelingsinstanties gebruikte bewijsmateriaal stemt overeen met de toepasselijke in de nationale voorschriften beschreven beoordelingsfasen	X	X	X	X
8	De bestaande gebruiksvoorwaarden van het voertuig en andere beperkingen		X	X	X
9	De GVM voor risicobeoordeling, positief advies in het veiligheidsbeoordelingsverslag (artikel 15 van Verordening (EU) nr. 402/2013) met betrekking tot de inventaris van de essentiële eisen inzake „veiligheid” voor de subsystemen en de veilige integratie tussen subsystemen	X	X	X	
10	De GVM voor risicobeoordeling, het veiligheidsbeoordelingsverslag (artikel 15 van Verordening (EU) nr. 402/2013) met betrekking tot de potentiële wijziging van het algemene veiligheidsniveau van het voertuig (ingrijpende wijziging), positief advies		X	X	
11	De wijzigingen ten opzichte van het goedgekeurde voertuigtype zijn voldoende omschreven en stemmen overeen met de GVM voor risicobeoordeling, veiligheidsbeoordelingsverslag (artikel 15 van Verordening (EU) nr. 402/2013)		X		
12	De EG-keuringsverklaringen en EG-certificaten zijn naar behoren bijgewerkt naar aanleiding van wijzigingen of de actualisering van de nationale voorschriften				X
13	De rapporten van de conformiteitsbeoordelingsinstanties zijn naar behoren geactualiseerd naar aanleiding van gewijzigde of geactualiseerde voorschriften: 13.1. De gewijzigde/bijgewerkte nationale voorschriften worden behandeld 13.2. Er is aangetoond dat het voertuigtype aan de eisen voldoet				X

BESLUITEN

BESLUIT (EU) 2018/546 VAN DE EUROPESE CENTRALE BANK

van 15 maart 2018

betreffende de delegatie van de bevoegdheid tot vaststelling van eigenvermogenbesluiten (ECB/2018/10)

DE RAAD VAN BESTUUR VAN DE EUROPESE CENTRALE BANK,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) nr. 575/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 26 juni 2013 betreffende prudentiële vereisten voor kredietinstellingen en beleggingsondernemingen en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 648/2012 ⁽¹⁾, en met name artikel 26, lid 3, en de artikelen 28, 29, 77 en 78,

Gezien Verordening (EU) nr. 1024/2013 van de Raad van 15 oktober 2013 waarbij aan de Europese Centrale Bank specifieke taken worden opgedragen betreffende het beleid inzake het prudentieel toezicht op kredietinstellingen ⁽²⁾, en met name artikel 4, lid 1, onder d),

Gezien Besluit (EU) 2017/933 van de Europese Centrale Bank van 16 november 2016 betreffende een algemeen kader voor de delegatie van besluitvormingsbevoegdheden voor met toezichttaken verband houdende rechtsinstrumenten (ECB/2016/40) ⁽³⁾, en met name artikel 4,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Luidens artikel 4, lid 1, onder d), van Verordening (EU) nr. 1024/2013 moet de Europese Centrale Bank (ECB) als bevoegde autoriteit voor belangrijke onder toezicht staande entiteiten beoordelen of de uitgaven van tier 1-kernkapitaalinstrumenten voldoen aan de in Verordening (EU) nr. 575/2013 uiteengezette criteria. Belangrijke onder toezicht staande entiteiten kunnen kapitaalinstrumenten alleen met voorafgaande toestemming van de ECB als tier 1-kernkapitaalinstrumenten aanmerken.
- (2) Zoals vereist uit hoofde van artikel 26, lid 3, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 575/2013, heeft de Europese Bankautoriteit (EBA) een openbare lijst opgesteld van vormen van instrumenten die in elke lidstaat als tier 1-kernkapitaalinstrumenten worden aangemerkt, en werkt zij deze lijst regelmatig bij. Dat een bepaalde vorm van instrumenten op de EBA-lijst staat, impliceert dat het instrument voldoet aan de beleenbaarheidscriteria van artikel 28 van Verordening (EU) nr. 575/2013, of, indien toepasselijk, artikel 29 van die verordening. Gezien het nauwkeurige onderzoek van de vormen van instrumenten door de bevoegde autoriteiten en, na 28 juni 2013, door de EBA, en het openbare karakter en de regelmatige bijwerking van de EBA-lijst, is het aangewezen die lijst te gebruiken om de reikwijdte van de delegatie van besluitvorming uit hoofde van artikel 26, lid 3, van Verordening (EU) nr. 575/2013 vast te stellen.
- (3) Luidens overweging 75 van Verordening (EU) nr. 575/2013 doet die verordening geen afbreuk aan het vermogen van bevoegde autoriteiten om voorafgaande goedkeuringsprocessen in stand te houden met betrekking tot contracten betreffende aanvullend-tier 1- en tier 2-kapitaalinstrumenten. Dienovereenkomstig voert wetgeving van een aantal lidstaten die processen in voor de aanmerking van kapitaalinstrumenten als aanvullend-tier 1- of tier 2-instrumenten. De ECB is uit hoofde van artikel 4, lid 1, onder d), van Verordening (EU) nr. 1024/2013 bevoegd die toestemming aan belangrijke onder toezicht staande entiteiten te verlenen.
- (4) Luidens artikel 4, lid 1, onder d), van Verordening (EU) nr. 1024/2013 is de ECB is tevens verantwoordelijk voor de verlening van voorafgaande toestemming aan belangrijke onder toezicht staande entiteiten om door hen uitgegeven tier 1-kernkapitaalinstrumenten te verminderen, af te lossen of terug te kopen, zoals toegestaan krachtens nationaal recht, en opvraging, aflossing, terugbetaling of terugkoop van aanvullend-tier 1- of tier 2-instrumenten voor hun vervaldag te effectueren.
- (5) Indien de ECB verzoeken van belangrijke onder toezicht staande entiteiten beoordeelt om voorafgaande toestemming tot vermindering van eigen vermogen, past de ECB artikel 78 van Verordening (EU) nr. 575/2013 en hoofdstuk IV, afdeling 2, van Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 241/2014 van de Commissie ⁽⁴⁾ toe.

⁽¹⁾ PB L 176 van 27.6.2013, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 287 van 29.10.2013, blz. 63.

⁽³⁾ PB L 141 van 1.6.2017, blz. 14.

⁽⁴⁾ Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 241/2014 van de Commissie van 7 januari 2014 tot aanvulling van Verordening (EU) nr. 575/2013 van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot technische reguleringsnormen betreffende eigenvermogensvereisten voor instellingen (PB L 74 van 14.3.2014, blz. 8).

- (6) Als bevoegde autoriteit moet de ECB elk jaar een aanzienlijk aantal eigenvermogenbesluiten vaststellen. Ter bevordering van het besluitvormingsproces is een delegatiebesluit noodzakelijk met betrekking tot de vaststelling van die besluiten. Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft bevestigd dat delegatie van autoriteit noodzakelijk is opdat een instelling die een aanzienlijk aantal besluiten moet vaststellen, haar taken kan vervullen. Evenzo heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie erkend dat het noodzakelijk is de werking van een besluitvormend orgaan te waarborgen, zijnde een beginsel dat inherent is aan alle institutionele stelsels ⁽¹⁾.
- (7) Delegatie van besluitvormende bevoegdheden moet beperkt en evenredig zijn en de delegatiereikwijdte moet duidelijk omschreven zijn.
- (8) Besluit (EU) 2017/933 (ECB/2016/40) verduidelijkt de voor de vaststelling van delegatiebesluiten betreffende toezicht te volgen procedure en verduidelijkt tevens aan welke personen besluitvormingsbevoegdheden gedelegeerd mogen worden. Dat besluit doet geen afbreuk aan de vervulling van toezichttaken door de ECB en laat de bevoegdheden van de raad van toezicht onverlet om volledige ontwerpbesluiten aan de Raad van bestuur voor te leggen.
- (9) Indien niet is voldaan aan de in dit besluit vastgelegde criteria voor de vaststelling van een gedelegeerd besluit, moeten besluiten worden vastgesteld overeenkomstig de geen-bezwaarprocedure van artikel 26, lid 8, van Verordening (EU) nr. 1024/2013 en artikel 13 octies van Besluit ECB/2004/2 ⁽²⁾. Voorts moet ook dan de geen-bezwaarprocedure worden gevolgd, indien de hoofden van arbeidseenheden betwijfelen of is voldaan aan de beoordelingscriteria voor eigenvermogenbesluiten, omdat de belangrijke onder toezicht staande entiteit onvoldoende informatie heeft verstrekt, of vanwege de complexiteit van de beoordeling.
- (10) ECB-toezichtbesluiten kunnen administratief getoetst worden overeenkomstig artikel 24 van Verordening (EU) nr. 1024/2013 en zoals nader bepaald in Besluit ECB/2014/16 ⁽³⁾. In geval van een dergelijke administratieve toetsing houdt de raad van toezicht rekening met het advies van de administratieve raad voor toetsing en legt de Raad van bestuur een nieuw ontwerpbesluit voor ter vaststelling uit hoofde van de geen-bezwaarprocedure,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Definities

Binnen het kader van dit besluit zijn de volgende definities van toepassing:

- 1) „eigenvermogenbesluit”: een besluit van de ECB betreffende voorafgaande toestemming om een instrument aan te merken als tier 1-kernkapitaalinstrumenten, aanvullend-tier 1- of tier 2-instrumenten en eigenvermogenverminderingen;
- 2) „eigenvermogenvermindering”: elke vorm van in artikel 77 van Verordening (EU) nr. 575/2013 bedoeld handelen;
- 3) „vermindering met vervanging”: eigenvermogenverminderingen zoals bedoeld in artikel 78, lid 1, onder a), van Verordening (EU) nr. 575/2013;
- 4) „vermindering zonder vervanging”: eigenvermogenverminderingen zoals bedoeld in artikel 78, lid 1, onder b), van Verordening (EU) nr. 575/2013;
- 5) „EBA lijst”: een lijst die het EBA opstelt, bijwerkt en publiceert ⁽⁴⁾ krachtens artikel 26, lid 3, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 575/2013, welke lijst alle in elke lidstaat voorkomende vormen van kapitaalinstrumenten omvat die op basis van de door elke bevoegde autoriteit verstrekte informatie als tier 1-kernkapitaalinstrumenten worden aangemerkt;
- 6) „Tier 1-kernkapitaalinstrument”, „aanvullend-tier 1- en tier 2-instrument”: een kapitaalinstrument dat krachtens Verordening (EU) nr. 575/2013 wordt aangemerkt als tier 1-kernkapitaalinstrument, aanvullend-tier 1- of tier 2-instrument;
- 7) „vervangingsinstrument”: het kapitaalinstrument dat het te verminderen, weder in te kopen, op te vragen of af te lossen kapitaalinstrument vervangt, zoals bedoeld in artikel 78, lid 1, onder a), van Verordening (EU) nr. 575/2013;

⁽¹⁾ AKZO Chemie tegen Commissie, 5/85, ECLI:EU:C:1986:328, punt 37, en Carmine Salvatore Tralli tegen ECB, C-301/02 P, ECLI:EU:C:2005:306, punt 59.

⁽²⁾ Besluit ECB/2004/2 van 19 februari 2004 houdende goedkeuring van het reglement van orde van de Europese Centrale Bank (PB L 80 van 18.3.2004, blz. 33).

⁽³⁾ Besluit ECB/2014/16 van 14 april 2014 betreffende de oprichting van een administratieve raad voor toetsing en zijn werkwijze (PB L 175 van 14.6.2014, blz. 47).

⁽⁴⁾ Bekendgemaakt op de EBA-website op: www.eba.europa.eu

- 8) „vervangen instrument”: het kapitaalinstrument waarop een in artikel 77 van Verordening (EU) nr. 575/2013 bedoelde handeling van toepassing is en dat wordt vervangen door een vervangingsinstrument binnen het kader van een vermindering met vervanging krachtens artikel 78, lid 1, onder a), van Verordening (EU) nr. 575/2013;
- 9) „Tier 1-kernkapitaalratio”, „tier 1-kapitaalratio” en „totale kapitaalratio”: tier 1-kernkapitaalratio, tier 1-kapitaalratio en totale kapitaalratio zoals bedoeld in artikel 92, lid 2, van Verordening (EU) nr. 575/2013;
- 10) „SREP-besluit”: een door de ECB op basis van artikel 16 van Verordening (EU) nr. 1024/2013 vastgesteld besluit, volgend op de jaarlijkse toetsing en evaluatie door de toezichthouder zoals bedoeld in artikel 97 van Richtlijn 2013/36/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ en welk besluit prudentiële vereisten vaststelt;
- 11) „delegatiebesluit” en „gedelegeerd besluit”: hebben dezelfde betekenis als in artikel 3, onder 2) en 4), van Besluit (EU) 2017/933 (ECB/2016/40);
- 12) „hoofden van arbeidseenheden”: hoofden van arbeidseenheden van de ECB aan wie de bevoegdheid werd gedelegeerd om eigenvermogenbesluiten vast te stellen;
- 13) „geen-bezwaarprocedure”: de in artikel 26, lid 8, van Verordening (EU) nr. 1024/2013 uiteengezette procedure die nader uiteengezet wordt in artikel 13 octies van Besluit ECB/2004/2;
- 14) „negatief besluit”: een besluit dat geen toestemming verleent of de door de belangrijke onder toezicht staande entiteit verzochte toestemming niet volledig verleent. Een besluit met aanvullende bepalingen, zoals voorwaarden of verplichtingen, wordt als een negatief besluit beschouwd, tenzij die aanvullende bepalingen a) verzekeren dat de onder toezicht staande entiteit voldoet aan eisen van relevant unierecht, zoals bedoeld in artikel 3, lid 4, artikel 4, lid 3, en artikel 5, lid 6, en schriftelijk zijn overeengekomen, of b) slechts één of meer bestaande voorwaarden herhalen waaraan de instelling krachtens artikel 3, lid 4, artikel 4, lid 3, en artikel 5, lid 6, moet voldoen, of informatie vereisen betreffende de naleving van één of meer van die vereisten;
- 15) „belangrijke onder toezicht staande entiteit”: een belangrijke onder toezicht staande entiteit zoals bedoeld in artikel 2, punt 16, van Verordening (EU) nr. 468/2014 van de Europese Centrale Bank (ECB/2014/17) ⁽²⁾.

Artikel 2

Delegatie van eigenvermogenbesluiten

1. Overeenkomstig artikel 4 van Besluit (EU) 2017/933 (ECB/2016/40) delegeert de Raad van bestuur bij deze aan de door de directie overeenkomstig artikel 5 van dat besluit benoemde hoofden van arbeidseenheden de vaststelling van besluiten betreffende a) voorafgaande toestemming voor de aanmerking van kapitaalinstrumenten als tier 1-kernkapitaalinstrumenten krachtens artikel 26, lid 3, van Verordening (EU) nr. 575/2013; b) voorafgaande toestemming voor de aanmerking van kapitaalinstrumenten als aanvullend-tier 1- of tier 2-instrumenten, indien vereist uit hoofde van nationaal recht, en c) voorafgaande toestemming voor eigenvermogenverminderingen krachtens artikel 77 van Verordening (EU) nr. 575/2013.
2. De in lid 1 bedoelde eigenvermogenbesluiten worden middels een gedelegeerd besluit vastgesteld indien is voldaan aan de in de artikelen 3, 4 en 5 bedoelde vaststellingscriteria voor gedelegeerde besluiten.
3. Eigenvermogenbesluiten worden niet middels een gedelegeerd besluit vastgesteld indien onvoldoende informatie of de complexiteit van de beoordeling vereist dat ze binnen het kader van de geen-bezwaarprocedure worden vastgesteld.

Artikel 3

Criteria voor de vaststelling van gedelegeerde besluiten betreffende voorafgaande toestemming om instrumenten als tier 1-kernkapitaalinstrumenten aan te merken

1. Besluiten betreffende de aanmerking van kapitaalinstrumenten als tier 1-kernkapitaalinstrumenten worden middels een gedelegeerd besluit genomen indien de instrumentenvorm, waarvoor om voorafgaande toestemming wordt verzocht, ten tijde van de ontvangst van het verzoek door de ECB op de EBA-lijst stond.
2. Negatieve besluiten en besluiten krachtens artikel 31 van Verordening (EU) nr. 575/2013 worden niet middels een gedelegeerd besluit vastgesteld.

⁽¹⁾ Richtlijn 2013/36/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 juni 2013 betreffende toegang tot het bedrijf van kredietinstellingen en het prudentieel toezicht op kredietinstellingen en beleggingsondernemingen, tot wijziging van Richtlijn 2002/87/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 2006/48/EG en 2006/49/EG (PB L 176 van 27.6.2013, blz. 338).

⁽²⁾ Verordening (EU) nr. 468/2014 van de Europese Centrale Bank van 16 april 2014 tot vaststelling van een kader voor samenwerking binnen het Gemeenschappelijk Toezichtsmechanisme tussen de Europese Centrale Bank en nationale bevoegde autoriteiten en met nationale aangewezen autoriteiten (GTM-kaderverordening) (ECB/2014/17) (PB L 141 van 14.5.2014, blz. 1).

3. Een besluit wordt vastgesteld middels de geen-bezwaarprocedure indien krachtens de leden 1 en 2 een besluit betreffende de aanmerking van kapitaalinstrumenten als tier 1-kernkapitaalinstrumenten niet kan worden vastgesteld middels een gedelegeerd besluit.

4. De beoordeling van de aanmerking van kapitaalinstrumenten als tier 1-kernkapitaalinstrumenten wordt overeenkomstig de artikelen 27, 28 en 29 van Verordening (EU) nr. 575/2013 en de artikelen 4 tot en met 11 van Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 241/2014 uitgevoerd.

Artikel 4

Criteria voor de vaststelling van gedelegeerde besluiten betreffende voorafgaande toestemming om instrumenten als aanvullend-tier 1- of tier 2-instrumenten aan te merken

1. Indien uit hoofde van nationaal recht voorafgaande toestemming vereist is, worden besluiten betreffende voorafgaande toestemming om kapitaalinstrumenten aan te merken, als aanvullend-tier 1- of tier 2-instrumenten middels een gedelegeerd besluit genomen.

2. Negatieve besluiten worden niet middels een gedelegeerd besluit vastgesteld, maar overeenkomstig de geen-bezwaarprocedure.

3. De beoordeling van de aanmerking van instrumenten als aanvullend-tier 1- of tier 2-instrumenten wordt overeenkomstig de artikelen 52, 53, 54 en 63 van Verordening (EU) nr. 575/2013 en de artikelen 8, 9 en 20 tot en met 24 bis van Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 241/2014 uitgevoerd.

Artikel 5

Criteria voor de vaststelling van gedelegeerde besluiten betreffende voorafgaande toestemming voor eigenvermogenverminderingen

1. Besluiten betreffende voorafgaande toestemming voor eigenvermogenverminderingen worden middels een gedelegeerd besluit genomen indien is voldaan aan de voorwaarden van hetzij lid 2, hetzij lid 3.

2. Voor verminderingen met vervanging worden besluiten middels een gedelegeerd besluit genomen indien:

- a) het vervangingsinstrument een tier 1-kernkapitaalinstrument is met een geaggregeerd nominaal bedrag dat minstens gelijk is aan het nominale bedrag van het vervangen instrument, of
- b) het vervangingsinstrument een aanvullend-tier 1-instrument is met een geaggregeerd nominaal bedrag dat minstens gelijk is aan het nominale bedrag van het vervangen instrument, indien het vervangen instrument een aanvullend tier 1-instrument is, of
- c) het vervangingsinstrument een aanvullend-tier 1- of tier 2-instrument is met een geaggregeerd nominaal bedrag dat minstens gelijk is aan het nominale bedrag van het vervangen instrument, indien het vervangen instrument een tier 2-instrument is.

3. Voor verminderingen zonder vervanging worden besluiten middels een gedelegeerd besluit genomen indien:

- a) volgende op de vermindering het eigen vermogen hoger is dan, en dat naar schatting zo blijft gedurende minstens drie boekjaren na de datum van toepassing, de som van de vereisten van artikel 92, lid 1, van Verordening (EU) nr. 575/2013, het overeenkomstig artikel 16, lid 2, onder a), van Verordening (EU) nr. 1024/2013 verplicht aan te houden eigen vermogen, het in artikel 128, punt 6, van Richtlijn 2013/36/EU bedoelde gecombineerde buffervereiste en de Pijler 2-kapitaalrichtsnoeren zoals bedoeld in het meest recente SREP-besluit, en
- b) de impact van de verlaging op de tier 1-kernkapitaalratio, de tier 1-kapitaalratio en de totale kapitaalratio minder dan 100 basispunten bedraagt.

4. Negatieve besluiten worden niet middels een gedelegeerd besluit vastgesteld.

5. Indien krachtens de leden 1 tot en met 4 een eigenvermogenverminderingbesluit niet kan worden vastgesteld middels een gedelegeerd besluit, wordt het besluit overeenkomstig de geen-bezwaarprocedure vastgesteld.

6. De beoordeling van een eigenvermogenvermindering wordt uitgevoerd overeenkomstig artikel 78 van Verordening (EU) nr. 575/2013 en hoofdstuk IV, afdeling 2, van Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 241/2014.

*Artikel 6***Overgangsbepaling**

Dit besluit is niet van toepassing indien het verzoek bij de ECB werd ingediend voor de inwerkingtreding van dit besluit.

*Artikel 7***Inwerkingtreding**

Dit besluit treedt in werking op de twintigste dag volgende op de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Gedaan te Frankfurt am Main, 15 maart 2018.

De president van de ECB
Mario DRAGHI

BESLUIT (EU) 2018/547 VAN DE EUROPESE CENTRALE BANK**van 27 maart 2018****houdende de benoeming van hoofden van arbeidseenheden voor de vaststelling van gedelegeerde eigenvermogenbesluiten (ECB/2018/11)**

DE DIRECTIE VAN DE EUROPESE CENTRALE BANK,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien de statuten van het Europees Stelsel van centrale banken en van de Europese Centrale Bank, en met name artikel 11.6,

Gezien Besluit (EU) 2017/933 van de Europese Centrale Bank van 16 november 2016 betreffende een algemeen kader voor de delegatie van besluitvormingsbevoegdheden voor met toezichttaken verband houdende rechtsinstrumenten (ECB/2016/40) ⁽¹⁾, en met name artikel 4 en 5,

Gezien Besluit (EU) 2018/546 van de Europese Centrale Bank van 15 maart 2018 betreffende de delegatie van de bevoegdheid tot vaststelling van eigenvermogenbesluiten (ECB/2018/10) ⁽²⁾, en met name artikel 2,

Gezien Besluit ECB/2004/2 van 19 februari 2004 houdende goedkeuring van het reglement van orde van de Europese Centrale Bank ⁽³⁾, en met name artikel 10,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Om het aanzienlijk aantal besluiten te kunnen adresseren dat de Europese Centrale Bank (ECB) moet vaststellen voor de vervulling van haar toezichttaken, is een procedure opgezet voor de vaststelling van specifieke gedelegeerde besluiten.
- (2) Een delegatiebesluit is van toepassing vanaf de vaststelling van een directiebesluit, bij welk besluit één of meerdere hoofden van arbeidseenheden worden benoemd om besluiten te nemen op basis van dat delegatiebesluit.
- (3) De directie houdt bij de benoeming van hoofden van arbeidseenheden rekening met het belang van het delegatiebesluit en het aantal geadresseerden aan wie gedelegeerde besluiten gestuurd moeten worden.
- (4) De voorzitter van de Raad van toezicht werd geraadpleegd betreffende de hoofden van arbeidseenheden aan wie de bevoegdheid tot vaststelling van eigenvermogenbesluiten moet worden gedelegeerd,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

*Artikel 1***Gedelegeerde eigenvermogenbesluiten**

Gedelegeerde besluiten krachtens artikel 2 van Besluit (EU) 2018/546 (ECB/2018/10) worden vastgesteld door een van de volgende hoofden van een arbeidseenheid:

- a) de directeur-generaal van het directoraat-generaal Microprudentieel Toezicht I, indien toezicht op de betrokken onder toezicht staande entiteit of groep wordt uitgeoefend door het directoraat-generaal Microprudentieel Toezicht I;
- b) de directeur-generaal van het directoraat-generaal Microprudentieel Toezicht II, indien toezicht op de betrokken onder toezicht staande entiteit of groep wordt uitgeoefend door het directoraat-generaal Microprudentieel Toezicht II, of
- c) bij ontstentenis van een directeur-generaal, hun plaatsvervangend directeur-generaal.

⁽¹⁾ PB L 141 van 1.6.2017, blz. 14.

⁽²⁾ Zie bladzijde 105 van dit Publicatieblad.

⁽³⁾ PB L 80 van 18.3.2004, blz. 33.

*Artikel 2***Inwerkingtreding**

Dit besluit treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Gedaan te Frankfurt am Main, 27 maart 2018.

De president van de ECB
Mario DRAGHI

RECTIFICATIES

Rectificatie van Verordening (EU) 2018/120 van de Raad van 23 januari 2018 tot vaststelling, voor 2018, van de vangstmogelijkheden voor sommige visbestanden en groepen visbestanden welke in de wateren van de Unie en, voor vissersvaartuigen van de Unie, in bepaalde wateren buiten de Unie van toepassing zijn, en tot wijziging van Verordening (EU) 2017/127

(Publicatieblad van de Europese Unie L 27 van 31 januari 2018)

Bladzijde 56, bijlage IA „Skagerrak, Kattegat, ICES-deelgebieden 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12 en 14, wateren van de Unie van Cefac en wateren van Frans-Guyana”, in de post voor blauwe wijting *Micromesistius poutassou* in de wateren van de Unie en internationale wateren van 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8a, 8b, 8d, 8e, 12 en 14 (WHB/1X14):

in plaats van: „Portugal 4 826 ⁽¹⁾ ⁽²⁾”;

lezen: „Portugal 4 826 ⁽¹⁾ ⁽²⁾”.

ISSN 1977-0758 (elektronische uitgave)
ISSN 1725-2598 (papieren uitgave)



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

NL