

Europeiska unionens officiella tidning

L 355



Svensk utgåva

Lagstiftning

femtiosjunde årgången

12 december 2014

Innehållsförteckning

II *Icke-lagstiftningsakter*

FÖRORDNINGAR

- ★ **Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1316/2014 av den 11 december 2014 om godkännande av det verksamma ämnet *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stam D747 i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2009 om utsläppande av växtskyddsmedel på marknaden, och om ändring av bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 540/2011 samt om tillstånd för medlemsstaterna att förlänga provisoriska godkännanden som beviljats det verksamma ämnet ⁽¹⁾** 1
- ★ **Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1317/2014 av den 11 december 2014 om förlängning av övergångsperioder för kapitalbaskrav för exponeringar mot centrala motparter enligt Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) nr 575/2013 och (EU) nr 648/2012 ⁽¹⁾** 6
- ★ **Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1318/2014 av den 11 december 2014 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen ⁽¹⁾** 8
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1319/2014 av den 11 december 2014 om fastställande av schablonimportvärden för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker 39

DIREKTIV

- ★ **Kommissionens direktiv 2014/106/EU av den 5 december 2014 om ändring av bilagorna V och VI till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen ⁽¹⁾** 42

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

BESLUT

2014/894/Gusp:

- ★ **Beslut EUTM Mali/4/2014 av kommittén för utrikes- och säkerhetspolitik av den 9 december 2014 om godkännande av bidrag från en tredjestat till Europeiska unionens militära uppdrag i syfte att bidra till utbildning av den maliska försvarsmakten (EUTM Mali)** 50

2014/895/EU:

- ★ **Kommissionens genomförandebeslut av den 10 december 2014 om fastställande av format för information enligt artikel 21.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/18/EU om åtgärder för att förebygga och begränsa faran för allvarliga olyckshändelser där farliga ämnen ingår [delgivet med nr C(2014) 9334] ⁽¹⁾** 51

2014/896/EU:

- ★ **Kommissionens genomförandebeslut av den 10 december 2014 om fastställande av format för information från medlemsstaterna om genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/18/EU om åtgärder för att förebygga och begränsa faran för allvarliga olyckshändelser där farliga ämnen ingår [delgivet med nr C(2014) 9335] ⁽¹⁾** 55

REKOMMENDATIONER

2014/897/EU:

- ★ **Kommissionens rekommendation av den 5 december 2014 om frågor rörande ibruktagande och användning av strukturella delsystem och fordon enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG och 2004/49/EG ⁽¹⁾** 59

Rättelser

- ★ **Rättelse till rådets förordning (EG) nr 834/2007 av den 28 juni 2007 om ekologisk produktion och märkning av ekologiska produkter och om upphävande av förordning (EEG) nr 2092/91 (EUT L 189, 20.7.2007)** 78

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1316/2014

av den 11 december 2014

om godkännande av det verksamma ämnet *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stam D747 i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2009 om utsläppande av växtskyddsmedel på marknaden, och om ändring av bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 540/2011 samt om tillstånd för medlemsstaterna att förlänga provisoriska godkännanden som beviljats det verksamma ämnet

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2009 av den 21 oktober 2009 om utsläppande av växtskyddsmedel på marknaden och om upphävande av rådets direktiv 79/117/EEG och 91/414/EEG ⁽¹⁾, särskilt artiklarna 13.2 och 78.2, och

av följande skäl:

- (1) Vad gäller förfarandet och villkoren för godkännande ska rådets direktiv 91/414/EEG ⁽²⁾ i enlighet med artikel 80.1 a i förordning (EG) nr 1107/2009 tillämpas på verksamma ämnen för vilka ett beslut har antagits i enlighet med artikel 6.3 i det direktivet före den 14 juni 2011. För *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stam D747 uppfylls villkoren i artikel 80.1 a i förordning (EG) nr 1107/2009 genom kommissionens genomförandebeslut 2011/253/EU ⁽³⁾.
- (2) I enlighet med artikel 6.2 i direktiv 91/414/EEG tog Tyskland den 21 oktober 2010 emot en ansökan från Mitsui AgriScience International SA/NV om upptagande av det verksamma ämnet *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stam D747 i bilaga I till direktiv 91/414/EEG. Genom genomförandebeslut 2011/253/EU bekräftades att dokumentationen var fullständig, det vill säga att den i princip kunde anses uppfylla uppgiftskraven i bilagorna II och III till direktiv 91/414/EEG.
- (3) Effekterna av detta verksamma ämne på människors och djurs hälsa och på miljön har bedömts i enlighet med bestämmelserna i artikel 6.2 och 6.4 i direktiv 91/414/EEG för de användningsområden som sökanden har föreslagit. Den rapporterade medlemsstaten överlämnade ett utkast till bedömningsrapport den 14 januari 2013.
- (4) Utkastet till bedömningsrapport granskades av medlemsstaterna och Europeiska myndigheten för livsmedelssäkerhet (nedan kallad myndigheten). Myndigheten lade fram sin slutsats ⁽⁴⁾ om riskbedömningen av bekämpningsmedel med det verksamma ämnet *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stam D747 för kommissionen den 27 mars 2014. Medlemsstaterna och kommissionen granskade utkastet till bedömningsrapport och myndighetens slutsats i ständiga kommittén för växter, djur, livsmedel och foder, och en rapport färdigställdes den 10 oktober 2014 i form av kommissionens granskningsrapport om *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stam D747.

⁽¹⁾ EUT L 309, 24.11.2009, s. 1.

⁽²⁾ Rådets direktiv 91/414/EEG av den 15 juli 1991 om utsläppande av växtskyddsmedel på marknaden (EGT L 230, 19.8.1991, s. 1).

⁽³⁾ Kommissionens genomförandebeslut 2011/253/EU av den 26 april 2011 om ett principiellt erkännande av fullständigheten hos den dokumentation som lämnats in för detaljerad granskning inför ett eventuellt införande av metobromuron, S-abskisinsyra, *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* D747, *Bacillus pumilus* QST 2808 och *Streptomyces lydicus* WYEC 108 i bilaga I till rådets direktiv 91/414/EEG (EUT L 106, 27.4.2011, s. 13).

⁽⁴⁾ The EFSA Journal, vol. 12(2014):4, artikelnr 3624. Tillgänglig på www.efsa.europa.eu

- (5) De olika undersökningar som gjorts har visat att växtskyddsmedel som innehåller *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stam D747 i allmänhet kan antas uppfylla kraven i artikel 5.1 a och b samt 5.3 i direktiv 91/414/EEG, särskilt när det gäller de användningsområden som undersökts och som beskrivs i kommissionens granskningsrapport. *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stam D747 bör därför godkännas.
- (6) Innan ett godkännande beviljas bör medlemsstaterna och berörda parter medges en rimlig tidsfrist för att anpassa sig till de nya krav som följer av godkännandet.
- (7) Utan att det påverkar tillämpningen av de skyldigheter som anges i förordning (EG) nr 1107/2009 som en följd av godkännandet och med hänsyn till den särskilda situation som uppstår genom övergången från direktiv 91/414/EEG till förordning (EG) nr 1107/2009 bör dock följande gälla. Medlemsstaterna bör medges en sexmånadersperiod efter godkännandet för att se över godkännanden för växtskyddsmedel som innehåller *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stam D747. Medlemsstaterna bör i förekommande fall ändra, ersätta eller återkalla godkännanden. Genom undantag från tidsfristen bör i enlighet med direktiv 91/414/EEG en längre period medges för inlämnande och bedömning av den fullständiga dokumentationen enligt bilaga III för varje växtskyddsmedel och för varje avsett användningsområde i överensstämmelse med de enhetliga principerna.
- (8) Erfarenheter från upptaganden i bilaga I till direktiv 91/414/EEG av verksamma ämnen som bedömts enligt kommissionens förordning (EEG) nr 3600/92 ⁽¹⁾ har visat att det kan uppstå svårigheter vid tolkningen av de skyldigheter som innehavarna av befintliga godkännanden har i fråga om tillgången till uppgifter. För att ytterligare svårigheter ska undvikas förefaller det därför nödvändigt att klargöra medlemsstaternas skyldigheter, särskilt skyldigheten att kontrollera att innehavarna av ett godkännande kan visa att de har tillgång till dokumentation som uppfyller kraven i bilaga II till det direktivet. Detta klargörande innebär dock inte att medlemsstaterna eller innehavarna av godkännanden åläggs några nya skyldigheter jämfört med dem som de åläggs i de direktiv om ändring av bilaga I till det direktivet som hittills har antagits eller i förordningarna om godkännande av verksamma ämnen.
- (9) I enlighet med artikel 13.4 i förordning (EG) nr 1107/2009 bör bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 540/2011 ⁽²⁾ ändras i enlighet med detta.
- (10) Medlemsstaterna bör få tillstånd att förlänga provisoriska godkännanden som beviljats för växtskyddsmedel som innehåller *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stam D747 så att de får tillräckligt med tid på sig för att fullgöra skyldigheterna i denna förordning när det gäller dessa provisoriska godkännanden.
- (11) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från ständiga kommittén för växter, djur, livsmedel och foder.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Godkännande av verksamt ämne

Det verksamma ämnet *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stam D747 enligt specifikationen i bilaga I godkänns under förutsättning att de villkor som anges i den bilagan uppfylls.

Artikel 2

Ny prövning av växtskyddsmedel

1. Medlemsstaterna ska i enlighet med förordning (EG) nr 1107/2009 vid behov ändra eller återkalla befintliga godkännanden för växtskyddsmedel som innehåller *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stam D747 som verksamt ämne senast den 30 september 2015.

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EEG) nr 3600/92 av den 11 december 1992 om närmare bestämmelser för genomförandet av den första etappen i det arbetsprogram som avses i artikel 8.2 i rådets direktiv 91/414/EEG om utsläppande av växtskyddsprodukter på marknaden (EGT L 366, 15.12.1992, s. 10).

⁽²⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 540/2011 av den 25 maj 2011 om tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2009 vad gäller förteckningen över godkända verksamma ämnen (EUT L 153, 11.6.2011, s. 1).

Senast detta datum ska medlemsstaterna särskilt ha kontrollerat att villkoren i bilaga I till den här förordningen är uppfyllda, med undantag av villkoren i kolumnen om särskilda bestämmelser i den bilagan, samt att innehavaren av godkännandet har eller har tillgång till dokumentation som uppfyller kraven i bilaga II till direktiv 91/414/EEG i enlighet med villkoren i artikel 13.1–13.4 i det direktivet och artikel 62 i förordning (EG) nr 1107/2009.

2. Genom undantag från punkt 1 ska medlemsstaterna för varje godkänt växtskyddsmedel som innehåller *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stam D747, antingen som enda verksamma ämne eller som ett av flera verksamma ämnen som alla senast den 31 mars 2015 förtecknats i bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 540/2011, ta upp växtskyddsmedlet till ny prövning enligt de enhetliga principer som avses i artikel 29.6 i förordning (EG) nr 1107/2009, på grundval av dokumentation som uppfyller kraven i bilaga III till direktiv 91/414/EEG och med hänsyn till kolumnen om särskilda bestämmelser i bilaga I till den här förordningen. På grundval av denna prövning ska medlemsstaterna fastställa om växtskyddsmedlet uppfyller kraven i artikel 29.1 i förordning (EG) nr 1107/2009.

Därefter ska medlemsstaterna

- a) om det gäller ett växtskyddsmedel som innehåller *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stam D747 som enda verksamma ämne, vid behov senast den 30 september 2016 ändra eller återkalla godkännandet, eller
- b) om det gäller ett växtskyddsmedel som innehåller *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stam D747 som ett av flera verksamma ämnen, vid behov ändra eller återkalla godkännandet senast den 30 september 2016 eller vid det datum som fastställts för en sådan ändring eller ett sådant återkallande i respektive rättsakt eller rättsakter om upptagande av ämnet eller ämnena i fråga i bilaga I till direktiv 91/414/EEG eller om godkännande av ämnet eller ämnena, beroende på vilket datum som är det senaste.

Artikel 3

Ändringar av genomförandeförordning (EU) nr 540/2011

Bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 540/2011 ska ändras i enlighet med bilaga II till den här förordningen.

Artikel 4

Förlängning av befintliga provisoriska godkännanden

Medlemsstaterna får förlänga befintliga provisoriska godkännanden för växtskyddsmedel som innehåller *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* stam D747 så att de som längst gäller till och med den 30 september 2016.

Artikel 5

Ikraftträdande och tillämpningsdatum

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 april 2015.

Dock ska artikel 4 tillämpas från och med det datum när denna förordning träder i kraft.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 11 december 2014.

På kommissionens vägnar

Jean-Claude JUNCKER

Ordförande

BILAGA I

Trivialnamn, identifikationsnummer	Namn enligt IUPAC	Renhetsgrad ⁽¹⁾	Datum för godkännande	Godkännande till och med	Särskilda bestämmelser
<i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i>, stam D747 Referensnummer i <i>Agricultural Research Culture Collection</i> (NRRL), Peoria, Illinois, Förenta staterna: B-50405 Depositionsnummer i <i>International Patent Organism Depositary</i>, Tokyo, Japan: FERM BP-8234	Ej tillämpligt	Lägst koncentration: $2,0 \times 10^{11}$ CFU/g	1 april 2015	31 mars 2025	Vid tillämpningen av de enhetliga principer som avses i artikel 29.6 i förordning (EG) nr 1107/2009 ska hänsyn tas till slutsatserna i granskningsrapporten om <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i>, stam D747, från ständiga kommittén för växter, djur, livsmedel och foder av den 10 oktober 2014, särskilt tilläggen I och II. Vid den samlade bedömningen ska medlemsstaterna vara särskilt uppmärksamma på skyddet av de personer som hanterar växtskyddsmedlet, med tanke på att <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i>, stam D747, ska betraktas som potentiellt sensibiliserande. Villkoren för användning ska vid behov omfatta riskreducerande åtgärder. Producenten ska säkerställa strikt bevaring av miljöförhållanden samt verkställda kvalitetskontrollanalyser under tillverkningsprocessen.

⁽¹⁾ En detaljerad beskrivning av varje verksamt ämne återfinns i granskningsrapporten för ämnet i fråga.

BILAGA II

I del B i bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 540/2011 ska följande post läggas till:

Numm- er	Trivialnamn, identifikationsnummer	Namn enligt IUPAC	Renhetsgrad ⁽¹⁾	Datum för godkännande	Godkännande till och med	Särskilda bestämmelser
"83	<i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> , stam D747 Referensnummer i <i>Agricultural Research Culture Collection</i> (NRRL), Peoria, Illinois, Förenta staterna: B-50405 Depositionsnummer i <i>International Patent Organism Depository</i> , Tokyo, Japan: FERM BP-8234	Ej tillämpligt	Lägsta koncentration: $2,0 \times 10^{11}$ CFU/g	1 april 2015	31 mars 2025	Vid tillämpningen av de enhetliga principer som avses i artikel 29.6 i förordning (EG) nr 1107/2009 ska hänsyn tas till slutsatserna i granskningsrapporten om <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> stam D747, från ständiga kommittén för växter, djur, livsmedel och foder av den 10 oktober 2014, särskilt tilläggen I och II. Vid den samlade bedömningen ska medlemsstaterna vara särskilt uppmärksamma på skyddet av de personer som hanterar växtskyddsmedlet, med tanke på att <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> , stam D747, ska betraktas som potentiellt sensibiliserande. Villkoren för användning ska vid behov omfatta riskreducerande åtgärder. Producenten ska säkerställa strikt bevaring av miljöförhållanden samt verkställda kvalitetskontrollanalyser under tillverkningsprocessen."

⁽¹⁾ En detaljerad beskrivning av varje verksamt ämne återfinns i granskningsrapporten för ämnet i fråga.

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1317/2014**av den 11 december 2014****om förlängning av övergångsperioder för kapitalbaskrav för exponeringar mot centrala motparter enligt Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) nr 575/2013 och (EU) nr 648/2012****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 575/2013 av den 26 juni 2013 om tillsynskrav för kreditinstitut och värdepappersföretag och om ändring av förordning (EU) nr 648/2012 ⁽¹⁾, särskilt artikel 497.3, och

av följande skäl:

- (1) För att undvika avbrott på internationella finansiella marknader och förhindra att institut straffas till följd av att de underställs högre kapitalbaskrav under förfarandena för auktorisation och erkännande av en befintlig central motpart, fastställs i artikel 497.1 och 497.2 i förordning (EU) nr 575/2013 en övergångsperiod under vilken samtliga centrala motparter med vilka institut som är etablerade i unionen clearar transaktioner ska betraktas som kvalificerade centrala motparter.
- (2) Genom förordning (EU) nr 575/2013 ändrades också Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 648/2012 ⁽²⁾ i fråga om vissa indata för beräkningen av institutens kapitalbaskrav för exponeringar mot centrala motparter. I enlighet därmed föreskrivs i artikel 89.5a i förordning (EU) nr 648/2012 att vissa centrala motparter under en begränsad period ska rapportera den totala summan av de initialsäkerheter som de har mottagit från sina clearingmedlemmar. Den övergångsperioden återspeglar den som anges i artikel 497 i förordning (EU) nr 575/2013.
- (3) Både övergångsperioden för kapitalbaskrav enligt artikel 497.1 och 497.2 i förordning (EU) nr 575/2013 och övergångsperioden för rapportering av initialsäkerhet enligt artikel 89.5a första och andra stycket i förordning (EU) nr 648/2012 skulle löpa ut den 15 juni 2014.
- (4) Enligt artikel 497.3 i förordning (EU) nr 575/2013 har kommissionen befogenhet att anta en genomförandeakt för att under exceptionella omständigheter förlänga övergångsperioden med sex månader. En sådan förlängning bör också gälla de tidsfrister som anges i artikel 89.5a i förordning (EU) nr 648/2012. Genom kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 591/2014 ⁽³⁾ har dessa övergångsperioder redan förlängts med sex månader, fram till den 15 december 2014.
- (5) Processen för auktorisering av befintliga centrala motparter som är etablerade i unionen pågår och kommer inte att vara slutförd den 15 december 2014. De befintliga centrala motparter som är etablerade i tredjeländer och som redan har ansökt om erkännande har i nuläget ännu inte erkänts. En ytterligare förlängning av övergångsperioden kommer följaktligen att göra det möjligt för institut som är etablerade i unionen (eller deras dotterföretag som är etablerade utanför unionen) att undvika en betydande ökning av kapitalbaskraven till följd av att de inte har erkända centrala motparter som är etablerade i vart och ett av dessa relevanta tredjeländer och som på ett ekonomiskt hållbart och lättillgängligt sätt tillhandahåller den specifika typ av clearingtjänster som instituten i unionen behöver. Även om en sådan ökning enbart vore temporär skulle den kunna medföra att dessa institut drar sig ur ett direkt deltagande i dessa centrala motparter, vilket skulle leda till avbrott på de marknader där dessa centrala motparter verkar. En ytterligare förlängning av övergångsperioderna med sex månader, dvs. fram till den 15 juni 2015, är därför nödvändig.
- (6) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från europeiska bankkommittén.

⁽¹⁾ EUT L 176, 27.6.2013, s. 1.⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 648/2012 av den 4 juli 2012 om OTC-derivat, centrala motparter och transaktionsregister (EUT L 201, 27.7.2012, s. 1).⁽³⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 591/2014 av den 3 juni 2014 om förlängning av övergångsperioder för kapitalbaskrav för exponeringar mot centrala motparter i Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) nr 575/2013 och (EU) nr 648/2012 (EUT L 165, 4.6.2014, s. 31).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De femtonmånadersperioder som avses i artikel 497.1 och 497.2 i förordning (EU) nr 575/2013 och i artikel 89.5a första och andra stycket i förordning (EU) nr 648/2012, vilka redan förlängts genom artikel 1 i genomförandeförordning (EU) nr 591/2014, ska förlängas med ytterligare sex månader.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tredje dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 11 december 2014.

På kommissionens vägnar

Jean-Claude JUNCKER

Ordförande

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1318/2014**av den 11 december 2014****om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG ⁽¹⁾, särskilt artikel 4.2, och

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 ⁽²⁾ upprättades en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.
- (2) Vissa medlemsstater och Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) har, i enlighet med artikel 4.3 i förordning (EG) nr 2111/2005, lämnat information till kommissionen som är av betydelse för uppdateringen av den förteckningen. Relevant information har även lämnats av vissa tredjeländer. Gemenskapsförteckningen bör därför uppdateras på grundval av denna information.
- (3) Kommissionen har informerat alla berörda lufttrafikföretag antingen direkt eller via de berörda tillsynsmyndigheterna, och meddelat de centrala fakta och överväganden som kommer att ligga till grund för beslut om att belägga dem med verksamhetsförbud i unionen eller för beslut om att ändra villkoren i ett verksamhetsförbud för ett lufttrafikföretag som redan finns med i gemenskapsförteckningen.
- (4) Kommissionen har gett de berörda lufttrafikföretagen möjlighet att ta del av den dokumentation som medlemsstaterna lämnat in, att inkomma med skriftliga synpunkter och att lämna en muntlig redogörelse inför kommissionen och den kommitté som inrättats genom rådets förordning (EEG) nr 3922/1991 ⁽³⁾ (nedan kallad *flygsäkerhetskommittén*).
- (5) Flygsäkerhetskommittén har fått uppdateringar från kommissionen om pågående gemensamma samråd som inletts inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005 och dess kommissionens genomförandeförordning (EG) nr 473/2006 ⁽⁴⁾ med behöriga myndigheter och lufttrafikföretag i staterna Angola, Botswana, Georgien, Republiken Guinea, Indien, Indonesien, Kazakstan, Republiken Kirgizistan, Libanon, Libyen, Madagaskar, Islamiska republiken Mauretanien, Moçambique, Nepal, Filippinerna, São Tomé och Príncipe, Sudan och Zambia. Flygsäkerhetskommittén har också fått information från kommissionen om Afghanistan, Ghana, Iran och Nordkorea. Flygsäkerhetskommittén har också fått uppdateringar från kommissionen om tekniskt samråd med Ryssland.
- (6) Flygsäkerhetskommittén har hört redogörelser från Easa om resultaten av Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) analys av granskningsrapporter inom ramen för Icaos allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (USOAP-programmet). Medlemsstaterna uppmanades att prioritera rampinspektioner av lufttrafikföretag med licens i stater där Icao har konstaterat allvarliga säkerhetsproblem eller vars system för säkerhetstillsyn enligt Easas slutsatser har allvarliga brister. Som komplement till de samråd som kommissionen håller inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005, kommer prioriteringen av rampinspektioner att göra det möjligt att få ytterligare information om säkerhetsnivån när det gäller lufttrafikföretag med licens i dessa stater.

⁽¹⁾ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 upprättas en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 14).

⁽³⁾ Rådets förordning (EEG) nr 3922/1991 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart (EGT L 373, 31.12.1991, s. 4).

⁽⁴⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 av den 22 mars 2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 8).

- (7) Flygsäkerhetskommittén har hört redogörelser från Easa om resultaten av analyser av rampinspektioner utförda inom ramen för programmet för säkerhetskontroll av utländska luftfartyg (Safa-programmet) i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ⁽¹⁾.
- (8) Flygsäkerhetskommittén har också hört redogörelser från Easa om de tekniska stödprojekt som genomförts i länder som påverkas av åtgärder eller övervakning enligt förordning (EG) nr 2111/2005. Kommittén informerades om Easas planer och förfrågningar om ytterligare tekniskt stöd och samarbete för att förbättra de civila luftfartsmyndigheternas administrativa och tekniska kapacitet i syfte att åtgärda fall där tillämpliga internationella normer inte uppfylls. Medlemsstaterna uppmanades att svara på dessa förfrågningar bilateralt, i samordning med kommissionen och Easa. I detta sammanhang betonade kommissionen nyttan av att ge information till det internationella luftfartssamfundet, särskilt genom Icaos Scan-databas, om det tekniska bistånd som tillhandahålls av unionen och av dess medlemsstater för att förbättra luftfartssäkerheten i världen.
- (9) Flygsäkerhetskommittén hörde också en redogörelse från Eurocontrol som lämnade uppdaterade uppgifter om statusen för Safas larmfunktion och aktuell statistik över varningsmeddelanden för svartlistade lufttrafikföretag.

EU-lufttrafikföretag

- (10) Till följd av Easas analys av information från rampinspektioner som utförts på luftfartyg tillhörande vissa EU-lufttrafikföretag, från standardiseringsinspektioner som Easa utfört samt från specifika inspektioner och kontroller som utförts av nationella luftfartsmyndigheter, har flera medlemsstater vidtagit vissa verkställighetsåtgärder och informerat kommissionen samt flygsäkerhetskommittén om dessa åtgärder. Grekland informerade om att den grekiska civila luftfartsmyndigheten hade utfört inspektioner på *Gain Jet Aviation* och *Skygreece Airlines*. Inga betydande problem hade påträffats i samband med de kompletterande inspektionerna.
- (11) Om relevant säkerhetsinformation skulle visa att det finns överhängande risker beroende på att unionens lufttrafikföretag inte uppfyller lämpliga säkerhetsnormer, upprepade medlemsstaterna sin beredvillighet att vidta nödvändiga åtgärder.

Lufttrafikföretag från Angola

- (12) Genom förordning (EG) nr 474/2006, ändrad genom kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1197/2011 ⁽²⁾, ges TAAG Angolan Airlines, som godkänts i Angola, tillstånd att bedriva flygverksamhet i unionen för fyra luftfartyg av typen Boeing 737-700 med registreringsnummer D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH och D2-TBJ, för tre luftfartyg av typen Boeing 777-200 med registreringsnummer D2-TED, D2-TEE och D2-TEF samt för två luftfartyg av typen Boeing 777-300 med registreringsnummer D2-TEG and D2-TEH.
- (13) Den 21 november 2014 lämnade TAAG Angolan Airlines, genom de behöriga myndigheterna i Angola (nedan kallade Inavic), in en begäran om att lägga till ett nytt luftfartyg av typen Boeing 777-300 i bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006. Svårigheterna att upprätta och underhålla regelbundna kontakter med Inavic och TAAG Angolan Airlines kvarstår emellertid. Svårigheterna utsträcker sig även till Inavics kontakter med Icao, vilket nyligen lett till ett antal indragningar av planerade Icao-kontroller. Detta tyder på att det finns interna kommunikationsproblem inom både TAAG Angolan Airlines och Inavic samt dem emellan, vilket gör det svårt att på rätt sätt bedöma huruvida ett bifall av TAAG Angolan Airlines begäran skulle innebära säkerhetsrisker. Kommissionen anser därför att det lämpligaste sättet att gå vidare är att uppmana både Inavic och TAAG Angolan Airlines att inom en snar framtid samarbeta fullt ut med kommissionen, i syfte att grundligt se över alla aspekter av den nuvarande säkerhetssituationen, bland annat när det gäller upptagandet av nya luftfartyg i TAAG Angolan Airlines flotta.
- (14) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa ytterligare luftfartyg som flygs av TAAG Angolan Airlines.

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, EUT L 296, 25.10.2012, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1197/2011 av den 21 november 2011 (EUT L 303, 22.11.2011, s. 14). Se särskilt punkterna 26–30 i skälen i denna förordning.

- (15) Medlemsstaterna måste fortsätta att kontrollera att *TAAG Angolan Airlines* faktiskt uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

Lufttrafikföretag från Botswana

- (16) I april 2013 genomförde Icao ett samordnat valideringsbesök i Botswana. Resultaten var delvis positiva: det faktiska genomförandet hade förbättrats. Även negativa resultat konstaterades i och med upptäckten av två allvarliga säkerhetsproblem. Vidare har det sedan 2010 inträffat två olyckor med luftfartyg som är registrerade i Botswana.
- (17) På grundval av tillgänglig information, det nuvarande bristande genomförandet av Icaos standarder och rekommenderade praxis, de två allvarliga säkerhetsproblemen, de två olyckorna och den diskontinuerliga kommunikationen mellan kommissionen och Botswanas civila luftfartsmyndighet (nedan kallad CAAB) begärde kommissionen, i en skrivelse av den 8 juli 2014 till CAAB, information om de lufttrafikföretag som är certifierade i Botswana.
- (18) CAAB svarade den 3 oktober 2014 med den begärda informationen i syfte att visa att staten genomför Icaos standarder och rekommenderade praxis på ett effektivt sätt och att de två allvarliga säkerhetsproblemen har åtgärdats.
- (19) Av informationen framgår det att CAAB önskar att Icao genomför ett samordnat valideringsbesök före årsslutet i syfte att kontrollera att de korrigerande åtgärder som vidtagits är tillräckliga för att åtgärda de två allvarliga säkerhetsproblemen.
- (20) Bedömningen av den information som lämnats visar också att samtliga luftfartyg hade omcertifierats och fått nya drifttillstånd (AOC) på samma datum. Detta kommer att leda till en topp i arbetsbördan för CAAB varje gång dessa drifttillstånd måste förnyas. CAAB har utvecklat ett övervakningsprogram för säkerhetstillsynen av lufttrafikföretagen, men genomförandet av programmet går långsammare än planerat. Slutligen bör det påpekas att endast ett begränsat antal punkter kontrolleras vid tillsynsverksamheten och att det följaktligen är svårt att fastställa om CAAB har kapacitet att lösa nya säkerhetsproblem som uppstår. För att få klarhet i dessa frågor kommer kommissionen att begära ytterligare information och kommer att bjuda in CAAB till ett tekniskt möte för att diskutera alla eventuella ytterligare aspekter vad gäller säkerhetstillsynen i Botswana.
- (21) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa lufttrafikföretag från Botswana.

Georgiska lufttrafikföretag

- (22) Samråden med Georgiens behöriga myndighet (nedan kallad GCAA) fortsätter. Syftet är att övervaka genomförandet av den plan för korrigerande åtgärder som GCAA tagit fram för att åtgärda det allvarliga säkerhetsproblem som konstaterades i samband med Icaos omfattande systemrevision i Georgien i oktober 2013.
- (23) På grundval av de uppgifter som lämnats av GCAA rörande de åtgärder som myndigheten vidtagit för att avhjälpa det allvarliga säkerhetsproblemet, ansåg kommissionen det inte nödvändigt att GCAA inställer sig inför flygsäkerhetskommittén. Kommissionen rapporterade till flygsäkerhetskommittén om genomförandet av den plan för korrigerande åtgärder som GCAA utarbetat.
- (24) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa lufttrafikföretag från Georgien.

Lufttrafikföretag från Republiken Guinea

- (25) Enligt överenskommelsen vid mötet i Bryssel i januari 2013 har de behöriga myndigheterna i Republiken Guinea (nedan kallade DNAC) regelbundet lämnat information om det pågående genomförandet av den plan för korrigerande åtgärder som godkändes av Icao i december 2012, samt all verksamhet som är kopplad till denna.

- (26) I den senaste rapporten, som inkom den 21 oktober 2014, redogör man för de senaste aktiviteterna och utvecklingen vad gäller genomförandet av planen för korrigerande åtgärder. Utbildningen av personal fortsätter för att ytterligare stärka tillsynskapaciteten, främst inom områdena luftvärdighet och drift av luftfartyg. DNAC har fortsatt med åtgärdandet av de återstående USOAP-anmärkningarna rörande anknytande protokollfrågor, vilket sker med hjälp av det onlineverktyg som används inom ramen för Icaos kontinuerliga övervakningsåtgärder (CMA). Från början av augusti till slutet av september 2014 har Icao genomfört en extern validering av de protokollfrågor som går att kontrollera på distans. Resultatet blev en mindre förbättring vad gäller det övergripande genomförandet av de åtta kritiska delarna.
- (27) För närvarande pågår ett lagstiftningsinitiativ för att omvandla DNAC till en oberoende och i ekonomiskt och operativt hänseende autonom myndighet för civil luftfart, med en egen förvaltningsstruktur. Godkännandet av den civila luftfartsmyndigheten i Guinea (nedan kallad AGAC), som är helt i linje med Icaos krav, väntas ske senast i januari 2015.
- (28) Alla tidigare drifttillstånd upphävdes tillfälligt i slutet av mars 2013. Den certifiering som innebär fullständig Icaoöverensstämmelse (fem faser) pågår fortfarande vad gäller det nationella lufttrafikföretaget *PROBIZ Guinée* som har ett luftfartyg av typen BE90. Certifieringen sker med hjälp och stöd från ett särskilt uppdrag genomfört av African Civil Aviation Conference/Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organisation, vari ingår samtidig arbetsplatsanknuten utbildning av DNAC:s inspektörer med avseende på hela processen. Ytterligare två andra lufttrafikföretag, *Eagle Air Guinée* och *Sahel Aviation Service Guinée*, har inlett ett certifieringsförfarande. DNAC, som får stöd av Icaos regionala kontor i Dakar, väntar sig att certifieringsprocessen ska ha slutförts för samtliga tre lufttrafikföretag senast i slutet av 2014.
- (29) DNAC har begärt ett samordnat valideringsbesök för att validera framstegen i genomförandet av planen för korrigerande åtgärder. Icao hade ursprungligen planerat att genomföra det samordnade valideringsbesöket i maj 2014. De ändringar som genomförts inom ledningen vid transportministeriet har orsakat en försening och det samordnade valideringsbesöket har nu preliminärt planerats till andra halvan av september 2014. Det pågående Ebolautbrottet har lett till att det samordnade valideringsbesöket tillsammans med det stödbesök som Icao ursprungligen planerat till juli 2014 har skjutits upp på obestämd tid.
- (30) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa lufttrafikföretag från Republiken Guinea.
- (31) Skulle relevant säkerhetsinformation tyda på att det förekommer överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen tvingas vidta åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Indien

- (32) Den 7 november 2014 hölls ett tekniskt möte i Bryssel. Kommissionen och Easa, samt företrädare på hög nivå från det indiska generaldirektoratet för civil luftfart (nedan kallat DGCA) deltog i mötet. Mötet hölls med anledning av Indiens efterlevnad av internationella säkerhets- och tillsynsskyldigheter och till följd av Förenta staternas federala luftfartsmyndighets (FAA) beslut att nedgradera Indiens efterlevnadsstatus från kategori 1 till kategori 2, till följd av brister som konstaterats vid en internationell flygsäkerhetsbedömning (lasa). DGCA informerade om hur långt man kommit med de korrigerande åtgärderna för att åtgärda de brister som lett till FAA:s nedgradering. DGCA bekräftade att man hade vidtagit åtgärder för att korrigera huvuddelen av FAA:s anmärkningar och att en strukturerad plan för korrigerande åtgärder har upprättats med avseende på återstående problemområden. Vid det tekniska mötet lade DGCA dessutom fram information rörande frågan om hållbarhet och de pågående förbättringarna i detta avseende.
- (33) Under samma tekniska möte åtog sig DGCA att engagera sig fullt ut i en dialog med kommissionen, även genom ytterligare möten om och när kommissionen anser det vara nödvändigt. DGCA åtog sig också att ställa all relevant säkerhetsinformation till kommissionens förfogande som ett led i de officiella samråden med de myndigheter som ansvarar för tillsynen av lufttrafikföretag som är certifierade i Indien, i enlighet med bestämmelserna i artikel 3.2 i kommissionens förordning (EG) nr 473/2006.
- (34) Mot bakgrund av den information som tillhandahölls vid det tekniska mötet den 7 november 2014 och de åtaganden som gjorts av DGCA anser kommissionen det inte vara nödvändigt att införa driftsrestriktioner för indiska lufttrafikföretag i detta skede.
- (35) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa lufttrafikföretag från Indien.

- (36) Medlemsstaternas behöriga myndigheter måste dock fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner av indiska lufttrafikföretag i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

Lufttrafikföretag från Indonesien

- (37) Samråden med de behöriga indonesiska myndigheterna (nedan kallade DGCA) fortsätter. Syftet är att övervaka DGCA:s framsteg mot att garantera att tillsyn av alla lufttrafikföretag som är certifierade i Indonesien sker i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (38) De ansträngningar som DGCA gjort för att få till stånd ett luftfartssystem som helt och hållet uppfyller Icaos normer erkänns. Den öppenhet som krävs och som DGCA visat samt viljan att dela information har också uppmärksamats.
- (39) Icao genomförde en systemrevision under perioden 5–14 maj 2014. Den slutliga revisionsrapporten blev tillgänglig den 18 november 2014 och resultaten visar att systemet för säkerhetstillsyn i Indonesien fortfarande behöver förbättras avsevärt. DGCA har föreslagit en plan för korrigerande åtgärder för Icao, för att följa upp resultaten från systemrevisionen.
- (40) I september 2014 offentliggjorde National Transportation Safety Committee slutrapporten om den Lion Air-olycka som inträffade den 13 april 2013 i Bali. Den omfattande rapporten ger en analys av olyckan och säkerhetsrekommendationer till bland andra lufttrafikföretaget och DGCA.
- (41) För närvarande finns det dock inga objektiva och övertygande bevis för att genomförandet av planen för korrigerande åtgärder och säkerhetsrekommendationerna är tillräckliga.
- (42) I en skrivelse av den 20 oktober 2014 informerade DGCA kommissionen om att fyra nya lufttrafikföretag hade certifierats sedan den senaste uppdateringen och att AOC-nummer 121-042 utfärdats till PT. MY INDO Airlines den 15 augusti 2014, AOC-nr 121-054 hade utfärdats till PT Indonesia Air Asia Extra den 28 augusti 2014, AOC-nummer 135-052 hade utfärdats till PT. Elang Lintas Indonesia den 28 februari 2014 och AOC-nummer 135-053 hade utfärdats till PT. Elang Nusantara Air den 12 mars 2014. DGCA lämnade dock inga bevis för att säkerhetstillsynen av dessa lufttrafikföretag säkerställs i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (43) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att dessa fyra lufttrafikföretag inbegrips i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Kazakstan

- (44) Samråden med de behöriga myndigheterna i Kazakstan (nedan kallade CAC) fortsätter. Syftet är att övervaka CAC:s framsteg mot att garantera att tillsyn av alla lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan sker i enlighet med internationella standarder för flygsäkerhet.
- (45) CAC informerade kommissionen om den utveckling som har samband med det samordnade valideringsbesök som ägde rum den 27 maj–4 juni 2014 i Kazakstan, inklusive status vad gäller de två allvarliga säkerhetsproblem som Icao identifierade 2009. CAC uppgav i synnerhet att ett allvarligt säkerhetsproblem som rör utfärdande av luftvärdighetsbevis för luftfartyg har lösts, medan ett andra problem som rör certifieringsförfarandet för utfärdande av drifttillstånd kvarstår.
- (46) Air Astana tillhandahöll också sin regelbundna uppdatering om den säkerhetsrelaterade utvecklingen inom företaget, särskilt i fråga om nyligen genomförda ändringar inom lufttrafikföretagets flotta som för närvarande har tillstånd att bedriva verksamhet i unionen. De flesta av de nya tilläggen är nytillverkade luftfartyg som leasas in på finansiellt leasingavtal. Det syns också en viss höjning i den nuvarande och planerade verksamhetsnivån.
- (47) På grundval av de tillgängliga uppgifterna om säkerhetstillsynssystemet i Kazakstan görs bedömningen att luftfartsmyndigheterna i Kazakstan har brist på tillräckligt utbildade och erfarna inspektörer som kan leda certifieringsuppdrag för drifttillstånd (AOC) och särskilda tillstånd, och att de för närvarande inte kan säkerställa en fortlöpande tillsyn på området flygverksamhet. De kazakstanska myndigheterna uppmanas därför med eftertryck att öka sina ansträngningar att uppnå efterlevnad av internationella säkerhetsnormer.

- (48) Kommissionen och Easa har för avsikt att nära övervaka CAC:s framsteg när det gäller att rekrytera, behålla och motivera sina inspektörer samt de åtgärder som vidtas för att genomföra planen för korrigerande åtgärder för de återstående allvarliga säkerhetsproblemen.
- (49) Den 29 september 2014 begärde kommissionen uppdaterad information från CAC om övriga lufttrafikföretag som står under CAC:s tillsyn, särskilt information som rör återkallande av drifttillstånd. I sitt svar informerade CAC kommissionen om de drifttillstånd som utfärdats i Kazakstan och lämnade uppgifter om återkallande av tre drifttillstånd, nämligen drifttillstånden för *Jet One*, *Luk Aero* och *Air Trust Aircompany*.
- (50) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att *Jet One*, *Luk Aero* och *Air Trust Aircompany* stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (51) Medlemsstaterna måste dock fortsätta kontrollera att *Air Astana* uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av företagets luftfartyg i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

Lufttrafikföretag från Republiken Kirgizistan

- (52) Genom skrivelser av den 18 oktober 2014 och den 13 november 2014 lämnade den behöriga myndigheten i Republiken Kirgizistan (nedan kallad KG CAA) uppdaterad information om de lufttrafikföretag som certifierats i landet och som belagts med verksamhetsförbud i unionen. Enligt dessa skrivelser och de åtföljande handlingarna har KG CAA tillfälligt dragit in drifttillstånden för fyra lufttrafikföretag, nämligen *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* och *Click Airways*, och har återkallat drifttillståndet för *Kyrgyz Trans Avia*. Enligt kirgizisk lagstiftning är en indragning av ett drifttillstånd likvärdig med ett återkallande, om innehavaren av det indragna drifttillståndet inte har ansökt om certifiering inom tre månader efter indragningen. *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* och *Click Airways* har inte ansökt om en sådan certifiering sedan deras drifttillstånd drogs in. Deras drifttillstånd kan följaktligen anses vara återkallade.
- (53) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation*, *Click Airways* och *Kyrgyz Trans Avia* stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Libanon

- (54) Samråden med de behöriga myndigheterna i Libanon (nedan kallade DGCA Libanon) fortsatte i syfte att bekräfta att Libanon arbetar med att åtgärda de brister som Icao konstaterade vid det samordnade valideringsbesöket i Libanon den 5–11 december 2012. DGCA Libanon har upprättat en plan för korrigerande åtgärder och håller på att genomföra den, särskilt vad gäller de allvarliga säkerhetsproblemen i samband med certifieringen av lufttrafikföretag i Libanon.
- (55) Under ett tekniskt möte den 14 juli 2014 lämnade DGCA Libanon information om ändringarna i dess förvaltning, om tillsättningen av ny personal som både är anställd av DGCA Libanon och utstationerad av *Middle East Airlines*, om de förbättringar som gjorts när det gäller att identifiera de underliggande skälen till de allvarliga säkerhetsproblemen och om den medvetenhet som existerar på politisk nivå om de förbättringar som behöver göras i Libanon. DGCA Libanon lämnade en fullständig förteckning över de nuvarande drifttillstånden i Libanon och information med avseende på förnyandet av drifttillståndet för två lufttrafikföretag.
- (56) DGCA Libanon meddelade kommissionen att rapporten om åtgärdandet av det allvarliga säkerhetsproblemet hade skickats till Icao. Dessa korrigerande åtgärder återstår emellertid ännu att kontrollera.
- (57) Den 14 och den 15 oktober 2014 gjorde kommissionen ett informellt besök hos DGCA Libanon. Under besöket belyste Libanon de framsteg som gjorts vid DGCA sedan juli 2014, särskilt till följd av god kommunikation med unionen. Libanon ser allvarligt på det allvarliga säkerhetsproblem som togs upp av Internationella civila luftfartsorganisationen och har kontrollerat samtliga drifttillstånd. DGCA Libanon betonade att generaldirektoratet för civil luftfart nu har full befogenhet att övervaka alla säkerhetsaspekter hos alla flygbolag, även om det ännu inte finns en autonom civil luftfartsmyndighet med tillräckliga resurser. Libanon lämnade ytterligare information om sin handlingsplan för luftfartssäkerhet den 9 november 2014, vari ingår planer för vidareutvecklingen av en autonom civil luftfartsmyndighet.

- (58) Mot bakgrund av ovanstående måste samråden med de libanesiska myndigheterna fortsätta i enlighet med artikel 3.2 i förordning nr 473/2006.
- (59) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa lufttrafikföretag från Libanon.
- (60) Skulle relevant säkerhetsinformation tyda på att det förekommer överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen tvingas vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Libyen

- (61) I april 2012 gick Libyens behöriga myndighet (nedan kallad *Lycaa*) med på att belägga alla lufttrafikföretag som är certifierade i Libyen med verksamhetsförbud i Europeiska unionen. Avsikten var att *Lycaa* skulle få tid att omcertifiera dessa lufttrafikföretag och att inrätta tillräcklig tillsynskapacitet för att kunna garantera överensstämmelse med internationella säkerhetsnormer.
- (62) Kommissionen har övervakat effektiviteten vad gäller alla dessa restriktioner. Kommissionen har också genomfört regelbundna samråd med *Lycaa* om framskridandet med reformen av säkerhetssystemet för civil luftfart.
- (63) Fram till mars 2014 hade vissa framsteg iakttagits, såväl inom *Lycaa* som inom de viktigaste nationella lufttrafikföretagen *Libyan Airlines* och *Afriqiyah Airways*. Certifieringen av dessa lufttrafikföretag tog dock mycket längre tid än väntat.
- (64) Som kommissionen uppgav i april 2014 ⁽¹⁾ måste *Lycaa* på ett för kommissionen och flygsäkerhetskommittén (ASC) tillfredsställande sätt visa att omcertifieringsförfarandet har genomförts fullt ut och att hållbar fortlöpande tillsyn har införts i enlighet med Icaos normer, innan myndigheten kan få klartecken att utfärda tillstånd för sina lufttrafikföretag att bedriva flygverksamhet i unionen.
- (65) I juni och juli 2014 försämrades säkerhetssituationen kraftigt i Libyen, framför allt till följd av utbrottet av våldsamheter på och kring Tripolis internationella flygplats. Denna instabila säkerhetssituation fortsätter. Våldet har lett till allvarlig förstörelse av och skador på byggnader, infrastruktur och luftfartyg på marken vid Tripolis internationella flygplats, vilket har gjort både flygplatsen och det lokala luftrummet obrukbara.
- (66) Med tanke på den oklara status som råder kring *Lycaas* kapacitet att utöva tillsyn över sina lufttrafikföretag till följd av våldssituationen och avsaknaden av en stabil och effektiv regering, har kommissionen inte längre det nödvändiga förtroendet vad gäller *Lycaas* befogenhet att belägga libyska lufttrafikföretag med verksamhetsförbud i unionen. Kommissionen är inte heller övertygad om *Lycaas* förmåga att fullgöra sina internationella skyldigheter vad gäller säkerhetstillsynen över sina lufttrafikföretag. Kommissionen är dessutom oroad över det stora antalet luftfartyg som skadades i samband med våldsamheterna och huruvida frågan om deras luftvärdighet har redovisats på ett lämpligt sätt.
- (67) Efter *Lycaas* muntliga redogörelse inför kommissionen och flygsäkerhetskommittén (ASC) den 25 november 2014 om dess åtgärder för att garantera flygsäkerheten i Libyen stod det klart att betydande farhågor om att överhängande säkerhetsrisker för luftfarten inte begränsas i tillräcklig utsträckning kvarstår, trots de ansträngningar som gjorts av *Lycaa* under dess nuvarande ledning. Dessa farhågor förstärks väsentligt med den pågående instabiliteten.
- (68) På grund av oklar status vad gäller *Lycaas* kapacitet att på ett adekvat sätt utöva tillsyn av libyska lufttrafikföretag och att kontrollera överhängande säkerhetsrisker görs bedömningen att *Lycaa* inte klarar att uppfylla sina internationella förpliktelser med avseende på luftfartssäkerhet.
- (69) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att samtliga lufttrafikföretag som är godkända i Libyen inbegrips i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 368/2014 av den 10 april 2014 (EUT L 108, 11.4.2014, s. 16). Se särskilt skäl 64 i den förordningen.

Lufttrafikföretag från Madagaskar

- (70) Samråden med Madagaskars behöriga myndigheter fortsätter. Syftet är att övervaka dessa myndigheters framsteg mot att garantera att tillsynen av alla lufttrafikföretag som är godkända i Madagaskar sker i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (71) Kommissionen, biträdd av Easa, höll den 23 oktober 2014 ett samrådsmöte med de behöriga myndigheterna i Madagaskar och företrädare för lufttrafikföretaget *Air Madagascar*. Vid detta möte lämnade lufttrafikföretaget uppgifter om utvecklingen inom flottan och upplyste om att två luftfartyg av typen Boeing 737 som nämns i bilaga B till förordning (EU) nr 474/2006 under 2015 gradvis kommer att ersättas med luftfartyg av samma typ, och att ett luftfartyg av typen ATR 72-600 kommer att tillföras flottan under första kvartalet 2015.
- (72) Den 10 november 2014 lämnade *Air Madagascar* in en begäran om ändring av bilaga B för i syfte att möjliggöra drift av det nya luftfartyg av typen Boeing 737 som kommer att ersätta de befintliga luftfartygen av typen Boeing 737 i flottan samt drift av de luftfartyg av typen ATR 72-600 som kommer att tillföras flottan.
- (73) *Air Madagascar* tillhandahöll bevis för att säkerhetsnivån inom dess flotta har höjts. Madagaskars behöriga myndigheter uppgav att de, med beaktande av de verksamheter som bedrivs med luftfartyget av typen Boeing-737, är tillfredsställda med hur *Air Madagascar* för närvarande uppfyller Icaos krav. Medlemsstaterna och Easa bekräftade att de rampinspektioner som utförts vid EU:s flygplatser inom ramen för Safa-programmet inte gav anledning till oro.
- (74) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras med avseende på *Air Madagaskar*. Bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006 bör ändras för att möjliggöra driften av luftfartyg i B 737-serien samt luftfartyg i ATR 72/42-serien, som redan anges eller kommer att anges på *Air Madagascars* drifttillstånd
- (75) Medlemsstaterna kommer att fortsätta att kontrollera att *Air Madagascar* uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 965/2012.

Lufttrafikföretag från Islamiska republiken Mauretanien

- (76) Easa informerade kommissionen om rapporter som avslöjar allvarliga säkerhetsbrister och en bestående underlåtenhet från lufttrafikföretaget *Mauritania Airlines Internationals* (MAI) sida att åtgärda de brister som upptäckts vid rampinspektioner inom ramen för Safa-programmet. Bristerna rör flygförberedelser och flygprestandaberäkningar. Trots vissa förbättringar vad gäller luftfartygens skick har den senaste tidens kontrollresultat en direkt inverkan på driftsäkerheten och kräver korrigerande åtgärder.
- (77) Kommissionen har direktinformerat de behöriga nationella myndigheterna (*Anac*) och *Mauritania Airlines International* (MAI) om dessa brister så att de snabbt kan vidta avhjäljande åtgärder. *Anac* bekräftade mottagandet genom att rapportera om ett antal korrigerande åtgärder och om Icaos senaste granskningsresultat för flygplatser och flygtrafiktjänster.
- (78) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa lufttrafikföretag från Islamiska republiken Mauretanien.
- (79) Skulle relevant säkerhetsinformation tyda på att det förekommer överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen tvingas vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Moçambique

- (80) Den behöriga myndigheten i Moçambique (nedan kallad IACM) har rapporterat om det pågående genomförandet av den plan för korrigerande åtgärder som lämnats in till och godkänts av Icao. Den senaste resultatrapporten med tillhörande stöddokument som kommissionen och Easa mottog den 26 september 2014 visar att IACM har fortsatt arbetet med uppdateringen av den rättsliga ramen genom att lägga fram lagstiftningsförslag för att ytterligare anpassa lagen om civil luftfart till Icaos krav, genom att få sitt eget uppdrag uppgraderat och bli en regelrätt tillsynsmyndighet samt genom att fortsätta anpassningen av sina befintliga regler till Icaos ändrade standardbestämmelser och rekommendationer (SARPs). Rekryteringen och utbildningen av personal fortsätter för att ytterligare stärka tillsynskapaciteten, främst inom områdena drift och licensiering, flygplatser, luftvärdighet och reglering och verkställighet. Insatserna för att bygga upp den interna kapaciteten har stärkts genom partnerskap med afrikanska och europeiska myndigheter, samt med regionala organisationer. En analys av flygplatscertifieringen har gjorts för alla flygplatser och en detaljerad plan för certifiering av de internationella flygplatserna (Maputo, Beira och Nacala) har begärts så att processen kan inledas under 2015. Ett statligt säkerhetsprogram håller på att upprättas och förväntas stå klart till 2017.
- (81) IACM har fortsatt med åtgärdandet av ännu återstående USOAP-anmärkningar och de protokollfrågor som har anknytning till dessa. Vidare har många av de förordningar och förfaranden som måste ligga till grund för åtgärderna tagits fram och tillhörande dokumentation har laddats upp med användning av Icaos nätbaserade CMA-verktyg. Nu väntar man på Icaos validering av dessa åtgärder.
- (82) IACM har begärt ett samordnat valideringsbesök för att validera framstegen i genomförandet av planen för korrigerande åtgärder. Besöket är för närvarande planerat till perioden 26 november–4 december 2014 och kommer att täcka områdena lagstiftning, den civila luftfartsmyndighetens organisation, flygplatser och flygtrafiktjänster.
- (83) De betydande framsteg som IACM rapporterat när det gäller åtgärdande av de brister som Icao upptäckt har noterats, och deras insatser för att slutföra arbetet med att etablera ett luftfartssystem som helt och hållet uppfyller internationella normer uppmuntras. Mot bakgrund av de betydande framsteg som redan har gjorts och de ytterligare framsteg som förväntas, kan ett unionskontrollbesök komma att äga rum under första kvartalet 2015. För närvarande kvarstår dock det faktum att flera viktiga frågor med avseende på luftfarsäkerheten måste åtgärdas fullt ut och på lämpligt sätt.
- (84) Utredningen kring den krasch som drabbade lufttrafikföretaget *Linhas Aéreas de Moçambique S.A. (LAM)* den 29 november 2013 pågår fortfarande. Den slutliga olycksrapporten väntas i slutet av 2014. Efter olyckan har LAM genomfört en omfattande översyn av den interna skydds- och säkerhetsutbildningen samt av mekanismer och förfaranden, vilket har resulterat i genomförandet av strängare organisatoriska och driftsmässiga krav. Samtidigt har arbetet med att ytterligare förbättra säkerhetsledningssystemet fortgått, med särskild uppmärksamhet riktad mot analys och utbyte av flygdata.
- (85) IACM rapporterade också att arbetet med omcertifieringen av lufttrafikföretag fortsätter, i enlighet med Icaos standardbestämmelser och rekommendationer (SARPs). I enlighet med den förteckning som IACM tillhandahållit har ett nytt lufttrafikföretag godkänts, nämligen *Makond Lda*. IACM kunde dock inte lämna några bevis för att säkerhetstillsynen av det lufttrafikföretaget säkerställs i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (86) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att lufttrafikföretaget *Makond Lda* inbegrips i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Nepal

- (87) Kommissionen har fortsatt samråden med den behöriga myndigheten i Nepal (nedan kallad CAAN) för att fastställa dess förmåga att på ett tillfredsställande sätt genomföra och tillämpa relevanta internationella säkerhetsnormer.
- (88) På grundval av en begäran från kommissionen har CAAN lämnat dokumentation rörande de framsteg som gjorts vad gäller säkerhetstillsynen, bland annat rörande de brister som noterades vid unionens kontrollbesök i Nepal i februari 2014, det allvarliga säkerhetsproblem som konstaterats av Icao samt Icaos granskningar.

- (89) Kommissionen och Easa höll ett möte med CAAN den 24 september 2014. Mötet fokuserade särskilt på de framsteg som gjorts i fråga om licensiering av flygbesättningar, tillståndsgivning för lufttrafikföretag och tillsyn av luftfartsverksamhet.
- (90) Framstegen framstår dock som otillräckliga och det förefaller krävas mer tid. Det finns i synnerhet oro för att de krav som gäller för flygbesättningar som arbetar i en besättningsmiljö med flera piloter hittills inte har efterlevts i tillräcklig utsträckning av CAAN, särskilt mot bakgrund av att bristande utbildning av besättningen anges vara en sannolik orsak i olycksrapporten rörande dödsolyckan den 16 februari 2014.
- (91) Vidare kvarstår oron för att CAAN:s omcertifiering av lufttrafikföretag är bristande och kan vara otillräcklig för att säkerställa att alla nepalesiska flygbolag följer de internationella flygsäkerhetskraven. CAAN uppmantras därför att vända sig till lämpliga experter på området för att få hjälp med att bedöma processen och kontrollera dess lämplighet och vidta nödvändiga åtgärder.
- (92) Den 11 november 2014 hölls ett möte mellan kommissionen, Easa och *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* och *Yeti Airlines* för att granska framstegen med hänsyn till resultaten från unionens utvärderingsbesök på plats liksom övriga frågor som rör förbättringen av flygsäkerheten i Nepal.
- (93) Vissa lufttrafikföretag besitter en förmåga att hantera driftsrisker som även kan tyda på en förmåga att mildra de risker som uppstår till följd av otillräcklig tillsyn från CAAN:s sida, vilket är uppmuntrande. Kommissionen anser trots detta att de behöriga myndigheterna i Nepal för närvarande inte klarar att genomföra och tillämpa de relevanta internationella säkerhetsnormerna till en grad som skulle kunna motivera en lättnad av det nuvarande verksamhetsförbudet.
- (94) Det bör också noteras att kommissionen den 25 augusti 2014 skrev till CAAN för att få uppdaterad information om alla lufttrafikföretag som står under deras tillsyn. I en skrivelse av den 10 september 2014 informerade CAAN kommissionen om att ett nytt lufttrafikföretag hade certifierats sedan den senaste uppdateringen och att AOC-nummer 082/2014 utfärdats till *Manang Air Pvt. Ltd.* den 3 juli 2014. CAAN lämnade dock inga bevis för att säkerhetstillsynen av detta lufttrafikföretag säkerställs i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (95) Lufttrafikföretag som tidigare hade fått ett särskilt drifttillstånd utfärdat för sin internationella verksamhet har nu fått ett enda drifttillstånd som omfattar all verksamhet. Därför har drifttillståndet med AOC-nummer 058/2010 för *Buddha Air (International Operations)* och drifttillståndet med AOC-nummer 059/2010 för *Shree Airlines (International Operations)* återkallats av CAAN.
- (96) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att *Manang Air Pvt.* inbegrips i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 och så att *Buddha Air (International Operations)* och *Shree Airlines (International Operations)* stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Filippinerna

- (97) Den 9 april 2014 meddelade Förenta staternas federala luftfartsmyndighet (FAA) sitt beslut att uppgradera Filippinernas efterlevnadsstatus från kategori 2 till kategori 1 med avseende på resultaten enligt dess lasa-granskningsprogram. I en skrivelse av den 24 juli 2014 till kommissionen hänvisade den civila luftfartsmyndigheten i Filippinerna (nedan kallad CAAP) till det beslut som fattats av FAA om att uppgradera Filippinerna vad gäller efterlevnadskategori. I skrivelsen hänvisas också till ett meddelande från Icao om att Filippinerna har åtgärdat de tidigare identifierade allvarliga säkerhetsproblemen. CAAP uppgav också i denna skrivelse att nästa mål var att få verksamhetsförbudet hävt för de lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna och som fortfarande är belagda med verksamhetsförbud i unionen.
- (98) I en skrivelse av den 22 september 2014 till CAAP upprepade kommissionen att alla beslut om att stryka lufttrafikföretag som certifierats i Filippinerna från gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen måste grunda sig på faktiska bevis. Därför hölls ett tekniskt möte den 4 november 2014 med experter från kommissionen och Easa samt företrädare på hög nivå från CAAP.
- (99) De bevis som lade fram av CAAP före och under det tekniska mötet den 4 november 2014 innehöll detaljerade uppgifter om CAAP:s nuvarande organisationsstruktur samt förslag till förbättringar som skulle öka dess tillsynskapacitet. Information lämnades även om den tillsyn som CAAP för närvarande genomför avseende lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna. CAAP gav även exempel på pågående förbättringar av infrastruktur och gav en lägesrapport om den föreslagna fortsatta utvecklingen av det statliga flygsäkerhetsprogrammet.

- (100) I sin skrivelse av den 22 september 2014 föreslog kommissionen också att Easa skulle genomföra ett besök på plats i syfte att ge Filippinerna tekniskt bistånd. Besöket inleddes den 10 november och pågick en vecka.
- (101) Diskussionen och de bevis som tillhandahölls av CAAP vid det tekniska mötet den 4 november 2014 bedöms som uppmuntrande vad gäller de framsteg som de behöriga myndigheterna i Filippinerna har gjort med avseende på tillsynen av lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna. Detta öppnar för möjligheten att unionen genomför ett kontrollbesök på plats i framtiden.
- (102) När det gäller CAAP:s mål att ansöka om ett totalt upphävande av verksamhetsförbudet för lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna bör det dock understrykas att detta kommer att kräva en fullständig utvärdering av alla relevanta uppgifter och att resultatet av unionens kontrollbesök på plats måste vara tillfredsställande.
- (103) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Filippinerna.
- (104) Medlemsstaterna måste fortsätta att kontrollera att *Philippine Airlines* och *Cebu Pacific Air* uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

Lufttrafikföretag från Ryssland

- (105) Kommissionen, Easa och medlemsstaterna har fortsatt att nära övervaka säkerhetsresultaten för lufttrafikföretag som är certifierade i Ryska federationen och som bedriver verksamhet i unionen, bl.a. genom prioritering av rampinspektioner av vissa ryska lufttrafikföretag i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (106) Den 15 juli 2014 sammanträdde kommissionen med företrädare för lufttrafikföretaget *Kogalymavia* för att bekräfta ändamålsenligheten i de åtgärder som lufttrafikföretaget vidtagit för att förbättra säkerhetsnivån. Ur ett helhetsperspektiv framstår *Kogalymavias* framsteg vara hållbara. Lufttrafikföretaget uppmuntras att fortsätta att upprätta en positiv säkerhetskultur inom organisationen, vilket även inbegriper rapportering av grundläggande säkerhetsrelaterad information.
- (107) Den 6 november 2014 höll kommissionen, biträdd av Easa och medlemsstaterna, ett möte med företrädare för ryska Federal Air Transport Agency (nedan kallad *Fata*). Syftet med mötet var att försäkra sig om att de anmärkningar gentemot ryska lufttrafikföretag som gjorts vid Safa-rampinspektioner de senaste 12 månaderna har åtgärdats på ett tillfredsställande sätt av dessa lufttrafikföretag. Under mötet åtog sig *Fata* att göra vidare undersökningar av orsakerna till vissa allvarliga brister och att följa upp de fall där brister i efterlevnaden ännu inte har åtgärdats på ett korrekt sätt.
- (108) Den 21 november 2014 informerade *Fata* kommissionen om att man hade anmodat sina lufttrafikföretag att snarast åtgärda alla anmärkningar i Safas databas som ännu inte åtgärdats och vidta korrigerande åtgärder på löpande basis för att på så sätt undvika problem med Safa-inspektioner och anmärkningar.
- (109) Baserat på tillgänglig information drogs slutsatsen att en utfrågning inför flygsäkerhetskommittén av de ryska luftfartsmyndigheterna eller av lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland inte var nödvändig.
- (110) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa lufttrafikföretag från Ryssland.
- (111) Medlemsstaterna måste emellertid fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag från Ryssland uppfyller gällande internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012. Skulle dessa kontroller visa på en överhängande säkerhetsrisk på grund av bristande efterlevnad av de relevanta säkerhetsnormerna, kan kommissionen tvingas vidta åtgärder mot lufttrafikföretag från Ryssland i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från São Tomé och Príncipe

- (112) Efter en lång period utan kommunikation inkom den 22 september 2014 en rapport från de behöriga myndigheterna i São Tomé och Príncipe (nedan kallade *Inac*) om de framsteg som gjorts under den tidsperioden.
- (113) Den 28 maj 2014 tillkännagav Icao att de allvarliga säkerhetsproblemen rörande certifierings- och tillsynsprocessen hade lösts och att flygplatsoperatörerna härnäst ger nödvändiga skyddsgarantier. Detta innebär att São Tomé och Príncipe nu har löst alla de allvarliga säkerhetsproblem som identifierats tidigare.
- (114) Den plan för korrigerande åtgärder som överlämnats av Inac håller nu på att genomföras. En sammanfattning av planens genomförande från mitten april 2014 visar att 20 % av de åtgärder som skulle ha genomförts före slutet av november 2014 har genomförts som planerat, medan 25 % av den verksamheten fortfarande pågår. Återstående 55 % har ännu inte inletts vilket innebär att måldatum har försenats betydligt.
- (115) Inac har dragit in drifttillståndet för åtta lufttrafikföretag: *British Gulf International Company Ltd*, *Executive Jet Services*, *Global Aviation Operation*, *Goliath Air*, *Island Oil Exploration*, *Transafrik International Ltd*, *Transcargo* och *Transliz Aviation*. INAC har lämnat skriftligt bevis på återkallandet av drifttillstånden för dessa lufttrafikföretag.
- (116) Kommissionen noterar den positiva utveckling som rapporteras av Inac och lovordar särskilt återkallandet av drifttillstånden för lufttrafikföretag som hade sin huvudsakliga verksamhet utanför landet, samt det faktum att alla luftfartyg tillhörande dessa lufttrafikföretag strukits från São Tomé och Príncipes register.
- (117) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att dessa lufttrafikföretag stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (118) Inac rapporterade också att drifttillstånd hade utfärdats till lufttrafikföretagen *STP Airways* och *Africa's Connection*. Inac kunde dock inte lämna några bevis för att säkerhetstillsynen av dessa två lufttrafikföretag säkerställs i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (119) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att lufttrafikföretagen *STP Airways* och *Africa's Connection* inbegrips i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Sudan

- (120) Den sudanska civila luftfartsmyndigheten (nedan kallad SCAA) har lämnat information till kommissionen om fyra flygbolag, nämligen *BADR Airlines* (BDR), *Nova Airlines* (NOV), *Sudan Airways* (SUD) och *Tarco Air* (TRQ). Den styrkande dokumentationen visar att lufttrafikföretagen ligger på olika nivåer när det gäller förmågan att hantera säkerheten. Dokumentationen tyder dock på att goda framsteg har gjorts vad gäller förberedandet av ett eventuellt kontrollbesök från unionen under 2015.
- (121) SCAA informerade också kommissionen om resultaten av Icaos senaste granskning på områdena flygplatser och flygtrafiktjänster. Även om dessa granskningar främst rör områden som har minst samband med de tekniska områden som är den största källan till oro för EU när det gäller lufttrafikföretag som är registrerade i Sudan, nämligen licensiering av personal, drift och luftvärdighet, visar de att SCAA har strävat efter att ta itu med alla frågor som rör flygsäkerheten ur ett helhetsperspektiv.
- (122) Det framgår att SCAA har vidtagit hållbara förbättringar på ett realistiskt och progressivt sätt. En noggrann bedömning behöver dock göras för att fastställa om de internationella säkerhetsnormerna är uppfyllda av SCAA och de lufttrafikföretag som certifierats i Sudan. Dessutom bör unionen göra ytterligare kontroller i form av ett kontrollbesök innan eventuella förslag till ändringar av gemenskapsförteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen kan övervägas.
- (123) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Sudan.

Lufttrafikföretag från Zambia

- (124) Genom en skrivelse av den 15 maj 2014 rapporterade det zambiska ministeriet för civil luftfart till kommissionen att Zambias civila luftfartsmyndighet (nedan kallad ZCAA) är operationell och att dess administrativa kapacitet håller på att förstärkas. I skrivelsen gavs också en uppdatering om de korrigerande åtgärder som vidtagits för att åtgärda de rådande bristerna, däribland en säkerhetsplan som mottogs av kommissionen den 5 augusti 2014. I säkerhetsplanen anges de kompletterande åtgärder som behöver vidtas för att få till stånd ett effektivt och ändamålsenligt reglerings- och tillsynssystem i Zambia och den innehåller tydliga mål på kort, medellång och lång sikt.
- (125) Detta tyder på att det zambiska ministeriet för civil luftfart har gjort framsteg och de zambiska myndigheterna uppmanas att fortsätta att göra ytterligare förbättringar med målet att vid lämpligt tillfälle och efter nödvändiga kontroller ompröva de rådande verksamhetsrestriktionerna. För närvarande kvarstår dock ett antal stora brister som har identifierats i säkerhetsplanen och för vilka korrigerande åtgärder måste vidtas. Bristerna gäller särskilt inrättandet av ZCAA, som bland annat saknar utbildad personal i tillräckligt antal, och uppdateringen av lagstiftning och föreskrifter för genomförandet av bestämmelserna i Icaos bilagor.
- (126) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Zambia.
- (127) I artikel 8.2 i förordning (EG) nr 2111/2005 betonas behovet av att beslut måste kunna fattas snabbt och, vid behov, snarast, med tanke på säkerhetsaspekterna. För att skydda känsliga uppgifter och minimera kommersiella effekter är det därför nödvändigt att beslut i fråga om att uppdatera förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller restriktioner inom unionen, offentliggörs och träder i kraft så snart som möjligt efter det att de antagits.
- (128) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (129) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från flygsäkerhetskommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 474/2006 ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga A ska ersättas med bilaga A till denna förordning.
2. Bilaga B ska ersättas med bilaga B till denna förordning.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 11 december 2014.

På kommissionens vägnar

För ordföranden

Violeta BULC

Ledamot av kommissionen

BILAGA A

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED VERKSAMHETSFÖRBUD I EU,
MED UNDANTAG ⁽¹⁾

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republiken Ghana
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Afghanistans tillsynsmyndigheter, inklusive			Islamiska republiken Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamiska republiken Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamiska republiken Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Okänd	PIR	Islamiska republiken Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamiska republiken Afghanistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag för TAAAG Angola Airlines, som uppförts i bilaga B, inklusive			Republiken Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republiken Angola
AIR GICANGO	009	Okänd	Republiken Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republiken Angola
AIR NAVE	017	Okänd	Republiken Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republiken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Okänd	Republiken Angola
DIEXIM	007	Okänd	Republiken Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Okänd	Republiken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiken Angola
HELIANG	010	Okänd	Republiken Angola

⁽¹⁾ Lufttrafikföretag som förtecknas i bilaga A kan få tillstånd att utöva trafikrättigheter om de använder sig av luftfartyg som hyrts in med besättning (*wet-leased*) från ett lufttrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Okänd	Republiken Angola
MAVEWA	016	Okänd	Republiken Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republiken Angola
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Benins tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republiken Benin
AFRICA AIRWAYS	Okänd	AFF	Republiken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Okänd	Republiken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republiken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republiken Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republiken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republiken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiken Benin
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiken Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Okänd	Republiken Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Okänd	Republiken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC06-003	EKA	Republiken Kongo
EQUAJET	RAC06-007	Okänd	Republiken Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC06-014	Okänd	Republiken Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Okänd	Republiken Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndighet, inklusive			Demokratiska republiken Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
ARMY GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratiska republiken Kongo
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Demokratiska republiken Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Demokratiska republiken Kongo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Demokratiska republiken Kongo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Demokratiska republiken Kongo
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Underskrift från regeringen (ordonnance nr 78/205)	LCG	Demokratiska republiken Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Demokratiska republiken Kongo
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Demokratiska republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inklusive			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Okänd	DAO	Djibouti
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inklusive			Ekvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Okänd	Ekvatorialguinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Okänd	Ekvatorialguinea
TANGO AIRWAYS	Okänd	Okänd	Ekvatorialguinea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Eritreas tillsynsmyndigheter, inklusive			Eritrea

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
ERITREAN AIRLINES	AOC-nr 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC-nr 005	NAS	Eritrea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Gabons tillsynsmyndigheter, med undantag av Gabon Airlines, Afrijet och SN2AG som förts upp i bilaga B, inklusive			Republiken Gabon
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republiken Gabon
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republiken Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republiken Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiken Gabon
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republiken Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republiken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republiken Gabon
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, med undantag för Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua och Indonesia Air Asia, inklusive			Republiken Indonesien
AIR BORN INDONESIA	135-055	Okänd	Republiken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Okänd	Republiken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Okänd	Republiken Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republiken Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Okänd	Republiken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republiken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Okänd	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republiken Indonesien
BATIK AIR	121-050	BTK	Republiken Indonesien
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republiken Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Okänd	Republiken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republiken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republiken Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiken Indonesien
EASTINDO	135-038	ESD	Republiken Indonesien
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Okänd	Republiken Indonesien
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Okänd	Republiken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	135-045	Okänd	Republiken Indonesien
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Okänd	Republiken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiken Indonesien
HEAVY LIFT	135-042	Okänd	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Okänd	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republiken Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Okänd	Republiken Indonesien
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republiken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republiken Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republiken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiken Indonesien
KOMALA INDONESIA	135-051	Okänd	Republiken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiken Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republiken Indonesien
MANUNGGA AIR SERVICE	121-020	MNS	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
MARTABUANA ABADION	135-049	Okänd	Republiken Indonesien
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Okänd	Republiken Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republiken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Okänd	Republiken Indonesien
MY INDO AIRLINES	121-042	Okänd	Republiken Indonesien
NAM AIR	121-058	Okänd	Republiken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republiken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Okänd	Republiken Indonesien
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Republiken Indonesien
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Okänd	Republiken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Okänd	Republiken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Okänd	Republiken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Okänd	Republiken Indonesien
SKY AVIATION	121-028	Okänd	Republiken Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Okänd	Republiken Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republiken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiken Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Republiken Indonesien
SURYA AIR	135-046	Okänd	Republiken Indonesien
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republiken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republiken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiken Indonesien
UNINDO	135-040	Okänd	Republiken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiken Indonesien
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kazakstans tillsynsmyndigheter, med undantag för Air Astana, inklusive			Republiken Kazakstan
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republiken Kazakstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republiken Kazakstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republiken Kazakstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republiken Kazakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republiken Kazakstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republiken Kazakstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republiken Kazakstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republiken Kazakstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republiken Kazakstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republiken Kazakstan
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republiken Kazakstan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republiken Kazakstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republiken Kazakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republiken Kazakstan
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republiken Kazakstan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republiken Kazakstan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republiken Kazakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Republiken Kazakstan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kirgizistan
AIR BISHKEK (tidigare EASTOK AVIA)	15	EAA	Republiken Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Republiken Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republiken Kirgizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republiken Kirgizistan
HELI SKY	47	HAC	Republiken Kirgizistan
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Republiken Kirgizistan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republiken Kirgizistan
S GROUP INTERNATIONAL (tidigare S GROUP AVIATION)	45	INT	Republiken Kirgizistan
SKY BISHKEK	43	BIS	Republiken Kirgizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republiken Kirgizistan
SKY WAY AIR	39	SAB	Republiken Kirgizistan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
TEZ JET	46	TEZ	Republiken Kirgizistan
VALOR AIR	07	VAC	Republiken Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter.			Liberia
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Libyens tillsynsmyndigheter, inklusive			Libyen
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libyen
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Moçambiques tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Moçambique
Aero-Servicos sarl	MOZ-08	Okänd	Republiken Moçambique
CFM-Transportes e trabalho aereo sA	MOZ-07	Okänd	Republiken Moçambique
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	Okänd	Republiken Moçambique
CPY – CROSPRAYERS	MOZ-06	Okänd	Republiken Moçambique
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	Okänd	Republiken Moçambique
Emilio Air Charter lda	MOZ-05	Okänd	Republiken Moçambique
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Okänd	Republiken Moçambique

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Okänd	Republiken Moçambique
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republiken Moçambique
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republiken Moçambique
MAKOND, LDA	MOZ-20	Okänd	Republiken Moçambique
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MEX	Republiken Moçambique
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Okänd	Republiken Moçambique
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Okänd	Republiken Moçambique
SAM – SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Okänd	Republiken Moçambique
TTA- TRABALHOS E TRANSPORTES AÉROS LDA	MOZ-16	TTA	Republiken Moçambique
Unique Air Charter	MOZ-13	Okänd	Republiken Moçambique
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Nepals tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Okänd	Republiken Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Okänd	Republiken Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republiken Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Okänd	Republiken Nepal
GOMA AIR	064/2010	Okänd	Republiken Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Okänd	Republiken Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Okänd	Republiken Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Okänd	Republiken Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Okänd	Republiken Nepal

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republiken Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republiken Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Okänd	Republiken Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republiken Nepal
SITA AIR	033/2000	Okänd	Republiken Nepal
TARA AIR	053/2009	Okänd	Republiken Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republiken Nepal
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Filippinernas tillsynsmyndigheter, med undantag för Philippine Airlines och Cebu Pacific Air, inklusive			Republiken Filippinerna
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Okänd	Republiken Filippinerna
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republiken Filippinerna
AIR JUAN AVIATION	2013053	Okänd	Republiken Filippinerna
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republiken Filippinerna
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Okänd	Republiken Filippinerna
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Okänd	Republiken Filippinerna
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Republiken Filippinerna
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Okänd	Republiken Filippinerna
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Okänd	Republiken Filippinerna
CM AERO SERVICES	20110401	Okänd	Republiken Filippinerna
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Okänd	Republiken Filippinerna

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Okänd	Republiken Filippinerna
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Okänd	Republiken Filippinerna
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Republiken Filippinerna
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republiken Filippinerna
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Republiken Filippinerna
LION AIR	2009019	Okänd	Republiken Filippinerna
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Okänd	Republiken Filippinerna
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Republiken Filippinerna
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Okänd	Republiken Filippinerna
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Okänd	Republiken Filippinerna
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Okänd	Republiken Filippinerna
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Okänd	Republiken Filippinerna
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Okänd	Republiken Filippinerna
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009004	SRQ	Republiken Filippinerna
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Republiken Filippinerna
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Okänd	Republiken Filippinerna
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Okänd	Republiken Filippinerna
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Okänd	Republiken Filippinerna
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Republiken Filippinerna

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
Alla lufttrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inklusive			São Tomé och Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé och Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé och Príncipe
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sierra Leones tillsynsmyndigheter, inklusive			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	OKÄND	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	OKÄND	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	OKÄND	Okänd	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	OKÄND	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	OKÄND	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	OKÄND	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	OKÄND	Okänd	Sierra Leone
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sudans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Sudan
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Republiken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Republiken Sudan
BADER AIRLINES	35	BDR	Republiken Sudan
BENTIUI AIR TRANSPORT	29	BNT	Republiken Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republiken Sudan
DOVE AIRLINES	52	DOV	Republiken Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Republiken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Republiken Sudan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
GREEN FLAG AVIATION	17	Okänd	Republiken Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republiken Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republiken Sudan
KUSH AVIATION	60	KUH	Republiken Sudan
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Republiken Sudan
MID AIRLINES	25	NYL	Republiken Sudan
NOVA AIRLINES	46	NOV	Republiken Sudan
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Republiken Sudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Republiken Sudan
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Republiken Sudan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Zambias tillsynsmyndigheter, inklusive			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BILAGA B

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED DRIFTSRESTRIKTIONER I EU ⁽¹⁾

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnnummer (AOC-nummer)	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serie-nummer, om tillgängligt, för restriktionsbelagda luftfartyg	Registreringsstat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiken Angola	Hela flottan förutom: 5 luftfartyg av typen Boeing B-777 och 4 luftfartyg av typen B-737-700	Hela flottan förutom: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Republiken Angola
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0475-13	KZR	Kazakstan	Hela flottan förutom: luftfartyg av typen B767, luftfartyg av typen Boeing B757, luftfartyg av typen Airbus A319/320/321.	Hela flottan förutom: luftfartyg i Boeing B-767-flottan, så som anges i drifttillståndet, luftfartyg i Boeing B-757-flottan, så som anges i drifttillståndet, luftfartyg i Airbus A319/320/321-flottan, så som anges i drifttillståndet	Aruba (Konungariket Nederländerna)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorererna	Hela flottan förutom: LET 410 UVP.	Hela flottan förutom: D6-CAM (851336).	Komorererna
AFRIJET ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen Falcon 50, 2 luftfartyg av typen Falcon 900.	Hela flottan förutom: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ, TR-AFR.	Republiken Gabon
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen Boeing B-767-200	Hela flottan förutom: TR-LHP.	Republiken Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen Challenger CL-601, 1 luftfartyg av typen HS-125-800	Hela flottan förutom: TR-AAG, ZS-AFG.	Republiken Gabon; Republiken Sydafrika
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republiken Ghana	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen DC8-63F	Hela flottan förutom: 9G-TOP och 9G-RAC.	Republiken Ghana

⁽¹⁾ Lufttrafikföretag som förtecknas i bilaga B kan få tillstånd att utöva trafikkättigheter om de använder sig av luftfartyg som hyrts in med besättning (*wet-leased*) från ett lufttrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnnummer (AOC-nummer)	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serie-nummer, om tillgängligt, för restriktionsbelagda luftfartyg	Registreringsstat
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamiska republiken Iran	Hela flottan förutom: 14 luftfartyg av typen A300, 8 luftfartyg av typen A310 och 1 luftfartyg av typen B737	Hela flottan förutom: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Islamiska republiken Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratiska folkrepubliken Korea	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen TU-204	Hela flottan förutom: P-632, P-633.	Demokratiska folkrepubliken Korea
AIR MADA-GASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Hela flottan förutom: luftfartyg av typen Boeing B737, luftfartyg av typen ATR 72/42 och tre luftfartyg av typen DHC 6-300.	Hela flottan förutom: luftfartyg i Boeing Boeing B737 -flottan, så som anges i drifttillståndet, luftfartyg i ATR 72/42 -flottan, så som anges i drifttillståndet, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Republiken Madagaskar

⁽¹⁾ Air Astana får inom ramen för sin nuvarande trafiknivå inom unionen bara använda de specifika luftfartygstyper som nämnts, under förutsättning att de är registrerade i Aruba och att alla ändringar av drifttillståndet lämnas i rätt tid till kommissionen och Eurocontrol.

⁽²⁾ Afrijet får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här inom ramen för sin nuvarande trafiknivå i unionen.

⁽³⁾ Gabon Airlines får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här inom ramen för sin nuvarande trafiknivå i unionen.

⁽⁴⁾ Iran Air får trafikera Europeiska unionen med det specifika luftfartyget på de villkor som anges i skäl 69 i förordning (EU) nr 590/2010 (EUT L 170, 6.7.2010, s. 15).

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1319/2014**av den 11 december 2014****om fastställande av schablonimportvärden för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1308/2013 av den 17 december 2013 om upprättande av en samlad marknadsordning för jordbruksprodukter och om upphävande av rådets förordningar (EEG) nr 922/72, (EEG) nr 234/79, (EG) nr 1037/2001 och (EG) nr 1234/2007 ⁽¹⁾,

med beaktande av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 av den 7 juni 2011 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 1234/2007 vad gäller sektorn för frukt och grönsaker och sektorn för bearbetad frukt och bearbetade grönsaker ⁽²⁾, särskilt artikel 136.1, och

av följande skäl:

- (1) I genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 fastställs, i enlighet med resultatet av de multilaterala handelsförhandlingarna i Uruguayrundan, kriterierna för kommissionens fastställande av schablonvärden vid import från tredjeländer, för de produkter och de perioder som anges i del A i bilaga XVI till den förordningen.
- (2) Varje arbetsdag fastställs ett schablonimportvärde i enlighet med artikel 136.1 i genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 med hänsyn till varierande dagliga uppgifter. Denna förordning bör därför träda i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De schablonimportvärden som avses i artikel 136 i genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 fastställs i bilagan till denna förordning.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 11 december 2014.

På kommissionens vägnar

För ordföranden

Jerzy PLEWA

Generaldirektör för jordbruk och landsbygdsutveckling

⁽¹⁾ EUT L 347, 20.12.2013, s. 671.

⁽²⁾ EUT L 157, 15.6.2011, s. 1.

BILAGA

Schablonimportvärden för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker

(euro/100 kg)		
KN-nummer	Kod för tredjeland ⁽¹⁾	Schablonimportvärde
0702 00 00	AL	62,5
	IL	107,2
	MA	81,6
	TN	139,2
	TR	112,1
	ZZ	100,5
0707 00 05	AL	63,5
	EG	191,6
	MA	164,1
	TR	138,7
	ZZ	139,5
0709 93 10	MA	64,0
	TR	122,0
	ZZ	93,0
0805 10 20	AR	35,3
	MA	68,6
	SZ	37,7
	TR	61,9
	UY	32,9
	ZA	34,5
	ZW	33,9
	ZZ	43,5
0805 20 10	MA	61,0
	ZZ	61,0
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	IL	102,5
	TR	77,8
	ZZ	90,2
0805 50 10	TR	71,9
	ZZ	71,9
0808 10 80	BR	51,7
	CA	135,6
	CL	79,6
	NZ	90,6
	US	117,2
	ZA	143,4
	ZZ	103,0

(euro/100 kg)		
KN-nummer	Kod för tredjeland ⁽¹⁾	Schablonimportvärde
0808 30 90	CN	82,9
	TR	174,9
	US	173,2
	ZZ	143,7

⁽¹⁾ Landsbeteckningar som fastställs i kommissionens förordning (EU) nr 1106/2012 av den 27 november 2012 om tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 471/2009 om gemenskapsstatistik över utrikeshandeln med icke-medlemsstater vad gäller uppdateringen av nomenklaturen avseende länder och territorier (EUT L 328, 28.11.2012, s. 7). Koden ZZ står för "övrigt ursprung".

DIREKTIV

KOMMISSIONENS DIREKTIV 2014/106/EU

av den 5 december 2014

om ändring av bilagorna V och VI till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen ⁽¹⁾, särskilt artikel 30.3, och

av följande skäl:

- (1) I bilaga V till direktiv 2008/57/EG bör omfattningen av och innehållet i EG-kontrollförklaringar för delsystem definieras bättre. Särskilt bör ansvaret som vilar på den som undertecknar en sådan förklaring klargöras.
- (2) I bilaga V till direktiv 2008/57/EG bör de förfaranden som gäller kontrollförklaringen vid ändringar av befintliga delsystem och vid ytterligare kontroller som utförts av de anmälda organen klargöras.
- (3) I bilaga VI till direktiv 2008/57/EG bör syftet med kontrollförfarandet för delsystem klargöras. Dessutom bör principerna för kontrollförfarandet vid ändringar av befintliga delsystem definieras i samma bilaga.
- (4) De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv är förenliga med yttrandet från den kommitté som har inrättats i enlighet med artikel 29.1 i direktiv 2008/57/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilagorna V och VI till direktiv 2008/57/EG ska ersättas med texten i bilagorna I respektive II till det här direktivet.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska senast den 1 januari 2016 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

⁽¹⁾ EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.
3. Skyldigheterna att införliva och genomföra detta direktiv ska inte gälla Republiken Cypern och Republiken Malta, så länge som inget järnvägssystem har upprättats på deras territorier.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 5 december 2014.

På kommissionens vägnar
Jean-Claude JUNCKER
Ordförande

BILAGA I

"BILAGA V

EG-KONTROLLFÖRKLARING AV DELSYSTEM

1. EG-KONTROLLFÖRKLARING AV DELSYSTEM

EG-kontrollförklaringen för ett delsystem är en förklaring som upprättas av 'sökanden' i den mening som avses i artikel 18, där denne förklarar sig vara fullt ansvarig för att det berörda delsystemet, som har varit föremål för relevanta kontrollförfaranden, uppfyller kraven i den relevanta unionslagstiftningen samt i eventuella relevanta nationella bestämmelser.

EG-kontrollförklaringen och åtföljande dokument ska vara daterade och undertecknade.

EG-kontrollförklaringen ska grundas på de uppgifter som framkommit vid EG-kontrollförfarandet för delsystem enligt bilaga VI. Den ska avfattas på samma språk som det tekniska underlaget som åtföljer EG-kontrollförklaringen och måste innehålla åtminstone följande uppgifter:

- a) Hänvisning till detta direktiv, TSD:er och tillämpliga nationella bestämmelser.
- b) I samband med undantag, partiell tillämpning av TSD:er vid modernisering eller ombyggnad, övergångsperiod i en TSD eller specialfall: Hänvisning till TSD:er eller delar av dessa för vilka överensstämmelsen inte har granskats under EG-kontrollförfarandet och till de nationella bestämmelser som har tillämpats.
- c) Uppgifter om namn och adress för 'sökanden' i den mening som avses i artikel 18 (inklusive firmanamn och fullständig adress; om det är fråga om ett behörigt ombud ska den upphandlande enhetens eller tillverkarens firmanamn också uppges).
- d) Kortfattad beskrivning av delsystemet.
- e) Uppgifter om namn, adress och identifikationsnummer för de anmälda organ som utförde de EG-kontrollförfaranden som avses i artikel 18.
- f) Uppgifter om namn, adress och identifikationsnummer för de anmälda organ som utförde bedömningen av överensstämmelse med övriga bestämmelser som följer av fördraget.
- g) Uppgifter om namn och adress för de utsedda organ som utförde kontrollerna av överensstämmelse med nationella bestämmelser som avses i artikel 17.3.
- h) Uppgifter om namn och adress för det/de bedömningsorgan som fastställde de säkerhetsbedömningsrapporter som rör användningen av de gemensamma säkerhetsmetoderna för riskbedömning, när så krävs enligt detta direktiv.
- i) Hänvisningar till dokumenten i det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen.
- j) Alla relevanta, tillfälliga eller slutliga bestämmelser som delsystemet ska uppfylla, och särskilt (om tillämpligt) sådana som gäller eventuella begränsningar av eller villkor för driften.
- k) Undertecknarens identitet (dvs. den eller de fysiska personer som är bemyndigade att underteckna förklaringen).

När det i bilaga VI hänvisas till det 'mellanliggande kontrollintyget' ska bestämmelserna i detta avsnitt tillämpas på den förklaringen.

2. EG-KONTROLLFÖRKLARINGAR VID ÄNDRINGAR AV DELSYSTEM

I samband med en ändring, som inte är ett utbyte inom ramen för underhåll, av ett delsystem som omfattas av en EG-kontrollförklaring ska följande bestämmelser tillämpas, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 20.

- 2.1 Följande gäller om enheten som inför ändringen visar att ändringen inte påverkar de grundläggande konstruktionsegenskaper hos delsystemet som är relevanta för överensstämmelsen med kraven avseende grundparametrarna:
- a) Enheten som inför ändringen ska uppdatera hänvisningarna i de dokument som ingår i det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen.
 - b) Ingen ny EG-kontrollförklaring behöver upprättas.
- 2.2 Följande gäller om enheten som inför ändringen visar att ändringen påverkar de grundläggande konstruktionsegenskaper hos delsystemet som är relevanta för överensstämmelsen med kraven avseende vissa grundparametrar:
- a) Enheten som inför ändringen ska upprätta en kompletterande EG-kontrollförklaring med hänvisning till de berörda grundparametrarna.
 - b) Den kompletterande EG-kontrollförklaringen ska åtföljas av en förteckning över dokument i det ursprungliga tekniska underlaget som åtföljer den ursprungliga EG-kontrollförklaringen vilka inte längre gäller.
 - c) Det tekniska underlaget som åtföljer EG-kontrollförklaringen ska innehålla bevis för att ändringarnas inverkan är begränsad till de grundparametrar som avses i punkt a.
 - d) Bestämmelserna i avsnitt 1 i denna bilaga ska gälla med nödvändiga ändringar för denna kompletterande EG-kontrollförklaring.
 - e) Den ursprungliga EG-kontrollförklaringen ska anses gälla för de grundparametrar som inte berörs av ändringen.

3. EG-KONTROLLFÖRKLARINGAR VID YTTERLIGARE KONTROLLER

En EG-kontrollförklaring för ett delsystem kan kompletteras om ytterligare kontroller utförts, särskilt när sådana ytterligare kontroller är nödvändiga för ett kompletterande godkännande för ibruktagande. I detta fall ska omfattningen av den kompletterande förklaringen begränsas till omfattningen av de ytterligare kontrollerna.”

BILAGA II

"BILAGA VI

EG-KONTROLLFÖRFARANDE FÖR DELSYSTEM

1. ALLMÄNNA PRINCIPER

'EG-kontroll' innebär ett förfarande som genomförs av sökanden i den mening som avses i artikel 18 för att visa att kraven i den relevanta unionslagstiftningen, samt i eventuella relevanta nationella bestämmelser, har uppfyllts för ett delsystem och att delsystemet kan godkännas för att tas i bruk.

2. KONTROLLINTYG UTFÄRDAT AV ETT ANMÄLT ORGAN

2.1 Inledning

I detta direktiv avses med kontroll i förhållande till TSD:er det förfarande genom vilket ett anmält organ kontrollerar och intygar att delsystemet överensstämmer med de tillämpliga tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD).

Detta påverkar inte skyldigheterna för den upphandlande enheten eller tillverkaren (dvs. sökanden i den mening som avses i artikel 18) att följa övrig tillämplig lagstiftning som följer av fördraget, inklusive alla kontroller som utförs av de bedömningsorgan som krävs enligt denna övriga lagstiftning.

2.2 Mellanliggande kontrollintyg

2.2.1 Principer

På begäran av den upphandlande enheten eller tillverkaren (dvs. sökanden i den mening som avses i artikel 18) kan kontrollerna genomföras för delar av ett delsystem eller begränsas till bestämda etapper av kontrollförfarandet. I dessa fall kan kontrollresultaten dokumenteras i ett 'mellanliggande kontrollintyg' som utfärdas av det anmälda organ som utsetts av den upphandlande enheten eller tillverkaren (dvs. sökanden i den mening som avses i artikel 18).

Det mellanliggande kontrollintyget ska innehålla hänvisningar till de TSD:er som överensstämmelsen har bedömts i förhållande till.

2.2.2 Delar av delsystemet

Sökanden i den mening som avses i artikel 18 kan ansöka om ett mellanliggande kontrollintyg för valfri del som sökanden beslutar att dela upp delsystemet i. Varje del ska då kontrolleras under varje etapp såsom fastställs i punkt 2.2.3.

2.2.3 Etapper i kontrollförfarandet

Delsystemet, eller bestämda delar av delsystemet, ska kontrolleras i var och en av följande etapper:

- a) Den allmänna utformningen.
- b) Produktion: uppbyggnad, inbegripet särskilt konstruktionsarbetet, tillverkning, montering av komponenterna och slutjustering av hela delsystemet.
- c) Slutlig provning.

Sökanden (i den mening som avses i artikel 18) får ansöka om ett mellanliggande kontrollintyg för utformningskedet (inklusive typprovning) och för produktionsskedet för hela delsystemet eller för valfri del som sökanden beslutar att dela upp det i (se avsnitt 2.2.2).

2.3 Kontrollintyg

- 2.3.1 De anmälda organ som ansvarar för kontrollen ska bedöma utformning, produktion och slutlig provning av delsystemet och utfärda kontrollintyget som är avsett för den upphandlande enheten eller tillverkaren (dvs. sökanden i den mening som avses i artikel 18), vilken därefter ska utfärda EG-kontrollförklaringen. Kontrollintyget ska innehålla hänvisningar till de TSD:er som överensstämmelsen har bedömts i förhållande till.

Om delsystemets överensstämmelse med alla relevanta TSD:er inte har bedömts (t.ex. vid undantag, partiell tillämpning av TSD:er vid ombyggnad eller modernisering, övergångsperioder i en TSD eller specialfall) ska det i kontrollintyget exakt anges för vilken eller vilka TSD:er, eller vilka delar av TSD:er, som det anmälda organet inte har undersökt om kravet på överensstämmelse uppfylls under kontrollförfarandet.

2.3.2 Om mellanliggande kontrollintyg har utfärdats ska det anmälda organ som ansvarar för kontrollen av delsystemet beakta dessa mellanliggande kontrollintyg, och innan det utfärdar sitt kontrollintyg

- a) kontrollera att de mellanliggande kontrollintygen korrekt uppfyller de relevanta kraven i TSD:erna,
- b) kontrollera alla aspekter som inte omfattas av de mellanliggande kontrollintygen, och
- c) kontrollera den slutliga provningen av delsystemet som helhet.

2.3.3 I samband med en ändring av ett delsystem som redan omfattas av ett kontrollintyg ska det anmälda organet endast utföra de undersökningar och provningar som är relevanta och nödvändiga, dvs. bedömningen ska avse endast de delar av delsystemet som har ändrats samt deras gränssnitt mot de oförändrade delarna av delsystemet.

2.3.4 Varje anmält organ som medverkar i kontrollen av ett delsystem ska sammanställa ett tekniskt underlag i enlighet med artikel 18.3 vilket omfattar dess verksamhetsområde.

2.4 Tekniskt underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen

Det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen ska sammanställas av sökanden (i den mening som avses i artikel 18) och måste innehålla följande:

- a) Information om tekniska egenskaper rörande utformningen, inklusive allmänna ritningar och detaljritningar när det gäller utförandet, elektriska och hydrauliska diagram, kopplingsscheman, beskrivningar av datasystem och automatiska system på en detaljnivå som är tillräcklig för att den pågående kontrollen av överensstämmelse ska kunna dokumenteras, dokumentation om drift och underhåll osv., som har relevans för delsystemet i fråga.
- b) En förteckning över driftskompatibilitetskomponenter, så som avses i artikel 5.3 d, som ingår i delsystemet.
- c) Det tekniska underlag som avses i artikel 18.3, sammanställt av vart och ett av de anmälda organ som medverkar i kontrollen av delsystemet, som ska omfatta följande:
 - Kopior av de EG-försäkringar om överensstämmelse, och i förekommande fall EG-försäkringar om lämplighet för användning, som fastställts för driftskompatibilitetskomponenter enligt artikel 5.3 d, vid behov åtföljda av tillhörande beräkningar och av en kopia av de provnings- och undersökningsprotokoll som upprättats av de anmälda organen på grundval av de gemensamma tekniska specifikationerna.
 - Mellanliggande kontrollintyg, om sådana finns tillgängliga, som åtföljer kontrollintyget, inklusive resultatet av det anmälda organets kontroll av de mellanliggande kontrollintygens giltighet.
 - Kontrollintyget som visar att delsystemet överensstämmer med kraven i den eller de relevanta TSD:erna, med tillhörande beräkningar och undertecknat av det anmälda organ som ansvarar för kontrollen. Detta kontrollintyg ska också innehålla uppgifter om eventuella förbehåll som givits under arbetets utförande och som inte dragits tillbaka. Det ska även åtföljas av inspektions- och kontrollrapporter som det anmälda organet utarbetat inom ramen för sitt uppdrag, i enlighet med punkterna 2.5.2 och 2.5.3.
- d) Kontrollintyg som utfärdats i enlighet med annan lagstiftning som ska tillämpas i överensstämmelse med fördraget.
- e) När det krävs en kontroll av säker integrering enligt artikel 15 ska det relevanta tekniska underlaget innehålla bedömarens rapporter om de gemensamma säkerhetsmetoderna för riskbedömning i enlighet med artikel 6.3 i direktiv 2004/49/EG.

2.5 Övervakning genom anmälda organ

2.5.1 Det anmälda organ som ansvarar för att kontrollera utförandet ska ha permanent tillträde till byggplatser, tillverkningsanläggningar, lagerutrymmen och, i förekommande fall, till prefabriceringsanläggningar, provningsanläggningar och mer generellt till alla de platser som organet anser sig behöva ha tillgång till för att utföra sitt uppdrag. Det anmälda organet ska från den upphandlande enheten eller tillverkaren (dvs. sökanden i den mening som avses i artikel 18) få alla dokument som organet kan ha nytta av för detta ändamål, bl.a. införandeplaner och teknisk dokumentation för delsystemet.

- 2.5.2 Det anmälda organ som ansvarar för övervakningen av utförandet ska regelbundet genomföra kontroller för att försäkra sig om överensstämmelsen med den eller de relevanta TSD:erna. Det ska vid dessa tillfällen överlämna en kontrollrapport till de parter som ansvarar för utförandet. Organet kan behöva närvara vid vissa moment i byggande och tillverkning.
- 2.5.3 Det anmälda organet får också avlägga oanmälda besök på byggarbetsplatsen eller i tillverkningsanläggningarna. Vid dessa besök får det anmälda organet göra fullständiga eller partiella kontroller. Organet ska överlämna en inspektionsrapport och i förekommande fall en kontrollrapport till de parter som ansvarar för utförandet.
- 2.5.4 Det anmälda organet ska kunna övervaka ett delsystem där en driftskompatibilitetskomponent är monterad för att, om motsvarande TSD så kräver, bedöma dess lämplighet för användning i avsedd järnvägsmiljö.

2.6 Förvaring

En kopia av det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen ska behållas av tillverkaren eller den upphandlande enheten (dvs. sökanden i den mening som avses i artikel 18) så länge delsystemet är i bruk. Den ska överlämnas till de medlemsstater som begär detta.

Den dokumentation som lämnats in i samband med en ansökan om godkännande att ta delsystemet i bruk ska lämnas till den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstat som ansökan gäller. Den nationella säkerhetsmyndigheten får begära att delar av de dokument som lämnas in tillsammans med ansökan ska översättas till dess eget språk.

2.7 Offentliggörande

Varje anmält organ ska regelbundet offentliggöra relevant information om

- a) mottagna ansökningar om kontroll och mellanliggande kontrollintyg,
- b) ansökningar om bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse och lämplighet för användning,
- c) utfärdade eller avvisade mellanliggande kontrollintyg,
- d) utfärdade eller avvisade intyg om överensstämmelse och EG-intyg om lämplighet för användning,
- e) utfärdade eller avvisade kontrollintyg.

2.8 Språk

Underlag och korrespondens om EG-kontrollförfarandet ska vara avfattade på ett av unionens officiella språk i den medlemsstat där den upphandlande enheten eller tillverkaren (dvs. sökanden i den mening som avses i artikel 18) är etablerad eller på ett av unionens officiella språk som godtas av den upphandlande enheten eller tillverkaren (dvs. sökanden i den mening som avses i artikel 18).

3. KONTROLLINTYG UTFÄRDAT AV ETT UTSETT ORGAN

3.1 Inledning

I de fall där nationella bestämmelser är tillämpliga ska kontrollförfarandet omfatta ett förfarande där det organ som utsetts i enlighet med artikel 17.3 (nedan kallat *utsett organ*) kontrollerar och intygar att delsystemet överensstämmer med de nationella bestämmelser som anmälts i enlighet med artikel 17.3 för varje medlemsstat där delsystemet är avsett att godkännas för ibruktagande.

3.2 Kontrollintyg

Det utsedda organet ska utfärda kontrollintyget för den upphandlande enheten eller tillverkaren (dvs. sökanden i den mening som avses i artikel 18).

I intyget ska det anges exakt för vilka nationella bestämmelser som det utsedda organet har undersökt om kravet på överensstämmelse uppfylls under kontrollförfarandet.

Om det finns nationella bestämmelser som gäller de delsystem som ett fordon består av ska det utsedda organet dela in intyget i två delar: en del med uppgifter om vilka nationella bestämmelser som strikt rör den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och det berörda nätet, och den andra delen för alla andra nationella bestämmelser.

3.3 Tekniskt underlag

Det tekniska underlag som sammanställts av det utsedda organet och som åtföljer kontrollintyget när nationella bestämmelser är tillämpliga ska bifogas det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen som avses i punkt 2.4 och ska innehålla de tekniska data som är relevanta för bedömningen av delsystemets överensstämmelse med de nationella bestämmelserna.

3.4 Språk

Underlag och korrespondens om EG-kontrollförfarandet ska vara avfattade på ett av unionens officiella språk i den medlemsstat där den upphandlande enheten eller tillverkaren (dvs. sökanden i den mening som avses i artikel 18) är etablerad eller på ett av unionens officiella språk som godtas av den upphandlande enheten eller tillverkaren (dvs. sökanden i den mening som avses i artikel 18).

4. KONTROLL AV DELAR AV DELSYSTEM I ENLIGHET MED ARTIKEL 18.5

Om ett kontrollintyg ska utfärdas för vissa delar av ett delsystem ska bestämmelserna i denna bilaga gälla med nödvändiga anpassningar för dessa delar.”

BESLUT

BESLUT EUTM MALI/4/2014 AV KOMMITTÉN FÖR UTRIKES- OCH SÄKERHETSPOLITIK

av den 9 december 2014

om godkännande av bidrag från en tredjestat till Europeiska unionens militära uppdrag i syfte att bidra till utbildning av den maliska försvarsmakten (EUTM Mali)

(2014/894/Gusp)

KOMMITTÉN FÖR UTRIKES- OCH SÄKERHETSPOLITIK HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionen, särskilt artikel 38 tredje stycket,

med beaktande av rådets beslut 2013/34/Gusp av den 17 januari 2013 om Europeiska unionens militära uppdrag i syfte att bidra till utbildning av den maliska försvarsmakten (EUTM Mali) ⁽¹⁾, särskilt artikel 8.2 och,

av följande skäl:

- (1) I enlighet med artikel 8.2 i beslut 2013/34/Gusp bemyndigade rådet kommittén för utrikes- och säkerhetspolitik (Kusp) att uppmana tredjestater att erbjuda bidrag och att fatta relevanta beslut om godkännande av föreslagna bidrag från tredjestater.
- (2) Mot bakgrund av rekommendationen om ett bidrag från Serbien från EU:s uppdragschef samt råden från Europeiska unionens militära kommitté (EUMC) bör bidraget från Serbien godkännas.
- (3) I enlighet med artikel 5 i protokoll nr 22 om Danmarks ställning, fogat till fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, deltar Danmark inte i arbetet med att utarbeta och genomföra sådana unionsbeslut och unionsåtgärder som har anknytning till försvarsfrågor.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Bidraget från Serbien till Europeiska unionens militära uppdrag i syfte att bidra till utbildning av den maliska försvarsmakten (EUTM Mali) ska godkännas och betraktas som betydande.
2. Serbien ska undantas från skyldigheten att finansiellt bidra till budgeten för EUTM Mali.

Artikel 2

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i Bryssel den 9 december 2014.

På kommittén för utrikes- och säkerhetspolitik
vägnar
W. STEVENS
Ordförande

⁽¹⁾ EUT L 14, 18.1.2013, s. 19.

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT**av den 10 december 2014****om fastställande av format för information enligt artikel 21.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/18/EU om åtgärder för att förebygga och begränsa faran för allvarliga olyckshändelser där farliga ämnen ingår***[delgivet med nr C(2014) 9334]***(Text av betydelse för EES)**

(2014/895/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/18/EU av den 4 juli 2012 om åtgärder för att förebygga och begränsa faran för allvarliga olyckshändelser där farliga ämnen ingår och om ändring och senare upphävande av rådets direktiv 96/82/EG ⁽¹⁾, särskilt artikel 21.5 och

av följande skäl:

- (1) Enligt artikel 21.3 i direktiv 2012/18/EU måste medlemsstaterna förse kommissionen med information om verksamheter som omfattas av det direktivet med hjälp av ett särskilt formulär.
- (2) Rapporteringsformuläret bör göra det möjligt för medlemsstaterna att lämna enhetliga uppgifter i syfte att göra informationen så användbar och jämförbar som möjligt med minsta möjliga administrativa ansträngning för medlemsstaterna, samtidigt som man respekterar kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/2/EG ⁽²⁾ om upprättande av en infrastruktur för rumslig information i Europeiska gemenskapen (Inspire).
- (3) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom direktiv 96/82/EG ⁽³⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Medlemsstaterna ska förse kommissionen med den information som avses i artikel 21.3 i direktiv 2012/18/EU i det rapporteringsformat som fastställs i bilagan till detta beslut.

Befintlig information i databasen kommer att ses över senast den 31 december 2016.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 10 december 2014.

På kommissionens vägnar

Karmenu VELLA

Ledamot av kommissionen⁽¹⁾ EUT L 197, 24.7.2012, s. 1.⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/2/EG av den 14 mars 2007 om upprättande av en infrastruktur för rumslig information i Europeiska gemenskapen (Inspire) (EUT L 108, 25.4.2007, s. 1).⁽³⁾ Rådets direktiv 96/82/EG av den 9 december 1996 om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga olyckshändelser där farliga ämnen ingår (EGT L 10, 14.1.1997, s. 13).

BILAGA

FORMAT FÖR INLÄMNING AV INFORMATION ENLIGT ARTIKEL 21.3 I DIREKTIV 2012/18/EU

Uppgifter markerade med asterisk är obligatoriska.

Om vissa uppgifter är sekretessbelagda ska detta markeras, med skälen till varför de inte uppges angivna för varje datatyp, i enlighet med artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/4/EG ⁽¹⁾.

1. Del 1 – Europeiska kommissionens autentiseringssystem (Ecas)

Av säkerhetsskäl måste användarna i medlemsstaterna registreras i Europeiska kommissionens autentiseringssystem (Ecas) för att få tillgång till eSpirs. Följande information måste anges:

- a) *Efternamn**: Användarens efternamn.
- b) *Förnamn**: Användarens förnamn.
- c) *E-post**: Användarens e-postadress.
- d) *Användarroll**: Nationell uppgiftslämnare (NR) eller nationella administratör (NA).

Efter autentisering hänvisas användaren till Minerva-portalen hos Byrån för allvarliga olycksrisker för åtkomst till databasen eSpirs. Användarrättigheter för eSpirs kommer att ges beroende på användarroll.

2. Del 2 – Information som ska rapporteras i eSpirs

Användaren ska lämna de upplysningar som anges nedan, antingen med det elektroniska online-formatet vilket gör det möjligt att importera rapporteringsdata för varje verksamhet separat, eller med ett nationellt rapporteringsverktyg med användning av eSpirs XML-mall för automatisk import av uppgifterna i den eller de nationella/regionala/lokala verksamhetsdatabaserna till eSpirs.

2.1 Rapportering behörig myndighet

- a) *Efternamn**: Den rapportering behöriga myndighetens officiella namn.
- b) *Adress**: Den rapportering behöriga myndighetens gatuadress.
- c) *Ort**: Den rapportering behöriga myndighetens adress.
- d) *Postnummer**: Den rapportering behöriga myndighetens postnummer.
- e) *Land**: Den rapportering behöriga myndighetens landsadress.
- f) *Anmärkningar*: Eventuella kommentarer angående den rapportering behöriga myndigheten.

2.2 Verksamhetens namn och aktiviteter

- a) *Seveso-nivå**: [Enligt Seveso III finns det två nivåer för verksamheter: högre nivå och lägre nivå].
- b) *Efternamn**: Namn på Seveso-verksamhet som rapporteras i eSpirs.
- c) *Moderbolag*: Holdingbolag/moderbolag för verksamheten.
- d) *Personlig kod*: Kod som användaren kan skriva in för att fortsätta med det gamla eSpirs-systemet.
- e) *Industrityp och/eller Nace-kod**: Om anläggningen omfattas av fler än en Spirs- och/eller Nace-kod ska åtskillnad göras mellan primär aktivitet och sekundära aktiviteter.
 - 1. Industrityp ska anges med Spirs-koder enligt Seveso:
 - 1) Jordbruk
 - 2) Fritids- och idrottsverksamhet (t.ex. isbanor)
 - 3) Gruvdrift (gruvavfall och fysikalisk-kemiska processer)

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/4/EG av den 28 januari 2003 om allmänhetens tillgång till miljöinformation och om upphävande av rådets direktiv 90/313/EEG (EUT L 41, 14.2.2003, s. 26).

- 4) Bearbetning av metaller
- 5) Bearbetning av järnhaltig metall (gjuterier, smältor osv.)
- 6) Bearbetning av icke-järnhaltig metall (gjuterier, smältor osv.)
- 7) Bearbetning av metaller med elektrolys eller kemiska processer
- 8) Petrokemisk industri/oljeraffinaderi
- 9) Energiproduktion, -försörjning och -distribution
- 10) Bränslelager (inbegripet uppvärmning, detaljhandel osv.)
- 11) Produktion, destruktion och lagring av sprängämnen
- 12) Produktion och lagring av fyrverkeripjäser
- 13) Tillverkning, buteljering och bulkdistribution av gasol
- 14) Lagring av gasol
- 15) Lagring och distribution av gasol
- 16) Lagring och distribution för grosshandel och detaljhandel (utom gasol)
- 17) Produktion och lagring av pesticider, biocider, fungicider
- 18) Produktion och lagring av gödningsmedel
- 19) Produktion av läkemedel
- 20) Lagring, behandling och bortskaffande av avfall
- 21) Vatten och avlopp (insamling, försörjning, behandling)
- 22) Kemiska anläggningar
- 23) Framställning av organiska baskemikalier
- 24) Plast- och gummitillverkning
- 25) Produktion och framställning av pappersmassa och papper
- 26) Behandling av virke och möbelindustri
- 27) Textilframställning och -bearbetning
- 28) Framställning av livsmedel och drycker
- 29) Verkstadsindustri, tillverkning och montering
- 30) Varvsindustri, skrotning av fartyg, reparationsvarv
- 31) Anläggnings- och byggarbeten
- 32) Keramisk industri (tegel, krukmakeri, glas, cement osv.)
- 33) Produktion av glas
- 34) Tillverkning av cement, kalk och gips
- 35) Elektronik och elektroteknik
- 36) Centrum för hantering och transport (hamnar, flygplatser, lastbilsparker, rangerbangårdar osv.)
- 37) Medicinsk verksamhet, forskning, utbildning (inbegripet sjukhus, universitet osv.)
- 38) Allmän kemikalieframställning (som inte omfattas av annan post i förteckningen)
- 39) Annan aktivitet (som inte omfattas av annan post i förteckningen)

2. *Nace-kod*: Nace är den europeiska industristandarden för statistisk näringsgrensindelning, bestående av sexsiffriga koder. Seveso-verksamheten kan kopplas till detta klassificeringssystem genom hänvisning till de första fyra siffrorna, utöver eller i stället för Spirs-koderna.

f) *Länk till webbplats och ytterligare information om verksamheten**.

g) *ID för E-PRTR*: Om verksamheten helt eller delvis omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 166/2006 ⁽¹⁾ anges det nationella unika identifieringsnummer som används för rapportering enligt den förordningen samt en länk till relevant webbplats.

h) *ID för IED* (för uppgifter för 2016 och därefter): Om verksamheten helt eller delvis omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU ⁽²⁾ (<http://ec.europa.eu/environment/industry/stationary/ied/legislation.htm>) anges alla relevanta nationella unika identifieringsnummer som används för rapportering enligt den förordningen samt en länk till relevant webbplats.

i) *Anmärkningar angående verksamheten*: Eventuella kommentarer angående den verksamhet som rapporteringen gäller.

2.3 Verksamhetens lokalisering* – fullständig adress eller latitud-/longitudkoordinater

a) *Adress**: Verksamhetens gatu- och postadress.

b) *Latitud**: Verksamhetens latitudkoordinater (om adress saknas).

c) *Longitud**: Verksamhetens longitudkoordinater (om adress saknas).

d) *Anmärkningar angående adressen*: Eventuella kommentarer angående verksamhetens adress.

2.4 Kemiska ämnen som används i verksamheten

a) *Ämne (enligt Seveso III)*: Trivialnamn, generiskt namn eller faroklassificering.

b) *CAS-nummer*: CAS-numret är ett unikt numeriskt identifieringsnummer som är avsett för endast ett ämne. Det är inte kopplat till kemiska egenskaper och är länkat till omfattande information om det aktuella kemiska ämnet. Det kan bestå av upp till tio siffror, avdelat med bindestreck i tre delar (<http://www.cas.org/content/chemical-substances>).

c) *Kvantitet*: Mängd av ämnet i ton.

d) *Fysiska egenskaper*: Förhållanden för lagring av ämnet, såsom form (fast form, vätska eller gas), finkornighet (pulver, pelletar etc.), tryck, temperatur osv.

e) *Anmärkningar angående kemiska ämnen*: Eventuella kommentarer angående de kemiska ämnen som rapporteras för verksamheten.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 166/2006 av den 18 januari 2006 om upprättande av ett europeiskt register över utsläpp och överföringar av föroreningar och om ändring av rådets direktiv 91/689/EEG och 96/61/EG (EUT L 33, 4.2.2006, s. 1).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU av den 24 november 2010 om industriutsläpp (samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar) (EUT L 334, 17.12.2010, s. 17).

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT**av den 10 december 2014****om fastställande av format för information från medlemsstaterna om genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/18/EU om åtgärder för att förebygga och begränsa faran för allvarliga olyckshändelser där farliga ämnen ingår***[delgivet med nr C(2014) 9335]***(Text av betydelse för EES)**

(2014/896/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/18/EU av den 4 juli 2012 om åtgärder för att förebygga och begränsa faran för allvarliga olyckshändelser där farliga ämnen ingår och om ändring och senare upphävande av rådets direktiv 96/82/EG ⁽¹⁾, särskilt artikel 21.5 och

av följande skäl:

- (1) Enligt artikel 21.2 i direktiv 2012/18/EU måste medlemsstaterna rapportera om genomförandet av direktivet senast den 30 september 2019 och därefter vart fjärde år.
- (2) Kommissionen har utarbetat ett frågeformulär som anger vilken information medlemsstaterna ska göra tillgänglig vid rapporteringen om genomförandet av direktivet.
- (3) Den första rapporteringsperioden bör omfatta perioden från och med den 1 juni 2015, som är den dag då direktivet blir fullt tillämpligt i medlemsstaterna, till och med den 31 december 2018, för att ge medlemsstaterna tid att bedöma de insamlade uppgifterna och lämna rapporten till kommissionen senast den 30 september 2019. För de påföljande fyraåriga rapporteringsperioderna kommer varje rapporteringsperiod att omfatta perioden mellan den 1 januari det första året och den 31 december det fjärde året.
- (4) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 22 i rådets direktiv 96/82/EG ⁽²⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*Medlemsstaterna ska rapportera om genomförandet av direktiv 2012/18/EU i enlighet med artikel 21.2 i det direktivet genom att besvara det frågeformulär som återfinns i bilagan till detta beslut ⁽³⁾.*Artikel 2*

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 10 december 2014.

På kommissionens vägnar

Karmenu VELLA

Ledamot av kommissionen⁽¹⁾ EUT L 197, 24.7.2012, s. 1.⁽²⁾ Rådets direktiv 96/82/EG av den 9 december 1996 om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga olyckshändelser där farliga ämnen ingår (EGT L 10, 14.1.1997, s. 13).⁽³⁾ Kan även konsulteras på Europeiska kommissionens webbplats: <http://ec.europa.eu/environment/seveso/>

BILAGA

FRÅGEFORMULÄR

1. ALLMÄNNA UPPGIFTER

1. Lämna information om de behöriga myndigheter som huvudsakligen ansvarar för genomförandet av direktiv 2012/18/EU. Informationen bör åtminstone omfatta kontaktuppgifter och huvudsakliga ansvarsområden (övervakning av säkerhetsrapporter, planering av markanvändning, dominoeffekter, upprättande och genomförande av externa planer för räddningsinsatser, inspektioner, information till allmänheten, sanktioner). Om inga betydande ändringar har ägt rum kan hänvisning göras till den föregående rapporten.

2. Ange när information om verksamheter senast uppdaterades för integrering i eSpurs-databasen.

2. DOMINOEFFEKTER (ARTIKEL 9 I DIREKTIV 2012/18/EU)

För hur många grupper av verksamheter fastställdes det i slutet av rapporteringsperioden att risken för eller följderna av en allvarlig olyckshändelse är högre på grund av verksamheternas geografiska läge och närhet till varandra samt deras innehav av farliga ämnen, i enlighet med artikel 9 i direktiv 2012/18/EU?

3. SÄKERHETSRAPPORTER (ARTIKEL 10 I DIREKTIV 2012/18/EU)

1. Har alla verksamheter på högre nivå som omfattades av krav på säkerhetsrapport under rapporteringsperioden lämnat in en sådan rapport? Om inte, hur många har inte gjort detta?

2. Har alla säkerhetsrapporter uppdaterats under de senaste fem åren? Om inte, hur många verksamheter på högre nivå som omfattades av detta krav har inte uppdaterat sin säkerhetsrapport?

4. PLANER FÖR RÄDDNINGSSINSATSER (ARTIKEL 12 I DIREKTIV 2012/18/EU)

1. Har externa planer för räddningsinsatser upprättats för alla verksamheter på högre nivå som omfattades av detta krav under rapporteringsperioden? Om inte, för hur många verksamheter på högre nivå har det inte upprättats någon extern plan för räddningsinsatser?

2. För hur många verksamheter på högre nivå har myndigheterna beslutat att det inte var nödvändigt att upprätta en extern plan för räddningsinsatser enligt artikel 12.8 i direktiv 2012/18/EU?

3. Om svaret på fråga 4.2 är en eller flera, lämna den behöriga myndighetens motivering för varje enskilt fall.

4. Har de externa planerna för räddningsinsatser testats under de senaste tre åren för alla verksamheter på högre nivå? Om inte, i hur många fall har den externa planen för räddningsinsatser inte testats?

5. Lämna information om de huvudsakliga arrangemangen för samråd med den berörda allmänheten om externa planer för räddningsinsatser.

6. Ge en kort beskrivning av hur de externa planerna för räddningsinsatser testas (t.ex. partiella tester, fullständiga tester, tester där räddningstjänsten deltar, teoretiska tester osv.). Ange de kriterier som används för att bedöma om en extern plan för räddningsinsatser är tillfredsställande.

5. PLANERING AV MARKANVÄNDNING (ARTIKLARNA 13 OCH 15 I DIREKTIV 2012/18/EU)

1. Har den berörda allmänheten hörts under rapporteringsperioden angående alla specifika enskilda projekt (nya verksamheter, betydande ändringar av befintliga verksamheter och nya projekt kring befintliga verksamheter), och har allmänheten rådfrågats om allmänna planer eller program som avser nya verksamheter eller nya projekt kring befintliga verksamheter? Om inte, ge en sammanfattning av de viktigaste skälen till att allmänheten inte har hörts.

2. Frivillig uppgift: Innehåller den nationella lagstiftningen bestämmelser om samordnade eller gemensamma förfaranden för att efterleva Sevesodirektivets krav på planering av markanvändning och krav som följer av annan lagstiftning, t.ex. Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/92/EU ⁽¹⁾ och 2001/42/EG ⁽²⁾?
6. INFORMATION OM SÄKERHETSÅTGÄRDER (ARTIKEL 14 OCH BILAGA V I DIREKTIV 2012/18/EU)
 1. Har allmänheten, för alla verksamheter på högre nivå under de senaste fem åren, informerats på ett aktivt sätt om säkerhetsåtgärder och om hur den förväntas agera ifall en allvarlig olyckshändelse inträffar? Om inte, för hur många verksamheter på högre nivå är detta inte fallet?
 2. Ange av vem (verksamhetsutövare, myndigheter) och, om möjligt, hur (t.ex. genom verksamhetsutövares eller myndigheters broschyrer, flygblad, e-post eller sms) informationen enligt 6.1 har tillhandahållits.
 3. Är de uppgifter som anges i bilaga V till direktiv 2012/18/EU ständigt tillgängliga för alla verksamheter, även elektroniskt, och uppdateras de vid behov? Om inte, ange hur stor procentandel av verksamheterna som har brister i detta hänseende och vad som har gjorts för att åtgärda dem.
 4. Ange av vem (verksamhetsutövare eller myndigheter) och, om möjligt, hur (t.ex. genom verksamhetsutövares eller myndigheters meddelanden eller webbplatser) ständig tillgång till informationen enligt 6.3 säkerställs.
 5. För hur många verksamheter ansågs det i slutet av rapporteringsperioden föreligga en möjlig risk för allvarliga olyckor med gränsöverskridande konsekvenser? I hur många fall har den potentiellt drabbade medlemsstaten fått relevant information?
7. TILLSYN (ARTIKEL 20 I DIREKTIV 2012/18/EU)
 1. På vilken nivå eller på vilka nivåer har tillsynsplaner upprättats? Har planerna offentliggjorts eller har allmänheten underrättats elektroniskt om var mer detaljerad information kan erhållas på begäran? Frivillig uppgift: Om planerna finns på internet, var vänlig uppge webblänk.
 2. Har program för rutinmässig tillsyn upprättats, inklusive hur ofta besök på plats ska utföras? Har datum för senaste besök på plats, eller en hänvisning till var sådan information finns att tillgå i elektronisk form, offentliggjorts? Frivillig uppgift: Om informationen finns på internet, var vänlig uppge webblänk.
 3. För hur många verksamheter på högre nivå har tillsynsprogrammet och besöksstätheten grundats på en systematisk bedömning av faran för en allvarlig olyckshändelse vid de berörda verksamheterna? Vid hur många verksamheter görs årliga besök?
 4. För hur många verksamheter på lägre nivå har tillsynsprogrammet och besöksstätheten grundats på en systematisk bedömning av faran för en allvarlig olyckshändelse vid de berörda verksamheterna? Vid hur många verksamheter görs besök minst vart tredje år?
 5. Innehåller nationell lagstiftning eller administrativa riktlinjer bestämmelser för tillsyn som är samordnad eller gemensam med inspektionerna enligt annan unionslagstiftning (t.ex. enligt direktivet om industriutsläpp – IED)?
8. DRIFTFÖRBUD, SANKTIONER OCH ANDRA TVINGANDE ÅTGÄRDER (ARTIKEL 19 OCH 28 I Direktiv 2012/18/EU)
 1. För hur många verksamheter har drift eller idrifttagande förbjudits under rapporteringsperioden?
 2. Hur många andra typer av tvingande åtgärder har vidtagits under rapporteringsperioden? Ange de typer av åtgärder som oftast används (t.ex. driftförbud, administrativa påföljder, sanktioner eller andra åtgärder). Om möjligt, lämna uppdelad statistik.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/92/EU av den 13 december 2011 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt (EUT L 26, 28.1.2012, s. 1).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/42/EG av den 27 juni 2001 om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan (EGT L 197, 21.7.2001, s. 30).

9. TILLGÅNG TILL RÄTTSLIG PRÖVNING (ARTIKEL 23 I DIREKTIV 2012/18/EU)

Förklara vad som har gjorts för att följa bestämmelserna i artikel 23 i direktiv 2012/18/EU (tillgång till rättslig prövning) och beskriv erfarenheterna av artikelns tillämpning under rapporteringsperioden.

10. YTTERLIGARE UPPLYSNINGAR

Frivillig uppgift: Ange eventuell ytterligare information relaterad till Seveso-direktivet: allmän information, erfarenheter från tillämpningen, rapporter etc. som kan vara av intresse för allmän spridning, på följande punkter:

- a) Lärdomar av olyckor och tillbud, i syfte att undvika att de upprepas.
 - b) It-verktyg för övervakning av direktivets tillämpning och för utbyte av data.
 - c) Om tillämpligt, åtgärder av den typ som ingår i Seveso-direktivet (anmälan av verksamheter, krav avseende säkerhetssystem, säkerhetsrapporter, information till allmänheten, beredskapsplanering och tillsyn) som tillämpas på anläggningar och verksamheter som inte omfattas av direktiv 2012/18/EU, till exempel olje- och gasledningar, hamnar, rangerbangårdar, offshore-anläggningar, gasprospektering och gasutvinning.
-

REKOMMENDATIONER

KOMMISSIONENS REKOMMENDATION

av den 5 december 2014

om frågor rörande ibruktagande och användning av strukturella delsystem och fordon enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG och 2004/49/EG

(Text av betydelse för EES)

(2014/897/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA REKOMMENDATION

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 292, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med artikel 30.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG ⁽¹⁾ får kommissionen förelägga den kommitté som avses i artikel 29 i samma direktiv alla frågor som rör genomförandet av det direktivet.
- (2) Sedan 2005 har Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad *byrån*) utfört flera arbeten för att stödja utvecklingen av ett integrerat, säkert och driftskompatibelt järnvägssystem inom EU. Efter antagandet av direktiv 2008/57/EG har byrån haft regelbundna möten med intressenter och nationella säkerhetsmyndigheter, särskilt inom området för korsacceptans av järnvägsfordon, dvs. ömsesidigt erkännande av godkännanden att ta järnvägsfordon i bruk. Dessa möten har visat att det görs olika tolkningar av begreppet "godkännande att ta i bruk" avseende strukturella delsystem och fordon i kapitlen IV och V i det direktivet.
- (3) Utan en gemensam tolkning finns en risk att nationella genomförandebestämmelser leder till att medlemsstaterna tillämpar kraven på olika sätt, vilket innebär svårigheter för tillverkare och järnvägsföretag. En samsyn när det gäller processen för godkännande att ta strukturella delsystem och fordon i bruk krävs också för att säkerställa enhetlighet mellan de olika rekommendationer som byrån ska utfärda avseende ett flertal uppgifter i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG ⁽²⁾ och direktiv 2008/57/EG.
- (4) Kommissionen har antagit rekommendation 2011/217/EU ⁽³⁾. Syftet med den rekommendationen var att tydliggöra förfarandet för godkännande att ta strukturella delsystem och fordon i bruk, i enlighet med direktiv 2008/57/EG.
- (5) För att diskutera och analysera de frågor rörande ibruktagandet av strukturella delsystem och fordon som uppkom efter antagandet av rekommendation 2011/217/EU, inrättade kommissionen 2011 en arbetsgrupp om processen för godkännande av fordon. Denna arbetsgrupps slutrapport offentliggjordes på byråns webbplats i juli 2012.
- (6) Den 30 januari 2013 antog kommissionen sina förslag till rättsakter i det fjärde järnvägspaketet. Dessa förslag beaktar resultaten från ovan nämnda arbetsgrupp och innefattar en förbättrad process för godkännande av fordon och delsystem. Förtydligandena i denna rekommendation behövs för att optimera genomförandet av den nuvarande rättsliga ramen.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (EUT L 191, 18.7.2008, s. 1).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44).

⁽³⁾ Kommissionens rekommendation 2011/217/EU av den 29 mars 2011 om godkännande för ibruktagande av strukturella delsystem och fordon enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG (EUT L 95, 8.4.2011, s. 1).

- (7) Det är därför nödvändigt att bredda rekommendation 2011/217/EU för att täcka in andra aspekter av godkännandeprocessen och för att ytterligare klargöra följande frågor:
- Förhållandet mellan väsentliga krav, tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) och nationella bestämmelser.
 - Användning av de gemensamma säkerhetsmetoderna för godkännandeändamål.
 - Enhetlighet i TSD:er och nationella bestämmelser.
 - Kontroller som inte omfattas av processen för godkännande att ta i bruk.
 - Provning.
 - Tillverkarens eller den upphandlande enhetens kontrollförklaring.
 - Ömsesidigt erkännande.
 - Tekniskt underlag.
 - Roller och ansvar före, under och efter godkännande.
 - Säkerhetsstyrningssystemets roll.
 - Hantering av ändringar.
- (8) För tydlighetens och enkelhetens skull är det lämpligt att ersätta rekommendation 2011/217/EU med denna rekommendation.
- (9) Efter samråd med den kommitté som avses i artikel 29 i direktiv 2008/57/EG.

HÄRIGENOM REKOMMENDERAS FÖLJANDE.

1. Medlemsstaterna bör se till att nationella säkerhetsmyndigheter, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, bedömningsorgan, enheter som ansvarar för underhåll, tillverkare, sökande av godkännande för ibruktagande och andra aktörer som är inblandade i godkännandet för ibruktagande och användning av strukturella delsystem och fordon är medvetna om och beaktar de principer och riktlinjer som anges i punkterna 2 till 116.

DEFINITIONER

2. I denna rekommendation ska definitionerna i direktiven 2008/57/EG och 2004/49/EG gälla. Framför allt används termerna *järnvägsföretag*, *infrastrukturförvaltare*, *fordonsinnehavare* och *enhet som ansvarar för underhåll* på grundval av de roller och ansvarsområden som anges i artiklarna 3 och 4 i direktiv 2004/49/EG. En enhet som innehar en av de roller som avses i dessa artiklar kan också inneha en annan roll (t.ex. ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare kan också vara fordonsinnehavare). Dessutom gäller följande definitioner:
 - a) *projekterad driftsstatus*: normalt driftssätt och förutsebara försämrade omständigheter (inbegripet slitage) inom det område och under de användningsvillkor som anges i det tekniska underlaget och i underhållsunderlaget. Detta omfattar alla förhållanden som enheten är avsedd att användas under och dess tekniska gränser.
 - b) *grundläggande konstruktionsegenskaper*: egenskaperna hos ett delsystem så som de anges i typ- eller konstruktionskontrollintyget.
 - c) *säker integrering*: åtgärder för att säkerställa att införlivandet av ett element (t.ex. en ny fordonstyp, nätprojekt, delsystem, del, komponent, programvara, förfarande, organisation) i ett större system inte innebär en oacceptabel risk för systemet i sin helhet.

- d) *fastställande av teknisk kompatibilitet med järnvägsnätet*: kontroll och dokumentation i det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen av fordonstypens relevanta parametrar för teknisk kompatibilitet med det berörda nätet och, i tillämpliga fall, överensstämmelse med de gränsvärden som anges för detta nät. Parametrarna omfattar fysiska egenskaper och funktioner. Kontrollen måste göras enligt tillämpliga bestämmelser för det berörda nätet.
- e) *teknisk kompatibilitet*: förmågan hos två eller flera strukturella delsystem eller delar av dem, som har minst ett gemensamt gränssnitt, att interagera med varandra samtidigt som deras individuella projekterade driftsstatus och förväntade prestandanivå bibehålls.
- f) *bedömningsorgan*: anmält organ, utsett organ eller riskbedömningsorgan.
- g) *anmält organ*: ett organ i enlighet med definitionen i artikel 2 j i direktiv 2008/57/EG.
- h) *utsett organ*: ett organ som utsetts av en medlemsstat i enlighet med artikel 17.3 i direktiv 2008/57/EG för kontroll av ett delsystems överensstämmelse med nationella bestämmelser.
- i) *riskbedömningsorgan*: ett organ i enlighet med definitionen i artikel 3.14 i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 ⁽¹⁾.
- j) *EG-kontrollförklaring*: med avseende på ett delsystem, en EG-kontrollförklaring som är utfärdad i enlighet med artikel 18 och bilaga V till direktiv 2008/57/EG och som utgör en förklaring om att delsystemet uppfyller kraven i relevant EU-lagstiftning, inbegripet de nationella bestämmelser som införlivar de väsentliga kraven i direktiv 2008/57/EG.
- k) *nätprojekt*: ett projekt för att ta i bruk ny, moderniserad eller ombyggd fast utrustning bestående av mer än ett strukturellt delsystem.
- l) *nätegenskaper*: ett näts egenskaper så som de beskrivs i TSD:erna och, i förekommande fall, i nationella bestämmelser.
- m) *tekniskt underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen*: all den samlade dokumentation och de underlag avseende ett delsystem som sammanställts av sökanden i enlighet med kraven i all tillämplig EU-lagstiftning.
- n) *inlämnad dokumentation för godkännande*: det underlag som lagts fram av sökanden inför den nationella säkerhetsmyndigheten vid en ansökan om godkännande.
- o) *sökande*: den person som undertecknat EG-kontrollförklaringen enligt artikel 18 i direktiv 2008/57/EG och som ansöker om godkännande för ibruktagande av ett delsystem. I de fall det krävs en riskbedömning baserat på den gemensamma säkerhetsmetoden enligt artikel 15 i direktiv 2008/57/EG, bör rollen som "förslagsställare" enligt den gemensamma säkerhetsmetoden för riskbedömning intas av den som ansöker om godkännande.
- p) *sökande av godkännande av fordon/nätprojekt*: den enhet som ansöker om ett godkännande för ibruktagande av ett fordon eller ett nätprojekt. I de fall det krävs en riskbedömning baserat på den gemensamma säkerhetsmetoden enligt artikel 15 i direktiv 2008/57/EG, bör rollen som "förslagsställare" enligt den gemensamma säkerhetsmetoden för riskbedömning intas av den som ansöker om godkännande.

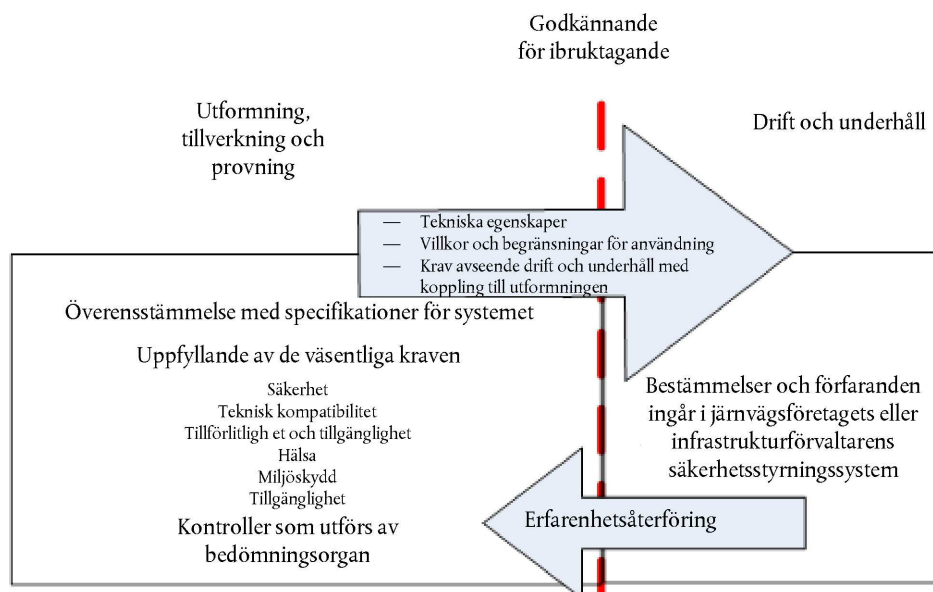
GODKÄNNANDE FÖR IBRUKTAGANDE AV DELSYSTEM

3. Godkännande för ibruktagande av ett delsystem innebär att medlemsstaten erkänner att sökanden har visat att delsystemet i fråga, i sin projekterade driftsstatus, uppfyller alla väsentliga krav i direktiv 2008/57/EG ⁽²⁾ när

⁽¹⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009 (EUT L 121, 3.5.2013, s. 11).

⁽²⁾ I bilaga III till direktiv 2008/57/EG finns en förteckning över de väsentliga kraven för järnvägssystemet (artikel 3.1). Dessa krav är specifika för järnvägssektorn. Järnvägssystemet, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och alla gränssnitt måste uppfylla dessa väsentliga krav (artikel 4.1). Uppfyllandet av de väsentliga kraven är en förutsättning för ibruktagandet av ett strukturellt delsystem. Överensstämmelse med de väsentliga kraven i direktiv 2008/57/EG påverkar inte tillämpningen av andra EU-bestämmelser (artikel 3.2).

det integreras i järnvägssystemet. Enligt artikel 17.1 i samma direktiv visas detta i form av en EG-kontrollförklaring. I nedanstående diagram sammanfattas åtgärderna före och efter ett godkännande för ibruktagande av ett strukturellt delsystem:



GODKÄNNANDE FÖR IBRUKTAGANDE AV FORDON OCH GODKÄNNANDE AV FORDONSTYPER

4. I hänseenden som rör godkännande anses ett fordon vara sammansatt av delsystemet "Rullande materiel" och, där så är tillämpligt, det fordonsbaserade delsystemet "Trafikstyrning och signalering". Ett godkännande av en fordons typ eller ett enskilt godkännande att ta ett fordon i bruk innebär ett kollektivt godkännande av det eller de delsystem som utgör fordonet.
5. De krav som hör samman med funktionella delsystem och som påverkar fordonets projekterade (drifts-)status (t.ex. krav rörande driftsprestanda) anges i relevanta strukturella TSD:er eller, där så medges enligt direktiv 2008/57/EG, i nationella bestämmelser (t.ex. när det gäller system för trafikstyrning och signalering av klass B).
6. Eftersom fordon består av ett eller flera delsystem är bestämmelserna avseende delsystemen i kapitel IV i direktiv 2008/57/EG tillämpliga på fordonets eller fordons typens relevanta delsystem, utan att det påverkar övriga bestämmelser i kapitel V.
7. För godkännanden som rör fordon sammansatta av mer än ett delsystem, kan den som ansöker om godkännande av fordonet eller fordons typen kombinera EG-kontrollförklaringarna för bägge delsystem i en enda EG-kontrollförklaring i enlighet med bilaga V till direktiv 2008/57/EG, för att visa att fordon av denna typ som helhet, i projekterad driftsstatus, uppfyller kraven i tillämplig EU-lagstiftning inklusive de väsentliga kraven i direktiv 2008/57/EG, när de integreras i järnvägssystemet.
8. Ett enda godkännande av en fordons typ eller godkännande för ibruktagande av enskilda fordon bör vara tillräckligt för järnvägsnätet i hela EU när villkoren i direktiv 2008/57/EG är uppfyllda. Detta är fallet till exempel när det gäller ett TSD-kompatibelt fordon eller fordons typ som ska godkännas med användningsvillkoret att fordonet är avsett att användas endast på TSD-kompatibla nät (men bara om de relevanta TSD:er som tillämpas för respektive godkännande inte innehåller öppna punkter och specialfall som rör kompatibiliteten mellan nätet och fordonet).
9. Förfarandena för godkännande av fordons typer och enskilda fordon är harmoniserade och omfattar tydliga steg med bestämda tidsfrister.
10. Tillämpliga bestämmelser för godkännande för ibruktagande av järnvägsfordon och fordons typer bör vara stabila, öppna och icke-diskriminerande. Bestämmelserna ska antingen vara TSD:er eller, där så medges enligt direktiv 2008/57/EG, nationella bestämmelser som meddelats kommissionen och gjorts tillgängliga via en databas som inrättats av kommissionen. Från det att en TSD antagits bör inte medlemsstater anta några

nationella bestämmelser avseende produkter, delsystem eller delar som omfattas av denna TSD (med undantag för "öppna punkter"). För fordon och fordonstyper som inte är TSD-kompatibla ska principen om ömsesidigt erkännande tillämpas i största möjliga utsträckning för att förhindra onödiga krav och överflödiga kontroller, om dessa inte är absolut nödvändiga för att kontrollera att ett fordon av denna typ är tekniskt kompatibelt med relevant järnvägsnät.

11. Godkännanden av fordon bör hänvisa till de tekniska egenskaperna för fordonens projekterade driftsstatus, inbegripet gränsvärden och villkor för användning, och det bör anges för vilket eller vilka nät i vilken eller vilka medlemsstat(er) fordon av denna typ är godkända ⁽¹⁾. De tekniska egenskaper som det hänvisas till i godkännandet bör
 - anges av tillverkaren eller den upphandlande enheten, i rollen som den som ansöker om godkännande av fordonet eller fordonstypen,
 - kontrolleras och bekräftas av bedömningsorganen,
 - dokumenteras i det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen.
12. De tekniska egenskaper som avses i punkt 11 ovan är desamma för alla enskilda fordon av samma fordonstyp.
13. Varken ett typgodkännande eller ett godkännande att ta ett enskilt fordon i bruk bör vara kopplat till en viss linje, järnvägsföretag, fordonsinnehavare eller enhet som ansvarar för underhåll.
14. För att säkerställa att det inte ska behövas separata godkännanden för ibruktagandet av enskilda fordon eller fordonstyper på specifika linjer, och för att det inte ska krävas ett nytt godkännande om egenskaperna för en linje ändras, bör alla eventuella begränsningar och användningsvillkor som är kopplade till ett fordons godkännande specificeras i form av parametrar som rör tekniska konstruktionsegenskaper hos infrastrukturen och inte i geografiska termer.

TYPGODKÄNNANDE

15. De egenskaper hos ett fordons projekterade driftsstatus som bedöms för godkännande är de egenskaper som förknippas med fordonstypen. En fordonstyp kan först godkännas i enlighet med artikel 26.1 i direktiv 2008/57/EG och därefter kan enskilda fordon av denna typ (eller en uppsättning enskilda fordon) godkännas genom kontroll av produktens överensstämmelse med typen enligt artikel 26.3 i direktiv 2008/57/EG. Alternativt kan godkännandet av ett första fordon av en viss typ innebära ett godkännande av fordonstypen enligt artikel 26.2 i direktiv 2008/57/EG. Detta medger också att efterföljande enskilda fordon av samma typ kan godkännas genom kontroll av överensstämmelse med typen enligt artikel 26.3 i direktiv 2008/57/EG. Konceptet med godkännande av en fordonstyp gör det möjligt för tillverkare att släppa ut fordonstyper på marknaden, visa dem i sin katalog och erbjuda kunderna att beställa fordon som redan är godkända, trots att enskilda fordon av den typen ännu inte har byggts. Ett av målen med detta koncept är att minska risktagandet kopplat till godkännandeprocessen för dem som köper in fordon av sådana typer.
16. Typkonceptet är också relevant för linjekompatibiliteten. För att bedöma om en linje kan trafikeras med ett tåg, jämför järnvägsföretaget egenskaperna hos ett tåg bestående av fordon av vissa typer med den information som tillhandahålls av infrastrukturförvaltaren i infrastrukturregistret. Infrastrukturförvaltaren omfattas redan av en skyldighet att offentliggöra egenskaperna hos infrastrukturen (Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG ⁽²⁾ vad gäller tillträde till järnvägsnätet samt direktiven 2004/49/EG och 2008/57/EG och TSD "Drift och trafikledning" vad gäller driften). Till dess att infrastrukturregistret är etablerat och komplett, bör infrastrukturförvaltaren offentliggöra denna information i annan form. Detta bemyndigar inte infrastrukturförvaltaren att föreskriva något slags kompletterande godkännande av järnvägsföretagets fordon/tåg.
17. Processerna för godkännande av fordon och den efterföljande driften och underhållet av fordon är två helt skilda processer som regleras av olika bestämmelser. Att denna distinktion görs innebär att tillverkare kan släppa ut redan godkända fordon av en viss typ på marknaden och att fordonen sedan kan användas av olika järnvägsföretag och underhållas av olika enheter som ansvarar för underhåll enligt olika underhållssystem beroende på typen av drift.

⁽¹⁾ En medlemsstats territorium kan omfatta ett eller flera järnvägsnät.

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (EGT L 75, 15.3.2001, s. 29).

18. När det gäller fordonstyper som ska godkännas i mer än en medlemsstat (t.ex. för att trafikera korridorer) kan de nationella säkerhetsmyndigheterna välja att samarbeta för att utfärda det första godkännandet och efterföljande godkännanden på en och samma gång ("samtidigt" godkännande). Detta gör det möjligt för de behöriga nationella myndigheterna att fördela arbetet mellan sig (t.ex. var och en av dem kan ta ansvar för ett ämnesområde) och den nationella säkerhetsmyndighet som utfärdar det första godkännandet kan erkänna och dra nytta av det arbete som utförs av övriga nationella säkerhetsmyndigheter.

GODKÄNNANDE FÖR IBRUKTAGANDE AV DELSYSTEM BESTÅENDE AV FASTA INSTALLATIONER

19. Det bör understrykas att TSD:er för fasta installationer inte innehåller en komplett uppsättning krav som ska uppfyllas av delsystemet i fråga. De krav som anges i TSD:erna omfattar de element som är relevanta för delsystem bestående av fasta installationer när det gäller deras kompatibilitet med ett TSD-kompatibelt fordon.
20. För fasta installationer gäller, utöver tillämpningen av TSD:erna för att se till att de väsentliga kraven i all tillämplig EU-lagstiftning är uppfyllda, att medlemsstaterna kan kräva tillämpning av andra bestämmelser – som inte behöver harmoniseras för att uppfylla målen i direktiv 2008/57/EG – t.ex. elsäkerhets-, bygg- och anläggnings-, hälsovårds- och brandskyddsföreskrifter. Dessa bestämmelser bör inte strida mot bestämmelserna i TSD:erna.
21. För ett nätprojekt som är sammansatt av fler än ett delsystem bestående av fasta installationer föreslås att sökanden, för att förenkla processen, kan kombinera de olika delsystemens EG-kontrollförklaringar enligt beskrivningen i bilaga V till direktiv 2008/57/EG i en enda EG-kontrollförklaring för nätprojektet som helhet, för att visa att nätprojektet som helhet när det integreras i järnvägssystemet uppfyller kraven i tillämplig EU-lagstiftning, inbegripet att det uppfyller de väsentliga kraven i direktiv 2008/57/EG.
22. Tillämpliga nationella bestämmelser som rör godkännande för ibruktagande av delsystem bestående av fasta installationer bör vara stabila, öppna och icke-diskriminerande. Utan att det påverkar rekommendationerna i punkterna 19 och 20 ovan, bör de bestämmelser som relaterar till de väsentliga kraven på järnvägssystemet enligt direktiv 2008/57/EG antingen vara TSD:er eller, där så medges enligt direktiv 2008/57/EG, nationella bestämmelser som meddelats kommissionen och gjorts tillgängliga via en databas som inrättats av kommissionen. Från det att en TSD antagits bör inte medlemsstaterna anta några nationella bestämmelser avseende produkter, delsystem eller delar som omfattas av TSD:n i fråga (med undantag för de aspekter som uttryckligen anges som "öppna punkter" i relevanta TSD:er).
23. Godkännanden för ibruktagande av delsystem bestående av fasta installationer bör hänvisa till delsystemets tekniska egenskaper, inklusive gränsvärden och villkor för användning. De tekniska egenskaper som det hänvisas till i godkännandet för ibruktagande bör
- anges av sökanden,
 - kontrolleras och bekräftas av bedömningsorganen,
 - dokumenteras i det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen.
24. Processerna för godkännande för ibruktagande av delsystem bestående av fasta installationer och för drift och underhåll av dessa delsystem är två helt skilda processer som regleras av olika bestämmelser.

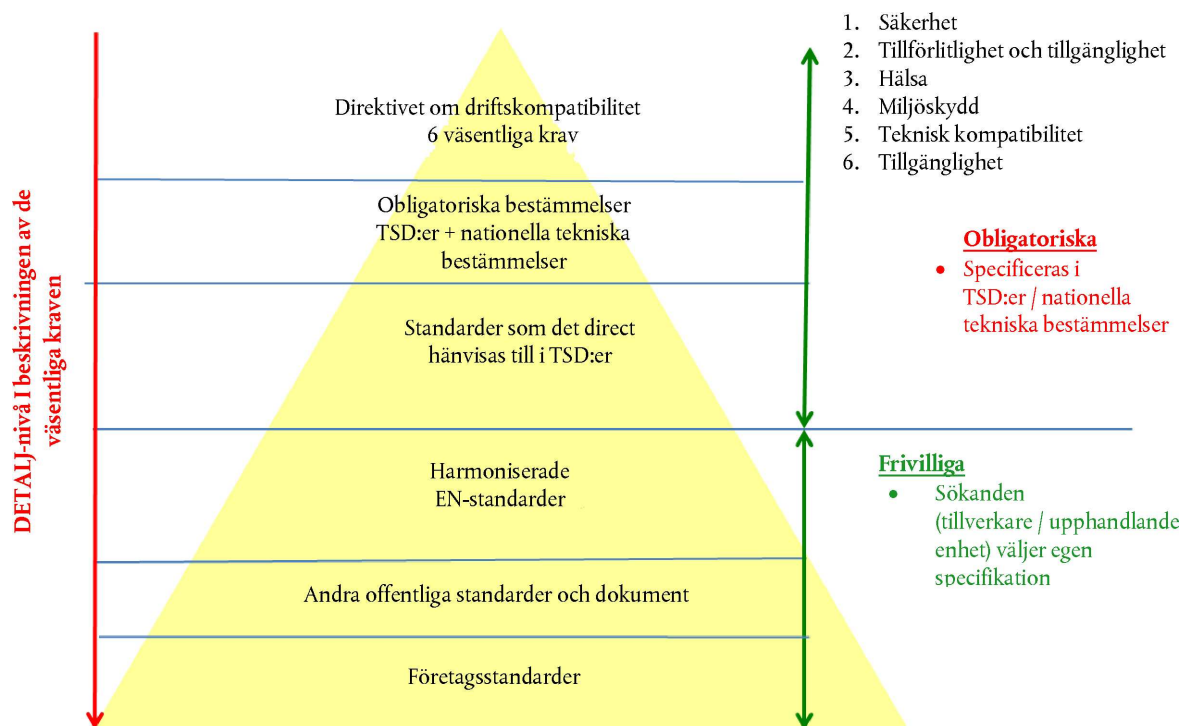
VÄSENTLIGA KRAV, TEKNISKA SPECIFIKATIONER FÖR DRIFTSKOMPATIBILITET (TSD) OCH NATIONELLA BESTÄMMELSER

25. I direktivet om driftskompatibilitet fastställs väsentliga krav för järnvägssystemet. Dessa krav utgörs av **"de krav som anges i bilaga III och som ska uppfyllas av järnvägssystemet, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och även gränssnitten"** (artikel 2 g i direktiv 2008/57/EG). De väsentliga kraven för järnvägssystemet är därmed uttömmande. En medlemsstat eller en nationell säkerhetsmyndighet får inte fastställa några krav eller villkor utöver vad som föreskrivs i artikel 17.
26. Teknisk kompatibilitet vid gränssnittet mellan järnvägsnät och fordon är avgörande för säkerheten. Även om säkerhetsaspekten av detta gränssnitt skulle kunna styrkas genom användning av referenssystem eller uttryckliga riskvärderingar i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 352/2009⁽¹⁾, så bör den tekniska kompatibiliteten, ur driftskompatibilitetshänseende, visas på grundval av harmoniserade EU-bestämmelser,

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 352/2009 av den 24 april 2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning (EUT L 108, 29.4.2009, s. 4). Denna förordning kommer att upphävas och ersättas från och med den 21 maj 2015 genom genomförandeförordning (EU) nr 402/2013.

dvs. TSD:er, eller, om inga sådana finns, på grundval av nationella bestämmelser. Därför bör driftskompatibiliteten i fråga om gränssnitten mellan fordon och nät påvisas med hjälp av en regelbaserad metod.

27. Som en följd av detta bör TSD:erna å ena sidan innehålla uttömmande specifikationer för de gränssnitt som anges i punkt 26. Alla grundparametrar och gränssnitt i målsystemet som uttryckligen ska kontrolleras för godkännande bör också specificeras i detalj i TSD:erna tillsammans med tillämpliga krav avseende bedömning av överensstämmelse.
28. Å andra sidan bör TSD:erna endast specificera kraven "i den mån det är nödvändigt" för att fastställa en optimal nivå av teknisk harmonisering och ange de obligatoriska bestämmelser som behövs för att uppfylla de väsentliga kraven i direktiv 2008/57/EG och för att uppnå de mål som avses i artikel 1 i det direktivet (artikel 5.3). TSD:erna bör därför specificera kraven endast till den detaljeringsnivå som måste harmoniseras för att dessa mål ska uppnås samtidigt som de väsentliga kraven uppfylls. De specificerar även gränssnitten mellan delsystem. Varje TSD anger ett mål för delsystemet som kan uppnås successivt inom en rimlig tidsram.
29. De sökande bör ha frihet att använda de tekniska lösningar som de själva väljer för att uppfylla de väsentliga kraven, under förutsättning att specifikationerna för dessa tekniska lösningar överensstämmer med TSD:er och annan tillämplig lagstiftning.
30. För att uppnå målet om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde utan interna gränser, kan tekniska specifikationer för produkter som uppfyller de väsentliga kraven fastställas i harmoniserade standarder (EN). I vissa fall leder tillämpningen av harmoniserade standarder som omfattar grundparametrarna i TSD:erna till antagande om överensstämmelse med vissa punkter i TSD:erna. I enlighet med andan i den nya metoden för teknisk harmonisering och standardisering är tillämpningen av dessa EN-standarder frivillig, men hänvisningar till dem publiceras i *Europeiska unionens officiella tidning* (EUT). Dessa specifikationer bör också förtecknas i tillämpningsguider för TSD för att underlätta branschens användning av dem. Dessa specifikationer bör förbli ett komplement till TSD:erna.
31. Hierarkin och detaljnivån för de specifikationer som nämns i punkterna 26–30 illustreras i nedanstående diagram.



32. TSD:erna bör inte upprepa bestämmelser vars syfte är att garantera att ett delsystems eller ett fordonas projekterade driftsstatus uppfyller kraven i andra tillämpliga direktiv.
33. Krav som härrör från andra EU-bestämmelser än direktiv 2008/57/EG måste också tillämpas när ett delsystem eller ett fordon konstrueras/planeras och försätts i projekterad driftsstatus. Sökanden bör se till att dessa krav är uppfyllda.

34. Utan att det påverkar punkterna 19 och 20, kan nationella bestämmelser fortfarande vara tillämpliga för godkännanden endast i de fall som anges i artikel 17.3 i direktiv 2008/57/EG. Detta gäller i följande fall:
- När relevant TSD saknas, dvs.
 - a) öppna punkter i TSD:erna,
 - b) nät och fordon som inte (är avsedda att) omfattas av tillämpningsområdet för TSD:erna,
 - c) krav avseende befintliga system (dvs. systemgränssnitt som inte är avsedda att omfattas av TSD:erna),
 - d) krav avseende icke TSD-kompatibla fordon som tagits i bruk innan TSD:erna trädde i kraft eller under en övergångsperiod.
 - Undantagsfall, där artikel 9 i direktiv 2008/57/EG är tillämplig.
 - Specialfall som finns angivna i TSD:erna och som inbegriper nationella variationer i målsystemet.
35. I de fall som förtecknas i punkt 34, bör medlemsstaterna förlita sig på, offentliggöra och upprätthålla bestämmelser som omfattar de väsentliga kraven, inklusive det om teknisk kompatibilitet mellan fordon och nät. För att bevara den befintliga nivån när det gäller driftskompatibilitet och undvika diskriminering bland sökande bör dessa bestämmelser ha samma detaljnivå som TSD:erna och vara otvetydiga i sina krav (dvs. de ska specificera värden för relevanta parametrar och metoder för bedömning av överensstämmelse).
36. Om en ansökan om kompletterande godkännande görs för en befintlig fordonstyp eller enskilda fordon som inte är TSD-kompatibla, gäller att den medlemsstat som mottar ansökan om kompletterande godkännande, i enlighet med artikel 25 i direktiv 2008/57/EG får kontrollera endast kompatibiliteten med sitt nät. Vid tillämpning av ömsesidigt erkännande såsom beskrivs i punkterna 52–54, bör denna medlemsstat erkänna det första godkännandet för ibruktagande om den inte kan påvisa (för sökanden av det kompletterande godkännandet) att en betydande säkerhetsrisk föreligger. Detta är förenligt med behovet av att undvika diskriminering mellan fordonstyper och enskilda fordon som först godkänts i en medlemsstat.
37. Därför bör medlemsstaterna för tydlighets skull klargöra i sina nationella bestämmelser vilka av bestämmelserna som är tillämpliga: enbart på nya fordon och delsystem vid första godkännandet; och/eller på befintliga typer; och/eller på befintliga fordon vid nytt godkännande efter ombyggnad eller modernisering; och/eller på alla delsystem och fordon redan i drift.

ANVÄNDNING AV DEN GEMENSAMMA SÄKERHETSMETODEN FÖR RISKVÄRDERING OCH RISKBEDÖMNING OCH SÄKERHETSSTYRNINGSSYSTEMET

38. Den gemensamma säkerhetsmetoden är obligatorisk i samband med godkännanden för ibruktagande endast i följande fall:
- a) När så krävs för en särskild fråga enligt en TSD eller nationell bestämmelse som är tillämplig enligt artikel 17.3 i direktiv 2008/57/EG.
 - b) När så krävs enligt artikel 15.1 i direktiv 2008/57/EG för att åstadkomma säker integrering av delsystem då obligatoriska bestämmelser inte är tillgängliga.
- I alla andra fall är användningen av den gemensamma säkerhetsmetoden inte obligatorisk inom ramen för godkännande för ibruktagande.
39. Begreppet "säker integrering" kan användas för att täcka in följande:
- a) Säker integrering mellan de delar som ingår i ett delsystem.
 - b) Säker integrering mellan de delsystem som ingår i ett fordon eller ett nätprojekt.
- Och, i fråga om fordon:
- c) Säker integrering av ett fordon med nätegenskaperna.
 - d) Säker integrering av fordon i järnvägsföretags säkerhetsstyrningssystem. Detta inbegriper gränssnitt mellan fordon, gränssnitt mot personal som arbetar med driften av delsystemet och underhållsåtgärder av en enhet som ansvarar för underhåll.

e) Säker integrering av ett tåg med de specifika linjer som tåget trafikerar.

Och, i fråga om nätprojekt:

f) Säker integrering av ett nätprojekt med de fordonsegenskaper som anges i TSD:er och nationella bestämmelser.

g) Säker integrering med anslutande delar av nätet (linjeavsnitt).

h) Säker integrering av nätprojekt i infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem. Detta innefattar gränssnitt med den personal som ska arbeta med driften av nätprojektet samt underhållsåtgärder som utförs av infrastrukturförvaltaren eller dennes underentreprenörer.

i) Säker integrering av ett nätprojekt med de specifika tåg som trafikerar nätet.

40. I fråga om sambandet mellan säker integrering och godkännande för ibruktagande av fordon gäller följande:

— Leden a, b och c i punkt 39 bör genomföras före godkännande för ibruktagande. Eventuella villkor och därav följande användningsbegränsningar (t.ex. begränsningar avseende tågsammansättning inbegripet drift i multipla enheter eller drift av lok tillsammans med de fordon som ingår i tåget) bör anges i det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen och som avses i artikel 18.3 i direktiv 2008/57/EG på ett sådant sätt att användaren av det godkända delsystemet eller fordonet kan tillämpa dessa villkor och användningsbegränsningar i enlighet med sitt säkerhetsstyrningssystem.

— Led d i punkt 39 är inte en del av godkännandeprocessen. Det bör utföras av järnvägsföretaget, med vederbörlig hänsyn till alla villkor och användningsbegränsningar som följer av leden a, b och c samt kontroll av överensstämmelse med TSD:erna och tillämpliga nationella bestämmelser.

— Led e i punkt 39 är inte en del av godkännandeprocessen. Det bör utföras av järnvägsföretaget, baserat på all den information som ett järnvägsföretag behöver för att fastställa tågets egenskaper och kompatibiliteten mellan tåg och linje (t.ex. villkor för användning, värden på gränssnittsparametrar) och som resulterar från leden a, b och c samt uppgifterna i infrastrukturregistret.

40a. I fråga om sambandet mellan säker integrering och godkännande för ibruktagande av fasta delsystem och nätprojekt gäller följande:

— Leden a, b, f och g i punkt 39 bör genomföras före godkännande för ibruktagande. Eventuella villkor och därav följande användningsbegränsningar bör anges i det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen och som avses i artikel 18.3 i direktiv 2008/57/EG på ett sådant sätt att användaren av det godkända delsystemet eller nätprojektet kan tillämpa dessa villkor och användningsbegränsningar i enlighet med sitt säkerhetsstyrningssystem.

— Led h i punkt 39 är inte en del av godkännandeprocessen. Det bör utföras av infrastrukturförvaltaren, med vederbörlig hänsyn till alla villkor och användningsbegränsningar som följer av leden a, b och c samt kontroll av överensstämmelse med TSD:erna och tillämpliga nationella bestämmelser.

— Led i i punkt 39 är inte en del av godkännandeprocessen. Det bör utföras av infrastrukturförvaltaren, baserat på all den information som behövs för att fastställa linjens egenskaper och kompatibiliteten mellan tåg och linje (t.ex. villkor för användning, värden på gränssnittsparametrar) och som resulterar från leden a, b och c samt uppgifterna i fordonsregistret.

41. I fråga om användningen av den gemensamma säkerhetsmetoden för att kontrollera säker integrering före godkännande för ibruktagande gäller följande:

— Led a i punkt 39 omfattas i sin helhet av de TSD:er som rör ett visst delsystem. Om det inte finns några uttryckliga tekniska bestämmelser för denna fråga, kan en riskbaserad metod användas i TSD:n, med krav på tillämpning av den gemensamma säkerhetsmetoden och angivelser om godtagbar risknivå som ska kontrolleras.

— Om det inte finns några obligatoriska bestämmelser (TSD:er eller nationella bestämmelser) som omfattar detta gränssnitt i sin helhet, bör led b i punkt 39 kontrolleras med hjälp av den gemensamma säkerhetsmetoden.

- Led c i punkt 39 bör omfattas i sin helhet av TSD:er och där så föreskrivs enligt artikel 17.3 i direktiv 2008/57/EG av nationella bestämmelser, och denna regelbaserade kontroll bör utföras av ett anmält organ eller utsett organ som en del av dess uppdrag "att kontrollera det berörda delsystemets gränssnitt i förhållande till det system i vilket det ska integreras" (artikel 18 i direktiv 2008/57/EG), annars äventyras kraven på öppenhet, icke-diskriminering och driftskompatibilitet.
- Användningen av den gemensamma säkerhetsmetoden är därför inte obligatorisk för led c i punkt 39 i fall där TSD:er eller nationella bestämmelser finns. I fall där de nationella bestämmelserna inte innehåller heltäckande specifikationer för gränssnittet (t.ex. i fråga om vissa befintliga signalsystem och innovativa lösningar) kan det enligt dessa nationella bestämmelser krävas att den gemensamma säkerhetsmetoden tillämpas för att kontrollera de risker som inte omfattas.

ENHETLIGHET I TSD:ER OCH NATIONELLA BESTÄMMELSER

42. TSD:erna har ställts samman av en pool av experter från branschorganisationer och nationella säkerhetsmyndigheter med beaktande av nationella bestämmelser och med praktiska erfarenheter som grund. TSD:erna representerar den rådande tekniska utvecklingsnivån och bästa tillgängliga kunskap, i och med att de har utvecklats av byrån tillsammans med dessa experter och granskats av den kommitté som avses i artikel 29 i direktiv 2008/57/EG. Som sådana har TSD:erna erkänts av medlemsstaterna som lämpliga för ändamålet (inbegripet öppna punkter) och de är rättsligt bindande. Det ingår inte i godkännandet att kontrollera eller validera dessa obligatoriska krav.
 43. För att upprätthålla enhetligheten i TSD:er och nationella bestämmelser är det dock varje enhets ansvar att så snart man upptäcker en potentiell brist i TSD:er eller nationella bestämmelser, omgående och enligt tillämpliga förfaranden inge en fullständigt motiverad redogörelse för de tvivel man hyser, så att alla berörda enheter omedelbart görs medvetna om de potentiella bristerna och kan vidta lämpliga åtgärder.
 44. Medlemsstaterna bör vidta lämpliga åtgärder för att ändra bristfälliga eller oförenliga nationella bestämmelser.
 45. Om en TSD är bristfällig är artikel 7 i direktiv 2008/57/EG tillämplig, och bristen bör hanteras genom någon av följande åtgärder:
 - a) Ett tekniskt utlåtande från byrån.
 - b) En ändring av TSD:n.Eller båda av ovanstående.
- Beroende på fallet kan en TSD ändras på följande sätt:
1. Ändring av specifikationen för målsystemet.
 2. Tillägg av specialfall, då ändringen rör endast ett begränsat antal medlemsstater och harmonisering på EU-nivå inte anses nödvändig.
 3. Tillägg av öppna punkter, då harmonisering på EU-nivå är nödvändig, men ännu inte på ett explicit sätt kan omfattas av TSD:n.

KONTROLLER SOM INTE OMFATTAS AV PROCESSEN FÖR GODKÄNNANDE ATT TA I BRUK

46. Kontrollen av kompatibiliteten mellan tåg och linje bör vara oberoende av godkännandet för ibruktagande av en fordonstyp eller ett enskilt fordon. Kontrollen av kompatibiliteten mellan tåg och linje sköts av ett järnvägsföretag (eller en infrastrukturförvaltare om denne bedriver tågtrafik) som en del av planeringsprocessen (t.ex. i samband med budgivning om tåglägen) och på daglig basis genom säkerhetsstyrningssystemet. Järnvägsföretaget bör fastställa kompatibiliteten genom att inhämta information från infrastrukturförvaltaren via infrastrukturregistret och från fordonens tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen och som upprättas vid godkännandet och upprätthålls därefter. Under övergångsperioden, dvs. tills infrastrukturregistret är etablerat och komplett med alla relevanta uppgifter för kontroll av kompatibiliteten med nätet bör infrastrukturförvaltaren tillhandahålla nödvändig information till järnvägsföretagen på annat öppet sätt.
47. Att bedöma ett järnvägsföretags förmåga att driva och underhålla fordon är inte en del av godkännandeprocessen. Denna aspekt omfattas av processen för utfärdande av säkerhetsintyg liksom av den nationella säkerhetsmyndighetens fortlöpande tillsyn.
48. Att bedöma en infrastrukturförvaltares förmåga att driva och underhålla nätprojekt är inte en del av godkännandeprocessen. Denna aspekt omfattas av processen för utfärdande av säkerhetstillstånd liksom av den nationella säkerhetsmyndighetens fortlöpande tillsyn.

49. Att bedöma förmågan hos en enhet som ansvarar för underhåll att hantera ett fordon underhåll är inte en del av godkännandeprocessen. Den aspekten omfattas av järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem. Om en process för certifiering av enheter som ansvarar för underhåll tillämpas, får järnvägsföretaget ta hänsyn till detta i sitt säkerhetsstyrningssystem.
50. Följaktligen behöver den som ansöker om godkännande av en fordonstyp eller om godkännande att ta ett enskilt fordon eller delsystem i bruk inte bedöma betydelsen av de potentiella ändringar som fordonets eller delsystemets utformning föranleder i järnvägssystemet som helhet. Om sökanden är det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som avser att driva detta fordon eller delsystem, ska deras tillämpning av den gemensamma säkerhetsmetoden i egenskap av järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare som ansvarar för hanteringen av ändringar av respektive delar av järnvägssystemet, vara oberoende av deras roll som den som ansöker om godkännande för ibruktagande.
51. I praktiken, när en tillverkare producerar en viss konstruktion på beställning av ett järnvägsföretag, finns det vanligtvis en överlappning i tid mellan
- kontrollen av ett strukturellt delsystems överensstämmelse i syfte att upprätta en EG-kontrollförklaring (åtgärder som inbegriper leden a, b och c i punkt 39) och
 - integreringen av detta delsystem i järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem (åtgärder som inbegriper leden d och e i punkt 39).
- Detta ingår i god projektförvaltning och kan, under vissa omständigheter, minimera tidsintervallet mellan godkännande för ibruktagande och faktisk användning av fordonet eller nätprojektet i kommersiell drift. Under dessa omständigheter är den nationella säkerhetsmyndigheten involverad samtidigt med
- en myndighet som ansvarar för utfärdandet av godkännande av en fordonstyp eller att ta ett enskilt fordon i bruk, och
 - en myndighet som ansvarar för tillsyn över säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd.
- Även om de två uppgifterna överlappar varandra i tiden bör de formellt sett vara oberoende av varandra. Motparten är i det första fallet den som ansöker om godkännande av fordonet eller fordonstypen och i det senare fallet det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som avser att använda delsystemet eller fordonet.

ÖMSESIDIGT ERKÄNNANDE AV BESTÄMMELSER OCH KONTROLLER AV FORDON

52. Medlemsstaterna bör ömsesidigt erkänna de kontroller som utförts i enlighet med andra medlemsstaters nationella bestämmelser, om inte
- a) det saknas bevis för kompatibilitet med nätet, eller
 - b) en medlemsstat kan påvisa för sökanden att en betydande säkerhetsrisk föreligger.
 - c) Principen om ömsesidigt erkännande bör tillämpas i största möjliga utsträckning för att förhindra onödiga krav och överflödiga kontroller, förutom i de fall där dessa är absolut nödvändiga för att kontrollera fordons tekniska kompatibilitet med det berörda nätet och inte har någon motsvarighet i bestämmelserna i den medlemsstat där fordonet först godkändes.
53. Vid kompletterande godkännanden bör medlemsstater inte ifrågasätta de nationella bestämmelser som tillämpats för ett tidigare godkännande och som
- avser öppna punkter som inte rör teknisk kompatibilitet mellan fordonet och nätet, eller
 - klassificeras som tillhörande grupp A i det referensdokument som avses i artikel 27.4 i direktiv 2008/57/EG.
54. Även om det inte finns några allmänna kriterier för riskacceptans i den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning, bör bedömningar enligt den gemensamma säkerhetsmetoden som utförs som en del av de kontroller som krävs enligt TSD:erna erkännas ömsesidigt i enlighet med artikel 7.4 i den gemensamma säkerhetsmetoden ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Den artikeln kommer att ersättas av artikel 15.5 i genomförandeförordning (EU) nr 402/2013, som ska tillämpas från och med den 21 maj 2015.

ROLLER OCH ANSVARSFÖRDELNING

55. Innan ett delsystem kan godkännas för ibruktagande, måste tillverkaren eller den upphandlande enheten (dvs. sökanden i den mening som avses i artikel 18.1 i direktiv 2008/57/EG) utföra all nödvändig utformning, konstruktion och provning eller låta utföra detta under sitt ansvar och underteckna en EG-kontrollförklaring.
56. Ett anmält organ kontrollerar överensstämmelse med TSD och upprättar ett kontrollintyg avsett för sökanden. I artikel 18.2 i direktiv 2008/57/EG anges följande beträffande det anmälda organets kontroll: "I uppdraget ingår också att kontrollera det berörda delsystemets gränssnitt i förhållande till det system i vilket det ska integreras på grundval av de uppgifter som finns tillgängliga i relevant TSD och i de register som föreskrivs i artiklarna 34 och 35". Detta innebär att det anmälda organet har en roll vid kontroll av teknisk kompatibilitet med andra delsystem, vilket är förenligt med det faktum att teknisk kompatibilitet omfattas av TSD:er. Dessa kontrollers omfattning är begränsad till relevanta TSD:er. Varje anmält organ sammanställer ett tekniskt underlag med avseende på de kontroller som det har utfört.
57. Bestämmelserna i punkt 56 ska i tillämpliga delar även gälla för utsedda organ och nationella bestämmelser.
58. På grundval av artikel 15.1 i direktiv 2008/57/EG är de nationella säkerhetsmyndigheternas roll i godkännandet för ibruktagande att utföra en kontroll av de handlingar som åtföljer ansökan om godkännande för ibruktagande och som ska påvisa lämpligheten i kontrollförfarandet. Denna kontroll bör omfatta kontroll av att de handlingar som lämnats in med ansökan om godkännande är fullständiga, relevanta och konsekventa. Kontrollen är begränsad till frågor som ligger inom behörigheten för de nationella (järnvägs-)säkerhetsmyndigheterna enligt definitionen i direktiv 2004/49/EG.
59. Om en medlemsstat (eller en nationell säkerhetsmyndighet) upptäcker ett problem med ansökan om godkännande för ibruktagande i det att ett strukturellt delsystem som omfattas av en EG-kontrollförklaring med åtföljande tekniskt underlag inte till fullo uppfyller kraven i direktiv 2008/57/EG och i synnerhet inte uppfyller de väsentliga kraven, bör den tillämpa artikel 19 i direktiv 2008/57/EG. Detta ska i tillämpliga delar även gälla för driftskompatibilitetskomponenter i enlighet med artikel 14 i direktiv 2008/57/EG.
60. Nationella säkerhetsmyndigheter bör inte upprepa några av de kontroller som utförts som en del av kontrollförfarandet.
61. Nationella säkerhetsmyndigheter bör inte försöka utföra eller överlappa det arbete som utförs av lagstiftare, anmälda organ, utsedda organ eller riskbedömningsorgan.
62. Nationella säkerhetsmyndigheter bör inte göra någon grundlig systematisk kontroll av det arbete som utförts av sökanden, det anmälda organet, det utsedda organet eller riskbedömningsorganet enligt den gemensamma säkerhetsmetoden, och inte heller bör de göra någon systematisk validering av resultaten. Nationella säkerhetsmyndigheter får ifrågasätta bedömningsorgans kontroller endast om det finns berättigade tvivel. I sådana fall bör principerna om proportionalitet (med hänsyn till risknivån), icke-diskriminering och öppenhet respekteras. Berättigade tvivel kan framför allt uppstå på grundval av de kontroller som avses i punkt 58, eller när erfarenhetsåterföring har visat att ett liknande delsystem inte uppfyller de väsentliga kraven enligt artikel 19 i direktiv 2008/57/EG.
63. I enlighet med artikel 28.2 i direktiv 2008/57/EG gäller för anmälda organ (och i tillämpliga delar även för utsedda organ) att medlemsstaterna bör inrätta system som säkerställer bedömningsorganens kompetens och vidta åtgärder för att ta itu med bristande efterlevnad av tillämplig lagstiftning. För att garantera ett konsekvent tillvägagångssätt, bör kommissionen, med bistånd av byrån, ha en samordnande roll på detta område.
64. Sökande, infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag samt enheter som ansvarar för underhåll bör ta hänsyn till erfarenhetsåterföringen från redan godkända fordonstyper och delsystemskonstruktioner eller identifiering av okontrollerade risker och vidta lämpliga korrigerande åtgärder.
65. Sökande bör genomföra dessa korrigerande åtgärder innan de ansöker om godkännande och bör vara skyldiga att göra detta så snart som behovet upptäcks.
66. När det gäller fordon och delsystem som redan har tagits i bruk, bör järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare utföra de korrigerande åtgärderna inom ramen för sina säkerhetsstyrningssystem. Järnvägsföretagens säkerhetsstyrningssystem bör säkerställa att de enheter som ansvarar för underhåll av de fordon som järnvägsföretaget använder, inför eventuella nödvändiga ändringar i sina underhållssystem.

67. På samma sätt som den nationella säkerhetsmyndighetens roll inför ett godkännande inte är att specificera en konstruktionslösning, så innebär de nationella säkerhetsmyndigheternas tillsynsroll inte att de ska föreskriva korrigerande åtgärder i händelse av erfarenhetsåterföring. I stället bör de nationella säkerhetsmyndigheterna övervaka järnvägsföretags eller infrastrukturförvaltares överensstämmelse med deras egna säkerhetsstyrningssystem. De nationella säkerhetsmyndigheterna bör kontrollera att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare fastställer, genomför och förvaltar lämpliga korrigerande åtgärder med hjälp av sina egna säkerhetsstyrningssystem.
68. Direktiv 2004/49/EG gör såväl infrastrukturförvaltarna som järnvägsföretagen ansvariga för sina delar av systemet. Järnvägsföretaget är ensamt ansvarigt för den säkra driften av dess tåg. Infrastrukturförvaltarens roll är begränsad till förvaltningen av infrastrukturen, och därför har infrastrukturförvaltaren inget ansvar för tågens drift förutom att utfärda tillstånd för tågrörelse. Infrastrukturförvaltaren har ingen annan godkännande-roll.
69. Att bedöma en underentreprenörs (t.ex. en fordonsinnehavares) förmåga att sköta sin del av driften och underhållet av fordon är inte en del av godkännandeprocessen. Detta täcks in av den skyldighet som åligger järnvägsföretag som använder godkända fordon att inom ramen för sina säkerhetsstyrningssystem se till att de har en lämplig enhet som ansvarar för underhåll enligt artikel 14a i direktiv 2004/49/EG.
70. I artikel 14a.1 i direktiv 2004/49/EG, ändrat genom direktiv 2008/110/EG, anges att varje fordon ska tilldelas en enhet som ansvarar för underhåll innan det tas i bruk. Godkännandet att ta ett fordon i bruk är oberoende av fordonets drift som sköts av ett järnvägsföretag och fordonets underhåll som sköts av en enhet som ansvarar för underhåll. Vidare relaterar direktiv 2004/49/EG till drift (användning) och underhåll av fordon. Därför kan den enhet som ansvarar för underhåll utses antingen innan eller efter det att fordonet har godkänts för ibruktage, men alltid innan fordonet registreras i det nationella fordonsregistret ("enhet som ansvarar för underhåll" är ett obligatoriskt fält i det nationella fordonsregistret) och innan fordonet faktiskt används på nätet.
71. Organisationer bör hantera de risker som hänför sig till deras verksamhet. Ansvar för riskhantering bör ligga hos dem som har störst kapacitet att hantera dem.
72. Eftersom järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna är de enda aktörerna som måste ha säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd, med stöd av säkerhetsstyrningssystem, bör dessa organisationer spela huvudrollen när det gäller förvaltningen av andras bidrag, och när det gäller att fatta rätt beslut om dessa bidrag. När järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare fattar sådana beslut eller vidtar sådana åtgärder inom ramen för sina säkerhetsstyrningssystem, påverkar det inte det ansvar som åligger övriga enheter, som fordonsinnehavare, enheter som ansvarar för underhåll eller tillverkare.
73. Uppdelningen av driftsansvaret mellan järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna definieras i TSD "Drift och trafikledning".
74. Järnvägsföretagen bör anses vara bäst lämpade och ha bäst kompetens för att
- a) identifiera potentiella risker i relation till sin planerade drift, inbegripet underhåll, och att genomföra kontrollåtgärder, t.ex. avgångskontroller,
 - b) korrekt specificera sina operativa behov gentemot underentreprenörer och underleverantörer, t.ex. vilka krav som ställs på fordon i fråga om prestanda, tillgänglighet och tillförlitlighet,
 - c) övervaka fordons prestanda,
 - d) tillhandahålla regelbunden och omfattande återkoppling om drift och prestanda till fordonsinnehavare och enheter som ansvarar för underhåll, beroende på vad som är lämpligt,
 - e) utföra översyn av avtal för att förstå och utveckla avtalens effektivitet.
75. Å andra sidan bör järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna inte anses vara bäst lämpade och mest kompetenta att direkt hantera alla risker hela vägen ner i distributionskedjan. För att uppfylla sina ansvarsåtaganden, bör järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare utforma avtalsskyldigheter i fråga om tillhandahållande av varor och tjänster som överensstämmer med deras säkerhetsstyrningssystem, med beaktande av andra parter rättsliga ansvar. När fordon tagits i bruk är det normal praxis att de genomgår ändringar för korrigering av fel och kontinuerligt förbättrad prestanda. Att hantera dessa ändringar på ett säkert sätt är järnvägsföretagets ansvar. Detta ansvar bör uppfyllas genom att man tillämpar förfarandena för ändringshantering i

säkerhetsstyrningssystemet och i förordningen om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskbedömning och, om så är nödvändigt, ser till att godkännande utfärdas för att ta det ändrade fordonet i bruk. Järnvägsföretaget bör också se till att all relevant information vidarebefordras till enheten som ansvarar för underhåll, för uppdatering av underhållsunderlaget.

76. Järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, enheter som ansvarar för underhåll och fordonsinnehavare bör se till att alla former av stöd som dessa kan behöva genom denna process föreskrivs i avtalet med tillverkaren.
77. Innan järnvägsföretaget upphandlar nättillträde för tåget hos infrastrukturförvaltaren, bör beskaffenheten hos det tillträde som infrastrukturförvaltaren erbjuder vara känd. Järnvägsföretaget behöver veta att den linje som det avser att köpa tillträde till klarar de tåg som det avser att framföra.
78. Järnvägsföretaget bör, i infrastrukturregistret, kunna hitta all information (om infrastrukturens beskaffenhet) som det behöver för att fastställa om det tåg som det avser att framföra är kompatibelt med den specifika linjen (kompatibilitet mellan tåg och linje). Infrastrukturförvaltaren bör i infrastrukturregistret beskriva de nominella värdena för varje parameter och, i förekommande fall, vilka gränsvärden för gränssnittsparametrarna som upprätthålls för linjeavsnittet. Järnvägsföretagen är beroende av denna informations fullständighet och korrekthet för att säkerställa säker drift för sina tåg. Infrastrukturförvaltaren bör informera järnvägsföretaget om alla tillfälliga ändringar av infrastrukturens beskaffenhet som inte anges i infrastrukturregistret.
79. När ett järnvägsföretag, på grundval av infrastrukturregistret och det underlag som åtföljer fordonsgodkännandet eller godkännandet av fordonstyp, och med beaktande av användningsvillkoren och andra begränsningar i godkännandet för ibruktagande av fordonet eller godkännandet av fordonstyp, har fastställt att linjen stöder det tåg som det avser att driva, bör det sedan även beakta bestämmelserna i TSD "Drift och trafikledning" (särskilt avsnitten om tågsammansättning, bromsning av tåg och körklart skick) för att fastställa om det finns några tågrelaterade begränsningar som hindrar trafik på linjen (t.ex. hastighetsbegränsningar, längdbegränsningar, strömförsörjningsbegränsningar).
80. Om en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag hyser oro rörande användning av ett visst fordon eller en viss del av fast utrustning på en viss linje, bör den/det uppmärksamma den andra parten på detta för att hitta en lösning. Om den part som väcker frågan inte är nöjd med svaret, bör den ta upp frågan med den nationella säkerhetsmyndigheten, som fattar beslut i enlighet med sina befogenheter.
81. Enligt artikel 4.2 i kommissionens förordning (EU) nr 1078/2012 ⁽¹⁾, måste järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enheter som ansvarar för underhåll informera alla berörda parter (inbegripet de nationella säkerhetsmyndigheterna) om alla eventuella relevanta säkerhetsrisker avseende fel, bristande överensstämmelse i konstruktionen eller bristande funktion i den tekniska utrustningen. Denna informationsskyldighet gäller också för de tillverkare och upphandlande enheter som har upprättat EG-kontrollförklaringen, efter godkännandet för ibruktagande.
82. Utöver sin uppgift att godkänna ibruktagandet av strukturella delsystem och i enlighet med artikel 16 i direktiv 2004/49/EG, bör nationella säkerhetsmyndigheter också övervaka att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare verkar i enlighet med kraven i EU:s lagstiftning och, där så medges enligt direktiv 2008/57/EG, enligt nationell lagstiftning. Denna tillsyn bör också omfatta järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens hantering av de risker som hänför sig till gränssnitten mot deras leverantörer (t.ex. tillverkare, fordonsinnehavare och leasingföretag för rullande materiel), i synnerhet i samband med upphandling av varor och tjänster och deras integration i järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem.
83. De nationella säkerhetsmyndigheternas roll, när det gäller järnvägsföretags eller infrastrukturförvaltares användning och underhåll av delsystem inom ramen för sina säkerhetsstyrningssystem, är av tillsynskaraktär. Nationella säkerhetsmyndigheter bör i synnerhet inte överta ansvaret för att uppfylla de väsentliga kraven från tillverkaren eller den upphandlande enheten, eller från järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren, genom att specificera eller uttryckligen kontrollera och/eller godkänna specifika konstruktionslösningar, underhållskrav eller korrigerande åtgärder. Den nationella säkerhetsmyndigheten bör därför fokusera på ändamålsenligheten och lämpligheten i de ansvariga aktörernas styrningssystem, och den bör inte fungera som "inspektör av det färdiga arbetet" i fråga om detaljerade resultat eller beslut som fattas av dessa aktörer.

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 1078/2012 av den 16 november 2012 om en gemensam säkerhetsmetod för övervakning som ska tillämpas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare efter erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd, samt av enheter som ansvarar för underhåll (EUT L 320, 17.11.2012, s. 8).

84. Om medlemsstater överväger att införa brådskaande åtgärder till följd av olyckor eller tillbud, bör de erkänna att järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem är den primära mekanismen för hantering av nya risker relaterade till fordonsdriften vilka kan ha upptäckts i samband med utredningar av olyckor/tillbud eller framkommit inom ramen för tillsyn. Även om en medlemsstat anser att det finns ett trängande behov av en ny bestämmelse om godkännande för ibruktagande bör den följa de förfaranden som anges i tillämplig unionslagstiftning, inklusive anmälan av utkastet till ny bestämmelse till kommissionen i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG⁽¹⁾ eller 2004/49/EG.

PROVNING

85. De enda provningar som kan krävas för godkännande, och som måste utföras innan godkännande för ibruktagande utfärdas och som kräver deltagande av ett bedömningsorgan, bör vara de provningar som
- uttryckligen specificeras i TSD:er, moduler eller, i förekommande fall, nationella bestämmelser,
 - anges av sökanden för att påvisa överensstämmelse med kraven i TSD:erna och/eller nationella bestämmelser,
 - anges i annan EU-lagstiftning, eller
 - anges av sökanden, i enlighet med tillämpningen av den gemensamma säkerhetsmetoden såsom beskrivs i punkt 41.
86. De anmälda organens och/eller de utsedda organens deltagande i kontrollen av överensstämmelse med de väsentliga kraven specificeras i relevanta TSD:er respektive i nationella bestämmelser.
87. Provningar som inte omfattas av punkt 85 (t.ex. provningar som ett järnvägsföretag behöver för att fastställa kompatibiliteten mellan tåg och linje innan en fordonstyp eller nytt delsystem används på en viss linje, eller provningar som en upphandlande enhet behöver för att fastställa överensstämmelse med kundernas krav) ingår inte i processen för godkännande för ibruktagande.
88. Om provningar på spår ska utföras för att kontrollera överensstämmelse med kraven för godkännande innan godkännande för ibruktagande har beviljats av den nationella säkerhetsmyndigheten, bör alla operativa och organisatoriska åtgärder för att genomföra dessa provningar definieras i varje medlemsstats nationella lagstiftning och överensstämma med direktiven 2008/57/EG och 2004/49/EG. Dessa bör omfatta både administrativa åtgärder och alla obligatoriska tekniska och driftsrelaterade krav. I allmänhet kan medlemsstaterna välja en av följande två metoder:
- Medlemsstaten kan inkludera provningskompetens i ett järnvägsföretags säkerhetsintyg. Detta är möjligt i den mån ett provningsorgan kan certifieras som ett järnvägsföretag med verksamhet som begränsas till endast provning.
 - Medlemsstaten får kräva att en behörig enhet (som kan men inte behöver vara den nationella säkerhetsmyndigheten) ger tillstånd för att utföra provningar. I detta fall måste den behöriga enheten (i avsaknad av en kontroll av överensstämmelse med kraven för godkännande som utförs av ett anmält organ eller utsett organ) ha tillräcklig teknisk kunskap för att fatta sådana beslut. För att uppfylla kraven på öppenhet och rättssäkerhet måste medlemsstaten se till att enheten är skäligen oberoende och offentliggöra processen för godkännande av provningar i sin nationella lagstiftning samt klargöra gällande krav och beslutskriterier som ska användas av den behöriga enheten för beviljande av godkännande att utföra provningar.
89. Infrastrukturförvaltarna har ett direkt ansvar för att underlätta godkännandeprocessen. Om ytterligare provningar krävs av den nationella säkerhetsmyndigheten, gäller följande enligt artikel 23.6 i direktiv 2008/57/EG: "Infrastrukturförvaltaren ska i samråd med sökanden på alla sätt bemöda sig om att se till att eventuella tester kan äga rum inom tre månader efter sökandens begäran".

TEKNISKT UNDERLAG

90. Enligt artikel 18 och bilaga VI till direktiv 2008/57/EG ska en EG-kontrollförklaring för ett delsystem åtföljas av ett tekniskt underlag som innehåller dokumentation som beskriver delsystemet, dokumentation av resultaten från kontroller som utförts av olika bedömningsorgan samt uppgifter om villkor och begränsningar för användning, föreskrifter om underhåll, kontinuerlig eller periodisk övervakning, inställningar och underhåll. Det tekniska underlaget som åtföljer EG-kontrollförklaringen innehåller alla stödjande dokument som behövs för godkännande för ibruktagande.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter (EUT L 204, 21.7.1998, s. 37).

91. Ett fordon eller ett nätprojekt omfattas av det/de tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen som avser det/de delsystem som fordonet eller nätprojektet är sammansatt av.
92. Flera bedömningsorgan kan behöva engageras i processen för kontroll av ett delsystem, vart och ett i enlighet med sina befogenheter. Sökanden bör hållas ansvarig för att samla in all dokumentation som krävs enligt all tillämplig EU-lagstiftning. Kombinationen av dessa tekniska underlag, tillsammans med annan eventuell information som krävs enligt EU-lagstiftningen (bland annat det material som anges i punkt 2.4 i bilaga VI till direktiv 2008/57/EG) betecknas som det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen för delsystemet.
93. Den som ansöker om godkännande av en typ eller godkännande att ta ett fordon i bruk bör ta fram den dokumentation som ska lämnas in för godkännande.

Denna dokumentation bör innehålla det tekniska underlag som åtföljer den EG-kontrollförklaring som upprättats av sökanden för delsystemet i fråga.

I de fall där ett fordon består av två delsystem, bör den dokumentation som ska lämnas in för godkännande innehålla de två tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen för dessa båda delsystem.

I väntan på kommissionens antagande av en rekommendation som beskriver innehållet i den dokumentation som ska lämnas in av sökanden, får en medlemsstat tillåta att endast en del av det/de tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen innefattas i den dokumentation som åtföljer ansökan om godkännande av ett fordon eller fordonstyp. Detta bör tydligt anges i medlemsstatens nationella lagstiftning som offentliggörs på Europeiska järnvägsbyråns webbplats.

Det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen för ett fordon, en fordonstyp eller ett delsystem bör innehålla all den information som förtecknas i bilaga V och den dokumentation som stödjer EG-kontrollförklaring(en/arna) (t.ex. kontrollintyg och teknisk dokumentation som upprättats av anmälda och utsedda organ, beräkningar, protokoll från utförda provningar och undersökningar samt uppgifter om tekniska egenskaper som ska anges enligt tillämpliga TSD:er och nationella bestämmelser). Information som finns i det tekniska underlaget som åtföljer EG-kontrollförklaringen, men som inte ingår i den dokumentation som lämnas in för godkännande, bör göras tillgänglig för den relevanta nationella säkerhetsmyndigheten på begäran.

Den dokumentation som åtföljer det första godkännandet för ibruktagande av ett fordon ska inges till den nationella säkerhetsmyndigheten vid tidpunkten för godkännandet och behållas av den nationella säkerhetsmyndigheten som en registrering av vad som har godkänts.

94. Om det som föreslås i punkt 21 följs, bör punkt 93 i tillämpliga delar också tillämpas på den dokumentation som ska inges för godkännande av ett nätprojekt och det/de tekniska underlag som åtföljer respektive EG-kontrollförklaring(ar).
95. Den som ansöker om ett kompletterande godkännande att ta ett fordon i bruk bör lägga till den information som krävs enligt artikel 23.3 eller 25.3 i direktiv 2008/57/EG till det ursprungliga tekniska underlaget som åtföljer EG-kontrollförklaringen. Denna tilläggsinformation utgör en del av den information som ska inges till den nationella säkerhetsmyndigheten. Sökanden bör dock bevara strukturen i det tekniska underlaget som åtföljer EG-kontrollförklaringen.
96. Den del av det tekniska underlaget som åtföljer EG-kontrollförklaringen som innehåller "alla uppgifter om villkor och begränsningar för användning, föreskrifter om underhåll, kontinuerlig eller periodisk övervakning, inställningar och underhåll" bör göras tillgänglig, i fråga om nätprojekt, för infrastrukturförvaltaren och, i fråga om fordon, för det järnvägsföretag som ansvarar för driften av fordonet, så att de kan tillhandahålla den informationen till enheten som ansvarar för underhåll. I fråga om fordon, kan denna överföring av information som ingår i det tekniska underlaget som åtföljer EG-kontrollförklaringen göras via fordonsinnehavaren. Efter ibruktagandet har järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren, tillsammans med en enhet som ansvarar för underhåll, ansvaret för att kontinuerligt granska underhållsåtgärderna och ändra denna information för att säkerställa att den återspeglar driftcykeln och de erfarenheter som vunnits (artiklarna 4 och 9 i direktiv 2004/49/EG).
97. Det tekniska underlaget som åtföljer EG-kontrollförklaringen bör innehålla den information som behövs för att kunna hantera fordonets eller nätprojektets projekterade driftsstatus under hela dess livscykel.

98. Det tekniska underlaget som åtföljer EG-kontrollförklaringen bör uppdateras om kompletterande kontroller utförs (t.ex. kontroll av överensstämmelse med nationella bestämmelser för att erhålla kompletterande godkännande att tas i bruk). Om ett kompletterande godkännande erhålls, bör sökanden meddela den nationella säkerhetsmyndighet som utfärdat det första godkännandet.

EG-KONTROLLFÖRKLARING

99. Enligt artikel 15 i direktiv 2008/57/EG och artikel 4.3 och 4.4 i direktiv 2004/49/EG, är det järnvägsföretagens eller infrastrukturförvaltnas ansvar att säkerställa att ett fordon eller delsystem uppfyller alla de väsentliga kraven när det är i bruk. Detta påverkar inte andra berörda aktörers ansvar (t.ex. det ansvar som åligger undertecknaren av EG-kontrollförklaringen). Alla tillverkare, underhållsleverantörer, fordonsinnehavare, tjänstleverantörer och upphandlande enheter måste se till att rullande materiel, anläggningar, utrustning och materiel samt tjänster som de levererar överensstämmer med de väsentliga kraven och att användningsvillkoren finns angivna i det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen så att järnvägsföretag och/eller infrastrukturförvaltare kan använda dem på ett säkert sätt.
100. Ansvaret för att se till att de väsentliga kraven i all tillämplig EU-lagstiftning uppfylls in i minsta detalj av delsystemen i projekterad driftsstatus vid godkännandet, vilar uteslutande på den som ansöker om godkännande av ett delsystem och som är den som utfärdar EG-kontrollförklaringen. På grundval av den kontroll som utförts av det anmälda organet eller det utsedda organet och, i tillämpliga fall, en samlad bedömning av delsystemet eller fordonet, förklarar sökanden att alla väsentliga krav är uppfyllda. Om delsystemets överensstämmelse i projekterad driftsstatus med de väsentliga kraven vid tidpunkten för godkännandet ifrågasätts i ett senare skede, bör därför sökanden, som har undertecknat den relevanta EG-kontrollförklaringen, anses ha det främsta ansvaret.
101. Följaktligen är varken ett typgodkännande eller ett godkännande för ibruktagande att betrakta som en överföring av ansvaret för att säkerställa eller kontrollera att delsystemet uppfyller alla väsentliga krav från sökanden till den godkännande nationella säkerhetsmyndigheten.
102. Om ett delsystems överensstämmelse med de väsentliga kraven i projekterad driftsstatus ifrågasätts bör den godkännande nationella myndigheten endast hållas ansvarig för de särskilda uppgifter avseende godkännande och tillsyn som tilldelas den nationella säkerhetsmyndigheten genom artikel 16 i direktiv 2004/49/EG. Nationell lagstiftning bör återspegla denna princip i linje med punkterna 58–62 och 67 ovan.
103. Oberoende av den kontroll av överensstämmelse med TSD:er och nationella bestämmelser och den kontroll av säker integrering som utförs enligt artikel 15.1 i direktiv 2008/57/EG, undertecknar sökanden EG-kontrollförklaringen helt på eget ansvar. Sökanden bör därför ha en fastlagd process för att se till att alla de väsentliga kraven har beaktats och uppfyllts och att överensstämmelse har uppnåtts med all tillämplig EU-lagstiftning.
104. Även om den gemensamma säkerhetsmetoden inte ursprungligen utvecklades för detta syfte, kan sökanden välja att använda den som ett verktyg för att fullgöra delar av sitt ansvar att se till att alla delar av delsystemet/fordonet i alla avseenden och i varje detalj uppfyller de väsentliga krav för järnvägssystemet som anges i bilaga III till direktiv 2008/57/EG.
105. Sökanden kan också välja att använda andra sätt som är tillåtna enligt relevant lagstiftning för att se till att alla delar av delsystemet eller fordonet uppfyller de väsentliga kraven för järnvägssystemet.
106. EG-kontrollförklaringen täcker in all tillämplig EU-lagstiftning. Den som undertecknat EG-kontrollförklaringen bär ansvaret för att överensstämmelse med den lagstiftningen uppnås, inbegripet att motsvarande bedömning av överensstämmelse genomförs och att, i förekommande fall, de bedömningsorgan som krävs enligt den lagstiftningen involveras.
107. I fråga om godkännande av fordon eller nätprojekt som består av fler än ett delsystem gäller följande:
- a) Det kan finnas fler än en sökande (en för varje delsystem) och var och en av dessa upprättar då en EG-kontrollförklaring för sin del, inbegripet delsystemets gränssnitt. I detta fall bär var och en av sökandena ansvaret för sitt delsystem i enlighet med tillämpningsområdet för respektive EG-kontrollförklaring. En tillverkare eller upphandlande enhet får kombinera dessa två förklaringar i en ansökan avseende ett fordon eller nätprojekt.
 - b) Tillverkaren eller den upphandlande enheten för fordonstypen, det enskilda fordonet eller nätprojektet kan kombinera de olika delsystemens EG-kontrollförklaringar enligt beskrivningen i bilaga V till direktiv

2008/57/EG i en enda EG-kontrollförklaring för fordonstypen, det enskilda fordonet eller nätprojektet. I detta fall förklarar sig tillverkaren eller den upphandlande enheten vara fullt ansvarig för att de delsystem som ingår i den berörda fordonstypen, det enskilda fordonet eller nätprojektet har varit föremål för relevanta kontrollförfaranden och uppfyller kraven i relevant EU-lagstiftning, inklusive alla tillämpliga nationella bestämmelser, och att fordonet eller nätprojektet i sin helhet därmed uppfyller kraven i relevant EU-lagstiftning, inklusive alla tillämpliga nationella bestämmelser.

108. För upprättandet av en EG-kontrollförklaring, kan relevanta TSD:er medge partiell överensstämmelse med TSD, endast om det i den TSD:n anges att vissa funktioner, prestanda och gränssnitt som krävs för att uppfylla de väsentliga kraven inte är obligatoriska under särskilda omständigheter.
109. Först när alla föregående bevis och förklaringar har sammanställts kan sökanden formellt ansöka om godkännande hos den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten för ibruktagande av delsystemet. Det är dock erkänt god praxis att sökanden så tidigt som möjligt inleder ett informellt samarbete med nationella säkerhetsmyndigheter, för att klargöra frågor rörande processen, krav, roller, ansvarsfördelning, tillämpningsområde samt användningsvillkor och begränsningar, så att det inte uppstår problem i ett senare skede.

HANTERING AV ÄNDRINGAR

110. När det gäller tillämpningen av artiklarna 5.2, 15.3 och 20 i direktiv 2008/57/EG bör alla ändringar av ett befintligt strukturellt delsystem analyseras och kategoriseras som endast en av följande ändringar:
1. "Byte i samband med underhåll" och andra ändringar som inte leder till någon avvikelse från det tekniska underlaget som åtföljer EG-kontrollförklaringen. I detta fall behövs ingen kontroll av ett bedömningsorgan, medlemsstaten behöver inte informeras, och den ursprungliga EG-kontrollförklaringen gäller fortfarande oförändrad.
 2. Ändringar som leder till en avvikelse från det tekniska underlaget som åtföljer EG-kontrollförklaringen vilket gör att det kan krävas nya kontroller (och därmed kontroll enligt tillämpliga moduler för bedömning av överensstämmelse) men som inte påverkar delsystemets grundläggande konstruktionsegenskaper. I detta fall behöver det tekniska underlaget som åtföljer EG-kontrollförklaringen uppdateras, och relevant information bör göras tillgänglig på den nationella säkerhetsmyndighetens begäran.
 3. Modernisering eller ombyggnad (dvs. ett större arbete för att byta eller ändra ett delsystem, som kräver att medlemsstaten informeras) som inte kräver ett nytt godkännande för ibruktagande. Ändringar som innebär en förändring av delsystemets grundläggande konstruktionsegenskaper ingår i denna kategori.
 4. Modernisering eller ombyggnad (dvs. ett större arbete för att byta eller ändra ett delsystem, som kräver att medlemsstaten informeras) som kräver ett nytt godkännande för ibruktagande.

Det bör observeras att beslut som fattas av en upphandlande enhet eller en tillverkare angående ändringarna av ett delsystem på grundval av de fyra kategorierna ovan, ska vara helt oberoende av det beslut angående betydelsen av en ändring av järnvägssystemet i den mening som avses i den gemensamma säkerhetsmetoden som ska fattas av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare som gör en ändring av sin del av systemet. Besluten berör olika aktörer under olika omständigheter, med olika beslutskriterier.

Kategorierna 3 och 4 ovan leder till en avvikelse från det tekniska underlaget som åtföljer EG-kontrollförklaringen, och påverkar delsystemets grundläggande konstruktionsegenskaper.

111. Både för delsystem som tagits i bruk enligt direktiv 2008/57/EG och för delsystem som tagits i bruk tidigare, gäller med hänsyn till rättssäkerhet och ömsesidigt erkännande att TSD:erna bör tillhandahålla kriterier för att fastställa om en ändring påverkar delsystemets grundläggande konstruktionsegenskaper och om den passar in i kategori 3 eller 4. Så länge TSD:erna inte tillhandahåller dessa kriterier får medlemsstaterna specificera dem på nationell nivå.
112. Ändringen bör alltid betraktas i förhållande till delsystemet eller fordonet vid tidpunkten för godkännandet. Ett antal mindre ändringar kan tillsammans utgöra en större ändring.

113. Tillverkare eller upphandlande enheter bör hantera ändringar av befintliga strukturella delsystem på grundval av följande:
- a) På grundval av punkt 110 ovan avgör tillverkaren eller den upphandlande enheten till vilken kategori ändringen hör, och huruvida organen för bedömning av överensstämmelse eller medlemsstaternas myndigheter måste informeras. När det gäller ändringar i kategorierna 2–4 i punkt 110 som leder till en ändring av det tekniska underlaget som åtföljer EG-kontrollförklaringen, eller som påverkar giltigheten i de kontroller som redan har utförts, bör tillverkaren eller den upphandlande enheten, vid införandet av en ändring, bedöma behovet av en ny EG-kontrollförklaring i enlighet med de kriterier som definieras i punkt 2 i bilaga V till direktiv 2008/57/EG ⁽¹⁾. När det gäller ändringar i kategori 4 bör medlemsstaten besluta om i vilken utsträckning TSD:erna behöver tillämpas på projektet.
 - b) I de fall det enligt en TSD krävs att man tillämpar den gemensamma säkerhetsmetoden för en viss parameter, bör det i TSD:n specificeras under vilka omständigheter en prövning av ändringens betydelse ska utföras med avseende på denna parameter.
 - c) På liknande sätt gäller att för parametrar som är relevanta för att uppnå säker integrering som en del av ett godkännande enligt punkt 40 ovan, bör en prövning av ändringens betydelse utföras för varje parameter med beaktande av ändringens omfattning med avseende på projekterad driftsstatus.
114. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är var för sig ansvariga för sin del av järnvägssystemet. I enlighet med artikel 4 i direktiv 2004/49/EG bör de hantera sin del av järnvägssystemet med användning av ett säkerhetsstyrningssystem. Säkerhetsstyrningssystemet bör, där så är lämpligt, bygga på tillämpning av den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning.
115. När ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare tar ett fordon eller ett delsystem i bruk, måste företaget eller förvaltaren tillämpa den gemensamma säkerhetsmetoden och först av allt göra en bedömning av betydelsen av den ändring som gjorts på den del av järnvägssystemet som järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren har ansvar för. Som en del av denna process bör järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ta upp följande frågor:
- a) När det gäller fordon eller delsystem som ska (åter)tas i bruk efter en ändring och, där så krävs, nytt godkännande, bör järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare med hjälp av sina säkerhetsstyrningssystem bedöma huruvida ibruktagandet av fordonet eller delsystemet innebär en ändring som är av betydelse för järnvägssystemet som helhet.
 - b) När det gäller alla ändringar som rör driften av ett delsystem eller fordon, bör järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare bedöma om ändringen är betydande i förhållande till deras säkerhetsstyrningssystem och, om den är betydande, huruvida kontrollen av alla relevanta risker täcks in av säkerhetsstyrningssystemet eller om säkerhetsstyrningssystemet behöver anpassas.
 - c) När det gäller alla ändringar som rör underhållet av ett delsystem eller ett fordon, bör järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare med hjälp av sina säkerhetsstyrningssystem bedöma huruvida ändringen är betydande och, om den är betydande, se till att de underhållssystem som används av enheter som ansvarar för underhåll liksom järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem anpassas på lämpligt sätt.
116. De nationella säkerhetsmyndigheterna bör övervaka de ändringar som införs i de delsystem som är i drift, inom ramen för sin tillsyn över infrastrukturförvaltare och järnvägsföretags säkerhetstillstånd respektive säkerhetsintyg. I detta sammanhang bör de nationella säkerhetsmyndigheterna övervaka huruvida leden a, b och c i punkt 115 tillämpas på korrekt sätt.
117. Rekommendation 2011/217/EG ska upphöra att gälla.
- Denna rekommendation riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdad i Bryssel den 5 december 2014.

På kommissionens vägnar

Violeta BULC

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ Se separat förslag om ändring av bilaga V till direktiv 2008/57/EG.

RÄTTELSE

Rättelse till rådets förordning (EG) nr 834/2007 av den 28 juni 2007 om ekologisk produktion och märkning av ekologiska produkter och om upphävande av förordning (EEG) nr 2092/91

(Europeiska unionens officiella tidning L 189 av den 20 juli 2007)

På sidan 16, artikel 23.2, första stycket ska det

i stället för: ”/.../ kraven i denna förordning, om de inte tillämpas på /.../”

vara: ”/.../ kraven i denna förordning, utom när de inte tillämpas på /.../”.

ISSN 1977-0820 (elektronisk utgåva)
ISSN 1725-2628 (pappersutgåva)



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV