



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 101 LS

(2019–2020)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 101 LS

(2019–2020)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	7	5.4	Høringsinstansenes syn	29
			5.5	Departementets vurdering	30
2	Bakgrunnen for lovforslaget	12	6	Nytt jernbanesikkerhetsdirektiv – direktiv (EU) 2016/798	31
2.1	Generelt om rettsaktene	12	6.1	Gjeldende rett	31
2.1.1	Rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke	12	6.2	Direktivets innhold	31
2.1.2	Generelt om forholdet til gjeldende rett, gjennomføring i norsk rett og terminologi	12	6.3	Forslaget i høringsnotatet	31
2.1.3	Formålet med fjerde jernbanepakke	13	6.4	Høringsinstansenes syn	32
2.1.4	Nærmere om de enkelte rettsaktene i fjerde jernbanepakke	14	6.5	Departementets vurdering	32
2.1.5	Norske posisjoner og gjennomslag	20	7	Nytt samtrafikkdirrektiv – direktiv (EU) 2016/797	34
2.2	Behov for lovendringer som ikke følger av fjerde jernbanepakke	21	7.1	Tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning	34
2.3	Høringen	22	7.1.1	Gjeldende rett	34
3	Merknader fra høringsinstansene om fjerde jernbanepakke mv.	23	7.1.2	Direktivets innhold	34
3.1	Generelle høringssvar	23	7.1.3	Forslag i høringsnotatet	34
3.2	Departementets kommentarer til de generelle høringssvarene	24	7.1.4	Høringsinstansenes syn	34
3.3	Andre merknader og egne lovframlegg fra høringsinstansene	24	7.1.5	Departementets vurdering	35
3.4	Departementets vurdering	24	7.2	Forhåndsgodkjenning av ERTMS-spesifikasjoner	35
4	Samtykke til deltakelse i EØS-komiteens beslutninger ...	25	7.3	Registerføring og tilsyn med komponenter	36
4.1	Innledning	25	8	Endringer i direktivet om et felles europeisk jernbaneområde – direktiv (EU) 2016/2370	37
4.2	Utkast til EØS-komiteens beslutning om innlemmelse av ERA-forordningen mv.	25	8.1	Endringer i reglene om infrastrukturforvalters uavhengighet mv.	37
4.2.1	Beslutningen	25	8.1.1	Gjeldende rett	37
4.2.2	Tilpasninger	25	8.1.2	Direktivets innhold	37
4.3	Utkast til EØS-komiteens beslutning om innlemmelse av direktivet om et felles europeisk jernbaneområde mv.	26	8.1.3	Forslaget i høringsnotatet	37
4.3.1	Beslutningen	26	8.2	Trafikkeringsrett på det nasjonale jernbanenettet	38
4.3.2	Tilpasninger	26	8.2.1	Gjeldende rett	38
4.4	Om forholdet til norsk rett	26	8.2.2	Direktivets innhold	38
4.5	Departementets vurdering	26	8.2.3	Forslaget i høringsnotatet	38
5	Hjemmel for gjennomføring av ny ERA-forordning – forordning (EU) 2016/796	28	8.2.4	Høringsinstansenes syn	38
5.1	Gjeldende rett	28	8.2.5	Departementets vurdering	39
5.2	Forordningens innhold	28	8.3	Felles informasjons- og billettsystemer og samordning av planer	39
5.3	Forslaget i høringsnotatet	29	8.3.1	Gjeldende rett	39
			8.3.2	Direktivets innhold	39
			8.3.3	Forslaget i høringsnotatet	39
			8.3.4	Høringsinstansenes syn	40
			8.3.5	Departementets vurdering	40
			8.4	Markedsovervåkingsorganets oppgaver og myndighet	40
			8.4.1	Gjeldende rett	40

8.4.2	Direktivets innhold	40	17	Forholdet til Grunnloven	53
8.4.3	Forslaget i høringsnotatet	40	17.1	Innledning	53
8.4.4	Høringsinstansenes syn	40	17.2	Relevant praksis for myndighets- overføring	53
8.4.5	Departementets vurdering	40	17.3	Kriterier for den videre vurderingen	53
9	Endringer i kollektivtransport- forordningen – forordning (EU) 2016/2338	41	17.4	Nærmere vurdering	53
9.1	Gjeldende rett	41	17.4.1	Arten av myndighetsoverføringen	53
9.2	Forordningens innhold	41	17.4.2	Omfanget av myndighets- overføringen	54
9.3	Forslaget i høringsnotatet	42	17.4.3	Gjensidighet og likeverdig deltakelse	56
9.4	Høringsinstansenes syn	42	17.4.4	Mulighet til å avbøte uheldige virkninger	56
9.5	Departementets vurdering	43	17.4.5	Samfunnsmessige og politiske interesser som berøres	57
10	Krav om politiattest	44	17.5	Oppsummering	58
10.1	Gjeldende rett	44	18	Unntak fra EØS-avtalens to-pilarstruktur	59
10.2	Forslaget i høringsnotatet	44	18.1	Innledning	59
10.3	Høringsinstansenes syn	44	18.2	Myndighetsoverføring til ERA	59
10.4	Departementets vurdering	44	18.3	Voldgiftsordning mellom ERA og nasjonal sikkerhets- myndighet	61
11	Hjemmel for overtredelsesgebyr	45	19	Økonomiske og administrative konsekvenser	63
11.1	Gjeldende rett	45	19.1	Ny ERA-forordning	63
11.2	Forslaget i høringsnotatet	45	19.2	Nytt jernbanesikkerhets- direktiv	63
11.3	Høringsinstansenes syn	46	19.3	Nytt samtrafikkdirektiv	64
11.4	Departementets vurdering	46	19.4	Endringer i direktivet om et felles europeisk jernbaneområde	64
12	Endring av gebyrhjemmelen for tilsynsmyndigheten	47	19.5	Endringer i kollektiv- transportforordningen	65
12.1	Gjeldende rett	47	19.6	Krav om politiattest	65
12.2	Forslaget i høringsnotatet	47	19.7	Hjemmel for overtredelsesgebyr	65
12.3	Høringsinstansenes syn	48	19.8	Endring av gebyrhjemmelen for tilsynsmyndigheten	65
12.4	Departementets vurdering	48	19.9	Endring av jernbaneloven § 8 d fjerde ledd	65
13	Jernbaneloven § 8 d fjerde ledd	49	19.10	Endring av hjemmel til å ta inn passasjerrettighetsforordningen ...	65
13.1	Gjeldende rett	49	19.11	Endringer i jernbaneunder- søkelsesloven	65
13.2	Forslaget i høringsnotatet	49	19.12	Endringer i yrkestransportlova	66
13.3	Høringsinstansenes syn	49	19.13	Oppsummering	66
13.4	Departementets vurdering	49			
14	Endring av hjemmel til å ta inn jernbanepassasjer- rettighetsforordningen i norsk rett	50			
15	Endringer i jernbane- undersøkelsesloven	51			
16	Endringer i yrkestransportlova	52			

20	Merknader til de enkelte bestemmelsene	67	4	Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798 av 11. mai 2016 om jernbane-sikkerhet (omarbeiding)	130
20.1	Jernbaneloven	67			
20.2	Jernbaneundersøkelsesloven	68			
20.3	Yrkestransportlova	68	5	Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/2370 av 14. desember 2016 om endring av direktiv 2012/34/EU med hensyn til åpning av markedet for innenlands persontransport med jernbane og forvaltning av jernbaneinfrastrukturen	169
21	Konklusjon og tilråding	69			
A Forslag til lov om endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke)					
		70			
B Forslag til vedtak om samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke					
		72	6	Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/796 av 11. mai 2016 om Den europeiske unions jernbanebyrå og om oppheving av forordning (EF) nr. 881/2004	185
Vedlegg					
1	EØS-komiteens beslutning nr. [...] av [...] om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)	73	7	Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/2338 av 14. desember 2016 om endring av forordning (EF) nr. 1370/2007 med hensyn til åpning av markedet for innenlands persontransport med jernbane	220
2	EØS-komiteens beslutning nr. [...] av [...] om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)	80			
3	Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797 av 11. mai 2016 om samtrafikk-evnen i Den europeiske unions jernbanesystem (omarbeiding)	83			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 101 LS

(2019–2020)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 7. mai 2020,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

I denne proposisjonen foreslår Samferdselsdepartementet endringer i jernbaneloven som en del av arbeidet med å gjennomføre den såkalte fjerde jernbanepakke i norsk rett. Departementet foreslår også andre lovendringer som det gjennom praktiseringen av loven har vist seg å være behov for. I tillegg til lovendringer omhandler proposisjonen også samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke. Direktiv 2012/34/EU er endret ved direktiv (EU) 2016/2370, som utgjør en del av fjerde jernbanepakke. Merk at lov- og forskriftsendringer som var nødvendige for å gjennomføre

direktiv 2012/34/EU allerede er vedtatt og gjennomført i norsk rett, jf. Prop. 8 L (2016–2017) Endringer i jernbaneloven og jernbaneundersøkelserloven (gjennomføring av direktiv 2012/34/EU mv.). Det har tatt tid å avklare mellom EU- og EFTA-siden hvordan dette direktivet skulle tas inn i EØS-avtalen, særlig med tanke på gjennomføring i Liechtenstein, som bare har en kort jernbanestrekning som forvaltes av Østerrike. Slike avklaringer har nå blitt gjort i forbindelse med forberedelsene for fjerde jernbanepakke, og samtykke til deltakelse i EØS-komiteens beslutninger om innlemmelse av rettsaktene i EØS-avtalen behandles derfor samlet.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Fjerde jernbanepakke ble endelig vedtatt i EU i to omganger i 2016. EØS-komiteens beslutninger er foreløpig ikke fattet. Utkast til EØS-komiteebeslutninger er til behandling i EUs organer. Departementet ønsker å sikre rettsharmoni i EU og EØS så raskt som mulig, og dermed minimere risikoen for at pågående eller kommende prosesser om tildeling eller fornyelse av sikkerhets sertifikater og utstedelse av kjøretøytilatelse blir påvirket negativt ved en senere gjennomføring i Norge enn i EU-statene. Departementet legger derfor opp til å innhente Stortingets samtykke før beslutningene er fattet i EØS-komiteen. Det er ikke ventet vesentlige endringer i de endelige beslutningene i EØS-komiteen. Dersom de endelige beslutningene skulle avvike vesentlig fra utkastene som er lagt frem i denne proposisjonen, vil saken igjen bli lagt frem for Stortinget.

Departementet ber nå om Stortingets samtykke til deltakelse i to EØS-komiteebeslutninger om innlemmelse i EØS-avtalen av følgende rettsakter:

Innlemmelse av forordning (EU) 2016/796 om Den europeiske unions jernbanebyrå – ERA-forordningen mv.:

- (1) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/796 av 11. mai 2016 om Den europeiske unions jernbanebyrå og om oppheving av forordning (EF) nr. 881/2004
- (2) Forordning (EU) 2016/2338 av 14. desember 2016 om endring av forordning (EF) nr. 1370/2007 med hensyn til åpning av markedet for innenlands persontransport med jernbane
- (3) Kommisjonsforordning (EU) 2019/554 av 5. april 2019 om endring av vedlegg VI til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet
- (4) Kommisjonsforordning (EU) nr. 1305/2014 av 11. desember 2014 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkveie med hensyn til delsystemet «Telematikkprogrammer for godstrafikk» i Den europeiske unions jernbanesystem, og oppheving av forordning (EF) nr. 62/2006
- (5) Delegert kommisjonsforordning (EU) 2018/761 av 16. februar 2018 om fastsettelse av felles sikkerhetsmetoder for tilsyn utført av nasjonale sikkerhetsmyndigheter etter utstedelse av et felles sikkerhets sertifikat eller en sikkerhetstillatelse i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798 og om oppheving av kommisjonsforordning (EU) nr. 1077/2012
- (6) Delegert kommisjonsforordning (EU) 2018/762 av 8. mars 2018 om fastsettelse av felles sikkerhetsmetoder for krav til sikkerhetsstyringssystemer i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798, og om oppheving av kommisjonsforordning (EU) nr. 1158/2010 og (EU) nr. 1169/2010
- (7) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2017/6 av 5. januar 2017 om den europeiske gjennomføringsplanen for det europeiske systemet for styring av jernbanetraffic
- (8) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/278 av 23. februar 2018 om endring av vedlegget til forordning (EU) 1305/2014 med hensyn til meldingsstrukturen, modellen for data og meldinger, driftsdata-basen for vogner og enheter for ulike transport-systemer, og om vedtakelse av en IT-standard for kommunikasjonslaget i det felles grensesnittet
- (9) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/545 av 4. april 2018 om opprettelse av praktiske ordninger for prosessen for jernbanekjøretøytilatelse og typetillatelse for jernbanekjøretøyer i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797
- (10) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/763 av 9. april 2018 om opprettelse av praktiske ordninger for utstedelse av felles sikkerhets sertifikater til jernbaneforetak i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798, og om oppheving av kommisjonsforordning (EF) nr. 653/2007
- (11) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/764 av 2. mai 2018 om gebyrer og avgifter som skal betales til Den europeiske unions jernbanebyrå, og tilhørende betalingsvilkår
- (12) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/867 av 13. juni 2018 om fastsettelse av saksbehandlingsreglene ved Den europeiske unions jernbanebyrås klageinstans
- (13) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/868 av 13. juni 2018 om endring av forordning (EU) nr. 1301/2014 og forordning (EU) nr. 1302/2014 med hensyn til bestemmelsene om energimålesystemet og datainnsamlingsystemet

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- (14) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/250 av 12. februar 2019 om malene for EF-erklæringer og sertifikater for jernbanens samtrafikkkomponenter og del-systemer, om malen for samsvarserklæring for en godkjent type jernbanekjøretøy og om fremgangsmåtene for EF-verifisering av del-systemer i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797, og om oppheving av kommisjonsforordning (EU) nr. 201/2011
- (15) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/772 av 16. mai 2019 om endring av forordning (EU) nr. 1300/2014 med hensyn til fortegnelser over aktiva med sikte på å identifisere barrierer mot tilgjengelighet, gi opplysninger til brukerne samt overvåke og vurdere framgangen med hensyn til tilgjengelighet
- (16) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/773 av 16. mai 2019 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevene med hensyn til delsystemet «Drift og trafikkstyring» i Den europeiske unions jernbanesystem, og om oppheving av beslutning 2012/757/EU
- (17) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/774 av 16. mai 2019 om endring av forordning (EU) nr. 1304/2014 med hensyn til bruken av den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevene som gjelder for delsystemet «Rullende materiell – støy» på eksisterende godsvogner
- (18) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/775 av 16. mai 2019 om endring av forordning (EU) nr. 454/2011 med hensyn til endringsstyring
- (19) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/776 av 16. mai 2019 om endring av kommisjonsforordning (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1299/2014, (EU) nr. 1301/2014, (EU) nr. 1302/2014, (EU) nr. 1303/2014 og (EU) 2016/919, og Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2011/665/EU, med hensyn til tilpasning til europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797 og gjennomføring av de særlige målene i delegert kommisjonsbeslutning (EU) 2017/1474
- (20) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/777 av 16. mai 2019 om de felles spesifikasjonene for registeret over jernbaneinfrastruktur og om oppheving av gjennomføringsbeslutning 2014/880/EU
- (21) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/778 av 16. mai 2019 om endring av forordning (EU) nr. 1305/2014 med hensyn til endringsstyring
- (22) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/779 av 16. mai 2019 om fastsettelse av nærmere bestemmelser om et system for sertifisering av enheter med ansvar for vedlikehold av kjøretøyer i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798, og oppheving av kommisjonsforordning (EU) nr. 445/2011
- (23) Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797 av 11. mai 2016 om samtrafikkevennen i Den europeiske unions jernbanesystem (omarbeiding)
- (24) Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798 av 11. mai 2016 om jernbanesikkerhet (omarbeiding), rettet ved EUT L 59 av 7.3.2017, s. 41, og EUT L 317 av 9.12.2019, s. 144
- (25) Kommisjonsdirektiv 2014/38/EU av 10. mars 2014 om endring i vedlegg III til europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF med hensyn til støypager
- (26) Kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2018/1614 av 25. oktober 2018 om fastsettelse av spesifikasjoner for kjøretøyregistrene nevnt i artikkel 47 i europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797, og om endring og oppheving av kommisjonsvedtak 2007/756/EF
- Innlemmelse av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde mv.:*
- (1) Direktiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (omarbeiding) rettet ved EUT L 67 av 12.3.2015, s. 32
- (2) Direktiv (EU) 2016/2370 av 14. desember 2016 om endring av direktiv 2012/34/EU med hensyn til åpning av markedet for innenlands persontransport med jernbane og forvaltning av jernbaneinfrastrukturen
- (3) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2015/171 av 4. februar 2015 om visse forhold ved framgangsmåten for utstedelse av lisenser til jernbaneforetak
- (4) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2015/429 av 13. mars 2015 om fastsettelse av reglene som skal følges ved innkreving av avgifter for kostnadene ved støyvirkninger
- (5) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2015/909 av 12. juni 2015 om nærmere regler for beregning av kostnader som opp-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- står som en direkte følge av driften av togtjenesten
- (6) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2015/1100 av 7. juli 2015 om medlemsstatenes rapporteringsplikt innenfor rammen av overvåking av jernbanemarkedet
 - (7) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2016/545 av 7. april 2016 om framgangsmåter og kriterier med hensyn til rammeavtaler for tildeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet
 - (8) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2017/2177 av 22. november 2017 om adgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester
 - (9) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/1795 av 20. november 2018 om fastsettelse av framgangsmåter og kriterier til bruk ved testing av økonomisk likevekt i henhold til artikkel 11 til europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU
 - (10) Delegert kommisjonsbeslutning (EU) 2017/2075 av 4. september 2017 om erstatning av vedlegg VII til europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU om etablering av et felles europeisk jernbaneområde

Gjennomføring i norsk rett av rettsaktene som omfattes av EØS-komiteebeslutningene krever visse endringer i jernbaneloven og mer omfattende endringer i underliggende forskrifter. Statens jernbanetilsyn har gjennomført egne høringer av disse parallelt med forberedelsen av lovendringene. Endringer i forskriftene kan ikke foretas før etter at lovendringene er vedtatt.

De nye reglene i jernbanepakken handler blant annet om å forenkle og harmonisere prosessene for å gi tillatelse til kjøretøyer og sikkerhets sertifikater til jernbaneforetak. I den forbindelse vil Den europeiske unions jernbanebyrå («European Union Agency for Railways» – omtales videre som ERA eller byrået) få en utvidet rolle.

Det følger av pakken at det i visse tilfeller skal treffes vedtak av ERA. Dette er begrenset til å gjelde vedtak om å utstede felles europeisk sikkerhets sertifikat og tillatelse til å bringe kjøretøyer og kjøretøytyster i omsetning som vil ha gyldighet i alle EØS-stater, avgrenset av det angitte bruksområdet. For å gjennomføre dette er det behov for å klargjøre flere bestemmelser i jernbaneloven og oppstille en tydelig hjemmel for at ERA kan treffe vedtak med gyldighet i Norge overfor norske rettssubjekter.

Videre krever fjerde jernbanepakke at det som utgangspunkt skal være fri tilgang til de nasjonale

jernbanenettene. Departementet foreslår derfor endringer i jernbaneloven i bestemmelsen om trafikkeringsrett på det nasjonale jernbanenettet, for å gi jernbaneforetak tilgang til nettet slik direktiv (EU) 2016/2390 fastsetter.

Fjerde jernbanepakke innebærer også nye krav til konkurranseutsetting av persontrafikk. Det vil ikke medføre behov for endringer i jernbaneloven, men den reviderte kollektivtransportforordningen vil måtte tas inn i norsk rett ved en gjennomføringsforskrift.

Departementet foreslår enkelte andre endringer i jernbaneloven som anses nødvendige i forbindelse med praktiseringen av loven, men som ikke er knyttet til gjennomføring av en rettsakt. Endringene er omtalt i kapittel 10 til 13, og gjelder krav til hjemmel for å kreve politiattest, en ny hjemmel for overtredelsesgebyr, omskriving av hjemmelen for saksbehandlingsgebyr og omskriving av bestemmelsen om lønns- og arbeidsvilkår ved konkurranse om avtaler om persontransport som offentlig tjeneste.

Videre foreslår departementet å innføre en hjemmel i jernbaneundersøkelserloven som gir Statens havarikommisjon for transport mulighet til å begjære obduksjon for å kunne fastslå dødsårsak ved ulykke, i tråd med bestemmelsene i luftfartsloven. Endringen er omtalt i kapittel 15.

Til slutt foreslår departementet å oppheve den delen av yrkestransportloven § 36 som omhandler jernbane, da dette nå dekkes av jernbaneloven § 6 b. Denne endringen omtales i kapittel 16.

Fjerde jernbanepakke medfører enkelte elementer av myndighetsoverføring til ERA, ved at ERA kan utstede felles europeisk sikkerhets sertifikat og kjøretøytillatelse. Myndighetsoverføringen vurderes som lite inngripende, jf. nærmere omtale i kapittel 17. Departementet legger derfor til grunn at Stortingets samtykke til deltakelse i EØS-komiteens beslutninger om innlemmelse i EØS-avtalen av fjerde jernbanepakke kan vedtas i medhold av Grunnloven § 26 annet ledd. Videre inneholder kapittel 18 en drøfting av forholdet til EØS-avtalens to-pilarstruktur. Departementet mener det foreligger gode grunner for at to-pilarstrukturen kan fravikes hva gjelder myndighetsoverføringen til ERA og den tilhørende voldgiftsordningen ved uenighet mellom ERA og nasjonal sikkerhetsmyndighet.

De økonomiske og administrative konsekvensene knyttet til gjennomføring av fjerde jernbanepakke for offentlige myndigheter er begrenset, og antas å kunne dekkes innenfor gjeldende budsjett-rammer, jf. nærmere omtale i kapittel 19. Kapittel 20 inneholder merknader til de foreslåtte lovbe-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

stemmelsene, mens kapittel 21 inneholder konklusjon og tilrådning i saken.

Utkastene til de to EØS-komiteebeslutningene i uoffisiell norsk oversettelse, og uoffisielle norske

oversettelser av rettsaktene som er omfattet av de samme EØS-komiteebeslutningene, følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

2.1 Generelt om rettsaktene

2.1.1 Rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

EUs fjerde jernbanepakke omhandler tekniske regler om kjøretøy, infrastruktur og sikkerhetsarbeidet i foretakene, samt regler om strukturelle forhold i sektoren og markedet foretakene opererer i.

Den første delen ble endelig fastsatt 11. mai 2016, og består av

- ny forordning om Den europeiske unions jernbanebyrå, ERA: Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/796 av 11. mai 2016 om Den europeiske unions jernbanebyrå og om oppheving av forordning (EF) nr. 881/2004
- omarbeiding av sikkerhetsdirektivet: Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798 av 11. mai 2016 om jernbanesikkerhet (omarbeiding)
- omarbeiding av samtrafikkdirektivet: Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797 av 11. mai 2016 om samtrafikkvevnen i Den europeiske unions jernbanesystem (omarbeiding).

Den andre delen av fjerde jernbanepakke ble endelig fastsatt 14. desember 2016, og består av

- endringer i kollektivtransportforordningen: Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/2338 av 14. desember 2016 om endring av forordning (EF) nr. 1370/2007 med hensyn til åpning av markedet for innenlands persontransport med jernbane
- endringer i direktivet om et felles europeisk jernbaneområde: Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/2370 av 14. desember 2016 om endring av direktiv 2012/34/EU med hensyn til åpning av markedet for innenlands persontransport med jernbane og forvaltning av jernbaneinfrastrukturen

De opplistede fem rettsaktene medfører behov for lov- og forskriftsendringer, og omtales hver for seg nedenfor. I tillegg er det vedtatt en rekke gjennomføringsrettsakter med hjemmel i de opplistede rettsaktene, som det ikke er nødvendig med lov-

endring for å gjennomføre i norsk rett. Også slike delegerede gjennomføringsrettsakter må innlemmes i EØS-avtalen ved beslutning i EØS-komiteen, og de utgjør dermed en del av EØS-komiteebeslutningene som utgjør vedlegg 1 og 2. Departementet forbereder nødvendige forskriftsendringer og vil gjennomføre egen høring av disse.

2.1.2 Generelt om forholdet til gjeldende rett, gjennomføring i norsk rett og terminologi

Alle de fem direktivene og forordningene i fjerde jernbanepakke er oppdaterte versjoner av rettsakter som allerede er innlemmet i EØS-avtalen og rettsakter som er gjennomført nasjonalt i Norge. Direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde er som nevnt i kapittel 1 allerede innarbeidet i norsk rett, og det er derfor behov for enkelte supplerende lovendringer som følge av at dette direktivet endres ved fjerde jernbanepakke, se også omtalen i kapittel 2.1.4.4 og kapittel 8. Det er derfor i stor grad allerede hjemmel i jernbaneloven til å gjennomføre de endringene som følger av fjerde jernbanepakke uten å foreta større lovendringer. Imidlertid er det noen materielle endringer som krever lovendring, blant annet retten til fri tilgang til jernbanenettet. Det er også behov for en klar hjemmel for å gi en gjennomføringsforskrift for ERA-forordningen som blant annet gir ERA rett til å utstede felles europeisk sikkerhets sertifikat til jernbanevirksomheter. Samferdselsdepartementet fremmer også forslag om lovendringer for å tydeliggjøre dagens hjemler og gjøre bestemmelsene mer leservennlige. Samtidig krever noen bestemmelser en tidsmessig oppdatering for å følge språkbruk og systematikk i forskriftsverket, samt å gjøre det enklere for leseren å finne frem i forskriftene. De fleste materielle endringer i regelverket må gjøres i forskriftene.

Departementet vil arbeide for at nasjonale lover og forskrifter i størst mulig grad kan iverksettes så tett som mulig opp mot gjennomføringsfristene for EU. En slik rettsharmoni vil redusere de administrative byrdene for involverte aktører,

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

og sørge for større regulatorisk trygghet for foretak som vil operere i jernbanemarkedet. Dette vil være en fordel både for virksomheter som er etablert i Norge og EU. Departementet understreker at det først er når EØS-komiteebeslutningene trer i kraft at det oppstår en EØS-rettslig forpliktelse til å følge de nye reglene. Departementet vil ikke legge opp til at den omtalte myndighetsoverføringen skjer før EØS-komiteebeslutningene trer i kraft. Statens jernbanetilsyn vil i mellomperioden ha den samme myndigheten som i dag for utstedelse av sikkerhetssertifikater og kjøretøytillatelser.

Departementet gjør oppmerksom på at jernbanelovens begreper til dels er mer omfattende enn de som følger av eksisterende forskrifter som gjennomfører EØS-avtalen på dette området. Dette er fordi loven dekker alle typer jernbane, dvs. også sporvei, tunnelbane, bybane o.l., mens det nye samtrafikkdirektivet og sikkerhetsdirektivet bare omfatter det statlig eide jernbanenettet og materiell som trafikkerer dette. I sistnevnte sammenheng bruker forskriftene uttrykket «jernbaneinfrastruktur» istedenfor lovens «kjørevei», og «kjøretøy» istedenfor lovens «rullende materiell». Lovens godkjenningsbegrep i §§ 4 og 5 omfatter tillatelse til å ta i bruk jernbaneinfrastruktur, kjøretøyer og eventuelt enkeltvis delsystemer etter samtrafikkforskriften og tilhørende regelverk. På samme måte omfatter uttrykket «tillatelse» etter jernbaneloven § 6 både «lisens» og «sikkerhetssertifikat» etter forskriftene som gjelder for det nasjonale jernbanenettet, mens det tilsvarende uttrykket i forskriftene som gjelder utenfor det nasjonale jernbanenettet er «tillatelse».

2.1.3 Formålet med fjerde jernbanepakke

2.1.3.1 Overordnede mål

Det overordnede målet med fjerde jernbanepakke er å styrke jernbanen som transportmiddel. Det er et uttalt transportpolitisk mål både i EU og Norge at transport med jernbane øker, da det under gitte forutsetninger er et velegnet transportmiddel for personer og gods. Jernbanetransport er sikkert og klimavennlig sammenlignet med andre transportformer, og det er viktig å legge forholdene til rette for at jernbanetransport skal være en effektiv og konkurransedyktig transportform.

Det europeiske jernbanesystemet har tradisjonelt vært utformet etter nasjonale tekniske løsninger, og sektoren har vært organisert på ulike måter

nasjonalt. Videre har offentlige persontogtjenester gjerne vært underlagt betydelige offentlige kjøp under direktekjøpsavtaler, noe som gjør det vanskelig for de ansvarlige myndighetene å vite om de betaler riktig pris for tjenestene som leveres. Utvikling og drift av jernbaneinfrastrukturen er gjensidig for sterk subsidiering, og det er viktig for bevilgende myndigheter at sektoren er strukturert på en slik måte at offentlige midler brukes effektivt, målrettet og uten risiko for krysssubsidiering av annen konkurranseutsatt virksomhet.

Samlet sett medfører disse forholdene potensielt betydelige hindre for et velfungerende europeisk jernbaneområde. Det er ønskelig å ha størst mulig grad av teknisk harmonisering av jernbanens ulike delsystemer. Dette gir grobunn for en positiv utvikling av markedene for produkter, til både jernbaneinfrastruktur og jernbane-kjøretøyer. I tillegg er det nødvendig med en hensiktsmessig organisering og strukturering av jernbanesektoren. Drift av jernbaneinfrastruktur er gjerne et naturlig monopol, og det er avgjørende for de som trafikkerer jernbanenettet å være sikret likeverdige vilkår for tilgang til nettet, både for aktører som utfører transport av personer og/eller gods.

2.1.3.2 Et felles europeisk marked for jernbaneprodukter

De enkelte delene av den fjerde jernbanepakken skal hver bidra til å løse de ulike utfordringene beskrevet over. Endringene som fremgår av den *tekniske delen* skal særlig føre til bedre samhandling mellom de involverte myndighetene, enklere søknadsprosesser for jernbaneforetak og legge til rette for økt samtrafikkvegne og sikkerhet. Dette skal bidra til en mer effektiv gjennomføring av den tekniske harmoniseringen som allerede har pågått et kvart århundre i EU og EØS. Enklere og raskere tilgang til harmoniserte og sikre jernbaneprodukter er stadig målet, samtidig som man anerkjenner behovet for tilpasninger der nasjonale eller lokale forhold tilsier det, slik som ulike klimatiske og geografiske forhold samt nedarvede tekniske egenskaper ved jernbanenettet. Denne delen av pakken er først og fremst blitt vedtatt som svar på et ønske fra bransjen om harmoniserte prosesser i Europa, for å unngå at virksomhetene må forholde seg til flere nasjonale sikkerhetsmyndigheter i parallelle prosesser med vurdering opp mot de samme kravene.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

2.1.3.3 *Et felles europeisk marked for jernbanetjenester*

Endringene i *markedsdelen* av fjerde jernbanepakke skal bidra til bedre fungerende markeder for jernbanetjenester. Ved å gjøre det enklere for nye operatører å tre inn i markedene for å tilby sine tjenester, kan man forvente et bedre tilbud til kundene gjennom økt valgfrihet, lavere priser og bedre kvalitet. Det er nødvendig å styrke infrastrukturforvalters uavhengighet og upartiskhet for å sikre likeverdige vilkår for tilgang til sporet, stasjoner og andre infrastrukturtenester. Man får beholde sin nasjonale strukturering av sektoren, men må sikre finansiell åpenhet og unngå interessekonflikter.

2.1.4 **Nærmere om de enkelte rettsaktene i fjerde jernbanepakke**

2.1.4.1 *Omarbeidet sikkerhetsdirektiv – direktiv (EU) 2016/798*

Formålet med direktivet er å bidra til at sikkerheten i EUs jernbanesystem utvikles og forbedres. I tillegg skal markedet for jernbanetransporttjenester utvikles gjennom bl.a. tydeligere ansvarsfordeling mellom aktørene, utvikling av felles sikkerhetsmål og felles sikkerhetsmetoder med sikte på gradvis fjerning av behov for nasjonale regler, og utvikle en god sikkerhetskultur i hele området.

Den største endringen går ut på å innføre et felles europeisk sikkerhetssertifikat for jernbaneforetak. Det skal utstedes av byrået og vil være gyldig i hele EØS. Trafikkeringsrettens geografiske utstrekning er likevel begrenset til det bruksområdet som er angitt for sikkerhetssertifikatet. Jernbaneforetakene vil etter det nye sikkerhetsdirektivet kun behøve ett sikkerhetssertifikat for å kjøre i hele EØS. I tilfelle foretakene kun ønsker å kjøre nasjonalt, kan de be om at den hjemlige nasjonale sikkerhetsmyndigheten utsteder sikkerhetssertifikatet

Øvrige endringer består i omskrivninger, presiseringer og oppdateringer av tidligere bestemmelser i direktiv 2004/49/EF, bl.a. som følge av Lisboa-traktaten, et behov for tydeliggjøring av alle aktørenes ansvar for risikostyring og harmonisering mot samtrafikkdirektivets virkeområde. Videre medfører direktivet endringer i bestemmelsene om fastsetting av nasjonale regler, slik at disse blir harmonisert med tilsvarende bestemmelser i nytt samtrafikkdirektiv.

Det vil fortsatt være de nasjonale sikkerhetsmyndighetene som fører tilsyn med virksomhe-

tene etter at sikkerhetssertifikatet er utstedt. Nåværende krav til lisens for jernbaneforetak blir heller ikke endret.

Direktivet inneholder hjemler for Kommisjonen til å vedta utfyllende rettsakter på enkelte områder som er beskrevet i direktivet. Dette gjelder særlig felles sikkerhetsmetoder («Common Safety Methods», omtales videre som CSM) i medhold av artikkel 6 på ulike områder. Disse felles sikkerhetsmetodene skal gi harmoniserte krav til risikovurderinger og risikoevalueringer, innholdet i sikkerhetsstyringssystemer, tilsynsmetoder, metoder for vurdering av sikkerhetsnivået og sikkerhetsprestasjonen til jernbaneforetak osv. Et annet viktig område som skal reguleres nærmere i gjennomføringsrettsakter, er sertifiseringskrav for enheter med ansvar for vedlikehold av godsvogner og andre kjøretøy. Kommisjonen har etter at direktivet trådte i kraft utarbeidet en rekke slike rettsakter. Disse er med på lista over rettsakter i EØS-komiteebeslutningen som utgjør vedlegg 1, og kan gjennomføres i Norge med forskrift.

2.1.4.2 *Omarbeidet samtrafikkdirektiv – direktiv (EU) 2016/797*

Direktivet innfører nye tillatelsesprosesser for kjøretøy og signalsystemer. For øvrig er det i hovedsak en omarbeiding av direktiv 2008/57/EF (gjeldende samtrafikkdirektiv).

Som etter gjeldende samtrafikkdirektiv, er utgangspunktet at det skal finnes harmoniserte tekniske krav. Disse fremgår av tekniske spesifikasjoner for samtrafikkvevne («Technical Specifications for Interoperability» – omtales videre som TSIs). Det kan likevel fastsettes nasjonale regler i nærmere angitte tilfeller, f.eks. når det er nødvendig på grunn av særlige nasjonale eller lokale forhold.

De mest sentrale endringene har sammenheng med at byrået får myndighet til å gi tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning. Det innebærer en felles godkjenningsordning for lokomotiver og vogner slik at de kan tilbys på markedet i hele EØS-området. Nasjonale sikkerhetsmyndigheter vil ha myndighet til å utstede slike tillatelser der et kjøretøy bare har et nasjonalt bruksområde, hvis søkeren ber om det.

Tillatelsesordningen blir noe annerledes enn i dag. Etter gjeldende regler utsteder de nasjonale sikkerhetsmyndighetene tillatelse til å ta i bruk kjøretøy eller kjøretøytyper. Etter det nye samtrafikkdirektiv vil byrået eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten gi tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning. Tillatelsen skal i henhold til

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

artikkel 21 nr. 10 angi bruksområdet for kjøretøyet, verdiene for parameterne som er definert i TSIene og de nasjonale reglene for kontroll av den tekniske forenligheten mellom kjøretøyet og bruksområdet, kjøretøyets samsvar med de relevante TSIene og nasjonale regler ut fra de nevnte parameterne, og vilkårene for bruk av kjøretøy og andre begrensninger.

Når det foreligger en tillatelse til å bringe et kjøretøy i omsetning, må et jernbaneforetak treffe en selvstendig beslutning om å ta i bruk kjøretøyet på aktuelle strekninger for det tiltenkte bruksområdet før det tas i bruk. Det følger av artikkel 23 at jernbaneforetaket først må kontrollere at kjøretøyet har tillatelse og er registrert, at det er forenlig med strekningene det skal trafikkere og at det inngår riktig i togsammensetningen i tråd med bestemmelsene i sikkerhetsstyringssystemet og TSIn for drift og trafikkstyring.

De nasjonale sikkerhetsmyndighetene vil fortsatt være rett myndighet til å gi tillatelse til å ta i bruk infrastruktur og faste installasjoner. For å sikre en harmonisert utbygging av ERTMS («European Rail Traffic Management System») i henhold til de felles tekniske spesifikasjonene, vil ERA få i oppgave å forhåndsgodkjenne spesifikasjonene til ERTMS-prosjekter i infrastrukturen. ERTMS er et felleseuropeisk togkontrollsystem som på sikt skal erstatte dagens signalanlegg. Den endelige tillatelsen til å ta slike systemer i bruk skal treffes av den nasjonale sikkerhetsmyndigheten.

Videre er det gjort en del oppdateringer og redaksjonelle endringer som følge av utviklingen i EU-retten for øvrig, bl.a. etter Lisboa-traktaten. Det er hjemler for Kommissjonen til å vedta rettsakter på områder som utfyller ordninger som er beskrevet i det nye samtrafikkdirektivet. Eksempler på dette er tekniske spesifikasjoner for samtrafikkveier (TSIer) og spesifikasjoner for registre.

2.1.4.3 Ny ERA-forordning – forordning (EU) 2016/796

Byråets oppgaver under det nye samtrafikkdirektivet og det nye jernbanesikkerhetsdirektivet fremgår av den nye ERA-forordningen. I tillegg er det gjort endringer og omskrivninger av gjeldende ERA-forordning på grunn av annen rammelovgivning (bl.a. ved Lisboa-traktaten og krav til tekniske kontrollorgan) og tydeliggjøring av eksisterende bestemmelser.

De sentrale endringene går ut på at byrået får overført beslutningsmyndighet fra den nasjonale sikkerhetsmyndigheten på følgende områder:

- Utstedelse av felles europeisk sikkerhetsattest
- Utstedelse av tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning

Denne myndigheten er begrenset til å gjelde for operasjoner som involverer flere stater. Sikkerhetsattestene og tillatelsene som ERA utsteder vil ha gyldighet i alle EØS-stater, men være avgrenset av det angitte bruksområdet. Der det bare er aktuelt med operasjoner i en stat, kan søkeren velge om den nasjonale sikkerhetsmyndigheten eller ERA skal treffe beslutningen.

ERA skal også forhåndsgodkjenne spesifikasjonene for nye ERTMS-prosjekter, for å sikre en harmonisert innføring av ERTMS i Europa.

Det blir opprettet en felles portal for søknader («one-stop shop») for å harmonisere søknadsprosessen. Denne portalen administreres av ERA.

I de tilfellene ERA har beslutningsmyndighet, skal de samarbeide med nasjonale sikkerhetsmyndigheter. Nasjonal sikkerhetsmyndighet har ansvaret for å undersøke samsvar med nasjonale regler. De nærmere fremgangsmåtene for dette beskrives i egne rettsakter med hjemmel i sikkerhetsdirektivet og samtrafikkdirektivet.

Samarbeidet mellom ERA og den enkelte nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal forankres i egne samarbeidsavtaler som skal regulere frister, fordeling av kostnader og andre vilkår for samarbeidet. Videre er det lagt opp til at saksbehandlingen hos byrået i betydelig grad skal gjøres med bistand fra «pool of experts», bestående av eksperter fra hele EU/EØS. Det vil etableres egne avtaler med de nasjonale sikkerhetsmyndighetene, herunder Statens jernbanetilsyn, om bruk av eksperter til dette formålet.

ERA organiseres på tilsvarende måte som andre EU-byråer. Som tidligere skal ERA bestå av et styre, «Management Board», som rapporterer til byråets direktør. Styret skal bistås av et forretningsutvalg, «Executive Board», som skal forberede saker for styret og treffe foreløpige beslutninger om nødvendig. Dette er en formalisering av dagens praktisering.

Det innføres en klageordning med en klageinstans innenfor byrået, etter mønster fra den som gjelder innenfor luftfarten etter EASA-forordningen (forordning 2018/1139/EU artikkel 108).

Klager over beslutninger fattet av ERA kan fremmes av fysiske eller juridiske personer som beslutningen rettes mot, og skal behandles i et eget klageorgan, «Board of Appeal». ERA-forordningen inneholder saksbehandlingskrav som skal sikre saksopplysning og kontradiksjon. På enkelte

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

områder oppstiller forordningen mer vidtrekkende rettigheter enn forvaltningsloven, bl.a. hva gjelder klagefrist. Forordning (EU) 2018/867 om fastsettelse av saksbehandlingsreglene ved Den europeiske unions jernbanebyrås klageinstans, oppstiller mer utfyllende prosessuelle bestemmelser om klagebehandlingen. Hvis klageorganet kommer til at en klage er begrunnet, må byrået treffe et nytt vedtak i tråd med klageorganets vurdering.

I medhold av de foreslåtte tilpasningene som fremgår av utkastet til EØS-komiteebeslutning i vedlegg 1, kan borgere i EØS/EFTA-statene velges inn i klageorganet på samme vilkår som EU-borgere.

I tillegg til klageordningen er det anledning til domstolsprøving for EU-domstolen. Domstolsprøving av byråets beslutninger skjer ved EU-domstolen i medhold av artikkel 263 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV) og artikkel 63 i ERA-forordningen. Fysiske og juridiske personer kan dermed gå til EU-domstolen for å prøve ERAs beslutninger som har rettsvirkning overfor tredjepersoner. Vilkårene for denne domstolsprøvingen kan oppsummeres slik:

- 1) Vedtaket må være rettet mot vedkommende eller angå vedkommende direkte og personlig
- 2) En av ugyldighetsgrunnene i TEUV artikkel 263 nr. 2 foreligger. Kriteriene for ugyldighet er at rettsakten lider av manglende kompetanse, vesentlige saksbehandlingsfeil, brudd på traktaten eller på rettsregler som gjelder anvendelsen av den, eller av myndighetsmisbruk. Listen suppleres også av ulovfestede kriterier som EU-domstolen har satt opp, som for eksempel forholdsmessighetsprinsippet, likebehandlingsprinsippet mv.
- 3) Klagemuligheten etter ERA-forordningen artikkel 58 må være uttømt, jf. artikkel 63 i samme forordning. Denne bestemmelsen viser bare til vedtak truffet av byrået etter artikkel 14, 20 og 21. Byråets beslutninger om forhåndsgodkjenning av ERTMS-spesifikasjoner etter artikkel 22 er ikke nevnt i bestemmelsen. Da ERA-forordningen artikkel 63 ser ut til å stille opp som tilleggsvilkår for domstolsprøving at de administrative klagemulighetene er uttømt, vil ikke den manglende henvisningen til artikkel 22 avskjære domstolsprøvingsadgangen som ellers gjelder. Det bør derfor kunne legges til grunn at den generelle adgangen til domstolsprøving etter TEUV artikkel 263 også gjelder for beslutninger etter ERA-forordningen artikkel 22, så lenge vilkår 1 og 2 er oppfylt.

På de områdene der det er den nasjonale sikkerhetsmyndigheten som treffer vedtak om tildeling av sikkerhetssertifikat eller kjøretøytillatelse, skal en eventuell klage skje for nasjonale klageorganer i medhold av nasjonal lovgivning, se direktiv 2016/798 artikkel 10 nr. 12 og direktiv 2016/797 artikkel 21 nr. 11.

Fremgangsmåten for klager på byråets beslutninger er angitt i direktiv 2016/797 artikkel 19 nr. 5, direktiv 2016/798 artikkel 10 nr. 7 og 12, og i ERA-forordningen artikkel 58. Klager kan først anmode om fornyet behandling, for så å sende klage til klageorganet dersom byrået ikke endrer sitt opprinnelige standpunkt.

Det kan oppstå uenighet mellom byrået og nasjonale sikkerhetsmyndigheter om anvendelsen av nasjonale regler som er relevante for vurderingen i en sak. Det er da, før byrået treffer endelig vedtak i saken, anledning for den nasjonale sikkerhetsmyndigheten å henvise saken til voldgift i klageorganet, som da vil fungere som voldgiftsnemd. Klageorganet vil i disse tilfellene treffe en beslutning som ERA plikter å følge opp ved å treffe et endelig vedtak i tråd med klageorganets beslutning, jf. ERA-forordningen artikkel 61 og 62. Dette gjelder i saker om kjøretøytillatelse eller kjøretøytillatelse etter nytt samtrafikkdirektiv artikkel 21 nr. 7 og artikkel 24, og i saker om felles sikkerhetssertifikat etter nytt sikkerhetsdirektiv artikkel 10 nr. 7.

En slik voldgift er primært aktuelt der en nasjonal sikkerhetsmyndighet har gitt en negativ vurdering av samsvar med de relevante nasjonale reglene som skal vurderes og byrået er uenig i denne negative vurderingen. Det er en forutsetning at byrået og den nasjonale sikkerhetsmyndigheten har forsøkt å oppnå en gjensidig akseptabel løsning først. Hvis det fortsatt er uenighet, kan den nasjonale sikkerhetsmyndigheten henvise saken til voldgift, jf. artikkel 61 i ERA-forordningen og artikkel 19 i forordning (EU) 2018/867.

Voldgift vil foregå på samme måte som en ordinær klagesak for klageorganet, jf. forordning (EU) 2018/867 artikkel 21 nr. 2 og kapittel IV. Det medfører at sammensetningen av medlemmer i klageorganet og eventuell representasjon av borgere fra EØS/EFTA-stater vil skje med de foreslåtte tilpasningene som fremgår av utkastet til EØS-komiteebeslutningen i vedlegg 1. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten må anføre argumentene som underbygger sitt standpunkt, og byrået må inngi et tilsvarende svar som bl.a. inneholder begrunnelsen for byråets standpunkt, se artikkel 9 og 14 i forordning (EU) 2018/867. Enhver som har en legitim interesse i utfallet av saken kan gis rett til

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

å intervensere i medhold av artikkel 15 i nevnte forordning.

Klageorganet skal etter forordning 2018/867 artikkel 21 nr. 1 treffe en beslutning i en voldgiftsak innen én måned. ERA må treffe et endelig vedtak om tillatelse eller sikkerhets sertifikat i tråd med beslutningen til klageorganet i voldgiftssaken:

- Hvis klageorganet er enig i den negative vurderingen til den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, må virkeområdet til tillatelsen eller sikkerhets sertifikatet begrenses tilsvarende.
- Hvis klageorganet er enig med byråets positive vurdering, skal byrået utstede en tillatelse eller et sikkerhets sertifikat umiddelbart.

Denne voldgiftsordningen kan også brukes for spørsmål om forenlighet mellom delsystemer for ERMTS, i de tilfeller der ERA har forhåndsgodkjent tekniske løsninger før det utlyses anbudskonkurranser om anskaffelse av ERTMS-utstyr langs sporet, jf. ERA-forordningen artikkel 30 nr. 2. Dersom ERA i perioden frem til den nasjonale sikkerhetsmyndigheten utsteder en tillatelse til å ta det nye anlegget i bruk, får kunnskap om at et prosjekts utforming eller spesifisering er endret etter at ERA hadde gitt en godkjenning, og det foreligger risiko for manglende teknisk og driftsmessig forenlighet mellom delsystemet for ERMTS langs sporet og kjøretøyene som er utstyrt med ERMTS, skal byrået samarbeide med søker og den nasjonale sikkerhetsmyndigheten for å finne en løsning som er akseptabel for alle parter. Dersom det innen én måned ikke er funnet noen felles akseptabel løsning, skal saken henvises til voldgift hos klageinstansen, se også forordning (EU) 2018/867 artikkel 20. I slike saker er det nødvendig med en slik mekanisme for å få avklart så tidlig som mulig hvordan et prosjekt kan ferdigstilles på en slik måte at man oppnår teknisk og driftsmessig forenlighet mellom sporet og kjøretøyene som skal trafikkere det. Dette bør avklares i god tid før prosjektet eventuelt utvikler seg i en retning som er egnet til å øke risikoen for at det ikke skal fungere som tilsiktet, og vil gjøre den etterfølgende tillatelsesprosessen for den nasjonale sikkerhetsmyndigheten lettere. Det er lagt opp til at alle berørte parter involveres i en slik voldgiftsak.¹

¹ Bane NOR er i ferd med å bygge ut ERTMS på det norske jernbanenettet, jf. omtale i Prop. 1 S (2019–2020) Samferdselsdepartementet, s. 164. Anbudskonkurransen for ERTMS-utstyr langs sporet ble avsluttet i 2018. Prosjektet trenger slik det nå fremstår ikke en forhåndsgodkjenning av ERA i henhold til artikkel 19 i det nye samtrafikkdirektivet.

Voldgift kan også anvendes hvis byrået er uenig med den nasjonale sikkerhetsmyndigheten i at det er grunnlag for å trekke tilbake eller begrense sikkerhets sertifikatet etter nasjonale tilsyn der det er ilagt nasjonale sikkerhetstiltak, se sikkerhetsdirektivet artikkel 17 nr. 5 og 6. Hvis den nasjonale sikkerhetsmyndigheten har truffet midlertidige sikkerhetstiltak som varer i mer enn tre måneder, skal myndigheten be ERA om å begrense eller kalle tilbake sikkerhets sertifikatet. Dersom ERA er uenig i at det er grunnlag for å kalle tilbake sikkerhets sertifikatet, følger det av artikkel 17 nr. 6 femte ledd at voldgiftsordningen får anvendelse.

Det er bare hvis voldgiftsbehandlingen resulterer i at sikkerhets sertifikatet ikke skal begrenses eller tilbakekalles, at de nasjonale sikkerhetstiltakene skal suspenderes, jf. artikkel 17 nr. 5 annet ledd siste punktum. Direktivet beskriver ikke nærmere hva som skjer etter en slik suspensjon av de nasjonale sikkerhetstiltakene. Driften som da vil foregå må i så fall være gjenstand for ordinære tilsynsaktiviteter fra nasjonale myndigheter, som da må vurdere på nytt ut fra de konkrete omstendighetene om virksomheten drives på en sikker måte.

I ERA-forordningen artikkel 12 nr. 4 fremgår det at ERA skal overvåke søknadene som sendes gjennom den felles portalen («one-stop shop»), særlig med tanke på en eventuell samordning av forskjellige søknader om lignende tillatelser eller sikkerhets sertifikater. Hvis det avdekkes at det er inngitt ulike søknader om samme type tillatelse eller sikkerhets sertifikat, skal ERA sikre hensiktsmessig oppfølging. Et eksempel på slik oppfølging er å samordne med de berørte nasjonale myndighetene for å sikre konsistente avgjørelser, jf. artikkel 12 nr. 4 bokstav b. Dette kan f.eks. gjelde når noen søker om kjøretøytillatelse i flere stater for samme eller lignende kjøretøytyper, eller der et morselskap har etablert flere datterselskap i flere stater som søker sikkerhets sertifikat hos hver sin nasjonale sikkerhetsmyndighet. Det vil da være behov for å sikre en ensartet behandling av disse sakene. Hvis ERA og nasjonale myndigheter ikke finner noen felles akseptabel løsning innen én måned etter at en slik samordningsprosess er innledet, henvises saken til voldgift. Mulige utfall av en slik voldgiftsbehandling er at ERA blir ansett for å være rett myndighet, eller at de involverte nasjonale sikkerhetsmyndighetene må sikre ensartede beslutninger i saker der det er disse som har vedtaksmyndigheten.

Bestemmelsen bærer preg av å være en sikkerhetsventil, for det tilfelle at eventuell mang-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

lende samordning ikke er oppdaget tidligere gjennom bruk av one stop-shop-systemet. Det må vise seg gjennom praksis hvordan man best kan sikre ensartede beslutninger i ulike saker. Det er ikke tydelig angitt hvilke virkemidler som kan tas i bruk for å sikre ensartet praksis. Departementet kan i utgangspunktet ikke se at artikkel 12 nr. 4 gir hjemmel for å oppheve eller overprøve nasjonale sikkerhetsmyndigheters vedtak i forbindelse med en eventuell voldgiftssak, når det er de nasjonale sikkerhetsmyndighetene som har vedtaksmyndigheten.

Voldgiftsordningen fraviker den ordinære to-pilarstrukturen i EØS-avtalen, se nærmere om dette i kapittel 18.3.

Byrået kan kreve inn gebyrer og avgifter for å dekke de samlede kostnadene ved de tjenestene som ytes. Det følger av ERA-forordningen artikkel 80 at Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter med nærmere bestemmelser om disse gebyrene og avgiftene og betalingsvilkår. Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/764 av 2. mai 2018 om gebyrer og avgifter som skal betales til Den europeiske unions jernbanebyrå, og tilhørende betalingsvilkår inneholder slike regler, se utkast til EØS-komitebeslutning i vedlegg 1, punkt 11. Dette gjelder innkreving av saksbehandlingsgebyr, og er en integrert del av ERAs myndighetsutøvelse i henhold til ERA-forordningen. Gebyret som ERA krever inn omfatter også de relevante kostnadene som følger av oppgavene til de nasjonale sikkerhetsmyndighetene, og fordeling av gebyrene reguleres nærmere i samarbeidsavtalene som inngås i henhold til ERA-forordningen artikkel 76. Det er opp til hver enkelt stat å bestemme hvordan sikkerhetsmyndigheten skal finansieres.

ERA er også tildelt oppgaver i forbindelse med undersøkelse av nasjonale regler som er relevante for sikkerhetssertifikat og kjøretøytillatelser. Adgangen til å fastsette nye og beholde eksisterende nasjonale regler er dermed underlagt en form for kontroll, men dette utgjør ikke en myndighetsoverføring. Det er ingen reell endring fra tidligere direktiver i adgangen til å ha nasjonale regler når forholdene gjør dette nødvendig, men kontrollmekanismene er sterkere gjennom den nye ERA-forordningen.

Det følger av ERA-forordningen artikkel 25 til 27 at byrået skal undersøke nye og eksisterende nasjonale regler, med tanke på om de muliggjør jernbanesystemets samtrafikkevne eller er i tråd med de felles sikkerhetsmetodene, slik dette er angitt i nytt samtrafikkdirativ og jernbanesikkerhetsdirektiv. Formålet med disse reglene er å

skape et felles europeisk jernbaneområde, der jernbanetraffikk drives driftskompatibelt, sikkert og på en ikke-diskriminerende måte i hele EU-/EØS-området. For å oppnå dette målet, bør det på det sikkerhetsmessige og tekniske området eksistere så få nasjonale regler som mulig, og nye nasjonale regler bør kun fastsettes når nærmere avgrensede vilkår er oppfylt.

Det følger av samtrafikkdirativet artikkel 14 nr. 4 at medlemsstatene kan fastsette nye nasjonale regler dersom en teknisk spesifisering for samtrafikkevne (TSI) ikke fullt ut oppfylder alle grunnleggende krav. Nye nasjonale regler kan etter samme bestemmelse også fastsettes som et forebyggende hastetiltak, særlig etter en ulykke. Etter jernbanesikkerhetsdirektivets artikkel 8 nr. 3 kan medlemsstatene fastsette nye nasjonale regler i følgende tilfeller:

1. dersom regler som gjelder eksisterende sikkerhetsmetoder, ikke er omfattet av en felles sikkerhetsmetode (CSM)
2. dersom driftsregler for jernbanenettet ennå ikke er omfattet av TSIs
3. som et forebyggende tiltak
4. dersom en allerede meldt regel må revideres, eller
5. dersom regler som gjelder krav til personale som utfører viktige sikkerhetsoppgaver ennå ikke er omfattet av direktiv 2007/59/EF (lokfører-direktiv).

Dersom ERA finner at de nasjonale reglene ikke oppfylder de grunnleggende kravene, har medlemsstaten mulighet til å komme med sine synspunkter. Om byrået opprettholder sin negative vurdering overfor en medlemsstat, skal byrået underrette Kommisjonen om forholdet. Etter at medlemsstaten har lagt frem sine synspunkter for Kommisjonen, kan Kommisjonen anmode berørte medlemsstaten om å endre eller oppheve den aktuelle regelen. Det er her foreslått EØS-tilpassinger, slik at det er EFTAs overvåkingsorgan som overtar denne oppgaven overfor Norge.

2.1.4.4 Endringer i direktivet om et felles europeisk jernbaneområde – direktiv (EU) 2016/2370

Innholdet i direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde ble gjennomført i norsk rett ved lovendringene som går frem av Prop. 8 L (2016–2017) og tilhørende forskriftsbestemmelser i jernbaneforskriften. Direktivet er en sammenslåing og omarbeiding av direktivene 91/440/EØF, 95/18/EF og 2001/14/EF med senere endringer,

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

som alle er tidligere tatt inn i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett. I tillegg ble det foretatt en del presiseringer og moderniseringer, og foreldede bestemmelser var tatt ut. Formålet med direktivet er å etablere et felles europeisk jernbaneområde som utnytter jernbanesystemet på en effektiv måte gjennom en gitt struktur og med konkurranse på likeverdige vilkår. Det er etter dette direktivet opp til medlemsstatene selv å regulere markedet for innenlands persontransport. Direktivet organiserer jernbanesektoren i infrastrukturforvaltere, jernbaneforetak, leverandører av jernbanerelaterte tjenester, markedsovervåkingsorgan og andre aktører. Videre inneholder direktivet bestemmelser om hvordan selskaper skal organiseres, regnskapsførsel, planer, beregning og innkreving av infrastrukturavgifter og andre avgifter, fordeling av infrastrukturkapasitet, regulering av innenlands og internasjonal persontransport mv. Direktivet skal dermed bidra til at jernbanen kan bli mer konkurransedyktig, særlig ved å løse problemer relatert til u hensiktsmessig finansiering og prising av infrastrukturen, eksisterende konkurransehindre samt mangel av et velfungerende markedsovervåkingsorgan.

Direktivet om et felles europeisk jernbaneområde ble endret ved direktiv (EU) 2016/2370. Målet med endringsdirektivet er å bidra til å fullføre det europeiske jernbaneområdet ved å åpne tilgangen til jernbanenettet i Europa og oppstille felles regler om forvaltning av jernbaneinfrastrukturen for å sikre likeverdige vilkår for tilgang til jernbanenettet. Dette vil styrke konkurransen i de nasjonale jernbanemarkedene og øke omfanget og kvaliteten av persontransporten med jernbane. En økning av personbefordring med jernbane vil bidra til å nå EUs overordnede miljømål. Endringsdirektivet må ses i sammenheng med forordning (EU) 2016/2338 om endring av forordning (EF) nr. 1370/2007 (kollektivtransportforordningen), som innebærer krav til obligatorisk bruk av konkurranse ved tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteytelse av persontransport med jernbane.

Forvaltning av infrastrukturen

Hovedregelen er at det skal være et fullt organisatorisk skille mellom infrastrukturforvalter og leverandør av transporttjenester. Et organisatorisk skille innebærer at én juridisk person eller myndighet ikke kan kontrollere både infrastrukturen og trafikkvirksomheten. Det er likevel tillatt med selskapskonstruksjoner der et holdingselskap

kontrollerer både infrastrukturforvalter og ett eller flere jernbaneforetak, såkalt vertikalt integrerte selskaper, så lenge disse jernbaneforetakene ikke utøver noen form for kontroll over infrastrukturforvalters avgjørelser. Når staten eier eller kontrollerer både infrastrukturforvalter og jernbaneforetak, regnes ikke selskapene som vertikalt integrert i endringsdirektivets forstand. Vertikalt integrerte selskaper er underlagt en rekke begrensninger og kontrollordninger for å motvirke at jernbaneforetaket subsidieres eller favoriseres på annen måte.

Endringsdirektivet inneholder en rekke bestemmelser som skal sikre at flere av infrastrukturforvalters funksjoner, herunder fordeling av ruteleier, fastsettelse og innkreving av infrastrukturavgifter, trafikkstyring og planlegging av vedlikehold, foregår på en uavhengig måte, uten å favorisere enkelte jernbaneforetak. Kravene er nærmere angitt i de enkelte bestemmelsene.

Det skal opprettes mekanismer for å samordne behovene til jernbaneforetak, innholdet i sportilgangsavtaler og andre avtaler som inngås mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetak. Dette omfatter også andre relevante temaer for sportilgang og bruk av infrastruktur og andre tjenester. Her kan markedsovervåkingsorganet være observatør. Infrastrukturforvalter skal delta i et europeisk nettverk som skal samarbeide og følge utviklingen av infrastrukturen i alle statene.

Konkurranse på sporet

Endringsdirektivet medfører at jernbaneforetak som har til formål å drive jernbanepassasjertrafikk, skal få tilgang til jernbanenettet på ikke-diskriminerende, åpne og likeverdige vilkår. Dette innebærer at det blir åpnet for konkurranse på sporet også for nasjonal passasjertransport. Det betyr at alle jernbaneforetak vil få mulighet til å utføre passasjertransport hvor de måtte ønske. Det er imidlertid viktige begrensninger i denne tilgangsretten. Medlemsstatene kan begrense denne retten der det allerede drives en rute under en kontrakt om offentlig tjenesteforpliktelse og utøvelse av tilgangsrettigheten kan forstyrre den økonomiske likevekten i den eksisterende kontrakten om offentlig tjenesteyting. En slik vurdering skal, dersom det anmodes om det, foretas av markedsovervåkingsorganet på bakgrunn av forhåndsdefinerte kriterier. Nærmere regler om denne prosessen er vedtatt i forordning (EU) 2018/1795.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Andre endringer

Endringsdirektivet åpner for at medlemsstatene kan kreve at jernbaneforetakene skal knyttes til et felles og konkurransenøytralt system for reservering og billettering, herunder salg av gjennomgående billetter for reiser med flere jernbaneforetak. Det kreves også at selskapene har beredskapsplaner med plikt til gjensidig assistanse ved større forstyrrelser i togtrafikken.

2.1.4.5 Endringer i kollektivtransportforordningen – forordning (EU) 2016/2338

Forordning (EU) 2016/2338 gjør endringer i kollektivtransportforordningen (EF) 1370/2007. Kollektivtransportforordningen inneholder krav til fremgangsmåten for inngåelse av kontrakter om offentlig tjenesteyting, og innholdet i slike avtaler. Begrepet «forpliktelse til å yte offentlig tjeneste» er i artikkel 2 e definert som et krav som en vedkommende myndighet har definert eller fastsatt for å sikre offentlig persontransport av allmenn betydning som en yter av egen forretningsmessig interesse ikke ville påta seg, eller ikke ville påta seg i samme grad eller på samme vilkår uten godtgjøring.

For jernbane har det frem til nå vært nasjonal valgfrihet for om kontrakter om offentlig tjeneste skal tildeles etter konkurranse eller tildeles direkte. Ved direktetildeling gjelder strenge krav for å unngå kryssubsidiering og risiko for overkompensasjon.

Endringsforordningen medfører at det som utgangspunkt skal være obligatorisk bruk av konkurranse ved tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteytelse av persontransport med jernbane, på lik linje med andre kollektivtransporttjenester på vei og på andre banesystemer. Forordningen åpner for muligheten til å direktetildele kontrakter dersom visse vilkår er oppfylt, og nasjonal lovgivning ikke forbyr det. Vilårene er knyttet til følgende situasjoner:

- Særlige strukturelle eller geografiske omstendigheter som gjør at direktetildeling av kontrakten vil gi bedre kvalitet på tjenestene eller høyere kostnadseffektivitet
- Manglede interesse i markedet eller mangel på tilbydere
- Lav kontraktsverdi eller begrenset togproduksjon
- Hastetiltak ved fare for trafikkavbrudd

Direktetildelte kontrakter om offentlig tjenesteyting må ha målbare, gjennomsliktige og kontrollerbare krav til punktlighet, hyppighet, kvalitet og kapasitet. I tillegg skal disse kontraktene inkludere resultatindikatorer som setter kompetent myndighet i stand til å gjøre regelmessige vurderinger av operatørens resultatoppnåelse. Det skal også knyttes sanksjoner til manglende resultatoppnåelse.

Endringsforordningen åpner for å pakke kostnadsdekkende og ikke-kostnadsdekkende transporttjenester sammen i én kontrakt om offentlig tjenesteyting. Medlemsstatene skal sørge for at trafikkoperatørene får effektiv adgang til rullende materiell på like vilkår. Endringsforordningen gir kompetente myndigheter vide rammer til å velge de mest egnede metodene for å nå dette målet.

2.1.5 Norske posisjoner og gjennomslag

Det opprinnelige forslaget fra Kommissjonen inneholdt bl.a. strengere føringer på utforming av trafikkpakker, hadde ikke rom for at eierskap til både jernbaneforetak og infrastrukturforvalter kunne ligge i samme departement, adgangen til direktetildeling var snevrere og myndighetsoverføringen til byrået mer omfattende. Norge spilte i 2013 inn forslag til mer lempelige ordninger og bestemmelser på alle disse områdene.

De endelige norske posisjonene slik de fremsto etter Sundvoldenerklæringen, kan oppsummeres som følger:

- Medlemsstatene må ha frihet til å organisere sitt eierskap av jernbanevirksomheter etter hva man selv anser som mest effektivt, i tråd med subsidiaritetsprinsippet.
- Norge støtter forslaget om at avtaler om offentlig tjeneste skal konkurranseutsettes, samtidig som at regelverket må gi tilstrekkelig nasjonalt handlingsrom og fleksibilitet, særlig med tanke på at de kompetente myndighetene må kunne strukturere trafikkpakker etter hva de selv anser som mest effektivt.
- Det ble fremholdt at en mulighet for direktetildeling bør beholdes for de tilfellene der man kan begrunne behovet ut fra kostnadseffektivitet og finansiell stabilitet.

På det tekniske området ble det fra norsk side arbeidet for at myndighetsoverføringen til ERA skulle bli minst mulig omfattende, at kjøretøytilatelsesordningene skal kunne fungere best mulig samtidig som man tar tilstrekkelig hensyn til nasjonale forhold, og for at det ikke skulle skje noen endring i kravene til virksomhetenes sik-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

kerhetsstyring som var egnet til å svekke sikkerhetsnivået på jernbanen.

Departementet anser at fjerde jernbanepakke er i tråd med norske interesser og i stor grad også inneholder bestemmelser og ordninger som er i tråd med norske innspill. Det gjelder særlig følgende:

- Det er adgang til å organisere eierskap til infrastrukturforvalter og jernbaneforetak under samme departement, uten at dette anses som et vertikalt integrert selskap som det stilles ekstra strenge krav til for å unngå krysssubsidi-ering, jf. definisjonen av «vertikalt integrert foretak» i artikkel 3 nr. 31 i direktiv 2012/34/EU, jf. endringsdirektiv 2016/2370. Dette medfører at Bane NOR og Vygruppen fortsatt kan eies av Samferdselsdepartementet.
- Spesifikasjonene for forpliktelser til å yte offentlig tjeneste skal fastsettes av vedkommende myndigheter. For jernbanetjenester i Norge vil dette være Jernbanedirektoratet, jf. artikkel 2a i forordning 1370/2007, jf. endringsforordning 2016/2338. Det er her mulig å gruppere lønnsomme og ulønnsomme tjenester i den samme «trafikkpakken». Man skal ta utgangspunkt i den nasjonale transportpolitikken.
- Kollektivtransportforordningen artikkel 4a, jf. endringsforordning 2016/2338, gir mulighet til å direktetildele avtaler om offentlig tjeneste. Det er et vilkår at særlige strukturelle eller geografiske omstendigheter gjør at direktetil- deling av kontrakten vil gi bedre kvalitet på tjenestene eller høyere kostnadseffektivitet.
- EUs jernbanebyrå skal treffe vedtak om tilde- ling av sikkerhets sertifikat og kjøretøytillatel- ser i saker med et grenseoverskridende ele- ment, dvs. der et jernbaneforetak har virksom- het i flere stater, og der et kjøretøy eller en kjø- retøytype har et tiltenkt bruksområde i flere stater. Når virksomheten er begrenset til én stat kan søkeren imidlertid selv velge om den nasjonale sikkerhetsmyndigheten eller byrået skal behandle søknaden og utstede sikkerhets- sertifikatet, jf. artikkel 10 nr. 8 i det nye sikker- hetsdirektivet. Tilsvarende gjelder ved kjøre- tøytillatelse, jf. artikkel 21 nr. 8 og artikkel 24 i det nye samtrafikkdirektivet. Byråets myndig- het omfatter ikke tilsyn med driften, og det er den nasjonale sikkerhetsmyndigheten som kan pålegge stans eller begrense virksomhet når sikkerhetshensyn tilsier det.

Videre har Norge fått gjennomslag for at det må foreligge harmoniserte beslutningskriterier, til- synsmetoder og krav til sikkerhetsstyrings-

systemer i tråd med etablerte standarder. Dette gjelder særlig forordning (EU) 2018/762 om fast- settelse av felles sikkerhetsmetoder for krav til sikkerhetsstyringssystemer og forordning (EU) 2018/761 om fastsettelse av felles sikkerhetsmeto- der for tilsyn utført av nasjonale sikkerhet- smyndigheter. Jernbanepakken medfører der- med ikke svekkede sikkerhetskrav. De nye kra- vene og sikkerhetsmetodene gjelder direkte for sikkerhetsstyringssystemene til virksomhetene og omhandler alle relevante sikkerhetstemaer.

Som en del av gjennomføringen av jernbane- pakken har Kommisjonen også vedtatt rettsakter om blant annet praktiske ordninger for felles sik- kerhets sertifikat, praktiske ordninger for kjøre- tøytillatelse, gebyrer og betaling til ERA, samt prosedyrer for ERAs klageorgan.

Det pågår fortsatt forhandlinger med sikte på en samarbeidsavtale mellom byrået og Statens jernbanetilsyn i henhold til artikkel 76 i den nye ERA-forordningen. Forhandlingene er langt på vei ferdige og departementet legger til grunn at en avtale kan inngås som forutsatt innenfor de fris- tene som gjelder.

I tillegg til en egen samarbeidsavtale mellom ERA og Statens jernbanetilsyn om praktiske for- hold rundt nasjonale vurderinger av søknadene som kommer inn til byrået, vil det også inngås egne avtaler om bruk av eksperter fra nasjonale sikkerhetsmyndigheter i byråets egen saksbe- handling, den såkalte «pools of experts». Byrået selv har ikke nok personale til å behandle alle søk- nader uten bistand fra eksperter fra nasjonale sik- kerhetsmyndigheter og andre. Ved å bruke eksperter som kjenner språket søknadene er utar- beidet på og forhold rundt driften i de områdene søknadene gjelder, bidrar ordningen til utvikling av en felles forståelse av kravene og hvordan de anvendes lokalt, nasjonalt og regionalt. Også her har Statens jernbanetilsyn vært en aktiv bidrags- yter i utviklingen av avtaletekstene, og planlegger å stille med eksperter inn i denne ordningen.

2.2 Behov for lovendringer som ikke følger av fjerde jernbanepakke

I jernbaneloven foreslås det en endret hjemmel for å kreve politiattest, en ny hjemmel for overtrel- selsesgebyr, omskriving av hjemmelen for saks- behandlingsgebyr og omskriving av bestemmel- sen om lønns- og arbeidsvilkår ved konkurranse om avtaler om persontransport som offentlig tje- neste.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Videre foreslås det å innføre en hjemmel i jernbaneundersøkelsesloven som gir Statens havarikommisjon for transport mulighet til å begjære obduksjon for å kunne fastslå dødsårsak ved ulykke, i tråd med bestemmelsene i luftfartsloven.

Til slutt foreslås å oppheve den delen av yrkestransportloven § 36 som omhandler jernbane, da dette nå dekkes av jernbaneloven § 6 b.

2.3 Høringen

Høringsnotat med forslagene til endringer i jernbaneloven, jernbaneundersøkelsesloven og yrkestransportloven ble sendt på alminnelig høring 3. juli 2018 med høringsfrist 8. oktober. Høringen ble publisert på Samferdselsdepartementets hjemmeside og sendt til følgende instanser:

Arbeids- og sosialdepartementet
Finansdepartementet
Forsvarsdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Nærings- og fiskeridepartementet
Utenriksdepartementet

Jernbanedirektoratet
Konkurransetilsynet
Politidirektoratet
Riksadvokaten
Statens havarikommisjon for transport
Statens jernbanetilsyn

Arbeidsgiverforeningen Spekter
Bane NOR SF
Baneservice AS
CargoNet AS
Entur AS
Flytoget AS
Green Cargo AB

Grenland Rail AS
Hector Rail AB
Landsorganisasjonen i Norge
LKAB Malmtrafik AB
Mantena AS
NHO Logistikk og Transport
Norsk Jernbaneforbund
Norsk Lokomotivmannsforbund
Norske tog AS
NSB AS
NSB Gjøvikbanen AS
SJ AB

Høringsinstanser med realitetsmerknader

Aurland Ressursutvikling AS
Bærum nei til EU
Flytoget AS
Grong kommune
Landsorganisasjonen i Norge
Nei til EU
NHO Transport
Næringslivets Hovedorganisasjon
Nordland fylkeskommune
Norsk Jernbaneforbund
Norsk Lokomotivmannsforbund
Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen
Norsk Jernbaneklubb Museet Gamle Vossebanen
Norsk Post- og Kommunikasjonsforbund
Norsk Transportarbeiderforbund
SJ AB
Statens Jernbanetilsyn
Stiftelsen Norsk Jernbanearv

Høringsinstanser som ikke har merknader til forslagene

Justis- og beredskapsdepartementet
Utenriksdepartementet
Bane NOR SF
Norske tog AS
Jernbanedirektoratet

3 Merknader fra høringsinstansene om fjerde jernbanepakke mv.

3.1 Generelle høringsvar

Flere av høringssvarene dreier seg om hvorvidt Norge på generelt og prinsipielt grunnlag skal ta fjerde jernbanepakke inn i EØS-avtalen. Høringsvar som knytter seg direkte til implementeringen av bestemmelsene i jernbanepakken er lagt inn under de respektive forslag til lovendringer

Aurland Ressursutvikling AS er positive til innholdet i EU-rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke. *Aurland Ressursutvikling AS* er positiv til Samferdselsdepartementets intensjon om å etablere et dekkende lovhjemmelsgrunnlag i tide og har ingen konkrete merknader til forslagene til lovbestemmelser.

Bane NOR SF er positive til de lovendringene departementet foreslår, både de som knytter seg til gjennomføring av EUs fjerde jernbanepakke og de øvrige forslagene til lovendringer. *Bane NOR* har for øvrig ingen merknader.

Bærum Nei til EU mener at togtransport er en av hovedpilarene i norsk samferdselspolitikk for å binde landet sammen og må derfor styres av landets myndigheter. De er derfor sterkt uenig i at togtransport og jernbanesikkerhet skal innordnes EUs regelverk og myndighet ved EU-byrået ERA.

Grong kommune mener at det bør være opp til norske myndigheter å avgjøre om kontrakter om offentlig tjenesteytelse av persontrafikk med jernbane skal settes ut på anbud eller ikke. *Grong kommune* krever derfor at Stortinget nedlegger veto mot fjerde jernbanepakke slik EØS-avtalen gir adgang til.

Landsorganisasjonen i Norge mener at det ikke er behov for lovendringene som følge av fjerde jernbanepakke fordi regjeringens jernbanepolitikk med anbudsutsettelse allerede er i samsvar med EUs jernbanepolitikk. En eventuell implementering av jernbanepakken vil imidlertid gjøre konkurranseutsettelse til et obligatorisk krav. For øvrig bemerkes at forslag til forskriftsendringer på det tekniske området er sendt ut på høring før lovendringene er vedtatt og at forslagene burde

trekkes tilbake inntil det er klart om fjerde jernbanepakke skal implementeres.

Nei til EU mener at lovforslagene knyttet til innlemming av fjerde jernbanepakke får umiddelbare og langsiktige konsekvenser av sterkt inngripende og alvorlig karakter. Forslagene innebærer også brudd med etablerte konstitusjonelle prosedyrer.

Næringslivets Hovedorganisasjon, med tilslutning av *NHO Transport*, mener jernbanepakken bør tas inn i norsk rett. Pakken vil bidra til et enklere og mer kostnadseffektivt jernbanetilbud og gjøre det enklere å operere på tvers av landegrensene.

Nordland fylkeskommune sier nei til EUs fjerde jernbanepakke. Fylkestinget mener at norske myndigheter må ha mulighet til selv å avgjøre om jernbanestrekninger skal settes ut på anbud eller ikke og at det må være mulig å stille nasjonale krav til sikkerhet på jernbanen.

Norsk Jernbaneforbund og *Norsk Lokomotivmannsforbund*, støttet av *Norsk Transportarbeiderforbund*, mener at forslagene til lovendringer som er en implementering av fjerde jernbanepakke ikke skal vedtas fordi Norge ikke trenger en implementering av jernbanepakken for å gi EUs jernbaneselskaper tilgang til norske markeder eller for å harmonisere regelverk. Det kan gjøres på nasjonalt nivå dersom det er ønskelig. Forbundene er også kritiske til at forslag om nye forskrifter på det tekniske området er sendt på høring før loven er vedtatt.

Norsk Post- og Kommunikasjonsforbund går imot implementering av fjerde jernbanepakke fordi overføring av myndighet til EU-organer kan bety svekkede standarder når det gjelder krav til opplæring og utdanning, sikkerhetsgodkjenning og HMS-standarder. Jernbanepakken fratras nasjonale myndigheter muligheten for å velge om jernbanetransport skal settes ut på anbud eller ikke.

SJ AB ønsker at Norge implementerer fjerde jernbanepakke med de muligheter det gir til å styrke togets konkurransekraft. For øvrig viser de til høringsuttalelsen fra NHO.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

3.2 Departementets kommentarer til de generelle høringsvarene

De høringsinstansene som uttrykker generell skepsis til lovforslaget, er mot at Norge innlemmer bestemmelsene i EUs fjerde jernbanepakke. Dette begrunnes i hovedsak med to argumenter. De ønsker ikke at myndighet på sikkerhetsområdet skal overføres til EUs jernbanebyrå ERA, fordi dette kan medføre at det settes lavere krav til sikkerhet enn dersom kravene kunne fastsettes nasjonalt. Det andre argumentet går ut på at det ikke lenger vil være opp til norske myndigheter å bestemme om passasjertrafikken skal settes ut på anbud.

Det er riktig at innlemmelse av fjerde jernbanepakke i EØS-avtalen overfører myndighet til et EU-organ, men det er på svært begrensede områder. Norge har innlemmet de materielle sikkerhetsreglene gjennom EØS-avtalen, og disse vil ikke bli endret på grunn av fjerde jernbanepakke. Videre medfører fjerde jernbanepakke begrensninger i adgangen til å ha og fastsette nye nasjonale regler.

Det er også riktig at man i fremtiden ikke fritt kan bestemme at man ikke vil ha konkurranse om offentlig kjøp av persontrafikk eller ikke tillate kommersielle togtilbud.

Departementet mener imidlertid at dette har mindre betydning i forhold til de fordelene man oppnår med et harmonisert regelverk både på sikkerhetsområdet og markedsområdet. EUs fjerde jernbanepakke vil medvirke til at togtransport blir rimeligere og mer effektivt i hele Europa. Like regler i hele EØS-området om tilgang til markeder og krav til konkurranseutsetting av kontrakter om offentlig tjenesteyting vil skape tydelighet og forutsigbarhet og bidra til større interesse for å delta i anbudskonkurranser. Etter departementets mening vil sunn konkurranse også i Norge i de fleste tilfeller gi mer effektiv bruk av samfunnets ressurser, lavere kostnader for staten og et bedre tilbud til de reisende. Felles konkurranseregler kommer hele jernbanebransjen til gode, også for norske selskaper som driver i utlandet. Det finnes for øvrig muligheter for å direktetildele kontrakter om offentlig tjeneste i tilfellene omtalt i kapittel 9.2.

Erfaringene fra arbeidet med felles sikkerhetsbestemmelser er gode. Etter departementets syn er det ikke slik at det harmoniserte regelverket nødvendigvis medfører lavere krav til sikkerhet enn det som følger av eventuelle nasjonale krav. I någjeldende sikkerhets- og samtrafikkdirektiv er

det allerede begrensninger i hvilke nasjonale regler som kan beholdes og hvilke nasjonale regler som eventuelt kan innføres. Det har gjennom lengre tid pågått et omfattende arbeid med å sørge for at nasjonale regler er i tråd med de harmoniserte reglene. Dette har allerede medført forskriftsendringer og gjort at flere regler som tidligere var på forskriftsnivå, nå må fastsettes av hver virksomhet selv, innenfor deres sikkerhetsstyringssystemer. Dette påvirkes ikke materielt av fjerde jernbanepakke.

Norske myndigheter deltar aktivt i arbeidet med felles harmoniserte bestemmelser, og det har vist seg å være lite behov for norske særregler. Når det gjelder utarbeidelse av forskrifter på det tekniske området er disse lagt ut på høring før loven er vedtatt. Dette er gjort for at det skal være praktisk mulig å vedta disse før de tilsvarende reglene skal tre i kraft i EU. Men i alle tilfelle vil det ikke være hjemmel til å vedta disse forskriftene før de nødvendige lovendringene er på plass. Det går frem av Statens jernbanetilsyns høringsbrev at Stortinget må vedta lovendringene og de må ha trådt i kraft før det utsendte forslaget til forskrift kan vedtas.

3.3 Andre merknader og egne lovframlegg fra høringsinstansene

Norsk jernbaneklubb Krøderbanen, Norsk Jernbaneklubb Museet Gamle Vossebanen og Stiftelsen Norsk Jernbanearv ber om at nye regler ikke umuliggjør kjøring av museumstog på hele eller deler av det nasjonale jernbanenettet og at endringer ikke fører til en uforholdsmessig forskyvning av økonomiske eller personnlemmessige ressurser. Høringsinstansene peker på muligheten for å unnta museumsbaner fra gebyr for tilsynsvirk-somheten og viser til den svenske Transportstyrelsens «föreskrift om avgifter» kap. III § 2. Det bes også om at det ikke vedtas nye bestemmelser som gjør at man ikke fortsatt kan godkjenne museumsmateriell etter egne kriterier.

SJ AB mener at forskriftene om tildeling av sporkapasitet bør gjennomgås med tanke på å prioritere kommersielle hurtigtog høyere enn i dag.

3.4 Departementets vurdering

Synspunktene er tatt hensyn til i det tilhørende forskriftsarbeidet.

4 Samtykke til deltakelse i EØS-komiteens beslutninger

4.1 Innledning

Departementet viser til kapittel 2, 5, 6, 7, 8 og 9 for en nærmere beskrivelse av direktivene og forordningene som inngår i fjerde jernbanepakke og som krever Stortingets samtykke for å bli tatt inn i EØS-avtalen.

For at en rettsakt skal bli folkerettslig bindende for Norge, må den innlemmes i EØS-avtalen. Ved EØS-komiteens utkast til beslutninger vil direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke bli innlemmet i EØS-avtalen.

Samtidig med selve innlemmelsesvedtaket vil det også bli vedtatt visse tekniske tilpasninger til teksten slik at den passer for EØS/EFTA-statene. For eksempel gjelder dette norsk deltakelse i byrået, mulighet for å bruke norsk språk ved saksbehandling i byrået og videreføring av tilpasninger for norske vinterforhold.

Dersom Stortinget gir forhåndssamtykke til deltakelse i de to EØS-komiteebeslutningene, vil det ikke være nødvendig for Norge i EØS-komiteen å ta forbehold om Stortingets samtykke.

4.2 Utkast til EØS-komiteens beslutning om innlemmelse av ERA-forordningen mv.

4.2.1 Beslutningen

Utkastet til EØS-komiteens beslutning inneholder en fortale og fire artikler.

Artikkel 1 fastsetter at de opplistede rettsaktene som vist til i kapittel 1 tas inn i EØS-avtalen vedlegg XIII, og fastsetter EØS-tilpasninger til enkelte av disse. Disse tilpasningene er nærmere omtalt nedenfor i punkt 4.2.2.

Artikkel 2 slår fast at den islandske og den norske versjonen av forordningene gis gyldighet og kunngjøres i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

Artikkel 3 regulerer når beslutningen trer i kraft, som vil si når de nødvendige notifiseringene

i henhold til artikkel 103 i EØS-avtalen er gjennomført, eller på samme dag som EØS-komiteebeslutningen trer i kraft.

Artikkel 4 slår fast at beslutningen selv skal kunngjøres i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

4.2.2 Tilpasninger

Det er foreslått flere tilpasninger til ERA-forordningen. Dette gjelder likeverdig deltakelse i byråets arbeid på samme måte som etter gjeldende ERA-forordning:

- Henvisninger til EUs medlemsstater og deres myndigheter skal forstås som også gjeldende for EØS/EFTA-stater og deres myndigheter.
- EØS/EFTA-stater skal være representert i arbeidsgrupper og andre grupper som opprettes av byrået.
- Byrået skal bistå EFTAs overvåkningsorgan og EFTA-statenes faste komité under utførelse av deres oppgaver.
- EØS/EFTA-stater skal ha lik rett til deltakelse i byråets styre, med unntak av stemmerett.
- Borgere av EØS/EFTA-stater skal kunne velges inn i byråets klageorgan.
- EØS/EFTA-stater skal delta med finansielle bidrag i henhold til artikkel 82 (1) (a) og protokoll 32 til EØS-avtalen.
- Borgere av EØS/EFTA-stater skal kunne ansettes i byrået på samme vilkår som EU-borgere, og norsk og islandsk skal anses som likeverdige språk for deres ansettelsesvilkår.
- Dokumenter som sendes til byrået fra en EØS/EFTA-stat eller en person hjemmehørende i en EØS/EFTA-stat skal kunne være på norsk eller islandsk, og de skal motta svar på samme språk.

I tillegg til ERA-forordningen er det foreslått tilpasninger til enkelte andre rettsakter:

- EØS/EFTA-statene skal kunne delta i Railway Interoperability and Safety Committee (RISC) på samme vilkår som EU-statene, men uten stemmerett, og EFTAs overvåkningsorgan skal ha observatørstatus i komiteen.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- Islandsk og norsk skal være likeverdige språk som de offisielle EU-språkene for søknader til og veiledning fra ERA.
- ITS'en for støy (forordning (EU) 1304/2014) er det foreslått tilpasninger for Norge som tilsvarer det som gjelder for Sverige og Finland på grunn av nordiske vinterforhold. Dette gir en lengre overgangsperiode for innføring av krav til ettermontering av komposittbremser i påvente av dekkende testspesifikasjoner for slike.
- Bestemmelser om EU-staters avtaler med tredjeland er ikke EØS-relevante og skal ikke gjelde for EØS/EFTA-statene.
- Infrastrukturforvalters nettveiledning skal kunne utgis på norsk i tillegg til et offisielt EU-språk.

For enkelte rettsakter er det videre foreslått tilpasninger som gir EFTAs overvåkningsorgan tilsvarende beføyelser som Kommisjonen der de utøver likeverdige oppgaver etter EØS-avtalen:

- ERA-forordningen
- Kommisjonsforordning (EU) nr. 1305/2014 (TSI TAF)
- Samtrafikkdirektivet

4.3 Utkast til EØS-komiteens beslutning om innlemmelse av direktivet om et felles europeisk jernbaneområde mv.

4.3.1 Beslutningen

Utkastet til EØS-komiteebeslutning inneholder en fortale og fire artikler.

Artikkel 1 fastsetter at de opplistede rettsaktene som vist til i kapittel 1 tas inn i EØS-avtalen vedlegg XIII, og fastsetter EØS-tilpasninger til enkelte av disse. Disse tilpasningene er nærmere omtalt nedenfor i punkt 4.3.2.

Artikkel 2 slår fast at den islandske og den norske versjonen av forordningene gis gyldighet og kunngjøres i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

Artikkel 3 regulerer når beslutningen trer i kraft, som vil si når alle de nødvendige nasjonale prosedyrene som angitt i artikkel 103 i EØS-avtalen er gjennomført.

Artikkel 4 slår fast at beslutningen selv skal kunngjøres i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

4.3.2 Tilpasninger

For direktiv 2012/34/EU er det foreslått enkelte tilpasninger som gjelder for Norge:

- EFTAs overvåkningsorgan gis tilsvarende beføyelser som Kommisjonen der de utøver likeverdige oppgaver etter EØS-avtalen.

4.4 Om forholdet til norsk rett

Nasjonal gjennomføring av rettsaktene vil kreve lovendringer.

Det vises til kapitlene 5-9 for en nærmere omtale av forholdet til norsk rett og hva som kreves av lovendringer.

4.5 Departementets vurdering

Gjennomføring av EUs fjerde jernbanepakke vil medvirke til at togtransport blir rimeligere og mer effektivt i hele Europa. Like regler i hele EØS-området vil skape tydelighet og forutsigbarhet og bidra til større interesse for å delta i anbudskonkurranser. Etter departementets syn vil sunn konkurranse også i Norge i de fleste tilfeller gi lavere kostnader for staten og et bedre tilbud til de reisende. Fri tilgang til jernbanenettet for kommersielle tjenester vil kunne supplere offentlig kjøp. Felles konkurranseregler kommer hele jernbanebransjen til gode, også for norske selskaper som driver i utlandet.

Erfaringene fra arbeidet med felles sikkerhetsbestemmelser er gode. Norske myndigheter deltar aktivt og det har vist seg å være lite behov for norske særregler. Norge har innlemmet de materielle sikkerhetsreglene som ikke vil bli endret på grunn av fjerde jernbanepakke. Harmonisering av prosessene for jernbaneforetak gjør det enklere å drive internasjonal jernbanevirksomhet samtidig som man opprettholder et godt sikkerhetsnivå gjennom felles krav til sikkerhetsstyring og beslutningskriterier.

Harmonisering av prosessene og kravene til jernbaneprodukter vil gi «mer jernbane for pengene» og mindre byråkrati, gjennom bruk av en felles saksbehandlingsportal og standardiserte produkter. Dette gjelder for jernbanekjøretøyer og for produkter, utstyr, komponenter og systemer i infrastrukturen.

Innlemmelse av ERA-forordningen i EØS-avtalen medfører at ERA får overført beslutningsmyndighet fra den nasjonale sikkerhetsmyndigheten ved utstedelse av felles sikkerhets sertifikat og tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Myndighetsoverføringen er avgrenset mot operasjoner som bare involverer en stat, når søkeren selv ber om at den nasjonale sikkerhetsmyndigheten utsteder felles sikkerhets sertifikat eller kjøretøytillatelse. Departementet mener at dette kan

gjøres med simpelt flertall, da myndighetsoverføringen er lite inngripende, jf. kapittel 17 nedenfor.

Etter departementets vurdering bør fjerde jernbanepakke tas inn i EØS-avtalen og reglene gjennomføres i norsk rett.

5 Hjemmel for gjennomføring av ny ERA-forordning – forordning (EU) 2016/796

5.1 Gjeldende rett

Den europeiske unions jernbanebyrå, ERA, ble etablert i 2004 og har sitt hovedkontor i Valenciennes i Frankrike. Mange av møtene avholdes i egne lokaler i Lille. Det primære formålet er å bidra til å styrke sikkerheten og samtrafikkevnen til jernbanesystemet. Byrået gir EUs medlemsstater og Kommisjonen teknisk bistand i utviklingen og gjennomføringen av det felleseuropeiske jernbaneområdet.

Norge deltar i byråets arbeid ved at gjeldende ERA-forordning (EF) nr. 881/2004 av 29. april 2004 om opprettelse av et europeisk jernbanebyrå er tatt inn i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett ved forskrift 16. desember 2005 nr. 1491 (ERA-forskriften). Forskriften er hjemlet i jernbaneloven § 16 og kgl. res. 4. april 1997 nr. 275. Jernbaneloven § 16 inneholder en generell bestemmelse om utfylling og gjennomføring av EØS-avtalen på jernbanens område, og myndigheten er delegert til Samferdselsdepartementet.

5.2 Forordningens innhold

Departementet viser til kapittel 2.1.4.3 for en generell omtale av forordningen. Forordningen regulerer byråets formål og virkeområde, rettslige status, fullmakter, arbeidsmetoder, organisering, finansiering, personale, ansvar, språkordning, tredjestaters deltakelse i byråets arbeid, samarbeid med nasjonale myndigheter m.m. Disse bestemmelsene er, så langt det passer, harmonisert med tilsvarende bestemmelser for andre EU-byråer. Redegjørelsen nedenfor vil først og fremst omhandle endringer i ERAs oppgaver og myndighetsutøvelse sammenlignet med gjeldende ERA-forordning.

Jernbanesikkerhet

På jernbanesikkerhetsområdet skal byrået utstede felles sikkerhetssertifikater og samarbeide med nasjonale sikkerhetsmyndigheter om dette i tråd med bestemmelsene i nytt jernbane-

sikkerhetsdirektiv, jf. artikkel 14 i forordningen. Videre skal byrået bistå Kommisjonen ved utvikling av nærmere regelverk om jernbanesikkerhet, innenfor systemet for sertifisering av enheter med ansvar for vedlikehold, følge utviklingen i regelverket for transport av farlig gods og oppmuntre til informasjonsutveksling om sikkerhetsrelaterte ulykker og hendelser for utveksling av god praksis.

Samtrafikkevne

På området for samtrafikkevne skal byrået utstede tillatelser til å bringe kjøretøy i omsetning og samarbeide med nasjonale sikkerhetsmyndigheter om dette i tråd med bestemmelsene i nytt samtrafikkdirektiv, jf. artikkel 20 i forordningen. Den som søker om slik tillatelse kan be om at den nasjonale sikkerhetsmyndigheten er ansvarlig for utstedelsen når bruksområdet er begrenset til den aktuelle medlemsstaten. Byrået kan også utstede tillatelser til å bringe kjøretøytyper i omsetning. Kommisjonen har nå fastsatt en rekke forordninger om forhold ved jernbanepakken som er forutsatt regulert nærmere ved gjennomføringsrettsakter.

Før eventuelle anbudskonkurranser om ERTMS-utstyr langs sporet, skal byrået treffe beslutning om godkjenning hvis de tekniske løsningene er i tråd med de relevante TSiene og derfor har full samtrafikkevne. Dette skal skje i tråd med bestemmelsene i artikkel 19 i nytt samtrafikkdirektiv, jf. artikkel 22 i forordningen. Kommisjonen har fastsatt retningslinjer for denne godkjenningsprosessen. Statens jernbanetilsyn og Bane NOR har vært involvert i dette arbeidet, og det er ført egne prøvesaker med ERA for å kartlegge hvilken fremgangsmåte som egner seg til denne godkjenningsprosessen.

Nasjonale regler

Medlemsstatene vil fortsatt ha adgang til å fastsette nasjonale regler når det er grunnlag for det, se omtale i kapittel 2.1.4.3.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Til støtte for byråets utføring av sine oppgaver, skal byrådet utvikle og styre et eget IT-system som inneholder nasjonale regler. Dette gjør det mulig for bransjen å få enkel oversikt over hvilke nasjonale regler som gjelder i tillegg til de harmoniserte kravene. For Norges del gjelder dette bl.a. krav relatert til klimatiske forhold og enkelte egenskaper ved jernbaneinfrastrukturen, særlig strømforsyningssystemet.

ERTMS

Byrådet skal fungere som systemmyndighet for ERTMS. Dette innebærer bl.a. at byrådet skal sikre en samordnet utvikling av ERTMS ved å vedlikeholde og styre utviklingen av de tekniske spesifikasjonene, sikre teknisk og driftsmessig forenlighet mellom kjøretøyer og infrastruktur som bruker ulike versjoner, og bidra til å overvåke innføringen av ERTMS i tråd med gjeldende europeisk gjennomføringsplan.

Andre oppgaver

I tillegg til byråets eksisterende oppgaver knyttet til forvaltning av lokførerdirektivet, har byrådet ansvar for opprettelse og drift av registre og samarbeid og koordinering mellom nasjonale sikkerhetsmyndigheter, undersøkelsesorganer som for eksempel Statens havarikommisjon for transport og representative bransje- og interesseorganisasjoner. Byrådet vil dermed bidra til utviklingen av en felles europeisk jernbanekultur, og er det sentrale verktøyet for dialog, samråd og utveksling av synspunkter mellom alle aktørene i jernbanesektoren.

5.3 Forslaget i høringsnotatet

Forordninger skal i henhold til EØS-retten gjennomføres i nasjonal rett i sin helhet, ord for ord. Utover eventuelle EØS-tilpasninger er det dermed ikke rom for å foreta spesifiseringer eller uthevelser annet enn på områder hvor forordningen selv forespeiler det.

I dag er gjeldende ERA-forordning gjennomført ved bruk av den generelle EØS-bestemmelsen i jernbaneloven § 16. Departementet vurderte det som hensiktsmessig å foreslå en egen hjemmel i jernbaneloven for gjennomføring av ny ERA-forordning. Det var særlig utvidelsen av byråets oppgaver og overføring av myndighet fra nasjonale organer til byrådet som tilsa at det bør være en egen hjemmel i loven. Departementet foreslo der-

for en ny § 5 c i jernbaneloven som gir lov hjemmel til å gjennomføre den nye ERA-forordningen i norsk rett.

Enkelte av de øvrige lovforslagene ville også medføre tydeligere hjemmel for utførelsen av ERAs oppgaver der disse beskrives nærmere i forskrifter, se kapittel 6 og 7.

5.4 Høringsinstansenes syn

Landsorganisasjonen i Norge mener at spørsmålet om forholdet til Grunnloven må vurderes grundigere. Det må vurderes nærmere om norske myndigheter har for liten eller god nok kontroll ved en slik myndighetsoverføring.

Nei til EU frykter en svekket jernbanesikkerhet og viser til EØS-notatet om ERA-forordningen der det står: «Om ERA, før en harmonisert praksis er til stede, vil legge de nasjonale sikkerhetsmyndighetenes kriterier til grunn i forbindelse med utstedning av sikkerhets sertifikater vil dette kunne svekke sikkerhetsnivået i medlemsstater med et høyt sikkerhetsnivå».

Nei til EU hevder videre at i tilfeller der Statens jernbanetilsyn griper inn mot sikkerhetsbrudd, vil dette kunne bestrides av aktører som konkurransevridding. Det skal i så tilfelle avgjøres av markedsovervåkingsorganet, som er lagt til Statens jernbanetilsyn. Det hevdes videre at en slik avgjørelse kan påklages til ERAs klagenemd og eventuelt videre til EU-domstolen.

Videre mener *Nei til EU* at overføring av myndighet til ERA ikke kan karakteriseres som «lite inngripende» og derfor ikke kan behandles etter Grunnloven § 26 andre ledd. For å ivareta prinsippet i EØS-avtalen om en to-pilarløsning, antyder *Nei til EU* at ESA kan gis myndighet til å godkjenne og videreformidle ERAs beslutninger.

Også *Norsk Jernbaneforbund* og *Norsk Lokomotivmannsforbund* mener at myndighetsoverføringen er i strid med EØS-avtalen ved at man ikke benytter ESA og EFTA-domstolen og i tilfelle må Stortinget behandle saken etter Grunnloven § 115 som krever $\frac{3}{4}$ flertall.

Statens jernbanetilsyn presiserer at ERAs myndighet også vil gjelde for utstedelse av sertifikater til virksomheter som bare driver i ett land, dersom virksomheten har valgt ERA som utstedende myndighet. Tilsynet presiserer også at samarbeidsavtalene som skal inngås mellom ERA og nasjonale sikkerhetsmyndigheter ikke omfatter involvering av nasjonale eksperter, men at dette er gjenstand for egne avtaler om de såkalte «pool of experts».

5.5 Departementets vurdering

Etter departementets vurdering var forholdet til Grunnloven tilstrekkelig vurdert i høringsnotatet. Imidlertid er kapittelet som beskriver forholdet til Grunnloven utvidet, slik at det er nøyere angitt hvilket omfang myndighetsoverføringen vil kunne ha, og hvordan grensene mellom de nasjonale sikkerhetsmyndighetene og byråets ansvar og myndighet er beskrevet i direktivene og ERA-forordningen.

Når det gjelder EØS-notatet om ERA-forordningen, vil departementet bemerke at dette var den opprinnelige vurderingen som ble gjort, på bakgrunn av de foreliggende innspillene fra bl.a. Statens jernbanetilsyn på det tidspunktet EØS-notatet først ble publisert i notatbasen. Etter at det ble skrevet har det blitt publisert oppdaterte versjoner av EØS-notatet. Det er nå vedtatt gjennomføringsbestemmelser som ivaretar de forholdene som opprinnelig skapte grunn til de nevnte forbeholdene. Særlig har vedtakelsen av felles sikkerhetsmetode for sikkerhetsstyringssystemer bidratt til å stille tydelige harmoniserte krav til jernbanevirkosighetene i hele Europa, og vedtakelsen av felles sikkerhetsmetode for tilsyn har sørget for tydelige harmoniserte beslutningskriterier for de nasjonale sikkerhetsmyndighetene. Vurderingene av de nye forordningenes betydning var ikke ferdige da EØS-notatet ble oppdatert 29. mai 2018, men det fremgår nå av oppdatert versjon av EØS-notatet om ny ERA-forordning at de opprinnelig nevnte forutsetningene for å ivareta jernbanesikkerheten nå anses for å være imøtekommet.

Når det gjelder innspillet fra Nei til EU om avgjørelser i saker om sikkerhetsbrudd, vil departementet for det første bemerke at Statens jernbanetilsyn har hjemmel i jernbaneloven § 11 sjettede ledd til å «påby stans av driften helt eller delvis når sikkerhetsmessige hensyn krever det». Statens jernbanetilsyn treffer denne type vedtak i rollen som nasjonal sikkerhetsmyndighet. Eventuelle klager på denne type vedtak skal derfor ikke behandles av Statens jernbanetilsyn som markedsovervåkingsorgan. Om Statens jernbanetil-

syn i rollen som markedsovervåkingsorgan skulle komme til at et slikt vedtak om stans kan påvirke konkurransen på jernbanemarkedet, følger det av jernbaneforskriften § 11-1 tredje ledd at markedsovervåkingsorganet «kan gi anbefalinger til sikkerhetsmyndigheten». I medhold av jernbaneforskriften § 11-1 annet ledd skal det foreligge en «ramme for utveksling av opplysninger og samarbeid mellom markedsovervåkingsorganet, sikkerhetsmyndigheten og lisensutstedende myndighet, for å motvirke negative virkninger for konkurransen eller sikkerheten på jernbanemarkedet». Det er ingen regler som gir konkurransehensyn forrang for sikkerhetshensyn.

For det andre vil det i slike saker være Samferdselsdepartementet som er overordnet myndighet og klageinstans. Eventuelle søksmål må rettes mot norske domstoler. Det følger av artikkel 17 nr. 6 i det nye sikkerhetsdirektivet at de nasjonale sikkerhetsmyndighetene og domstolene har siste ord i denne type saker. Dette gjelder også selv om byrådet ikke skulle finne grunnlag for å kalle tilbake et utstedt sikkerhetssertifikat til jernbaneforetaket som står for den aktuelle risikofylte driften som er stanset. Domstolene kan imidlertid henvise spørsmål om forståelsen av EØS-avtalen til EFTA-domstolen.

For øvrig kan avgjørelser truffet av Statens jernbanetilsyn som markedsovervåkingsorgan ikke påklages til ERAs klagenemnd eller EU-domstolen. Det følger av nåværende § 11 b tredje ledd i jernbaneloven at vedtak som treffes av markedsovervåkingsorganet ikke kan påklages eller omgjøres av overordnet myndighet, men at slike vedtak kan bringes inn for norske domstoler. Retten kan da prøve alle sider av saken.

Departementet mener at myndighetsoverføringen til ERA er lite inngripende. Det vises videre til redegjørelsen for de unntak som er gjort fra EØS-avtalens to-pilarstruktur i kapittel 18.2 og de vurderingene som fremgår der.

Skillet mellom samarbeidsavtaler og avtaler om deltakelse i «pool of experts», som påpekt av Statens jernbanetilsyn, er nå innarbeidet i kapittel 2.1.4.3.

6 Nytt jernbanesikkerhetsdirektiv – direktiv (EU) 2016/798

6.1 Gjeldende rett

Jernbaneloven § 6 inneholder bestemmelser om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet, og det stilles krav om at de som har tillatelse må sørge for at virksomheten drives sikkert og at vilkårene som er satt for virksomheten er oppfylt. Dette gjelder selv om driften utføres av en eller flere leverandører. Jernbaneloven § 6 inneholder også en forskriftshjemmel som gir departementet myndighet til å fastsette vilkår for tillatelsen for bl.a. å ivareta hensynet til en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling. Bestemmelsen ble endret i 2017, bl.a. for å tydeliggjøre intensjonen i gjeldende sikkerhetsdirektiv om at sikkerhetsansvaret påligger den enkelte virksomhet, jf. Prop. 143 L (2015–2016) om endringer i jernbanelova og einskilde andre lover (reform av jernbanesektoren) og Innst. 94 L (2016–2017).

Det eksisterende jernbanesikkerhetsdirektivet er gjennomført i Norge blant annet gjennom forskrift av 20. desember 2016 nr. 1747 om lisens, sikkerhets sertifikat, sikkerhetsgodkjenning og andre forhold relatert til sikkerheten på jernbanen (lisensforskriften), og forskrift av 11. april 2011 nr. 389 om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsstyringsforskriften), alle med hjemmel i bl.a. jernbaneloven § 6. Sikkerhetsdirektivets kapittel V om undersøkelser av ulykker og hendelser er gjennomført i norsk rett gjennom jernbaneundersøkelsesloven og jernbaneundersøkelsesforskriften. Det er ikke foretatt endringer i nytt sikkerhetsdirektiv som medfører behov for endringer i jernbaneundersøkelsesloven.

6.2 Direktivets innhold

Det omarbeidede sikkerhetsdirektivet kapittel II artiklene 4-9 har bestemmelser om utvikling og styring av jernbanesikkerheten i Europa. Bestemmelsene definerer rollene for aktørene i EUs jernbanesystem med hensyn til utvikling og forbedring av jernbanesikkerheten, fastsetter felles sikkerhetsindikatorer, felles sikkerhetsmetoder og

felles sikkerhetsmål. Videre finnes det bestemmelser om nasjonale sikkerhetsregler og krav om sikkerhetsstyringssystemer.

I sikkerhetsdirektivet kapittel III artiklene 10-15 er det inntatt bestemmelser om sikkerhetsertifisering og sikkerhetsgodkjenning. Som nevnt tidligere innebærer dette at det er ERA som utsteder felles sikkerhets sertifikat med gyldighet for hele EU. Det skal også etableres samarbeid mellom ERA og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene om utstedelse av felles sikkerhets sertifikater, som skal formaliseres ved en samarbeidsavtale. Videre er det inntatt bestemmelser om sikkerhetsgodkjenning av infrastrukturforvaltere, tilgang til opplæring for personale i jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere som utfører viktige sikkerhetsoppgaver og bestemmelser om vedlikehold av kjøretøy.

Kapittel IV omhandler nasjonale sikkerhetsmyndigheter, og har bestemmelser om sikkerhetsmyndighetens oppgaver, utførelse av tilsyn mv. I de tilfellene en nasjonal sikkerhetsmyndighet finner at innehaver av et felles sikkerhets sertifikat ikke lenger oppfyller vilkårene for å inneha felles sikkerhets sertifikat, skal den nasjonale myndigheten be byrået om å begrense eller kalle tilbake sertifikatet. Dette er beskrevet nærmere i artikkel 17 nr. 5, og gjelder når det ikke er den nasjonale sikkerhetsmyndigheten selv som har utstedt sertifikatet.

Kapittel V omhandler undersøkelser av ulykker og hendelser, og er i hovedsak en videreføring av gjeldende bestemmelser.

Kapittel VI omhandler overgangsbestemmelser mv., og gir Kommisjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter som inneholder bestemmelser om felles sikkerhetsmetoder og felles sikkerhetsmål.

6.3 Forslaget i høringsnotatet

For å ivareta bestemmelsene i sikkerhetsdirektivet artikkel 10, som innebærer at det er ERA som skal utstede et felles sikkerhets sertifikat til jernbaneforetak som har virkeområde i en eller flere med-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

lemsstater, anså departementet at det var nødvendig å endre ordlyden i § 6 i jernbaneloven, ved at uttrykket «departementet» ble tatt ut av bestemmelsen. Begrunnelsen for dette forslaget var at § 6 på denne måten vil ivareta jernbanevirksomheter som er omfattet av sikkerhetsdirektivet, og samtidig ivareta kravene til tillatelse for jernbanevirksomheter som ikke er omfattet av direktivet, for eksempel trikk og t-bane. Departementet foreslo at nærmere krav om søknad og eventuell tillatelse ble fastsatt i forskrifts form. Uttrykket «drive kjørevei eller trafikkvirksomhet» ble foreslått erstattet av «jernbanevirksomhet». Departementet viste til at uttrykket «jernbanevirksomhet» er definert i jernbaneloven § 3, og at definisjonen omfatter drift av kjørevei, trafikkstyring og trafikkvirksomhet.

Departementet mente videre at det burde innføres en ny bestemmelse i jernbaneloven § 6 annet ledd for å ivareta ansvaret for sikkerhet på jernbanen, slik dette følger av direktivet. For å tydeliggjøre ansvaret for sikkerheten, foreslo departementet at deler av det overordnede kravet i direktivet ble tatt inn i § 6 annet ledd. Dette innebærer at jernbanevirksomhetene fortsatt skal sørge for at virksomheten drives sikkert, og at vilkårene som er satt for virksomheten i eller i medhold av loven, er oppfylt. Samtidig burde det presiseres at dette gjelder selv om deler av driften utføres av én eller flere leverandører.

Regelen i nåværende § 6 tredje ledd om at den som har tillatelse til å drive kjørevei eller trafikkvirksomhet skal stanse driften dersom hensynet til sikkerheten tilsier det, ble foreslått videreført. Imidlertid burde ordlyden endres til at den som driver jernbanevirksomhet skal stanse driften dersom hensynet til sikkerheten tilsier det. Departementet viste til at uttrykket «jernbanevirksomhet» er definert i jernbaneloven § 3, og at definisjonen omfatter drift av kjørevei, trafikkstyring og trafikkvirksomhet.

Departementet foreslo at § 6 første ledd ble endret slik at departementet ved forskrift kan gi bestemmelser om tillatelser, tillatelsesmyndighet, søknader og saksbehandling, herunder tilgang til lokaler, anlegg og utstyr. På bakgrunn av at ERA i henhold til artikkel 10 i sikkerhetsdirektivet, på samme måte som den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, skal kunne gjøre besøk og inspeksjoner hos jernbaneforetak i forbindelse med utstedelse av sikkerhets sertifikat, mente departementet at det var behov for en forskriftshjemmel om disse prosessene. Videre stilles det i artikkel 4 nr. 4 sikkerhetskrav til bl.a. produsenter og leverandører av vedlikeholdstjenester i forbindelse med tillatel-

ser mv. for jernbanevirksomheter, noe som det vil være behov for å presisere i forskrifter.

I § 6 fjerde ledd bokstav f foreslo departementet at «sikkerhetsreglementer og internkontrollsystemer» ble erstattet med «sikkerhetsstyringsystemer», slik at dette samsvarer med begrepsbruken i sikkerhetsdirektivet artikkel 9. Her fremgår det blant annet at infrastrukturforvaltningene og jernbaneforetakene skal opprette sine respektive sikkerhetsstyringsystemer for å sikre at Unionens jernbanesystem minst kan oppfylle felles sikkerhetsmål (CST-ene), at det er samsvar med sikkerhetskravene fastsatt i TSI-ene, og at de relevante delene i felles sikkerhetsmetoder (CSM-ene) og de nasjonale reglene som er meldt i samsvar med artikkel 8, anvendes.

Videre foreslo departementet å endre § 11 syvende ledd slik at det kan reguleres nærmere i forskrift hvilken myndighet som kan kalle tilbake felles sikkerhets sertifikat når vilkårene for å inneha sertifikat ikke lenger er oppfylt.

6.4 Høringsinstansenes syn

NHO ser det som en fordel at det utvikles ett sikkerhets sertifikat for jernbane i Europa, samtidig som nasjonale hensyn ivaretas.

Norsk Jernbaneforbund og *Norsk Lokomotivmannsforbund* er skeptiske til ordningen med et felles sikkerhets sertifikat. De er redde for at ERAs vurderinger ikke vil fange opp norske forhold og at ordningen indirekte vil lede til svakere krav til opplæring av lokomotivførere og konduktører. De antar også at det kan medføre større fare for at sikkerhetsbrudd ikke vil bli fulgt opp av ERA enn av Statens jernbanetilsyn, fordi ERAs kontor ikke ligger i Norge.

6.5 Departementets vurdering

Departementet viser til kommentarene under Nei til EUs merknader i kapittel 5.5. Vedtakelsen av felles sikkerhetsmetoder for sikkerhetsstyringsystemer og tilsyn har bidratt til å stille tydelige harmoniserte krav og beslutningskriterier for både jernbanevirksomhetene og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene i hele Europa.

Det er vanskelig å se på hvilken måte ordningen med felles sikkerhets sertifikat i seg selv vil kunne lede til svakere krav til opplæring av lokomotivførere og konduktører. Det er ikke lagt opp til noen svekkelse av kompetansekravene til lokførere eller annet ombordpersonell gjennom jernba-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

nepakken, og regelverket er allerede innrettet på en slik måte at virksomhetene selv er ansvarlige for å etablere tilfredsstillende ordninger for opplæring slik at personellet har rett kompetanse. De nye kravene til felles sikkerhetsmetode for sikkerhetsstyringssystemer skal nettopp sørge for at det er tydelig overfor virksomhetene at de har dette ansvaret.

Når et jernbaneforetak ønsker å utvide sitt virkeområde til et nytt land, må de sende en søknad til byrået, og den berørte nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal vurdere om de relevante nasjonale reglene er oppfylt. Uansett skal virksomhetens sikkerhetsstyringssystem tilpasses på en slik måte at kompetansestyringen tar hensyn til de

relevante nye forholdene som kommer til ved en slik utvidelse av driften. Det betyr at et jernbaneforetak med felles sikkerhets sertifikat som ønsker å starte opp virksomhet i Norge, må gjøre nødvendige tilpasninger i sitt sikkerhetsstyringssystem for å få utvidet sikkerhets sertifikatet sitt. Som del av dette må det beskrives hvordan kompetansestyringen også tar hensyn til norske forhold og relevante operasjonelle regler for togframføringen, enten disse er forankret i lov eller forskrift, tekniske spesifikasjoner for samtrafikkvegne (TSD), infrastrukturforvalters regler, foretakets egne regler eller bransjestandarder. Det er dermed Statens jernbanetilsyn som foretar denne kontrollen for togframføring i Norge.

7 Nytt samtrafikkdirektiv – direktiv (EU) 2016/797

7.1 Tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning

7.1.1 Gjeldende rett

Jernbaneloven § 5 krever at rullende materiell skal være «godkjent av departementet før det tas i bruk på kjøreveien, dersom ikke annet følger av internasjonale avtaler eller forskrifter fastsatt av departementet». Bestemmelsen omfatter alle former for godkjenning og tillatelse som er påkrevd for å kunne ta i bruk rullende materiell (jernbanekjøretøyer), uavhengig av hvilken jernbaneinfrastruktur det skal brukes på. Etter samtrafikkforskriften § 19 stilles det krav til at Statens jernbanetilsyn skal gi tillatelse til ibruktaking av et kjøretøy før det benyttes på jernbanenettet. Både prosessuelle og materielle tekniske og funksjonelle krav fremgår av samtrafikkforskriften og andre forskrifter med hjemmel i jernbaneloven § 5.

7.1.2 Direktivets innhold

Det nye samtrafikkdirektivet, direktiv (EU) 2016/797, innfører en ny fremgangsmåte for å ta i bruk kjøretøy på jernbanenettet. De materielle kravene, slik de fremgår av TSIs og nasjonale regler, vil i prinsippet være de samme, og fremgangsmåtene for verifisering av samsvar med kravene, bruk av teknisk kontrollorgan mv. vil i hovedsak være uendret.

Den nye fremgangsmåten for å ta i bruk kjøretøyer på jernbanenettet er todelt. Først skal den aktuelle myndigheten utstede en tillatelse til å bringe kjøretøyet i omsetning. Fremgangsmåten for dette er beskrevet i direktivet artikkel 21. Det kan også utstedes typetillatelse etter artikkel 24. Før et jernbaneforetak kan ta et kjøretøy i bruk, må det gjennom bruk av sitt sikkerhetsstyringsystem påse at kjøretøyet er forenlig med strekningen det skal trafikkere og at det inngår i en riktig togsammensetning.

Den myndigheten som har utstedt en tillatelse kan også beslutte å tilbakekalle eller endre tillatelsen som beskrevet i artikkel 26.

7.1.3 Forslag i høringsnotatet

Nåværende § 5 i jernbaneloven krever en form for «godkjenning» av departementet før rullende materiel kan tas i bruk på kjøreveien. Den nye tillatelsesordningen som angis i nytt samtrafikkdirektiv kan beskrives i forskrift, slik det også er gjort for gjeldende regler. Nåværende forskriftshjemmel i siste del av bestemmelsen kunne etter departementets syn uttrykkes tydeligere, slik at den ble mer i tråd med øvrige forskriftshjemler i jernbaneloven. Departementet foreslo derfor en endring av § 5 slik at forskriftshjemmelen på en mer tydelig måte enn i dag angir at departementet kan fastsette nærmere regler om tillatelses-/godkjenningsordningene. De nye oppgavene til ERA vil dermed beskrives nærmere i forskrifter som gis med hjemmel i § 5.

I tillegg foreslo departementet at § 11 syvende ledd endres slik at det kan reguleres nærmere hvem som har myndighet til å kalle tilbake en tillatelse til å bringe et kjøretøy eller en kjøretøytype i omsetning.

Selve myndighetsoverføringen ville være hjemlet i forslaget til ny § 5 c. For øvrig viste departementet til drøftelsen i høringsnotatet kapittel 3.3 om forholdet til Grunnloven for denne myndighetsoverføringen.

7.1.4 Høringsinstansenes syn

NHO er positive til samtrafikkdirektivet og mulighetene til å gjøre prosessene raskere og mer effektive gjennom en felles portal.

Norsk Jernbaneforbund og *Norsk Lokomotivmannsforbund* er skeptiske til at ERA får myndighet til å gi tillatelser til å bringe kjøretøyer i omsetning. Som eksempel nevnes at det i dag er egne norske krav til maksimalt støynivå på lokomotiver som kanskje ikke vil kunne opprettholdes. Norske særregler vil kunne settes til side som konkurransehindrende.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

7.1.5 Departementets vurdering

Departementet vil fremheve at det for Norge allerede gjelder tilpasninger til de felleseuropeiske spesifikasjonene (TSIene). Disse tilpasningene fremgår gjennom tilpasningstekst i de aktuelle EØS-komiteebeslutningene og er ofte gjenspeilet i forskriften som gjennomfører den aktuelle TSIen i norsk rett. For eksempel gjelder krav til at kjøretøyer må oppfylle egne krav til strømvaktakeren og vinterdrift for å kunne operere uhindret i Norge. Så lenge særegenhetene ved kontaktledningsanlegget og vinterforholdene i Norge består, vil det være et reelt behov for å beholde disse nasjonale kravene. Det er ingen grunn til at Norge ikke vil kunne beholde tilpasninger for disse forholdene. Når det gjelder eksempelet som nevnes, er krav til støynivå i lokomotiver dels forankret i jernbaneregelverket og dels i arbeidsmiljøloven.

De relevante kravene i jernbaneregelverket følger av TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.1.1, der det fremgår at «Det høyeste støynivået som er tillatt i førerrommet, er fastsatt i TSI-en for støy». Også den nasjonale regelen i kjøretøyforskriftens vedlegg punkt 9.2.1.2, viser til TSI Støy punkt 6.2.2.4 som angir hvordan støykravene skal dokumenteres i en søknad om kjøretøytilatelse: «Samsvar med grenseverdiene for innvendig støy i førerhuset som angitt i nr. 4.2.4, skal dokumenteres i samsvar med EN 15892:2011». De angitte grenseverdiene i nr. 4.2.4 i TSI Støy er 78 db når høyeste hastighet for kjøretøyet er lavere enn 250 km/t.

Kjøretøyforskriften viser også til grenseverdiene som fremgår av forskrift om tiltaks- og grenseverdier § 2-2, som er vedtatt med hjemmel i arbeidsmiljøloven. Her er grenseverdiene 85 db for daglig støyeksponeringsnivå. For disse grenseverdiene er det arbeidsgiver som skal sørge for at bestemmelsene blir gjennomført, jf. forskriftens § 1-3. Det er ikke en del av tillatelsesprosessen for Statens jernbanetilsyn å kontrollere at disse grenseverdiene opprettholdes, ettersom det er Arbeidstilsynet som skal føre tilsyn med at arbeidsgivere gjennomfører kravene. Det vil derfor ikke foretas noen endring i disse kravene gjennom jernbanepakken.

Det er vanskelig å se at de nasjonale kravene til støynivå i førerhuset gir bedre vern enn de felleseuropeiske kravene. Hvis så var tilfelle, anfører Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund at norske særregler vil kunne settes til side som konkurransehindrende. Departementet forstår anførselen slik at byrået kan gi en negativ vurdering av en nasjonal regel, etter fram-

gangsmåten beskrevet i artikkel 26 i ny ERA-forordning.

Dette gjelder byråets undersøkelse av om eksisterende nasjonale regler «gjør det mulig å oppfylle de grunnleggende kravene til samtrafikkevnen i jernbanenettet, å overholde gjeldende CSM-er og TSI-er, og å oppnå CST-ene, og at de ikke vil føre til vilkårlig forskjellbehandling eller en skjult begrensning av jernbanetransport mellom medlemsstatene». Departementet kan ikke se at en regel på arbeidsmiljølovens område skal kunne gis en negativ vurdering av ERA, særlig hvis de grenseverdiene som der gjelder er høyere enn det som følger av det harmoniserte EU-/EØS-regelverket.

7.2 Forhåndsgodkjenning av ERTMS-spesifikasjoner

Etter jernbaneloven § 4 tredje ledd skal kjøreveien være godkjent av departementet før den settes i drift. Definisjonen av kjørevei i § 3 bokstav a omfatter «sporanlegg og tilhørende grunn og innretninger, signal- og sikringsanlegg». ERTMS er et togkontrollsystem som faller inn under betegnelsen signalanlegg etter jernbaneloven, og § 4 tredje ledd kommer dermed til anvendelse for nye ERTMS-anlegg som skal tas i bruk. De tekniske og funksjonelle kravene til ERTMS og fremgangsmåten for verifisering og tillatelse til ibruktaking, er beskrevet i forskrifter med hjemmel i § 4 første ledd. Dette er forskrifter som gjennomfører tidligere samtrafikkdirektiv og tilhørende lovgivning i norsk rett.

Artikkel 19 i direktivet beskriver en ordning der byrået skal kontrollere at anbudsinnbydelser for ERTMS-utstyr langs sporet er fullt ut i samsvar med de relevante TSIene. Dette skal sikre en harmonisert gjennomføring av ERTMS, slik at utstyret har fullstendig samtrafikkevne. Søker skal sende søknad om byråets forhåndsgodkjenning gjennom den felles portalen til «one-stop shop». Den endelige søknaden om tillatelse til å ta i bruk de faste installasjonene skal sendes til den nasjonale sikkerhetsmyndigheten slik som i dag.

Som nevnt krever jernbaneloven § 4 tredje ledd at kjøreveien skal være godkjent av departementet før den settes i drift. Dette utelukker at andre enn departementet kan gi slik godkjenning. Direktivet innfører et nytt trinn i prosessen for slik godkjenning, nemlig at ERA godkjenner ERTMS-spesifikasjonene før utvikling og installasjon av slike anlegg lyses ut i en anbudskonkurranse. Det var dermed etter departementets syn

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

ikke nødvendig å endre lovbestemmelsen om hvem som skal godkjenne kjøreveien. Likevel var det nødvendig å regulere fremgangsmåten nærmere i forskrifter som gjennomfører samtrafikkdirektivet. Departementet foreslo derfor at det ble lagt til en forskriftshjemmel i § 4 tredje ledd som også omfatter forskriftsbestemmelser om hvordan den samlede prosessen skal foregå frem til en endelig godkjenning før idriftsettelse kan gis.

For øvrig viste departementet til drøftelsen i høringsutkastet kapittel 3.3 om forholdet til Grunnloven for utøvelsen av denne myndighetsoppgaven hos ERA.

Det er ikke avgitt noen høringsuttalelse, og departementet opprettholder forslaget i høringsnotatet.

7.3 Registerføring og tilsyn med komponenter

Flere av forskriftene som er vedtatt med hjemmel i jernbaneloven, inneholder krav til registerføring og spesifikasjons- og innholds krav til ulike registre. Disse kravene er hjemlet i jernbaneloven § 16 og de nevnte bestemmelsene som gir departementet myndighet til å fastsette krav til kjøreveien eller rullende materiell. Dette gjelder bl.a. et register over jernbaneinfrastrukturen, et nasjonalt kjøretøyregister og et sentralt europeisk register over kjøretøytyper.

Jernbaneloven § 12 omhandler tilsyn med omsetning av samtrafikkkomponenter mv. for å sikre at sentrale komponenter ikke skal brukes hvis de ikke oppfyller, eller det er berettiget tvil om de oppfyller, de grunnleggende kravene, herunder krav til sikkerhet. Dette er regulert nærmere i forskrifter.

Det nye samtrafikkdirektivet kapittel VII fastsetter bestemmelser om nummereringssystem for kjøretøy, kjøretøysregistre, europeisk register over godkjente kjøretøytyper og infrastrukturregister.

For å sikre at departementet har nødvendig hjemmel for å fastsette utfyllende forskrifter om blant annet innmelding av informasjon til registrene, foreslo departementet at det ble tatt inn en ny bestemmelse i § 6 fjerde ledd bokstav h som åpner for at det kan fastsettes nærmere forskrifter om føring av registre som beskrevet i samtrafikkdirektivet kapittel VII.

I overskriften til § 12 foreslo departementet å sette inn «delsystemer» før «samtrafikkkomponenter» og slette «mv.». Dette fordi bestemmelsen ofte var blitt misforstått til ikke å gjelde delsystemer. Delsystemer omfatter samtrafikkkomponenter, og dette blir tydeligere dersom delsystemer også fremgår av tittelen på bestemmelsen.

Det er ikke avgitt noen høringsuttalelse, og departementet opprettholder forslaget i høringsnotatet.

8 Endringer i direktivet om et felles europeisk jernbaneområde – direktiv (EU) 2016/2370

8.1 Endringer i reglene om infrastrukturforvalters uavhengighet mv.

8.1.1 Gjeldende rett

Jernbaneloven § 6 første ledd lyder:

«Den som vil drive kjørevei eller trafikkvirksomhet må ha tillatelse fra departementet. Til drift av kjøreveien ligger ansvaret for trafikkstyringen, hvis ikke departementet gir tillatelse til at ansvaret kan overføres til andre.»

§ 6 fjerde ledd lyder:

«Departementet kan ved forskrift eller enkeltvedtak fastsette vilkår for tillatelsen for å ivareta hensynet til en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling samt miljø (...).»

Formålet med paragrafen er at man skal sikre en forsvarlig jernbanedrift. Det er ikke naturlig å innfortolke krav til organisering av infrastrukturvirksomheten i forskriftshjemmelen.

8.1.2 Direktivets innhold

Hovedregelen er at det skal være et organisatorisk skille mellom infrastrukturforvalter og leverandør av transporttjenester. Et organisatorisk skille innebærer at én juridisk person eller myndighet ikke kan kontrollere både infrastrukturen og trafikkvirksomheten. Det er likevel tillatt med selskapskonstruksjoner der et holdingselskap kontrollerer både infrastrukturforvalter og et eller flere jernbaneforetak, såkalt vertikalt integrerte selskaper, så lenge disse ikke utøver noen form for kontroll over infrastrukturforvalters avgjørelser. Vertikalt integrerte selskaper er underlagt en rekke begrensninger og kontrollordninger for å motvirke at jernbaneforetak subsidieres eller favoriseres på annen måte. Når staten eier eller kontrollerer både infrastrukturforvalter

og jernbaneforetak, regnes ikke selskapene som vertikalt integrert i endringsdirektivets forstand.

Endringsdirektivet inneholder en rekke bestemmelser som skal sikre at flere av infrastrukturforvalters funksjoner, herunder fordeling av ruteleier, fastsettelse og innkreving av infrastrukturavgifter, trafikkstyring, og planlegging av vedlikehold foregår på en uavhengig måte uten å favorisere enkelte jernbaneforetak.

Det skal opprettes koordineringmekanismer mellom infrastrukturforvalter og trafikkutøverne for å samordne behovene til jernbaneforetak. Dette omfatter innholdet i sportilgangsavtaler og andre avtaler som inngås mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetak, andre relevante temaer for sportilgang og bruk av infrastruktur samt andre tjenester. Her kan markedsovervåkingsorganet være observatør. Infrastrukturforvalter skal delta i et europeisk nettverk som skal samarbeide og følge utviklingen av infrastrukturen i alle landene.

8.1.3 Forslaget i høringsnotatet

I jernbaneforskriften § 3-5 (1) er det gitt en bestemmelse om regnskaper for integrerte jernbanevirksomheter, men den har for tiden ingen praktisk interesse. I Norge er Bane NOR SF infrastrukturforvalter. Foretaket er 100 % statseid gjennom Samferdselsdepartementet, og driver ikke ordinær trafikkvirksomhet utover egen transport i forbindelse med drift, vedlikehold, fornyelse og utbygging av infrastrukturen. En infrastrukturforvalter og et trafikkelskap som begge eies av staten er ikke en del av en vertikalt integrert virksomhet. Det gjelder heller ikke når de forvaltes av samme departement. Bane NOR rammes derfor ikke av de endringene i direktivet som er beregnet på vertikalt integrerte virksomheter.

Etter departementets mening ville det være en tydeliggjøring av rettstilstanden i Norge dersom det av loven går frem at det ikke er tillatt å ha integrerte jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet. Det ville da heller ikke være behov for å

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

innta bestemmelser i jernbaneforskriften om vilkår for drift av integrerte jernbanevirksomheter.

Det ble videre antatt at fullmakten til å gi forskrifter om «hensiktsmessig trafikkavvikling» ikke var tilstrekkelig for å kunne gi nærmere forskrifter om organisering av infrastrukturvirksomheten, og departementet foreslo at det ble tatt inn en ny § 4 a som retter seg mot organiseringen av infrastrukturvirksomheten.

Det ville neppe være nødvendig å forskriftsfeste alle bestemmelser i direktivet som gjelder organisering av infrastrukturvirksomheten. Det ble ansett tilstrekkelig å henvise til direktivet i en avtale mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Gjeldende bestemmelser i jernbaneforskriften om infrastrukturvirksomheten, blant annet om infrastrukturavgifter og tildeling av ruteleier, ville måtte suppleres. Det gjelder bestemmelser som sikrer nøytralitet, åpenhet og samordning av trafikkelskapsene.

Ingen av høringsinstansene har hatt innspill, og departementet opprettholder forslaget i høringsnotatet.

8.2 Trafikkeringsrett på det nasjonale jernbanenettet

8.2.1 Gjeldende rett

Paragraf 8 i jernbaneloven gir i dag Kongen hjemmel til å bestemme hvem som skal kunne få trafikkeringsrett på det nasjonale jernbanenettet. Det fremgår nærmere av jernbaneforskriften § 2-1 hvilke jernbaneforetak som har en slik rett. Alle selskaper som driver godstrafikk har en slik rett, men selskaper som ønsker å drive kommersiell persontrafikk, og som ikke har som hovedformål å drive internasjonal trafikk, er ikke omfattet av denne retten.

Jernbaneloven § 8 lyder i dag:

«Kongen kan bestemme at den som har tillatelse til å drive trafikkvirksomhet etter § 6, kan få tilgang til å trafikkere kjørevei som er en del av det nasjonale jernbanenettet. Kongen kan gi nærmere bestemmelser om omfanget og vilkårene for å få tillatelse, herunder avgiftsprinsipper mv. Kongen kan gi forskrift om vilkår for tilgang, herunder sportilgang, til serviceanlegg knyttet til jernbanenettet og tjenester i disse.»

8.2.2 Direktivets innhold

Endringsdirektivet medfører at jernbaneforetak som har til formål å drive jernbanepassasjertra-

fikk skal få tilgang til jernbanenettet på ikke-diskriminerende, åpne og likeverdige vilkår. Dette innebærer at det blir åpnet for konkurranse på sporet også for nasjonal passasjertransport, i tillegg til internasjonal passasjertransport. Det betyr at alle jernbaneforetak vil få mulighet til å utføre passasjertransport hvor de måtte ønske. Det er imidlertid viktige begrensninger i denne tilgangsretten. Medlemsstatene kan begrense denne retten der det allerede drives en rute under en kontrakt om offentlig tjenesteforpliktelse og hvor utøvelse av tilgangsrettigheten kan forstyrre den økonomiske likevekten i den eksisterende kontrakten. En slik vurdering skal etter anmodning foretas av markedsovervåkingsorganet på bakgrunn av forhåndsdefinerte kriterier. I Norge vil dette organet være Statens jernbanetilsyn.

Kommisjonen har etter direktivet myndighet til å utarbeide en delegert forordning som gir nærmere regler om prosedyrer og vurderingskriterier for å kunne begrense tilgangsrettighetene når dette kan skape ubalanse i en avtale om offentlig tjenesteyting. Kommisjonen har gitt slike regler i gjennomføringsforordning (EU) 2018/1795. Denne er omfattet av utkastet til EØS-komiteebeslutningen omtalt i vedlegg 2.

8.2.3 Forslaget i høringsnotatet

Departementet mente at jernbaneloven § 8 må endres for å gjenspeile endringen i direktivets artikler 10 og 11, slik at det fremkommer at det som utgangspunkt skal være fri tilgang til jernbanenettet. Departementet mente likevel at den frie tilgangsretten burde kunne begrenses slik det er adgang til etter direktivet ny artikkel 11. Departementet foreslo derfor ny § 8 annet ledd som gir forskriftshjemmel til å regulere nærmere slike eventuelle begrensninger i tilgangsrettighetene.

8.2.4 Høringsinstansenes syn

Flytoget AS mener at muligheten til å begrense trafikk på kommersielt grunnlag når dette vil kunne skape ubalanse i inngåtte avtaler bør innskrenkes, og at forslaget til nytt annet ledd i § 8 bør endres. *Flytoget* foreslår at det settes som krav at markedsovervåkingsorganet skal ha avgjort om det kommersielle tilbudet vil skape slik ubalanse. Dette vil gi en kommersiell aktør større forutsigbarhet.

Statens jernbanetilsyn påpeker at forslaget til § 8 annet ledd kan tolkes til også å omfattes godstrafikk, noe som er i strid med artikkel 11 nr. 1 i direktivet. De anbefaler også å erstatte begrepet

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

«ubalanse» med «økonomisk likevekt» for å benytte samme terminologi som i direktivet og tilhørende forordning.

Tilsynet mener videre at bestemmelsen bør vise til forskriften som tar inn kollektivtransportforordningen for å klargjøre at det er slike avtaler bestemmelsen omfatter.

Det bør også gå tydelig frem av lovteksten at begrensingen gjelder inngåtte avtaler som omfatter strekningene som ønskes trafikkert eller en alternativ rute, slik det fremgår av direktivet.

Tilsynet mener at siste ledd i paragrafen er unødvendig, da detaljene vil bli fastsatt i en gjennomføringsforordning og det for øvrig er tilsynet som bør fastsette retningslinjer.

Tilsynet foreslår for øvrig at det ved revisjon av jernbaneforskriften tas inn en bestemmelse om plikten til å melde fra om oppstart av ny transporttjeneste.

8.2.5 Departementets vurdering

Departementet er uenig i Flytogets vinkling. Utgangspunktet etter forslaget er at det skal være fri etableringsrett. Dersom den skal begrenses, må den som ønsker begrensningen, innen en måned etter at de har blitt underrettet om det kommersielle togtilbudet, anmode om at markedsovervåkingsorganet treffer en avgjørelse. Dette fremgår av den reviderte artikkel 11 nr. 2 første ledd i det endrede direktivet. Endringene vil bli innarbeidet i jernbaneforskriften.

Departementet er enig med Statens jernbanetilsyn i at annet ledd kun gjelder persontrafikk, og lovteksten endres for at dette skal bli klart. Derimot anses det ikke nødvendig med en henvisning til gjennomføringsforskriften om kollektivtransportforordningen.

Departementet er enig med tilsynet i at begrepet «økonomisk likevekt» bør benyttes. Kommisjonen vedtok 20. november 2018 en gjennomføringsforordning om prosedyrer og kriterier ved anvendelse av testen av økonomisk likevekt etter direktivet artikkel 11. Denne vil bli gjennomført i norsk rett. Ordlyden i annet ledd siste punktum endres slik at den tilpasses denne forordningen.

8.3 Felles informasjons- og billettssystemer og samordning av planer

8.3.1 Gjeldende rett

Jernbaneloven § 7 b ble endret 9. juni 2017 til å lyde:

«Departementet kan i forskrift gi regler om plikt for jernbaneforetak eller administrasjonsselskap til å utlevere reiseinformasjon og til å bruke bestemte billetteringsløsninger. I forskriften kan det også gis regler om betaling av gebyr for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering. Gebyret skal ikke overstige kostnadene til utvikling og drift av elektroniske støttesystemer for billettering.

I forskriften etter første ledd kan det gis regler om formater og fremgangsmåter for utlevering av reiseinformasjon, salg av billetter og fastsettelse og innkreving av gebyr nevnt i første ledd.»

Jernbaneloven § 6 fjerde ledd gir, i forbindelse med tillatelse til å drive trafikkvirksomhet, hjemmel til å fastsette forskrifter for sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling.

8.3.2 Direktivets innhold

Endringsdirektivet åpner i artikkel 13 a for at medlemsstatene *kan* kreve at jernbaneforetakene skal knyttes til et felles og konkurransenøytralt system for reservering og billettering, herunder salg av gjennomgående billetter med flere jernbaneforetak. Det *skal* kreves at selskapene har beredskapsplaner, og at det sikres at planene samordnes når det gjelder assistanse til passasjerer ved større forstyrrelser i togtrafikken.

8.3.3 Forslaget i høringsnotatet

Paragraf 7 b ga etter departementets mening en tilstrekkelig hjemmel for å kreve at jernbaneselskaper deltar i en fellesordning med reiseinformasjon og billetter. Det ble bemerket at det ikke er obligatorisk å opprette en slik ordning for medlemsstatene, men når man først etablerer en ordning, skal den være konkurransenøytral. Konkurransenøytralitet var etter departementets mening sikret i forskrift om billettering ved jernbanetransport av 20. desember 2017 § 1. Ansvaret for ordningen er lagt til Jernbanedirektoratet, som har inngått avtale med Entur AS om driften.

Når det gjelder beredskapsplaner bemerket departementet at det i jernbaneloven § 6 b er uttrykkelig hjemmel for å forskriftsfeste krav til beredskapsplaner. Dette gjelder imidlertid bare planer knyttet til krig og kriser. Det er ikke stilt noe krav om beredskapsplaner for assistanse til passasjerer som rammes av forsinkelser og innstillinger i gjeldende forskrifter. Imidlertid ble det

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

antatt at hjemmelen i § 6 fjerde ledd var tilstrekkelig for å kunne gi forskrifter om dette.

Jernbaneloven § 7 c gir hjemmel for å gi forskrifter som utfyller jernbanepassasjerrettighetsforordningen. Forordningen inneholder bestemmelser om jernbanepassasjerers rettigheter ved forsinkelser og innstillinger. Det kunne være naturlig å innarbeide bestemmelsene i direktivet i en slik forskrift.

Det var etter departementets mening ikke nødvendig med noen lovendring.

8.3.4 Høringsinstansenes syn

Flytoget AS mener at kravet om konkurransenøytralitet i felles billett- og informasjonssystemer ikke er tilstrekkelig ivaretatt i forskrift om billettering ved jernbanetransport av 20. desember 2017 § 1. De stiller også spørsmål om kommersielle transporter omfattes av billetteringsforskriften.

8.3.5 Departementets vurdering

Etter departementets mening er kravet om konkurransenøytralitet i direktivet oppfylt gjennom billetteringsforskriften ved at alle rutegående transportmidler har plikt til å benytte et felles billetterings- og informasjonssystem. Også rutegående transporter som ikke mottar offentlig støtte er omfattet. Plikten er ikke til hinder for at transportselskapene også kan ha sine egne systemer med mer informasjon enn det som fellessystemet krever. Departementet ser ikke tilstrekkelig grunn til å endre jernbaneloven § 7 b ved å ta inn en bestemmelse som presiserer at det felles billetterings- og informasjonssystemet skal være konkurransenøytralt.

8.4 Markedsovervåkingsorganets oppgaver og myndighet

8.4.1 Gjeldende rett

Markedsovervåkingsorganets oppgaver og myndighet er på overordnet nivå regulert i jernbaneloven § 11 b, jf. § 11. Utfyllende regler om markedsovervåkingsorganets oppgaver og myndighet er fastsatt i jernbaneforskriften som er utfor-

met på bakgrunn av direktivet om et felles europeisk jernbaneområde. Bestemmelser basert på direktivets artikler 56 og 57 er inntatt i jernbaneforskriften kapittel 11 og i § 12-3.

8.4.2 Direktivets innhold

Direktivet om et felles europeisk jernbaneområde artiklene 56 og 57 regulerer nasjonale markedsovervåkingsorganers oppgaver og myndighet, herunder samarbeid med andre markedsovervåkingsorganer i EØS-området. Endringsdirektivet innebærer enkelte tilføyelser til artiklene 56 og 57.

8.4.3 Forslaget i høringsnotatet

Endringsdirektivets tilføyelser til artiklene 56 og 57 innebærer ikke noen radikal utvidelse av markedsovervåkingsorganets oppgaver og myndighet. En utvidet hjemmel til å følge opp foranstaltninger som er satt inn for å motvirke uheldige konsekvenser av vertikalt integrerte virksomheter ville i praksis ikke bli brukt. Tilføelsene lå innenfor rammene av lovens overordnede regulering. Dette innebar at tilføelsene ikke nødvendigvis gjør noen lovendring. Tilføelsene vil imidlertid måtte innarbeides i de korresponderende bestemmelsene i jernbaneforskriften.

8.4.4 Høringsinstansenes syn

Statens jernbanetilsyn mener at det bør fremgå av lovbestemmelsen at det er tilsynet, og ikke Samferdselsdepartementet, som skal være rette saksøkt ved søksmål som gjelder markedsovervåkers avgjørelse, og at det bør settes en frist for å fremme søksmål.

8.4.5 Departementets vurdering

Spørsmålet om hvem som bør være rette saksøkt er ikke drøftet i høringsnotatet. Departementet mener imidlertid at det er gode grunner for å utrede dette forslaget, men av tids- og kapasitetsgrunner foreslås dette utsatt til en senere revisjon av jernbaneloven.

Se for øvrig Statens jernbanetilsyns merknader under kollektivtransportforordningen.

9 Endringer i kollektivtransportforordningen – forordning (EU) 2016/2338

9.1 Gjeldende rett

Kollektivtransportforordningen er med hjemmel i jernbaneloven § 7 d inkorporert i norsk rett i forskrift 17. desember 2010 nr. 1673 om gjennomføring i norsk rett av EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 4 a (forordning (EF) nr. 1370/2007) om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og nr. 1107/70).

Jernbaneloven § 7 d lyder:

«Departementet kan gi forskrift om gjennomføring og utfylling av EØS-avtalen vedlegg XIII punkt 4a (forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) 1191/69 og 1107/70, med senere endringer).»

9.2 Forordningens innhold

Endringsforordningen inneholder krav om såkalt «konkurransen om sporet», dvs. krav om obligatorisk bruk av konkurranse ved tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteytelse av persontransport med jernbane, på lik linje med andre kollektivtransporttjenester på vei og bane. Forordningen åpner for muligheten til å tildele kontrakter direkte dersom visse vilkår er oppfylt, og nasjonal lovgivning ikke forbyr det.

Direktetildeling kan skje i følgende tilfeller:

1. Særlige omstendigheter ved strukturelle og geografiske forhold som gjør at direktetildeling av kontrakten vil gi bedre kvalitet på tjenestene eller høyere kostnadseffektivitet.
2. Manglede interesse i markedet eller mangel på tilbydere.
3. Lav kontraktsverdi eller begrenset togproduksjon.
4. Hastetiltak ved fare for trafikkavbrudd.

Direktetildelte kontrakter om offentlig tjenesteyting må ha målbare, gjennomsiktlige og kontrollerbare

resultatkrav. I tillegg skal disse kontraktene inkludere resultatindikatorer som setter kompetent myndighet i stand til å gjøre regelmessige vurderinger av operatørens resultatoppnåelse. Det skal også knyttes sanksjoner til manglende resultatoppnåelse. Kompetent myndighet skal, i tråd med kollektivtransportforordningens definisjon av forpliktelse til å yte offentlig tjeneste, fastsette hva den offentlige tjenesteforpliktelsen innebærer. Fastsettelsen av den offentlige tjenesteforpliktelsen og tildelingen av kontrakt må være i samsvar med gjeldende transportpolitiske målsettinger. Den offentlige tjenesteforpliktelsen og netto finansieringseffekt av denne skal skje på den mest kostnadseffektive måten og være tilstrekkelig for å gjennomføre målsettingene i nasjonale transportplaner på lang sikt. Endringsforordningen åpner for å pakke kostnadsdekkende og ikke-kostnadsdekkende transporttjenester sammen i én trafikkkpakke.

Medlemsstatene skal sørge for at trafikkoperatørene får effektiv adgang til rullende materiell på like vilkår. Endringsforordningen gir kompetente myndigheter vide rammer til å velge de mest egnede metodene til å nå dette målet.

Endringsforordningen stiller et tilleggskrav til kollektivtransportforordningens artikkel 7 nr. 1 om årlig rapportering. Kontraktens oppstartsdato og varighet må opplyses, samt at medlemsstatene skal sørge for at rapportene er lett tilgjengelige sentralt, for eksempel gjennom en felles webportal. Rapporteringen skal ta i betraktning de transportpolitiske målsettingene. Når det gjelder plikten fastsatt i kollektivtransportforordningens artikkel 7 nr. 2 til å varsle anbudskonkurranser eller direktetildeling ett år i forveien i EU-tidende, skal man i tillegg opplyse om kontraktens planlagte oppstartsdato og lengde.

I artikkel 5 nr. 7 er det tatt inn et nytt ledd som krever at det skal være mulig å be om en vurdering av vedkommende myndighets beslutning om direktetildeling av avtaler i medhold av nye nr. 4 a og 4 b i artikkel 5. En slik vurdering skal foretas av et «uavhengig organ utpekt av den berørte medlemsstaten».

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Endringsforordningen trådte i kraft i EU 24. desember 2017. Endringene i kollektivtransportforordningens artikkel 5 (Tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting) skal anvendes fra 3. desember 2019. Fra 25. desember 2023 vil det være obligatorisk å bruke anbudsprosedyre ved tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting for persontransport med jernbane, med mindre kontraktene faller inn under unntaksbestemmelsene. Lengden på kontrakter som direktetildelles etter 2. desember 2019 og frem til 25. desember 2023, skal ikke overskride 10 år.

Medlemsstatene skal, innen seks måneder etter 25. desember 2020, fremlegge for kommisjonen en framdriftsrapport om gjennomføringen av ny artikkel 5 og kontrakter som er tildelt i henhold til denne artikkelen.

9.3 Forslaget i høringsnotatet

Etter jernbaneloven § 7 d har departementet hjemmel til å gi en gjennomføringsforskrift for å inkorporere kollektivtransportforordningen og senere endringer av denne i norsk rett. Forordning (EU) 2016/2338 faller inn under denne bestemmelsen. Etter departementets vurdering vil forordningen dermed kunne tas inn i norsk rett gjennom forskrift, uten behov for lovendring.

Departementet vurderte om loven burde endres for å hindre eventuell motstrid med kollektivtransportforordningen, eller utvides for å gjenspeile viktige prinsipper i forordningen.

Jernbaneloven kapittel II A inneholder bestemmelser om konkurranse om avtaler om persontransport med jernbane. Paragraf 8 a gir departementet hjemmel til å gi forskrifter på dette området. Det er ikke gitt slike forskrifter og det ble antatt at det heller ikke vil bli nødvendig da behovet for detaljerte bestemmelser ivaretas ved at kollektivtransportforordningen tas inn i norsk rett. De overordnede bestemmelsene om konkurranse i §§ 8 b og 8 c trengte ikke å endres som følge av endringene i kollektivtransportforordningen.

Departementet vurderte om det ville ha vært ønskelig å lovfeste at avtaler om persontrafikk med jernbane som hovedregel skal skje ved anbudskonkurranser. Dette er hovedregelen i kollektivtransportforordningen og en lovfesting ville ha vært opplysende for den som leser loven. Men hvis ordlyden skulle medføre en ubetinget plikt til å benytte konkurranseformen, ville man ikke kunne benytte unntaksbestemmelsene for mindre baner m.m. i forordningen. Dette kunne

blitt en unødig tvangstrøye for norske myndigheter, og departementet anbefalte at en slik bestemmelse ikke ble tatt inn.

Det følger av jernbaneloven § 11 a første ledd at departementet fører tilsyn med og kontrollerer at avtaler mellom virksomhet som tildeles avtale om persontransport med jernbane og det offentlige er i tråd med kravene i loven og tilhørende forskrifter. Det fremgår av Ot.prp. nr. 54 (2004–2005) kapittel 7 at departementet har «hjemmel til å føre tilsyn og kontroll med alle sider av regelverket, herunder tilsyn med avtaler mellom trafikktøyer som driver persontransport med jernbane og det offentlige». Etter § 11 a annet ledd kan departementet gi forskrifter om tilsyn og kontroll.

Departementet anså jernbaneloven § 11 a som tilstrekkelig hjemmel for å regulere nærmere i forskrift bestemmelser om et slikt uavhengig organ som nevnt i ny artikkel 5 nr. 7 i kollektivtransportforordningen. Departementet mente at det var hensiktsmessig at Statens jernbanetilsyn ble utpekt som et slikt «uavhengig organ», da tilsynet i dag besitter nødvendig kompetanse i egenkap av å være markedsovervåkingsorgan. Mange EU-stater legger opp til samme løsning som Norge.

9.4 Høringsinstansenes syn

Flytoget AS mener at det er uklart hvilke bestemmelser som åpner for å pakke kostnadsdekkende og ikke-kostnadsdekkende transporttjenester i én trafikkpakke. Uansett mener de at dette bør unngås fordi det vil maskere potensialet til den lønnsomme tjenesten, fordi det foreligger risiko for krysssubsidiering og fordi det kan begrense muligheten for å utvikle tjenester som kan bli lønnsomme i en åpen og effektiv konkurranse på sporet.

Statens jernbanetilsyn foreslår at departementet vurderer å endre eller oppheve jernbaneloven § 11 a, og at det uavhengige organet som er nevnt i kollektivtransportforordningen ny artikkel 5 nr. 7 vurderes oppnevnt med hjemmel i § 11 b. Dette endringsforslaget er begrunnet i at det på det nåværende tidspunkt, ut fra ordlyden i lov- og forskriftsreguleringene, foreligger en tilsynelatende overlapp mellom Samferdselsdepartementets kompetanse til å føre tilsyn med konkurransevilkår etter jernbaneloven § 11 a, og tilsynets kompetanse til å føre tilsyn med konkurransen i markedene for jernbanetransporttjenester etter jernbaneloven § 11 b, jf. jernbaneforskriften kapittel 11.

9.5 Departementets vurdering

Departementet mener at muligheten for å kombinere kommersielt drivverdige tjenester og ulønnsomme tjenester i samme trafikkpakke går klart frem av ny artikkel 2 a nr. 1 i den reviderte kollektivtransportforordningen. Det kan være gode grunner til å la enkelte lønnsomme tjenester utvikle seg uten å inngå i en trafikkpakke, slik Flytoget argumenterer for. Hvorvidt staten skal benytte seg av muligheten til en slik kombinasjon bør imidlertid bli en vurdering i forbindelse med sammensetning av de enkelte trafikkpakker, og det er det prinsippet som kollektivtransportforordningen legger opp til.

Departementet er enig med Statens jernbanetilsyn i at det kan være ønskelig med en opprydding av hjemlene. Tilsyn med konkurransevilkår og markedsovervåking må skje av et uavhengig organ. Statens jernbanetilsyn er i jernbaneforskriften § 1-2 nr. 4 gitt rollen som markedsovervåkingsorgan med hjemmel i jernbaneloven § 11 b. Nærmere regler om organets oppgaver fremgår av jernbaneloven § 11 b og jernbaneforskriften kapittel 11.

Etter departementets mening bør oppgavene som gjelder tilsyn med konkurransevilkår tas inn i jernbaneforskriften i forbindelse med revisjonen av denne. Jernbaneloven § 11 a kan dermed oppheves.

10 Krav om politiattest

10.1 Gjeldende rett

Jernbaneloven § 6 fjerde ledd bokstav c gir departementet hjemmel til å fastsette krav om politiattest fra søkeren eller daglig leder av jernbanevirksomheten, og fra personell som har sikkerhetsansvar. Kravet om politiattest kan fremgå av forskrift eller enkeltvedtak.

Utstedelse av politiattest skjer etter reglene i lov 28. mai. 2010 nr. 16 om behandling av opplysninger i politiet og påtalemyndigheten (politiregisterloven). Nærmere bestemmelser om vandelskontroll er inntatt i politiregisterloven kapittel 7. I lovens § 36 følger det at vandelskontroll bare kan foretas når den har hjemmel i lov eller i forskrift gitt i medhold av lov.

Formål som berettiger bruk av politiattest er inntatt i politiregisterloven § 37 hvor det framgår at politiattest, jf. § 36 første ledd, bare kan brukes for å utelukke fysiske og juridiske personer fra stilling, virksomhet, aktivitet eller annen funksjon, blant annet dersom (1) lovbruddet gjør en person uegnet, og manglende utelukkelse vil kunne medføre betydelige skadevirkninger, eller (2) manglende utelukkelse vil kunne virke støtende eller motvirke den alminnelige tillit.

10.2 Forslaget i høringsnotatet

Bestemmelsen om politiattest i jernbaneloven § 6 kom inn ved lovendring 23. juni 1995. Det var da ikke krav til lov- eller forskriftshjemmel for å kunne kreve politiattest. Kravet ble innført gjennom politiregisterloven, som trådte i kraft 20. juli 2014. Slik jernbaneloven lyder er det også hjem-

mel for å kunne kreve politiattest enten gjennom en forskrift gitt av departementet eller gjennom et enkeltvedtak. Dette samsvarer derfor ikke med bestemmelsene i politiregisterloven.

For at jernbaneloven skulle bringes i samsvar med politiregisterloven, foreslo departementet at det ble tatt inn et nytt femte ledd som klargjorde at det er nødvendig med hjemmel i forskrift for å kunne kreve politiattest etter jernbanelovens § 6. Det ble dessuten foreslått en presisering av at hjemmelen gjelder ordinær politiattest. Nåværende fjerde ledd bokstav c ble foreslått opphevet. Departementets forskriftshjemmel er benyttet i lisensforskriften § 8 nr. 3.

10.3 Høringsinstansenes syn

Statens jernbanetilsyn støtter forslaget om å bringe jernbaneloven § 6 i samsvar med politiregisterloven § 36. Imidlertid mener Statens jernbanetilsyn at departementet bør vurdere om begrepet «personell som har sikkerhetsansvar» bør presiseres.

10.4 Departementets vurdering

Departementet opprettholder sitt forslag til lovbestemmelse, og viser for øvrig til at det i lisensforskriften § 8 er hjemmel for at tilsynet kan stille krav om at andre enn eier og daglig leder oppfyller kravene til vandel. Det vil derfor være opp til tilsynet å definere hvem i et selskap som skal regnes som personell med sikkerhetsansvar ved utstedelse av lisens.

11 Hjemmel for overtredelsesgebyr

11.1 Gjeldende rett

Jernbaneloven har i dag ingen regler om overtredelsesgebyr. Tilsynsmyndigheten kan ved brudd på regelverket ilegge korrigerende pålegg, og har adgang til å ilegge tvangsmulkt ved brudd på tilsynets vedtak. Ved brudd på sikkerhetsmessige bestemmelser kan tilsynsmyndigheten pålegge stans av driften og tilbakekalle driftstillatelse.

Ved brudd på bestemmelser og vedtak som ivaretar konkurransemessige hensyn, er pålegg om stans, opphør av bruk og tilbakekall av driftstillatelse ikke anvendelige reaksjonsmidler. I slike saker er tilsynsmyndighetens reaksjonsmidler dermed i praksis begrenset til å gi pålegg om korrigerende tiltak, og eventuelt tvangsmulkt for oppfyllelse av tilsynets pålegg.

Felles for de eksisterende administrative reaksjonsmidlene er at formålet deres ikke primært er pønalt. Reaksjonene er i utgangspunktet kun anvendelige så lenge overtredelsen eksisterer.

Det gjenstående reaksjonsmiddel når overtredelsen er opphørt, er da politianmeldelse og straff i samsvar med jernbaneloven § 22.

11.2 Forslaget i høringsnotatet

Etter departementets oppfatning ville korrigerende tiltak ikke være et effektivt reaksjonsmiddel ved alle overtredelser av jernbaneregelverkets bestemmelser om konkurranse. Dette gjaldt særlig der overtredelsen har opphørt, og skadevirkningene som følge av den opphørte overtredelsen vedvarer eller utvikler seg. En adgang til å ilegge overtredelsesgebyr ville kunne bidra til å motvirke at enkelte virksomheter vurderer det som lønnsomt å overtre regelverk eller vedtak.

Behovet for hjemmel til å ilegge overtredelsesgebyr som et supplerende virkemiddel for å motvirke overtredelser var blitt aktualisert av at jernbanereformen forventes å lede til et utvidet og mer komplisert aktørbilde innenfor sektoren. Nyetablerte og mindre aktører vil være særlig sårbare ved konkurranseskadelig atferd, og korrige-

rende tiltak vil kunne fastsettes for sent til å avhjelpe de negative virkningene. Muligheten for å bli ilagt overtredelsesgebyr ville i større grad kunne virke preventivt og hindre at skadelig atferd oppstår i første omgang.

Store deler av jernbaneregelverket er en implementering av EØS-rettslige direktiver og forordninger. En adgang for tilsynsmyndigheten til å ilegge overtredelsesgebyr ved brudd på regelverket ville dermed også kunne bidra til å sikre en mer effektiv håndhevelse av EØS-retten på jernbaneområdet. Dette gjelder særlig ved brudd på reglene om konkurranse, der det i dag ikke er alternative reaksjonsmidler ved siden av korrigerende tiltak og eventuelt tvangsmulkt. Departementet viste i denne sammenheng til at direktiv 2012/34/EU artikkel 56 oppstiller krav om at det nasjonale markedsovervåkningsorganet skal ha kompetanse til å ilegge passende sanksjoner, herunder bøter for å håndheve organets avgjørelser.

Innenfor sikkerhetsområdet viste erfaring fra tilsynsmyndigheten at enkelte aktører kunne ha problemer med å innrette seg etter føringer fra nasjonale myndigheter ved etablering av nye jernbanevirksomheter i Norge. I forbindelse med nyetableringer som følge av markedsliberaliseringen innenfor godstransport, hadde Statens jernbanetilsyn konstatert tilfeller der jernbanelovgivningen gjentatte ganger var overtrådt av samme aktør, til tross for at vedkommende etter første overtredelse forsikret at bruddet ville opphøre og ikke gjentas.

Dersom overtredelsen har opphørt på reaksjonstidspunktet, ville eneste reaksjonsmulighet etter dagens regelverk i praksis være anmeldelse etter jernbaneloven § 22. Straff som sanksjonsmiddel kan i mange situasjoner være uhensiktsmessig. Straffeforfølgning kan være ressurskrevende og ta lang tid, og vil i mange situasjoner kunne være unødig strengt. Dette tilsa at det var behov for et supplerende sanksjonsmiddel som kan benyttes der brudd på loven eller vedtak gitt i medhold av loven enkeltvis eller samlet fremstår som alvorlig, men der overtredelsen har opphørt på vedtakstidspunktet.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Rettsikkerhetshensyn kunne tilsi en restriktiv holdning til innføring av overtredelsesgebyr. Departementet la til grunn at tilsynsmyndigheten i slike saker ville foreta en særlig grundig behandling hvor hensynet til kontradiksjon og partenes interesser for øvrig ble ivaretatt, og forholde seg til de særlige beviskrav som gjelder ved ileggelse av denne type administrative sanksjoner. Statens jernbanetilsyn har for øvrig allerede i dag adgang til å ilegge overtredelsesgebyr etter tivoliloven og taubaneloven. Det vises for øvrig til forvaltningsloven kapittel IX om behandlingen av administrative sanksjoner.

Departementet foreslo på denne bakgrunn en hjemmel for tilsynsmyndigheten til å ilegge overtredelsesgebyr ved brudd på bestemmelser i eller i medhold av loven, i samsvar med forvaltningsloven § 46 om administrative foretakssanksjoner. Det ble foreslått å gi departementet hjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser om satser mv.

11.3 Høringsinstansenes syn

SJAB vil særlig poengtere at de ser positivt på forslaget om overtredelsesgebyr.

Statens jernbanetilsyn viser til forslaget i § 13 a tredje ledd siste punktum om at tilsynsmyndigheten i særlige tilfeller kan frafalle et ilagt gebyr. De foreslår at det gis en nærmere begrunnelse for dette. For øvrig støttes forslaget om at overtredel-

sesgebyret også omfatter markedsovervåkingsorganets virkeområde.

11.4 Departementets vurdering

Departementet opprettholder sitt forslag om hjemmel for tilsynsmyndigheten til å ilegge overtredelsesgebyr.

Imidlertid finner departementet ikke grunn til at ileggelse av overtredelsesgebyr også skal ramme medvirkningstilfeller. Det vises til drøftelse i Prop. 62 L (2015–2016) punkt 9.3 (side 69–70) om at ved overtredelsesgebyr er ansvaret objektivt, og et generelt medvirkningstillegg kan bli for vidtgående, samt at der det er aktuelt med standardisert fastsetting av sanksjoner (typisk ved overtredelsesgebyrer for mindre alvorlige lovbrudd), kan et medvirkningstillegg komplisere fastleggelsen av hvilken standardsats som gjelder. Medvirkningstillegget i bestemmelsens første ledd utgår.

Videre finner departementet at forslaget til § 13 a andre og fjerde ledd er overflødig, da regler om dette er fastsatt i forvaltningsloven §§ 44 og 46. Andre og fjerde ledd utgår dermed.

Bestemmelsen om frafall av overtredelsesgebyr i tredje ledd utgår også, da overtredelsesgebyr kan frafalles i kraft av de alminnelige omgjøringsreglene. Det er dermed ikke behov for å gi en særskilt bestemmelse om frafall.

12 Endring av gebyrhjemmelen for tilsynsmyndigheten

12.1 Gjeldende rett

Jernbaneloven § 14 gir hjemmel til å fastsette forskrift om gebyr for å

- gjennomføre kontrolltiltak etter loven, eller
- for behandling av søknad etter loven.

Etter ordlyden innebærer dette at aktiviteter som ikke kan anses å være gjennomføring av kontrolltiltak eller behandling av søknad ikke kan gebyrlegges.

I de spesielle motivene til § 12 (nå § 14) i Ot.prp. nr. 63 (1992–1993) Om lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven), framgår det blant annet at «slik bestemmelsen i dag er utformet kan det indikere at det bare er tilsynsutgiftene som kan kreves dekket. Dette er imidlertid ikke tilfelle, da bestemmelsen også er ment å dekke den totale drift av tilsynsmyndigheten, jf. ordningen med Taubanetilsynet som har tilsyn og gir driftstillatelse til bl.a. kabelbane med hjemmel i nevnte bestemmelse».

12.2 Forslaget i høringsnotatet

Jernbaneloven har i dag ingen bestemmelse som gir departementet tilstrekkelig adgang til å kreve inn gebyr. Jernbaneloven mangler også bestemmelser om gebyr og sektoravgifter som ivaretar de føringene som framgår av Finansdepartementets rundskriv «Bestemmelser om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering» (R-112/15).

Rundskrivet gir føringer for hva som bør framgå av selve lovgrunnlaget ved etablering av en statlig avgifts- og gebyrfinansiering. Det bør framgå om ordningen gjelder gebyr eller sektoravgift, hva som gebyr- eller avgiftsbelegges, hvem som kan fastsette og endre satser, inntektskrav til ordningen og hvordan inntektene skal anvendes. Videre heter det at loven også bør inneholde fullmakter til å gi utfyllende bestemmelser om hva som er gjenstand for betalingsplikten, hva som er beregningsgrunnlaget og hvem som er ansvarlig for regelverk, innkreving og kontroll. I tillegg

framgår det at regler om administrative reaksjoner eller straff bør framgå av loven eller forskriften.

Departementet foreslo at hva som kan gebyr- og avgiftsbelegges ble knyttet til tilsynsbegrepet. Tilsynsbegrepet skal her forstås i vid forstand som et fellesbegrep for all aktivitet eller virkemiddelbruk som iverksettes for å følge opp lovverkets intensjon, se St. meld. nr. 17 (2002–2003) Tilsynsmeldingen, Om statlig tilsyn, s. 22. Det ble foreslått at alle kostnader som oppstår i forbindelse med tilsyn kan inngå i beregningsgrunnlaget. Aktiviteter kan for eksempel være dokumentgjennomgang, planlegging av tilsynsarbeidet, stedlig tilsyn, registerføring, oppfølging av uønskede hendelser, behandling av søknader om tillatelser og oppfølging av disse. Regelverksutvikling, internasjonalt samarbeid mv. er primært knyttet til samfunnets interesser, og ressursbruken er ikke knyttet til virksomhetenes behov. Dette burde derfor ikke inngå i beregningsgrunnlaget.

Når det gjelder hvem som kan fastsette og endre gebyrsatsene, ble det foreslått at Samferdselsdepartementet fastsetter og endrer disse.

Departementet fant det dessuten ønskelig at det presiseres at departementet i forskrift kan fastsette en generell avgift som skal dekke tilsynskostnadene til tilsynsmyndigheten, dersom det ikke anses hensiktsmessig å pålegge den enkelte virksomhet gebyr direkte. Tilsvarende bestemmelse er tatt inn i taubaneloven.

Føringen i rundskriv R-112/15 om at inntektskravet i ordningen bør framgå av lovgrunnlaget ble ansett ivaretatt ved at det i loven ble foreslått en bestemmelse som tydelig sier at inntektene ikke skal overstige kostnadene. Føringen om at loven bør si noe om hvordan inntektene skal anvendes, foreslås ivaretatt ved at det tas inn en bestemmelse om at inntektene tilfaller statskassen. Som bruttobudsjettert virksomhet vil det være naturlig at inntektene går via tilsynsmyndighetens inntektskapittel 4354, og tilfaller statskassen.

Videre foreslo Samferdselsdepartementet at det i forskrift kunne gis utfyllende bestemmelser om gebyrene og avgiftene, blant annet hva som

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

utløser plikt til å betale gebyrer eller avgifter, hva som er gjenstand for betalingsplikten, beregningsgrunnlaget, hvem som har ansvar for regelverket, innkreving og kontroll. Forskriften kan også inneholde unntaksbestemmelser fra plikten til å betale gebyr og avgift.

Gjeldende bestemmelse i jernbaneloven § 14 tredje ledd om at gebyr er tvangsgrunnlag for utlegg ble foreslått videreført i den nye bestemmelsen. En slik videreføring ville tilfredsstillende kravene i tvangsfullbyrdelsesloven § 7-2 første ledd, bokstav e – krav som etter særlig lovbestemmelse er tvangsgrunnlag for utlegg.

Det ble for øvrig lagt vekt på at de nye bestemmelsene i jernbaneloven fikk en ordlyd som tilsvarende bestemmelsene i taubaneloven og tivoliloven. Disse lovene omfattes også av virksomheten til Statens jernbanetilsyn.

12.3 Høringsinstansenes syn

Statens jernbanetilsyn foreslår at § 14 siste ledd gis et tillegg for å klargjøre at bestemmelsene om gebyrer skal gjelde tilsvarende for sektoravgift.

12.4 Departementets vurdering

Departementet er enig i tilsynets forslag, og har tilføyd dette i et nytt punktum i § 14 siste ledd. Imidlertid mener departementet at ordlyden i siste ledd bør endres til «avgift» og ikke «sektoravgift». Det skal ikke være et gyldighetsvilkår at avgiften som fastsettes, rettslig er å anse som en «sektoravgift».

For øvrig er § 14 andre ledd omformulert, uten at meningsinnholdet avviker fra departementets opprinnelige forslag.

13 Jernbaneloven § 8 d fjerde ledd

13.1 Gjeldende rett

Jernbaneloven kapittel II A dreier seg om konkurranse om avtaler om persontransport med jernbane og § 8 d inneholder bestemmelser om arbeidstakernes rettigheter.

§ 8 d fjerde ledd lyder:

«Den som får tildelt avtale om persontransport med jernbane gjennom konkurranse, må forplikte seg til å sikre at de ansatte som direkte medvirker til å oppfylle kontrakten, får lønns- og arbeidsvilkår som ikke er dårligere enn det som følger av gjeldende landsomfattende tariffavtale, eller det som ellers er normalt for vedkommende sted og yrke. Tilsvarende plikt gjelder også for underleverandører».

Paragrafen ble tatt inn i 2009 for å harmonisere reglene i jernbaneloven og yrkestransportloven. Innholdet skulle tilsvare dagjeldende bestemmelse i forskrift 8. februar 2008 nr. 112 om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter, som er gitt i medhold av anskaffelsesloven.

13.2 Forslaget i høringsnotatet

I forbindelse med revisjon av jernbaneloven i 2016, jf. Prop. 7 L (2016–2017) gjorde Arbeids- og sosialdepartementet oppmerksom på at ordlyden i forskriften som § 8 d bygget på, var blitt endret. Arbeids- og sosialdepartementet ba derfor om at Samferdselsdepartementet vurderte om jernbaneloven burde endres og bringes i samsvar med den nye ordlyden i § 5 i forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter. Dette innspillet kom sent i lovarbeidet og Samferdselsdepartementet fant det mest hensiktsmessig å vurdere dette i forbindelse med neste revisjon av loven.

Departementet kom til at det vil være ønskelig å basere § 8 d fjerde ledd på bestemmelsene i forskriften om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter slik de til enhver tid lyder. Dermed ville man sikre at bestemmelsene mot sosial dumping i jernbanesektoren var oppdaterte og harmoniserte med de generelle reglene for offentlige anskaffelser. Et annet alternativ kunne vært å sløyfe fjerde ledd helt, da reglene i forskriften uansett ville ha kommet til anvendelse. Av hensyn til tydelighet og naturlig sammenheng med reglene ved virksomhetsoverdragelse i paragrafens tre øvrige ledd mente departementet at det var riktig å beholde fjerde ledd, men i ny versjon.

13.3 Høringsinstansenes syn

Norsk Jernbaneforbund og *Norsk Lokomotivmannsforbund* mener at rettighetene etter § 8 d fjerde ledd bør fremgå direkte av loven og ikke som en referanse til en forskrift. En forskrift er lettere å endre og endringer er opp til det aktuelle departement som forvalter forskriften.

13.4 Departementets vurdering

Etter departementets mening bør reglene i jernbaneloven til enhver tid være harmonisert med de generelle reglene om lønns- og arbeidsvilkår ved offentlige anskaffelser. For å gjøre dette tydeligere og redusere behovet for oppdatering av jernbaneloven hvis det fastsettes nye forskrifter, foreslås at det i stedet for henvisning til den aktuelle forskriften gis en henvisning til lov om offentlige anskaffelser av 17. juni 2016 nr. 73 med tilhørende forskrifter. Dette innebærer ingen realitetsendring i arbeidstakernes rettigheter.

14 Endring av hjemmel til å ta inn jernbanepassasjerrettighetsforordningen i norsk rett

Jernbaneloven § 7 c første ledd gir hjemmel for at Kongen kan gi forskrift om gjennomføring og utfylling av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser med senere endringer.

Bestemmelsen henviser til dagens forordning. Et forslag til ny forordning (KOM 2017/0237) er under behandling i EU, og vil etter all sannsynlighet bli tatt inn i EØS-avtalen. Nummer på EU-rettsakt om passasjerrettigheter på jernbanen burde slettes, slik at det ikke skal være nødvendig i fremtiden å foreta lovendringer hver gan-

gen ny rettsakt på området blir tatt inn i EØS-avtalen. Behovet for lovendring måtte i stedet vurderes på bakgrunn av innholdet. Dette er i tråd med tilsvarende bestemmelser på luftfartsområdet (luftfartsloven § 10-42 første ledd) og hva gjelder busspassasjerer (yrkestransportlova § 32 a første ledd). Hjemmelen til å gi forskrift burde legges til departementet som i § 7 d om kollektivtransportforordningen.

Det er ikke avgitt noen høringsuttalelse, og departementet opprettholder forslaget i høringsnotatet.

15 Endringer i jernbaneundersøkelsesloven

Det finnes i dag ingen bestemmelser i jernbaneundersøkelsesloven som gjør det mulig for Statens havarikommisjon for transport (SHT) å kunne begjære obduksjon i forbindelse med jernbaneulykker. I dag er det kun påtalemyndigheten som kan begjære obduksjon i forbindelse med slike ulykker, jf. straffeprosessloven § 228. SHT har i de tilfellene politiet har funnet det hensiktsmessig at det skal utføres obduksjon, tilgang til informasjonen og resultatet av denne. Imidlertid har luftfartsloven hjemmel til å gi undersøkelsesmyndigheten rett til å kunne begjære obduksjon i forbindelse med luftfartsulykker, jf. luftfartsloven § 12-10 om gjennomføring av EU-forordning om rapportering av hendelser mv.

I forslaget i høringsnotatet mente departementet at obduksjon av omkomne for å kunne fastslå dødsårsak, ville kunne være avgjørende for at SHT skal kunne oppfylle sitt mandat om å utrede

forhold som antas å ha betydning for forebyggingen av jernbaneulykker og for å forstå hvordan en ulykke har skjedd. Departementet mente derfor at obduksjon av eventuelle omkomne burde være en integrert del av undersøkelsen som skal bringe klarhet i hvordan og hvorfor en ulykke har skjedd, og burde være uavhengig av om politiet har egeninteresse i å gjennomføre en rettsmedisinsk obduksjon eller ikke. Erfaring fra luftfartsområdet er at det oppnås større læring dersom SHT får innflytelse på prosessen.

Det vises også til Prop. 83 L (2011–2012) Om endringer i luftfartsloven, side 89 og 107, jf. Innst. 329 L (2011–2012), der komiteen ikke hadde særskilte merknader til dette.

Det er ikke avgitt noen høringsuttalelse, og departementet opprettholder forslaget i høringsnotatet.

16 Endringer i yrkestransportlova

Yrkestransportlova § 36 gir departementet mulighet til å gi «statens jernbanetrafikkselskap og jernbanetrafikkselskap der statens jernbanetrafikkselskap eig over halvparten av selskapet» pålegg om å utføre visse transportoppgaver når «samferdselsomsyn under ekstraordinære tilhøve gjer det naudsynt».

Ved lovendringene i jernbaneloven som trådte i kraft 1. januar 2017 ble det tatt inn en ny § 6 b i jernbaneloven som gir departementet hjemmel til å pålegge den som driver aktivitet knyttet til jernbane, å utføre nærmere angitte oppgaver (herunder transporttjenester) for å sikre nødvendig

samfunnssikkerhet og beredskap i ekstraordinære situasjoner, kriser og krig. Dette er forutsatt nærmere regulert i forskrift.

Hjemmelen i yrkestransportlova var blitt overflødig i lys av ny § 6 b i jernbaneloven, men ble ikke opphevet i forbindelse med ikrafttreddelsen. Departementet foreslo derfor i høringsnotatet at den delen av yrkestransportlova § 36 som omhandler jernbanetransport ble opphevet for å unngå dobbeltregulering.

Det er ikke avgitt noen høringsuttalelse, og departementet opprettholder forslaget i høringsnotatet.

17 Forholdet til Grunnloven

17.1 Innledning

Som nevnt i kapittel 5 vil ERA få en utvidet rolle ved at byrået skal kunne utstede felles sikkerhetsattest og utstede tillatelser til å bringe kjøretøy i omsetning. Imidlertid vil det også etter gjennomføring av fjerde jernbanepakke være Statens jernbanetilsyn som har ansvaret for oppfølgingen av jernbaneaktører som opererer i Norge, slik som i dag. Det blir ingen endring i jernbanetilsynets adgang til å stanse virksomheten når hensynet til sikkerheten tilsier det, og Statens jernbanetilsyns rolle som sikkerhetstilsyn blir ikke endret. Fordi ERA skal treffe vedtak på enkelte områder, er det nødvendig å vurdere forholdet til Grunnloven, herunder hvordan Stortinget skal behandle saken.

17.2 Relevant praksis for myndighetsoverføring

Grunnloven bygger på en forutsetning om at utøvende, lovgivende og dømmende myndighet i Norge skal utøves av norske statsorganer. Dette vil si at det i utgangspunktet er norske statsorganer som skal ha kompetanse til å treffe vedtak med direkte virkning for private borgere og foretak i Norge. Etter sikker konstitusjonell praksis kan imidlertid denne typen overføring av myndighet til å treffe vedtak med virkning i Norge skje ved Stortingets samtykke etter Grunnloven § 26 annet ledd, forutsatt at myndighetsoverføringen anses som «lite inngripende». Vi viser, som eksempler, til St.prp. nr. 44 (2004–2005), jf. Innst. S. nr. 164 (2004–2005) (flysikkerhet – EASA-forordningen), Prop. 27 S (2012–2013), jf. Innst. 146 S (2012–2013) (flysikkerhet II – revidert EASA-forordning), og Prop. 123 S (2014–2015), jf. Innst. 390 S (2014–2015) (luftfartsvirksomhet utøvd av tredjestatsoperatører – «EASA III»).

17.3 Kriterier for den videre vurderingen

Grunnloven gir selv ingen veiledning om vurderingen av når myndighetsoverføring er å anse som «lite inngripende». Vurderingen av hva som kan aksepteres, må prinsipielt ta utgangspunkt i den enkelte kompetansebestemmelsen i Grunnloven som det er tale om å gripe inn i (§ 3, § 49, § 75, §§ 88 til 90 mfl.). Praksis, i første rekke slik den er kommet til uttrykk i forbindelse med Stortingets behandling av tidligere saker, vil kunne gi veiledning om hvor grensen for «lite inngripende» myndighetsoverføring går. Denne praksisen bygger på at en rekke momenter kan være relevante ved vurderingen av hva som er «lite inngripende». I St.prp. nr. 100 (1991–92) om inngåelse av EØS-avtalen side 342 er følgende uttalt:

«Kriteriet 'lite inngripende' gir anvisning på en skjønsmessig helhetsvurdering, der det ikke er mulig å gi en uttømmende oppregning en gang for alle av de hensyn som kan ha betydning ved vurderingen».

Etter praksis er relevante momenter bl.a. den nærmere arten av myndigheten som overføres, omfanget av myndighetsoverføringen og i den forbindelse om overføringen gjelder et bestemt og avgrenset saksområde. Det har videre betydning om overføringen er basert på gjensidighet og likeverdig deltakelse. I praksis er det også lagt vekt på i hvilken grad norske myndigheter har mulighet til å avbøte uheldige virkninger av myndighetsoverføringen. Det må også legges vekt på arten av de samfunnsmessige og politiske interessene som berøres gjennom myndighetsoverføringen.

17.4 Nærmere vurdering

17.4.1 Arten av myndighetsoverføringen

ERA-forordningen innebærer formell overføring av vedtaksmyndighet, som i dag tilligger Statens jernbanetilsyn, til ERA innenfor et saklig avgrenset område. Som det fremgår av kapittel 2.1.4.3, gjelder dette på følgende områder:

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- Myndighet til å utstede, fornye, suspendere og endre felles sikkerhets sertifikat, unntatt der virkeområdet er begrenset til en stat og søkeren har bedt om at den nasjonale sikkerhetsmyndigheten utsteder det (artikkel 14 i forordningen)
- Myndighet til å utstede tillatelser til å bringe kjøretøyer og kjøretøytyper i omsetning, unntatt der bruksområdet er begrenset til en stat og søkeren har bedt om at den nasjonale sikkerhetsmyndigheten utsteder tillatelsen (artikkel 20 og 21 i forordningen)

Når det gjelder byråets bindende forhåndsgodkjenning av om tekniske løsninger for ERTMS langs sporet er i tråd med relevante TSIs og derfor har full samtrafikkvegne (artikkel 22 i forordningen), er dette en ny delprosess som introduseres med fjerde jernbanepakke. Statens jernbanetilsyn vil fortsatt være vedtaksmyndighet for den endelige tillatelsen til å ta i bruk faste anlegg, herunder ERTMS-anlegg, på norsk territorium. Dette fremgår av artikkel 18 i nytt samtrafikkdirektiv. Slik fremgangsmåten for denne forhåndsgodkjenningen er beskrevet i artikkel 19 i nytt samtrafikkdirektiv, fremstår byråets beslutning om slik godkjenning som et enkeltvedtak etter norsk forvaltningstradisjon. Det er rettet mot søkeren (som regel vil dette være infrastrukturforvalter, dvs. i Norge Bane NOR SF), det er angitt saksbehandlingsfrister, og en negativ beslutning vil være gjenstand for klage til byråets klageorgan. Dette tilsier at utførelse av denne oppgaven innebærer en overnasjonal myndighetsutøvelse. Drøftingen av forholdet til Grunnloven er derfor etter departementets syn relevant også for denne oppgaven.

Videre vil EU-domstolen kunne prøve vedtak som treffes av ERA. Vilklårene for denne domstolsprøvingen er omtalt i kapittel 2.1.4.3. Innenfor dette området vil det dermed også skje en overføring av domstolsmyndighet for prøving av de vedtakene byrådet treffer.

Det følger av artikkel 10 nr. 8 i nytt jernbanesikkerhetsdirektiv at en søker kan be om at felles sikkerhets sertifikat utstedes av den nasjonale sikkerhetsmyndigheten dersom virkeområdet er begrenset til denne staten. Tilsvarende følger det av artikkel 21 nr. 8 i nytt samtrafikkdirektiv at en søker kan be om at tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning kan utstedes av den nasjonale sikkerhetsmyndigheten hvis bruksområdet er begrenset til et eller flere jernbanenett i en medlemsstat. For disse sakene vil det ikke skje noen myndighetsoverføring til ERA, da Statens jernbanetilsyn fortsetter å utøve sin myndighet her. Samferdsels-

departementet vil fortsatt være klageinstans for de vedtakene Statens jernbanetilsyn treffer, og norske domstoler vil kunne prøve lovligheten av vedtakene etter norsk rett. Når de nasjonale sikkerhetsmyndighetene er rett vedtaksmyndighet og har truffet vedtak i slike saker, er det ingen bestemmelser i jernbanepakken som gir ERA eller klageorganet myndighet til å overprøve det, heller ikke i forbindelse med voldgift som omtalt i kapittel 2.1.4.3.

De vedtakene som etter forordningen skal treffes av ERA, vil kunne være rettet mot norske rettssubjekter dersom det er et norsk rettssubjekt som har søkt om kjøretøytillatelsen eller sikkerhets sertifikatet. For kjøretøytillatelser er det nå mest vanlig at det er produsenten som gjennomfører tillatelsesprosessen, og det antas dermed å være få norske rettssubjekter som vil søke ERA om kjøretøytillatelse. Men selv om søkeren kan være etablert i en annen EØS-stat, vil ERAs vedtak få virkning i Norge når vedtaket omfatter jernbaneforetak som vil operere i Norge eller kjøretøyer som det er meningen å bruke i Norge.

17.4.2 Omfanget av myndighetsoverføringen

Spørsmålet er videre om omfanget av denne myndighetsoverføringen tilsier at den er «lite inngripende».

Betydningen av myndighetsoverføringen avdempes av at EU-organenes avgjørelser må baseres på de samme materielle kravene som ligger til grunn for vedtakene som Statens jernbanetilsyn i dag treffer på disse områdene. Disse kravene er av teknisk karakter, og samsvarsvurderingene skal utføres etter nærmere angitte metoder. For kjøretøytillatelser vil det, som i dag, være uavhengige samsvarsvurderingsorganer som foretar samsvarsvurderingene med de aktuelle tekniske kravene. Samsvar med krav i TSIs skal vurderes av teknisk kontrollorgan, samsvar med nasjonale regler skal vurderes av utpekt organ, og riktig bruk av felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger skal verifiseres av en assesserende enhet. Det er derfor de samme sikkerhetsmessige og jernbanetekniske kravene som ligger til grunn for byråets myndighetsutøvelse, som for de nasjonale sikkerhetsmyndighetene i dag, og det er de samme organene som skal vurdere samsvar med kravene.

ERA har med virkning fra 16. juni 2019 overtatt myndighet fra de nasjonale sikkerhetsmyndighetene i EU-statene til å utstede kjøretøytillatelser for enkelte typer godsvogner som er beregnet for bruk i hele området. Dette gjelder vogner som er

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

merket «GE» («Go Everywhere»), og som oppfyller visse vilkår angitt i TSlen for godsvogner. Vilkårene er nå angitt i punkt 7.1.2 i vedlegget til forordning (EU) nr. 321/2013, som er nyeste versjon av TSlen for godsvogner, og som ble tatt inn i EØS-avtalen i 2014. Dette betyr at mens Norge tidligere måtte respektere slike tillatelser utstedt av nasjonale sikkerhetsmyndigheter i EU-stater, er oppgaven med å utstede tillatelser nå overtatt av ERA. Det er med andre ord en begrenset endring som nå skjer ved at myndighetsutøvelsen i visse tilfeller flyttes fra andre stater til ERA.

Myndigheten overføres til ERA på tre saklig avgrensede saksområder. Grensene mellom byråets og de nasjonale sikkerhetsmyndighetenes myndighetsutøvelse fremgår av artikkel 10, 16 og 17 i det nye sikkerhetsdirektivet. Utgangspunktet er at det er byrådet som utsteder sikkerhets sertifikat, unntatt i de tilfellene der søker har bedt om at den nasjonale sikkerhetsmyndigheten gjør det fordi søkers virkeområde er begrenset til denne staten. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal gjennomføre tilsyn med at virksomhetene etterlever sin forpliktelse til å drive på en sikker måte gjennom bruk av sikkerhetsstyringssystemet sitt og ved å følge de kravene som gjelder for virksomheten, se artikkel 17 nr. 1.

Dersom den nasjonale sikkerhetsmyndigheten i forbindelse med sin tilsynsvirksomhet finner at en virksomhet ikke oppfyller vilkårene for sikkerhets sertifikatet, og det er byrådet som har utstedt sertifikatet, kan den treffe midlertidige stansvedtak, og må varsle byrådet om dette, jf. artikkel 17 nr. 6 første ledd. Byrådet skal på eget initiativ vurdere om sikkerhets sertifikatet skal begrenses eller tilbakekalles.

Uavhengig av byråets formelle vedtak om begrensnings eller tilbakekall av sertifikatet, kan Statens jernbanetilsyn treffe vedtak om å begrense eller stanse virksomheter som utgjør en alvorlig sikkerhetsrisiko med hjemmel i jernbaneloven § 11 syvende ledd, jf. artikkel 17 nr. 6 i sikkerhetsdirektivet. Slike stansvedtak kan ikke overprøves av byrådet, selv om det skal samarbeide med Statens jernbanetilsyn om å oppnå en gjensidig akseptabel løsning ved uenighet om tiltakene er forholdsmessige. Hvis det ikke oppnås enighet, «skal den nasjonale sikkerhetsmyndighetens beslutning om å treffe midlertidige tiltak fortsatt være gjeldende». Statens jernbanetilsyns vedtak av denne typen «skal være gjenstand for nasjonal rettslig prøving», altså med normal klagemulighet til departementet etter forvaltningsloven og alminnelig prøvingsrett for norske domstoler. Se også omtalen i kapittel 2.1.4.3.

En eventuell klageprosess og rollene til Statens jernbanetilsyn, Samferdselsdepartementet og norske domstoler blir påvirket i de sakene der det er ERA som treffer vedtak med virkning for norske borgere eller på norsk territorium. Domstolsprøvingen som eventuelt vil foregå hos EU-domstolen vil gjelde saker der den administrative klageadgangen for vedtak truffet av ERA er uttømt. Videre gjelder domstolsprøvingen klager med sikte på annullering av ERAs beslutninger, eller ved manglende handling innen de gjeldende fristene. Departementet antar at det først og fremst er i de tilfellene ERA treffer et negativt vedtak om ikke å tildele sikkerhets sertifikat, eller om å tilbakekalle et tidligere utstedt sikkerhets sertifikat, at det vil være aktuelt for private aktører å benytte seg av klagemuligheten og eventuelt adgangen til domstolsprøving. Domstolen vil i slike saker kunne oppheve ERAs beslutninger, og det følger av ERA-forordningen artikkel 63 at byrådet i sin tur «skal treffe alle nødvendige tiltak for å etterkomme beslutningen» til domstolen. Virkningene av en dom antas derfor som regel å være at et negativt vedtak opprettholdes, eller at saken må behandles på nytt i tråd med anvisninger fra domstolen. En dom vil dermed kunne ha positive konsekvenser for norske aktører, om ikke domstolen opprettholder et negativt vedtak fra ERA. Tilsvarende gjelder for kjøretøytillatelser.

De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal beholde ansvaret for de områdene de i dag har ansvaret for. Disse er listet opp i artikkel 16 nr. 2 i sikkerhetsdirektivet, og omfatter særlig utstedelse av tillatelser til å ta i bruk delsystemene infrastruktur, energi og styring, kontroll og signal langs sporet, føre tilsyn med at samtrafikkomponentene oppfyller de grunnleggende kravene, utstede sikkerhetsgodkjenninger for infrastrukturforvalter, utstede førerbevis og overvåke, fremme og eventuelt håndheve og oppdatere rammereglene for sikkerhet, herunder systemet med nasjonale regler.

Det fremgår av sikkerhetsdirektivet artikkel 10 nr. 5 at ERA skal kunne foreta besøk og inspeksjoner hos jernbanevirksomheter i forbindelse med utstedelse av sikkerhets sertifikat. ERA og nasjonale sikkerhetsmyndigheter skal samordne tilretteleggingen av slike besøk. Det understrekes at ERAs eventuelle inspeksjoner foretas som en del av søknadsprosessen, og ERA har ikke myndighet til å foreta besøk og inspeksjoner hos jernbanevirksomheter i etterkant av at det er utstedt sikkerhets sertifikat. Slik etterfølgende tilsynsmyndighet tilhører utelukkende nasjonale sikkerhetsmyndigheter, jf. sikkerhetsdirektivet artikkel 17.

17.4.3 Gjensidighet og likeverdig deltakelse

På de saksområdene der byrået treffer vedtak, skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten involveres for å vurdere om søkeren oppfyller de relevante nasjonale reglene. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal få tilsendt den innsendte dokumentasjonen i sin helhet for å kunne foreta denne vurderingen. Der det er relevant for en kjøretøytilatelse, kan den nasjonale sikkerhetsmyndigheten gi midlertidige tillatelser for testing på jernbanenettet. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten kan gi en positiv eller negativ vurdering. Ved uenighet mellom byrået og den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal de samarbeide med sikte på å oppnå en gjensidig akseptabel vurdering, jf. artikkel 10 nr. 7 i sikkerhetsdirektivet og artikkel 21 nr. 7 i samtrafikkdirektivet.

Saksbehandlingen for ERA vil ha nasjonal involvering på to måter. For det første skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten vurdere søknaden opp mot de relevante nasjonale reglene. Det skal inngås egne samarbeidsavtaler mellom byrået og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene om den praktiske gjennomføringen av saksbehandlingen. Disse avtalene skal regulere frister, fordeling av kostnader og andre vilkår for samarbeidet. Avtalene inngås etter en felles mal, for å sikre likeverdige vilkår. Statens jernbanetilsyn har deltatt i arbeidet med å utvikle disse samarbeidsavtalene, og forhandler for tiden med byrået med sikte på å inngå en balansert samarbeidsavtale. Videre er det lagt opp til at saksbehandlingen hos byrået i betydelig grad gjøres med bistand fra «pool of experts», bestående av eksperter fra hele EU/EØS. Det vil etableres egne avtaler med de nasjonale sikkerhetsmyndighetene, herunder Statens jernbanetilsyn, om bruk av eksperter til dette formålet. Det vil dermed kunne være personer med tilknytning til norsk jernbane som deltar i saksbehandlingen for byrået i saker som omhandler virksomhet i Norge, i tillegg til at det er Statens jernbanetilsyn som skal vurdere den delen av søknaden som omhandler norske regler.

Som det fremgår av flere av de publiserte EØS-notatene om utfyllende rettsakter til jernbanepakken, vil det være behov for tilsvarende tilpasninger som til ERA-forordningen, bl.a. om språk, se kapittel 4.2.2. Disse tilpasningene fremgår av utkastet til EØS-komitébeslutning som er tatt inn i vedlegg 1.

Departementet legger til grunn at Norge – som i dag – i stor grad vil være involvert i byråets arbeid på samme måte som EU-statenes myndigheter, både ved å være representert i styret og ved

å delta aktivt og konstruktivt i ulike arbeidsgrupper osv. Det følger av de eksisterende EØS-tilpasningene til den gamle ERA-forordningen at Norge deltar uten stemmerett i styret. Dette er i tråd med fast praksis for byrådeltakelse og vil bli videreført. Norske borgere kan videre ansettes i byrået på lik linje med EU-borgere, og ansatte i Statens jernbanetilsyn vil bli tilknyttet byråets «pool of experts» som skal bistå ERA som saksbehandlere på de områdene byrået skal treffe vedtak. Dette bidrar til at kunnskap om norske forhold og metoder blir en del av kompetansegrunnlaget for byråets saksbehandling, og blir spilt inn i ERAs arbeid med koordinering og utvikling av sektoren. Norske myndigheter har allerede bidratt konstruktivt til dette arbeidet. Statens jernbanetilsyn bidrar blant annet med å utveksle «best practice» ved utviklingen av felles sikkerhetsmetoder om tilsynsmetodikk og risikovurderinger og system for innrapportering og oppfølging av ulykker og hendelser, samt teknisk kompetanse, herunder knyttet til erfaring med togdrift under strenge nordiske vinterforhold. Videre tilegner tilsynet seg verdifull kunnskap til bruk i den hjemlige tilsynsvirksomheten. Statens havarikommisjon for transport deltar også aktivt i byråets arbeid med å etablere felles retningslinjer for gjennomføring av ulykkesundersøkelser og utarbeidelse av sikkerhetstilrådninger.

Selv om Norge ikke har stemmerett i ERAs styre, er departementets inntrykk som nevnt at Norge har høy anseelse og stor innflytelse i ERAs beslutningsprosess. I praksis blir de fleste beslutningene i byråets styre truffet med tilnærmet enstemmighet, og Statens jernbanetilsyns representant er som regel enig i de beslutningene som tas. Den norske deltakelsen i jernbanebyrået har til nå fungert meget godt, og departementet oppfatter at byrået selv behandler Norge og norske medlemmer i arbeidsgrupper osv. som likeverdige med de som stiller fra EUs medlemsstater og ser positivt på deres bidrag. Det står likevel igjen at Norge formelt ikke har stemmerett.

17.4.4 Mulighet til å avbøte uheldige virkninger

I de sakene der ERA tar beslutninger på overnasjonalt nivå, vil det likevel være de nasjonale sikkerhetsmyndighetene som har ansvaret for oppfølgingen gjennom tilsyn, som beskrevet ovenfor. Alle jernbaneforetak som får utstedt felles sikkerhetssertifikat av byrået, er gjenstand for tilsyn fra Statens jernbanetilsyn når de opererer i Norge. Det legges opp til en styrking av samarbeid og

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

utveksling av «best practice» for gjennomføring av tilsyn. Her har norske myndigheter allerede en velfungerende tilsynsmetodikk. Denne felles metodikken har til nå ikke vært likt gjennomført i alle EU-statene, men det vil nå skje en større grad av harmonisering i hele Europa. Dette fremgår av forordning (EU) 2018/761 om felles sikkerhetsmetoder for tilsyn og forordning (EU) 2018/762 om felles sikkerhetsmetoder for sikkerhetsstyringssystemer.

Det kan oppstå situasjoner der byrået utsteder sikkerhetssertifikat eller kjøretøytillatelse til tross for at Statens jernbanetilsyn har vurdert at de relevante norske kravene ikke er oppfylt, se omtalen i kapittel 2.1.4.3. Statens jernbanetilsyn kan i slike tilfeller likevel gjøre en selvstendig vurdering av om det vil medføre en så stor sikkerhetsrisiko å utøve virksomhet i Norge at det kan påby helt eller delvis stans av virksomheten med hjemmel i jernbaneloven § 11 sjetten ledd. Etter at byrået har utstedt en kjøretøytillatelse må jernbaneforetaket som skal bruke det, treffe en selvstendig beslutning om å ta i bruk kjøretøyet på aktuelle strekninger for det tiltenkte bruksområdet før det kan kjøre tog med det, jf. artikkel 23 i nytt samtrafikkdirektiv og omtalen i kapittel 2.1.4.2. Hvis Statens jernbanetilsyn finner sikkerhetsmessige svakheter ved denne beslutningen, kan det være grunnlag for å treffe et stansvedtak for aktuelle strekninger i Norge. Når det gjelder ERAs vedtak om å utstede felles sikkerhetssertifikat, vil det være basert på at søkeren har dokumentert at det aktuelle jernbaneforetaket har et sikkerhetsstyringssystem som gjør det i stand til å drive sin virksomhet sikkert i det tiltenkte området, se artikkel 10 nr. 1 i nytt sikkerhetsdirektiv. Det vil være opp til Statens jernbanetilsyn å foreta en selvstendig vurdering av om sikkerhetsstyringssystemet etterleveres når jernbaneforetaket utfører virksomhet i Norge, slik at ikke virksomheten medfører en alvorlig sikkerhetsrisiko, jf. artikkel 17 nr. 1 og 6.

17.4.5 Samfunnsmessige og politiske interesser som berøres

De materielle kravene ERA skal basere sine vedtak på vil i prinsippet være de samme som ligger til grunn for vedtakene Statens jernbanetilsyn i dag treffer på disse områdene. Det er i hovedsak prosessuelle forhold som er nye ved fjerde jernbanepakke, ved at den formelle beslutningsmyndigheten overføres. Det kan tenkes at ERA vil treffe vedtak basert på regler som er vedtatt av Kommisjonen, før disse reglene er tatt inn i EØS-avtalen.

Dette har et element av myndighetsoverføring i seg. Som omtalt i kapittel 2.1.4.1 og 2.1.4.2, har Kommisjonen hjemmel til å vedta utfyllende gjennomføringsrettsakter på enkelte områder, blant annet felles sikkerhetsmetoder og TSIer. Selv om det nå foreligger et stabilt regelsett på disse områdene, vil de i fremtiden måtte oppdateres, særlig på bakgrunn av den teknologiske utviklingen, feilretting i spesifikasjonene mv. Kommisjonen har bl.a. utarbeidet en plan for nye tekniske spesifikasjoner som kan være nødvendige i forbindelse med gjennomføringen av «The European Green Deal». Hvis slike nye regler berører et område der det finnes relevante norske regler, må i alle tilfelle Statens jernbanetilsyn involveres i saksbehandlingen, jf. omtale i 2.1.4.3. ERA vil også i sin myndighetsutøvelse være bundet av de reglene som følger av EØS-avtalen. Hvis ERA og Statens jernbanetilsyn er uenige i hvordan de norske reglene skal komme til anvendelse i den enkelte sak, skal man etterstrebe en gjensidig akseptabel løsning, og Statens jernbanetilsyn kan eventuelt kreve at spørsmålet avklares ved voldgift som beskrevet i kapittel 2.1.4.3.

Det er derfor hovedsakelig konstitusjonelle interesser som berøres av myndighetsoverføringen; de samme sikkerhetsmessige og jernbanetekniske kravene ligger til grunn for byråets myndighetsutøvelse som for de nasjonale sikkerhetsmyndighetene i dag, og det er de samme samsvarsvurderingsorganene som skal vurdere samsvar med de aktuelle tekniske og sikkerhetsmessige kravene. På disse områdene vil derfor ikke ERAs vurderinger kunne avvike vesentlig fra de Statens jernbanetilsyn foretar i dag. Myndighetsoverføringen i seg selv vil dermed etter departementets syn ikke påvirke de nåværende samfunnsmessige eller politiske interessene som norske myndigheter forholder seg til ved sin nåværende myndighetsutøvelse i noen særlig grad. I alle tilfeller er departementet av den oppfatning at eventuelt berørte interesser ivaretas gjennom at Statens jernbanetilsyn skal vurdere den delen av søknaden som omhandler de nasjonale kravene, og at Statens jernbanetilsyn kan stanse utøvelse av trafikkvirksomhet i Norge med hjemmel i jernbaneloven § 11 sjetten ledd når sikkerhetshensyn tilsier det.

Det presiseres at det i lang tid har fulgt av internasjonale avtaler at visse kjøretøy kan brukes i Norge, uten at norske myndigheter har gitt en egen tillatelse til ibruktaking, jf. jernbaneloven § 5. Det følger av samtrafikkforskriften § 19 nr. 10 at tillatelser til ibruktaking som er gitt før 19. juli 2008, herunder tillatelser gitt i henhold til interna-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

sjonale avtaler, særlig RIC («Regolamento Internazionale Carrozze») og RIV («Regolamento Internazionale Veicoli»), fortsatt skal være gyldige i samsvar med vilkårene i tillatelsene. RIC inneholder regler for gjensidig bruk av passasjervogner og reisegodsvogner i internasjonal trafikk, mens RIV inneholder tilsvarende regler for gjensidig bruk av godsvogner i internasjonal trafikk. Dersom en utenlandsk tillatelsesmyndighet har gitt en slik tillatelse, er den gyldig i Norge på de angitte vilkårene.

Norge er også bundet av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (Protokoll 1999). Overenskomsten gjelder som norsk lov, jf. COTIF-loven § 1. Bilag G til overenskomsten (ATMF), fastsetter enhetlige rettsregler om teknisk godkjenning av jernbanemateriell som skal brukes i internasjonal trafikk. Dersom en deltakerstat har gitt en tillatelse i medhold av overenskomsten, skal andre deltakerstater anerkjenne tillatelsen med henblikk på trafikk og bruk i disse andre statenes område, jf. ATMF artikkel 6.

Det følger videre av den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne som gjelder for delsystemet rullende materiell – godsvogner (TSI WAG) artikkel 4, at de krav som skal være oppfylt ved verifiseringen av samtrafikkevnen bestemmes av de gjeldende tekniske reglene som er i bruk i den medlemsstaten som gir tillatelse til ibruktaking av det enkelte delsystem. TSI WAG gjelder som forskrift, jf. TSI WAG-forskriften. Når visse angitte vilkår er oppfylt, vil en godsvogn kunne brukes i alle EØS-stater på bakgrunn av en tillatelse gitt i en av statene. Som nevnt i punkt 17.4.2 har ERA siden 16. juni 2019 hatt myndighet til å utstede slike tillatelser. Også dette viser at Norge har måttet respektere slike tillatelser som er gitt av utenlandske tillatelsesmyndigheter.

Det er de involverte aktørenes ansvar å sørge for at slike vogner til enhver tid oppfyller de vilkårene som gjelder for å kunne tas i bruk på en sikker måte, jf. jernbaneloven § 6 og lisensforskriften § 4.

17.5 Oppsummering

Som nevnt i punkt 17.3 gir kriteriet «lite inngripende» anvisning på en skjønnsmessig helhetsvurdering hvor en rekke ulike momenter er relevante. Foran har departementet drøftet de mest relevante momentene. Etter departementets syn leder en helhetsvurdering basert på momentene som er drøftet foran mot at myndighetsoverføringen i dette tilfellet er lite inngripende, slik at Stortingets samtykke etter Grunnloven § 26 annet ledd vil være tilstrekkelig. ERAs myndighetsutøvelse skjer på et begrenset område av teknisk art, med et betydelig innslag av harmoniserte krav og få nasjonale regler. Selv om Norge ikke har stemmerett i ERA, er nasjonal innflytelse ivaretatt gjennom medvirkning i vurderingen av de nasjonale reglene og deltakelse i byråets arbeid. Selve trafikkutøvelsen vil være gjenstand for nasjonal kontroll og håndheving. Arbeidet med en god sikkerhetskultur, et velfungerende og effektivt marked for kjøretøyer og andre jernbaneprodukter, og tilrettelegging for bedre utnyttelse og utvikling av jernbanesystemet styrkes ved en felleseuropeisk tilnærming.

Departementet legger derfor til grunn at Stortinget kan behandle saken ved å gi samtykke etter Grunnloven § 26 annet ledd til at den nye ERA-ordningen og de tilhørende direktivene om jernbanesikkerhet og samtrafikk tas inn i EØS-avtalen.

18 Unntak fra EØS-avtalens to-pilarstruktur

18.1 Innledning

EØS-avtalen bygger som kjent på to pilarer, EU- og EFTA-pilaren. Hver pilar har sitt eget overvåkings- og domstolsystem, med hhv. Kommisjonen og EU-domstolen i EU-pilaren, og EFTAs overvåkingsorgan (ESA) og EFTA-domstolen i EFTA-pilaren. Dette gjenspeiles i EØS-avtalens del VII om institusjonelle bestemmelser. Det følger av denne to-pilarstrukturen at kompetanse som i EU-pilaren gis til et EU-organ i utgangspunktet skal tilligge et EFTA-organ i EFTA-pilaren. Skulle det oppstå tvister som går på tvers av pilarene, skal disse løses i EØS-komiteen, jf. EØS artikkel 111. EØS-avtalen åpner imidlertid for at to-pilarstrukturen kan fravikes i særskilte tilfeller, etter en konkret vurdering.

I denne saken foreligger det gode grunner som tilsier at to-pilarstrukturen bør fravikes hva gjelder myndighetsoverføringen til ERA og den tilhørende voldgiftsordningen ved uenighet mellom ERA og nasjonal sikkerhetsmyndighet, som omtalt i kapittel 2.1.4.3. Departementet vil redegjøre for disse vurderingene i kapittel 18.2 og 18.3 under.

18.2 Myndighetsoverføring til ERA

Gjennom de siste to tiår har man sett et behov for en gradvis utvikling av et felles europeisk jernbaneområde, med et felles rammeverk for å utføre jernbanetjenester og et harmonisert teknisk og sikkerhetsmessig regelverk. Dette arbeidet ble påstartet med de tre jernbanepakkene som allerede er innlemmet i EØS-avtalen og videreføres med fjerde jernbanepakke. Opprettelsen av et felles europeisk jernbaneområde krever et betydelig teknisk samarbeid på tvers av landegrensene, slik at man kan ivareta et høyt sikkerhetsnivå og en tilstrekkelig grad av samtrafikkvegne. Dette var bakgrunnen for at man opprettet et felles europeisk fagorgan innenfor det tekniske og sikkerhetsmessige området -ERA- i den andre jernbanepakken. Det er også begrunnelsen for at man nå, i fjerde jernbanepakke, har gitt ERA utvidede oppgaver

på disse områdene, for å harmonisere prosessene for kjøretøytillatelser og sikkerhetssertifisering av kjøretøy og virksomheter med flernasjonal virksomhet. Erfaringen etter de tre første jernbanepakkene var at selv om de materielle kravene som danner grunnlag for de nasjonale beslutningene i stor grad var harmonisert, opplevde man ikke en ønsket grad av samordning og koordinering på tvers av de nasjonale sikkerhetsmyndighetene. Det ble gjennomført til dels overlappende vurderinger mot de samme kravene fra ulike nasjonale sikkerhetsmyndigheter. Dette kunne gi langvarige og til dels fastlåste situasjoner rundt kjøretøytillatelser og sikkerhetssertifisering av jernbaneforetak.

Det fremheves i punkt åtte i fortalet til ERA-forordningen at både produsenter og jernbaneforetak opplever at prosessen for kjøretøytillatelser i dag tar urimelig lang tid og er for kostbar. Det er for å imøtekomme de nevnte utfordringene at det i ERA-forordningen er inntatt regler om at tillatelsesprosessen skal forenkles gjennom at den samles i én enkelt framgangsmåte der hvert jernbanekjøretøy bare trenger én tillatelse som gis av ERA, men der nasjonale myndigheter bidrar med vurderinger av forholdet til nasjonale regler. Formålet med det nye regelverket er altså økt forutsigbarhet for aktørene, samtidig som sikkerheten ivaretas ved at tillatelsene gis av et samlet, uavhengig europeisk fagorgan for jernbanetekniske og sikkerhetsmessige spørsmål.

Som det fremgår av kapittel 2.1.4.3, innebærer ERA-forordningen en overføring av beslutningsmyndighet fra nasjonale myndigheter i EUs medlemsstater til ERA på et saklig avgrenset område, som angitt i samtrafikkdirektivet og jernbanesikkerhetsdirektivet, nemlig hva gjelder utstedelse av felles europeisk sikkerhets sertifikat og tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning. Denne myndigheten er avgrenset mot de sakene der virkeområdet er begrenset til en stat og søkeren har bedt om at den nasjonale sikkerhetsmyndigheten utsteder sikkerhets sertifikatet eller kjøretøytillatelsen.

I tillegg koordineres alle søknader gjennom den felles portalen for søknader («one-stop

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

shop»), og det er i ERAs regi satt opp mer egnede, sentrale registre for kjøretøy og egenskaper ved infrastrukturen for at alle involverte aktører enkelt skal kunne få tilgang på relevant informasjon for å kunne kjøre tog på en sikker måte. ERA skal også bidra til en harmonisert og koordinert utbygging av ERTMS i Europa, se omtale i kapittel 5.2 og 17.

Departementet deler vurderingen av de utfordringer det nåværende systemet med nasjonale sertifikater og tillatelser har ført til for bransjen. En løsning som beskrevet med felles europeiske sikkerhets sertifikater og kjøretøytillatelser synes å være en egnet måte å adressere utfordringene på, uten at det går på bekostning av sikkerheten og muligheten for nasjonal innvirkning på beslutningsprosessene ivaretas.

Det nye samtrafikkdirektivet og jernbanesikkerhetsdirektivet inneholder omfattende og detaljerte tekniske krav som skal vurderes ved utstedelse av felles europeisk sikkerhets sertifikat og tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning. Det er i dag ikke noe organ i EFTA-pilaren som har den påkrevde tekniske kompetansen til å foreta denne type vurderinger. Dersom man skulle ha lagt myndighet til et EFTA-organ ville det ha vært nødvendig med en betydelig utvidelse, mest nærliggende av ESA, for å sikre tilstrekkelig teknisk og sikkerhetsmessig kompetanse.

Det kompetente organet på norsk side er i dag Statens jernbanetilsyn. I utgangspunktet kunne man tenkt seg at kompetansen til å utstede sikkerhets sertifikat og tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning kunne blitt beholdt nasjonalt. Det blir den også, i saker der bruksområdet bare er i Norge og der søkeren har bedt om at Statens jernbanetilsyn behandler saken. Denne løsningen med en nasjonal myndighetsutøvelse der bruksområdet er nasjonalt og søkeren selv ønsker det, balanserer etter departementets syn omfanget av myndighetsoverføringen på en hensiktsmessig måte.

Når departementet har kommet til at det ikke vil være hensiktsmessig å søke tilpasninger til ERA-forordningen for å kunne utstede felles sikkerhets sertifikater og kjøretøytillatelser, er det særlig lagt vekt på at nasjonale sikkerhetsmyndigheter ikke tidligere har hatt muligheten til å gi sikkerhets sertifikater og kjøretøytillatelser som har gyldighet ut over landets grenser, utover de kjøretøytillatelsene som er nevnt i kapittel 17.4.2. Norge må i dag respektere slike tillatelser utstedt av nasjonale sikkerhetsmyndigheter i de øvrige EØS-statene. Det er i dag en viss grad av samarbeid om transnasjonale tillatelser, men hver nasjo-

nale myndighet må da gi en egen tillatelse som bekrefter at deres relevante nasjonale krav er oppfylt.² Samlingen av tidligere nasjonale sikkerhets sertifikater i et felles sikkerhets sertifikat er dermed en nyskapning som går utover den vanlige kompetansen til nasjonale sikkerhetsmyndigheter på jernbaneområdet.

Departementet viser videre til at det ligger en sikkerhetsventil i at de nasjonale sikkerhetsmyndighetene kan treffe vedtak om midlertidig begrensning eller stans i virksomheter som utgjør en alvorlig sikkerhetsrisiko, til tross for at ERA har truffet et positivt vedtak om tildeling av kjøretøytillatelse eller felles sikkerhets sertifikat. Slike stansvedtak vil kunne forankres i at jernbaneforetakets sikkerhetsstyringssystem ikke sørger for tilstrekkelig kontroll med risikoforhold som oppstår ved å utøve virksomhet på hele eller deler av det norske jernbanenettet. Det er ikke avgjørende om det foreligger en gyldig kjøretøytillatelse eller felles sikkerhets sertifikat, fordi det er nødvendig at jernbaneforetaket uansett gjør en selvstendig vurdering av om den konkrete virksomheten utføres på en sikker måte når man skal kjøre tog på en gitt strekning. Dersom Statens jernbanetilsyn fatter et slikt stansvedtak, kan det ikke overprøves av ERA, men må påklages til departementet og prøves for norske domstoler, jf. drøftelsen ovenfor, artikkel 17 nr. 6 i nytt sikkerhetsdirektiv og omtalen i kapittel 17.4.4. Varer det midlertidig sikkerhetstiltaket lenger enn tre måneder, skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten be ERA om å begrense eller tilbakekalle sikkerhets sertifikatet, jf. kapittel 2.1.4.3.

Departementet viser til at det ligger en særlig trygghet for aktørene i at felles europeiske sikkerhets sertifikater utstedes av ett organ, samtidig som det fortsatt må gjøres en nasjonal vurdering av at relevante nasjonale sikkerhetsregler er oppfylt, jf. også punkt syv i fortalen til ERA-forordningen. Det er en styrke at det er vedtatt gjennomføringsrettsakter som gir et helhetlig kravsett for virksomhetenes sikkerhetsstyring og myndighetenes kontrollvirksomhet med tilhørende beslutningskriterier. Tilsvarende gjelder for kjøretøytillatelser med et bruksområde som omfatter mer enn en stat. Det er også lagt vekt på at den myndighetsoverføringen som ligger i ERA-forordnin-

² For sikkerhets sertifikater er dette løst ved at jernbaneforetakets hjemlige sikkerhetsmyndighet utsteder et «del A» som bekrefter samsvar med både harmoniserte og hjemlige nasjonale krav, og øvrige berørte nasjonale sikkerhetsmyndigheter utsteder et «del B» som bekrefter samsvar med de relevante nasjonale sikkerhetsreglene i sin stat.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

gen er lite inngripende, jf. Grunnlovsvurderingen i kapittel 17.

Oppsummert vil en én-pilarløsning der ERA, som det samlende europeiske fagorganet for jernbanetekniske og sikkerhetsmessige spørsmål, gis myndighet til å utstede felles europeiske sikkerhetsattestifikater og kjøretøytillatelse, gjøre at søknadsprosessen blir upartisk og mer effektiv enn i dag. Departementet ønsker å gjøre jernbanen mer attraktiv ved å ha et system på plass som sikrer en helhetlig og mer effektiv, men samtidig forsvarlig, saksbehandling, som utføres av teknisk kompetente organer innenfor et tydelig rettslig rammeverk. Dette er det nå etter departementets syn lagt til rette for gjennom de reglene som fremgår av fjerde jernbanepakke med tilhørende gjennomføringsrettsakter. Det er i dag ikke noe organ i EFTA-pilaren som har den påkrevde tekniske kompetansen til å foreta denne type vurderinger og det vil være vanskelig og uhensiktsmessig å bygge opp ESA til å fylle de tekniske funksjonene til ERA. Departementet fremhever at Statens jernbanetilsyn vil være involvert i godkjenningssessene i ERA, ved at det vil vurdere de relevante norske kravene som gjelder der det er byrået som har vedtaksmyndighet. Statens jernbanetilsyn skal også samordne eventuelle besøk, revisjoner og inspeksjoner som byrået eventuelt gjennomfører i forbindelse med behandling av søknad om sikkerhetsattestifikat. Dette sikrer en nasjonal involvering i og forankring av byråets vedtak der norske interesser er involvert. Det ligger også en sikkerhetsventil i at nasjonal sikkerhetsmyndighet har adgang til å treffe vedtak om midlertidig begrensning eller stans i virksomheter som utgjør en alvorlig sikkerhetsrisiko.

18.3 Voldgiftsordning mellom ERA og nasjonal sikkerhetsmyndighet

En ordning for tvisteløsning mellom et statlig myndighetsorgan i en EØS/EFTA-stat og et EU-byrå, som foregår i et organ innenfor EU-pilaren som beskrevet i kapittel 2.1.4.3, er en nyskaping i EØS-retten. Som nevnt i kapittel 18.1, er det i EØS-avtalen ikke lagt opp til rettslig tvisteløsning på tvers av pilarene. Eventuelle uenigheter skal i utgangspunktet løses med konsultasjoner i EØS-komiteen, jf. EØS artikkel 111.

Det er likevel lagt opp til å følge ERA-forordningens system for voldgift også for EØS/EFTA-statene. Voldgiftsavgjørelser vil i prinsippet binde staten folkerettslig. Det er det vid adgang til etter Grunnloven. Når det gjelder voldgiftsløsningen i

ERA-forordningen, vil eventuell voldgift foregå innen rammen av den myndighet som er overført til ERA, jf. også beskrivelsen i kapittel 2.1.4.3. Voldgiftsordningen er altså primært en del av en konsultasjonsprosess mellom ERA og nasjonale myndigheter som finner sted forut for at ERA fatter vedtak om utstedelse av felles sikkerhetsattestifikat eller kjøretøytillatelse. Overføringen av myndighet til ERA hva gjelder utstedelse av felles sikkerhetsattestifikat eller kjøretøytillatelse henger således nært sammen med voldgiftsordningen. Det er naturlig at konsultasjonsprosessen følger samme spor og systematikk som vedtakene om utstedelse av attestifikater og tillatelse.

Tvisteløsningsordningen er satt opp for at det på en effektiv måte skal være mulig å løse eventuelle fastlåste situasjoner der nasjonale myndigheter og ERA er uenige om anvendelsen av nasjonale regler i en konkret sak. Det er også lagt opp til at ERA skal sikre ensartet praksis når det foreligger forskjellige søknader for både ERA og nasjonale myndigheter og sakene ligner på hverandre. Hvis det gjennom en samordning av slike saker ikke er mulig å finne en felles akseptabel løsning, skal også slike saker løses med voldgift, jf. ERA-forordningen artikkel 12 nr. 4. Som nevnt i kapittel 2.1.4.3. kan det forekomme situasjoner der det er sendt forskjellige søknader til ulike myndigheter, og disse sakene ligner på hverandre. Dette kan f.eks. være når noen søker om kjøretøytillatelse i flere stater for samme eller lignende kjøretøytyper, eller der et morselskap har etablert flere datterselskap i flere stater som søker sikkerhetsattestifikat hos hver sin nasjonale sikkerhetsmyndighet. Det vil da være behov for å sikre en ensartet behandling av disse sakene. De involverte myndighetenes behandling av søknader er i stor grad regelstyrt, og det er gitt gjennomføringsrettsakter som utfyller direktivenes bestemmelser om hvordan saksbehandlingen om kjøretøytillatelse og sikkerhetsattestifikater skal foregå. Siden det under gitte omstendigheter kunne vært ERA som ville ha vært kompetent myndighet i de nevnte sakstypene, er det naturlig at også ERA har en rolle med å samordne slike saker. Det er derfor også i slike situasjoner naturlig at eventuell uenighet om hvordan sakene skal behandles løses ved voldgift i et upartisk organ for at sakene skal kunne gå videre på en ensartet måte. Dette vil være til fordel for de aktuelle søkerne, og bidra til en enhetlig praksis mellom ERA og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene.

En voldgiftssak vil bli behandlet etter de samme regler som en ordinær klagesak innenfor ERA, ved at klageorganet opptrer som en vold-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

giftsnemnd. Dette forenkler og effektiviserer tvisteløsningen. Klageorganet vil også som voldgiftsnemnd bestå av uavhengige, kvalifiserte personer med teknisk og juridisk ekspertise og erfaring, jf. ERA-forordningen artikkel 56 og forordning (EU) 2018/867 artikkel 2. Dette vil bidra til balanserte avgjørelser. Videre er det positivt at en kan anvende en slik ordning på et tidlig stadium i en søknadsprosess. Det fjerner risikoen for at eventuell uenighet mellom de involverte myndighetsorganene gjør at saksbehandlingen stopper opp i påvente av en videre avklaring av spørsmålet, noe som vil gå ut over den private aktøren som har søkt om sertifikat/godkjennelse.

Det er lite som tyder på at det vil bli særlig mange voldgiftssaker som involverer norske myndigheter. Det er for det første lagt opp til at byrået og den nasjonale sikkerhetsmyndigheten først skal forsøke å oppnå en gjensidig akseptabel løsning. Erfaringene med ERA så langt er at man kommer frem til gjensidig akseptable løsninger i de sakene der det innledningsvis oppstår uenighet med den nasjonale sikkerhetsmyndigheten. Departementet legger også til grunn at det ikke er aktuelt med voldgiftsprosedyre for ERTMS-anlegg etter ERA-forordningen artikkel 30 nr. 2, da ERTMS-prosjektet i Norge allerede har inngått kontrakt om leveranse av utstyret, og denne kontrakten derfor ikke omfattes av kravet til forhåndsgodkjenning av ERA i henhold til artikkel 19 i det nye samtrafikkdirektivet.

Departementet viser videre til at det ligger en sikkerhetsventil i at de nasjonale sikkerhetsmyndighetene kan treffe vedtak om midlertidig begrensing eller stans i virksomheter som utgjør en alvorlig sikkerhetsrisiko, til tross for at ERA har truffet et positivt vedtak om tildeling av kjøretøytillatelse eller felles sikkerhets sertifikat. Det vises til omtale av dette i kapittel 18.2 over.

Oppsummert mener departementet at det er hensiktsmessig med en én-pilarløsning for en tvisteløsningsordning i form av voldgift som beskrevet i kapittel 2.1.4.3. Dette sikrer en rask og effektiv avklaring av uenighet knyttet til grunnlaget for de vedtak som ERA skal fatte, samtidig som det gir nasjonale sikkerhetsmyndigheter en sterkere rolle enn om de for eksempel kun skulle gi råd som ERA selv kunne velge å ta hensyn til eller ikke. Det er positivt for de private aktørene at søknadsprosessen er strømlinjeformet, noe som jo er et av hovedformålene med fjerde jernbanepakke. Tilsvarende ville det ha vært uheldig om norske aktører skulle ha et ekstra usikkerhetsmoment i behandling av sine søknader i forhold til EU-aktører, noe man lett ville ha fått om man ved uenighet mellom nasjonale myndigheter i en EØS/EFTA-stat og ERA var avhengig av politisk tvisteløsning i EØS-komiteen for å avgjøre en tvist. Voldgiftsordningen anses også som tidsbesparende i så måte.

Overføringen av myndighet til ERA hva gjelder utstedelse av felles sikkerhets sertifikat eller kjøretøytillatelse henger som nevnt nært sammen med voldgiftsordningen. Samtidig er voldgiftsordningen avgrenset til de spesifikke situasjonene som er beskrevet. Ordningen vil derfor ikke kunne anses å ha presedensvirkning på hvordan eventuell uenighet mellom et myndighetsorgan i en EØS/EFTA-stat og et EU-organ skal løses etter EØS-avtalen på andre områder. Fordi det er lagt opp til en én-pilarløsning for ERAs myndighetsutøvelse og voldgiftsbehandlingen, ønsker Norge å adressere dette i form av en erklæring ved innlemmelse hvor det fremgår at denne løsningen ikke skal ha noen presedensvirkning for fremtidige saker. Et utkast er forelagt Island og Liechtenstein.

19 Økonomiske og administrative konsekvenser

19.1 Ny ERA-forordning

De administrative konsekvensene for offentlige myndigheter vil særlig avhenge av hvordan ERA og Statens jernbanetilsyn vil samarbeide på de områdene der ERA får overført myndighet. Det pågår et arbeid med å utarbeide felles bestemmelser som skal inngå i samarbeidsavtalene beskrevet i artikkel 76 i den nye ERA-forordningen. Beskrivelsen av arbeidsfordelingen i samarbeidsavtalen mellom ERA og Statens jernbanetilsyn vil derfor ha stor påvirkning på de administrative konsekvensene for Statens jernbanetilsyn.

Det er så langt anslått at arbeidsbelastningen for Statens jernbanetilsyn blir omtrent lik eller noe større enn i dag. Dette har sammenheng med behov for økt dialog og utveksling av informasjon med ERA, særlig i forbindelse med tilsynsaktiviteter. Statens jernbanetilsyn vil ha ansvaret for å vurdere de nasjonale reglene som gjelder, også når ERA skal gi tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning eller utstede felles sikkerhets sertifikat. Det må derfor påregnes arbeid for tilsynet også når ERA utøver sin myndighet. For dette arbeidet kan nasjonale sikkerhetsmyndigheter få dekket sine relevante kostnader. Prinsippene for betaling av saksbehandlingsgebyr til ERA fremgår av en egen gjennomføringsforordning.

Det er ikke forventet at ny ERA-forordning vil medføre noen endringer av betydning i Norges økonomiske bidrag til byrået, da de nye oppgavene til ERA vil bli gebyrfinansiert.

Kommisjonen har i forbindelse med fremleggelsen av fjerde jernbanepakke³ anslått at de administrative byrdene for jernbaneforetak vil reduseres som følge av at de bare behøver et felles sikkerhets sertifikat for tilsvarende operasjoner i flere land, og at det vil medføre til dels betydelige administrative og økonomiske besparelser ved at ERA skal utstede én tillatelse for kjøretøy. Det er likevel forhold ved ordningene som medfører administrative byrder for private, da de bl.a. må gi utfyllende informasjon til nasjonale sikker-

hetsmyndigheter i forbindelse med oppstart av nye ruter, og må søke ERA om utvidelse av sikkerhets sertifikatet sitt hvis virksomheten utvides i art og/eller omfang. Det er ikke klart hvordan dette samlet sett påvirker de administrative og økonomiske byrdene for private jernbaneforetak eller andre søkere.

Jernbaneforetak som i dag har sikkerhets sertifikat utstedt av Statens jernbanetilsyn vil få økte utgifter, ettersom ERA vil ta et gebyr for utstedelsen.

En søker kan bruke sitt eget språk i sin korrespondanse med ERA, og det antas derfor ikke å påløpe noen økte administrative eller økonomiske byrder på grunn av språkkrav.

Selv om det er administrativt besparende at det bare er ERA som utsteder tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning, får jernbaneforetak en ekstra administrativ byrde ved at de må innføre en beslutningsordning for å ta kjøretøy i bruk på nye strekninger. Imidlertid er strekningskompatibilitet noe jernbaneforetak er forpliktet til å vurdere også i dag, så dette antas å utgjøre mindre omfattende tilpasninger av sikkerhetsstyringssystemene.

For øvrig vil en stor del av de nåværende kostnadene ved tillatelsesordningen for private foretak ikke bli påvirket, da det er de samme tekniske kravene som må oppfylles, og de samme verifiseringsorganene som skal vurdere samsvar.

19.2 Nytt jernbanesikkerhetsdirektiv

Gjennomføringen av forslag til endringer i nytt jernbanesikkerhetsdirektiv vil få administrative konsekvenser for staten ved Statens jernbanetilsyn, som i dag er nasjonal sikkerhetsmyndighet og ansvarlig for tildeling av sikkerhets sertifikater til jernbaneforetak som skal trafikkere jernbanenetet, jf. lisensforskriften § 3 nr. 3. Omfanget av de administrative konsekvensene er usikre, da det vil avhenge av utformingen av de samarbeidsavtalene som skal inngås mellom ERA og Statens jernbanetilsyn om bl.a. arbeidsfordeling i forbindelse med søknad om felles sikkerhets sertifikat og veiledning til søkerne. Nasjonale sikkerhetsmyndigheter er

³ Kommisjonens konsekvensutredning («Impact Assessment», SWD(2013) 8 final)

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

tiltenkt en forholdsvis stor oppgave ved at de skal gjennomgå dokumentasjon i forbindelse med søknadsprosessen, og skal drive tilsyn som i dag. Det kan derfor ikke uten videre legges til grunn at det skal bli noen vesentlig administrativ besparelse for Statens jernbanetilsyn ved at myndigheten med å tildele felles sikkerhets sertifikat overføres til ERA. Det kan også tenkes at Statens jernbanetilsyn vil få økt administrativ belastning på grunn av økt behov for dialog og utveksling av informasjon mv. med ERA, også i forbindelse med oppfølging av tilsyn.

For private jernbanevirksomheter vil det kunne bli både administrative og økonomiske besparelser av å ha et felles sikkerhets sertifikat som er gyldig i hele EU. Fordelene må antas å bli større desto flere stater man starter opp virksomhet i. Gebyrfinansiering av byråets tjenester vil medføre en kostnad for søkerne. Størrelsen på gebyret reguleres i en egen gjennomføringsforordning.

Den største fordelen for private jernbaneforetak som innehar felles sikkerhets sertifikat er muligheten til å delta i et åpent person- og/eller godstransportmarked på en enklere måte, og uten at disse behøver å søke om og vente på en avgjørelse fra nasjonale sikkerhetsmyndigheter før de kan starte tjenesten, så lenge vilkårene for å trafikere er oppfylt. ERAs felles sikkerhets sertifikater skal gebyrfinansieres, og dette vil gi økte kostnader for private sammenlignet med hva som gjelder i Norge i dag, siden Statens jernbanetilsyns tjenester per i dag er gebyrfrie. Imidlertid er gebyrfinansiering av denne type tjenester i Statens jernbanetilsyn under utredning.

19.3 Nytt samtrafikkdirektiv

De økonomiske og administrative konsekvensene av forslaget anses som minimale, siden forskriftshjemmelen først får konsekvenser når det materielle innholdet i forskriftsbestemmelsene kommer til anvendelse. Dette vil særlig gjelde registerføring. Det er gitt en beskrivelse av konsekvensene av de nye fremgangsmåtene for tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning og forhåndsgodkjenning av ERTMS-spesifikasjoner i kapittel 2.1.5.2, og departementet viser til denne. Det vil også bli redegjort for konsekvensene av de materielle kravene og de nye fremgangsmåtene for tillatelse i forbindelse med fremlegg av nye forskrifter som gjennomfører det nye samtrafikkdirektivet.

19.4 Endringer i direktivet om et felles europeisk jernbaneområde

Endring i reglene om infrastrukturforvalters uavhengighet er i tråd med det som er den faktiske organiseringen av infrastrukturforvalter i Norge i dag. Den antas ikke å medføre vesentlige merkostnader.

Mulighetene for å drive persontrafikk på jernbane på kommersielle vilkår i Norge er i praksis små. Kommersielt interessante avganger vil inngå i større pakker med offentlig kjøp når kjøpsmyndigheten finner det hensiktsmessig. Kommersiell trafikk ut over dette vil kunne være vanskelig å realisere pga. begrenset sporkapasitet. Eventuelle nye supplerende togtilbud vil normalt være positivt for de reisende og gi bedre utnyttelse av jernbanenettet. Det vil imidlertid bli noen økte administrative kostnader som følge av vurderinger om et nytt togtilbud skaper en ubalanse i inngåtte kontrakter. Fordi omfanget av kommersielle togtilbud etter all sannsynlighet vil bli lite, antas det at økonomiske og administrative konsekvenser av endringen i direktiv 2012/34/EU blir små.

Endringsdirektivet medfører et økt fokus på vedlikeholdsplanlegging av jernbaneinfrastruktur, og tilsyn med dette. Dette vil kunne føre til en bedre utnyttelse av samfunnets ressurser.

Bestemmelsene om informasjon og billetter anses som fullt gjennomført i norsk rett. Bestemmelser om koordinerte beredskapsplaner ved større forstyrrelser i togtrafikken må innføres i forskrift. Det er i dag en avtale mellom NSB og Flytoget om aksept av passasjerer fra hverandres selskaper ved større trafikkforstyrrelser. Dersom det blir flere jernbaneforetak vil behovet for koordinering både mellom jernbaneforetakene og med Bane NOR øke. Gjennomføring av direktivet vil medføre noe økt arbeid for Jernbanedirektoratet. Men bedre og koordinerte beredskapsplaner vil antagelig kunne redusere de samlede kostnader for jernbaneforetakene ved avvik i forhold til ad hoc-løsninger. De økonomiske og administrative konsekvensene må vurderes nærmere i forbindelse med forskriftsarbeidet.

Endringsdirektivets tilføyelser til artiklene 56 og 57 vil neppe ha noen konsekvenser av betydning så lenge det er uaktuelt med vertikalt integrerte jernbanevirksomheter i Norge.

19.5 Endringer i kollektivtransportforordningen

Dagens praksis med hensyn til direktetildeling av kontrakter og anbudsutsettelse av kontrakter som følge av jernbanereformen anses å være i samsvar med bestemmelsene i den reviderte kollektivtrafikkforordningen. Gjennomføringen av forordningen i norsk rett vil derfor ikke medføre økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning.

19.6 Krav om politiattest

Lovendringen innebærer kun en klargjøring av allerede eksisterende forskriftshjemmel, og endringen får derfor ingen økonomiske eller administrative konsekvenser.

19.7 Hjemmel for overtredelsesgebyr

Departementet legger til grunn at saker om illeggelse av overtredelsesgebyr vil kreve en særlig grundig saksbehandling fra tilsynsmyndighetens side. Departementet antar imidlertid at det i praksis vil oppstå få slike saker, og at innføringen av en hjemmel for illeggelse av overtredelsesgebyr derfor vil innebære begrensede økonomiske konsekvenser for det offentlige. Innføringen vil ikke kreve noen endring i tilsynsmyndighetens organisering. Nærmere rammer for utmåling av overtredelsesgebyr, inkludert maksimumssatser, fastsettes av departementet.

19.8 Endring av gebyrhjemmelen for tilsynsmyndigheten

Den foreslåtte endringen av gebyrhjemmelen for tilsynsmyndigheten representerer kun en tydeliggjøring av det som er gjeldende rett allerede, selv om innkreving av gebyr for kontrolltiltak og søknader ikke praktiseres i dag.

Hverken eksisterende eller ny lovtekst innebærer i seg selv noen økonomiske eller administrative konsekvenser. Bestemmelsene åpner derimot for å fastsette forskrift som vil kunne ha slike effekter.

Hvordan effekten av en eventuell ny forskrift om gebyr eller sektoravgift, med hjemmel i foreslått lovendring, vil slå ut, vil avhenge av dennes

ordlyd og innretning. Finansdepartementets rundskriv (R-112/15) setter imidlertid klare grenser og krav til utferdigelse av ny forskrift.

Ved en eventuell vedtakelse av forskrift til loven vil det påløpe utgifter for pliktsubjektene. Dette må utredes som en del av forskriftsarbeidet. For øvrig vil økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige i tilknytning til eventuell ny forskrift bli gjennomgått i forbindelse med utferdigelse av forslaget.

19.9 Endring av jernbaneloven § 8 d fjerde ledd

Endringen antas ikke å få økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige. Hensikten med lovendringen er å bringe jernbaneloven i samsvar med de generelle reglene om lønns- og arbeidsvilkår ved offentlige anskaffelser. Dette er ikke ment å utgjøre noen realitetsendring, men skaper større forutberegnelighet ved at jernbaneloven ikke har en annen ordlyd enn forskriften om lønns- og arbeidsvilkår.

19.10 Endring av hjemmel til å ta inn passasjerrettighetsforordningen

Den foreslåtte endringen av hjemmelen til å gjennomføre passasjerrettighetsforordningen i norsk rett har ingen betydning for eksisterende rettigheter og plikter etter nåværende regulering på området, og innebærer derfor ikke nye økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

19.11 Endringer i jernbaneundersøkelserloven

Det er i utgangspunktet få dødsulykker på jernbanen, og påtalemyndigheten antas fortsatt å gjennomføre rettsmedisinsk obduksjon i saker der den har egeninteresse. Utgifter i forbindelse med eventuelle obduksjoner vil føres på Statens havari-kommisjons (SHT) undersøkelsesbudsjett. Departementet anser at omfanget av obduksjoner i forbindelse med undersøkelser av jernbaneulykker vil bli så liten at det ikke vil få noen konsekvenser for SHTs samlede undersøkelsesbudsjett, og kan dekkes innenfor gjeldende budsjetttrammer.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

19.12 Endringer i yrkestransportlova

Den foreslåtte endringen i yrkestransportlova medfører oppheving av en overflødig bestemmelse, og dette vil ikke medføre noen endring i eksisterende rettigheter eller plikter. Endringen vil skape klarhet i reguleringen av den nasjonale beredskapen i jernbanesektoren, men får utover dette ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

19.13 Oppsummering

De økonomiske og administrative konsekvensene av gjennomføringen av rettsaktene som inn-

går i fjerde jernbanepakke vil samlet sett kunne dekkes innenfor gjeldende budsjetttramme. Både ERA-forordningen og jernbanesikkerhetsdirektivet innebærer, for Statens jernbanetilsyn, besparelser på noen områder, og økt belastning på andre områder. Det er ikke behov for nye stillingshjemler i Statens jernbanetilsyn.

De øvrige lovendringene som foreslås har ikke sammenheng med fjerde jernbanepakke, men anses nødvendige i forbindelse med praktiseringen av loven. Forslagene er stort sett presiseringer av allerede eksisterende lovhjemler. Dermed er de økonomiske og administrative konsekvensene av de øvrige lovendringene som foreslås begrenset, og dekkes innenfor gjeldende budsjettammer.

20 Merknader til de enkelte bestemmelsene

20.1 Jernbaneloven

Til § 4:

Den foreslåtte bestemmelsen gir hjemmel for forskriftsregulering av ERAs beslutninger om forhåndsgodkjenning av ERTMS-spesifikasjoner. Se også kapittel 5.2.

Til § 4 a:

Den nye bestemmelsen er ment å danne grunnlag for bestemmelser om organisasjon/struktur i sektoren, særlig med tanke på hvordan infrastrukturforvalter skal innrette seg. Paragraf 8 hjemler nærmere bestemmelser om vilkårene for bruk av tilgangsrettighetene, dvs. avgifter, kapasitetsfordeling, sportilgangsavtaler osv.

Forbudet mot å drive samtidig trafikkvirksomhet gjelder kommersiell trafikkvirksomhet, ikke egentransport som infrastrukturforvalter kan utføre som del av utbygging, drift, vedlikehold og sporadiske transportbehov relatert til drift av jernbanenettet.

Til § 5:

«Godkjenning» er et vidt begrep som omfatter tillatelse etter kravforskriften, tillatelse fra ERA eller nasjonal sikkerhetsmyndighet etter ny samtrafikkforskrift og jernbaneforetaks egne beslutninger om å ta i bruk kjøretøy for å kjøre tog på hver enkelt strekning.

Til § 6:

«Tillatelse» i første ledd er et vidt begrep som får nærmere meningsinnhold i forskriftene, og omfatter lisens for markedsadgang, (felles) sikkerhets sertifikat, sikkerhetsgodkjenning og tillatelse etter tillatelsesforskriften. Forskriftshjemmelen i første ledd utvides slik at den omfatter alle sider av tillatelsesmyndighetsutøvelsen: Bestemmelser om hvem som er tillatelsesmyndighet (se også endring av syvende ledd i § 11), krav til søknad om ulike typer tillatelser som omfattes av § 6 (jf.

vilkår for tillatelsen etter fjerde ledd), regler om saksbehandling, regler om inspeksjon osv. hos alle typer virksomheter omfattet av artikkel 4 nr. 4 i sikkerhetsdirektivet.

Bokstav e er en tidsmessig oppdatering, mens bokstav g presiserer og samler hjemlene til å føre registre.

Femte ledd er tilføyet for å presisere at et krav om politiattest må ha hjemmel i forskrift, jf. politi-registerloven § 36. Dermed oppheves nåværende fjerde ledd bokstav c og bokstavene d-g blir til nye bokstaver c-f.

Til § 7 c:

Nummer på EU-rettsakt om passasjerrettigheter på jernbanen er slettet, slik at det ikke skal være nødvendig i fremtiden å foreta lovendringer hver gang ny rettsakt på området blir tatt inn i EØS-avtalen. Behovet for lovendring må i stedet vurderes på bakgrunn av innholdet. Dette er i tråd med tilsvarende bestemmelser på luftfartsområdet og hva gjelder busspassasjerer.

Til § 8:

Bestemmelsen gjør at det i utgangspunktet er fri tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet. Det er lagt opp til å utnytte EØS-rettens handlingsrom slik at denne tilgangsretten kan begrenses hvis den planlagte ruten vil ha en betydelig negativ effekt på lønnsomheten for den eksisterende tjenesten eller for nettokostnadene til den kompetente myndigheten, se forordning (EU) 2018/1795 artikkel 10. Det vil være det nasjonale markedsovervåkingsorganet (i Norge Statens jernbanetilsyn) som eventuelt vil gjennomføre slike vurderinger dersom det anmodes om dette.

De øvrige delene av § 8 vil videreføre dagens forskriftshjemler for utfyllende bestemmelser som i dag fremgår av jernbaneforskriften.

Til § 8 d fjerde ledd:

Endringen er gjort for at kontrakter skal ha samme vilkår som fremgår av forskrift om lønns-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter, som er gitt i medhold av lov om offentlige anskaffelser.

Til § 11 syvende ledd:

Denne presiseringen medfører at departementet kan regulere i forskrift at ERA kan tilbakekalle felles sikkerhetsattestifikater og tillatelser til å bringe kjøretøyer i omsetning utstedt av ERA.

Til § 11 a:

Bestemmelsen i nåværende § 11 a oppheves fordi det, ut fra ordlyden i lov- og forskriftsreguleringene, er overlapp mellom Samferdselsdepartementets kompetanse til å føre tilsyn med konkurransevilkår etter jernbaneloven nåværende § 11 a, og Statens jernbanetilsyns kompetanse til å føre tilsyn med konkurransen i markedene etter jernbaneloven nåværende § 11 b. Tilsynets kompetanse vil kunne reguleres ved endring av jernbaneforskriften. Nåværende § 11 b blir ny § 11 a.

Til § 13 a:

Bestemmelsen innfører hjemmel for overtredelsesgebyr, i samsvar med forvaltningsloven § 46

om administrative foretakssanksjoner. Se også kapittel 11.2.

Til § 14:

Bestemmelsen foreslås endret slik at den er i tråd med gjeldende føringer for utforming av lovhjemler om saksbehandlingsgebyr mv., se også kapittel 12.2.

20.2 Jernbaneundersøkelsesloven

Forslag til ny § 13 innebærer at undersøkelsesmyndigheten skal kunne kreve obduksjon når det er nødvendig for å kunne utføre sitt arbeid. I dag er det kun politiet som kan kreve dette.

20.3 Yrkestransportlova

Endringen innebærer at siste del av § 36 annet punktum, som omhandler jernbane, er tatt ut fordi det er blitt overflødig i lys av den rettslige utviklingen. Departementet har i dag hjemmel til å gi tilsvarende pålegg i medhold av jernbaneloven § 6 b.

21 Konklusjon og tilråding

Formålet med EØS-avtalen er å styrke handel og økonomiske forbindelser mellom avtalepartene, med like konkurransevilkår og overholdelse av de samme regler, med sikte på å opprette et ensartet økonomisk samarbeidsområde, jf. EØS-avtalen artikkel 1. EØS-komiteebeslutningene om å ta inn de angitte rettsaktene i EØS-avtalen, vil for det første innebære likeverdige vilkår for markedsadgang og muligheten til å tilby og utføre jernbanetransporttjenester, både for person- og godstransport i Europa. Når disse EØS-komiteebeslutningene er fattet, vil vi også kunne komme videre i arbeidet med utviklingen av et felles europeisk jernbaneområde, med enklere og harmoniserte prosedyrer for kjøretøytillatelse og sikkerhets-sertifisering av jernbaneforetak.

Det er mulig å beholde dagens nasjonale krav til både sikkerhet og togmateriell ut fra blant annet særegenheter ved landets jernbanenett, geografiske og klimatiske forhold og historiske forhold. For Norge gjelder i dag enkelte tilpasninger til de felleseuropeiske reglene, blant annet basert på klimatiske forhold og egenskaper ved strømforsyningsanlegget. Disse må man ta hensyn til for kjøretøy som har tiltenkt bruksområde i Norge. Statens jernbanetilsyn skal som del av byråets tillatelsesprosess vurdere om disse kravene er oppfylt.

Fjerde jernbanepakke gjør ingen inngrep i Statens jernbanetilsyns rolle som tilsynsmyndighet i Norge. Det er Statens jernbanetilsyn som skal føre tilsyn med at jernbanevirksomheter som kjører tog i Norge oppfyller de kravene som stilles til virksomheten, og kan stanse virksomhet hvis sikkerhetshensyn tilsier det. Pakken medfører heller ingen endringer i krav til opplæring og kompetanse for lokførere.

Samferdselsdepartementet tilrår endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og vedtak om samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke, i samsvar med et vedlagt forslag.

A

Forslag

til lov om endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke)

I

I lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. gjøres følgende endringer:

§ 4 tredje ledd nytt annet punktum skal lyde:
Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om godkjenning etter første punktum.

Ny § 4 a skal lyde:

§ 4 a (*Krav til den som driver kjørevei*)

Den som driver kjørevei på det nasjonale jernbanenettet, kan ikke i tillegg drive trafikkvirksomhet. Departementet kan i forskrift gi regler om organisering av drift av kjørevei, herunder bestemmelser om jernbanevirksomhetens uavhengighet og plikt til å opptre nøytralt og åpent overfor foretak som driver trafikkvirksomhet.

§ 5 skal lyde:

§ 5 (*Godkjenning av rullende materiell mv.*)

Rullende materiell skal være godkjent før det tas i bruk på kjøreveien. Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om godkjenning etter første punktum.

Ny § 5 c skal lyde:

§ 5 c (*Den europeiske unions jernbanebyrå*)

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler til gjennomføring og utfylling av regler som er tatt inn i EØS-avtalen om Den europeiske unions jernbanebyrå.

§ 6 skal lyde:

§ 6 (*Tillatelse til å drive jernbanevirksomhet mv.*)

Den som vil drive jernbanevirksomhet, må ha tillatelse. Departementet kan i forskrift gi regler om tillatelser, tillatelsesmyndighet, søknader og saksbehandling, herunder tilgang til lokaler, anlegg og utstyr. Til drift av kjøreveien ligger ansvaret for trafikkstyringen, hvis ikke departementet gir samtykke til at ansvaret kan overføres til andre.

Den som driver jernbanevirksomhet etter første ledd, skal sørge for at virksomheten drives sik-

kert, og at vilkårene som er satt for virksomheten i eller i medhold av loven er oppfylt. Dette gjelder selv om deler av driften utføres av en eller flere leverandører.

Den som driver jernbanevirksomhet, skal stanse driften dersom hensynet til sikkerheten tilsier det.

Departementet kan ved forskrift eller enkeltvedtak fastsette nærmere bestemmelser for å ivareta hensynet til en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling samt miljø, herunder krav til:

- a) nødvendige faglige, personlige og økonomiske forutsetninger hos søkeren,*
- b) kompetanse mv. hos driftspersonellet,*
- c) garanti eller forsikring for erstatningsansvar som kan oppstå pga. virksomheten,*
- d) regnskap, regnskapsettersyn, statistikk mv., og til innsyn i slike dokumenter,*
- e) sikkerhetsstyringssystemer,*
- f) støyskjerming og gjerdehold,*
- g) registerføring*

Departementet kan ved forskrift fastsette at det skal kreves ordinær politiattest fra søkeren eller daglig leder av virksomheten og fra personell som har sikkerhetsansvar.

§ 7 c første ledd skal lyde:

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring og utfylling av regler som er tatt inn i EØS-avtalen om passasjerrettigheter på jernbane.

§ 8 skal lyde:

§ 8 (*Trafikkeringsrett på det nasjonale jernbanenettet mv.*)

Jernbaneforetak som har tillatelse til å drive trafikkvirksomhet etter § 6, har rett til å trafikkere kjørevei som er en del av det nasjonale jernbanenettet. Departementet kan i forskrift gi regler om vilkårene for å utøve trafikkvirksomhet, herunder avgiftsprinsipper og sportilgang mv. Departementet kan i forskrift også gi regler om vilkår for tilgang, herunder sportilgang, til serviceanlegg knyttet til jernbanenettet og tjenester i disse.

Retten til å utøve persontransport etter første ledd kan begrenses dersom trafikkvirksomheten vil

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

kunne bringe i fare den økonomiske likevekten i inngåtte avtaler om offentlig kjøp av persontransport med jernbane. Departementet kan i forskrift gi regler om prøving av økonomisk likevekt.

§ 8 d fjerde ledd skal lyde:

Oppdragsgiveren skal i sine kontrakter stille krav om at ansatte hos leverandører og eventuelle underleverandører som direkte medvirker til å oppfylle kontrakten, har lønns- og arbeidsvilkår i samsvar med anskaffelsesloven med forskrifter.

§ 11 første ledd annet punktum skal lyde:

Den myndighet som Kongen bestemmer, fører tilsyn etter § 11 a.

§ 11 syvende ledd skal lyde:

Departementet eller den myndighet som departementet bestemmer, kan tilbakekalle tillatelse gitt i medhold av loven ved brudd på vilkår eller krav som er satt for virksomheten.

§ 11 a oppheves.

Nåværende § 11 b blir ny § 11 a.

§ 12 overskriften skal lyde:

§ 12 (Tilsyn med omsetning av delsystemer og samtrafikkkomponenter mv.)

Ny § 13 a skal lyde:

§ 13 a (Overtredelsesgebyr)

Tilsynsmyndigheten kan ilegge overtredelsesgebyr til en virksomhet som overtrer bestemmelser i denne loven eller vedtak gitt i medhold av denne loven.

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om utmåling av overtredelsesgebyr.

§ 14 skal lyde:

§ 14 (Gebyr og avgift)

Departementet kan kreve gebyrer for å behandle søknader etter denne loven eller forskrift fastsatt i medhold av loven og for tilsyn som gjennomføres for å sikre at loven eller vedtak i medhold av loven blir fulgt.

Satsene for gebyrer etter første ledd fastsettes av departementet i forskrift. Gebyrene skal samlet sett ikke overstige kostnadene ved behandlingen av søknader og tilsynet. Departementet kan i forskrift også gi utfyllende regler om hva som utløser plikt til å betale gebyr, og om innkreving og kontroll.

Gebyrene tilfaller statskassen.

Gebyret er tvangsgrunnlag for utlegg.

Departementet kan fastsette en generell avgift som skal dekke tilsynskostnadene til tilsynsmyndigheten dersom det ikke anses hensiktsmessig å pålegge den enkelte virksomhet gebyr direkte. Andre til femte ledd gjelder tilsvarende for denne avgiften.

II

I lov 3. juni 2005 nr. 34 om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og hendelser m.m. skal § 13 lyde:

§ 13 Tiltak for å fremskaffe opplysninger

Undersøkelsesmyndigheten har rett til å benytte privat grunn og kan kreve å få undersøke og ta i besittelse jernbanemateriell og kjørevei, vrakrester, dokumenter og andre ting i den utstrekning den trenger det for å kunne utøve sitt verv. Herunder skal undersøkelsesmyndigheten ha rett til

1. å kreve en fullstendig obduksjon av de omkomne og til å få umiddelbar adgang til resultatene av slike undersøkelser eller tester av prøver som er tatt, og

2. å be om legeundersøkelse av alle personer involvert i ulykken eller hendelsen eller be om at det utføres tester på prøver som er tatt av slike personer, og ha umiddelbar tilgang til resultatet av slike undersøkelser eller tester.

Om nødvendig kan undersøkelsesmyndigheten kreve hjelp av politiet.

III

I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy skal § 36 lyde:

§ 36 Ekstraordinære tilhøve

Når samferdselsomsyn under ekstraordinære tilhøve gjer det naudsynt, kan departementet gje løyvehavar pålegg om å utføre visse transportoppgåver. Det same gjeld for andre som eig eller brukar motorvogner for gods- og persontransport og målepliktig fartøy.

IV

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

B

Forslag

til vedtak om samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

I

Stortinget samtykker i deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke.

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. [...] av [...] om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98, og ut fra følgende betraktninger:

- (1) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/796 av 11. mai 2016 om Den europeiske unions jernbanebyrå og om oppheving av forordning (EF) nr. 881/2004¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (2) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/2338 av 14. desember 2016 om endring av forordning (EF) nr. 1370/2007 med hensyn til åpning av markedet for innenlands persontransport med jernbane² skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (3) Kommisjonsforordning (EU) 2019/554 av 5. april 2019 om endring av vedlegg VI til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet³ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (4) Kommisjonsforordning (EU) nr. 1305/2014 av 11. desember 2014 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkveie med hensyn til delsystemet «Telematikkprogrammer for godstrafikk» i Den europeiske unions jernbanesystem, og om oppheving av forordning (EF) nr. 62/2006⁴, skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (5) Delegert kommisjonsforordning (EU) 2018/761 av 16. februar 2018 om fastsettelse av felles sikkerhetsmetoder for tilsyn utført av nasjonale sikkerhetsmyndigheter etter utstedelse av et felles sikkerhetssertifikat eller en sikkerhetstillatelse i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798 og om oppheving av kommisjonsforordning (EU) nr. 1077/2012⁵ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (6) Delegert kommisjonsforordning (EU) 2018/762 av 8. mars 2018 om fastsettelse av felles sikkerhetsmetoder for krav til sikkerhetsstyringssystemer i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798 og om oppheving av kommisjonsforordning (EU) nr. 1158/2010 og (EU) nr. 1169/2010⁶ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (7) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2017/6 av 5. januar 2017 om den europeiske gjennomføringsplanen for det europeiske systemet for styring av jernbanetraffikk⁷ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (8) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/278 av 23. februar 2018 om endring av vedlegget til forordning (EU) nr. 1305/2014 med hensyn til meldingsstrukturen, modellen for data og meldinger, driftsdatabasen for vogner og enheter for ulike transport-systemer, og om vedtakelse av en IT-standard for kommunikasjonslaget i det felles grensesnittet⁸ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (9) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/545 av 4. april 2018 om opprettelse av praktiske ordninger for prosessen for jernbanekjøretøytilatelse og typetillatelse for jernbanekjøretøyer i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797⁹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (10) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/763 av 9. april 2018 om opprettelse av praktiske ordninger for utstedelse av felles sikkerhetssertifikater til jernbaneforetak i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798 og om oppheving av kommisjonsforordning (EF) nr. 653/2007¹⁰ skal innlemmes i EØS-avtalen.

¹ EUT L 138 av 26.5.2016, s. 1.

² EUT L 354 av 23.12.2016, s. 22.

³ EUT L 97 av 8.4.2019, s. 1.

⁴ EUT L 356 av 12.12.2014, s. 438.

⁵ EUT L 129 av 25.5.2018, s. 16.

⁶ EUT L 129 av 25.5.2018, s. 26.

⁷ EUT L 3 av 6.1.2017, s. 6.

⁸ EUT L 54 av 24.2.2018, s. 11.

⁹ EUT L 90 av 6.4.2018, s. 66.

¹⁰ EUT L 129 av 25.5.2018, s. 49.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- (11) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/764 av 2. mai 2018 om gebyrer og avgifter som skal betales til Den europeiske unions jernbanebyrå, og tilhørende betalingsvilkår¹¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (12) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/867 av 13. juni 2018 om fastsettelse av saksbehandlingsreglene ved Den europeiske unions jernbanebyrås klageinstans¹² skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (13) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/868 av 13. juni 2018 om endring av forordning (EU) nr. 1301/2014 og forordning (EU) nr. 1302/2014 med hensyn til bestemmelsene om energimålesystemet og datainnsamlingssystemet¹³ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (14) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/250 av 12. februar 2019 om malene for EF-erklæringer og sertifikater for jernbanens samtrafikkkomponenter og delsystemer, om malen for samsvarserklæring for en godkjent type jernbanekjøretøy og om framgangsmåtene for EF-verifisering av delsystemer i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797, og om oppheving av kommisjonsforordning (EU) nr. 201/2011¹⁴ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (15) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/772 av 16. mai 2019 om endring av forordning (EU) nr. 1300/2014 med hensyn til fortegnelser over aktiva med sikte på å identifisere barrierer mot tilgjengelighet, gi opplysninger til brukerne samt overvåke og vurdere framgangen med hensyn til tilgjengelighet¹⁵ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (16) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/773 av 16. mai 2019 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkveie med hensyn til delsystemet «Drift og trafikkstyring» i Den europeiske unions jernbanesystem og om oppheving av beslutning 2012/757/EU¹⁶, skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (17) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/774 av 16. mai 2019 om endring av forordning (EU) nr. 1304/2014 med hensyn til bruken av den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkveie som gjelder for delsystemet «Rullende materiell – støy» på eksisterende godsvogner¹⁷ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (18) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/775 av 16. mai 2019 om endring av forordning (EU) nr. 454/2011 med hensyn til endringsstyring¹⁸ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (19) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/776 av 16. mai 2019 om endring av kommisjonsforordning (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1299/2014, (EU) nr. 1301/2014, (EU) nr. 1302/2014 (EU) nr. 1303/2014 og (EU) 2016/919, og Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2011/665/EU, med hensyn til tilpasning til europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797 og gjennomføring av de særlige målene i delegert kommisjonsbeslutning (EU) 2017/1474¹⁹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (20) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/777 av 16. mai 2019 om de felles spesifikasjonene for registeret over jernbaneinfrastruktur og om oppheving av gjennomføringsbeslutning 2014/880/EU²⁰ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (21) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/778 av 16. mai 2019 om endring av forordning (EU) nr. 1305/2014 med hensyn til endringsstyring²¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (22) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/779 av 16. mai 2019 om fastsettelse av nærmere bestemmelser om et system for sertifisering av enheter med ansvar for vedlikehold av kjøretøyer i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798, og om oppheving av kommisjonsforordning (EU) nr. 445/2011²² skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (23) Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797 av 11. mai 2016 om samtrafikkveien i Den europeiske unions jernbanesystem (omarbeiding)²³ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (24) Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798 av 11. mai 2016 om jernbanesikkerhet (omarbeiding)²⁴, rettet ved EUT L 59 av

¹¹ EUT L 129 av 25.5.2018, s. 68.

¹² EUT L 149 av 14.6.2018, s. 3.

¹³ EUT L 149 av 14.6.2018, s. 16.

¹⁴ EUT L 42 av 13.2.2019, s. 9.

¹⁵ EUT L 139I av 27.5.2019, s. 1.

¹⁶ EUT L 139I av 27.5.2019, s. 5.

¹⁷ EUT L 139I av 27.5.2019, s. 89.

¹⁸ EUT L 139I av 27.5.2019, s. 103.

¹⁹ EUT L 139I av 27.5.2019, s. 108.

²⁰ EUT L 139I av 27.5.2019, s. 312.

²¹ EUT L 139I av 27.5.2019, s. 356.

²² EUT L 139I av 27.5.2019, s. 360.

²³ EUT L 138 av 26.5.2016, s. 44.

²⁴ EUT L 138 av 26.5.2016, s. 102.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- 7.3.2017, s. 41, og EUT L 317 av 9.12.2019, s. 144, i skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (25) Kommisjonsdirektiv 2014/38/EU av 10. mars 2014 om endring av vedlegg III til europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF med hensyn til støyplager²⁵ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (26) Kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2018/1614 av 25. oktober 2018 om fastsettelse av spesifikasjoner for kjøretøyregistrerte nevnt i artikkel 47 i europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797 og om endring og oppheving av kommisjonsvedtak 2007/756/EF²⁶ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (27) Forordning (EU) nr. 1305/2014 opphever kommisjonsforordning (EF) nr. 62/2006²⁷, som er innlemmet i EØS-avtalen, og som følgelig skal oppheves i EØS-avtalen.
- (28) Forordning (EU) 2016/796 opphever forordning (EF) nr. 881/2004²⁸, som er innlemmet i EØS-avtalen, og som følgelig skal oppheves i EØS-avtalen.
- (29) Delegert forordning (EU) 2018/761 opphever kommisjonsforordning (EU) nr. 1077/2012²⁹, som er innlemmet i EØS-avtalen, og som følgelig skal oppheves i EØS-avtalen.
- (30) Delegert forordning (EU) 2018/762 opphever med virkning fra 16. juni 2025 kommisjonsforordning (EU) nr. 1158/2010³⁰ og (EU) nr. 1169/2010³¹, som er innlemmet i EØS-avtalen, og som følgelig skal oppheves i EØS-avtalen med virkning fra 16. juni 2025.
- (31) Gjennomføringsforordning (EU) 2018/763 opphever kommisjonsforordning (EF) nr. 653/2007³², som er innlemmet i EØS-avtalen, og som følgelig skal oppheves i EØS-avtalen.
- (32) Gjennomføringsbeslutning (EU) 2018/1614 opphever med virkning fra 16. juni 2021 kommisjonsvedtak 2007/756/EF³³ som er innlemmet i EØS-avtalen, og som følgelig skal oppheves i EØS-avtalen med virkning fra 16. juni 2021.
- (33) Gjennomføringsforordning (EU) 2019/250 opphever kommisjonsforordning (EU) nr. 201/2011³⁴, som er innlemmet i EØS-avtalen, og som følgelig skal oppheves i EØS-avtalen.
- (34) Gjennomføringsforordning (EU) 2019/773 opphever med virkning fra 16. juni 2024 kommisjonsbeslutning 2012/757/EU³⁵ som er innlemmet i EØS-avtalen, og som følgelig skal oppheves i EØS-avtalen med virkning fra 16. juni 2024.
- (35) Gjennomføringsforordning (EU) 2019/777 opphever Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2014/880/EU³⁶ som er innlemmet i EØS-avtalen, og som følgelig skal oppheves i EØS-avtalen.
- (36) Gjennomføringsforordning (EU) 2019/779 opphever med virkning fra 16. juni 2020 kommisjonsforordning (EU) nr. 445/2011³⁷, som er innlemmet i EØS-avtalen, og som følgelig skal oppheves i EØS-avtalen med virkning fra 16. juni 2020.
- (37) Direktiv (EU) 2016/797 opphever med virkning fra 16. juni 2020 europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF³⁸, som er innlemmet i EØS-avtalen, og som følgelig skal oppheves i EØS-avtalen med virkning fra 16. juni 2020.
- (38) Direktiv (EU) 2016/798 opphever med virkning fra 16. juni 2020 europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF³⁹, som er innlemmet i EØS-avtalen, og som følgelig skal oppheves i EØS-avtalen med virkning fra 16. juni 2020.
- (39) EØS-avtalens vedlegg XIII bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg XIII gjøres følgende endringer:

1. I nr. 4a (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007) tilføyes følgende:

«, endret ved:

– **32016 R 2338:** Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/2338 av 14. desember 2016 (EUT L 354 av 23.12.2016, s. 22).»

2. I nr. 37ai (kommisjonsforordning (EU) nr. 1304/2014) tilføyes følgende:

²⁵ EUT L 70 av 11.3.2014, s. 20.

²⁶ EUT L 268 av 26.10.2018, s. 53.

²⁷ EUT L 13 av 18.1.2006, s. 1.

²⁸ EUT L 164 av 30.4.2004, s. 1.

²⁹ EUT L 320 av 17.11.2012, s. 3.

³⁰ EUT L 326 av 10.12.2010, s. 11.

³¹ EUT L 327 av 11.12.2010, s. 13.

³² EUT L 153 av 14.6.2007, s. 9.

³³ EUT L 305 av 23.11.2007, s. 30.

³⁴ EUT L 57 av 2.3.2011, s. 8.

³⁵ EUT L 345 av 15.12.2012, s. 1.

³⁶ EUT L 356 av 12.12.2014, s. 489.

³⁷ EUT L 122 av 11.5.2011, s. 22.

³⁸ EUT L 191 av 18.7.2008, s. 1.

³⁹ EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- «, endret ved:
- **32019 R 0774:** Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/774 av 16. mai 2019 (EUT L 139I av 27.5.2019, s. 89).»
3. I nr. 37ai (kommisjonsforordning (EU) nr. 1304/2014) skal ny tilpasning c) og d) lyde:
- «c) I vedleggets avsnitt 7.3.2.4 bokstav b) tilføyes ordene 'Norge og' før ordet 'Sverige'.
- d) I vedleggets avsnitt 7.4.1 bokstav b) første underledd tilføyes ordet 'Norge' før ordene 'og Sverige' og ordet 'norsk' tilføyes før ordene 'og svensk'.»
4. I nr. 37d (europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF) skal nytt strekpunkt lyde:
- «**32014 L 0038:** Kommisjonsdirektiv 2014/38/EU av 10. mars 2014 (EUT L 70 av 11.3.2014, s. 20).»
5. I nr. 37da (kommisjonsvedtak 2007/756/EF) skal nytt strekpunkt lyde:
- «**32018 D 1614:** Kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2018/1614 av 25. oktober 2018 (EUT L 268 av 26.10.2018, s. 53).»
6. I nr. 37dba (kommisjonsforordning (EU) nr. 1303/2014) og 37n (kommisjonsforordning (EU) nr. 321/2013) skal nytt strekpunkt lyde:
- «**32019 R 0776:** Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/776 av 16. mai 2019 (EUT L 139I av 27.5.2019, s. 108).»
7. I nr. 37dj (kommisjonsforordning (EU) nr. 454/2011) skal nytt strekpunkt lyde:
- «**32019 R 0775:** Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/775 av 16. mai 2019 (EUT L 139I av 27.5.2019, s. 103).»
8. I nr. 37dk (Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2011/665/EU), 37i (kommisjonsforordning (EU) 2016/919) og 37o (kommisjonsforordning (EU) nr. 1299/2014) tilføyes følgende:
- «, endret ved:
- **32019 R 0776:** Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/776 av 16. mai 2019 (EUT L 139I av 27.5.2019, s. 108).»
9. I nr. 37dn (kommisjonsforordning (EU) nr. 1301/2014) og 37do (kommisjonsforordning (EU) nr. 1302/2014) tilføyes følgende:
- «, endret ved:
- **32018 R 0868:** Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/868 av 13. juni 2018 (EUT L 149 av 14.6.2018, s. 16).
 - **32019 R 0776:** Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/776 av 16. mai 2019 (EUT L 139I av 27.5.2019, s. 108).»
10. Teksten i nr. 37h (kommisjonsforordning (EF) nr. 62/2006) skal lyde:
- «**32014 R 1305:** Kommisjonsforordning (EU) nr. 1305/2014 av 11. desember 2014 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkvegne med hensyn til delsystemet «Telematikkprogrammer for godstrafikk» i Den europeiske unions jernbanesystem, og om oppheving av forordning (EF) nr. 62/2006 (EUT L 356 av 12.12.2014, s. 438), endret ved:
- **32018 R 0278:** Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/278 av 23. februar 2018 (EUT L 54 av 24.2.2018, s. 11),
 - **32019 R 0778:** Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/778 av 16. mai 2019 (EUT L 139I av 27.5.2019, s. 356).
- Forordningens bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasning:
- I vedlegget, etter nr. 7.1.4 nr. 3, skal nytt nr. 4 lyde:
- '4. EFTAs overvåkingsorgan skal ha observatørstatus i styringskomiteen.'»
11. Etter nr. 37ia (kommisjonsbeslutning 2012/463/EU) skal nytt nr. 37ib lyde:
- «37ib. **32017 R 0006:** Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2017/6 av 5. januar 2017 om den europeiske gjennomføringsplanen for det europeiske systemet for styring av jernbanetraffikk (EUT L 3 av 6.1.2017, s. 6).»
12. I nr. 37ma (kommisjonsforordning (EU) nr. 1300/2014) tilføyes følgende:
- «, endret ved:
- **32019 R 0772:** Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/772 av 16. mai 2019 (EUT L 139I av 27.5.2019, s. 1).»
13. Etter nr. 37o (kommisjonsforordning (EU) nr. 1299/2014) skal nye nr. 37p–37pe lyde:
- «37p. **32016 L 0797:** Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797 av 11. mai 2016 om samtrafikkvegnen i Den europeiske unions jernbanesystem (omarbeiding) (EUT L 138 av 26.5.2016, s. 44).
- Direktivets bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasning:
- (a) I artikkel 11 nr. 2 skal ordene 'eller, når det gjelder EFTA-statene, EFTAs overvåkingsorgan' tilføyes etter ordet 'Kommisjonen'.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

(b) I artikkel 51 skal nye nr. 4 og 5 lyde:

'4. EFTA-statene skal delta fullt ut i komiteen, og der ha de samme rettigheter og plikter som EUs medlemsstater, unntatt stemmerett.

5. EFTAs overvåkingsorgan skal ha observatørstatus i komiteen.'

37pa. **32018 R 0545**: Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/545 av 4. april 2018 om opprettelse av praktiske ordninger for prosessen for jernbanekjøretøy-tillatelse og typetillatelse for jernbanekjøretøyer i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797 (EUT L 90 av 6.4.2018, s. 66).

Forordningens bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasning:

I artikkel 8 nr. 1 og 10 nr. 1 tilføyes ordene', islandsk og norsk' etter ordene 'de offisielle språkene i Den europeiske union'.

37pb. **32018 D 1614**: Kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2018/1614 av 25. oktober 2018 om fastsettelse av spesifikasjoner for kjøretøyregistrene nevnt i artikkel 47 i europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797 og om endring og oppheving av kommisjonsvedtak 2007/756/EF (EUT L 268 av 26.10.2018, s. 53).

37pc. **32019 R 0250**: Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/250 av 12. februar 2019 om malene for EF-erklæringer og sertifikater for jernbanens samtrafikkkomponenter og delsystemer, om malen for samsvarserklæring for en godkjent type jernbanekjøretøy og om framgangsmåtene for EF-verifisering av delsystemer i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797, og om oppheving av kommisjonsforordning (EU) nr. 201/2011 (EUT L 42 av 13.2.2019, s. 9).

37pd. **32019 R 0773**: Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/773 av 16. mai 2019 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «Drift og trafikkstyring» i Den europeiske unions jernbanesystem og om endring av beslutning 2012/757/EU (EUT L 139I av 27.5.2019, s. 5).

37pe. **32019 R 0777**: Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/777 av 16. mai 2019 om de felles spesifikasjonene for registeret over jernbaneinfrastruktur og om oppheving av gjennomføringsbeslut-

ning 2014/880/EU (EUT L 139I av 27.5.2019, s. 312).»

14. Teksten i nr. 42f (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004) skal lyde:

«**32016 R 0796**: Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/796 av 11. mai 2016 om Den europeiske unions jernbanebyrå og om oppheving av forordning (EF) nr. 881/2004 (EUT L 138 av 26.5.2016, s. 1).

Forordningens bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasning:

(a) Uten at det berører bestemmelsene i avtales protokoll 1, skal betegnelsen 'medlemsstat(er)' og andre betegnelser i forordningen som viser til deres offentlige organer, i tillegg til betydningen i forordningen også omfatte EFTA-statene og deres offentlige organer.

(b) Med hensyn til EFTA-statene skal Byrådet, slik og når det er hensiktsmessig, bistå EFTAs overvåkingsorgan eller eventuelt EFTA-statenes faste komité i utførelsen av deres respektive oppgaver.

(c) Arbeidsgruppene og gruppene opprettet av Byrådet skal omfatte tilstrekkelig representasjon fra EFTA-statene.

(d) I artikkel 11 nr. 4 skal nytt ledd lyde:

'Når besøk er foretatt i en EFTA-stat, skal Byrådet også sende rapporten til EFTAs overvåkingsorgan.'

e) I artikkel 25 nr. 2, 25 nr. 3, 26 nr. 2, 26 nr. 3, 26 nr. 5, 27 nr. 2, 33 nr. 3, 33 nr. 5, 33 nr. 7, 34 nr. 4, 34 nr. 5 og 34 nr. 6 tilføyes ordene 'eller, når det gjelder EFTA-statene, EFTAs overvåkingsorgan' etter ordet 'Kommisjonen'.

f) I artikkel 29 nr. 2, 29 nr. 3, 30 nr. 3 og 32 nr. 2 tilføyes ordene 'og EFTAs overvåkingsorgan' etter ordet 'Kommisjonen'.

g) I artikkel 35 nr. 5 skal nytt ledd lyde:

'Byrådet skal på anmodning fra EFTAs overvåkingsorgan avgi rapporter om status for gjennomføringen og anvendelsen av bestemmelsene i EØS-avtalen for jernbanesikkerhet og samtrafikkevne i en gitt EFTA-stat.'

h) I artikkel 38 nr. 7 tilføyes ordene 'og EFTAs overvåkingsorgan' etter ordet 'Kommisjonen'.

i) I artikkel 47 skal nye nr. 6–7 lyde:

'6. EFTA-statene skal delta fullt ut i styret, og der ha de samme rettigheter og plikter som EUs medlemsstater, unntatt stemmerett.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

7. EFTAs overvåkingsorgan skal ha en representant i styret, uten stemmerett.
EFTAs overvåkingsorgan skal utnevne et medlem av styret samt en vara-representant som skal erstatte medlemmet ved fravær.’
- j) I artikkel 51 bokstav a) tilføyes ordene ’, EFTAs overvåkingsorgan’ etter ordet ’Kommisjonen’.
- k) I artikkel 55 skal nytt nr. 7 lyde:
’7. EFTA-statenes borgere skal kunne velges til medlem i, også leder av, klageinstansen. Når Kommisjonen utarbeider listen over sakkyndige nevnt i nr. 3 bokstav a), skal den også vurdere egnede personer med statsborgerskap fra EFTA-statene.’
- l) I artikkel 64 skal nytt nr. 11 lyde:
’11. EFTA-statene skal delta i bidraget fra Unionen nevnt i nr. 2 bokstav a). For dette formål skal framgangsmåten fastsatt i avtalens artikkel 82 nr. 1 bokstav a) og protokoll 32 få anvendelse *mutatis mutandis*.’
- m) I artikkel 67 skal nytt nr. 4 lyde:
’4. Som unntak fra artikkel 12 nr. 2 bokstav a) og artikkel 82 nr. 3 bokstav a) i Tilsetningsvilkår for andre tjenestemenn, kan statsborgere i EFTA-stater som nyter fulle borgerrettigheter, tilsettes på kontrakt av Byråets daglig leder.
Som unntak fra artikkel 12 nr. 2 bokstav e), artikkel 82 nr. 3 bokstav e) og artikkel 85 nr. 3 i Tilsetningsvilkår for andre tjenestemenn, skal språkene omhandlet i EØS-avtalens artikkel 129 nr. 1, anses av Byrådet, med hensyn til sine ansatte, som et av Unionens språk nevnt i artikkel 55 nr. 1 i traktat om Den europeiske union.’
- n) I artikkel 70 tilføyes følgende:
’EFTA-statene skal innvilge privilegier og immunitet til Byrådet tilsvarende de som finnes i protokollen om Den europeiske unions privilegier og immunitet.’
- o) I artikkel 74 tilføyes følgende:
’Dokumenter som en EFTA-stat eller en person underlagt en EFTA-stats jurisdiksjon sender til Byrådet, kan etter senders ønske utarbeides på et av språkene nevnt i EØS-avtalens artikkel 129 nr. 1. Svaret skal utarbeides på samme språk.’
- p) I artikkel 77 nr. 1 tilføyes følgende:
’Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1049/2001 av 30. mai 2001 om offentlig tilgang til Europaparlamentets, Rådets og Kommisjonens dokumenter skal ved anvendelse av denne forordning gjelde for alle Byråets dokumenter som også angår EFTA-statene.’
- q) I artikkel 78 tilføyes følgende:
’Ved anvendelse av denne forordning skal Byrådet anvende prinsippene i Kommisjonens sikkerhetsregler for vern av graderte EU-opplysninger og følsomme, ikke-graderte opplysninger, som fastsatt i kommisjonsbeslutning (EU, Euratom) 2015/444, for slike opplysninger som også gjelder EFTA-statene.’»
15. Etter nr. 42f (europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/796) skal nye nr. 42fa–42fb lyde:
«42fa. **32018 R 0764**: Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/764 av 2. mai 2018 om gebyrer og avgifter som skal betales til Den europeiske unions jernbanebyrå, og tilhørende betalingsvilkår (EUT L 129 av 25.5.2018, s. 68).
42fb. **32018 R 0867**: Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/867 av 13. juni 2018 om fastsettelse av saksbehandlingsreglene ved Den europeiske unions jernbanebyrås klageinstans (EUT L 149 av 14.6.2018, s. 3).
Forordningens bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasning:
I artikkel 23 tilføyes ordene ’, islandsk og norsk’ etter ordet ’Unionen’.»
16. I nr. 42g (europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF) skal nytt strekpunkt lyde:
«–**32019 R 0554**: Kommisjonsforordning (EU) 2019/554 av 5. april 2019 (EUT L 97 av 8.4.2019, s. 1).»
17. Etter nr. 42h (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007) skal nye nr. 42i–42id lyde:
«42i. **32016 L 0798**: Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798 av 11. mai 2016 om jernbanesikkerhet (omarbeiding) (EUT L 138 av 26.5.2016, s. 102), rettet ved EUT L 59 av 7.3.2017, s. 41, og EUT L 317 av 9.12.2019, s. 144.
42ia. **32018 R 0761**: Delegert kommisjonsforordning (EU) 2018/761 av 16. februar 2018 om fastsettelse av felles sikkerhetsmetoder for tilsyn utført av nasjonale sikkerhetsmyndigheter etter utstedelse av et felles sikkerhetssertifikat eller en sikkerhets-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

tillatelse i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798 og om oppheving av kommisjonsforordning (EU) nr. 1077/2012 (EUT L 129 av 25.5.2018, s. 16).

42ib.**32018 R 0762**: Delegert kommisjonsforordning (EU) 2018/762 av 8. mars 2018 om fastsettelse av felles sikkerhetsmetoder for krav til sikkerhetsstyringssystemer i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798 og om oppheving av kommisjonsforordning (EU) nr. 1158/2010 og (EU) nr. 1169/2010 (EUT L 129 av 25.5.2018, s. 26).

42ic.**32018 R 0763**: Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/763 av 9. april 2018 om opprettelse av praktiske ordninger for utstedelse av felles sikkerhets sertifikater til jernbaneforetak i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798 og om oppheving av kommisjonsforordning (EF) nr. 653/2007 (EUT L 129 av 25.5.2018, s. 49).

Forordningens bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasning:

I artikkel 5 nr. 1 tilføyes ordene 'islandsk eller norsk' etter ordene 'de offisielle språkene i Den europeiske union'.

42id.**32019 R 0779**: Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/779 av 16. mai 2019 om fastsettelse av nærmere bestemmelser om et system for sertifisering av enheter med ansvar for vedlikehold av kjøretøyer i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798, og om oppheving av kommisjonsforordning (EU) nr. 445/2011 (EUT L 139I av 27.5.2019, s. 360).»

18. Teksten i nr. 37dm (Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2014/880/EU), 37df (kommisjonsforordning (EU) nr. 201/2011), 42ea (kommisjonsforordning (EF) nr. 653/2007) og 42eh (kommisjonsforordning (EU) nr. 1077/2012) oppheves.

19. Teksten i nr. 37d (europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF), 42e (europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF) og 42eg (kommisjonsforordning (EU) nr. 445/2011) oppheves med virkning fra 16. juni 2020.

20. Teksten i nr. 37da (kommisjonsvedtak 2007/756/EF) oppheves med virkning fra 16. juni 2021.

21. Teksten i nr. 37dl (kommisjonsbeslutning 2012/757/EU) oppheves med virkning fra 16. juni 2024.

22. Teksten i nr. 42ee (kommisjonsforordning (EU) nr. 1169/2010) og 42ef (kommisjonsforordning (EU) nr. 1158/2010) oppheves med virkning fra 16. juni 2025.

Artikkel 2

Teksten til forordning (EU) 2016/796, (EU) 2016/2338, (EU) 2019/554 og (EU) 1305/2014, delegert kommisjonsforordning (EU) 2018/761 og (EU) 2018/762, Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2017/6, (EU) 2018/278, (EU) 2018/545, (EU) 2018/763, (EU) 2018/764, (EU) 2018/867, (EU) 2018/868, (EU) 2019/250, (EU) 2019/772, (EU) 2019/773, (EU) 2019/774, (EU) 2019/775, (EU) 2019/776, (EU) 2019/777, (EU) 2019/778 og (EU) 2019/779, direktiv (EU) 2016/797 og (EU) 2016/798, rettet ved EUT L 59 av 7.3.2017, s. 41, og EUT L 317 av 9.12.2019, s. 144, kommisjonsdirektiv 2014/38/EU og Kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2018/1614 på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft [...], forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt⁴⁰, eller på den dag EØS-komiteens beslutning nr. [...] ⁴¹ (som innlemmer direktiv 2012/34/EU) trer i kraft, alt etter hva som inntreffer sist.

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel [...]

For EØS-komiteen
Formann

⁴⁰ [Ingen forfatningsrettslige krav angitt.] [Forfatningsrettslige krav angitt.]

⁴¹ Ennå ikke offentliggjort.

Vedlegg 2**EØS-komiteens beslutning nr. [...] av [...] om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)**

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98, og ut fra følgende betraktninger:

- (1) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde¹, rettet ved EUT L 67 av 12.3.2015, s. 32, skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (2) Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/2370 av 14. desember 2016 om endring av direktiv 2012/34/EU med hensyn til åpning av markedet for innenlands persontransport med jernbane og forvaltning av jernbaneinfrastrukturen² skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (3) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2015/171 av 4. februar 2015 om visse aspekter ved framgangsmåten for utstedelse av lisenser til jernbaneforetak³ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (4) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2015/429 av 13. mars 2015 om fastsettelse av reglene som skal følges ved innkreving av avgifter for kostnadene ved støvirkninger⁴ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (5) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2015/909 av 12. juni 2015 om nærmere regler for beregning av kostnader som oppstår som en direkte følge av driften av togtjenesten⁵ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (6) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2015/1100 av 7. juli 2015 om medlemsstatenes rapporteringsplikt innenfor rammen av overvåking av jernbanemarkedet⁶ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (7) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2016/545 av 7. april 2016 om framgangsmåter og kriterier med hensyn til rammeavtaler for tildeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet⁷ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (8) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2017/2177 av 22. november 2017 om adgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester⁸ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (9) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/1795 av 20. november 2018 om fastsettelse av framgangsmåter og kriterier til bruk ved testing av økonomisk likevekt i henhold til artikkel 11 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU⁹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (10) Delegert kommisjonsbeslutning (EU) 2017/2075 av 4. september 2017 om erstatning av vedlegg VII til europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde¹⁰ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- (11) Direktiv 2012/34/EU opphever rådsdirektiv 91/440/EØF¹¹ og 95/18/EF¹² og europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/14/EF¹³, som er innlemmet i EØS-avtalen, og som følgelig skal oppheves i EØS-avtalen.
- (12) Gjennomføringsforordning (EU) 2018/1795 opphever med virkning fra 12. desember 2020 Kommisjonens gjennomføringsforordning nr. 869/2014¹⁴, som er innlemmet i EØS-avtalen, og som følgelig skal

⁶ EUT L 181 av 9.7.2015, s. 1.

⁷ EUT L 94 av 8.4.2016, s. 1.

⁸ EUT L 307 av 23.11.2017, s. 1.

⁹ EUT L 294 av 21.11.2018, s. 5.

¹⁰ EUT L 295 av 14.11.2017, s. 69.

¹¹ EFT L 237 av 24.8.1991, s. 25.

¹² EFT L 143 av 27.6.1995, s. 70.

¹³ EFT L 75 av 15.3.2001, s. 29.

¹⁴ EUT L 239 av 12.8.2014, s.18.

¹ EUT L 343 av 14.12.2012, s. 32.

² EUT L 352 av 23.12.2016, s. 1.

³ EUT L 29 av 5.2.2015, s. 3.

⁴ EUT L 70 av 14.3.2015, s. 36.

⁵ EUT L 148 av 13.6.2015, s. 17.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

oppheves i EØS-avtalen med virkning fra 12. desember 2020.

- (13) EØS-avtalens vedlegg XIII bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg XIII gjøres følgende endringer:

1. Teksten i nr. 37 (rådsdirektiv 91/440/EØF) erstattes med følgende:

«**32012 L 0034:** Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (EUT L 343 av 14.12.2012, s. 32), rettet ved EUT L 67 av 12.3.2015, s. 32, endret ved:

- **32016 L 2370:** Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/2370 av 14. desember 2016 (EUT L 352 av 23.12.2016, s. 1).

Direktivets bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasning:

- a) Henvisningene til artikkel 93, 101, 102, 106, 107 og 108 i TEUV skal forstås som henvisninger til henholdsvis artikkel 49, 53, 54, 59, 61 og 62 i EØS-avtalen.
 b) Artikkel 14 nr. 3–5 får ikke anvendelse for EFTA-statene eller når det gjelder avtaler mellom dem og tredjestater.
 c) I artikkel 40 nr. 2 tilføyes ordene 'og EFTAs overvåkingsorgan' etter ordet 'Kommissjonen'.
 d) I artikkel 15 skal nytt nr. 7 lyde:

'7. Forpliktelsen fastsatt i nr. 5 får ikke anvendelse for Liechtenstein i den grad en EU-medlemsstat har gitt, for et bestemt år, Kommissjonen opplysninger som omfatter Liechtensteins territorium. Den får anvendelse for alle andre opplysninger som omfattes av nr. 5.'

- e) I artikkel 27 nr. 1 tilføyes ordene 'eller, når det gjelder Norge, på norsk og et offisielt språk i Unionen' etter ordene 'to offisielle språk i Unionen'.»

2. Etter nr. 37ai (kommisjonsforordning (EU) nr. 1304/2014) skal nye nr. 37aj–37aq lyde:

«37aj. **32015 R 0171:** Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2015/171 av 4. februar 2015 om visse aspekter ved framgangsmåten for utstedelse av lisenser til jernbaneforetak (EUT L 29 av 5.2.2015, s. 3).

37ak. **32015 R 0429:** Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2015/429 av 13. mars 2015 om fastsettelse av reglene som skal følges ved innkreving av avgifter for kostnadene ved støyvirkninger (EUT L 70 av 14.3.2015, s. 36).

37al. **32015 R 0909:** Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2015/909 av 12. juni 2015 om nærmere regler for beregning av kostnader som oppstår som en direkte følge av driften av togtjeneren (EUT L 148 av 13.6.2015, s. 17).

37am. **32015 R 1100:** Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2015/1100 av 7. juli 2015 om medlemsstatenes rapporteringsplikt innenfor rammen av overvåking av jernbanemarkedet (EUT L 181 av 9.7.2015, s. 1).

37an. **32016 R 0545:** Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2016/545 av 7. april 2016 om framgangsmåter og kriterier med hensyn til rammeavtaler for tildeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet (EUT L 94 av 8.4.2016, s. 1).

37ao. **32015 D 2075:** Delegert kommissjonsbeslutning (EU) 2017/2075 av 4. september 2017 om erstatning av vedlegg VII til europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (EUT L 295 av 14.11.2017, s. 69).

37ap. **32017 R 2177:** Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2017/2177 av 22. november 2017 om adgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester (EUT L 307 av 23.11.2017, s. 1).

37aq. **32018 R 1795:** Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/1795 av 20. november 2018 om fastsettelse av framgangsmåter og kriterier til bruk ved testing av økonomisk likevekt i henhold til artikkel 11 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU (EUT L 294 av 21.11.2018, s. 5).»

3. Teksten i nr. 41b (europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/14/EF) og 42a (rådsdirektiv 95/18/EF) oppheves.

4. Teksten i nr. 42aa (gjennomføringsforordning (EU) nr. 869/2014) oppheves med virkning fra 12. desember 2020.

Artikkel 2

Teksten til direktiv 2012/34/EU og (EU) 2016/2370, gjennomføringsforordning (EU) 2015/171,

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

(EU) 2015/429, (EU) 2015/909, (EU) 2015/1100, (EU) 2016/5454, (EU) 2017/2177 og (EU) 2018/1795 og delegert beslutning (EU) 2017/2075 på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft [..], forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt¹⁵.

¹⁵ [Ingen forfatningsrettslige krav angitt.] [Forfatningsrettslige krav angitt.]

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel [...].

For EØS-komiteen

Formann

[...]

EØS-komiteens

sekretærer

[...]

Vedlegg 3

Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797 av 11. mai 2016 om samtrafikkvevnen i Den europeiske unions jernbanesystem (omarbeiding)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR –

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

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen²,

etter den ordinære regelverksprosessen³ og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF⁴ er blitt betydelig endret flere ganger. Ettersom det skal gjøres ytterligere endringer, bør nevnte direktiv av klarhetshensyn omarbeides.
- 2) For at unionsborgerne, markedsdeltakerne og vedkommende myndigheter fullt ut skal kunne nyte godt av de fordeler som opprettelsen av et felles europeisk jernbaneområde fører med seg, bør sammenkoplingen av og samtrafikkvevnen mellom de nasjonale jernbanenettene samt adgangen til slike nett bedres, og alle tiltak som måtte være nødvendige på området for harmonisering av tekniske standarder bør gjennomføres, som fastsatt i artikkel 171 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV).
- 3) Bestrebelsene på å oppnå samtrafikkvevne i Unionens jernbanesystem bør føre til definisjonen av et optimalt nivå for teknisk harmonisering og gjøre det mulig å forenkle, forbedre og utvikle internasjonal jernbanetransport i Unionen og med tredjestater, og bidra til den gradvise gjennomføringen av det indre marked for utstyr og tjenester til bygging, fornyelse, opprusting og drift av jernbanesystemet i Unionen.
- 4) For å bidra til å oppnå det felles europeiske jernbaneområde, redusere kostnadene og varigheten på tillatelsesprosessene og forbedre jernbanesikkerheten, er det hensiktsmessig å effektivisere og harmonisere tillatelsesprosessene på unionsplan.
- 5) Tunnelbaner, sporveier og andre forstadsbanesystemer er i mange medlemsstater underlagt lokale tekniske krav. Slike lokale offentlige transportsystemer er vanligvis ikke omfattet av lisensordninger i Unionen. Sporveier og forstadsbanesystemer er videre ofte omfattet av regelverket for veitrafikk fordi de bruker samme infrastruktur. Av disse årsakene trenger slike lokale systemer ikke å ha samtrafikkvevne og bør derfor ikke omfattes av denne forordnings virkeområde. Dette hindrer ikke medlemsstatene i å anvende bestemmelsene i dette direktiv på lokale banesystemer på frivillig basis dersom de anser det for hensiktsmessig.
- 6) Kombitrikk er et konsept innen offentlig transport som gjør det mulig å kombinere drift på forstadsbaneinfrastruktur og jernbaneinfrastruktur. Medlemsstatene bør tillates å unnta fra virkeområdet for gjennomføringstiltakene for dette direktiv de kjøretøyene som hovedsakelig brukes på forstadsbaneinfrastruktur, men som er utstyrt med noen jernbanekomponenter som er nødvendige for å gjøre det mulig med en overgang på et avgrenset og begrenset avsnitt av jernbaneinfrastrukturen, utelukkende av hensyn til å oppnå forbindelse.

¹ EUT C 327 av 12.11.2013, s. 122.

² EUT C 356 av 5.12.2013, s. 92.

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

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

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Dersom kombitrikker benytter jernbaneinfrastruktur, bør det sikres samsvar med alle grunnleggende krav, samt samsvar med det forventede sikkerhetsnivået på de relevante linjene. Når det gjelder trafikk over landegrenser, bør vedkommende myndigheter samarbeide.

- 7) Forretningsmessig drift av tog i jernbanenet- tet krever særlig en høy grad av forenlighet mellom infrastrukturens og kjøretøyenes egenskaper, og dessuten effektiv samtrafikk mellom de ulike infrastrukturforvaltningenes og jernbaneforetakenes informasjons- og kommunikasjonssystemer. Slik forenlighet og slik samtrafikk har avgjørende betydning for yte- evne, sikkerhet, tjenestekvalitet og kostnader, og særlig for samtrafikkevnene i Unionens jern- banesystem.
- 8) Rammereglene for jernbane på Unions- og medlemsstatsnivå bør fastsette klare roller og ansvarsområder for å sikre samsvar med reglene for sikkerhet, helse og forbrukervern som gjelder for jernbanenettene. Dette direk- tiv bør ikke medføre redusert sikkerhetsnivå eller øke kostnadene i Unionens jernbane- system. For dette formål skal Den europeiske Unions jernbanebyrå (heretter kalt «Byrået»), opprettet ved europaparlaments- og rådsfor- ordning (EU) nr. 2016/796⁵, og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene påta seg det fulle ansvaret for de tillatelsene de utsteder.
- 9) Nasjonale forskrifter, interne regler og tek- niske spesifikasjoner som gjelder for jernbane- systemer, delsystemer og komponenter, viser betydelige ulikheter, siden de omfatter tek- niske framgangsmåter som er særegne for industrien i hver enkelt stat, og fastsetter bestemte krav til dimensjoner, utstyr og sær- lige egenskaper. Denne situasjonen kan hin- dre tog i å kjøre uhindret gjennom Unionen.
- 10) For at jernbaneindustrien i Unionen skal kunne bedre sin konkurranseevne på verdens- plan, kreves det et åpent og konkurranseutsatt marked.
- 11) Det er derfor hensiktsmessig at det for hele Unionen fastlegges grunnleggende krav til samtrafikkevnene i Unionens jernbanesystem.
- 12) Utviklingen av tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne (TSI-er) har vist behovet for å klargjøre forholdet mellom de grunnleggende

kravene og TSI-ene på den ene side, og de europeiske standardene og andre dokumenter av normgivende art på den annen side. Det bør særlig skilles klart mellom standardene eller deler av standarder som må gjøres obliga- toriske for å nå målene for dette direktiv, og de «harmoniserte» standardene som er utarbei- det i samsvar med europaparlaments- og råds- forordning (EU) nr. 1025/2012⁶. Dersom det er strengt nødvendig, kan TSI-ene vise uttryk- kelig til europeiske standarder eller spesifika- sjoner, som blir obligatoriske fra det øyeblikk TSI-en får anvendelse.

- 13) For virkelig å kunne øke konkurranseevnen i jernbanesektoren i Unionen uten å vri konkur- ransen mellom de viktigste aktørene i Unio- nens jernbanesystem, bør TSI-ene og anbefa- lingene fra Byrået knyttet til disse TSI-ene, utarbeides i samsvar med prinsippene om åpenhet, enighet og klarhet, som definert i vedlegg II til forordning (EU) nr. 1025/2012.
- 14) Kvaliteten på jernbanetransporten i Unionen er blant annet avhengig av en svært høy grad av forenlighet mellom jernbanenettets egen- skaper (i vid forstand, dvs. faste anlegg i alle berørte delsystemer) og kjøretøyenes egen- skaper (herunder alle de berørte delsys- temenes komponenter om bord i toget). Nivåer for yteevne, sikkerhet, driftskvalitet og kostnader avhenger av slik forenlighet.
- 15) TSI-ene har en direkte eller mulig virkning på det personale som deltar i driften og vedlike- holdet av delsystemene. Når TSI-ene utarbei- des, bør derfor Byrået rådføre seg med par- tene i arbeidslivet, dersom det er relevant.
- 16) En TSI bør fastsette alle vilkår som en samtra- fikkkomponent skal overholde, samt hvilken framgangsmåte som skal følges ved samsvars- vurdering. Det er dessuten nødvendig å angi at alle komponenter bør gjennomgå fram- gangsmåten for samsvarsvurdering og vurde- ring av bruksegnetthet angitt i TSI-ene, og bør følges av tilhørende sertifikat, som omfatter enten en vurdering av om en samtrafikkkompo- nent isolert sett er i samsvar med de tekniske spesifikasjonene som skal overholdes, eller en vurdering av en samtrafikkkomponents bruks-

⁵ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/796 av 11. mai 2016 om Den europeiske unions jernbanebyrå og om oppheving av forordning (EF) nr. 881/2004 (EUT L 138 av 26.5.2016, s. 1).

⁶ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1025/2012 av 25. oktober 2012 om europeisk standardisering og om endring av rådsdirektiv 89/686/EØF og 93/15/EØF samt europaparlaments- og rådsdirektiv 94/9/EF, 94/25/EF, 95/16/EF, 97/23/EF, 98/34/EF, 2004/22/EF, 2007/23/EF, 2009/23/EF og 2009/105/EF og om oppheving av rådsved- tak 87/95/EØF og europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 1673/2006/EF (EUT L 316 av 14.11.2012, s. 12).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- egnethet, når den betraktes som et ledd i det jernbanesystemet den skal inngå i, i forhold til de tekniske spesifikasjonene.
- 17) Når det utarbeides nye TSI-er, bør målet alltid være å sikre forenlighet med de eksisterende delsystemene. Dette vil bidra til å fremme jernbanetransportens konkurranseevne og hindre unødvendige tilleggskostnader ved krav til opprusting eller fornyelse av eksisterende delsystemer for å sikre bakoverkompatibilitet. I de unntakstilfellene der det ikke vil være mulig å sikre forenlighet, bør TSI-ene kunne fastsette de rammene som kreves for avgjøre om det eksisterende delsystemet har behov for en ny beslutning om eller ny tillatelse til ibruktaking eller til å bli brakt i omsetning, samt de tilhørende fristene for dette.
- 18) Dersom visse tekniske forhold som tilsvarer de grunnleggende kravene, ikke uttrykkelig kan omfattes av en TSI, bør de forholdene som fortsatt må behandles, bli identifisert i et vedlegg til TSI-en som åpne punkter. For disse åpne punktene, samt for særlige tilfeller, og med et mål om samsvar med eksisterende systemer, bør nasjonale regler som kan vedtas i en medlemsstat eller av en vedkommende nasjonal, regional eller lokal myndighet, få anvendelse. For å unngå overflødige kontroller og unødvendige administrative byrder, bør nasjonale regler klassifiseres for å fastsette likeverdigheten mellom de nasjonale reglene i forskjellige medlemsstater som omfatter de samme emnene.
- 19) Det bør angis hvordan en situasjon der det foreligger grunnleggende krav som får anvendelse på et delsystem som ennå ikke er omfattet i den tilsvarende TSI-en, skal håndteres. I slike tilfeller bør de organene som har ansvar for framgangsmåtene for samsvarsvurdering og verifisering være de meldte organene som er nevnt i dette direktiv.
- 20) Dette direktiv bør få anvendelse på hele jernbanesystemet i Unionen, og TSI-enes virkeområde bør utvides til å omfatte kjøretøyene og jernbanenettene som ikke er med i det trans-europeiske jernbanesystemet. Vedlegg I til direktiv 2008/57/EF bør derfor endres.
- 21) Funksjonsspesifikasjonene og de tekniske spesifikasjonene som delsystemene og deres grensesnitt skal oppfylle, kan variere avhengig av bruken av de aktuelle delsystemene, for eksempel avhengig av kategoriene av jernbanelinjer og kjøretøyer, særlig for å sikre sammenheng mellom jernbanesystemer for høyhastighetstog og konvensjonelle tog.
- 22) For å sikre en gradvis gjennomføring av samtrafikkevnen i jernbanesystemet i hele Unionen, og for gradvis å kunne redusere ulikhetene mellom eksisterende systemer, bør TSI-ene angi hvilke bestemmelser som skal anvendes ved fornyelse eller opprusting av eksisterende delsystemer, og de kan inneholde forslag til en trinnvis slutføring av målsystemet. For å holde jernbanesektoren konkurransedyktig og hindre unødige kostnader, bør imidlertid ikke ikrafttreddelsen av nye eller endrede TSI-er føre til en umiddelbar tilpasning av kjøretøyer og infrastruktur til de nye spesifikasjonene.
- 23) TSI-ene bør angi når opprusting og fornyelse av infrastruktur og kjøretøyer krever en ny tillatelse. Bestandig når det gjelder opprusting og fornyelse av infrastruktur, bør søkeren gjennom det ene saksbehandlingsstedet nevnt i forordning (EU) nr. 2016/796, framlegge dokumentasjon for den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, slik at den kan beslutte om det er nødvendig med en ny tillatelse på bakgrunn av kriteriene angitt i dette direktiv. Når det gjelder opprusting og fornyelse av kjøretøyer som har tillatelse til å bli brakt i omsetning, bør søkeren kunne avgjøre om den må søke om en ny tillatelse fra den nasjonale sikkerhetsmyndigheten eller Byrået på bakgrunn av kriteriene angitt i dette direktiv.
- 24) På grunn av den gradvise tilnæringsmåten for å fjerne hindringer for samtrafikkevnen i Unionens jernbanesystem og den tiden som følgelig vil kreves for å vedta TSI-ene, bør det treffes tiltak for å unngå en situasjon der medlemsstatene vedtar nye nasjonale regler eller iverksetter prosjekter som gjør det nåværende systemet mer uensartet.
- 25) For å fjerne hindringer for samtrafikkevnen, og som følge av at TSI-enes virkeområde utvides til hele jernbanesystemet i Unionen, bør mengden av nasjonale regler gradvis reduseres. Nasjonale regler som strengt gjelder eksisterende systemer, bør skilles fra de som trengs for å dekke åpne punkter i TSI-er. Regler av sistnevnte type bør gradvis fjernes etter hvert som åpne punkter i TSI-ene lukkes.
- 26) Nasjonale regler bør utarbeides og offentliggjøres på en slik måte at potensielle brukere av et nasjonalt jernbanenett kan forstå dem. Slike regler viser ofte til andre dokumenter, for eksempel nasjonale standarder, europeiske standarder, internasjonale standarder eller andre tekniske spesifikasjoner som helt eller delvis kan være underlagt immaterialrettig-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- heter. Derfor bør plikten til offentliggjøring ikke gjelde for dokumenter som det vises til direkte eller indirekte i den nasjonale regelen.
- 27) Vedtaket om en gradvis tilnæringsmåte tilfredstiller målet om samtrafikkevne i Unionens jernbanesystem, som kjennetegnes av gammel nasjonal infrastruktur og gamle kjøretøyer som vil kreve betydelige investeringer for å kunne tilpasses eller fornyes, og det er særlig viktig å opprettholde jernbanetransportens konkurransevne i forhold til andre transportsystemer.
- 28) På grunn av omfanget og den sammensatte karakteren i Unionens jernbanesystem, har det av praktiske årsaker vist seg nødvendig å dele det opp i følgende delsystemer: «Infrastruktur», «Styring, kontroll og signal langs sporet», «Styring, kontroll og signal om bord», «Energi», «Rullende materiell», «Drift og trafikkstyring», «Vedlikehold», «Telematikkprogrammer for persontrafikk og godstrafikk». For hvert delsystem skal det angis grunnleggende krav og fastsettes tekniske spesifikasjoner, særlig med hensyn til komponenter og grensesnitt, slik at disse grunnleggende kravene kan oppfylles. Det samme systemet blir også delt opp i faste og mobile elementer som på den ene siden består av selve jernbanenettet, det vil si jernbanelinjer, stasjoner, terminaler og alle typer fast utstyr som er nødvendig for å sikre sikker og kontinuerlig drift av systemet, og på den annen side alle kjøretøyer som trafikkerer dette jernbanenettet. For dette direktivs formål er derfor et kjøretøy sammensatt av ett delsystem («Rullende materiell») og, der dette er relevant, andre delsystemer (i hovedsak «Styring, kontroll og signal om bord»). Selv om systemet er delt inn i flere elementer, bør Byrådet holde en oversikt over systemet for å kunne fremme samtrafikkevne og sikkerhet.
- 29) De forente nasjoners konvensjon om rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne, som Unionen er part i, fastsetter tilgjengelighet som ett av de generelle prinsippene, og krever at konvensjonspartene treffer hensiktsmessige tiltak slik at funksjonshemmede sikres tilgang på lik linje med andre, herunder ved å utvikle, bekjentgjøre og overvåke gjennomføringen av minstestandarder og retningslinjer for tilgjengelighet. Tilgjengelighet for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer er derfor et grunnleggende krav med hensyn til samtrafikkevnen i Unionens jernbanesystem.
- 30) Ingen personer skal forskjellsbehandles, verken direkte eller indirekte, på grunn av funksjonshemming. For å sikre at alle unionsborgere kan nyte godt av fordelene ved opprettelsen av et felles europeisk jernbaneområde, bør medlemsstatene fremme et jernbanesystem som er tilgjengelig for alle.
- 31) Gjennomføringen av bestemmelsene om samtrafikkevnen i Unionens jernbanesystem bør ikke føre til ubegrunnede kostnader eller undergrave opprettholdelsen av samtrafikkevnen i eksisterende jernbanenett.
- 32) TSI-ene har også innvirkning på vilkårene for brukernes anvendelse av jernbanetransport, og det er derfor nødvendig å rådspørre brukerne om forhold som berører dem, herunder funksjonshemmedes organisasjoner, dersom det er relevant.
- 33) Alle berørte medlemsstater bør tillates ikke å anvende visse TSI-er i et begrenset antall behørig begrunnede situasjoner. De situasjonene og framgangsmåtene som skal følges ved unntak fra anvendelse av en gitt TSI, bør være klart definert.
- 34) Utarbeiding av TSI-er og anvendelse av disse på Unionens jernbanesystem bør ikke være til hinder for teknologisk nyskaping, som bør være rettet mot en forbedring av de økonomiske resultatene.
- 35) For å overholde de relevante bestemmelsene om framgangsmåter for tildeling av kontrakter på jernbanesektoren, særlig de som er fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/25/EU⁷, skal oppdragsgivere ta inn tekniske spesifikasjoner i de allmenne dokumentene eller i avtalevilkårene for hver enkelt kontrakt. Det må derfor utarbeides et sett med regler som kan tjene som referanse for disse tekniske spesifikasjonene.
- 36) Det er i Unionens interesse at det finnes et internasjonalt standardiseringssystem som gjør det mulig å utarbeide standarder som faktisk brukes av deltakerne i internasjonal handel, og som oppfyller unionspolitikkenes krav. De europeiske standardiseringsorganisasjonene bør derfor fortsette sitt samarbeid med de internasjonale standardiseringsorganene.
- 37) Oppdragsgiveren som bestiller prosjektering, bygging, fornyelse eller opprusting av et delsystem, kan være et jernbaneforetak, en infra-

⁷ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/25/EU av 26. februar 2014 om innkjøp foretatt av enheter som driver virksomhet innenfor vann- og energiforsyning, transport og posttjenester, og om oppheving av direktiv 2004/17/EF (EUT L 94 av 28.3.2014, s. 243).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- strukturforvaltning, en enhet ansvarlig for vedlikehold, en innehaver eller en konsesjonsinnehaver med ansvar for å utføre et prosjekt. Oppdragsgivere bør definere kravene som er nødvendige for å utfylle de europeiske spesifikasjonene eller andre standarder. Disse spesifikasjonene bør oppfylle de grunnleggende kravene som er harmonisert på unionsplan, og som Unionens jernbanesystem skal oppfylle.
- 38) Framgangsmåtene for samsvarsvurderingen eller vurderingen av bruksegnethet bør være basert på bruken av moduler for framgangsmåter for samsvarsvurdering, vurdering av bruksegnethet og EF-verifisering som skal brukes i de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkevne som er vedtatt i henhold til dette direktiv. Med sikte på å fremme utviklingen av den berørte industrien bør framgangsmåtene for kvalitetssikring utarbeides så langt det er mulig.
- 39) For å sikre systemets samtrafikkevne er samsvarsvurderingen i hovedsak knyttet til komponentenes bruksområde, og ikke bare til deres frie varebytte på EU-markedet. Bruksegnetheten til de komponentene som har den mest avgjørende betydningen for systemets sikkerhet, tilgjengelighet eller økonomi, bør vurderes. Det er derfor ikke nødvendig at produsenten påfører en CE-merking på de komponentene som omfattes av dette direktiv. Produsentens samsvarserklæring på grunnlag av en samsvarsvurdering og/eller en vurdering av bruksegnethet bør være tilstrekkelig.
- 40) Produsenter har likevel plikt til å påføre CE-merkingen på visse komponenter for å bekrefte at de er i samsvar med annet relevant EU-regelverk.
- 41) Når en TSI trer i kraft, befinner det seg allerede en rekke samtrafikkkomponenter på markedet. Det bør fastsettes bestemmelser om en overgangsperiode slik at disse komponentene kan inngå i et delsystem selv om de strengt tatt ikke er i samsvar med denne TSI-en.
- 42) De delsystemene som utgjør Unionens jernbanesystem, skal være underlagt en framgangsmåte for verifisering. Denne verifiseringen bør gi de enhetene som har ansvar for å gi tillatelse til ibruktaking eller til å bringe delsystemene i omsetning, mulighet til, i løpet av prosjekterings-, bygge- og ibruktakingsfasen, å forsikre seg om at resultatet er i samsvar med gjeldende forskrifter og tekniske og driftsmessige bestemmelser. Det bør også medføre at produsentene skal kunne regne med likebehandling i alle medlemsstater.
- 43) Etter at et delsystem er tatt i bruk eller brakt i omsetning, er det viktig å sikre at det blir drevet og vedlikeholdt i samsvar med de grunnleggende kravene som gjelder for delsystemet. I samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2016/798⁸ har infrastrukturforvaltningen, jernbaneforetaket eller enheten ansvarlig for vedlikehold, i de respektive delsystemene, ansvaret for at disse kravene oppfylles.
- 44) Dersom det under drift ser ut til at et kjøretøy eller en kjøretøytype ikke oppfyller ett av de gjeldende, grunnleggende kravene, bør de aktuelle jernbaneforetakene treffe nødvendige korrigerende tiltak for å bringe kjøretøyet/kjøretøyene i samsvar. Dersom dette manglende samsvaret dessuten medfører en alvorlig sikkerhetsrisiko, bør det være mulig for de nasjonale sikkerhetsmyndighetene som har ansvar for tilsynet med framføringen av kjøretøyet, å treffe nødvendige, midlertidige sikkerhetstiltak, herunder umiddelbart å begrense eller midlertidig oppheve den aktuelle driften. Dersom de korrigerende tiltakene ikke er tilstrekkelige, og den alvorlige sikkerhetsrisikoen som er skapt ved det manglende samsvaret ikke fjernes, bør de nasjonale sikkerhetsmyndighetene eller Byrået kunne tilbakekalle eller endre tillatelsen. En alvorlig sikkerhetsrisiko i denne sammenheng bør forstås som å være alvorlig manglende samsvar med rettslige forpliktelser eller sikkerhetskrav, som i seg selv eller i et hendelsesforløp kan forårsake en ulykke eller alvorlig ulykke. Prosessen med oppheving bør støttes av en egnet informasjonsutveksling mellom Byrået og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene, herunder bruk av registre.
- 45) De respektive rollene og ansvarsområdene for alle aktører som er involvert, bør klargjøres i forbindelse med framgangsmåtene for å bringe kjøretøyer i omsetning og bruk av kjøretøyer, og for ibruktaking av faste anlegg.
- 46) Byrået og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene bør samarbeide og eventuelt dele kompetanse for utstedelse av tillatelser med behørig hensyn til sikkerhet. For dette formål bør det inngås samarbeidsavtaler mellom Byrået og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene.
- 47) For å sikre at utstyr til Det europeiske system for styring av jernbanetraffikk (ERTMS) er i

⁸ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798 av 11. mai 2016 om jernbanesikkerhet (EUT L 138 av 26.5.2016, s. 102).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- samsvar med de relevante, gjeldende spesifikasjonene, og for å hindre at ytterligere krav i forbindelse med ERTMS undergraver systemets samtrafikkevne, bør Byrået fungere som systemmyndighet for ERTMS. For dette formål bør Byrået være ansvarlig for å vurdere de planlagte tekniske løsningene før det igangsettes eller offentliggjøres anbudsinnbydelser i forbindelse med ERTMS-utstyr langs sporet, for å kontrollere om disse tekniske løsningene er i samsvar med de relevante TSI-ene og har full samtrafikkevne. En eventuell overlapping mellom denne vurderingen fra Byrået og oppgavene til de meldte organene i framgangsmåten for verifisering bør unngås. Søkeren bør derfor underrette Byrået dersom den framgangsmåten for verifisering som er utført av det meldte organet, allerede har startet, eller dersom det allerede foreligger et samsvarssertifikat. Søkeren bør kunne velge å be Byrået om en slik vurdering, enten for hvert enkelt ERTMS-prosjekt, eller for en kombinasjon av prosjekter, en jernbanelinje, en gruppe av jernbanelinjer eller et jernbanenett.
- 48) Ikrafttreddelsen av dette direktiv bør ikke forsinke innføringen av ERTMS-prosjekter der anbuds- eller kontraktsinngåelsesprosessen er fullført.
- 49) For å gjøre det enklere å bringe kjøretøyer i omsetning, og for å redusere administrative byrder, bør det innføres en tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning som er gyldig i hele Unionen. Mens omsetningstillatelser muliggjør kommersielle transaksjoner med kjøretøyer hvor som helst i EU-markedet, kan et kjøretøy bare brukes på det bruksområdet som kjøretøyets tillatelse omfatter. I den forbindelse bør enhver utvidelse av bruksområdet være underlagt en oppdatert kjøretøytillatelse. Det er nødvendig at kjøretøyer som allerede har fått tillatelse i henhold til tidligere direktiver, også får tillatelse til å bli brakt i omsetning, dersom det er meningen at de skal brukes på jernbanenett som ikke er omfattet av deres tillatelse.
- 50) Dersom bruksområdet er begrenset til ett eller flere jernbanenett i én medlemsstat, bør søkeren kunne velge hvorvidt den skal sende sin søknad om kjøretøytillatelse gjennom ett saksbehandlingssted nevnt i forordning (EU) 2016/796, til den nasjonale sikkerhetsmyndigheten i den aktuelle medlemsstaten eller til Byrået. Søkerens valg bør være bindende til søknaden er behandlet eller annullert.
- 51) Det bør finnes en egnet framgangsmåte som gjør det mulig for søkeren å påklage en beslutning av eller manglende handling fra Byrået eller de nasjonale sikkerhetsmyndighetene. I tillegg bør det fastsettes klare bestemmelser om framgangsmåter og tvisteløsninger for å behandle situasjoner der Byrået og den nasjonale sikkerhetsmyndigheten er uenige om vurderinger som er gjort i forbindelse med utstedelsen av kjøretøytilatelser.
- 52) Særlige tiltak, herunder samarbeidsavtaler, bør ta hensyn til enkelte medlemsstaters særlige geografiske og historiske situasjon, samtidig som det sikres at det indre marked fungerer godt.
- 53) Dersom driften er begrenset til jernbanenett som krever særlig sakkunnskap av geografiske eller historiske årsaker, og dersom slike jernbanenett er isolert fra resten av Unionens jernbanesystem, bør det være mulig for søkeren å tilfredsstille de nødvendige formalitetene lokalt gjennom kontakt med de relevante nasjonale sikkerhetsmyndighetene. For dette formål, og med sikte på å redusere administrative byrder og kostnader, bør samarbeidsavtaler som skal inngås mellom Byrået og relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheter kunne fastsette en hensiktsmessig oppgavefordeling, uten at det berører Byråets endelige ansvar for utstedelse av tillatelsen.
- 54) Jernbanenettene i de baltiske statene (Estland, Latvia og Litauen) har sporvidde 1 520 mm, som er det samme som i nabolandene, men er en annen enn den som brukes på hovedjernbanenettet i Unionen. Disse jernbanenettene i Baltikum har felles tekniske og driftsmessige krav, som gir faktisk innbyrdes samtrafikkevne, og i så henseende kan kjøretøytilatelser som er utstedt i én av disse medlemsstatene, være gyldige i resten av disse jernbanenettene. For å forenkle effektiv og forholdsmessig ressursfordeling for tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning eller typetillatelser for kjøretøyer, og for å redusere den økonomiske og administrative byrden for søkeren i slike tilfeller, bør de særlige samarbeidsavtalene mellom Byrået og relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheter eventuelt omfatte muligheten til å inngå kontrakter om oppgaver med disse nasjonale sikkerhetsmyndighetene.
- 55) Medlemsstater som har en betydelig andel jernbanetraffikk til og fra tredjestater med samme sporvidde, men som har en annen sporvidde enn Unionens hovedjernbanenett, bør kunne beholde forskjellige framgangs-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

måter for kjøretøytillatelse for godsvogner og passasjervogner som brukes felles med disse tredjestatene.

- 56) Av hensyn til sporbarhet og sikkerhet bør vedkommende myndigheter i medlemsstatene tildele et kjøretøy et europeisk kjøretøynummer når kjøretøyinnehaveren ber om det. Opplysningene om kjøretøyet bør deretter føres inn i et kjøretøyregister. Kjøretøyregistrene bør være tilgjengelige for alle medlemsstater og for visse av Unionens markedsdeltakere. Kjøretøyregistrene bør være ensartede med hensyn til dataformatet. De bør derfor omfattes av felles driftsmessige og tekniske spesifikasjoner. For å redusere administrative byrder og unødige kostnader bør Kommisjonen vedta en spesifisering for et europeisk kjøretøyregister der nasjonale kjøretøyregistre vil inngå, med sikte på å opprette et felles verktøy samtidig som det tillater vedlikehold av ytterligere funksjoner som er relevante for medlemsstatenes særlige behov.
- 57) For å sikre at kjøretøyer og deres historie kan spores, bør referansene for tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning, registreres sammen med andre kjøretøydata.
- 58) Det bør fastsettes framgangsmåter for kontroll av forenlighet mellom kjøretøyer og de jernbanestrekningene de skal tas i bruk på, etter at tillatelsen til å bringe kjøretøyet i omsetning er utstedt, og før jernbaneforetaket begynner å bruke kjøretøyet på dets bruksområde, som angitt i tillatelsen til å bringe kjøretøyet i omsetning.
- 59) De meldte organene som har ansvar for gjennomføringen av framgangsmåtene for samsvarsvurdering av komponentene og for vurdering av komponentenes bruksegnethet, samt framgangsmåten for vurdering av delsystemer, bør i størst mulig grad samordne sine beslutninger, særlig dersom det her ikke finnes europeiske spesifikasjoner.
- 60) Åpen akkreditering i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008⁹, som sikrer den nødvendige tilliten til samsvarssertifikater, bør av nasjonale offentlige myndigheter i hele Unionen betraktes som den foretrukne måten å vise teknisk kompetanse på hos meldte organer og, på tilsvarende måte, hos organer som er utpekt til å kontrol-

lere samsvar med nasjonale regler. Nasjonale myndigheter bør imidlertid kunne anse at de selv har egnede måter å utføre denne vurderingen på. For å sikre et rimelig nivå av troverdighet for vurderinger som er utført av andre nasjonale myndigheter, bør de i slike tilfeller legge fram for Kommisjonen og de andre medlemsstatene nødvendig dokumentasjon som viser at de samsvarsvurderingsorganene som er vurdert, oppfyller de relevante regelverkskravene.

- 61) Dette direktiv bør begrenses til å fastsette krav til samtrafikkveie for samtrafikkkomponenter og delsystemer. For å gjøre det lettere å oppfylle disse kravene, bør det fastsettes en formodning om samsvar for samtrafikkkomponenter og delsystemer som er i samsvar med harmoniserte standarder vedtatt i samsvar med forordning (EU) nr. 1025/2012, som inneholder detaljerte tekniske spesifikasjoner for disse kravene.
- 62) Tiltak som er vedtatt i henhold til dette direktiv, bør utfylles av initiativ som tar sikte på å gi økonomisk støtte til nyskapende og samvirkende teknologier på jernbanesektoren i Unionen.
- 63) For å utfylle ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i TEUV delegeres til Kommisjonen når det gjelder de særlige målene for hver TSI. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå. Kommisjonen bør ved forberedelse og utarbeiding av delegerte rettsakter sikre at relevante dokumenter oversendes Europaparlamentet og Rådet samtidig, til rett tid og på en egnet måte.
- 64) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av dette direktiv bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet når det gjelder: TSI-er og endringer av TSI-er, herunder de endringene som kreves for å avhjelpe manglene i TSI-er; malen for EF-samsvarserklæring eller EF-erklæring om bruksegnethet for samtrafikkkomponenter og tilhørende dokumenter; opplysningene som skal inngå i dokumentasjonen som bør ledsage en søknad om unntak fra anvendelse av én eller flere TSI-er eller deler av dem, formatet og overføringsmetodene for denne dokumentasjonen og eventuelt beslutningen om unntak fra anvendelse av TSI-ene; klassifiseringen av de meldte nasjonale reglene i forskjellige grupper med sikte på å forenkle kontrollen av forenlighet

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

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

mellom fast og mobilt utstyr; detaljene i framgangsmåten for EF-verifisering og framgangsmåten for verifisering når det gjelder nasjonale regler, malene for EF-verifiseringserklæringen og malene for dokumenter i den tekniske dokumentasjonen som bør ledsage verifiseringssertifikatet, samt malene for verifiseringssertifikater; de praktiske ordningene i forbindelse med kjøretøytillatelse; mønsteret for erklæringen om typesamsvar og eventuelt ad hoc-moduler for samsvarsvurdering; de nasjonale kjøretøyregistrene, det europeiske kjøretøyregisteret og registeret over tillatelser til å bringe typer i omsetning; de felles spesifikasjonene med hensyn til innhold, dataformat, funksjonell og teknisk arkitektur, driftsmodus og regler for registrering av og tilgang til data for infrastrukturregisteret. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011¹⁰.

- 65) TSI-ene bør revideres jevnlig. Når det avdekkes mangler i TSI-ene, bør Byrådet bes om å avgi en uttalelse som under visse omstendigheter kan offentliggjøres og brukes av alle berørte parter (herunder industrien og meldte organer) som akseptable samsvarskriterier i påvente av revisjon av den aktuelle TSI-en.
- 66) Gjennomføringsrettsakter som oppretter nye TSI-er eller endrer TSI-er, bør gjenspeile de særlige målene som Kommisjonen har fastsatt ved hjelp av gjennomføringsrettsakter.
- 67) Det kreves visse organisatoriske trinn for å forberede Byrådet på dets utvidede rolle i henhold til dette direktiv. Det bør derfor fastsettes en hensiktsmessig overgangsperiode. I denne perioden bør Kommisjonen gjennomgå utviklingen i Byrådets forberedelser til denne utvidede rollen. Deretter bør Kommisjonen jevnlig avgi rapport om utviklingen med hensyn til gjennomføringen av dette direktiv. Særlig bør rapporten vurdere prosessen for kjøretøytillatelse, tilfellene der TSI-ene ikke anvendes og bruken av registre. Kommisjonen bør også avgi rapport om hvilke tiltak som treffes når det gjelder identifikasjon og sporbarhet av sikkerhetskritiske komponenter.
- 68) Det er nødvendig å gi medlemsstatene, nasjonale sikkerhetsmyndigheter og berørte par-

ter tilstrekkelig tid til å forberede seg på gjennomføringen av dette direktiv.

- 69) Ettersom målet for dette direktiv, som er å oppnå samtrafikkvegne i jernbanesystemet i hele Unionen, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av direktivets omfang og virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 70) Forpliktelsen til å innarbeide dette direktiv i nasjonal lovgivning bør begrenses til de bestemmelsene som utgjør en vesentlig endring sammenlignet med direktiv 2008/57/EF. Forpliktelsen til å innarbeide de bestemmelsene som er uendret, følger av direktiv 2008/57/EF.
- 71) Dette direktiv bør ikke berøre medlemsstatenes forpliktelser med hensyn til fristene for innarbeiding i nasjonal lovgivning av direktivene oppført i vedlegg V del B –

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Kapittel I

Alminnelige bestemmelser

Artikkel 1

Formål og virkeområde

1. Dette direktiv fastsetter de vilkårene som skal oppfylles for å oppnå samtrafikkvegne i Unionens jernbanesystem på en måte som er forenlig med direktiv (EU) 2016/798, med sikte på å definere et optimalt nivå for teknisk harmonisering, gjøre det mulig å forenkle, forbedre og utvikle internasjonal jernbanetransport i Unionen og med tredjestater, og å bidra til å gjennomføre det felles europeiske jernbaneområde og den gradvise gjennomføringen av det indre marked. Disse vilkårene omhandler prosjektering, bygging, ibruktaking, opprusting, fornyelse, drift og vedlikehold av de ulike delene i dette systemet, samt faglige kvalifikasjoner og helse- og sikkerhetsvilkår for personalet som bidrar til drift og vedlikehold av det.
2. Dette direktiv fastsetter de bestemmelsene om samtrafikkkomponenter, grensesnitt og framgangsmåter for hvert delsystem, samt de vilkårene for generell forenlighet i Unionens

¹⁰ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

jernbanesystem som er nødvendige for å oppnå samtrafikkevne.

3. Dette direktiv får ikke anvendelse på:
 - a) tunnelbaner,
 - b) sporvogner og lette skinnegående kjøretøyer, samt infrastruktur som brukes utelukkende av slike kjøretøyer,
 - c) nett som er funksjonsmessig atskilt fra resten av Unionens jernbanesystem og er beregnet bare på lokal persontransport eller persontransport i byer eller forsteder, samt foretak som driver utelukkende på slike nett.
4. Medlemsstatene kan unnta følgende fra virkeområdet for gjennomføringstiltakene for dette direktiv:
 - a) privateid jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, som brukes av eieren eller en transportør til deres respektive godstransportvirksomhet eller til persontransport for ikke-kommersielle formål, og kjøretøyer som brukes utelukkende på slik infrastruktur,
 - b) infrastruktur og kjøretøyer som er avsatt for strengt lokal, historisk eller turistmessig bruk,
 - c) forstadsbaneinfrastruktur som av og til brukes av jernbanekjøretøyer under særlige vilkår på forstadsbanesystemet, utelukkende dersom det er nødvendig av hensyn til å oppnå forbindelse for disse kjøretøyene, og
 - d) kjøretøyer som hovedsakelig brukes på forstadsbaneinfrastruktur, men som er utstyrt med noen jernbanekomponenter som er nødvendige for å gjøre det mulig med en overgang på et avgrenset og begrenset avsnitt av jernbaneinfrastrukturen, utelukkende av hensyn til å oppnå forbindelse.
5. Når det gjelder kombitrikker som kjører i Unionens jernbanesystem, får følgende bestemmelser anvendelse, dersom det ikke finnes noen TSI-er som gjelder for disse:
 - a) de berørte medlemsstatene skal sikre at nasjonale regler eller andre relevante tilgjengelige tiltak vedtas for å sikre at slike kombitrikker oppfyller de grunnleggende kravene,
 - b) medlemsstatene kan vedta nasjonale regler for å angi framgangsmåten for tillatelse som skal gjelde for slike kombitrikker. Den myndigheten som utsteder kjøretøytillatelse, skal rådspørre den relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheten for å sikre at blandet drift med kombitrikker og jern-

banetog oppfyller alle grunnleggende krav og relevante felles sikkerhetsmål (CST-er),

- c) når det gjelder trafikk over landegrensene, skal som unntak fra artikkel 21, relevante vedkommende myndigheter samarbeide med sikte på å utstede kjøretøytillatelser. Dette nummer får ikke anvendelse på kjøretøyer som er unntatt fra dette direktivs virkeområde i samsvar med nr. 3 og 4.

Artikkel 2

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- 1) «Unionens jernbanesystem» de elementene som er oppført i vedlegg I,
- 2) «samtrafikkevne» et jernbanesystems evne til å muliggjøre sikker og kontinuerlig trafikk av tog som oppviser de påkrevde nivåene for yteevne,
- 3) «kjøretøy» et jernbanekjøretøy som er egnet for trafikk på hjul på jernbanelinjer, med eller uten egen trekraft; et kjøretøy består av ett eller flere strukturelle og funksjonelle delsystemer,
- 4) «jernbanenett» linjer, stasjoner, terminaler og alle typer fast utstyr som er nødvendig for å sikre sikker og kontinuerlig drift av Unionens jernbanesystem,
- 5) «delsystemer» de strukturelle eller funksjonelle delene av Unionens jernbanesystem, som angitt i vedlegg II,
- 6) «mobilt delsystem» delsystemet «Rullende materiell» og delsystemet «Styring, kontroll og signal om bord»,
- 7) «samtrafikkomponenter» enhver enkeltstående komponent, gruppe av komponenter, underenhet eller fullstendig enhet av utstyr som inngår i eller er bestemt til å inngå i et delsystem, og som samtrafikkevnen til jernbanesystemet direkte eller indirekte er avhengig av, herunder både materielle og immaterielle produkter,
- 8) «produkt» et produkt framstilt ved en produksjonsprosess, herunder samtrafikkomponenter og delsystemer,
- 9) «grunnleggende krav» alle vilkår fastsatt i vedlegg III som må oppfylles av Unionens jernbanesystem, delsystemene og samtrafikkomponentene, herunder grensesnitt,
- 10) «europeisk spesifisering» en spesifisering som hører inn under en av følgende kategorier:
 - en felles teknisk spesifisering som definert i vedlegg VIII til direktiv 2014/25/EU,

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- en europeisk teknisk godkjenning som nevnt i artikkel 60 i direktiv 2014/25/EU, eller
- en europeisk standard som definert i artikkel 2 nr. 1 bokstav b) i forordning (EU) nr. 1025/2012,
- 11) «teknisk spesifisering for samtrafikkevne» («TSI») en spesifisering vedtatt i samsvar med dette direktiv som hvert delsystem eller del av et delsystem skal omfattes av for å oppfylle de grunnleggende kravene og sikre samtrafikkevnen i Unionens jernbanesystem,
 - 12) «grunnleggende parameter» ethvert forskriftsmessig, teknisk eller driftsmessig vilkår som er av avgjørende betydning for samtrafikkevnen, og som er angitt i de relevante TSI-ene,
 - 13) «særtilfelle» en hvilken som helst del av jernbanesystemet som krever midlertidige eller permanente særlige bestemmelser i TSI-ene, på grunn av enten geografiske, topografiske eller bymiljømessige begrensninger, eller av hensyn til forenlighet med det eksisterende systemet, særlig jernbanelinjer og -nett som ikke er forbundet med Unionens øvrige jernbanenett, dessuten lasteprofil, sporvidde eller avstand mellom sporene, og kjøretøyer utelukkende ment til lokal, regional eller historisk bruk, samt kjøretøyer på vei fra eller til tredjeland,
 - 14) «opprusting» ethvert større endringsarbeid på et delsystem eller en del av et delsystem som medfører en endring i den tekniske dokumentasjonen som ledsager EF-verifiseringserklæringen, dersom slik dokumentasjon finnes, og som forbedrer delsystemets generelle yteevne,
 - 15) «fornyelse» ethvert større utskiftingsarbeid på et delsystem eller en del av et delsystem som ikke endrer delsystemets generelle yteevne,
 - 16) «eksisterende jernbanesystem» infrastrukturen som består av jernbanelinjer og faste anlegg i det eksisterende jernbanenettet, samt kjøretøyer av alle kategorier og opprinnelser som trafikkerer denne infrastrukturen,
 - 17) «utskifting i forbindelse med vedlikehold» all utskifting av komponenter med deler med identisk funksjon og yteevne som ledd i forebyggende eller utbedrende vedlikehold,
 - 18) «kombitrikk» et kjøretøy som er konstruert for bruk på både forstadsbaneinfrastruktur og jernbaneinfrastruktur,
 - 19) «ibruktaking» alle operasjoner som utføres for å sette et delsystem i drift,
 - 20) «oppdragsgiver» et offentlig eller privat foretak som bestiller prosjektering og/eller bygging eller fornyelse eller opprusting av et delsystem,
 - 21) «innehaver» den fysiske eller juridiske personen som i egenskap av å være eier av et kjøretøy eller som har rett til å bruke det, benytter kjøretøyet som et transportmiddel og er registrert som sådan i et kjøretøyregister nevnt i artikkel 47,
 - 22) «søker» en fysisk eller juridisk person som anmoder om en tillatelse, det være seg et jernbaneforetak, en infrastrukturforvaltning eller enhver annen person eller rettssubjekt, for eksempel en produsent, en eier eller en innehaver; i henhold til artikkel 15 menes med «søker» en oppdragsgiver eller produsent, eller dennes representant; i henhold til artikkel 19 menes med «søker» en fysisk eller juridisk person som anmoder om en beslutning fra Byrådet vedrørende godkjenning av de planlagte tekniske løsningene for prosjekter for ERTMS-utstyr langs sporet,
 - 23) «langt framskredent prosjekt» ethvert prosjekt hvis planleggings- eller byggetrinn har nådd et punkt der en endring i de tekniske spesifikasjonene kan sette levedyktigheten for prosjektet i dets planlagte form i fare,
 - 24) «harmonisert standard» en europeisk standard som definert i artikkel 2 nr. 1 bokstav c) i forordning (EU) nr. 1025/2012,
 - 25) «nasjonal sikkerhetsmyndighet» en sikkerhetsmyndighet som definert i artikkel 3 nr. 7 i direktiv (EU) 2016/798,
 - 26) «type» en kjøretøytype som definerer de grunnleggende konstruksjonsmessige egenskapene til kjøretøyet som er omfattet av et sertifikat for typeprøving eller designkontroll som beskrevet i den relevante verifiseringsmodulen,
 - 27) «serie» et antall identiske kjøretøyer av samme konstruksjonstype,
 - 28) «enhet ansvarlig for vedlikehold» en enhet ansvarlig for vedlikehold som definert i artikkel 3 nr. 20 i direktiv (EU) 2016/798,
 - 29) «forstadsbane» et skinnegående transportsystem i by- og forstadsområder med en kollisjonssikkerhet på C-III eller C-IV (i samsvar med EN 15227:2011) og en høyeste kjøretøystyrke på 800 kN (trykkraft i lengderetningen i koplingsområdet); forstadsbanesystemer kan ha sin egen trasé eller dele den med veitrafikken og utveksler ikke vanligvis kjøretøyer med person- og godstransport med fjerntog,
 - 30) «nasjonale regler» alle bindende regler vedtatt i en medlemsstat, uavhengig av hvilket organ som utsteder dem, som kan inneholde andre

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

krav til jernbanesikkerhet eller tekniske krav enn dem som er fastsatt i EU-regelverket eller internasjonale regler som får anvendelse i den aktuelle medlemsstaten på jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger eller tredjemenn,

- 31) «driftsklar tilstand» den normale driftstilstanden og de forutsigbare driftsforstyrrelsene (herunder slitasje) innenfor det området og de bruksvilkårene som er angitt i den tekniske dokumentasjonen og vedlikeholdsplanen,
- 32) «et kjøretøys bruksområde» ett eller flere jernbanenett i en medlemsstat eller en gruppe av medlemsstater der kjøretøyet etter planen skal brukes,
- 33) «akseptable samsvarskriterier» ikke-bindende uttalelser avgitt av Byrådet for å definere måter å fastslå samsvar med grunnleggende krav på,
- 34) «akseptable nasjonale samsvarskriterier» ikke-bindende uttalelser avgitt av medlemsstatene for å definere måter å fastslå samsvar med nasjonale regler på,
- 35) «bringe i omsetning» første gang en samtrafikkomponent, et delsystem eller et kjøretøy som er klart til å brukes i driftsklar tilstand, gjøres tilgjengelig på EU-markedet,
- 36) «produsent» enhver fysisk eller juridisk person som produserer et produkt i form av samtrafikkomponenter, delsystemer eller kjøretøyer, eller som får dette konstruert eller produsert, og som markedsfører det under sitt navn eller varemerke,
- 37) «representant» enhver fysisk eller juridisk person etablert i Unionen som har fått skriftlig fullmakt fra en produsent eller en oppdragsgiver til å handle på produsentens eller oppdragsgiverens vegne i forbindelse med nærmere angitte oppgaver,
- 38) «teknisk spesifisering» et dokument der de tekniske kravene til et produkt, et delsystem, en prosess eller en tjeneste er beskrevet,
- 39) «akkreditering» en akkreditering i henhold til artikkel 2 nr. 10 i forordning (EF) nr. 765/2008,
- 40) «nasjonalt akkrediteringsorgan» et nasjonalt akkrediteringsorgan som definert i artikkel 2 nr. 11 i forordning (EF) nr. 765/2008,
- 41) «samsvarsvurdering» en prosess for å fastslå om nærmere angitte krav til et produkt, en prosess, en tjeneste, et delsystem, en person eller et organ er oppfylt,
- 42) «samsvarsvurderingsorgan» et organ som er meldt eller utpekt til å være ansvarlig for samsvarsvurderingsvirksomhet, herunder kalibrering, prøving, sertifisering og inspeksjon; et samsvarsvurderingsorgan klassifiseres som

«meldt organ» etter melding fra en medlemsstat; et samsvarsvurderingsorgan klassifiseres som «utpekt organ» etter utpeking av en medlemsstat,

- 43) «funksjonshemmet person» og «bevegelsehemmet person» enhver person som har en permanent eller midlertidig fysisk, mental, intellektuell eller sensorisk funksjonshemming, som i samhandling med forskjellige barrierer kan være til hinder for at vedkommende fullt ut og effektivt kan benytte transportmidler på like vilkår som andre passasjerer, eller en person hvis bevegelighet ved bruk av transportmidler er nedsatt på grunn av alder,
- 44) «infrastrukturforvaltning» en infrastrukturforvaltning som definert i artikkel 3 nr. 2 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EF¹¹,
- 45) «jernbaneforetak» et jernbaneforetak som definert i artikkel 3 nr. 1 i direktiv 2012/34/EU, og ethvert offentlig eller privat foretak hvis virksomhet er å yte tjenester for transport av gods og/eller passasjerer med jernbane, idet det forutsettes at foretaket skal sørge for trekraft; dette gjelder også foretak som bare sørger for trekraft,

Artikkel 3

Grunnleggende krav

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

Kapittel II

Tekniske spesifikasjoner for samtrafikkeve

Artikkel 4

Innhold i TSI-ene

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

¹¹ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (EUT L 343 av 14.12.2012, s. 32).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

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

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

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

3. I den utstrekning det er nødvendig for å oppnå målene i dette direktiv nevnt i artikkel 1, skal hver av TSI-ene:
- angi det tilsiktede virkeområdet (en del av jernbanenettet eller kjøretøyene nevnt i vedlegg I; eller et delsystem eller en del av et delsystem nevnt i vedlegg II),
 - fastlegge grunnleggende krav for hvert aktuelle delsystem og dets grensesnitt mot andre delsystemer,
 - fastsette funksjonsspesifikasjoner og de tekniske spesifikasjonene som delsystemet og dets grensesnitt mot andre delsystemer skal oppfylle. Om nødvendig kan disse spesifikasjonene variere avhengig av delsystemets bruk, f.eks. avhengig av de kategoriene av jernbanelinjer, knutepunkter og/eller kjøretøyer som omhandles i vedlegg I,
 - fastlegge hvilke samtrafikkkomponenter og grensesnitt som skal omfattes av europeiske spesifikasjoner, herunder europeiske standarder, som er nødvendige for å oppnå samtrafikkveie i Unionens jernbanesystem,
 - angi for hvert enkelt tilfelle som vurderes, på den ene side hvilke framgangsmåter som skal benyttes for å vurdere samtrafikkkomponentenes samsvar eller bruksegnethet, og på den annen side EF-verifiseringen av delsystemene. Disse framgangsmåtene skal være basert på modulene definert i kommisjonsbeslutning 2010/713/EU¹²,
 - angi strategien for gjennomføring av TSI-ene. Det er særlig nødvendig å spesifisere de trinnene som skal slutføres, idet det tas

hensyn til de beregnede kostnadene og nyttevirkningene og de forventede følgene for de berørte partene som påvirkes, for å oppnå en gradvis overgang fra den nåværende til den endelige situasjonen, der TSI-ene generelt overholdes. Dersom det er nødvendig med samordnet gjennomføring av TSI-en, for eksempel langs en korridor eller mellom infrastrukturforvaltninger og jernbaneforetak, kan strategien omfatte forslag til trinnvis slutføring,

- angi, med henblikk på det berørte personalet, hvilke faglige kvalifikasjoner som kreves og hvilke vilkår for helse og sikkerhet på arbeidsplassen som skal oppfylles for drift og vedlikehold av delsystemene nevnt ovenfor og for anvendelsen av TSI-ene,
 - angi hvilke bestemmelser som får anvendelse på eksisterende delsystemer og kjøretøyer, særlig ved opprusting og fornyelse, og i så fall hvilke endringer som gjør at det kreves en søknad om ny tillatelse,
 - angi hvilke parametere for kjøretøyene og faste delsystemer som skal kontrolleres av jernbaneforetaket, og hvilke framgangsmåter som skal anvendes for å kontrollere disse parametrene etter utstedelse av tillatelsene til å bringe kjøretøyet i omsetning og før første gang kjøretøy tas i bruk, for å sikre forenlighet mellom kjøretøyene og de jernbanestrekningene de skal trafikere.
4. Hver TSI skal utarbeides på grunnlag av en undersøkelse av et eksisterende delsystem og angi som mål et delsystem som kan oppnås gradvis og innenfor et rimelig tidsrom. På denne måten skal gjennomføringen av TSI-ene og overholdelsen av disse gradvis bidra til at det blir enklere å oppnå samtrafikkveie i Unionens jernbanesystem.
5. TSI-ene skal på hensiktsmessig vis bevare forenligheten i hver medlemsstats eksisterende jernbanesystem. For dette formål kan det for hver TSI fastsettes bestemmelser for særtilfeller, både med hensyn til jernbanenett og kjøretøyer, og særlig til lasteprofil, sporvidde eller avstand mellom sporene, og til kjøretøyer som er i trafikk fra eller til tredjestater. TSI-ene skal for hvert særtilfelle fastsette gjennomføringsregler for de elementene av TSI-ene som er fastsatt i nr. 3 bokstav c)-g).
6. Dersom visse tekniske forhold som tilsvarer de grunnleggende kravene, ikke eksplisitt omfattes av en TSI, skal de tydelig identifiseres i et vedlegg til TSI-en som åpne punkter.

¹² Kommisjonsbeslutning 2010/713/EU av 9. november 2010 om moduler for framgangsmåter for vurdering av samsvar, bruksegnethet og EF-verifisering som skal brukes i de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkveie vedtatt i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF (EUT L 319 av 4.12.2010, s. 1.)

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

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

Artikkel 5

Utarbeiding, vedtakelse og gjennomgåelse av TSI-er

1. For å fastsette de særlige målene i hver TSI skal Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 50 særlig med hensyn til og dersom det er relevant:
 - a) TSI-enes geografiske og tekniske virkeområde,
 - b) de gjeldende grunnleggende kravene,
 - c) listen over forskriftsmessige, tekniske og driftsmessige vilkår som skal harmoniseres på delsystemnivå og på grensesnittnivå mellom delsystemene og deres forventede harmoniseringsnivå,
 - d) de jernbanespesifikke framgangsmåtene for samsvarsvurdering og vurdering av bruksegnethet for samtrafikkkomponentene,
 - e) de jernbanespesifikke framgangsmåtene for å vurdere EF-verifiseringen av delsystemene,
 - f) de kategoriene av personale som deltar i drift og vedlikehold av de aktuelle delsystemene, og de generelle målene for fastsettelse av minstekravene til faglige kvalifikasjoner og helse- og sikkerhetsvilkårene for det aktuelle personalet,
 - g) eventuelle andre elementer som skal tas hensyn til for å sikre samtrafikkveie i henhold til artikkel 1 nr. 1 og 2 i Unionens jernbanesystem, for eksempel tilpasning av TSI-er til europeiske og internasjonale standarder eller spesifikasjoner.
2. Når Kommisjonen vedtar disse delegerte rettsaktene, skal den begrunne behovet for nye eller vesentlig endrede TSI-er, herunder deres virkning på eksisterende regler og tekniske spesifikasjoner.
2. For å sikre ensartet gjennomføring av de delegerte rettsaktene nevnt i nr. 1, skal Kommisjonen anmode Byrået om å utarbeide utkast til TSI-er og endringer av disse, og rette de relevante anbefalingene til Kommisjonen.

Hvert utkast til TSI skal utarbeides i følgende trinn:

 - a) Byrået skal identifisere de grunnleggende parametrene for den aktuelle TSI-en, i tillegg til grensesnittene mot de andre delsystemene samt eventuelt andre nødvendige særtilfeller,
 - b) Byrået skal utarbeide utkastet til TSI på grunnlag av de grunnleggende parametrene nevnt i bokstav a). Om nødvendig skal Byrået ta hensyn til den tekniske utviklingen, standardiseringsarbeid som allerede er utført, aktive arbeidsgrupper og anerkjent forskningsarbeid.
3. Ved utarbeidingen eller gjennomgåelsen av hver TSI, herunder de grunnleggende parametrene, skal Byrået ta hensyn til de beregnede kostnadene og nyttevirkningene ved alle de tekniske løsningene som har vært vurdert, og grensesnittene mellom dem, med henblikk på å finne og gjennomføre de mest fordelaktige løsningene. Denne vurderingen skal angi sannsynlig konsekvens for alle involverte operatører og markedsdeltakere, og skal ta behørig hensyn til kravene i direktiv (EU) 2016/798. Medlemsstatene skal delta i denne vurderingen ved å stille nødvendige data til rådighet, dersom det er nødvendig.
4. Byrået skal utarbeide utkast til TSI-ene og endringer av disse i samsvar med artikkel 5 og 19 i forordning (EU) 2016/796, samtidig som det oppfyller kriteriene om åpenhet, enighet og klarhet, som definert i vedlegg II til forordning (EU) nr. 1025/2012.
5. Komiteen nevnt i artikkel 51 (komiteen), skal jevnlig underrettes om arbeidet med utarbeiding av TSI-ene. Under arbeidet kan Kommisjonen, for å være i samsvar med de delegerte rettsaktene nevnt i nr. 1 i denne artikkel, gi mandater eller hensiktsmessige anbefalinger angående utformingen av TSI-ene og en nytte- og kostnadsanalyse. Kommisjonen kan særlig kreve at alternative løsninger utredes, og at

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

vurderingen av disse alternative løsningenes kostnader og nyttevirkninger tas med i rapporten som vedlegges utkastet til TSI.

6. Dersom ulike delsystemer skal tas i bruk samtidig av hensyn til teknisk forenlighet, skal de relevante TSI-ene ha samme anvendelsesdato.
7. Ved utarbeiding, vedtakelse eller gjennomgåelse av TSI-ene skal Byrået ta hensyn til brukernes synspunkter på de forholdene som direkte påvirker vilkårene for deres bruk av delsystemene. Med henblikk på dette skal byrået rådspørre sammenslutninger og organisasjoner som representerer brukerne, under utarbeidingen og gjennomgåelsen av TSI-ene. En rapport om resultatene av slik rådspørring skal vedlegges utkastet til TSI.
8. I samsvar med artikkel 7 i forordning (EU) nr. 2016/796 skal Kommisjonen med bistand fra komiteen utarbeide og jevnlig oppdatere listen over brukersammenslutninger og -organer som skal rådspørres. Denne listen kan gjennomgås på nytt etter anmodning fra en medlemsstat eller på Kommisjonens initiativ.
9. Ved utarbeiding eller gjennomgåelse av TSI-ene skal Byrået ta hensyn til synspunktene til partene i arbeidslivet med hensyn til de faglige kvalifikasjonene og helse- og sikkerhetsvilkårene på arbeidsplassen nevnt i artikkel 4 nr. 3 bokstav g). I forbindelse med dette skal Byrået rådspørre partene i arbeidslivet før de retter anbefalinger til Kommisjonen om TSI-er og endringer av disse. Partene i arbeidslivet skal rådspørres innenfor rammen av sektordialogkomiteen nedsatt i samsvar med kommisjonsbeslutning 98/500/EF¹³. Partene i arbeidslivet skal avgi sin uttalelse innen tre måneder etter at de er rådspurt.
10. Dersom revisjon av en TSI fører til en endring i kravene, skal den nye versjonen av TSI-en sikre forenlighet med delsystemer som er tatt i bruk i samsvar med tidligere versjoner av TSI-en.
11. Gjennom gjennomføringsrettsakter skal Kommisjonen opprette TSI-er for å gjennomføre de særlige målene fastsatt i de delegerede rettsaktene nevnt i nr. 1. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3. De skal omfatte alle elementene oppført i

artikkel 4 nr. 3 og oppfylle alle kravene angitt i artikkel 4 nr. 4–6 og nr. 8.

Artikkel 6

Mangler i TSI-er

1. En TSI som etter at den er vedtatt, viser seg å ha en mangel, skal endres i samsvar med artikkel 51 nr. 11. Dersom det er relevant, skal Kommisjonen anvende denne framgangsmåten umiddelbart. Slike mangler skal omfatte tilfeller som kan medføre usikker drift i en medlemsstat.
2. I påvente av gjennomgåelse av en TSI, kan Kommisjonen anmode om en uttalelse fra Byrået. Kommisjonen skal analysere Byråets uttalelse og underrette komiteen om sine konklusjoner.
3. På anmodning fra Kommisjonen skal Byråets uttalelse nevnt i nr. 2, utgjøre akseptable samsvarskriterier og kan derfor brukes til vurdering av prosjekter, i påvente av at en revidert TSI blir vedtatt.
4. Ethvert medlem av nettverket av representative organer nevnt i artikkel 38 nr. 4 i forordning (EU) 2016/796, kan gjøre Kommisjonen oppmerksom på mulige mangler i TSI-er.

Artikkel 7

Unntak fra anvendelse av TSI-er

1. Medlemsstatene kan tillate at søkeren ikke anvender én eller flere TSI-er eller deler av disse i følgende tilfeller:
 - a) for et foreslått nytt delsystem eller en del av det, for fornyelse eller opprusting av et eksisterende delsystem eller del av det, eller for et hvilket som helst element nevnt i artikkel 1 nr. 1, som er langt framskredent eller underlagt en kontrakt som er i ferd med å bli gjennomført på anvendelsesdatoen for den eller de aktuelle TSI-ene,
 - b) dersom, etter en ulykke eller naturkatastrofe, vilkårene for en rask gjenoppbygging av jernbanenettet økonomisk eller teknisk ikke gir rom for full eller delvis anvendelse av de relevante TSI-ene, og i så fall skal unntaket fra anvendelse av TSI-ene begrenses til tidsrommet før jernbanenettet gjenoppbygges,
 - c) for alle prosjekter som gjelder fornyelse, utvidelse eller opprusting av et eksisterende delsystem eller en del av det, dersom anvendelsen av de aktuelle TSI-ene kan skade prosjektets økonomiske levedyktig-

¹³ Kommisjonsavgjørd av 20. mai 1998 om oppnemning av sektordialogutval for å fremje dialogen mellom partene i arbeidslivet på europeisk plan (EFT L 225 av 12.8.1998, s. 27).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- het og/eller forenligheten med den berørte medlemsstatens jernbanesystem, for eksempel i forbindelse med lasteprofil, sporvidde, avstand mellom sporene eller elektrisk spenning,
- d) for kjøretøyer i trafikk fra eller til tredjestater, der sporvidden skiller seg fra sporvidden til Unionens hovedjernbanenett,
 - e) for et prosjekt som gjelder et nytt delsystem eller fornyelse eller opprusting av et eksisterende delsystem på den berørte medlemsstatens territorium, dersom medlemsstatens jernbanenett er atskilt eller isolert fra Unionens øvrige jernbanenett av hav eller av andre særlige geografiske forhold.
2. I tilfellet nevnt i nr. 1 bokstav a), skal den berørte medlemsstaten innen ett år etter at hver TSI er trådt i kraft, oversende Kommisjonen en liste over pågående prosjekter på sitt territorium og som etter den berørte medlemsstatens synspunkt er langt framskredne.
 3. I tilfellene nevnt i nr. 1 bokstav a) og b), skal den berørte medlemsstaten underrette Kommisjonen om sin beslutning om ikke å anvende én eller flere TSI-er eller deler av dem.
 4. I tilfellene nevnt i nr. 1 bokstav a), c), d) og e) i denne artikkel, skal den berørte medlemsstaten oversende Kommisjonen søknaden om unntak fra anvendelse av TSI-ene eller deler av dem, ledsaget av dokumentasjon som inneholder begrunnelsen for søknaden, og som angir de alternative bestemmelsene som den aktuelle medlemsstaten har til hensikt å benytte i stedet for TSI-ene. I tilfellet nevnt i nr. 1 bokstav e) i denne artikkel, skal Kommisjonen undersøke søknaden og beslutte om den skal godkjenne den eller ikke, på grunnlag av hvor fullstendig og sammenhengende opplysningene i dokumentasjonen er. I tilfellene nevnt i nr. 1 bokstav c) og d) i denne artikkel, skal Kommisjonen treffe sin beslutning gjennom gjennomføringsrettsakter på grunnlag av en slik undersøkelse. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3.

I tilfellene nevnt i artikkel 21 nr. 6 tredje ledd, skal søkeren oversende dokumentasjonen til Byrået. Byrået skal rådspørre relevante sikkerhetsmyndigheter og avgi sin endelige uttalelse til Kommisjonen.

5. Kommisjonen skal ved hjelp av en gjennomføringsrettsakt fastsette hvilke opplysninger som skal være med i dokumentasjonen nevnt i nr. 4, hvilket format denne dokumentasjonen skal foreligge i, og hvordan den skal oversen-

des. Denne gjennomføringsrettsakten skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3.

6. I påvente av Kommisjonens beslutning kan medlemsstaten umiddelbart anvende de alternative bestemmelsene nevnt i nr. 4.
7. Kommisjonen skal treffe sin beslutning innen fire måneder etter at søknaden støttet av den fullstendige dokumentasjonen er framlagt. Dersom det ikke treffes noen slik beslutning, skal søknaden anses for å være godtatt.
8. Alle medlemsstatene skal underrettes om resultatene av undersøkelsene og om resultatet av framgangsmåten fastsatt i nr. 4.

Kapittel III

Samtrafikkkomponenter

Artikkel 8

Vilkår for å bringe samtrafikkkomponenter i omsetning

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

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

Artikkel 9

Samsvar eller bruksegnethet

1. Medlemsstatene og Byrået skal anse at en samtrafikkkomponent oppfyller de grunnleggende kravene dersom den er i samsvar med vilkårene fastsatt i den tilsvarende TSI-en eller de tilsvarende europeiske spesifikasjonene som er utarbeidet for å overholde disse vilkårene. EF-samsvarserklæringen eller EF-erklæ-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

ringen om bruksegnethet skal attestere at samtrafikkkomponentene har gjennomgått framgangsmåtene fastsatt i den tilsvarende TSI-en for samsvarsvurdering eller vurdering av bruksegnethet.

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

Artikkel 10

Framgangsmåte for EF-samsvarserklæring eller EF-erklæring om bruksegnethet

1. Når produsenten eller dennes representant etablert i Fellesskapet utsteder en EF-samsvarserklæring eller en EF-erklæring om bruksegnethet for en samtrafikkkomponent, skal vedkommende anvende bestemmelsene fastsatt i de relevante TSI-ene.
2. Dersom den tilsvarende TSI-en krever dette, skal samsvarsvurderingen eller vurderingen av bruksegnethet for en samtrafikkkomponent foretas av det meldte organet som produsenten eller dennes representant har inngitt søknad til.
3. Dersom samtrafikkkomponentene er omfattet av andre unionsrettsakter som omfatter andre

spørsmål, skal det i EF-samsvarserklæringen eller EF-erklæringen om bruksegnethet angis at samtrafikkkomponentene også oppfyller kravene i disse andre rettsaktene.

4. Dersom verken produsenten eller dennes representant har oppfylt forpliktelsene fastsatt i nr. 1 og 3, skal disse forpliktelsene påhvile enhver person som bringer samtrafikkkomponentene i omsetning. For dette direktivs formål skal de samme forpliktelsene få anvendelse på enhver person som setter sammen samtrafikkkomponenter eller deler av samtrafikkkomponenter av ulik opprinnelse, eller som til eget bruk produserer samtrafikkkomponenter.
5. Dersom en medlemsstat fastslår at en EF-erklæring ikke er utarbeidet riktig, skal den sikre at samtrafikkkomponenten ikke bringes i omsetning. I et slikt tilfelle skal produsenten eller dennes representant pålegges å bringe samtrafikkkomponenten i samsvar på vilkårene fastsatt av vedkommende medlemsstat,

Artikkel 11

Samtrafikkkomponenter som ikke oppfyller grunnleggende krav

1. Dersom en medlemsstat fastslår at en samtrafikkkomponent som er omfattet av en EF-samsvarserklæring eller en EF-erklæring om bruksegnethet, og som er brakt i omsetning og brukes til det formål den er bestemt for, sannsynligvis ikke vil oppfylle de grunnleggende kravene, skal vedkommende medlemsstat treffe alle nødvendige tiltak for å begrense komponentens anvendelsesområde, forby bruk av den, trekke den tilbake fra markedet eller tilbakekalle den. Medlemsstaten skal umiddelbart underrette Kommisjonen, Byrået og de andre medlemsstatene om de tiltak som er truffet, og grunnngi sin beslutning, særlig dersom det manglende samsvaret skyldes:
 - a) at de grunnleggende kravene ikke er oppfylt,
 - b) at de europeiske spesifikasjonene er feilaktig anvendt, dersom anvendelsen av slike spesifikasjoner gjøres gjeldende,
 - c) at de europeiske spesifikasjonene er utilstrekkelige.
2. På grunnlag av et mandat fra Kommisjonen skal Byrået umiddelbart starte samrådsprosessen med de berørte partene, og i alle tilfeller innen 20 dager etter at det har fått dette mandatet. Dersom Byrået etter dette samrådet fastslår at tiltaket ikke er berettiget, skal det

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

umiddelbart underrette Kommisjonen, medlemsstaten som har tatt initiativet samt øvrige medlemsstater, og produsenten eller dennes representant. Dersom Byrået fastslår at tiltaket er berettiget, skal det umiddelbart underrette medlemsstatene.

3. Dersom beslutningene nevnt i nr. 1, skyldes at de europeiske spesifikasjonene er utilstrekkelige, skal medlemsstatene, Kommisjonen eller Byrået, etter hva som er relevant, anvende ett eller flere av følgende tiltak:
 - a) delvis eller fullstendig tilbaketrekking av den aktuelle spesifikasjonene i de publikasjonene der den inngår,
 - b) dersom den relevante spesifikasjonen er en harmonisert standard, begrensning eller tilbaketrekking av denne standarden i samsvar med artikkel 11 i forordning (EU) nr. 1025/2012,
 - c) en gjennomgåelse av TSI-en i samsvar med artikkel 6.
4. Dersom en samtrafikkomponent som det foreligger en EF-samsvarserklæring for, ikke oppfyller de grunnleggende kravene, skal vedkommende medlemsstat treffe de nødvendige tiltak overfor den enheten som har utarbeidet erklæringen, og underrette Kommisjonen og de øvrige medlemsstatene om dette.

Kapittel IV

Delsystemer

Artikkel 12

Fritt varebytte for delsystemer

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

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

Artikkel 13

Samsvar med TSI-er og nasjonale regler

1. Byrået og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal anse at de strukturelle delsystemene

som inngår i jernbanesystemet, er i samsvar med de grunnleggende kravene dersom de, etter hva som er relevant, er omfattet av en EF-verifiseringserklæring som er utstedt med henvisning til TSI-er i samsvar med artikkel 15, eller verifiseringserklæringen som er utstedt med henvisning til nasjonale regler i samsvar med artikkel 15 nr. 8, eller begge.

2. Nasjonale regler for gjennomføring av de grunnleggende kravene, og, dersom relevant, akseptable samsvarskriterier, får anvendelse i følgende tilfeller:
 - a) dersom TSI-ene ikke omfatter, eller ikke fullstendig omfatter visse aspekter som tilsvarende de grunnleggende kravene, herunder åpne punkter som nevnt i artikkel 4 nr. 6,
 - b) dersom unntak fra anvendelse av én eller flere TSI-er eller deler av dem er meldt i henhold til artikkel 7,
 - c) dersom et særtilfelle krever anvendelse av tekniske forskrifter som ikke omfattes av den relevante TSI-en,
 - d) det brukes nasjonale regler til å angi eksisterende systemer, begrenset til målet om å vurdere kjøretøyets tekniske forenlighet med jernbanenettet,
 - e) jernbanenett og kjøretøyer som ikke er omfattet av TSI-er,
 - f) som et midlertidig forebyggende hastetiltak, særlig etter en ulykke.

Artikkel 14

Melding om nasjonale regler

1. Medlemsstatene skal gi Kommisjonen og Byrået melding om de eksisterende nasjonale reglene nevnt i artikkel 13 nr. 2 i følgende tilfeller:
 - a) dersom den eller de nasjonale reglene ikke er meldt innen 15. juni 2016. I så fall skal de meldes innen 16. desember 2016,
 - b) hver gang reglene endres,
 - c) når det er levert en ny søknad i samsvar med artikkel 7 om unntak fra anvendelse av TSI-en,
 - d) dersom nasjonale regler blir overflødige etter at den aktuelle TSI-en er offentliggjort eller revidert.
2. Medlemsstatene skal melde den fullstendige teksten til nasjonale regler nevnt i nr. 1, gjennom det relevante IT-systemet i samsvar med artikkel 27 i forordning (EU) 2016/796.
3. Medlemsstatene skal sikre at nasjonale regler nevnt i nr. 1, herunder de som omfatter

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

grensesnittene mellom kjøretøyer og jernbanenett, er enkelt og åpent tilgjengelige, og er formulert på en måte som alle berørte parter kan forstå. Medlemsstatene kan bli bedt om å gi ytterligere opplysninger om disse nasjonale reglene.

4. Medlemsstatene kan fastsette nye nasjonale regler bare i følgende tilfeller:
 - a) dersom en TSI ikke fullt ut oppfyller alle grunnleggende krav.
 - b) som et forebyggende hastetiltak, særlig etter en ulykke.
5. Medlemsstatene skal gjennom det relevante IT-systemet i samsvar med artikkel 27 i forordning (EU) 2016/796 sende utkastene til nye nasjonale regler til Byrået og Kommisjonen for vurdering, før den forventede innføringen av den foreslåtte nye regelen i den nasjonale rettsorden, i rett tid og innen fristene nevnt i artikkel 25 nr. 1 i forordning (EU) 2016/796, og skal grunngi innføringen av denne nye nasjonale regelen. Medlemsstatene skal sikre at utkastet er tilstrekkelig godt utarbeidet til at Byrået kan utføre sin undersøkelse i samsvar med artikkel 25 nr. 2 i forordning (EU) 2016/796.
6. Når de vedtar en ny nasjonal regel, skal medlemsstatene skal melde den til Byrået og Kommisjonen gjennom det relevante IT-systemet i samsvar med artikkel 27 i forordning (EU) 2016/796.
7. I tilfelle av forebyggende hastetiltak, kan medlemsstatene vedta og anvende en ny nasjonal regel umiddelbart. Denne regelen skal meldes i samsvar med artikkel 27 nr. 2 i forordning (EU) 2016/796 og være underlagt Byråets vurdering i samsvar med artikkel 26 nr. 1, 2 og 5 i nevnte forordning.
8. Når medlemsstatene melder en nasjonal regel nevnt i nr. 1 eller en ny nasjonal regel, skal de grunngi behovet for denne regelen for å oppfylle et grunnleggende krav som ikke allerede er omfattet av den relevante TSI-en.
9. Utkast til nasjonale regler og nasjonale regler nevnt i nr. 1, skal undersøkes av Byrået etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 25 og 26 i forordning (EU) 2016/796.
10. Kommisjonen skal gjennom gjennomføringsrettsakter fastsette hvordan de meldte nasjonale reglene skal klassifiseres i forskjellige grupper, med det formål å forenkle gjensidig godkjenning i forskjellige medlemsstater og gjøre det enklere å bringe kjøretøyer i omsetning, herunder forenlighet mellom fast og mobilt utstyr. Disse gjennomføringsretts-

aktene skal bygge på framskrittene som Byrået har oppnådd når det gjelder gjensidig godkjenning, og skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3.

Byrået skal i samsvar med gjennomføringsrettsaktene nevnt i første ledd, klassifisere de nasjonale reglene som er meldt i henhold til denne artikkel.

11. Medlemsstatene kan beslutte å ikke overseende forskrifter og restriksjoner av strengt lokal art. I slike tilfeller skal medlemsstatene nevne disse forskriftene og restriksjonene i infrastrukturregistrene nevnt i artikkel 49.
12. Nasjonale regler som er meldt i henhold til denne artikkel, er ikke underlagt framgangsmåten for melding fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/1535¹⁴.
13. Nasjonale regler som ikke er meldt i samsvar med denne artikkel, får ikke anvendelse i henhold til dette direktiv.

Artikkel 15

Framgangsmåte for utstedelse av EF-verifiseringserklæringen

1. Med henblikk på utstedelse av den EF-verifiseringserklæringen som er nødvendig for omsetning og ibruktaking nevnt i kapittel V, skal søkeren anmode det eller de meldte samsvarsvurderingsorganene som den har valgt for dette formål, om å iverksette framgangsmåten for EF-verifisering fastsatt i vedlegg VI.
2. Søkeren skal utstede EF-verifiseringserklæringen for et delsystem. Søkeren skal på eget ansvar erklære at det aktuelle delsystemet har gjennomgått de relevante framgangsmåtene for verifisering, og at det oppfyller kravene i det relevante EU-regelverket og eventuelle relevante nasjonale regler. EF-verifiseringserklæringen og de tilhørende dokumentene skal være datert og undertegnet av søkeren.
3. Oppgavene til det meldte organet som er ansvarlig for EF-verifiseringen av et delsystem, skal begynne med prosjekteringsfasen og omfatte hele produksjonsfasen fram til godkjenningsfasen før delsystemet bringes i omsetning eller tas i bruk. Det skal i samsvar med den relevante TSI-en også omfatte verifisering av det aktuelle delsystemets grense-

¹⁴ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2015/1535 av 9. september 2015 om en informasjonsprosedyre for tekniske forskrifter samt regler for informasjonssamfunnstjenester (EUT L 241 av 21.7.2015, s. 1).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

snitt mot det systemet som delsystemet inngår i.

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

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

Artikkel 16

Delsystemers manglende oppfyllelse av grunnleggende krav

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

Artikkel 17

Samsvarsformodning

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

Kapittel V

Omsetning og ibruktaking

Artikkel 18

Tillatelse til ibruktaking av faste anlegg

1. Delsystemene «Styring, kontroll og signal langs sporet», «Energi» og «Infrastruktur» skal tas i bruk bare dersom de er prosjektert, bygd og anlagt på en slik måte at de oppfyller de relevante grunnleggende kravene, og de relevante tillatelsene er mottatt i samsvar med nr. 3 og 4.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

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

Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal kontrollere at dokumentasjonen er fullstendig, relevant og ensartet, og når det gjelder ERTMS-utstyr montert langs sporet, samsvar

med Byråets positive beslutning gitt i samsvar med artikkel 19 i dette direktiv, og eventuelt samsvar med resultatet av framgangsmåten nevnt i artikkel 30 nr. 2 i forordning (EU) 2016/796. Etter slik kontroll skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten gi tillatelse til ibruktaking av faste anlegg, eller underrette søkeren om sin negative beslutning innen en forhåndsfastsatt rimelig frist, og under alle omstendigheter innen fire måneder etter å ha mottatt alle relevante opplysninger.

6. Ved fornyelse eller opprusting av eksisterende delsystemer, skal søkeren sende dokumentasjon som beskriver prosjektet, til de nasjonale sikkerhetsmyndighetene. Innen én måned etter å ha mottatt søknaden fra søkeren, skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten underrette søkeren om at dokumentasjonen er fullstendig eller be om relevante, utfyllende opplysninger, idet det fastsettes en rimelig frist for levering av dette. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal i nært samarbeid med Byrået når det gjelder ERTMS-prosjekter langs sporet, undersøke dokumentasjonen, og skal beslutte om det er behov for ny tillatelse til ibruktaking, på bakgrunn av følgende kriterier:
 - a) det allmenne sikkerhetsnivået til det aktuelle delsystemet kan påvirkes negativt av det planlagte arbeidet,
 - b) den relevante TSI-en krever det,
 - c) de nasjonale gjennomføringsplanene utarbeidet av medlemsstatene krever det, eller
 - d) det er gjort endringer i parameterverdiene som ligger til grunn for den tillatelsen som allerede er gitt.
7. En beslutning som avslår en søknad om tillatelse til ibruktaking av faste anlegg, skal være behørig begrunnet av den nasjonale sikkerhetsmyndigheten. Søkeren kan innen én måned regnet fra mottak av den negative beslutningen, framlegge en anmodning om at den nasjonale sikkerhetsmyndigheten gjennomgår beslutningen på nytt. Anmodninger skal ledsages av en begrunnelse. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal ha en frist på to måneder fra og med mottak av anmodningen om ny gjennomgåelse til å bekrefte eller omgjøre sin beslutning. Dersom den nasjonale sikkerhetsmyndighetens negative beslutning

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

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

blir bekreftet, kan søkeren sende en klage til klageinstansen utpekt av den relevante medlemsstaten i henhold til artikkel 18 nr. 3 i direktiv 2016/798/EU.

Artikkel 19

Harmonisert gjennomføring av ERTMS i Unionen

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

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

Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten kan avgi en uttalelse om søknaden om godkjenning til enten søkeren før søknaden innleveres, eller til Byrået etter at søknaden er innlevert.

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

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

Dersom søkeren sier seg enig i manglene som Byrået har funnet, skal søkeren rette prosjekts utforming og sende inn en ny søknad om godkjenning til Byrået.

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

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

5. Dersom Byråets beslutning ikke er positiv, skal Byrået gi en behørig begrunnelse. Søkeren kan innen én måned regnet fra mottak av slik negativ beslutning, framlegge en begrunnet anmodning om at Byrået gjennomgår beslutningen på nytt. Byrået skal bekrefte eller omgjøre sin beslutning innen to måneder fra den dagen anmodningen ble mottatt. Dersom Byrået bekrefter sin opprinnelige beslutning, har søkeren rett til sende en klage til klageinstansen opprettet i henhold til artikkel 55 i forordning (EU) 2016/796.
6. Dersom det skjer en endring i utkastet til anbudsgrunnlag eller i beskrivelsen av de planlagte tekniske løsningene etter den positive beslutningen, skal søkeren uten unødig opphold underrette Byrået og den nasjonale sikkerhetsmyndigheten gjennom det ene saksbehandlingsstedet nevnt i artikkel 12 i forordning (EU) 2016/796. I så fall får artikkel 30 nr. 2 i nevnte forordning anvendelse.

Artikkel 20

Omsetning av mobile delsystemer

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

Artikkel 21

Tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning

1. Søkeren skal ikke bringe et kjøretøy i omsetning før den har fått tillatelse til å bringe kjøretøyet i omsetning, gitt av Byrået i samsvar med

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

nr. 5 eller 7, eller av den nasjonale sikkerhetsmyndigheten i samsvar med nr. 8.

2. Søkeren skal i sin søknad om tillatelse til å bringe kjøretøyet i omsetning, angi kjøretøyets bruksområde. Søknaden skal inneholde dokumentasjon på at det er foretatt kontroll av at kjøretøyet og bruksområdets jernbanenett er teknisk forenlige.
3. Søknaden om tillatelse til å bringe kjøretøyet i omsetning skal ledsages av dokumentasjon om kjøretøyet eller kjøretøytypen og inneholde underlagsdokumenter for:
 - a) omsetning av de mobile delsystemene som inngår i kjøretøyet, i samsvar med artikkel 20, på grunnlag av EF-verifiseringserklæringen,
 - b) den tekniske forenligheten mellom delsystemene nevnt i bokstav a) i kjøretøyet, fastslått på grunnlag av de relevante TSI-ene og eventuelt nasjonale regler,
 - c) sikker integrering av delsystemene nevnt i bokstav a) i kjøretøyet, fastslått på grunnlag av de relevante TSI-ene og eventuelt nasjonale regler, og CSM-ene nevnt i artikkel 6 i direktiv (EU) 2016/798,
 - d) den tekniske forenligheten mellom kjøretøyet og bruksområdets jernbanenett nevnt i nr. 2, fastslått på grunnlag av de relevante TSI-ene og eventuelt nasjonale regler, infrastrukturregistre og CSM-en for risikovurdering nevnt i artikkel 6 i direktiv (EU) 2016/798.

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

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

4. Byrået, eller når det gjelder nr. 8, den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, skal gi tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning, eller under-

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

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

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

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

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

Byrået skal fullt ut ta hensyn til vurderingene i henhold til nr. 5 før det treffer sin beslutning om å gi tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning. Byrået skal gi omsetningstillatelsen eller underrette søkeren om sin negative beslutning innen en forhåndsfastsatt rimelig

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

frist, og under alle omstendigheter innen fire måneder etter å ha mottatt alle relevante opplysninger.

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

Byrådet skal ha fullt ansvar for de tillatelsene de gir.

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

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

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

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

etter at Byrådet har underrettet den eller de nasjonale sikkerhetsmyndighetene om at det er uenig, skal Byrådet treffe sin endelige beslutning.

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

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

Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal ha fullt ansvar for de tillatelsene den gir.

9. Innen 16. juni 2018 skal Kommisjonen gjennom gjennomføringsrettsakter vedta praktiske ordninger som angir:
 - a) hvordan søkeren skal oppfylle kravene til tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning og til typetillatelse for kjøretøyer fastsatt i denne artikkel, samt hvilke dokumenter som kreves,
 - b) nærmere opplysninger om tillatelsesprosessen, for eksempel trinn i framgangsmåten og tidsrammer for hvert trinn i prosessen,
 - c) hvordan Byrådet og den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal oppfylle kravene fastsatt i denne artikkel gjennom de forskjellige trinnene i søke- og tillatelsesprosessen, herunder i vurderingen av søkerens dokumentasjon.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

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

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

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

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

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

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

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

- a) det gjøres endringer i parameterverdiene nevnt i nr. 10 bokstav b) som ligger utenfor området for akseptable parametere som definert i TSI-ene,

- b) det allmenne sikkerhetsnivået til det aktuelle kjøretøyet kan påvirkes negativt av det planlagte arbeidet, eller

- c) den relevante TSI-en krever det.

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

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

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

15. Når det gjelder medlemsstater hvis jernbanenett har en annen sporvidde enn på hovedjernbanenettet i Unionen og har like tekniske og driftsmessige krav som nabotredjestater, skal i tillegg til samarbeidsavtalene nevnt i nr. 14,

alle berørte nasjonale sikkerhetsmyndigheter i disse medlemsstatene inngå en multilateral avtale med Byrået med sikte på å definere på hvilke vilkår en kjøretøytillatelse som er gitt i en av disse medlemsstatene, også er gyldig i de andre berørte medlemsstatene.

16. Denne artikkel får ikke anvendelse på godsvogner eller passasjervogner som er i felles bruk med tredjestater hvis sporvidde er forskjellig fra sporvidden til hovedjernbanenettet i Unionen og er tillatt i henhold til en annen framgangsmåte for kjøretøytillatelse. Reglene som gjelder for framgangsmåten for utstedelse av tillatelser til slike kjøretøyer, skal offentliggjøres og meddeles Kommisjonen. Det aktuelle jernbaneforetaket skal innenfor rammen av sitt sikkerhetsstyringssystem sikre at disse kjøretøyene oppfyller de grunnleggende kravene i dette direktiv. På grunnlag av Byråets rapport kan Kommisjonen avgi en uttalelse om hvorvidt slike regler er i samsvar med dette direktivs mål. Dersom reglene ikke er i samsvar med dette, kan den berørte medlemsstaten og Kommisjonen samarbeide om å fastsette hensiktsmessige tiltak som skal treffes, om nødvendig med deltakelse fra relevante internasjonale organer.
17. En medlemsstat kan beslutte at denne artikkel ikke får anvendelse på lokomotiver og selvdrevne tog som ankommer fra tredjestater og skal kjøre til en stasjon som ligger nær grensen på dets territorium og er beregnet på trafikk over landegrensene. Det aktuelle jernbaneforetaket skal innenfor rammen av sitt sikkerhetsstyringssystem sikre at slike kjøretøyer oppfyller de grunnleggende kravene i dette direktiv, og når det er relevant, er i samsvar med artikkel 10 nr. 9 i direktiv (EU) 2016/798.

Artikkel 22

Registrering av kjøretøyer med tillatelse til å bringes i omsetning

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

Artikkel 23

Kontroll før bruk av kjøretøyer med tillatelse

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

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

Artikkel 24

Typetillatelse for kjøretøyer

1. Byrået eller en nasjonal sikkerhetsmyndighet kan, dersom det er relevant, etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 21, gi typetillatelser for kjøretøyer. Søknaden om en typetillatelse for kjøretøyer og opplysninger om alle søknader, fasene i de relevante framgangsmåtene og resultatene av dem, og dersom det er relevant, klageinstansens anmodninger og beslutninger, skal oversendes gjennom det ene saksbehandlingsstedet nevnt i artikkel 12 i forordning (EU) 2016/796.
2. Dersom Byrået eller en nasjonal sikkerhetsmyndighet gir tillatelse til å bringe et kjøretøy i omsetning, skal det samtidig på søkerens anmodning, gi typetillatelse for kjøretøyet, som gjelder for samme bruksområde for kjøretøyet.
3. Ved endringer av relevante bestemmelser i TSI-er eller nasjonale regler som en tillatelse for en kjøretøytype er gitt på grunnlag av, skal TSI-en eller den nasjonale regelen bestemte

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

om den typetillatelsen for kjøretøyer som allerede er gitt, fremdeles er gyldig eller må fornyes. Dersom den aktuelle tillatelsen må fornyes, kan kontrollene som Byrået eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten foretar, bare gjelde de endrede reglene.

4. Kommisjonen skal gjennom gjennomføringsrettsakter fastsette modellen for typesamsvarserklæring. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3.
5. Typesamsvarserklæringen skal fastsettes i samsvar med:
 - a) framgangsmåtene for verifisering i de relevante TSI-ene, eller
 - b) dersom TSI-ene ikke anvendes, framgangsmåtene for samsvarsvurdering som definert i modul B+D, B+F og H1 i europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 768/2008/EF¹⁵.
6. Dersom det er hensiktsmessig, kan Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter ad hoc-moduler for samsvarsvurdering. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3.
7. Tillatelsen for kjøretøytyper skal registreres i det europeiske registeret over godkjente kjøretøytyper nevnt i artikkel 48.

Artikkel 25

Kjøretøyers samsvar med en godkjent kjøretøytype

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

Artikkel 26

Kjøretøyers eller kjøretøytypers manglende oppfyllelse av grunnleggende krav

1. Dersom et jernbaneforetak fastslår under drift at et kjøretøy det bruker, ikke oppfyller ett av de gjeldende, grunnleggende kravene, skal det treffe nødvendige korrigerende tiltak for å bringe kjøretøyet i samsvar. Videre kan det underrette Byrået og berørte nasjonale sikkerhetsmyndigheter om de tiltakene som er truffet. Dersom jernbaneforetaket har dokumentasjon på at det manglende samsvaret forelå allerede da tillatelsen til å bringe kjøretøyet i omsetning ble gitt, skal det underrette Byrået og andre berørte nasjonale sikkerhetsmyndigheter.
2. Dersom en nasjonal sikkerhetsmyndighet blir oppmerksom på, for eksempel i tilsynsprosessen fastsatt i artikkel 17 i direktiv (EU) 2016/798, at et kjøretøy eller en kjøretøytype som ble gitt tillatelse til å bringes i omsetning, enten av Byrået i samsvar med artikkel 21 nr. 5 eller artikkel 24, eller av den nasjonale sikkerhetsmyndigheten i samsvar med artikkel 21 nr. 8 eller artikkel 24, ikke oppfyller ett av de gjeldende grunnleggende kravene når den brukes som tiltenkt, skal den underrette jernbaneforetaket som bruker kjøretøyet eller kjøretøytypen, og be den om å treffe nødvendige korrigerende tiltak for å bringe kjøretøyet/kjøretøyene i samsvar. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal underrette Byrået og andre berørte nasjonale sikkerhetsmyndigheter, herunder myndighetene på et territorium der en søknad om tillatelse til å bringe et kjøretøy av samme type i omsetning er til behandling.
3. Dersom, i tilfellene nevnt i nr. 1 eller 2 i denne artikkel, de korrigerende tiltakene som anvendes av jernbaneforetaket, ikke sikrer at de gjeldende grunnleggende kravene blir oppfylt, og at den manglende oppfyllelsen medfører en alvorlig sikkerhetsrisiko, kan den berørte sikkerhetsmyndigheten anvende midlertidige sikkerhetstiltak innenfor rammen av sine tilsynsoppgaver, i samsvar med artikkel 17 nr. 6 i direktiv (EU) 2016/798. Midlertidige sikkerhetstiltak i form av en midlertidig oppheving av en typetillatelse for et kjøretøy kan anvendes parallelt av den nasjonale sikkerhetsmyndigheten eller Byrået, og skal være underlagt rettslig prøving og voldgiftsordningen fastsatt i artikkel 21 nr. 7.
4. I tilfellene nevnt i nr. 3, kan Byrået eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten som gav

¹⁵ Europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 768/2008/EF av 9. juli 2008 om en felles ramme for markedsføring av produkter og om oppheving av rådsbeslutning 93/465/EØF (EUT L 218 av 13.8.2008, s. 82).

tillatelsen, etter en gjennomgåelse av hvor effektive de tiltakene som er truffet for å behandle den alvorlige sikkerhetsrisikoen er, beslutte å tilbakekalle eller endre tillatelsen dersom det bevises at et grunnleggende krav ikke ble oppfylt da tillatelsen ble gitt. For dette formål skal de meddele sin beslutning til innehaveren av tillatelsen til å bringe kjøretøyet i omsetning, eller typetillatelsen for kjøretøyet, og grunngi sin beslutning. Innehaveren kan innen én måned regnet fra mottak av beslutningen fra Byrået eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, anmode om at de gjennomgår beslutningen på nytt. I så fall skal beslutningen om tilbakekalling midlertidig oppheves. Byrået eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal ha en frist på én måned fra og med mottak av anmodningen om ny gjennomgåelse til å bekrefte eller omgjøre sin beslutning.

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

5. Dersom Byråets beslutning blir bekreftet, kan innehaveren av kjøretøytillatelsen sende en klage til klageinstansen utpekt i henhold til artikkel 55 i forordning (EU) 2016/796, innen fristen nevnt i artikkel 59 i nevnte forordning. Dersom den nasjonale sikkerhetsmyndighets beslutning blir bekreftet, kan innehaveren av kjøretøytillatelsen innen to måneder etter underretningen om beslutningen, sende en klage i henhold til den nasjonale rettslige prøvingen nevnt i artikkel 18 nr. 3 i direktiv 2016/798/EU. Medlemsstatene kan utpeke det reguleringsorganet som er opprettet i artikkel 56 i direktiv 2012/34/EU, til denne klagebehandlingen.
6. Dersom Byrået beslutter å tilbakekalle eller endre en omsetningstillatelse det har gitt, skal det underrette alle nasjonale sikkerhetsmyndigheter direkte og grunngi sin beslutning.

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

7. Byråets eller den nasjonale sikkerhetsmyndighetens beslutning om å tilbakekalle tillatelsen skal gjenspeiles i det relevante kjøretøyregisteret i samsvar med artikkel 22, eller når det gjelder en tillatelse for en kjøretøytype, i det europeiske registeret over godkjente kjøretøytyper i samsvar med artikkel 24 nr. 7. Byrået og den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal sikre at jernbaneforetak som bruker kjøretøyer av samme type som kjøretøyet eller typen som er gjenstand for tilbakekallingen, blir korrekt underrettet. Slike jernbaneforetak skal først kontrollere om det samme problemet med manglende samsvar gjelder. I så fall får framgangsmåten fastsatt i denne artikkel, anvendelse.
8. Når en tillatelse til å bringe et kjøretøy i omsetning tilbakekalles, skal det aktuelle kjøretøyet ikke lenger brukes, og dets bruksområde skal ikke utvides. Når typetillatelsen for et kjøretøy tilbakekalles, skal kjøretøyer som er bygd på grunnlag av den, ikke bringes i omsetning, og dersom de allerede er brakt i omsetning, skal de trekkes tilbake. Det kan søkes om ny tillatelse på grunnlag av framgangsmåten fastsatt i artikkel 21 når det gjelder enkeltkjøretøyer, eller artikkel 24 når det gjelder en kjøretøytype.
9. Dersom den manglende oppfyllelsen av de grunnleggende kravene i tilfellene fastsatt i nr. 1 eller 2, er begrenset til en del av det aktuelle kjøretøyet bruksområde, og slik manglende oppfyllelse allerede forelå da omsetningstillatelsen ble gitt, skal omsetningstillatelsen endres slik at de aktuelle delene av bruksområdet utelukkes.

Kapittel VI

Samsvarsvurderingsorganer

Artikkel 27

Meldermyndigheter

1. Medlemsstatene skal utnevne meldermyndigheter som skal ha ansvar for å opprette og gjennomføre de nødvendige framgangsmåtene for vurdering av, melding om og tilsyn med samsvarsvurderingsorganer, herunder samsvar med artikkel 34.
2. Medlemsstatene skal sikre at disse myndighetene underretter Kommisjonen og de andre medlemsstatene om hvilke organer som har tillatelse til å utføre samsvarsvurdering som uavhengig tredjemann som fastsatt i artikkel 10 nr. 2 og 15 nr. 1. De skal også sikre at de

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

underretter Kommisjonen og de andre medlemsstatene om de utpekte organene nevnt i artikkel 15 nr. 8.

3. Medlemsstatene kan beslutte at vurdering og tilsyn som nevnt i nr. 1, skal utføres av et nasjonalt akkrediteringsorgan i henhold til og i samsvar med forordning (EF) nr. 765/2008.
4. Dersom meldermyndigheten delegerer eller på annen måte overlater vurderingen, meldingen eller tilsynet nevnt i nr. 1 i denne artikkel, til et organ som ikke er et statlig foretak, skal vedkommende organ være en juridisk person og skal oppfylle kravene fastsatt i artikkel 28. I tillegg skal det innføre ordninger for å dekke erstatningsansvar som måtte oppstå som følge av dets virksomhet.
5. Meldermndigheten skal påta seg det fulle ansvaret for de oppgavene som utføres av organet nevnt i nr. 3.

Artikkel 28

Krav til meldermyndigheter

En meldermyndighet skal:

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

Artikkel 29

Meldermyndigheters forpliktelse til å gi opplysninger

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

Kommisjonen skal offentliggjøre disse opplysningene.

Artikkel 30

Samsvarsvurderingsorganer

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

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

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

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

4. Samsvarsvurderingsorganene skal tegne ansvarsforsikring med mindre staten påtar seg ansvar i henhold til nasjonal lovgivning, eller med mindre medlemsstaten selv er direkte ansvarlig for samsvarsvurderingen.
5. Et samsvarsvurderingsorgans personale skal ha taushetsplikt med hensyn til alle opplysninger de får kjennskap til når de utfører sine oppgaver i henhold til den relevante TSI-en eller enhver bestemmelse i nasjonal lovgivning som gjennomfører den, unntatt overfor vedkommende myndigheter i den medlemsstaten der

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- organet utøver sin virksomhet. Eiendomsretten skal vernes.
6. Samsvarsvurderingsorganer skal delta i eller sikre at deres vurderingspersonale blir underrettet om relevant standardiseringsvirksomhet og virksomheten til samordningsgruppen for meldte samsvarsvurderingsorganer som er opprettet i henhold til relevant EU-regelverk, og anvende de forvaltningsvedtakene og dokumentene som er resultatet av denne gruppens arbeid, som generelle retningslinjer.
 7. Samsvarsvurderingsorganer som er meldt for delsystemer for styring, kontroll og signal montert langs sporet og/eller om bord, skal delta i eller sikre at deres vurderingspersonale blir underrettet om virksomheten til ERTMS-gruppen nevnt i artikkel 29 i forordning (EU) 2016/796. De skal følge retningslinjene som er utarbeidet som et resultat av arbeidet til denne gruppen. Dersom de anser det som uhensiktsmessig eller umulig å anvende dem, skal de aktuelle samsvarsvurderingsorganene framlegge sine observasjoner for drøfting i ERTMS-gruppen, med sikte på kontinuerlig forbedring av retningslinjene.
 4. Et samsvarsvurderingsorgan, dets øverste ledelse og personalet som har ansvar for å utføre samsvarsvurderingene, skal ikke delta direkte i konstruksjon, produksjon, markedsføring, installering, bruk eller vedlikehold av disse produktene, eller representere parter som deltar i slik virksomhet. De skal ikke delta i virksomhet som kan være i strid med deres uavhengighet eller integritet i forbindelse med den samsvarsvurderingsvirksomheten de er meldt for. Dette forbudet gjelder særlig rådgivningstjenester.
 5. Samsvarsvurderingsorganer skal sikre at deres datterforetaks eller underleverandørers virksomhet ikke påvirker fortrolighet, objektivitet eller upartiskhet med hensyn til organenes samsvarsvurderingsvirksomhet.
 6. Samsvarsvurderingsorganer og deres personale skal utøve sin samsvarsvurderingsvirksomhet med den høyeste grad av faglig integritet og ha de nødvendige tekniske kvalifikasjonene på det aktuelle området, og de skal ikke være utsatt for noen form for press eller påvirkning, særlig av økonomisk art, som vil kunne påvirke deres avgjørelser eller resultatene av deres samsvarsvurderingsvirksomhet, særlig når det gjelder personer eller grupper av personer som er berørt av resultatene av denne virksomheten.

Artikkel 31

Upartiskhet hos samsvarsvurderingsorganer

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

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

2. Det skal garanteres at samsvarsvurderingsorganene, deres øverste ledelse og vurderingspersonalet er upartisk.
3. Et samsvarsvurderingsorgan, dets øverste ledelse og personalet som har ansvar for å utføre samsvarsvurderingene, skal ikke være de som konstruerer, produserer, leverer, installerer, kjøper, eier, bruker eller vedlikeholder produktene de vurderer, og heller ikke være representant for noen av disse partene. Dette skal ikke hindre bruk av vurderte produkter som er nødvendige for samsvarsvurderingsorganets virksomhet, eller bruk av slike produkter for personlige formål.

Artikkel 32

Personale hos samsvarsvurderingsorganer

1. Personalet med ansvar for å utføre samsvarsvurderinger skal ha følgende kvalifikasjoner:
 - a) solid teknisk og yrkesrettet opplæring som omfatter all samsvarsvurderingsvirksomhet som samsvarsvurderingsorganet er meldt for,
 - b) tilfredsstillende kunnskap om de kravene som gjelder for vurderingene de utfører, og den nødvendige myndigheten til å utføre disse vurderingene,
 - c) tilfredsstillende kunnskap om og forståelse av de grunnleggende kravene, de gjeldende harmoniserte standardene og de relevante bestemmelsene i EU-regelverket,
 - d) de nødvendige kvalifikasjonene til å utarbeide sertifikater, protokoller og rapporter som viser at vurderingene er utført.
2. Godtgjøringen til et samsvarsvurderingsorganets øverste ledelse og til vurderingspersonalet skal ikke være avhengig av antallet utførte vurderinger eller av resultatene av slike vurderinger.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Artikkel 33

Formodning om samsvar for samsvars-vurderingsorganer

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

Artikkel 34

Meldte organers datterforetak og underleverandører

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

Artikkel 35

Akkrediterte interne organer

1. Søkere kan bruke et akkreditert internt organ til å utføre samsvarsvurderingsvirksomhet med sikte på å gjennomføre framgangsmåtene fastsatt i modul A1, A2, C1 eller C2 angitt i vedlegg II til beslutning nr. 768/2008/EF, og modul CA1 og CA2 angitt i vedlegg I til beslutning 2010/713/EU. Et slikt organ skal utgjøre en atskilt og egen del av den aktuelle søkeren og skal ikke delta i konstruksjon, produksjon, levering, installering, bruk eller vedlikehold av de produktene det vurderer.
2. Et akkreditert internt organ skal oppfylle følgende krav:
 - a) det skal være akkreditert i samsvar med forordning (EF) nr. 765/2008,

b) organet og dets personale skal være organisatorisk atskilt fra foretaket som de utgjør en del av, og ha rapporteringsmetoder som sikrer at de er upartiske, og skal dokumentere dette overfor det relevante nasjonale akkrediteringsorganet,

c) verken organet eller dets personale skal ha ansvar for konstruksjon, produksjon, levering, installering, drift eller vedlikehold av de produktene som de vurderer, og skal heller ikke delta i virksomhet som kan være i strid med deres uavhengighet eller integritet i forbindelse med vurderingsvirksomheten,

d) organet skal yte sine tjenester bare overfor det foretaket som det utgjør en del av.

3. Et akkreditert internt organ skal ikke meldes til medlemsstatene eller Kommisjonen, men informasjon om dets akkreditering skal på anmodning fra vedkommende myndighet gis av det foretaket som det utgjør en del av, eller av det nasjonale akkrediteringsorganet, til meldermyndigheten.

Artikkel 36

Søknad om melding

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

Artikkel 37

Framgangsmåte for melding

1. Meldermyndighetene skal melde bare samsvarsvurderingsorganer som oppfyller kravene fastsatt i artikkel 30–32.
2. Meldermyndighetene skal melde organene nevnt i nr. 1, til Kommisjonen og de andre

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

medlemsstatene ved hjelp av det elektroniske meldingsverktøyet som Kommisjonen har utviklet og forvalter.

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

Artikkel 38

Identifikasjonsnumre og lister over meldte organer

1. Kommisjonen skal tildele et meldt organ et identifikasjonsnummer.
Et meldt organ skal tildeles bare ett identifikasjonsnummer selv om det er meldt i henhold til flere unionsrettsakter.
2. Kommisjonen skal offentliggjøre listen over de organene som er meldt i henhold til dette direktiv, herunder de identifikasjonsnumrene de er tildelt, og den virksomheten de er meldt for.
Kommisjonen skal sikre at listen blir ajourført.

Artikkel 39

Endringer av meldinger

1. Dersom meldermyndigheten har fastslått eller er blitt underrettet om at et meldt organ ikke lenger oppfylder kravene fastsatt i artikkel 30–32, eller at det ikke oppfylder sine forpliktelser, skal meldermyndigheten enten begrense, midlertidig oppheve eller trekke tilbake meldin-

gen, avhengig av hvor alvorlig den manglende oppfyllelsen av disse kravene eller forpliktelsene er. Den skal umiddelbart underrette Kommisjonen og de andre medlemsstatene om dette.

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

Artikkel 40

Tvil om meldte organers kompetanse

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

Artikkel 41

Meldte organers driftsmessige forpliktelser

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

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

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

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

Artikkel 42

Meldte organers forpliktelse til å gi opplysninger

1. De meldte organene skal underrette meldermyndigheten om:
 - a) alle tilfeller der et sertifikat er nektet utstedt eller er begrenset, opphevet midlertidig eller trukket tilbake,
 - b) alle omstendigheter som påvirker omfanget av og vilkårene for melding,
 - c) alle anmodninger de har mottatt fra markedstilsynsmyndighetene vedrørende opplysninger om samsvarsvurderingsvirksomhet,
 - d) på anmodning, samsvarsvurderingsvirksomhet som er utøvd innenfor det området som omfattes av organets melding, samt all annen virksomhet som er utøvd, herunder virksomhet og underleveranser over landegrensene.

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

2. De meldte organene skal gi de andre organene som er meldt i henhold til dette direktiv og utøver tilsvarende samsvarsvurderingsvirksomhet som omfatter de samme produktene, relevante opplysninger om spørsmål som gjel-

der negative og, på anmodning, positive resultater av samsvarsvurderinger.

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

Artikkel 43

Utvexling av beste praksis

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

Artikkel 44

Samordning av meldte organer

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

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

Artikkel 45

Utpekte organer

1. Kravene knyttet til samsvarsvurderingsorganer fastsatt i artikkel 30–34, får også anvendelse på organer som er utpekt i henhold til artikkel 15 nr. 8, unntatt:
 - a) når det gjelder kvalifikasjoner som kreves av deres personale i henhold til artikkel 32 nr. 1, dersom det utpekte organet skal ha tilfredsstillende kunnskap om og forståelse av nasjonal lovgivning,
 - b) når det gjelder dokumenter som skal stilles til rådighet for meldermyndigheten i henhold til artikkel 34 nr. 4, dersom det utpekte organet skal ta med dokumenter som gjelder arbeid som skal utføres av datterforetak eller underleverandører i henhold til de relevante nasjonale reglene.
2. De driftsmessige forpliktelsene som er fastsatt i artikkel 41, får også anvendelse på organer som er utpekt i henhold til artikkel 15 nr. 8, bortsett fra at disse forpliktelsene viser til nasjonale regler i stedet for TSI-er.
3. De driftsmessige forpliktelsene som er fastsatt i artikkel 42 nr. 1, får også anvendelse på

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

utpekte organer, som skal underrette medlemsstatene i samsvar med dette.

Kapittel VII

Registre

Artikkel 46

Nummereringssystem for kjøretøyer

1. Ved registrering i samsvar med artikkel 22 skal hvert kjøretøy tildeles et europeisk kjøretøynummer (EVN) av vedkommende myndighet i registreringsmedlemsstaten. Hvert kjøretøy skal være merket med et tildelt EVN-nummer.
2. Spesifikasjonene for EVN-nummeret skal være angitt i tiltakene nevnt i artikkel 47 nr. 2, i samsvar med den relevante TSI-en.
3. Et kjøretøy skal tildeles et EVN-nummer bare én gang, med mindre annet er angitt i tiltakene nevnt i artikkel 47 nr. 2, i samsvar med den relevante TSI-en.
4. Uten hensyn til nr. 1 kan, når det gjelder kjøretøyer som er i trafikk eller er ment å settes i trafikk fra eller til tredjestater hvis sporvidde er forskjellig fra sporvidden til hovedjernbanenettet i Unionen, medlemsstatene godta kjøretøyer som er tydelig identifisert i samsvar med et annet kodesystem.

Artikkel 47

Kjøretøyregistre

1. Fram til det europeiske kjøretøyregisteret nevnt i nr. 5, er i drift, skal hver medlemsstat føre et nasjonalt kjøretøyregister. Registeret skal:
 - a) overholde de felles spesifikasjonene nevnt i nr. 2,
 - b) ajourføres av et organ som er uavhengig av alle jernbaneforetak,
 - c) være tilgjengelig for de nasjonale sikkerhetsmyndighetene og undersøkelsesorganene som er utpekt i artikkel 16 og 22 i direktiv (EU) 2016/798; det skal også gjøres tilgjengelig, som svar på enhver berettiget anmodning, for de reguleringsorganene som er nevnt i artikkel 55 i direktiv 2012/34/EU, og for Byrået, jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningene, samt for de personer eller organisasjoner som registrerer kjøretøyer eller er identifisert i registeret.
2. Kommisjonen skal gjennom gjennomføringsrettsakter vedta felles spesifikasjoner for det

nasjonale kjøretøyregisteret med hensyn til innhold, dataformat, funksjonell og teknisk arkitektur, driftsmodus, herunder ordninger for utveksling av data, samt regler for registrering av og tilgang til data.

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

3. Det nasjonale kjøretøyregisteret skal minst inneholde følgende:
 - a) EVN-nummeret,
 - b) henvisninger til EF-verifiseringserklæringen og utstedende organ,
 - c) henvisninger til det europeiske registeret over godkjente kjøretøytyper nevnt i artikkel 48,
 - d) identifisering av eieren og innehaveren av kjøretøyet,
 - e) begrensninger på bruken av kjøretøyet,
 - f) henvisninger til enheten som er ansvarlig for vedlikehold.
4. Så lenge medlemsstatenes nasjonale kjøretøyregistre ikke er koplet sammen i samsvar med spesifikasjonene nevnt i nr. 2, skal hver enkelt medlemsstat med hensyn til de opplysningene som vedrører seg, ajourføre sitt register med de endringene som en annen medlemsstat foretar i sitt eget register.
5. Med sikte på å redusere administrative byrder og unødige kostnader for medlemsstatene og berørte parter, skal Kommisjonen innen 16. juni 2018, idet det tas hensyn til resultatene av en nytte- og kostnadsanalyse, gjennom gjennomføringsrettsakter vedta de tekniske spesifikasjonene og funksjonsspesifikasjonene for det europeiske kjøretøyregisteret der de nasjonale kjøretøyregistrene vil inngå, med sikte på å sørge for et harmonisert grensesnitt for alle brukere for registrering av kjøretøyer og databehandling. Nr. 1 bokstav b) og c) og nr. 3 får anvendelse. Slike spesifikasjoner skal omfatte innhold, dataformat, funksjonell og teknisk arkitektur, driftsmodus, herunder ordninger for utveksling av data, regler for registrering av og tilgang til data, samt overgangsfaser.

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

Det europeiske kjøretøyregisteret skal utarbeides idet det tas hensyn til de IT-applikasjonene og registrene som allerede er opprettet av Byrået og medlemsstatene, for eksempel det sentraliserte europeiske virtuelle kjøretøyregisteret, som er koplet til de nasjonale kjøre-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

tøyregistrene. Det europeiske kjøretøyregisteret skal være i drift innen 16. juni 2021.

6. Innehaveren skal umiddelbart melde fra om alle endringer av de opplysningene som er registrert i kjøretøyregistrene, om vraking av et kjøretøy eller om vedkommendes beslutning om ikke lenger å la et kjøretøy være registrert, til den medlemsstaten der kjøretøyet er registrert.
7. Når det gjelder kjøretøyer som har fått tillatelse første gang i en tredjestat og deretter brukes i en medlemsstat, skal vedkommende medlemsstat sikre at opplysninger om kjøretøyer, herunder minst opplysninger knyttet til det aktuelle kjøretøyets innehaver, enheten som er ansvarlig for vedlikeholdet av det og begrensningene for hvordan kjøretøyet kan brukes, kan innhentes fra et kjøretøyregister eller ellers er tilgjengelige uten opphold i et lett lesbart format og i samsvar med de samme prinsippene for likebehandling som gjelder for tilsvarende opplysninger fra et kjøretøyregister.

Artikkel 48

Europeisk register over godkjente kjøretøytyper

1. Byrået skal innføre og vedlikeholde et register over tillatelser til å bringe kjøretøytyper i omsetning i samsvar med artikkel 24. Registeret skal:
 - a) være offentlig og elektronisk tilgjengelig,
 - b) overholde de felles spesifikasjonene nevnt i nr. 2,
 - c) være koplet til relevante kjøretøyregistre.
2. Kommisjonen skal gjennom gjennomføringsrettsakter vedta felles spesifikasjoner for registeret over godkjente kjøretøytyper med hensyn til innhold, dataformat, funksjonell og teknisk arkitektur, driftsmodus og regler for registrering av og tilgang til data. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3.
3. Dette registeret skal inneholde minst følgende opplysninger for hver kjøretøytype:
 - a) tekniske egenskaper, herunder de som er knyttet til tilgjengelighet for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer, for kjøretøytypen som definert i de relevante TSI-ene,
 - b) produsentens navn,
 - c) data for tillatelsene knyttet til bruksområdet for en kjøretøytype, herunder eventuelle begrensninger eller tilbakekallinger.

Artikkel 49

Infrastrukturregister

1. Hver medlemsstat skal sikre at det blir offentliggjort et infrastrukturregister med opplysninger om parameterverdiene for jernbanenettet for hvert aktuelle delsystem eller hver aktuelle del av et delsystem, som angitt i den relevante TSI-en.
2. Parameterverdiene som er registrert i infrastrukturregisteret, skal brukes sammen med de parameterverdiene som er registrert i tillatelsen til å bringe kjøretøyet i omsetning, for å kontrollere den tekniske forenligheten mellom kjøretøy og jernbanenett.
3. Infrastrukturregisteret kan fastsette bruksvilkår for faste anlegg og andre begrensninger.
4. Hver medlemsstat skal sikre at infrastrukturregisteret ajourføres i samsvar med nr. 5.
5. Kommisjonen skal gjennom gjennomføringsrettsakter vedta felles spesifikasjoner for infrastrukturregisteret med hensyn til innhold, dataformat, funksjonell og teknisk arkitektur, driftsmodus og regler for registrering av og tilgang til data. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 51 nr. 3.

Kapittel VIII

Overgangsbestemmelser og sluttbestemmelser

Artikkel 50

Utøvelse av delegering

1. Myndigheten til å vedta delegerede rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.
2. Myndigheten til å vedta de delegerede rettsaktene nevnt i artikkel 5 nr. 1 skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 15. juni 2016. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerede myndigheten senest ni måneder før utgangen av femårsperioden. Den delegerede myndigheten skal forlenges stilltiende med perioder av samme varighet med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg en forlengelse senest tre måneder før utgangen av hver periode.
3. Det er særlig viktig at Kommisjonen følger sin vanlige praksis og foretar samråd med sakkynndige, herunder sakkynndige fra medlemsstatene, før slike delegerede rettsakter vedtas.
4. Den delegerede myndigheten nevnt i artikkel 5 nr. 1 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Beslutningen trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt som er fastsatt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.

5. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
6. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 5 nr. 1 skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen begge har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse. På Europaparlamentets eller Rådets initiativ forlenges denne fristen med to måneder.

Artikkel 51

Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt ved artikkel 21 i rådsdirektiv 96/48/EF¹⁶. Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

Artikkel 52

Begrunnelse

Enhver beslutning som i henhold til dette direktiv treffes om samsvarsvurdering av eller vurdering av bruksegnethet for samtrafikkkomponenter og om kontroll av delsystemer som inngår i Unionens jernbanesystem, eller enhver beslutning som treffes i henhold til artikkel 7, 12, 14 og 17, skal være utførlig begrunnet. En slik beslutning skal så snart som mulig meddeles den berørte part, som samtidig skal underrettes om den klage-

adgangen vedkommende har i henhold til gjeldende lovgivning i den berørte medlemsstaten, og om hvilke frister som gjelder for klageadgangen.

Artikkel 53

Rapporter og opplysninger

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

Artikkel 54

Overgangsordning for bruk av kjøretøyer

1. Med forbehold for nr. 4 i denne artikkel, skal kjøretøyer som trenger tillatelse mellom 15. juni 2016 og 16. juni 2019, være omfattet av bestemmelsene i kapittel V i direktiv 2008/57/EF.
2. Tillatelser til ibruktaking av kjøretøyer som er gitt i samsvar med nr. 1 og alle andre tillatelser som er gitt før 15. juni 2016, herunder tillatelser gitt i henhold til internasjonale avtaler, særlig RIC («Regolamento Internazionale Carrozze») og RIV («Regolamento Internazionale Veicoli»), skal fortsatt gjelde i samsvar med de vilkår som tillatelsene er gitt i henhold til.

¹⁶ Rådsdirektiv 96/48/EF av 23. juli 1996 om samtrafikkvevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog (EFT L 235 av 17.9.1996, s. 6).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

3. Kjøretøyer som har fått tillatelse til ibruk-taking i henhold til nr. 1 og 2, skal få en ny tillatelse til å bli brakt i omsetning, for å kunne brukes på ett eller flere jernbanenett som ennå ikke er omfattet av deres tillatelse. Omsetningen på disse ytterligere jernbanenettene er omfattet av artikkel 21.
4. Senest fra og med 16. juni 2019 skal Byrået utføre oppgavene i forbindelse med tillatelser i samsvar med artikkel 21 og 24 og oppgavene nevnt i artikkel 19, når det gjelder bruksområder i de medlemsstatene som ikke har underrettet Byrået og Kommisjonen i samsvar med artikkel 57 nr. 2. Som unntak fra artikkel 21 og 24 kan nasjonale sikkerhetsmyndigheter i medlemsstater som har underrettet Byrået og Kommisjonen i samsvar med artikkel 57 nr. 2, fortsatt gi tillatelser i samsvar med direktiv 2008/57/EF fram til 16. juni 2020.

Artikkel 55

Andre overgangsbestemmelser

1. Vedlegg IV, V, VII og IX til direktiv 2008/57/EF får anvendelse fram til datoen da de tilsvarende gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 7 nr. 5, artikkel 9 nr. 4, artikkel 14 nr. 10 og artikkel 15 nr. 9 i dette direktiv får anvendelse.
2. Direktiv 2008/57/EF får fortsatt anvendelse når det gjelder prosjekter for ERTMS-utstyr langs sporet som skal tas i bruk mellom 15. juni 2016 og 19. juni 2019.
3. Prosjekter der anbuds- eller kontraktinngåelsesfasen er gjennomført før 16. juni 2019, er ikke omfattet av forhåndstillatelsen fra Byrået nevnt i artikkel 19.
4. Fram til 16. juni 2031 skal alternativer som inngår i kontrakter som ble undertegnet før 15. juni 2016, ikke være omfattet av forhåndstillatelsen fra Byrået nevnt i artikkel 19, selv om de utøves etter 15. juni 2016.
5. Før nasjonale sikkerhetsmyndigheter gir tillatelse til ibruktaking av ERTMS-utstyr montert langs sporet som ikke var omfattet av forhåndstillatelsen fra Byrået nevnt i artikkel 19, skal de samarbeide med Byrået for å sikre at de tekniske løsningene har fullstendig samtrafikkvegne, i samsvar med artikkel 30 nr. 3 og artikkel 31 nr. 2 i forordning (EU) 2016/796.

Artikkel 56

Byråets anbefalinger og uttalelser

Byrået skal gi anbefalinger og uttalelser i samsvar med artikkel 19 i forordning (EU) 2016/796 ved

gjennomføringen av dette direktiv. Dersom det er relevant, skal disse anbefalingene og uttalelsene tas i betraktning når det utarbeides gjennomføringsrettsakter i henhold til dette direktiv.

Artikkel 57

Innarbeiding i nasjonal lovgivning

1. Medlemsstatene skal senest 16. juni 2019 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme artikkel 1 og 2, artikkel 7 nr. 1–4 og nr. 6, artikkel 8, artikkel 9 nr. 1, artikkel 10 nr. 5, artikkel 11 nr. 1, 3 og 4, artikkel 12, 13 og 14, artikkel 15 nr. 1–8, artikkel 16, artikkel 18, artikkel 19 nr. 3, artikkel 21–39, artikkel 40 nr. 2, artikkel 41, 42, 44, 45 og 46, artikkel 47 nr. 1, 3, 4 og 7, artikkel 49 nr. 1–4, artikkel 54 og vedlegg I, II, III og IV. De skal umiddelbart oversende Kommisjonen teksten til disse bestemmelsene.
2. Medlemsstatene kan forlenge innarbeidingsfristen nevnt i nr. 1, med ett år. For dette formål skal de medlemsstatene som ikke setter i kraft nødvendige lover og forskrifter innen innarbeidingsfristen nevnt i nr. 1, innen 16. desember 2018 underrette Byrået og Kommisjonen om dette og angi årsakene til slik forlengelse.
3. Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. De skal også inneholde en erklæring om at henvisninger i gjeldende lover og forskrifter til direktivene som oppheves ved dette direktiv, skal forstås som henvisninger til dette direktiv. Nærmere regler for henvisningen og ordlyden i erklæringen fastsettes av medlemsstatene.
4. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.
5. Forpliktelsen til å innarbeide dette direktiv i nasjonal lovgivning og å gjennomføre artikkel 13, artikkel 14 nr. 1–8, nr. 11 og 12, artikkel 15 nr. 1–9, artikkel 16 nr. 1, artikkel 19–26, artikkel 45, 46 og 47, artikkel 49 nr. 1–4 og artikkel 54 i dette direktiv, gjelder ikke for Kypros og Malta så lenge det ikke finnes noe jernbanesystem på deres territorium.

Så snart en offentlig eller privat enhet sender inn en offisiell søknad om å bygge en jernbanelinje med sikte på drift utført av ett eller flere jernbaneforetak, skal imidlertid de berørte medlemssta-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

tene innføre tiltak for å gjennomføre artiklene nevnt i første ledd, innen to år etter at søknaden er mottatt.

Artikkel 58

Oppheving

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

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

Artikkel 59

Ikrafttredelse

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

Artikkel 60

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 11. mai 2016.

<i>For Europa- parlamentet</i>	<i>For Rådet</i>
M. SCHULZ	J. A. HENNIS-PLASSCHAERT
<i>President</i>	<i>Formann</i>

Vedlegg I

Elementer i Unionens jernbanesystem

1. Jernbanenett

For dette direktivs formål skal Unionens jernbanenett inneholde følgende elementer:

- jernbanelinjer som er særskilt bygd for høyhastighetstog, og som er utstyrt for hastigheter i alminnelighet på minst 250 km/t,
- jernbanelinjer som er særskilt opprustet for høyhastighetstog, og som er utstyrt for hastigheter på omkring 200 km/t,
- jernbanelinjer som er særskilt opprustet for høyhastighetstog, og som har særegne trekk på grunn av topografiske eller overflatemessige begrensninger eller beliggenhet i byområder der hastigheten må tilpasses i hvert enkelt tilfelle. Denne kategorien

omfatter sammenkoblede linjer mellom jernbanenettene for høyhastighetstog og konvensjonelle tog, linjer gjennom stasjoner, tilganger til terminaler, depoter osv. som trafikkeres i konvensjonell hastighet av rullende materiell for høyhastighetstog.

- jernbanelinjer for konvensjonelle tog, beregnet på persontransport,
- jernbanelinjer for konvensjonelle tog, beregnet på blandet trafikk (personer og gods),
- jernbanelinjer for konvensjonelle tog, beregnet på godstransport,
- knutepunkter for persontrafikk,
- knutepunkter for godstrafikk, herunder terminaler for ulike transportsystemer,
- jernbanelinjer som knytter disse elementene sammen.

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

2. Kjøretøyer

For dette direktivs formål skal EU-kjøretøyer omfatte alle kjøretøyer som kan anvendes på hele eller deler av Unionens jernbanenett.

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

Listen over kjøretøyer skal omfatte de som er særlig konstruert for å kjøre på de forskjellige typene av høyhastighetslinjer som er beskrevet i nr. 1.

Vedlegg II

Delsystemer

1. Liste over delsystemer

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

- strukturbetingede områder:
 - infrastruktur,
 - energi,

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- styring, kontroll og signal langs sporet,
 - styring, kontroll og signal om bord,
 - rullende materiell, eller
- b) funksjonsbetingede områder:
- drift og trafikkstyring,
 - vedlikehold,
 - telematikkprogrammer for person- og godstrafikk.

2. Beskrivelse av delsystemene

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

2.1. Infrastruktur

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

2.2. Energi

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

2.3. Styring, kontroll og signal langs sporet

Alt utstyr langs sporet som er nødvendig for å kunne garantere sikkerhet og for å kunne styre og kontrollere bevegelsene til tog som har tillatelse til å trafikkere jernbanenettet.

2.4. Styring, kontroll og signal om bord

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

2.5. Drift og trafikkstyring

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

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

2.6. Telematikkprogrammer

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

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

2.7. Rullende materiell

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

2.8. Vedlikehold

De framgangsmåter, tilhørende utstyr, logistikkanlegg for vedlikeholdsarbeid og reservelagre som muliggjør obligatorisk utbedrende og forebyggende vedlikehold for å sikre samtrafikkevennen i Unionens jernbanesystem og garantere den nødvendige yteevnen.

Vedlegg III

Grunnleggende krav

1. Generelle krav

1.1. Sikkerhet

1.1.1. Planlegging, bygging eller montering samt vedlikehold og kontroll av sikkerhetskritiske komponenter, særlig komponenter som medvirker ved togtrafikken, skal garantere at sikkerhetsnivået tilsvarer de målene som er fastsatt for jernbanenettet, også ved spesifiserte driftsforstyrrelser.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

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

Tilsyn med og vedlikehold av faste eller bevegelige komponenter som er en del av togtrafikken, skal tilrettelegges og foretas på en slik måte og med en slik hyppighet at komponentene kan opprettholde sin funksjonsevne under de angitte forhold.
- 1.3. Helse
 - 1.3.1. Materialer som i kraft av den måten de brukes på, kan utgjøre en helsefare for dem som har adgang til dem, skal ikke brukes i tog og jernbaneinfrastrukturer.
 - 1.3.2. Slike materialer skal velges, behandles og brukes på en slik måte at utslipp av skadelig og farlig røyk eller gass begrenses, særlig i tilfelle brann.
- 1.4. Miljøvern
 - 1.4.1. Miljøvirkningene ved bygging og drift av jernbanesystemet skal vurderes og tas i betraktning når systemet prosjekteres, i samsvar med EU-regelverket.
 - 1.4.2. Materialene som brukes i tog og infrastrukturer, skal hindre utslipp av miljøskadelig og farlig røyk eller gass, særlig i tilfelle brann.
 - 1.4.3. Det rullende materiellet og systemene for energiforsyning skal utformes og framstilles på en slik måte at de er elektromagnetisk kompatible med anlegg og utstyr samt med private eller offentlige nett der det er risiko for interferens.
 - 1.4.4. Utformingen og driften av jernbanesystemet skal ikke føre til at systemet genererer et uakseptabelt støynivå:
 - i områder i nærheten av jernbaneinfrastruktur, som definert i artikkel 3 nr. 3 i direktiv 2012/34/EU, og
 - i førerhuset.
 - 1.4.5. Driften av jernbanesystemet skal ved normalt vedlikehold ikke forårsake et vibrasjonsnivå i grunnen som er uakseptabelt for virksomhet og omgivelser nær infrastrukturen.
- 1.5. Teknisk forenlighet

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

Dersom det i visse deler av jernbanenettet viser seg vanskelig å overholde disse spesifikasjonene, kan det iverksettes midlertidige løsninger som sikrer framtidig forenlighet.
- 1.6. Tilgjengelighet
 - 1.6.1. Delsystemene «Infrastruktur» og «Rullende materiell» skal være tilgjengelige for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer for å sikre adgang på like vilkår som andre ved å forebygge eller fjerne barrierer, og ved hjelp av andre hensiktsmessige tiltak. Dette skal omfatte prosjektering, bygging, fornying, opprusting, vedlikehold og drift av de relevante delene av delsystemene publikum har adgang til.
 - 1.6.2. Delsystemene «Drift» og «Telematikkprogrammer for persontrafikk» skal inneholde den funksjonalitet som er nødvendig for å lette adgangen for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer på like vil-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

kår som andre ved å forebygge eller fjerne barrierer, og ved hjelp av andre hensiktsmessige tiltak.

2. Særskilte krav til de enkelte delsystemene

2.1. Infrastruktur

2.1.1. Sikkerhet

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

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

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

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

2.1.2. Tilgjengelighet

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

2.2. Energi

2.2.1. Sikkerhet

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

2.2.2. Miljøvern

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

2.2.3. Teknisk forenlighet

Systemer for forsyning av elektrisk eller termisk energi skal:

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

2.3. Styring, kontroll og signal

2.3.1. Sikkerhet

Anlegg og framgangsmåter for styring, kontroll og signal som skal brukes, skal gi mulighet for togtrafikk med et sikkerhetsnivå som tilsvarer de målene som er fastsatt for jernba-

nenettet. Systemer for styring, kontroll og signal skal gi fortsatt sikker trafikk for tog som har tillatelse til å kjøre ved driftsforstyrrelser.

2.3.2. Teknisk forenlighet

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

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

2.4. Rullende materiell

2.4.1. Sikkerhet

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

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

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

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

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

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

Det skal finnes nødutganger, og de skal være merket.

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

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

Togene skal være utstyrt med et personvarslingssystem som gir tog-

personalet mulighet til å gi meldinger til passasjerene.

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

2.4.2. Pålitelighet og tilgjengelighet

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

2.4.3. Teknisk forenlighet

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

Når det gjelder tog med elektrisk trekraft, skal strømvaktene ha slike egenskaper at togene kan kjøre med de energiforsyningssystemene som brukes i jernbanesystemet.

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

2.4.4. Kontroll

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

2.4.5. Tilgjengelighet

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

2.5. Vedlikehold

2.5.1. Helse og sikkerhet

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

2.5.2. Miljøvern

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

2.5.3. Teknisk forenlighet

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

2.6. Drift og trafikkstyring

2.6.1. Sikkerhet

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

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

2.6.2. Pålitelighet og tilgjengelighet

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

2.6.3. Teknisk forenlighet

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

2.6.4. Tilgjengelighet

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

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

2.7. Telematikkprogrammer for gods- og persontrafikk

2.7.1. Teknisk forenlighet

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

Det skal treffes tiltak for å sikre:

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

2.7.2. Pålitelighet og tilgjengelighet

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

2.7.3. Helse

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

2.7.4. Sikkerhet

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

2.7.5. Tilgjengelighet

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

system, er oppfylt, og at delsystemet kan få tilatelse til å tas i bruk.

2. Verifiseringssertifikat utstedt av et meldt organ

2.1. Innledning

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

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

2.2. Attest for mellomliggende verifisering

2.2.1 Prinsipper

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

2.2.2 Deler av delsystemet

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

2.2.3 Faser av verifiseringen

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

- a) samlet prosjektering,
- b) produksjon: oppføring, herunder særlig bygge- og anleggsarbeider, framstilling, montering av komponenter og samlet tilpasning,
- c) endelig prøving.

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

Vedlegg IV

Framgangsmåte for EF-verifisering av delsystemer

1. Allmenne prinsipper

Med «EF-verifisering» menes en framgangsmåte utført av søkeren i henhold til artikkel 15, med sikte på å dokumentere at kravene i det relevante EU-regelverket og eventuelle relevante nasjonale regler som gjelder et del-

2.3. Verifiseringssertifikat

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

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

2.3.2. Dersom det er utstedt attester for mellomliggende verifisering, skal det meldte organet som er ansvarlig for verifiseringen av delsystemet, ta hensyn til disse attestene, og før det utsteder verifiseringssertifikatet:

- a) forsikre seg om at attestene for mellomliggende verifisering oppfyller de relevante kravene i TSI-ene,
- b) kontrollere alle forhold som ikke omfattes av attestene for mellomliggende verifisering, og
- c) kontrollere den endelige prøvingen av delsystemet som helhet.

2.3.3. Når det gjelder en endring av et delsystem som allerede omfattes av et verifiseringssertifikat, skal det meldte organet utføre bare de undersøkelser og prøvingene som er relevante og nødvendige, dvs. at vurderingen bare skal gjelde de delene av delsystemet som er endret, samt deres grensesnitt mot uendrede deler av delsystemet.

2.3. Hvert meldt organ som deltar i verifiseringen av et delsystem, skal utarbeide dokumentasjon i samsvar med artikkel 15 nr. 4, som dekker virkeområdet for deres virksomhet.

2.4. Teknisk dokumentasjon vedlagt EF-verifiseringserklæringen

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

- a) opplysninger om de tekniske egenskapene knyttet til prosjekteringen, herunder helhetlige og detaljerte tegninger som svarer til utførelsen, elektriske og hydrauliske diagrammer, styrekretsskjemaer, beskrivelser av databehandlingssystemer og automatiske systemer, i slik detalj at det er tilstrekkelig til å dokumentere den samsvarskontrollen som er utført, drifts- og vedlikeholdshåndbøker osv. som er relevante for det aktuelle delsystemet,
- b) en liste over delsystemets samtrafikkomponenter, nevnt i artikkel 4 nr. 3 bokstav d),
- c) dokumentasjonen nevnt i artikkel 15 nr. 4, satt sammen av hvert av de meldte organene som deltar i verifiseringen av delsystemet, som skal inneholde:

kopier av EF-verifiseringserklæringene og eventuelt EF-erklæringene om bruksegnethet som er utarbeidet for samtrafikkomponentene nevnt i artikkel 4 nr 3 bokstav d), eventuelt vedlagt tilhørende beregninger og en kopi av rapportene om prøvinger og undersøkelser foretatt av de meldte organene på grunnlag av de felles tekniske spesifikasjonene,

eventuelle attester for mellomliggende verifisering som følger med verifiseringssertifikatet, herunder resultatet av det meldte organets kontroll av attestenes gyldighet,

verifiseringssertifikatet vedlagt tilhørende beregninger og undertegnet av det meldte organet med ansvar for verifiseringen, der det bekreftes at delsystemet oppfyller kravene i den eller de relevante TSI-ene og der eventuelle forbehold som er tatt under utførelsen av arbeidet og ikke er trukket tilbake, oppgis; verifiseringssertifikatet skal også være vedlagt de inspeksjons- og kontrollrapportene som nevnte organ har utar-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

beidet som del av sin oppgave, som angitt i nr. 2.5.2 og 2.5.3,

- d) verifiseringssertifikater utstedt i samsvar med andre unionsrettsakter,
- e) dersom det kreves sikker integrering i samsvar med artikkel 18 nr. 4 bokstav c) og artikkel 21 nr. 3 bokstav c), skal den relevante tekniske dokumentasjonen inneholde vurderingsrapporten(e) om de felles sikkerhetsmetodene for risikovurdering nevnt i artikkel 6 nr. 3 i direktiv 2004/49/EF¹⁷.

2.5. Tilsyn ved meldte organer

2.5.1. Det meldte organet som har ansvar for å kontrollere framstillingen, skal hele tiden ha adgang til byggeplasser, produksjonsanlegg, lagerområder og eventuelt prefabrikkering eller prøvingsanlegg og i sin alminnelighet til ethvert sted det anser som nødvendig for å utføre sin oppgave. Det meldte organet skal motta fra søkeren alle nødvendige dokumenter for dette formål, særlig gjennomføringsplaner og teknisk dokumentasjon for delsystemet.

2.5.2. Det meldte organet som har ansvar for å kontrollere gjennomføringen, skal jevnlig foreta kontroller for å bekrefte samsvar med de relevante TSI-ene. Organet skal gi de ansvarlige for gjennomføringen en kontrollrapport. Det kan være nødvendig at organet er til stede under visse faser av byggearbeidet.

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

2.5.4. Det meldte organet skal kunne føre tilsyn med et delsystem der en samtrafikkkomponent er montert, for å

kunne vurdere dets bruksegnethet i det jernbanemiljøet det er ment å inngå, dersom dette kreves i henhold til den relevante TSI-en.

2.6. Deponering

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

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

2.7. Offentliggjøring

Hvert meldt organ skal jevnlig offentliggjøre relevante opplysninger om:

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

2.8. Språk

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

3. Verifiseringssertifikat utstedt av et utpekt organ

3.1. Innledning

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

¹⁷ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF av 29. april 2004 om sikkerhet på Fellesskapets jernbaner og om endring av rådsdirektiv 95/18/EF om lisenser til jernbaneforetak og direktiv 2001/14/EF om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetsertifisering (jernbanesikkerhetsdirektivet) (EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

3.2. Verifiseringssertifikat

Det utpekte organet utarbeider verifiseringssertifikatet til søkeren.

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

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

3.3. Dokumentasjon

Dokumentasjonen som er satt sammen av det utpekte organet og er vedlagt verifiseringssertifikatet når nasjonale regler får

anvendelse, skal inngå i den tekniske dokumentasjonen som følger med EF-verifiseringserklæringen nevnt i nr. 2.4, og inneholde de tekniske dataene som er relevante for vurderingen av delsystemets samsvar med disse nasjonale reglene.

3.4. Språk

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

4. Verifisering av deler av delsystemer i samsvar med artikkel 15 nr. 7

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

Vedlegg V

Del A

Opphevede direktiver med liste over senere endringer
(nevnt i artikkel 58)

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

Del B

Frister for innarbeiding i nasjonal lovgivning
(nevnt i artikkel 57)

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

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Vedlegg VI

Sammenligningstabell

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

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Direktiv 2008/57/EF	Dette direktiv
Artikkel 28 og vedlegg VIII	Artikkel 27–44
-	Artikkel 45
Artikkel 29	Artikkel 51
Artikkel 30 og 31	-
Artikkel 32	Artikkel 46
Artikkel 33	Artikkel 47 nr. 3, 4, 6 og 7
-	Artikkel 47 nr 1, 2 og 5
Artikkel 34	Artikkel 48
Artikkel 35	Artikkel 49
Artikkel 36	-
-	Artikkel 50
Artikkel 37	Artikkel 52
Artikkel 38	Artikkel 57
Artikkel 39	Artikkel 53
-	Artikkel 54 og 55
-	Artikkel 56
Artikkel 40	Artikkel 58
Artikkel 41	Artikkel 59
Artikkel 42	Artikkel 60
Vedlegg I-III	Vedlegg I-III
Vedlegg IV	Artikkel 9 nr. 2
Vedlegg V	Artikkel 15 nr. 9
Vedlegg VI	Vedlegg IV
Vedlegg VII	Artikkel 14 nr. 10
Vedlegg VIII	Artikkel 30, 31 og 32
Vedlegg IX	Artikkel 7 nr. 5
Vedlegg X	Vedlegg V
Vedlegg XI	Vedlegg VI

Erklæring fra Kommisjonen om forklarende dokumenter

Kommisjonen minner om at Europaparlamentet, Rådet og Kommisjonen i den felles politiske erklæringen fra medlemsstatene av 27. oktober 2011 anerkjente at de opplysningene medlemsstatene gir Kommisjonen med hensyn til innarbeid-

dingen av direktivene i nasjonal lovgivning, «skal være klare og presise» for å gjøre det lettere for Kommisjonen å oppnå dens mål om å føre tilsyn med anvendelsen av EU-regelverket. I det foreliggende tilfellet kunne det ha vært nyttig å ha forklarende dokumenter til dette formål. Kommisjonen beklager at den endelige teksten ikke inneholder bestemmelser om dette.

Vedlegg 4

Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798 av 11. mai 2016 om jernbanesikkerhet (omarbeiding)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91 nr. 1, under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen²,

etter den ordinære regelverksprosessen³ og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF⁴ er blitt betydelig endret. Ettersom det skal gjøres ytterligere endringer, bør direktivet av klarhetshensyn omarbeides.
- 2) Ved direktiv 2004/49/EF ble det fastsatt felles rammeregler for jernbanesikkerhet gjennom harmonisering av innholdet i sikkerhetsreglene, sikkerhetssertifiseringen av jernbaneforetak, de nasjonale sikkerhetsmyndighetenes oppgaver og roller, og undersøkelsen av ulykker. For å fortsette arbeidet med å videreutvikle et felles europeisk jernbaneområde, er det imidlertid nødvendig med en grundig revisjon av direktiv 2004/49/EF.
- 3) Tunnelbaner, sporveier og andre forstadsbanesystemer er i mange medlemsstater underlagt lokale tekniske krav, og omfattes ikke av virkeområdet til europaparlaments- og

rådsdirektiv (EU) 2016/797⁵. For å forenkle gjennomføringen av dette direktiv og direktiv (EU) 2016/797, bør begge direktiver ha samme virkeområde. Derfor bør slike lokale systemer ikke omfattes av dette direktivs virkeområde.

- 4) I den grad visse begreper som det vises til i dette direktiv, kan anvendes på tunnelbaner og andre lokale systemer, bør medlemsstatene tiltales å beslutte å anvende visse bestemmelser i dette direktiv som de anser å være hensiktsmessige, uten at det berører dette direktivs virkeområde. I slike tilfeller bør medlemsstatene tillates å slippe forpliktelser som melding om nasjonale regler og rapportering.
- 5) Sikkerhetsnivået i Unionens jernbanesystem er generelt høyt, særlig sammenlignet med veitransport. Generelt bør jernbanesikkerheten opprettholdes, og når det er praktisk mulig, stadig forbedres, idet det tas hensyn til den tekniske og vitenskapelige utvikling, og utviklingen av EU-regelverket og folkeretten. Forebygging av ulykker bør prioriteres. Det bør også tas hensyn til betydningen av menneskelige faktorer.
- 6) Dersom en medlemsstat innfører et høyere sikkerhetsnivå, bør den sikre at regelen som vedtas, ikke skaper noen hindring for samtrafikkevnen eller medfører forskjellsbehandling.
- 7) Hovedaktørene i Unionens jernbanesystem, dvs. infrastrukturforvaltere og jernbaneforetak, bør bære det fulle ansvar for sikkerheten i sin del av systemet. Når det er hensiktsmessig, bør de samarbeide om iverksetting av tiltak for risikohåndtering.
- 8) Med forbehold for det ansvaret som infrastrukturforvaltninger og jernbaneforetak har for å utvikle og forbedre jernbanesikkerheten, bør de andre aktørene, for eksempel enheter ansvarlig for vedlikehold, produsenter, transportører, avsendere, mottakere, påfyllingsfore-

¹ EUT C 327 av 12.11.2013, s. 122.

² EUT C 356 av 5.12.2013, s. 92.

³ Europaparlamentets holdning av 26. februar 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og Rådets holdning ved første behandling av 10. desember 2015 (EUT C 57 av 12.2.2016, s. 64). Europaparlamentets holdning av 28. april 2016 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

⁴ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF av 29. april 2004 om sikkerheten på Fellesskapets jernbaner og om endring av rådsdirektiv 95/18/EF om lisenser til jernbaneforetak og direktiv 2001/14/EF om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetssertifisering (EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44).

⁵ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797 av 11. mai 2016 om samtrafikkevnen i Den europeiske unions jernbanesystem (EUT L 138 av 26.5.2016, s. 44).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- tak, tømmeforetak, opplasteforetak, losseforetak, leverandører av vedlikeholdstjenester, innehavere, tjenesteytere og oppdragsgivere, ikke unntas fra å ta ansvar for sine produkter, tjenester og prosesser. Hver aktør i Unionens jernbanesystem bør være ansvarlig overfor de andre aktørene for fullstendig og sannferdig formidling av all relevant informasjon som kreves for å kontrollere kjøretøyenes kjøreevne. Dette gjelder særlig informasjon om et gitt kjøretøys status og historie, vedlikeholdsplaner, sporbarhet for lasting og fraktbrev.
- 9) Alle jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger og enheter ansvarlige for vedlikehold bør sikre at deres underleverandører og andre iverksetter tiltak for risikohåndtering. For dette formål bør alle jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger og enheter ansvarlige for vedlikehold anvende overvåkingmetodene beskrevet i de felles sikkerhetsmetodene (CSM-ene). Deres underleverandører bør anvende denne prosessen gjennom kontraktsregulerte ordninger. I lys av det faktum at slike ordninger er en vesentlig del av sikkerhetssystemet til jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger, bør jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningene framlegge sine kontraktsregulerte ordninger på anmodning fra Den europeiske unions jernbanebyrå (Byrået), opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/796⁶, eller fra de nasjonale sikkerhetsmyndighetene i forbindelse med tilsynsvirksomhet.
- 10) Medlemsstatene bør fremme en kultur av gjensidig tillit, trygghet og læring der personalet hos jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningene oppmuntres til å bidra til utvikling av sikkerheten, samtidig som det sikres fortrolighet.
- 11) Felles sikkerhetsmål (CST-er) og felles sikkerhetsmetoder (CSM-er) er gradvis innført for å sikre at sikkerheten holdes på et høyt nivå, og når det er nødvendig og praktisk mulig, at den økes. Disse målene og metodene bør utgjøre redskaper for vurdering av sikkerheten og operatørenes innsats på unionsplan og i medlemsstatene. Det er opprettet felles sikkerhetsindikatorer (CSI-er) med sikte på å vurdere om systemene er i samsvar med CST-ene, og for lette tilsynet med jernbanesikkerheten.
- 12) Nasjonale regler, som ofte er basert på nasjonale tekniske standarder, er gradvis erstattet av regler basert på felles standarder utarbeidet på grunnlag av CST-er, CSM-er og tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne (TSI-er). For å fjerne hindringer for samtrafikkevnen, bør mengden av nasjonale regler, herunder driftsregler, reduseres som følge av at TSI-enes virkeområde utvides til hele jernbanesystemet i Unionen, og som følge av at åpne punkter i TSI-ene lukkes. For dette formål bør medlemsstatene ajourføre sine systemer med nasjonale regler, fjerne foreldede regler og underrette Kommisjonen og Byrået om dette umiddelbart.
- 13) Nasjonale regler bør utarbeides og offentliggjøres på en slik måte at potensielle brukere av et nasjonalt jernbanenett kan forstå dem. Slike regler viser imidlertid ofte til andre dokumenter, for eksempel nasjonale standarder, europeiske standarder, internasjonale standarder eller andre tekniske spesifikasjoner som helt eller delvis kan være underlagt immaterialrettigheter. Det er derfor hensiktsmessig at plikten til offentliggjøring ikke bør gjelde for noen dokumenter som det vises til direkte eller indirekte i den nasjonale regelen.
- 14) Nasjonale regler inneholder ofte krav som er delvis relevant for både samtrafikkevnen og sikkerheten. Siden sikkerhet er et grunnleggende krav i direktiv (EU) 2016/797, kan en nasjonal regel være relevant for direktiv (EU) 2016/797 og for dette direktiv. Skillet mellom begrepene «nasjonale sikkerhetsregler» og «nasjonale tekniske forskrifter» som definert i henholdsvis europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF og 2008/57/EF⁷, bør derfor fjernes og erstattet av begrepet «nasjonale regler», som skal meldes i henhold til direktiv (EU) 2016/797 og/eller dette direktiv. Nasjonale regler skal meldes i henhold til direktiv (EU) 2016/797 hovedsakelig når de gjelder ibruktaking av strukturelle delsystemer eller å bringe slike i omsetning. De bør meldes i henhold til dette direktiv når de gjelder driften av Unionens jernbanesystem, eller spesifikke emner i dette direktiv, herunder rollen som aktører, sikkerhetssertifisering, sikkerhetsgodkjenning og undersøkelse av ulykker.
- 15) På grunn av den gradvise tilnæringsmåten for å fjerne hindringer for samtrafikkevnen i

⁶ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/796 av 11. mai 2016 om Den europeiske unions jernbanebyrå og om oppheving av forordning (EF) nr. 881/2004 (EUT L 138 av 26.5.2016, s. 1).

⁷ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF av 17. juni 2008 om samtrafikkevnen i Fellesskapets jernbanesystem (EUT L 191 av 18.7.2008, s. 1).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Unionens jernbanesystem og den tiden som følgelig vil kreves for å vedta TSI-ene, bør det treffes tiltak for å unngå en situasjon der medlemsstatene vedtar nye nasjonale regler eller iverksetter prosjekter som gjør det nåværende systemet mer uensartet, unntatt i bestemte tilfeller fastsatt i dette direktiv. Sikkerhetsstyringssystemet er det anerkjente verktøyet for å håndtere risiko, mens jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningene er ansvarlige for å treffe umiddelbare korrigerende tiltak for å hindre at ulykker skjer igjen. Medlemsstatene bør unngå å opprette nye nasjonale regler rett etter en ulykke, med mindre slike nye regler kreves som et forebyggende hastetiltak.

- 16) Systemer for togkontroll og -signal spiller en viktig rolle for jernbanesikkerheten. Med hensyn til dette er gjennomføringen av Det europeiske system for styring av jernbanetraffikk (ERTMS) på Unionens jernbanenett et viktig bidrag for å øke sikkerheten.
- 17) For å utføre sine oppgaver og oppfylle sine forpliktelser bør infrastrukturforvaltningene og jernbaneforetakene innføre et sikkerhetsstyringssystem som oppfyller unionskravene og inneholder felles elementer. Opplysninger om sikkerheten og innføringen av sikkerhetsstyringssystemet bør framlegges for Byrået og for sikkerhetsmyndighetene i vedkommende medlemsstat.
- 18) Gjennom sine prosesser bør sikkerhetsstyringssystemet sikre at det tas hensyn til menneskelige evner og begrensninger og påvirkningen på menneskelig yteevne ved å anvende kunnskap om menneskelige faktorer og bruke anerkjente metoder.
- 19) Godstransport med jernbane bør også omfatte transport av farlig gods. Det bør imidlertid foretas et skille mellom målet for dette direktiv, som er å opprettholde, og dersom mulig, å øke sikkerheten i Unionens jernbanesystem, og målet for europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/68/EF⁸, som i hovedsak er å regulere klassifiseringen av stoffer og spesifikasjonen av deres inneslutningsinnretninger, herunder sikker lasting, lossing og bruk av inneslutningsinnretningene i det eksisterende jernbanesystemet. Med forbehold for direktiv 2008/68/EF, bør følgelig sikkerhetsstyringssystemet til jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningene ta behørig hensyn til den

mulige sikkerhetsrisikoen som frakt av inneslutningsinnretninger med farlig gods innebærer.

- 20) Alle jernbaneforetak bør være underlagt de samme sikkerhetskravene for å sikre et høyt nivå av jernbanesikkerhet og like vilkår. Det bør være et vilkår at et jernbaneforetak må ha et sikkerhetssertifikat for å få tilgang til jernbaneinfrastrukturen. Det bør framgå av sikkerhetssertifikatet at jernbaneforetaket har innført et sikkerhetsstyringssystem, og at det er i stand til å overholde de relevante sikkerhetsstandardene og -reglene for det relevante virkeområdet. Dersom Byrået utsteder et felles sikkerhetssertifikat til et jernbaneforetak som har et virkeområde i én eller flere medlemsstater, bør det være den eneste myndigheten som skal vurdere hvorvidt jernbaneforetaket har opprettet sitt sikkerhetsstyringssystem på riktig måte. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene som er berørt av det tiltenkte virkeområdet, bør delta i vurderingen av kravene fastsatt i de relevante nasjonale reglene.
- 21) Det er utarbeidet harmoniserte metoder basert på direktiv 2004/49/EF, og de skal anvendes på aktørene i Unionens jernbanesystem og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene med hensyn til kontroll, samsvarsvurdering, tilsyn og risikoevaluering og -vurdering. Rammereglene er tilstrekkelig modne til at man kan bevege seg i retning av et «felles sikkerhetssertifikat» som er gyldig i det aktuelle jernbaneforetakets virkeområde.
- 22) For å gjøre framgangsmåten for utstedelse av felles sikkerhetssertifikater til jernbaneforetak mer effektiv og ensartet, er det nødvendig å gi Byrået en sentral rolle i utstedelsen av slike sertifikater. Dersom virkeområdet er begrenset til én medlemsstat, bør søkeren ha mulighet til å velge hvorvidt den skal sende sin søknad om et felles sikkerhetssertifikat gjennom ett saksbehandlingssted nevnt i forordning (EU) 2016/796, til den nasjonale sikkerhetsmyndigheten i den aktuelle medlemsstaten eller til Byrået. Søkerens valg bør være bindende til søknaden er behandlet eller annullert. Denne nye ordningen bør gjøre Unionens jernbanesystem mer effektivt og formålstjenlig ved å redusere den administrative byrden for jernbaneforetakene.
- 23) Byrået og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene bør samarbeide og eventuelt dele kompetanse for utstedelse av felles sikkerhetssertifikater. Det bør fastsettes klare bestemmelser

⁸ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/68/EF av 24. september 2008 om innlands transport av farlig gods (EUT L 260 av 30.9.2008, s. 13).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- om voldgift for å behandle situasjoner der Byrået og den nasjonale sikkerhetsmyndigheten er uenige om vurderinger som er gjort i forbindelse med utstedelsen av felles sikkerhetsattestifikater.
- 24) Den nye fordelingen av funksjoner og oppgaver mellom nasjonale sikkerhetsmyndigheter og Byrået om utstedelse av sikkerhetsattestifikater bør skje på en effektiv måte. For dette formål bør det inngås samarbeidsavtaler mellom Byrået og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene.
- 25) Særlig skal samarbeidsavtalene ta hensyn til enkelte medlemsstaters særlige geografiske og historiske situasjon, samtidig som det sikres at det indre marked fungerer godt. Der som driften er begrenset til jernbanenett som krever særlig sakkunnskap av geografiske eller historiske årsaker, og dersom slike jernbanenett er isolert fra resten av Unionens jernbanesystem, bør det være mulig for søkeren å tilfredsstillende de nødvendige formalitetene lokalt gjennom kontakt med de relevante nasjonale sikkerhetsmyndighetene. For dette formål, og med sikte på å redusere administrative byrder og kostnader, bør samarbeidsavtaler som skal inngås mellom Byrået og relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheter, kunne fastsette en hensiktsmessig oppgavefordeling, uten at det berører Byråets endelige ansvar for utstedelse av det felles sikkerhetsattestifikatet.
- 26) Jernbanenettene i de baltiske statene (Estland, Latvia og Litauen) har sporvidde 1 520 mm, som er det samme som i nabolandene, men er en annen enn den som brukes på hovedjernbanenettet i Unionen. Disse jernbanenettene i Baltikum har felles tekniske og driftsmessige krav, som gir faktisk innbyrdes samtrafikkvegne, og i så henseende kan sikkerhetsattestifikater som er utstedt i én av disse medlemsstatene, utvides til resten av disse jernbanenettene. For å forenkle effektiv og forholdsmessig ressursfordeling for sikkerhetsattestifisering, og for å redusere den økonomiske og administrative byrden for søkeren i slike tilfeller, bør de særlige samarbeidsavtalene mellom Byrået og relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheter eventuelt omfatte muligheten til å inngå kontrakter om oppgaver med disse nasjonale sikkerhetsmyndighetene.
- 27) Dette direktiv bør ikke medføre redusert sikkerhetsnivå, og bør ikke øke kostnadene i jernbanesektoren i Unionen. I den forbindelse bør Byrået og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene ta et helhetlig ansvar for de felles sikkerhetsattestifikatene de utsteder, idet de særlig påtar seg erstatningsansvar både i og utenfor kontraktsforhold med hensyn til dette. Ved en eventuell rettslig undersøkelse som omfatter Byrået eller dets personale, bør Byrået samarbeide fullt og helt med vedkommende myndigheter i den eller de berørte medlemsstatene.
- 28) Det bør skilles klart mellom på den ene siden Byråets og de nasjonale sikkerhetsmyndighetenes umiddelbare ansvar for sikkerhet som følger av utstedelsen av sikkerhetsattestifikater og sikkerhetsgodkjenninger, og på den annen side de nasjonale sikkerhetsmyndighetenes oppgave med å fastsette nasjonale rammer og føre kontinuerlig tilsyn med alle berørte parter innsats. Hver nasjonale sikkerhetsmyndighet bør føre tilsyn med om et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning fortsatt overholder sin rettslige forpliktelse til å innføre et sikkerhetsstyringssystem. For å utarbeide dokumentasjon om slik overholdelse kan det i tillegg til inspeksjoner på stedet av det aktuelle jernbaneforetaket eller den aktuelle infrastrukturforvaltningen, også kreves tilsynsoppgaver som skal utføres av de nasjonale sikkerhetsmyndighetene for å vurdere om jernbaneforetaket eller infrastrukturforvaltningen fortsatt anvender sitt sikkerhetsstyringssystem på behørig måte etter at de fikk et sikkerhetsattestifikat eller en sikkerhetsgodkjenning. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene bør samordne sin tilsynsvirksomhet overfor jernbaneforetak som er etablert i forskjellige medlemsstater, og bør dele informasjon seg i mellom og, dersom det er hensiktsmessig, med Byrået. Byrået bør bistå de nasjonale sikkerhetsmyndighetene i deres samarbeid. I den forbindelse bør Byrået og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene fastsette nødvendige ordninger for å forenkle informasjonsutvekslingen seg i mellom.
- 29) Byrået og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene bør ha et nært samarbeid i tilfeller der en nasjonal sikkerhetsmyndighet fastslår at en innehaver av et felles sikkerhetsattestifikat som er utstedt av Byrået, ikke lenger oppfylder vilkårene for sertifisering. I slike tilfeller bør den be Byrået om å begrense eller tilbakekalle dette attestifikatet. Det bør fastsettes en voldgiftsordning som skal brukes ved uenighet mellom Byrået og den nasjonale sikkerhetsmyndigheten. Dersom en nasjonal sikkerhetsmyndighet finner en alvorlig sikkerhetsrisiko ved tilsyn, bør den underrette Byrået og eventuelle andre berørte sikkerhetsmyndigheter i

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

jernbaneforetakets virkeområde. De berørte nasjonale sikkerhetsmyndighetene bør kunne anvende midlertidige sikkerhetstiltak, herunder umiddelbart begrense eller midlertidig oppheve den aktuelle driften. En alvorlig sikkerhetsrisiko i denne sammenheng bør forstås som å være en alvorlig forekomst av manglende samsvar med rettslige forpliktelser eller sikkerhetskrav, som i seg selv eller i et hendelsesforløp kan forårsake en ulykke eller alvorlig ulykke.

- 30) Byrået bør ha mulighet til å utarbeide et verktøy som forenkler informasjonsutvekslingen mellom de relevante aktørene som finner eller underrettes om en sikkerhetsrisiko i forbindelse med feil og konstruksjonsmessig manglende samsvar eller funksjonssvikt på teknisk utstyr.
- 31) Det felles sikkerhetssertifikatet bør utstedes på grunnlag av dokumentasjon på at et jernbaneforetak har opprettet sitt sikkerhetsstyringssystem.
- 32) Infrastrukturforvaltningene bør ha hovedansvaret for sikkerheten i sitt jernbanenett med hensyn til utforming, vedlikehold og drift. Infrastrukturforvaltningene bør være omfattet av en sikkerhetsgodkjenning fra den nasjonale sikkerhetsmyndigheten når det gjelder dens sikkerhetsstyringssystem, og av andre bestemmelser for å oppfylle sikkerhetskravene.
- 33) Sertifiseringen av togpersonale kan skape vanskeligheter for nyinntredere. Medlemsstatene bør sørge for at jernbaneforetak som har til hensikt å drive virksomhet på det aktuelle jernbanenettet, får tilgang til den nødvendige opplæring og sertifisering av togpersonale for å oppfylle krav fastsatt i nasjonale regler.
- 34) Enheten som er ansvarlig for vedlikehold, bør sertifiseres for godsvogner. Dersom enheten som er ansvarlig for vedlikehold, er en infrastrukturforvaltning, bør denne sertifiseringen inngå i framgangsmåten for sikkerhetsgodkjenning. Sertifikatet som utstedes til en slik enhet, bør garantere at vedlikeholdskravene fastsatt i dette direktiv, blir oppfylt for alle godsvogner som enheten er ansvarlig for. Dette sertifikatet bør være gyldig i hele Unionen og bør utstedes av et organ som er i stand til å kontrollere det vedlikeholdssystemet som er innført av enheten. Ettersom godsvogner ofte benyttes i internasjonal jernbanetraffikk, og ettersom enheten ansvarlig for vedlikehold vil kunne ønske å benytte verksteder i mer enn én medlemsstat, bør sertifiseringsorganet

kunne utføre sine kontroller i hele Unionen. Byrået bør evaluere systemet for sertifisering av enheter som er ansvarlige for vedlikehold av godsvogner, og bør eventuelt anbefale om den skal utvides til å omfatte alle jernbaneløstøyer.

- 35) De nasjonale sikkerhetsmyndighetene bør med hensyn til organisasjon, rettslig struktur og beslutningstaking være helt uavhengig av alle jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger, søkere, oppdragsgivere eller enheter som tildeler kontrakter om offentlig tjenesteyting. De bør utføre sine oppgaver på en åpen måte og uten forskjellsbehandling og bør samarbeide med Byrået for å innføre et felles europeisk jernbaneområde og samordne sine beslutningskriterier. Det bør om nødvendig være mulig for medlemsstatene å beslutte at deres nasjonale sikkerhetsmyndighet skal være med i det nasjonale departementet som er ansvarlig for transportspørsmål, forutsatt at den nasjonale sikkerhetsmyndighetens uavhengighet overholdes. For at de nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal kunne oppfylle sine oppgaver, bør de ha den nødvendige interne og eksterne organisatoriske kapasitet med hensyn til menneskelige og materielle ressurser.
- 36) De nasjonale undersøkelsesorganene spiller en sentral rolle i sikkerhetsundersøkelserprosessen. Deres arbeid er av stor betydning for fastsettelsen av årsakene til en ulykke eller hendelse. Det er derfor avgjørende at de har de økonomiske og menneskelige ressursene som er nødvendig for å gjennomføre effektive undersøkelser. De nasjonale undersøkelsesorganene bør samarbeide med sikte på utveksling av informasjon og beste praksis. De bør innføre et program for fagfelleevaluering for å overvåke effektiviteten i sine undersøkelser. Fagfelleevaleringsrapportene skal framlegges for Byrået for at det skal kunne overvåke den allmenne sikkerheten i Unionens jernbanesystem.
- 37) Alvorlige jernbaneulykker forekommer sjelden. De kan imidlertid ha katastrofale følger og skape bekymring blant offentligheten når det gjelder sikkerheten i Unionens jernbanesystem. Alle slike ulykker bør derfor undersøkes fra et sikkerhetsperspektiv for å hindre gjentakelse, og resultatene av undersøkelsene bør offentliggjøres. Andre ulykker og hendelser bør også gjøres gjenstand for sikkerhetsundersøkelser når de omfatter klare tilfeller til en alvorlig ulykke.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- 38) En sikkerhetsundersøkelse bør holdes atskilt fra den rettslige undersøkelsen av samme hendelse, og undersøkelsespersonalet bør ha tilgang til bevismateriale og vitner. Sikkerhetsundersøkelsen bør gjennomføres av et fast organ som er uavhengig av aktørene i Unionsens jernbanesystem. Organet bør fungere på en måte som hindrer interessekonflikter og enhver tilknytning til årsakene til tildragelsene som undersøkes. Særlig bør organets evne til å opptre uavhengig ikke bringes i fare dersom det som følge av sin organisasjon og rettslige form har en nær tilknytning til den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, Byrået eller til det organet som regulerer jernbanevirksomheten. Organets undersøkelser bør gjennomføres på en så åpen måte som mulig. Undersøkelsesorganet bør for hver enkelt hendelse opprette en undersøkelsesgruppe med den sakkunnskap som trengs for å avdekke umiddelbare og underliggende årsaker.
- 39) Undersøkelsen etter en alvorlig ulykke bør gjennomføres på en slik måte at alle parter kan bli hørt og få tilgang til resultatene. Særlig bør undersøkelsesorganet under undersøkelsen underrette de partene som det anser har sikkerhetsrelatert ansvar, om utviklingen i undersøkelsen, og bør ta hensyn til deres synspunkter og uttalelser. Dette vil gjøre det mulig for undersøkelsesorganet å motta eventuell ytterligere relevant informasjon og bli oppmerksomme på forskjellige synspunkter på dets arbeid, slik at det kan utføre undersøkelsen på den mest hensiktsmessige måten. Slikt samråd bør ikke under noen omstendighet føre til fordeling av skyld eller ansvar, men heller til å samle inn faktisk dokumentasjon og trekke erfaringer til nytte for framtidige sikkerhetsforbedringer. Undersøkelsesorganet bør imidlertid stå fritt til å velge hvilken informasjon den har til hensikt å dele med slike parter for å unngå utilbørlig press, unntatt når det anmodes om dette fra de som foretar domstolsbehandlingen. Undersøkelsesorganet bør også ta hensyn til rimelige informasjonsbehov hos eventuelle skadelidte og deres pårørende.
- 40) For å forbedre effektiviteten i deres virksomhet og forenkle utførelsen av deres oppgaver, bør undersøkelsesorganene ha rettidig tilgang til ulykkesstedet, om nødvendig i godt samarbeid med eventuelle rettsmyndigheter som er involvert i saken. Undersøkelsesrapportene og alle funn og anbefalinger utgjør viktige opplysninger med tanke på ytterligere forbedring av jernbanesikkerheten, og bør gjøres offentlig tilgjengelige på unionsplan. Sikkerhetsanbefalinger bør følges opp av dem de er rettet til, og undersøkelsesorganet bør få tilbakemeldinger om de tiltak som blir truffet.
- 41) Dersom den direkte årsaken til en ulykke eller hendelse synes å være knyttet til menneskelig aktivitet, bør det rettes oppmerksomhet mot de særlige omstendighetene og hvordan rutinevirksomhet utføres av personale under normal drift, herunder utformingen av samspillet menneske-maskin, prosedyrenes egnethet, motstridende mål, arbeidsbelastning og eventuelle andre omstendigheter som kan virke inn på hendelsen, herunder fysisk og arbeidsrelatert påkjenning, trøtthet eller psykisk skikkethet.
- 42) Det bør gjøres en innsats for å sikre at det finnes et høyt utdannings- og kompetansenivå i hele Unionen.
- 43) For å utfylle og endre visse ikke-vesentlige bestemmelser i dette direktiv bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte delegeres til Kommisjonen når det gjelder CSM-er, CST-er og revisjon av disse. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå. Kommisjonen bør ved forberedelse og utarbeiding av delegerede rettsakter sikre at relevante dokumenter oversendes Europaparlamentet og Rådet samtidig, til rett tid og på en egnet måte.
- 44) Kommisjonen bør gis gjennomføringsmyndighet for å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av dette direktiv når det gjelder Byråets mandat til å utarbeide CSM-er og CST-er og endringer av disse og til å gi relevante anbefalinger til Kommisjonen, praktiske ordninger med hensyn til sikkerhetssertifisering, nærmere bestemmelser som identifiserer hvilke av kravene angitt i vedlegg III som skal gjelde for vedlikeholdsfunksjoner som utføres av vedlikeholdsverksteder, herunder nærmere bestemmelser for å sikre ensartet gjennomføring av sertifisering av vedlikeholdsverksteder i samsvar med de relevante CSM-ene og TSI-ene, nærmere bestemmelser som identifiserer hvilke av kravene angitt i vedlegg III som skal gjelde for sertifisering av enheter som er ansvarlige for vedlikehold av andre kjøretøyer enn godsvogner på bakgrunn av de tekniske egenskapene til slike kjøretøyer, herunder nærmere bestemmelser for å sikre ensartet gjennomføring av sertifiseringsvilkårene for enheten som er ansvarlig for vedlikehold av

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

andre kjøretøyer enn godsvogner i samsvar med de relevante CSM-ene og TSI-ene og rapporteringsstrukturen i undersøkelsesrapporten for ulykker og hendelser. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁹.

- 45) Medlemsstatene bør fastsette regler for de sanksjonene som får anvendelse ved overtredelse av de nasjonale bestemmelsene som vedtas i henhold til dette direktiv, og sikre at de gjennomføres. Disse sanksjonene bør være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.
- 46) Ettersom målet for dette direktiv, som er å samordne virksomheten i medlemsstatene for å regulere og føre tilsyn med sikkerhet, undersøke ulykker og utarbeide CST-er, CSM-er, CSI-er og felles krav til felles sikkerhetsattestater, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av direktivets omfang og virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 47) Forpliktelsen til å innarbeide dette direktiv i nasjonal lovgivning bør begrenses til de bestemmelsene som utgjør en vesentlig endring sammenlignet med direktiv 2004/49/EF. Forpliktelsen til å innarbeide de bestemmelsene som ikke er endret, følger av nevnte direktiv.
- 48) Dette direktiv bør ikke berøre medlemsstatenes forpliktelser med hensyn til fristene for innarbeiding i nasjonal lovgivning av direktivene oppført i vedlegg IV del B –

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Kapittel I

Alminnelige bestemmelser

Artikkel 1

Formål

Dette direktiv fastsetter bestemmelser for å sikre at sikkerheten i Unionens jernbanesystem utvi-

kles og forbedres samt at markedsadgangen for jernbanetransporttjenester bedres gjennom følgende tiltak:

- harmonisering av reguleringsstrukturen i medlemsstatene,
- fastsettelse av ansvarsfordelingen mellom aktørene i Unionens jernbanesystem,
- utvikling av felles sikkerhetsmål (CST-er) og felles sikkerhetsmetoder (CSM-er) med sikte på gradvis fjerning av behovet for nasjonale regler,
- utarbeiding av prinsippene for å utstede, fornye, endre og begrense eller midlertidig oppheve sikkerhetsattestater og -godkjenninger,
- obligatorisk opprettelse i alle medlemsstater av en nasjonal sikkerhetsmyndighet og et organ med ansvar for å undersøke ulykker og hendelser, og
- fastsettelse av felles prinsipper for styring og regulering av samt tilsyn med jernbanesikkerheten.

Artikkel 2

Virkeområde

- Dette direktiv får anvendelse på jernbanesystemet i medlemsstatene, som kan være oppdelt i strukturelle og funksjonelle delsystemer. Det omfatter sikkerhetskrav for systemet som helhet, herunder sikker forvaltning av infrastruktur og togdrift, og samspillet mellom jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger og andre aktører i Unionens jernbanesystem.
- Dette direktiv får ikke anvendelse på:
 - tunnelbaner,
 - sporvogn og lette skinnegående kjøretøyer, samt infrastruktur som brukes utelukkende av slike kjøretøyer, eller
 - jernbanenett som er funksjonsmessig atskilt fra resten av Unionens jernbanesystem og er beregnet bare på lokal persontransport eller persontransport i byer eller forsteder, samt foretak som driver utelukkende på slike nett.
- Medlemsstatene kan unnta følgende fra virkeområdet for gjennomføringstiltakene for dette direktiv:
 - privateid jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, som brukes av eieren eller en transportør til deres respektive godstransportvirksomhet eller til persontransport for ikke-kommersielle formål, og kjøretøyer som brukes utelukkende på slik infrastruktur,

⁹ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- b) infrastruktur og kjøretøyer som er avsatt for strengt lokal, historisk eller turistmessig bruk,
 - c) forstadsbaneinfrastruktur som av og til brukes av jernbanekjøretøyer under særlige vilkår på forstadsbanesystemet, utelukkende dersom det er nødvendig av hensyn til å oppnå forbindelse for disse kjøretøyene, og
 - d) kjøretøyer som hovedsakelig brukes på forstadsbaneinfrastruktur, men som er utstyrt med noen jernbanekomponenter som er nødvendige for å gjøre det mulig med en overgang på et avgrenset og begrenset avsnitt av jernbaneinfrastrukturen, utelukkende av hensyn til å oppnå forbindelse.
4. Uten hensyn til nr. 2, kan medlemsstatene beslutte å anvende, dersom det er hensiktsmessig, bestemmelsene i dette direktiv på tunnelbaner og andre lokale systemer i samsvar med nasjonal lovgivning.

Artikkel 3

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- 1) «Unionens jernbanesystem» jernbanesystemet i Unionen som definert i artikkel 2 nr. 1 i direktiv (EU) 2016/797,
- 2) «infrastrukturforvaltning» en infrastrukturforvaltning som definert i artikkel 3 nr. 2 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EF¹⁰,
- 3) «jernbaneforetak» et jernbaneforetak som definert i artikkel 3 nr. 1 i direktiv 2012/34/EU, og ethvert offentlig eller privat foretak hvis virksomhet er å yte tjenester for transport av gods og/eller passasjerer med jernbane, idet det forutsettes at foretaket skal sørge for trekraft, herunder foretak som bare sørger for trekraft,
- 4) «teknisk spesifikasjon for samtrafikkevne» («TSI») en spesifikasjon vedtatt i samsvar med direktiv (EU) 2016/797 som hvert delsystem eller del av et delsystem skal omfattes av for å oppfylle de grunnleggende kravene og sikre samtrafikkevnen i Unionens jernbanesystem,
- 5) «felles sikkerhetsmål» («CST-er») de minste sikkerhetsnivåene som systemet skal nå som helhet og dersom mulig, av de forskjellige delene av Unionens jernbanesystem (f.eks. jernbanesystemet for konvensjonelle tog, jernbanesystemet for høyhastighetstog, lange jernbanetunneler eller linjer som brukes bare til godstransport),
- 6) «felles sikkerhetsmetoder» («CSM-er») metoder som beskriver sikkerhetsnivåene og oppfyllelsen av sikkerhetsmålene og andre sikkerhetskrav,
- 7) «nasjonal sikkerhetsmyndighet» nasjonalt organ som er tillagt oppgaver knyttet til jernbanesikkerhet i samsvar med dette direktiv, eller ethvert organ som av flere medlemsstater er tillagt slike oppgaver for å sikre en enhetlig sikkerhetsordning,
- 8) «nasjonale regler» alle bindende regler vedtatt i en medlemsstat, uavhengig av hvilket organ som utsteder dem, som kan inneholde andre krav til jernbanesikkerhet eller tekniske krav enn dem som er fastsatt i EU-regelverket eller internasjonale regler, og som får anvendelse i den aktuelle medlemsstaten på jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger eller tredjemenn,
- 9) «sikkerhetsstyringssystem» den organisasjonen, de tiltakene og de framgangsmåtene som en infrastrukturforvaltning eller et jernbaneforetak har opprettet med sikte på en sikker drift av sin virksomhet,
- 10) «undersøkelsesleder» en person med ansvar for organisering, gjennomføring og kontroll av en undersøkelse,
- 11) «ulykke» en uønsket eller utilsiktet plutselig tildragelse eller en bestemt kjede av slike tildragelser som har skadelige følger; ulykker inndeles i følgende kategorier: sammenstøt, avsporinger, ulykker ved planoverganger, personulykker der rullende materiell i bevegelse er involvert, branner og annet,
- 12) «alvorlig ulykke» ethvert togsammenstøt eller enhver togavsporing som fører til at minst én person omkommer eller at minst fem personer skades alvorlig, eller som fører til omfattende skade på rullende materiell, infrastruktur eller miljøet, samt enhver annen ulykke med samme konsekvenser som har åpenbare følger for reguleringen av jernbanesikkerheten eller sikkerhetsstyringen; med «omfattende skade» menes skade som undersøkelsesorganet umiddelbart anslår at vil koste til sammen minst 2 millioner euro,
- 13) «hendelse» enhver tildragelse, unntatt ulykker eller alvorlige ulykker, som påvirker sikkerheten i jernbanedriften,
- 14) «undersøkelse» tiltak for å forebygge ulykker eller hendelser som består i å samle inn og analysere opplysninger og trekke konklusjo-

¹⁰ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (EUT L 343 av 14.12.2012, s. 32).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- ner, herunder fastslå årsaker, samt eventuelt utarbeide sikkerhetsanbefalinger,
- 15) «årsaker» handlinger, unnlater, tildragelser eller omstendigheter, eller en kombinasjon av disse, som førte til en ulykke eller hendelse,
 - 16) «forstadsbane» et skinnegående transport-system i by- og forstadsområder med en kollisjonsikkerhet på C-III eller C-IV (i samsvar med EN 15227:2011) og en høyeste kjøretøystyrke på 800 kN (trykkraft i lengderetningen i koplingsområdet); forstadsbanesystemer kan ha sin egen trasé eller dele den med veitrafikken og utveksler ikke vanligvis kjøretøyer med person- og godstransport med fjerntog,
 - 17) «samsvarsvurderingsorgan» et organ som er meldt eller utpekt til å være ansvarlig for samsvarsvurderingsvirksomhet, herunder kalibrering, prøving, sertifisering og inspeksjon; et samsvarsvurderingsorgan klassifiseres som «meldt organ» etter melding fra en medlemsstat; et samsvarsvurderingsorgan klassifiseres som «utpekt organ» etter utpeking av en medlemsstat,
 - 18) «samtrafikkkomponenter» samtrafikkkomponenter som definert i artikkel 2 nr. 7 i direktiv (EU) 2016/797,
 - 19) «innehaver» den fysiske eller juridiske personen som i egenskap av å være eier av et kjøretøy eller som har rett til å bruke det, benytter kjøretøyet som et transportmiddel og er registrert som sådan i et kjøretøyregister nevnt i artikkel 47 i direktiv (EU) 2016/797,
 - 20) «enhet ansvarlig for vedlikehold» en enhet som er ansvarlig for vedlikeholdet av et kjøretøy, og som er registrert som sådan i et kjøretøyregister nevnt i artikkel 47 i direktiv (EU) 2016/797,
 - 21) «kjøretøy» et jernbanekjøretøy som er egnet for trafikk på hjul på jernbanelinjer, med eller uten egen trekraft; et kjøretøy består av ett eller flere strukturelle og funksjonelle delsystemer,
 - 22) «produsent» en produsent som definert i artikkel 2 nr. 36 i direktiv (EU) 2016/797,
 - 23) «avsender» et foretak som sender gods enten på egne vegne eller på vegne av en tredjemand,
 - 24) «mottaker» en fysisk eller juridisk person som mottar gods i samsvar med en transportavtale; dersom transporten skjer uten transportavtale, skal en fysisk eller juridisk person som tar hånd om godset ved ankomst, anses som mottaker,
 - 25) «opplasteforetak» et foretak som laster emballert gods, små beholdere eller bærbar tanker i eller på en godsvogn eller en container, eller som laster en container, bulkcontainer, gasscontainer med flere elementer (MEGC), tankcontainer eller bærbar tank på en godsvogn,
 - 26) «losseforetak» et foretak som lossere containere, bulkcontainere, gasscontainere med flere elementer (MEGC), tankcontainere eller bærbar tanker fra godsvogner, eller ethvert foretak som lossere emballert gods, små beholdere eller bærbar tanker ut av eller fra en godsvogn eller container, eller ethvert foretak som lossere gods fra en tank (tankvogn, avtakbar tank, bærbar tank eller tankcontainer), eller fra en batterivogn eller en MEGC, eller fra en godsvogn, stor eller liten beholder for bulktransport, eller en bulkcontainer,
 - 27) «påfyllingsforetak» et foretak som laster gods inn i en tank (herunder en tankvogn, godsvogn med avtakbar tank, bærbar tank eller tankcontainer), en godsvogn, en stor eller liten beholder for bulktransport, eller i en batterivogn eller en MEGC,
 - 28) «tømmeforetak» et foretak som lossere gods fra en tank (herunder en tankvogn, godsvogn med avtakbar tank, bærbar tank eller tankcontainer), en godsvogn, en stor eller liten beholder for bulktransport, eller fra en batterivogn eller en MEGC,
 - 29) «transportør» et foretak som utfører transport i samsvar med en transportavtale,
 - 30) «oppdragsgiver» et offentlig eller privat foretak som bestiller prosjektering og/eller bygging eller fornyelse eller opprusting av et delsystem,
 - 31) «driftstype» typen som kjennetegnes ved persontransport, medregnet eller unntatt høyhastighetstrafikk, godstransport, medregnet eller unntatt transport av farlig gods, og bare sporvekslingstjenester.
 - 32) «omfang av drift» omfanget som kjennetegnes av passasjerantall/godsmengde og av anslått størrelse på et jernbaneforetak etter antall ansatte som arbeider i jernbanesektoren (dvs. svært små, små, mellomstore og store foretak),
 - 33) «virkeområde» ett eller flere jernbanenett i én eller flere medlemsstater der et jernbaneforetak har til hensikt å drive sin virksomhet.

Kapittel II

Utvikling og styring av jernbanesikkerheten

Artikkel 4

Rolle for aktørene i Unionens jernbanesystem med hensyn til utvikling og forbedring av jernbanesikkerheten

1. Med et mål om å utvikle og forbedre jernbanesikkerheten, skal medlemsstatene, innenfor grensene for deres myndighetsområder:
 - a) sikre at jernbanesikkerheten opprettholdes i sin alminnelighet og, så langt det er praktisk mulig, stadig forbedres, idet det tas hensyn til utviklingen av EU-regelverket, internasjonale regler og den tekniske og vitenskapelige utvikling, med hovedvekt på forebygging av ulykker.
 - b) sikre at alt gjeldende regelverk håndheves på en åpen måte uten forskjellsbehandling, slik at de fremmer utviklingen av et felles europeisk jernbanetransportsystem,
 - c) sikre at tiltak med sikte på å utvikle og forbedre jernbanesikkerheten tar hensyn til behovet for en systembasert tilnærming,
 - d) sikre at ansvaret for sikker drift av Unionens jernbanesystem og risikohåndteringen knyttet til den ligger hos infrastrukturforvaltningene og jernbaneforetakene ved å forplikte dem til å:
 - i) gjennomføre de nødvendige tiltak for risikohåndtering som nevnt i artikkel 6 nr. 1 bokstav a), eventuelt i samarbeid med hverandre,
 - ii) anvende EU-regelverket og de nasjonale reglene,
 - iii) opprette sikkerhetsstyringssystemer i samsvar med dette direktiv,
 - e) uten at det berører erstatningsansvaret i samsvar med lovbestemmelsene i medlemsstatene, sikre at enhver infrastrukturforvaltning og ethvert jernbaneforetak gjøres ansvarlig for sin del av systemet og for en sikker drift av denne, herunder levering av materialer og inngåelse av kontrakter om tjenesteyting overfor brukere, kunder, berørte arbeidstakere og andre aktører nevnt i nr. 4,
 - f) utarbeide og offentliggjøre årlige sikkerhetsplaner som fastsetter de planlagte tiltakene for å oppnå CST-ene, og
 - g) eventuelt støtte Byrået i dets arbeid for å føre tilsyn med utviklingen av jernbanesikkerheten på unionsplan.
2. Byrået skal innenfor grensene for sitt myndighetsområde sikre at jernbanesikkerheten opp-

rettholdes i sin alminnelighet og, så langt det er praktisk mulig, stadig forbedres, idet det tas hensyn til utviklingen av EU-regelverket og den tekniske og vitenskapelige utvikling, med hovedvekt på forebygging av alvorlige ulykker.

3. Jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningene skal:
 - a) gjennomføre de nødvendige tiltak for risikohåndtering nevnt i artikkel 6 nr. 1 bokstav a), eventuelt i samarbeid med hverandre og med andre aktører,
 - b) ta hensyn i sine sikkerhetsstyringssystemer til de risikoene som er forbundet med virksomheten til andre aktører og tredjemenn,
 - c) eventuelt kontraktmessig forplikte de andre aktørene nevnt i nr. 4 som kan ha en mulig virkning på sikker drift av Unionens jernbanesystem, til å gjennomføre tiltak for risikohåndtering, og
 - d) sikre at deres underleverandører gjennomfører tiltak for risikohåndtering gjennom anvendelse av CSM-ene for overvåkingsprosesser angitt i CSM-ene for overvåking nevnt i artikkel 6 nr. 1 bokstav c, og at dette er fastlagt i kontraktsregulerte ordninger som skal framlegges på anmodning fra Byrået eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten.
4. Med forbehold for jernbaneforetakenes og infrastrukturforvaltningenes ansvar som nevnt i nr. 3, skal enheter som er ansvarlige for vedlikehold og alle andre aktører som har en mulig virkning på sikker drift av Unionens jernbanesystem, herunder produsenter, leverandører av vedlikeholdstjenester, innehavere, tjenesteytere, oppdragsgivere, transportører, avsendere, mottakere, opplasteforetak, losseforetak, påfyllingsforetak og tømmeforetak:
 - a) gjennomføre de nødvendige tiltak for risikohåndtering, eventuelt i samarbeid med andre aktører,
 - b) sikre at delsystemer, tilbehør, utstyr og tjenester som de leverer eller yter, oppfyller de fastsatte kravene og bruksvilkårene, slik at det aktuelle jernbaneforetaket og/eller den aktuelle infrastrukturforvaltningen kan bruke dem i driften med full sikkerhet.
5. Jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger og enhver aktør som er nevnt i nr. 4 som finner eller underrettes om en sikkerhetsrisiko i forbindelse med feil og konstruksjonsmessig manglende samsvar eller funksjonssvikt på teknisk utstyr, herunder på strukturelle del-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

systemer, skal, innenfor grensene for deres respektive myndighetsområder:

- a) treffe eventuelle nødvendige korrigerende tiltak for å håndtere den sikkerhetsrisikoen som er funnet,
 - b) rapportere disse risikoene til de relevante berørte parter for å gjøre dem i stand til å treffe eventuelle nødvendige ytterligere korrigerende tiltak for å sikre at sikkerheten i Unionens jernbanesystem opprettholdes. Byrået kan utarbeide et verktøy som forenkler informasjonsutvekslingen mellom de relevante aktørene, idet det tas hensyn til de involverte brukernes personvern, resultatene av en nytte- og kostnadsanalyse og IT-applikasjonene og registrene som Byrået allerede har opprettet.
6. Når det gjelder utveksling av kjøretøyer mellom jernbaneforetakene, skal enhver involvert aktør utveksle all informasjon som er relevant for sikker drift, herunder, men ikke begrenset til, det aktuelle kjøretøyet status og historie, elementer i vedlikeholdsplanene med tanke på sporbarhet, sporbarhet for lasting og fraktbrev.

Artikkel 5

Felles sikkerhetsindikatorer (CSI-er)

1. For å gjøre det lettere å vurdere oppfyllelsen av de felles sikkerhetsmålene og mulig å overvåke den generelle utviklingen av jernbanesikkerheten, skal medlemsstatene innhente opplysninger om felles sikkerhetsindikatorer gjennom de nasjonale sikkerhetsmyndighetenes årsrapporter nevnt i artikkel 19.
2. De felles sikkerhetsindikatorene er angitt i vedlegg I.

Artikkel 6

Felles sikkerhetsmetoder (CSM-er)

1. De felles sikkerhetsmetodene skal angi hvordan sikkerhetsnivåer, oppfyllelse av sikkerhetsmål og samsvar med andre sikkerhetskrav skal vurderes, herunder eventuelt gjennom et uavhengig vurderingsorgan, ved utarbeiding og fastsettelse av:
 - a) metoder for risikovurdering og -evaluering,
 - b) metoder for vurdering av samsvar med kravene i sikkerhetssertifikater og sikkerhetsgodkjenninger utstedt i samsvar med artikkel 10 og 12,
 - c) tilsynsmetoder som skal anvendes av nasjonale sikkerhetsmyndigheter og overvåk-

ingsmetoder som skal anvendes av jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger og enheter ansvarlig for vedlikehold,

- d) metoder for vurdering av sikkerhetsnivået og sikkerhetsprestasjonen til jernbaneoperatører på nasjonalt plan og på unionsplan,
 - e) metoder for vurdering av oppnåelsen av sikkerhetsmål på nasjonalt plan og på unionsplan,
 - f) eventuelle andre metoder som omfatter en prosess i sikkerhetsstyringssystemet som skal harmoniseres på unionsplan.
2. Kommisjonen skal gjennom gjennomføringsrettsakter gi Byrået et mandat til å utarbeide CSM-er og endringer av disse og til å gi relevante anbefalinger til Kommisjonen, på grunnlag av en klar begrunnelse av behovet for en ny eller endret CSM og dens virkning på eksisterende regler og sikkerhetsnivået i Unionens jernbanesystem. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 28 nr. 3. Dersom komiteen nevnt i artikkel 28 (komiteen) ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

Ved utarbeiding, vedtakelse og gjennomgåelse av CSM-er skal det tas hensyn til brukernes, de nasjonale sikkerhetsmyndighetenes og de berørte partenes, herunder partene i arbeidslivets synspunkter, dersom det er relevant. Anbefalingene skal være vedlagt en rapport om resultatene av slik rådspørring, og en rapport med en vurdering av virkningen av den nye eller endrede CSM-en som skal vedtas.

3. Ved utøvelsen av mandatet nevnt i nr. 2, skal komiteen systematisk og jevnlig underrettes av Byrået eller Kommisjonen om arbeidet med utarbeiding av CSM-ene. Under dette arbeidet kan Kommisjonen gi Byrået hensiktsmessige anbefalinger angående CSM-ene og en nytte- og kostnadsanalyse. Kommisjonen kan særlig kreve at Byrået utreder alternative løsninger, og at vurderingen av disse alternative løsningenes kostnader og nyttevirksomheter tas med i rapporten som vedlegges utkastet til CSM.

Kommisjonen skal bistås av komiteen for de oppgavene som er nevnt i første ledd.

4. Kommisjonen skal undersøke anbefalingen gitt av Byrået, for å kontrollere at mandatet nevnt i nr. 2, er oppfylt. Dersom mandatet ikke er oppfylt, skal Kommisjonen be Byrået om å gå gjennom sin anbefaling på nytt ved å angi

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

de punktene i mandatet som ikke er oppfylt. Kommisjonen kan av berettigede grunner beslutte å endre mandatet som Byrået er gitt, etter framgangsmåten fastsatt i nr. 2.

Kommisjonen skal bistås av komiteen for de oppgavene som er nevnt i første ledd.

5. CSM-ene skal revideres med jevne mellomrom, idet det tas hensyn til erfaringen fra anvendelsen av metodene og den generelle utviklingen av jernbanesikkerheten, med et mål om at sikkerheten opprettholdes i sin alminnelighet og, så langt det er praktisk mulig, stadig forbedres.
6. På grunnlag av anbefalingen gitt av Byrået og etter undersøkelsen nevnt i nr. 4 i denne artikkel, skal Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 27 med hensyn til innholdet i CSM-er og eventuelle endringer av disse.
7. Medlemsstatene skal straks foreta de nødvendige endringer i sine nasjonale regler i lys av vedtakelsen av CSM-er og endringer av disse.

Artikkel 7

Felles sikkerhetsmål (CST-er)

1. De felles sikkerhetsmålene (CST-ene) skal fastlegge de minste sikkerhetsnivåene som systemet skal nå som helhet og dersom mulig, av de forskjellige delene av jernbanesystemet i hver enkelt medlemsstat og i Unionen. CST-ene kan uttrykkes som risikoakseptkriterier eller mål for sikkerhetsnivåer og skal særlig ta hensyn til:
 - a) individrisikoer for passasjerer, personale, herunder ansatte eller underleverandører, brukere av planoverganger og andre, samt, med forbehold for gjeldende nasjonale og internasjonale regler om ansvar, individrisikoer for uvedkommende,
 - b) samfunnsrisikoer.
2. Kommisjonen skal gjennom gjennomføringsrettsakter gi Byrået et mandat til å utarbeide CST-er og endringer av disse og til å gi relevante anbefalinger til Kommisjonen, på grunnlag av en klar begrunnelse av behovet for et nytt eller endret CST og dets virkning på eksisterende regler. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 28 nr. 3. Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

3. Ved utøvelsen av mandatet nevnt i nr. 2, skal komiteen systematisk og jevnlig underrettes av Byrået eller Kommisjonen om arbeidet med utarbeiding av CST-ene. Under dette arbeidet kan Kommisjonen gi Byrået hensiktsmessige anbefalinger angående CST-ene og en nytte- og kostnadsanalyse. Kommisjonen kan særlig kreve at Byrået utreder alternative løsninger, og at vurderingen av disse alternative løsningenes kostnader og nyttevirkinger tas med i rapporten som vedlegges utkastet til CST.

Kommisjonen skal bistås av komiteen for de oppgavene som er nevnt i første ledd.

4. Kommisjonen skal undersøke anbefalingen gitt av Byrået, for å kontrollere at mandatet nevnt i nr. 2, er oppfylt. Dersom mandatet ikke er oppfylt, skal Kommisjonen be Byrået om å gå gjennom sin anbefaling på nytt ved å angi de punktene i mandatet som ikke er oppfylt. Kommisjonen kan av berettigede grunner beslutte å endre mandatet som Byrået er gitt, etter framgangsmåten fastsatt i nr. 2.

Kommisjonen skal bistås av komiteen for de oppgavene som er nevnt i første ledd.

5. CST-ene skal revideres med jevne mellomrom, idet det tas hensyn til den generelle utviklingen av jernbanesikkerheten. De reviderte CST-ene skal gjenspeile alle prioriterte områder der det er nødvendig å øke sikkerheten ytterligere.
6. På grunnlag av anbefalingen gitt av Byrået og etter undersøkelsen nevnt i nr. 4 i denne artikkel, skal Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 27 med hensyn til innholdet i CST-er og eventuelle endringer av disse.
7. Medlemsstatene skal foreta de nødvendige endringer i sine nasjonale regler for å oppfylle minst CST-ene og eventuelle reviderte CST-er i samsvar med vedlagte tidsplaner for gjennomføringen. Det skal tas hensyn til disse endringene i de årlige sikkerhetsplanene nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav f). Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om disse reglene i samsvar med artikkel 8.

Artikkel 8

Nasjonale sikkerhetsregler

1. Nasjonale regler meldt innen 15. juni 2016 i samsvar med direktiv 2004/49/EF, får anvendelse dersom de:
 - a) hører inn under en av typene angitt i vedlegg II, og

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- b) er i samsvar med EU-regelverket, herunder særlig TSI-er, CST-er og CSM-er, og
- c) ikke fører til vilkårlig forskjellsbehandling eller en skjult hindring for jernbanetransport mellom medlemsstatene.
2. Medlemsstatene skal innen 16. juni 2018 gjennomgå de nasjonale reglene nevnt i nr. 1, og oppheve:
- a) enhver nasjonal regel som ikke var meldt eller som ikke oppfyller kriteriene angitt i nr. 1,
- b) enhver nasjonal regel som er gjort overflødig av EU-regelverket, herunder særlig TSI-er, CST-er og CSM-er.
- For dette formål kan medlemsstatene bruke styringsverktøyet for regler nevnt i artikkel 27 nr. 4 i forordning (EU) 2016/796, og kan be Byrådet om å undersøke spesifikke regler i forhold til kriteriene angitt i dette nummer.
3. Medlemsstatene kan fastsette nye nasjonale regler i henhold til dette direktiv bare i følgende tilfeller:
- a) dersom regler som gjelder eksisterende sikkerhetsmetoder, ikke er omfattet av noen CSM,
- b) dersom driftsregler for jernbanenettet ennå ikke er omfattet av TSI-er,
- c) som et forebyggende hastetiltak, særlig etter en ulykke eller en hendelse,
- d) dersom en allerede meldt regel må revideres,
- e) dersom regler som gjelder krav til personale som utfører viktige sikkerhetsoppgaver, herunder utvelgingskriterier, fysiske og psykiske skikkethet og yrkesrettet opplæring, ennå ikke er omfattet av europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF¹¹.
4. Medlemsstatene skal sende utkastene til nye nasjonale regler til Byrådet og Kommisjonen for vurdering i rett tid og innen fristene nevnt i artikkel 25 nr. 1 i forordning (EU) 2016/796, før den forventede innføringen av den foreslåtte nye regelen i den nasjonale rettsorden, og skal grunnngi innføringen av den, gjennom det relevante IT-systemet i samsvar med artikkel 27 i forordning (EU) 2016/796. Medlemsstatene skal sikre at utkastet er tilstrekkelig godt utarbeidet til at Byrådet kan utføre sin undersøkelse i samsvar med artikkel 25 nr. 2 i forordning (EU) 2016/796.
5. I tilfelle av forebyggende hastetiltak, kan medlemsstatene vedta og anvende en ny regel umiddelbart. Denne regelen skal meldes i samsvar med artikkel 27 nr. 2 i forordning (EU) 2016/796 og være underlagt Byråets vurdering i samsvar med artikkel 26 nr. 1, 2 og 5 i forordning (EU) 2016/796.
6. Dersom Byrådet blir oppmerksomme på en nasjonal regel, uavhengig av om den er meldt eller ikke, som er blitt overflødig eller er i strid med CSM-ene eller ethvert annet EU-regelverk som er vedtatt etter gjennomføringen av den aktuelle nasjonale regelen, får framgangsmåten fastsatt i artikkel 26 i forordning (EU) 2016/796 anvendelse.
7. Medlemsstatene skal gi Byrådet og Kommisjonen melding om de nasjonale reglene som er vedtatt. De skal bruke det hensiktsmessige IT-systemet i samsvar med artikkel 27 i forordning (EU) 2016/796. Medlemsstatene skal sikre at eksisterende nasjonale regler er enkelt og åpent tilgjengelige, og er formulert på en måte som alle berørte parter kan forstå. Medlemsstatene kan bli bedt om å gi ytterligere opplysninger om sine nasjonale regler.
8. Medlemsstatene kan beslutte å ikke oversende forskrifter og restriksjoner av strengt lokal art. I slike tilfeller skal medlemsstatene nevne disse forskriftene og restriksjonene i infrastrukturregistrene nevnt i artikkel 49 i direktiv (EU) 2016/797, eller angi i netterklæringen nevnt i artikkel 27 i direktiv 2012/34/EU, hvor disse forskriftene og restriksjonene er offentliggjort.
9. Nasjonale regler som er meldt i henhold til denne artikkel, skal ikke være underlagt framgangsmåten for melding fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/1535¹².
10. Utkast til nasjonale regler og eksisterende nasjonale regler skal undersøkes av Byrådet etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 25 og 26 i forordning (EU) 2016/796.
11. Med forbehold for nr. 8, får nasjonale regler som ikke er meldt i samsvar med denne artikkel, ikke anvendelse i henhold til dette direktiv.

¹¹ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF av 23. oktober 2007 om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet (EUT L 315 av 3.12.2007, s. 51).

¹² Europaparlaments- og rådsdirektiv 2015/1535 av 9. september 2015 om en informasjonsprosedyre for tekniske forskrifter samt regler for informasjonssamfunnstjenester (EUT L 241 av 21.7.2015, s. 1).

Artikkel 9

Sikkerhetsstyringssystemer

1. Infrastrukturforvaltninger og jernbaneforetak skal opprette sine respektive sikkerhetsstyringssystemer for å sikre at Unionens jernbanesystem minst kan oppfylle CST-ene, at det er i samsvar med sikkerhetskravene fastsatt i TSI-ene, og at de relevante delene i CSM-ene og de nasjonale reglene som er meldt i samsvar med artikkel 8, anvendes.
2. Alle vesentlige deler av sikkerhetsstyringssystemet skal dokumenteres, og særlig skal ansvarsfordelingen innenfor infrastrukturforvaltningens eller jernbaneforetakets organisasjon beskrives. Systemet skal vise hvordan kontrollen er sikret fra ledelsens side på ulike nivåer, hvordan personalet og dets representanter på alle nivåer er involvert, og hvordan den kontinuerlige forbedringen av sikkerhetsstyringssystemet sikres. Det skal være en klar forpliktelse til konsekvent å anvende kunnskap om menneskelige faktorer og metoder. Gjennom sikkerhetsstyringssystemet skal infrastrukturforvaltninger og jernbaneforetak fremme en kultur av gjensidig tillit, trygghet og læring der personalet oppmuntres til å bidra til utvikling av sikkerheten, samtidig som det sikres fortrolighet.
3. Sikkerhetsstyringssystemet skal inneholde følgende grunnleggende deler:
 - a) en sikkerhetspolitikk som er godkjent av organisasjonens øverste leder og formidlet til hele personalet,
 - b) organisasjonens kvalitative og kvantitative mål for vedlikehold og forbedring av sikkerheten og planer og framgangsmåter for å nå disse målene,
 - c) framgangsmåter for å oppfylle eksisterende, nye og endrede tekniske og driftsmessige standarder og andre bestemmelser som er fastsatt i TSI-er, nasjonale regler nevnt i artikkel 8 og vedlegg II, og andre relevante regler eller beslutninger fra myndighetene,
 - d) framgangsmåter for å sikre samsvar med standarder og andre bestemmelser i hele utstyrets og virksomhetens levetid,
 - e) framgangsmåter og metoder for å identifisere risikoer, risikovurdering og gjennomføring av tiltak for risikohåndtering hver gang en endring i driftsvilkårene eller innføring av nytt materiell fører til nye risikoer for infrastrukturen eller samspeillet menneske-maskin-organisasjon,
 - f) programmer for opplæring av personalet og systemer for å sikre at personalets kompetanse vedlikeholdes og at oppgavene utføres i samsvar med dette, herunder tiltak med hensyn til fysisk og psykisk skikket-het,
 - g) tiltak for å sikre tilstrekkelig informasjonsflyt i organisasjonen og om nødvendig mellom organisasjonene i jernbanesystemet,
 - h) framgangsmåter og formater for hvordan sikkerhetsopplysninger skal dokumenteres, og fastsettelse av framgangsmåter for kontroll med utformingen av vesentlige sikkerhetsopplysninger,
 - i) framgangsmåter som sikrer at ulykker, hendelser, nestenulykker og andre farlige episoder rapporteres, undersøkes og analyseres, og at nødvendige forebyggende tiltak treffes,
 - j) planer for tiltak, varsling og informasjon i nødssituasjoner, vedtatt etter samtykke fra vedkommende offentlige myndigheter, og
 - k) bestemmelser om regelmessig intern revisjon av sikkerhetsstyringssystemet.

Infrastrukturforvaltninger og jernbaneforetak skal ta med alle andre deler som er nødvendige for å dekke sikkerhetsrisikoene, i samsvar med vurderingen av risikoer som oppstår ved deres egen virksomhet.
4. Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset arten, omfanget, virkeområdet og andre forhold ved den aktuelle virksomheten. Det skal sikre kontroll av alle risikoer knyttet til infrastrukturforvaltningens eller jernbaneforetakets virksomhet, herunder levering av vedlikeholdstjenester, med forbehold for artikkel 14, og materiell, samt bruk av underleverandører. Med forbehold for gjeldende nasjonale eller internasjonale regler om erstatningsansvar skal sikkerhetsstyringssystemet, i den grad det er relevant og rimelig, også ta hensyn til risikoer som oppstår som følge av virksomheten til andre aktører nevnt i artikkel 4.
5. Infrastrukturforvaltningene skal sikre at deres sikkerhetsstyringssystem tar hensyn til virkningene av de forskjellige jernbaneforetakenes drift på jernbanenettet, og skal sørge for at alle jernbaneforetakene kan drive i samsvar med TSI-ene, nasjonale regler og vilkårene fastsatt i deres sikkerhetssertifikat.

Sikkerhetsstyringssystemene skal utformes med sikte på at infrastrukturforvaltningens framgangsmåte ved nødssituasjoner skal samordnes med alle jernbaneforetak som benytter dens infrastruktur, og med bered-

skapstjenestene for å gjøre det lettere for redningstjenestene å kunne gripe inn hurtig, samt med alle andre parter som kan være involvert i en nødssituasjon. Når det gjelder grensekryssende infrastruktur, skal samarbeidet mellom de relevante infrastrukturforvaltningene forenkle den nødvendige samordningen og beredskapen til vedkommende beredskapstjenester på begge sider av grensen.

Etter en alvorlig ulykke skal jernbaneforetaket gi bistand til ofrene ved å hjelpe dem i klageadgangen i henhold til unionsretten, særlig europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007¹³, med forbehold for andre parter forpliktelser. Slik bistand skal skje gjennom kanalene for kommunikasjon med ofrenes familier og omfatte psykologisk støtte for ulykkesofre og deres familier.

6. Før 31. mai hvert år skal alle infrastrukturforvaltninger og alle jernbaneforetak framlegge en årlig sikkerhetsrapport for foregående kalenderår for den nasjonale sikkerhetsmyndigheten. Sikkerhetsrapporten skal inneholde følgende:
 - a) opplysninger om hvordan forvaltningen eller foretaket har oppfylt egne sikkerhetsmål samt resultatene av sikkerhetsplanene,
 - b) en rapport om utarbeidingen av nasjonale sikkerhetsindikatorer og av CSI-ene nevnt i artikkel 5, i den grad det er relevant for den rapporterende organisasjonen,
 - c) resultatene av interne sikkerhetsrevisjoner,
 - d) merknader om mangler og funksjonssvikt ved jernbanedriften og infrastrukturforvaltningen som kan være av betydning for den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, herunder en oversikt over opplysningene fra de relevante aktørene i samsvar med artikkel 4 nr. 5 bokstav b), og
 - e) en rapport om anvendelsen av de relevante CSM-ene.
7. På grunnlag av opplysningene fra de nasjonale sikkerhetsmyndighetene i samsvar med artikkel 17 og 19, skal Byrået rette en anbefaling til Kommisjonen om en CSM som dekker de elementene i sikkerhetsstyringssystemet som må harmoniseres på unionsplan, herunder gjennom harmoniserte standarder, som nevnt i artikkel 6 nr. 1 bokstav f). I slike tilfeller får artikkel 6 nr. 2 anvendelse.

Kapittel III

Sikkerhetssertifisering og sikkerhetsgodkjenning

Artikkel 10

Felles sikkerhetssertifikat

1. Med forbehold for nr. 9 skal tilgang til jernbaneinfrastrukturen bare gis til jernbaneforetak som innehar det felles sikkerhetssertifikatet som er utstedt av Byrået i samsvar med nr. 5–7, eller av en nasjonal sikkerhetsmyndighet i samsvar med nr. 8.

Formålet med det felles sikkerhetssertifikatet er å dokumentere at det aktuelle jernbaneforetaket har innført et sikkerhetsstyringssystem, og at det er i stand til å drive sin virksomhet sikkert på det tiltenkte virkeområdet.

2. I søknaden om et felles sikkerhetssertifikat skal jernbaneforetaket angi arten og omfanget av den jernbanedriften som omfattes og det tiltenkte virkeområdet.
3. Søknaden om et felles sikkerhetssertifikat skal ledsages av dokumentasjon som inneholder underlagsdokumenter som viser at:
 - a) jernbaneforetaket har innført et sikkerhetsstyringssystem i samsvar med artikkel 9, og at det oppfylder kravene fastsatt i TSI-er, CSM-er og CST-er og i annet relevant regelverk når det gjelder risikohåndtering og sikker ytelse av transporttjenester på jernbanenettet, og
 - b) jernbaneforetaket, dersom det er relevant, oppfylder kravene fastsatt i de relevante nasjonale reglene som er meldt i samsvar med artikkel 8.

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

4. Byrået, eller i tilfellene fastsatt i nr. 8, den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, skal utstede det felles sikkerhetssertifikatet eller underrette søkeren om sin negative beslutning innen en forhåndsfastsatt rimelig frist, og under alle omstendigheter ikke mer enn fire måneder etter at alle nødvendige opplysninger og eventuelle utfyllende opplysninger er framlagt av søkeren. Byrået, eller i tilfellene fastsatt i nr. 8, den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, skal anvende de praktiske ordningene på serti-

¹³ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser (EUT L 315 av 3.12.2007, s.14).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

fiseringsprosessen som skal fastsettes i en gjennomføringsrettsakt, som nevnt i nr. 10.

5. Byrådet skal utstede et felles sikkerhetssertifikat til jernbaneforetak som har et virkeområde i én eller flere medlemsstater. For å kunne utstede et slikt sertifikat, skal Byrådet:

- a) vurdere elementene angitt i nr. 3 bokstav a), og
- b) umiddelbart oversende jernbaneforetakets dokumentasjon i sin helhet til de nasjonale sikkerhetsmyndighetene som berøres av det tiltenkte virkeområdet, for en vurdering av elementene angitt i nr. 3 bokstav b).

Som et ledd i de ovennevnte vurderingene skal Byrådet eller de nasjonale sikkerhetsmyndighetene gis tillatelse til å foreta besøk og inspeksjoner på jernbaneforetakets driftssteder, samt foreta revisjoner, og kan be om relevante utfyllende opplysninger. Byrådet og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal samordne tilretteleggingen av slike besøk, revisjoner og inspeksjoner.

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

Byrådet skal fullt ut ta hensyn til vurderingene i henhold til nr. 5 før det treffer sin beslutning om å utstede det felles sikkerhetssertifikatet.

Byrådet skal ha fullt ansvar for alle felles sikkerhetssertifikater det utsteder.

7. Dersom Byrådet er uenig i en negativ vurdering som er foretatt av én eller flere nasjonale sikkerhetsmyndigheter i henhold til nr. 5 bokstav b), skal det underrette den eller de aktuelle myndighetene og begrunne hvorfor det er uenig. Byrådet og den eller de nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal samarbeide med sikte på å oppnå en gjensidig akseptabel vurdering. Dersom det er nødvendig, kan Byrådet og den eller de nasjonale sikkerhetsmyndighetene beslutte at jernbaneforetaket skal involveres. Dersom det ikke oppnås noen gjensidig akseptabel vurdering innen én måned etter at Byrådet har underrettet den eller de nasjonale sikkerhetsmyndighetene om at det er uenig, skal Byrådet treffe sin endelige beslutning, med mindre den eller de nasjonale sikkerhetsmyndighetene har oversendt saken til voldgift hos

klageinstansen fastsatt i henhold til artikkel 55 i forordning (EU) 2016/796. Klageinstansen skal beslutte om den skal bekrefte Byråets utkast til beslutning innen én måned etter den eller de nasjonale sikkerhetsmyndighetenes anmodning.

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

Dersom klageinstansen er enig i den nasjonale sikkerhetsmyndighetens negative vurdering, skal Byrådet utstede et felles sikkerhetssertifikat for et virkeområde som utelukker de delene av jernbanenettet som fikk en negativ vurdering.

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

8. Dersom virkeområdet er begrenset til én medlemsstat, kan den nasjonale sikkerhetsmyndigheten i denne medlemsstaten på eget ansvar og dersom søkeren ber om det, utstede et felles sikkerhetssertifikat. For å kunne utstede slike sertifikater, skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten vurdere dokumentasjonen med hensyn til alle de elementene som er angitt i nr. 3, og skal anvende de praktiske ordningene som skal fastsettes i gjennomføringsrettsaktene nevnt i nr. 10. Som et ledd i de ovennevnte vurderingene skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten gis tillatelse til å foreta besøk og inspeksjoner på jernbaneforetakets driftssteder, samt foreta revisjoner. Innen én måned etter å ha mottatt søknaden, skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten underrette søkeren om at dokumentasjonen er fullstendig eller be om relevante, utfyllende opplysninger. Det felles sikkerhetssertifikatet skal også være gyldig uten utvidelse av virkeområdet for jernbaneforetak som framfører tog til stasjoner i nabo-medlemsstater med lignende egenskaper i jernbanenettet og lignende driftsregler, dersom

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

disse stasjonene ligger nær grensen, etter samråd med vedkommende nasjonale sikkerhetsmyndigheter. Slikt samråd kan foretas fra tilfelle til tilfelle eller angis i en tverrnasjonal avtale mellom medlemsstater eller nasjonale sikkerhetsmyndigheter.

Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal ha fullt ansvar for alle felles sikkerhetsattestater den utsteder.

9. En medlemsstat kan tillate tredjestatsoperatører å framføre tog til en stasjon på dens territorium som er beregnet på trafikk over landegrensene og som ligger nær grensen i denne medlemsstaten, uten å kreve et felles sikkerhetsattest, forutsatt at det er sikret et rimelig sikkerhetsnivå gjennom:

- a) en tverrnasjonal avtale mellom den berørte medlemsstaten og nabotredjestaten, eller
- b) kontraktsregulerte ordninger mellom tredjestatsoperatøren og jernbaneforetaket eller infrastrukturforvaltningen som har et felles sikkerhetsattest eller sikkerhetsgodkjenning til å framføre tog på dette jernbanenettet, forutsatt at de sikkerhetsrelaterte sidene ved disse ordningene gjenspeiles behørig i deres sikkerhetsstyringssystem.

10. Innen 16. juni 2018 skal Kommisjonen gjennomføringsrettsakter vedta praktiske ordninger som angir:

- a) hvordan søkeren skal oppfylle kravene til det felles sikkerhetsattest fastsatt i denne artikkel, samt hvilke dokumenter som kreves,
- b) nærmere opplysninger om sertifiseringsprosessen, for eksempel trinn i framgangsmåten og tidsrammer for hvert trinn i prosessen,
- c) hvordan Byrået og den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal oppfylle kravene fastsatt i denne artikkel gjennom de forskjellige trinnene i søke- og sertifiseringsprosessen, herunder i vurderingen av søkerens dokumentasjon, og
- d) gyldighetstiden til felles sikkerhetsattest utstedt av Byrået eller de nasjonale sikkerhetsmyndighetene, særlig når det gjelder oppdateringer av et felles sikkerhetsattest som skyldes endringer av type, omfang og virkeområde.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 28 nr. 3. De skal ta hensyn til de erfaringene som er gjort under gjennomføringen av kommisjonsforordning (EF) nr. 653/2007¹⁴ og kommisjonsforordning (EU)

nr. 1158/2010¹⁵, og de erfaringene som er gjort under utarbeidingen av samarbeidsavtalene nevnt i artikkel 11 nr. 1.

11. Felles sikkerhetsattest skal angi arten og omfanget av den jernbanedriften som omfattes, samt virkeområdet. Et felles sikkerhetsattest kan også omfatte sidespor som eies av jernbaneforetaket, dersom disse er inkludert i dets sikkerhetsstyringssystem.
12. Enhver beslutning som nekter utstedelse av et felles sikkerhetsattest eller utelukker en del av jernbanenettet i samsvar med en negativ vurdering som nevnt i artikkel 7, skal være behørig begrunnet. Søkeren kan innen én måned regnet fra mottak av beslutningen, be om at Byrået eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, etter hva som er relevant, gjennomgår beslutningen på nytt. Byrået eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal ha en frist på to måneder fra og med mottak av anmodningen om ny gjennomgåelse til å bekrefte eller omgjøre sin beslutning.

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

Dersom den nasjonale sikkerhetsmyndighetens negative beslutning blir bekreftet, kan søkeren sende en klage til en klageinstans i samsvar med nasjonal lovgivning. Medlemsstatene kan utpeke det reguleringsorganet som er nevnt i artikkel 56 i direktiv 2012/34/EU, til denne klagebehandlingen. I så fall får artikkel 18 nr. 3 i dette direktiv anvendelse.

13. Et felles sikkerhetsattest som utstedes enten av Byrået eller en nasjonal sikkerhetsmyndighet i henhold til denne artikkel, skal fornyes etter søknad fra jernbaneforetaket minst hvert femte år. Det skal ajourføres helt eller delvis ved enhver vesentlig endring av virksomhetens art eller omfang.
14. Dersom en søker allerede har mottatt et felles sikkerhetsattest i samsvar med nr. 5–7 og ønsker å utvide virkeområdet, eller dersom en søker allerede har mottatt et felles sikkerhetsattest i samsvar med nr. 8 og ønsker å utvide

¹⁴ Kommisjonsforordning (EF) nr. 653/2007 av 13. juni 2007 om bruk av et felles europeisk format for sikkerhetsattestater og søknadsdokumenter i samsvar med artikkel 10 i europaparlaments- rådsdirektiv 2004/49/EF og om gyldigheten av sikkerhetsattestater utstedt i henhold til direktiv 2001/14/EF (EUT L 153 av 14.6.2007, s. 9).

¹⁵ Kommisjonsforordning (EU) nr. 1158/2010 av 9. desember 2010 om en felles sikkerhetsmetode for vurdering av samsvar med krav for å få sikkerhetsattestater for jernbane (EUT L 326 av 10.12.2010, s. 11).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

virkeområdet til en annen medlemsstat, skal den supplere dokumentasjonen med de relevante dokumentene nevnt i nr. 3 vedrørende det ytterligere virkeområdet. Jernbaneforetaket skal oversende dokumentasjonen til Byrådet, som etter framgangsmåtene fastsatt i nr. 4–7, skal utstede et oppdatert felles sikkerhets sertifikat som omfatter det utvidede virkeområdet. I et slikt tilfelle skal bare de nasjonale sikkerhetsmyndighetene som berøres av utvidelsen av driften, rådspørres i den hensikt å vurdere dokumentasjonen som fastsatt i nr. 3 bokstav b).

Dersom jernbaneforetaket har et felles sikkerhets sertifikat i samsvar med nr. 8 og ønsker å utvide virkeområdet i den medlemsstaten, skal det supplere dokumentasjonen med de relevante dokumentene nevnt i nr. 3 vedrørende det ytterligere virkeområdet. Det skal gjennom det ene saksbehandlingsstedet nevnt i artikkel 12 i forordning (EU) 2016/796, oversende dokumentasjonen til den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, som etter framgangsmåtene fastsatt i nr. 8, skal utstede et oppdatert felles sikkerhets sertifikat som omfatter det utvidede virkeområdet.

15. Byrådet og vedkommende nasjonale sikkerhetsmyndigheter kan kreve revisjon av felles sikkerhets sertifikater som de har utstedt, ved vesentlige endringer i rammereglene for sikkerhet.
16. Byrådet skal omgående, og i alle tilfeller innen to uker, underrette vedkommende nasjonale sikkerhetsmyndigheter om utstedelsen av et felles sikkerhets sertifikat. Byrådet skal underrette vedkommende nasjonale sikkerhetsmyndigheter umiddelbart ved fornyelse, endring eller tilbakekalling av et felles sikkerhets sertifikat. I underretningen skal jernbaneforetakets navn og adresse, det felles sikkerhets sertifikatets utstedelsesdato, art, omfang, gyldighet og virkeområde og, ved tilbakekalling, grunnene til beslutningen, angis. Når det gjelder felles sikkerhets sertifikater som er utstedt av nasjonale sikkerhetsmyndigheter, skal den eller de nasjonale sikkerhetsmyndighetene gi de samme opplysningene til Byrådet innen de samme fristene.

Artikkel 11

Samarbeid mellom Byrådet og nasjonale sikkerhetsmyndigheter om utstedelse av felles sikkerhets sertifikater

1. I henhold til artikkel 10 nr. 5 og 6 i dette direktiv skal Byrådet inngå samarbeidsavtaler med

nasjonale sikkerhetsmyndigheter i samsvar med artikkel 76 i forordning (EU) 2016/796. Samarbeidsavtalene skal være spesifikke avtaler eller rammeavtaler, og skal omfatte én eller flere nasjonale sikkerhetsmyndigheter. Samarbeidsavtalene skal inneholde en detaljert beskrivelse av oppgavene og vilkårene for de varer og tjenester som skal leveres, leveringsfristene og hvordan gebyrene som søkerne skal betale, skal fordeles.

2. Samarbeidsavtalene kan også omfatte spesifikke samarbeidsavtaler for jernbanenett som trenger særlig sakkunnskap av geografiske eller historiske årsaker, med sikte på å redusere søkerens administrative byrde og kostnader. Dersom slike jernbanenett er isolert fra resten av Unionens jernbanesystem, kan slike spesifikke samarbeidsavtaler omfatte muligheten til å sette ut oppgaver til de relevante nasjonale sikkerhetsmyndighetene dersom dette er nødvendig for å sikre effektiv og forholdsmessig ressursfordeling til sertifisering. Disse samarbeidsavtalene skal være innført før Byrådet utfører sertifiseringsoppgavene i samsvar med artikkel 31 nr. 3.
3. Når det gjelder medlemsstater hvis jernbanenett har en annen sporvidde enn på hovedjernbanenettet i Unionen og har like tekniske og driftsmessige krav som nabotredjestater, skal i tillegg til samarbeidsavtalene nevnt i nr. 2, alle berørte nasjonale sikkerhetsmyndigheter i disse medlemsstatene inngå en multilateral avtale med Byrådet som skal omfatte vilkårene for å forenkle utvidelsen av sikkerhets sertifikatenes virkeområde i de berørte medlemsstatene, dersom det er relevant.

Artikkel 12

Sikkerhetsgodkjenning av infrastrukturforvaltninger

1. For å få tillatelse til å forvalte og drive jernbaneinfrastruktur skal infrastrukturforvaltningen oppnå sikkerhetsgodkjenning fra den nasjonale sikkerhetsmyndigheten i den medlemsstaten der jernbaneinfrastrukturen befinner seg.

Sikkerhetsgodkjenningen skal bestå av en tillatelse som bekrefter godkjenning av infrastrukturforvaltningens sikkerhetsstyringssystem som fastsatt i artikkel 9, og skal omfatte framgangsmåtene og bestemmelsene for å oppfylle kravene til sikker utforming, sikkert vedlikehold og sikker drift av jernbaneinfrastrukturen, herunder eventuelt vedlikehold og drift av trafikkstyrings- og signalsystemet.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal forklare kravene til sikkerhetsgodkjenningen og hvilke dokumenter som kreves, dersom hensiktsmessig i form av en søknadsveiledning.

2. Sikkerhetsgodkjenningen skal være gyldig i fem år og kan fornyes på søknad fra infrastrukturforvaltningen. Den skal revideres helt eller delvis ved alle vesentlige endringer av delsystemene for infrastruktur, signal eller energi, eller av prinsippene for drift og vedlikehold av disse. Infrastrukturforvaltningen skal omgående underrette den nasjonale sikkerhetsmyndigheten om alle slike endringer.

Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten kan kreve revisjon av sikkerhetsgodkjenningen ved vesentlige endringer i rammereglene for sikkerhet.

3. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal behandle søknader om sikkerhetsgodkjenning omgående og under alle omstendigheter senest fire måneder etter at søkeren har framlagt alle nødvendige opplysninger og eventuelle utfyllende opplysninger.
4. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal omgående og under alle omstendigheter innen to uker underrette Byrået om sikkerhetsgodkjenninger som er utstedt, fornyet, endret eller tilbakekalt. I underretningen skal infrastrukturforvaltningens navn og adresse, sikkerhetsgodkjenningens utstedelsesdato, virkeområde og gyldighetstid og, ved en eventuell tilbakekalling, grunnene til beslutningen angis.
5. Når det gjelder grensekryssende infrastruktur, skal vedkommende nasjonale sikkerhetsmyndigheter samarbeide med sikte på å utstede sikkerhetsgodkjenninger.

Artikkel 13

Tilgang til opplæring

1. Medlemsstatene skal sikre at jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger og deres personale som utfører viktige sikkerhetsoppgaver, på like vilkår og uten forskjellsbehandling har tilgang til opplæring av lokomotivførere og togpersonale når slik opplæring er nødvendig for å drive tjenester på deres jernbanenett.

Opplæringen skal omfatte nødvendig linjekunnskap, driftsregler og -metoder, systemet for styring, kontroll og signal samt gjeldende framgangsmåter ved nødssituasjoner på de aktuelle linjene.

Dersom opplæringen ikke omfatter eksamener og utstedelse av eksamensbevis, skal

medlemsstatene sikre at jernbaneforetakenes og infrastrukturforvaltningenes personale kan få utstedt slike beviser.

Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal sikre at opplæringen oppfyller de kravene som er fastsatt i henholdsvis direktiv 2007/59/EF, i TSI-er eller i de nasjonale reglene nevnt i artikkel 8 nr. 3 bokstav e) i dette direktiv.

2. Dersom opplæringen tilbys av bare ett jernbaneforetak eller av infrastrukturforvaltningen, skal medlemsstatene sikre at den gjøres tilgjengelig for andre jernbaneforetak til en rimelig pris som ikke innebærer forskjellsbehandling, som står i forhold til kostnaden og som kan inkludere en fortjenestemargin.
3. Når jernbaneforetakene ansetter nye lokomotivførere, nytt togpersonale og nytt personale som skal utføre viktige sikkerhetsoppgaver, kan de ta hensyn til eventuell opplæring, kvalifikasjoner og erfaring fra andre jernbaneforetak. Med henblikk på dette skal slikt personale ha rett til å få tilgang til og kopier av samt til å framlegge alle dokumenter som attesterer deres opplæring, kvalifikasjoner og erfaring.
4. Jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger skal være ansvarlig for nivået på opplæringen og kvalifikasjonene til deres personale som utfører viktige sikkerhetsoppgaver.

Artikkel 14

Vedlikehold av kjøretøyer

1. Før et kjøretøy blir benyttet på jernbanenettet, skal det være utpekt en enhet som er ansvarlig for vedlikehold av det, og denne enheten skal være registrert i kjøretøyregisteret i samsvar med artikkel 47 i direktiv (EU) 2016/797.
2. Uten at det berører jernbaneforetakenes og infrastrukturforvaltningenes ansvar for sikker drift av tog som fastsatt i artikkel 4, skal enheten ansvarlig for vedlikehold sikre at kjøretøyene som den er ansvarlig for vedlikehold av, har en sikker driftstilstand. For dette formålet skal enheten ansvarlig for vedlikehold innføre et vedlikeholdssystem for disse kjøretøyene, og skal ved hjelp av dette systemet:
 - a) sikre at kjøretøyene vedlikeholdes i samsvar med vedlikeholdsplanen for hvert kjøretøy og gjeldende krav, herunder vedlikeholdsregler og relevante TSI-bestemmelser,
 - b) gjennomføre de nødvendige metodene for risikoevaluering og -vurdering fastsatt i CSM-ene som nevnt i artikkel 6 nr. 1 bok-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- stav a), eventuelt i samarbeid med andre aktører,
- c) sikre at dens underleverandører gjennomfører tiltak for risikohåndtering gjennom anvendelse av CSM-en for overvåking nevnt i artikkel 6 nr. 1 bokstav c), og at dette er fastlagt i kontraktsregulerte ordninger som skal framlegges på anmodning fra Byrået eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, og
- d) sikre at vedlikeholdsarbeidet kan spores.
3. Vedlikeholdssystemet skal bestå av følgende funksjoner:
- a) ledelsesfunksjonen, som overvåker og samordner vedlikeholdsfunksjonene nevnt i bokstav b)-d) og sikrer at kjøretøyet er i sikker stand i jernbanesystemet,
- b) funksjonen for utvikling av vedlikehold, som er ansvarlig for å forvalte vedlikeholdsdokumentasjonen, herunder konfigurasjonsstyringen, på grunnlag av opplysninger om konstruksjon og drift samt yteevne og utbytte av erfaring,
- c) funksjonen for styring av flåtevedlikehold, som regulerer når kjøretøyet skal tas ut av bruk for vedlikehold, og når den skal gjeninnsettes i bruk etter vedlikehold,
- d) funksjonen for utføring av vedlikehold, som utfører det nødvendige tekniske vedlikeholdet av et kjøretøy eller deler av det, herunder dokumentasjonen av frigivelse for bruk.

Enheten som er ansvarlig for vedlikehold, skal selv utføre ledelsesfunksjonen, men kan sette ut vedlikeholdsfunksjonene nevnt i bokstav b)-d), eller deler av dem, til andre avtaleparter, for eksempel vedlikeholdsverksteder.

Enheten som er ansvarlig for vedlikehold, skal sikre at alle funksjonene angitt i bokstav a)-d), er i samsvar med kravene og vurderingskriteriene angitt i vedlegg III.

Vedlikeholdsverkstedene skal anvende de relevante avsnittene i vedlegg III som angitt i gjennomføringsrettsaktene vedtatt i henhold til nr. 8 bokstav a), som tilsvarende de funksjonene og den virksomheten som skal sertifiseres.

4. Når det gjelder godsvogner, og etter vedtakelse av gjennomføringsrettsaktene nevnt i nr. 8 bokstav b) når det gjelder andre kjøretøyer, skal hver enhet ansvarlig for vedlikehold sertifiseres og tildeles et ECM-sertifikat av et akkreditert eller godkjent organ eller av en nasjonal sikkerhetsmyndighet i samsvar med følgende krav:

- a) akkrediterings- og godkjeningsprosessen i sertifiseringsprosessen skal bygge på kriterier om uavhengighet, kompetanse og upartiskhet,
- b) sertifiseringssystemet skal dokumentere at en enhet som er ansvarlig for vedlikehold, har innført vedlikeholdssystemet med sikte på å sikre at ethvert kjøretøy som den er ansvarlig for vedlikeholdet av, har en sikker driftstilstand,
- c) ECM-sertifiseringen skal bygge på en vurdering av evnen til den enheten som er ansvarlig for vedlikehold, til å oppfylle de relevante kravene og vurderingskriteriene angitt i vedlegg III, og til å anvende dem på en ensartet måte. Den skal omfatte et tilsynssystem for å sikre fortsatt oppfyllelse av disse kravene og vurderingskriteriene etter at ECM-sertifikatet er tildelt,
- d) sertifiseringen av vedlikeholdsverksteder skal bygge på overholdelse av de relevante avsnittene i vedlegg III som anvendes på tilsvarende funksjoner og virksomhet som skal sertifiseres.

Dersom enheten som er ansvarlig for vedlikehold, er et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning, kan oppfyllelsen av de kravene som er angitt i første ledd, kontrolleres av den berørte nasjonale sikkerhetsmyndigheten etter framgangsmåtene nevnt i artikkel 10 eller 12, og kan bekreftes på de sertifikatene som utstedes etter disse framgangsmåtene.

5. Sertifikatene som utstedes i samsvar med nr. 4, skal gjelde i hele Unionen.
6. På grunnlag av anbefalingen fra Byrået skal Kommisjonen gjennom gjennomføringsrettsakter vedta nærmere bestemmelser om sertifiseringskravene nevnt i nr. 4 første ledd for enheten ansvarlig for vedlikehold av godsvogner, herunder kravene angitt i vedlegg III i samsvar med de relevante CSM-ene og TSI-ene, og skal om nødvendig endre disse bestemmelsene.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 28 nr. 3.

Sertifiseringssystemet for godsvogner vedtatt ved kommisjonsforordning (EU) nr. 445/2011¹⁶, får fortsatt anvendelse til gjennom-

¹⁶ Kommisjonsforordning (EU) nr. 445/2011 av 10. mai 2011 om et system for sertifisering av enheter med ansvar for vedlikehold av godsvogner og om endring av forordning (EF) nr. 653/2007 (EUT L 122 av 11.5.2011, s. 22).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

føringsrettsaktene nevnt i dette nummer får anvendelse.

7. Innen 16. juni 2018 skal Byrået evaluere systemet for sertifisering av enheter som er ansvarlige for vedlikehold av godsvogner, vurdere hvor hensiktsmessig det er å utvide dette systemet til å omfatte alle kjøretøyer og gjøre sertifiseringen av vedlikeholdsverksteder obligatorisk, samt framlegge sin rapport for Kommissjonen.

8. På grunnlag av evalueringen utført av Byrået i samsvar med nr. 7, skal Kommissjonen gjennom gjennomføringsrettsakter vedta, dersom det er hensiktsmessig, og om nødvendig endre de nærmere bestemmelsene som identifiserer hvilke av kravene angitt i vedlegg III som skal gjelde for:

- a) vedlikeholdsfunksjoner som utføres av vedlikeholdsverksteder, herunder nærmere bestemmelser for å sikre ensartet gjennomføring av sertifiseringen av vedlikeholdsverksteder i samsvar med de relevante CSM-ene og TSI-ene,
- b) sertifisering av enheter som er ansvarlige for vedlikehold av andre kjøretøyer enn godsvogner på bakgrunn av de tekniske egenskapene til slike kjøretøyer, herunder nærmere bestemmelser for å sikre ensartet gjennomføring av sertifiseringsvilkårene for enheten som er ansvarlig for vedlikehold av andre kjøretøyer enn godsvogner i samsvar med de relevante CSM-ene og TSI-ene.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 28 nr. 3.

c) godsvogner og passasjervogner som er i felles bruk med tredjestater hvis sporvidde er forskjellig fra sporvidden til hovedjernbanenettet i Unionen,

d) kjøretøyer som brukes på jernbanenettene nevnt i artikkel 2 nr. 2, samt spesialtransport og transport av militært utstyr som krever en ad hoc-tillatelse fra en nasjonal sikkerhetsmyndighet som må foreligge før de tas i bruk. I dette tilfellet skal det gis unntak for tidsrom på høyst fem år.

2. De alternative tiltakene nevnt i nr. 1, skal gjennomføres gjennom unntak som skal gis av vedkommende nasjonale sikkerhetsmyndighet eller av Byrået ved:

- a) registrering av kjøretøyer i samsvar med artikkel 47 i direktiv (EU) 2016/797 når det gjelder identifiseringen av enheten som er ansvarlig for vedlikehold,
- b) utstedelse av felles sikkerhetsattestifikater og sikkerhetsgodkjenninger til jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger i samsvar med artikkel 10 og 12 i dette direktiv, når det gjelder identifisering eller sertifisering av enheten som er ansvarlig for vedlikehold.

3. Unntak skal identifiseres og begrunnes i den årlige rapporten nevnt i artikkel 19. Dersom det viser seg at det tas unødige sikkerhetsrisikoer på Unionens jernbanesystem, skal Byrået umiddelbart underrette Kommissjonen om dette. Kommissjonen skal ta kontakt med de berørte partene og, der dette er hensiktsmessig, anmode den berørte medlemsstaten om å trekke tilbake beslutningen om unntak.

Artikkel 15

Unntak fra systemet for sertifisering av enheter ansvarlige for vedlikehold

1. Medlemsstatene kan anvende andre tiltak for å oppfylle forpliktelsen om å identifisere enheten som er ansvarlig for vedlikehold enn vedlikeholdssystemet fastsatt i artikkel 14, når det dreier seg om:

- a) kjøretøyer som er registrert i en tredjestat og vedlikeholdes i samsvar med lovgivningen i vedkommende stat,
- b) kjøretøyer som brukes på jernbanenett eller -linjer hvis sporvidde er forskjellig fra sporvidden til hovedjernbanenettet i Unionen, og der oppfyllelsen av kravene fastsatt i artikkel 14 nr. 2, sikres ved internasjonale avtaler med tredjestater,

Kapittel IV

Nasjonale sikkerhetsmyndigheter

Artikkel 16

Oppgaver

1. Hver medlemsstat skal opprette en nasjonal sikkerhetsmyndighet. Medlemsstatene skal sikre at de nasjonale sikkerhetsmyndighetene har den nødvendige interne og eksterne organisatoriske kapasitet med hensyn til menneskelige og materielle ressurser. Denne myndigheten skal med hensyn til organisasjon, rettslig struktur og beslutningstaking være uavhengig av alle jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger, søkere eller oppdragsgivere og fra alle enheter som tildeler kontrakter om offentlig tjenesteyting. Forutsatt at slik uavhengighet kan garanteres, kan denne myn-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

digheten være en avdeling innen det nasjonale departementet som er ansvarlig for transportspørsmål.

2. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal minst ha ansvaret for følgende oppgaver:
 - a) tillatelse til å ta i bruk delsystemene «Styring, kontroll og signal langs sporet», «Energi» og «Infrastruktur» som inngår i Unionens jernbanesystem i samsvar med artikkel 18 nr. 2 i direktiv (EU) 2016/797,
 - b) utstedelse, fornyelse, endring og tilbakekalling av tillatelser til å bringe kjøretøyer i omsetning i samsvar med artikkel 21 nr. 8 i direktiv (EU) 2016/797,
 - c) støtte Byrået i utstedelse, fornyelse, endring og tilbakekalling av tillatelser til å bringe kjøretøyer i omsetning i samsvar med artikkel 21 nr. 5 i direktiv (EU) 2016/797 og typetillatelser for kjøretøyer i samsvar med artikkel 24 i direktiv (EU) 2016/797,
 - d) på sitt territorium føre tilsyn med at samtrafikkomponentene oppfyller de grunnleggende kravene i samsvar med artikkel 8 i direktiv (EU) 2016/797,
 - e) sikre at det er tildelt et kjøretøynummer i samsvar med artikkel 46 i direktiv (EU) 2016/797, med forbehold for artikkel 47 nr. 4 i nevnte direktiv,
 - f) støtte Byrået i utstedelse, fornyelse, endring og tilbakekalling av felles sikkerhets sertifikater som er utstedt i samsvar med artikkel 10 nr. 5,
 - g) utstede, fornye, endre og tilbakekalle felles sikkerhetssertifikater som er utstedt i samsvar med artikkel 10 nr. 8,
 - h) utstede, fornye, endre og tilbakekalle sikkerhetsgodkjenninger som er gitt i samsvar med artikkel 12,
 - i) overvåke, fremme og eventuelt håndheve og oppdatere rammereglene for sikkerhet, herunder systemet med nasjonale regler,
 - j) føre tilsyn med jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger i samsvar med artikkel 17,
 - k) dersom relevant, og i samsvar med nasjonal lovgivning, utstede, fornye, endre og tilbakekalle lokomotivførerbeviser i samsvar med direktiv 2007/59/EF,
 - l) dersom relevant, og i samsvar med nasjonal lovgivning, utstede, fornye, endre og tilbakekalle sertifikater som er utstedt til enheter ansvarlige for vedlikehold.
3. Oppgavene nevnt i nr. 2, kan ikke overføres til infrastrukturforvaltninger, jernbaneforetak

eller oppdragsgivere eller utføres av disse som kontraktsoppdrag.

Artikkel 17

Tilsyn

1. Nasjonale sikkerhetsmyndigheter skal føre tilsyn med om jernbaneforetakene eller infrastrukturforvaltningene fortsatt overholder sin rettslige forpliktelse til å bruke et sikkerhetsstyringssystem som nevnt i artikkel 9.

For dette formål skal de nasjonale sikkerhetsmyndighetene anvende prinsippene angitt i de relevante CSM-ene når det gjelder tilsyn nevnt i artikkel 6 nr. 1 bokstav c), og sikre at tilsynet særlig omfatter å kontrollere at jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningene anvender:

 - a) sikkerhetsstyringssystemet for å overvåke dets effektivitet,
 - b) de individuelle elementene eller delelementene i sikkerhetsstyringssystemet, herunder driftsvirksomhet, leveranse av vedlikeholdstjenester og materiell, og bruken av underleverandører for å overvåke deres effektivitet, og
 - c) de relevante CSM-ene nevnt i artikkel 6. Tilsynet i forbindelse med dette punkt får også anvendelse på enheter ansvarlige for vedlikehold, dersom det er hensiktsmessig.
2. Jernbaneforetakene skal underrette de relevante nasjonale sikkerhetsmyndighetene minst to måneder før ny jernbanetransportvirksomhet starter, slik at sikkerhetsmyndighetene kan planlegge tilsynsvirksomhet. Jernbaneforetakene skal også framlegge en oversikt over kategoriene av personale og kjøretøytyper.
3. Innehaveren av et felles sikkerhetssertifikat skal omgående underrette vedkommende sikkerhetsmyndigheter om eventuelle vesentlige endringer i opplysningene nevnt i nr. 2.
4. Vedkommende myndigheter utpekt av medlemsstatene skal overvåke at gjeldende regler for arbeidstid, kjøretid og hviletid for lokomotivførere overholdes. Dersom denne oppgaven ikke sikres av nasjonale sikkerhetsmyndigheter, skal vedkommende myndigheter samarbeide med de nasjonale sikkerhetsmyndighetene med sikte på å gjøre det mulig for de nasjonale sikkerhetsmyndighetene å oppfylle sin rolle når det gjelder tilsyn med jernbanesikkerheten.
5. Dersom en nasjonal sikkerhetsmyndighet fastslår at en innehaver av et felles sikkerhetsser-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

tifikat ikke lenger oppfyller vilkårene for sertifisering, skal den be Byrået om å begrense eller tilbakekalle dette sertifikatet. Byrået skal umiddelbart underrette alle vedkommende nasjonale sikkerhetsmyndigheter. Dersom Byrået beslutter å begrense eller tilbakekalle det felles sikkerhetssertifikatet, skal det grunngi sin beslutning.

Ved uenighet mellom Byrået og den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, får voldgiftsordningen angitt i artikkel 10 nr. 7 anvendelse. Dersom resultatet av denne voldgiftsordningen er at det felles sikkerhetssertifikatet verken begrenses eller tilbakekalles, skal de midlertidige sikkerhetstiltakene nevnt i nr. 6 i denne artikkel, midlertidig oppheves.

Dersom den nasjonale sikkerhetsmyndigheten selv har utstedt det felles sikkerhetssertifikatet i samsvar med artikkel 10 nr. 8, kan den begrense eller tilbakekalle sertifikatet og grunngi sin beslutning, og skal underrette Byrået.

Innehaveren av et felles sikkerhetssertifikat hvis sertifikat har vært begrenset eller tilbakekalt av Byrået eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, skal ha klageadgang i samsvar med artikkel 10 nr. 12.

6. Dersom en nasjonal sikkerhetsmyndighet ved tilsyn identifiserer en alvorlig sikkerhetsrisiko, kan den når som helst anvende midlertidige sikkerhetstiltak, herunder umiddelbart begrense eller midlertidig oppheve den aktuelle driften. Dersom det felles sikkerhetssertifikatet ble utstedt av Byrået, skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten umiddelbart underrette Byrået om dette og grunngi sin beslutning.

Dersom Byrået fastslår at innehaveren av et felles sikkerhetssertifikat ikke lenger oppfyller vilkårene for sertifisering, skal det umiddelbart begrense eller tilbakekalle dette sertifikatet.

Dersom Byrået mener at tiltakene som den nasjonale sikkerhetsmyndigheten har truffet, er uforholdsmessige, kan det be den nasjonale sikkerhetsmyndigheten om å trekke tilbake eller tilpasse disse tiltakene. Byrået og den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal samarbeide med sikte på å oppnå en gjensidig akseptabel løsning. Om nødvendig skal denne prosessen også omfatte jernbaneforetaket. Dersom sistnevnte framgangsmåte ikke lykkes, skal den nasjonale sikkerhetsmyndighetens beslutning om å treffe midlertidige tiltak fortsatt være gjeldende.

Den nasjonale sikkerhetsmyndighetens beslutning med hensyn til midlertidige sikkerhetstiltak skal være gjenstand for nasjonal rettslig prøving som nevnt i artikkel 18 nr. 3. I et slikt tilfelle kan de midlertidige sikkerhetstiltakene gjelde fram til avslutningen av den rettslige prøvingen, med forbehold for nr. 5.

Dersom et midlertidig tiltak varer lenger enn tre måneder, skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten be Byrået om å begrense eller tilbakekalle det felles sikkerhetssertifikatet, og framgangsmåten angitt i nr. 5, får anvendelse.

7. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal føre tilsyn med delsystemene «Styring, kontroll og signal langs sporet», «Energi» og «Infrastruktur» og sikre at de oppfyller de grunnleggende kravene. Når det gjelder grensekryssende infrastruktur, skal den utføre sitt tilsyn i samarbeid med andre relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheter. Dersom den nasjonale sikkerhetsmyndigheten fastslår at en infrastrukturforvaltning ikke lenger oppfyller vilkårene for sin sikkerhetsgodkjenning, skal den begrense eller tilbakekalle denne godkjenningen og angi grunnene for sin beslutning.
8. Når de nasjonale sikkerhetsmyndighetene fører tilsyn med effektiviteten til infrastrukturforvaltningenes og jernbaneforetakenes sikkerhetsstyringssystemer, kan de ta hensyn til sikkerhetsprestasjonen til aktørene som nevnt i artikkel 4 nr. 4 i dette direktiv, og eventuelt opplæringssentrene nevnt i direktiv 2007/59/EF, så lenge deres virksomhet virker inn på jernbanesikkerheten. Dette nummer får anvendelse med forbehold for infrastrukturforvaltningenes og jernbaneforetakenes ansvar som nevnt i artikkel 4 nr. 3 i dette direktiv.
9. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene i medlemsstatene der et jernbaneforetak driver virksomhet, skal samarbeide med hensyn til å samordne sitt tilsyn av dette jernbaneforetaket, for å sikre at viktig informasjon om det spesifikke jernbaneforetaket blir delt, særlig når det gjelder kjente risikoer og dets sikkerhetsprestasjon. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal også dele informasjon med andre relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheter og Byrået dersom det konstaterer at jernbaneforetaket ikke treffer de nødvendige tiltakene for risikohåndtering.

Dette samarbeidet skal sikre at tilsynet er tilstrekkelig omfattende, og at man unngår dobbeltarbeid når det gjelder inspeksjoner og revisjoner. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene kan utarbeide en felles tilsynsplan for å

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

sikre at revisjoner og andre inspeksjoner blir utført regelmessig, idet det tas hensyn til arten og omfanget av transportvirksomheten i hver av de berørte medlemsstatene.

Byrået skal bistå slik samordning ved å utarbeide retningslinjer.

10. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene kan sende meldinger for å varsle infrastrukturforvaltninger og jernbaneforetak dersom de ikke oppfyller sine forpliktelser angitt i nr. 1.
11. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal bruke opplysningene som Byrået har samlet inn ved vurderingen av dokumentasjonen nevnt i artikkel 10 nr. 5 bokstav a), til tilsynet med et jernbaneforetak etter at det har utstedt det felles sikkerhets sertifikatet. De skal bruke opplysningene som er samlet inn i forbindelse med sikkerhetsgodkjenningen i samsvar med artikkel 12, til tilsynet med infrastrukturforvaltningen.
12. For å kunne fornye det felles sikkerhets sertifikatet, skal Byrået, eller vedkommende nasjonale sikkerhetsmyndigheter dersom et sikkerhets sertifikat er utstedt i samsvar med artikkel 10 nr. 8, bruke opplysningene som er samlet inn i forbindelse med tilsynet. For å kunne fornye sikkerhetsgodkjenninger, skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten også bruke opplysningene som er samlet inn i forbindelse med tilsynet.
13. Byrået og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal treffe nødvendige tiltak for å samordne og sikre full utveksling av informasjon som nevnt i nr. 10, 11 og 12.

Artikkel 18

Beslutningsprinsipper

1. Byrået, når de vurderer søknader om et felles sikkerhets sertifikat i samsvar med artikkel 10 nr. 1, og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal utføre sine oppgaver på en åpen måte og uten forskjellsbehandling. De skal særlig gi alle berørte parter anledning til å bli hørt, og skal begrunne sine beslutninger.

De skal besvare anmodninger og søknader raskt, oversende sine anmodninger om opplysninger omgående, og treffe alle sine beslutninger senest fire måneder etter at søkeren har framlagt alle relevante opplysninger. I forbindelse med utførelsen av oppgavene nevnt i artikkel 16, kan de til enhver tid anmode om teknisk bistand fra infrastrukturforvaltningene eller jernbaneforetakene, eller fra andre kvalifiserte organer.

I forbindelse med utarbeidingen av nasjonale rammeregler skal de nasjonale sikkerhetsmyndighetene rådspørre alle aktører og berørte parter, herunder infrastrukturforvaltninger, jernbaneforetak, produsenter og ytere av vedlikeholdstjenester, brukere og representanter for personalet.

2. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal gjennomføre de inspeksjoner, revisjoner og undersøkelser som er nødvendige i forbindelse med utførelsen av dens oppgaver, og de skal ha tilgang til alle relevante dokumenter samt til infrastrukturforvaltningenes og jernbaneforetakenes lokaler, anlegg og utstyr, og om nødvendig, til lokaler, anlegg og utstyr hos enhver aktør nevnt i artikkel 4. Byrået skal ha de samme rettighetene overfor jernbaneforetakene når det utfører sine sikkerhetssertifiseringsoppgaver i samsvar med artikkel 10 nr. 5.
3. Medlemsstaten skal treffe de tiltak som er nødvendige for å sikre at beslutninger som treffes av de nasjonale sikkerhetsmyndighetene, er underlagt domstolskontroll.
4. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal aktivt utveksle synspunkter og erfaringer, særlig i det jernbanenettet som Byrået har opprettet med sikte på å harmonisere sine beslutningskriterier på unionsplan.

Artikkel 19

Årsrapport

De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal offentliggjøre en årlig rapport om sin virksomhet i det foregående år og oversende den til byrået innen 30. september. Rapporten skal inneholde opplysninger om:

- a) utviklingen av jernbanesikkerheten, herunder en oversikt over situasjonen på medlemsstatsplan med hensyn til CSI-ene, i samsvar med artikkel 5 nr. 1,
- b) viktige endringer i lover og forskrifter med hensyn til jernbanesikkerhet,
- c) utviklingen med hensyn til sikkerhetssertifisering og sikkerhetsgodkjenning,
- d) resultater og erfaringer fra tilsynet med infrastrukturforvaltningene og jernbaneforetakene, herunder antall inspeksjoner og revisjoner og resultatene av disse,
- e) unntakene som er besluttet i samsvar med artikkel 15, og
- f) jernbaneforetakenes og infrastrukturforvaltningenes erfaring med anvendelsen av de relevante CSM-ene.

Kapittel V

Undersøkelser av ulykker og hendelser

Artikkel 20

Undersøkelsesplikt

1. Medlemsstatene skal sikre at undersøkelsesorganet nevnt i artikkel 22, gjennomfører en undersøkelse etter alvorlige ulykker på Unionens jernbanesystem. Målet med undersøkelsen skal være forbedring av jernbanesikkerheten og forebygging av ulykker, dersom det er mulig.
2. Undersøkelsesorganet nevnt i artikkel 22, kan også undersøke ulykker og hendelser som under litt andre omstendigheter kunne ha ført til alvorlige ulykker, herunder teknisk svikt i de strukturelle delsystemene eller i samtrafikkkomponenter i Unionens jernbanesystem.

Undersøkelsesorganet kan beslutte om det skal gjennomføres en undersøkelse av slike ulykker eller hendelser eller ikke. Når organet treffer sin beslutning, skal det ta hensyn til:

 - a) hvor alvorlig ulykken eller hendelsen er,
 - b) om ulykken eller hendelsen inngår i en serie av ulykker eller hendelser av betydning for systemet som helhet,
 - c) ulykkens eller hendelsens virkning på jernbanesikkerheten, og
 - d) anmodninger fra infrastrukturforvaltninger, jernbaneforetak, nasjonale sikkerhetsmyndigheter eller medlemsstater.
3. Undersøkelsesorganet skal fastsette omfanget av undersøkelsene og framgangsmåten som skal følges ved gjennomføringen av slike undersøkelser, samtidig som det tar hensyn til artikkel 21 og 23, etter den lærdom det regner med å trekke av ulykken eller hendelsen for å forbedre sikkerheten.
4. Undersøkelsen skal under ingen omstendighet ha som siktemål å fastslå skyld eller ansvar.

Artikkel 21

Undersøkelsens status

1. Innenfor rammene av sine respektive rettsordener skal medlemsstatene gi undersøkelsen en rettslig status som gjør det mulig for undersøkelseslederne å utføre sin oppgave mest mulig effektivt og på kortest mulig tid.
2. I samsvar med deres nasjonale lovgivning skal medlemsstatene sikre fullt samarbeid med myndighetene som er ansvarlige for en eventuell rettslig undersøkelse, og skal sikre at

undersøkerne så snart som mulig gis tilgang til opplysninger og beviser som er relevante for undersøkelsen. De skal særlig gis:

- a) umiddelbar adgang til ulykkes- eller hendelsesstedet samt til det rullende materiellet som er innblandet, til den berørte infrastrukturen og til trafikkstyrings- og signalanlegg,
 - b) rett til straks å registrere beviser og til å foreta en kontrollert fjerning av vrakrester og infrastrukturanelegg eller -deler for å undersøke eller analysere dem,
 - c) ubegrenset tilgang til og mulighet til å bruke innholdet i opptakere og annet utstyr om bord for registrering av tale og av driften av trafikkstyrings- og signalsystemet,
 - d) tilgang til resultatene av undersøkelser av likene av ofrene,
 - e) tilgang til resultatene av undersøkelser av togpersonalet og av annet jernbanepersonale som er innblandet i ulykken eller hendelsen,
 - f) mulighet til å avhøre jernbanepersonale som er innblandet i ulykken eller hendelsen, og andre vitner,
 - g) tilgang til alle relevante opplysninger eller dokumenter som befinner seg hos den berørte infrastrukturforvaltningen, de berørte jernbaneforetakene og enhetene ansvarlige for vedlikehold, og den berørte nasjonale sikkerhetsmyndigheten.
3. Byrået skal samarbeide med undersøkelsesorganet når undersøkelsen omfatter kjøretøyer som har fått tillatelse av Byrået, eller jernbaneforetak som er sertifisert av Byrået. Det skal så snart som mulig framlegge alle opplysninger eller registre det er anmodet om, til undersøkelsesorganet, og på forespørsel gi forklaringer.
 4. Undersøkelsen skal gjennomføres uavhengig av enhver form for rettslig undersøkelse.

Artikkel 22

Undersøkelsesorgan

1. Hver medlemsstat skal sørge for at undersøkelser av ulykker og hendelser nevnt i artikkel 20, gjennomføres av et fast organ som minst skal omfatte én sakkyndig person som kan ivareta funksjonen som undersøkelsesleder i forbindelse med en ulykke eller hendelse. Organet skal med hensyn til organisering, rettslig form og beslutningstaking være uavhengig av infrastrukturforvaltninger, jernbaneforetak, avgiftsorganer, tildelingsorganer

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

og samsvarsvurderingsorganer samt alle parter hvis interesser kan komme i konflikt med oppgavene som er tillagt undersøkelsesorganet. Videre skal det i sin virksomhet være uavhengig av den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, Byrået og alle andre reguleringsorganer i jernbanesektoren.

2. Undersøkelsesorganet skal utføre sine oppgaver uavhengig av de andre enhetene nevnt i nr. 1, og motta tilstrekkelige ressurser til dette. Organets undersøkere skal ha en status som sikrer dem den nødvendige uavhengighet.
3. Medlemsstatene skal sørge for at jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger og eventuelt den nasjonale sikkerhetsmyndigheten er forpliktet til omgående å melde fra til undersøkelsesorganet om ulykker og hendelser som nevnt i artikkel 20, og til å gi all tilgjengelig informasjon. Eventuelt skal denne meldingen oppdateres så snart eventuelle manglende opplysninger blir tilgjengelig.

Undersøkelsesorganet skal omgående og under ingen omstendigheter senere enn to måneder etter mottak av meldingen om ulykken eller hendelsen, beslutte hvorvidt det skal innledes en undersøkelse eller ikke.

4. Undersøkelsesorganet kan kombinere sine oppgaver i henhold til dette direktiv med undersøkelser av andre tildragelser enn jernbaneulykker og -hendelser i den grad disse andre undersøkelsene ikke setter dets uavhengighet i fare.
5. Ved behov, og dersom det ikke undergraver undersøkelsesorganets uavhengighet som fastsatt i nr. 1, kan undersøkelsesorganet anmode undersøkelsesorganer fra andre medlemsstater eller fra Byrået om sakkyndig bistand eller om bistand ved gjennomføringen av tekniske inspeksjoner, analyser eller vurderinger.
6. Medlemsstatene kan gi undersøkelsesorganet i oppgave å gjennomføre undersøkelser av andre jernbaneulykker og -hendelser enn de som er nevnt i artikkel 20.
7. Undersøkelsesorganene skal aktivt utveksle synspunkter og erfaringer med sikte på å utarbeide felles undersøkelsesmetoder og felles prinsipper for oppfølging av sikkerhetsanbefalinger og å tilpasse seg til den tekniske og vitenskapelige utvikling.

Med forbehold for nr. 1 skal Byrået støtte undersøkelsesorganene i utøvelsen av denne oppgaven i samsvar med artikkel 38 nr. 2 i forordning (EU) 2016/796.

Undersøkelsesorganene, med støtte av Byrået i samsvar med artikkel 38 nr. 2 i forordning (EU) nr. 2016/796, skal utarbeide et program for fagfellellevurderinger der alle undersøkelsesorganer oppmuntres til å delta, med sikte på å kunne føre tilsyn med deres effektivitet og uavhengighet. Undersøkelsesorganene skal med støtte av sekretariatet nevnt i artikkel 38 nr. 2 i forordning (EU) 2016/796, offentliggjøre:

- a) det felles programmet for fagfellellevurdering og vurderingskriteriene, og
- b) en årlig rapport om programmet, som skal framheve de sterke sidene som er identifisert, og forslag til forbedringer.

Fagfellellevurderingsrapportene skal framlegges for alle undersøkelsesorganer og for Byrået. Disse rapportene skal offentliggjøres på frivillig basis.

Artikkel 23

Gjennomføring av undersøkelser

1. En ulykke eller hendelse som nevnt i artikkel 20, skal undersøkes av undersøkelsesorganet i medlemsstaten der den inntreffer. Dersom det ikke er mulig å fastslå i hvilken medlemsstat ulykken eller hendelsen inntraff, eller dersom den inntraff på eller nær en grense mellom to medlemsstater, skal de relevante undersøkelsesorganene bli enige om hvilket av dem som skal gjennomføre undersøkelsen, eller om å gjennomføre den i fellesskap. I det første tilfellet skal det andre undersøkelsesorganet ha mulighet til å delta i og få tilgang til alle resultater av undersøkelsen.

Undersøkelsesorganer fra andre medlemsstater skal eventuelt inviteres til å delta i en undersøkelse dersom:

- a) et jernbaneforetak som er etablert i eller har lisens fra vedkommende medlemsstat, er innblandet i ulykken eller hendelsen, eller
- b) et kjøretøy som er registrert i eller vedlikeholdes i en av disse medlemsstatene, er innblandet i ulykken eller hendelsen.

Undersøkelsesorganer fra inviterte medlemsstater skal gis nødvendig myndighet til at de, når de blir bedt om det, kan bistå ved innsamlingen av bevis til en annen medlemsstats undersøkelsesorgan.

Undersøkelsesorganer fra inviterte medlemsstater skal gis tilgang til de opplysningene og bevisene som er nødvendig for at de kan delta effektivt i undersøkelsen, med behørig

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

respekt for den nasjonale lovgivningen som vedrører rettergangen.

Dette nummer skal ikke være til hinder for at medlemsstatene blir enige om at de relevante organene skal gjennomføre undersøkelser i fellesskap under andre omstendigheter.

2. For hver ulykke eller hendelse skal organet som er ansvarlig for undersøkelsen, sørge for at de nødvendige midler stilles til rådighet, herunder den driftsmessige og tekniske sakkunnskap som er nødvendig for gjennomføringen av undersøkelsen. Sakkunnskapen kan innhentes i eller utenfor organet, alt etter hva slags ulykke eller hendelse som skal undersøkes.
3. Undersøkelsen skal gjennomføres med størst mulig åpenhet, slik at alle parter kan bli hørt og få tilgang til resultatene. Den berørte infrastrukturforvaltningen og de berørte jernbaneforetakene samt den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, Byrået, ofrene og deres pårørende, eiere av skadet eiendom, produsenter, de involverte beredskapstjenestene, representanter for personalet og for brukerne skal gis anledning til å gi relevant teknisk informasjon med sikte på å forbedre kvaliteten på undersøkelsesrapporten. Undersøkelsesorganet skal også ta hensyn til rimelige behov hos ofrene og deres pårørende og holde dem underrettet om framdriften i undersøkelsen.
4. Undersøkelsesorganet skal avslutte sine undersøkelser på ulykkesstedet så raskt som mulig, slik at infrastrukturforvaltningen snarest mulig kan bringe infrastrukturen tilbake til driftsklar stand og åpne den for jernbanetransport.

Artikkel 24

Rapporter

1. For hver undersøkelse av en ulykke eller hendelse i henhold til artikkel 20 skal det utarbeides en rapport i en form tilpasset ulykkens eller hendelsens art og alvorlighetsgrad og betydningen av resultatene av undersøkelsen. Rapporten skal angi undersøkelsens formål som nevnt i artikkel 20 nr. 1, og skal eventuelt inneholde sikkerhetsanbefalinger.
2. Undersøkelsesorganet skal offentliggjøre sluttrapporten så raskt som mulig og normalt senest tolv måneder etter at ulykken eller hendelsen fant sted. Dersom sluttrapporten ikke kan offentliggjøres innen tolv måneder, skal undersøkelsesorganet sende ut en foreløpig erklæring minst på hver årsdag for ulykken,

med nærmere opplysninger om framdriften i undersøkelsen og eventuelle sikkerhets spørsmål som er kommet opp. Rapporten, herunder sikkerhetsanbefalingene, skal sendes til de berørte parter nevnt i artikkel 23 nr. 3 og til berørte parter og organer i andre medlemsstater.

Idet det tas hensyn til de erfaringene som er gjort av undersøkelsesorganene, skal Kommissjonen gjennom gjennomføringsrettsakter utarbeide rapporteringsstrukturen, som skal følges i så stor grad som mulig når det gjelder undersøkelsesrapporter for ulykker og hendelser. Denne rapporteringsstrukturen skal inneholde følgende:

- a) en generell beskrivelse av tildragelsen og bakgrunnen for den,
- b) et register over undersøkelser og anmodninger, herunder om sikkerhetsstyrings-systemet, anvendte regler og forskrifter, virkemåten til rullende materiell og tekniske anlegg, organiseringen av bemanningen, dokumentasjon av driftssystemet og tidligere tildragelser av lignende art,
- c) analyse og konklusjoner med hensyn til årsakene til tildragelsen, herunder medvirkende faktorer i forbindelse med:
 - i) involverte personers handlinger,
 - ii) tilstanden til rullende materiell og tekniske anlegg,
 - iii) personalets ferdigheter, framgangsmåter og vedlikehold,
 - iv) vilkårene i rammereglene og
 - v) anvendelsen av sikkerhetsstyrings-systemet.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 28 nr. 3.

3. Innen 30. september hvert år skal undersøkelsesorganet offentliggjøre en årsrapport om undersøkelsene som ble gjennomført i løpet av det foregående år, sikkerhetsanbefalingene som er utarbeidet og tiltakene som er truffet i samsvarende med tidligere utarbeidede anbefalinger.

Artikkel 25

Opplysninger som skal oversendes byrået

1. Senest sju dager etter at undersøkelsesorganet har truffet beslutning om å iverksette en undersøkelse, skal det underrette byrået om dette. Underretningen skal angi dag, tidspunkt og sted for ulykken eller hendelsen samt dens art og konsekvenser med hensyn til antall omkomne, personskader og materielle skader.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- Undersøkelsesorganet skal oversende byrået en kopi av sluttrapporten nevnt i artikkel 24 nr. 2 og av årsrapporten nevnt i artikkel 24 nr. 3.

Artikkel 26

Sikkerhetsanbefalinger

- En sikkerhetsanbefaling utarbeidet av et undersøkelsesorgan skal ikke under noen omstendighet skape en formodning om skyld eller ansvar for en ulykke eller hendelse.
- Anbefalingene skal rettes til den nasjonale sikkerhetsmyndigheten og, dersom det er nødvendig på grunn av anbefalingens karakter, til Byrået, til andre organer eller myndigheter i den berørte medlemsstaten, eller til andre medlemsstater. Medlemsstatene, deres nasjonale sikkerhetsmyndigheter og Byrået skal, innenfor grensene for deres myndighetsområder, treffe de tiltak som er nødvendige for å sikre at det tas behørig hensyn til de sikkerhetsanbefalingene undersøkelsesorganene har utarbeidet, og at det om nødvendig treffes egnede tiltak i samsvar med disse.
- Byrået, den nasjonale sikkerhetsmyndigheten og andre myndigheter eller organer eller eventuelt andre medlemsstater som anbefalingene er rettet til, skal jevnlig gi tilbakemelding til undersøkelsesorganet om tiltak som er vedtatt eller planlagt som følge av en bestemt anbefaling.

Kapittel VI

Overgangsbestemmelser og sluttbestemmelser

Artikkel 27

Utøvelse av delegering

- Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.
- Myndigheten til å vedta de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 6 nr. 6 og artikkel 7 nr. 6 skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 15. juni 2016. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utgangen av femårsperioden. Den delegerte myndigheten skal forlenges stilltiende med perioder av samme varighet med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg en forlengelse senest tre måneder før utgangen av hver periode.
- Det er særlig viktig at Kommisjonen følger sin vanlige praksis og foretar samråd med sakkyn-

dige, herunder sakkyndige fra medlemsstatene, før slike delegerte rettsakter vedtas.

- Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 6 nr. 6 og artikkel 7 nr. 6 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Beslutningen trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt som er fastsatt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
- Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
- En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 6 nr. 6 og artikkel 7 nr. 6 skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen begge har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse. På Europaparlamentets eller Rådets initiativ forlenges denne fristen med to måneder.

Artikkel 28

Komitéframgangsmåte

- Kommisjonen skal bistås av komiteen nevnt i artikkel 51 i direktiv (EU) 2016/797. Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
- Når det vises til dette nummer, får artikkel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
- Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

Artikkel 29

Rapport og ytterligere unionstiltak

- Innen 16. juni 2021 og deretter hvert femte år skal Kommisjonen framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om gjennomføringen av dette direktiv, særlig for å føre tilsyn med effektiviteten av tiltakene i forbindelse med utstedelse av felles sikkerhetsattestater. Rapporten skal om nødvendig være vedlagt forslag til ytterligere unionstiltak.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

2. Byrået skal evaluere utviklingen av en sikkerhetskultur, herunder rapportering av tildragelser. Det skal innen 16. juni 2024 oversende Kommisjonen en rapport som inneholder eventuelle forbedringer av systemet. Kommisjonen skal treffe egnede tiltak på grunnlag av disse anbefalingene og om nødvendig forslå endringer av dette direktiv.
3. Innen 16. desember 2017 skal Kommisjonen avgi en rapport til Europaparlamentet og Rådet om de tiltakene som er truffet, med sikte på å oppnå følgende mål:
 - a) produsentenes forpliktelse til å merke de sikkerhetskritiske komponentene som er i trafikk på de europeiske jernbanenettene, med en identifikasjonskode, der det sikres at identifikasjonskoden tydelig identifiserer komponenten, produsentens navn og de viktigste produksjonsopplysningene,
 - b) full sporbarhet av de sikkerhetskritiske komponentene, sporbarhet for deres vedlikehold og angivelse av deres driftstid, og
 - c) angivelse av felles obligatoriske prinsipper for vedlikehold av disse komponentene.

Artikkel 30

Sanksjoner

Medlemsstatene skal fastsette bestemmelser om hvilke sanksjoner som skal anvendes ved overtredelse av nasjonale bestemmelser vedtatt i henhold til dette direktiv, og skal treffe alle tiltak som er nødvendige for å sikre at de håndheves. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om disse bestemmelsene innen datoen angitt i artikkel 33 nr. 1, og umiddelbart underrette om eventuelle senere endringer som berører dem.

Artikkel 31

Overgangsbestemmelser

1. Vedlegg V til direktiv 2004/49/EF får anvendelse fram til datoen da gjennomføringsrettsaktene nevnt i artikkel 24 nr. 2 i dette direktiv får anvendelse.
2. Med forbehold for nr. 3 i denne artikkel, skal jernbaneforetak som trenger sertifisering mellom 15. juni 2016 og 16. juni 2019, være omfattet av direktiv 2004/49/EF. Slike sikkerhets sertifikater skal være gyldige til de utløper.
3. Senest fra og med 16. juni 2019 skal Byrået utføre sertifiseringsoppgavene i samsvar med artikkel 10 når det gjelder virkeområder i de

medlemsstatene som ikke har underrettet Byrået eller Kommisjonen i samsvar med artikkel 33 nr. 2. Som unntak fra artikkel 10 kan nasjonale sikkerhetsmyndigheter i de medlemsstatene som har underrettet Byrået og Kommisjonen i samsvar med artikkel 33 nr. 2, fortsatt utstede sertifikater i samsvar med direktiv 2004/49/EF fram til 16. juni 2020.

Artikkel 32

Byråets anbefalinger og uttalelser

Byrået skal gi anbefalinger og uttalelser i samsvar med artikkel 13 i forordning (EU) 2016/796 ved gjennomføringen av dette direktiv. Disse anbefalingene og uttalelsene kan tas i betraktning når Unionen vedtar rettsakter i henhold til dette direktiv.

Artikkel 33

Innarbeiding i nasjonal lovgivning

1. Medlemsstatene skal senest 16. juni 2019 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme artikkel 2, 3 og 4, artikkel 8–11, artikkel 12 nr. 5, artikkel 15 nr. 3, artikkel 16–19, artikkel 21 nr. 2, artikkel 23 nr. 3 og 7, artikkel 24 nr. 2, artikkel 26 nr. 3 og vedlegg II og III. De skal umiddelbart oversende Kommisjonen teksten til disse bestemmelsene.
2. Medlemsstatene kan forlenge innarbeidingsfristen nevnt i nr. 1, med ett år. For dette formål skal de medlemsstatene som ikke setter i kraft nødvendige lover og forskrifter innen innarbeidingsfristen nevnt i nr. 1, innen 16. desember 2018 underrette Byrået og Kommisjonen om dette og angi årsakene til slik forlengelse.
3. Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. De skal også inneholde en erklæring om at henvisninger i gjeldende lover og forskrifter til direktivet som oppheves ved dette direktiv, skal forstås som henvisninger til dette direktiv. Nærmere regler for henvisningen og ordlyden i erklæringen fastsettes av medlemsstatene.
4. Forpliktelsen til å innarbeide dette direktiv i nasjonal lovgivning og til å gjennomføre det, skal ikke gjelde for Kypros og Malta så lenge det ikke finnes noe jernbanesystem på deres territorium.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanelovpakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanelovpakke

Så snart en offentlig eller privat enhet sender inn en offisiell søknad om å bygge en jernbanelinje med sikte på drift utført av ett eller flere jernbane-foretak, skal imidlertid de berørte medlemsstatene innføre tiltak for å gjennomføre dette direktiv innen to år etter at søknaden er mottatt.

Artikkel 34

Oppheving

Direktiv 2004/49/EF, endret ved direktivene oppført i vedlegg IV del A, oppheves med virkning fra 16. juni 2020, uten at dette berører medlemsstatenes forpliktelser med hensyn til fristene for innarbeiding i nasjonal lovgivning og anvendelse av direktivene oppført i vedlegg IV del B.

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

Artikkel 35

Ikrafttredelse

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

Artikkel 36

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 11. mai 2016.

*For Europa-
parlamentet* *For
Rådet*

M. SCHULZ J. A. HENNIS-PLASSCHAERT
President *Formann*

Vedlegg I

Felles sikkerhetsindikatorer

De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal hvert år avgi rapport om de felles sikkerhetsindikatorer (CSI-ene).

Dersom det oppdages nye fakta eller feil etter at rapporten er framlagt, skal indikatorene for et bestemt år endres eller korrigeres av den nasjonale sikkerhetsmyndigheten ved første egnede anledning, og senest i den nærmest påfølgende årsrapport.

Felles definisjoner av de felles sikkerhetsindikatorer og felles metoder for beregning av de økonomiske konsekvensene av ulykker er fastsatt i tillegget.

1. Indikatorer knyttet til ulykker

1.1. Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall alvorlige ulykker og fordeling på følgende ulykketyper:

- kollisjon mellom tog og jernbanekjøretøy,
- kollisjon mellom tog og hindring i frittromsprofilen,
- togavsporing,
- ulykker på planoverganger, herunder ulykker der fotgjengere er innblandet, og en ytterligere fordeling for de fem planovergangstypene definert i nr. 6.2,
- personulykker forårsaket av rullende materiell i bevegelse, unntatt selvmord og selvmordsforsøk,
- brann i rullende materiell,
- annet.

Enhver alvorlig ulykke skal rapporteres under den primære ulykketypen, også selv om følgene av den sekundære ulykken er mer alvorlige (f.eks. avsporing etterfulgt av brann).

1.2. Samlet og relativt (per togkilometer) antall alvorlig skadede eller omkomne personer etter ulykketype, inndelt i følgende personkategorier:

- passasjerer (også i forhold til samlet antall passasjerkilometer og passasjer-togkilometer),
- ansatt eller entreprenør,
- bruker av planovergang,
- uvedkommende,
- annen person som befinner seg på en perrong,
- annen person som ikke befinner seg på en perrong,

2. Indikatorer knyttet til farlig gods

Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall ulykker i forbindelse med transport av farlig gods med jernbane, inndelt i følgende kategorier:

- ulykker der minst ett jernbanekjøretøy som transporterer farlig gods, som definert i tillegget, er innblandet,
- antall slike ulykker med utslipp av farlig gods.

3. Indikatorer knyttet til selvmord

Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall selvmord og selvmordsforsøk.

4. Indikatorer knyttet til tilløp til ulykker

Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall tilløp til ulykker og fordeling på følgende typer tilløp til ulykker:

- skinnebrudd,

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- solslyng og andre sporgeometriske feil,
- signalfeil,
- passering av stoppsignal med påfølgende passering av et farepunkt,
- passering av stoppsignal uten påfølgende passering av et farepunkt,
- hjulbrudd på rullende materiell i trafikk,
- akselbrudd på rullende materiell i trafikk.

Alle tilløp skal rapporteres, både de som fører til ulykker og de som ikke gjør det. (Et tilløp som fører til en alvorlig ulykke skal også rapporteres under indikatorer knyttet til tilløp; et tilløp som ikke fører til en alvorlig ulykke skal bare rapporteres under indikatorer knyttet til tilløp).

5. Indikatorer for beregning av økonomiske konsekvenser av ulykker

Samlet og relativ (i forhold til togkilometer) kostnad i euro:

- antall dødsfall og alvorlige skader multiplisert med verdien av å forebygge et dødsfall eller en alvorlig skade,
- kostnad ved miljøskader,
- kostnad ved materiell skade på rullende materiell eller infrastruktur,
- kostnad ved forsinkelser som følge av ulykker.

De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal rapportere de økonomiske konsekvensene av alvorlige ulykker.

Verdien av å forebygge et dødsfall eller en alvorlig skade er den verdien samfunnet tillegger forebygging av et dødsfall eller en alvorlig skade, og skal som sådan ikke utgjøre en referanse for erstatning mellom parter som er involvert i en ulykke.

6. Indikatorer knyttet til infrastrukturens tekniske sikkerhet og gjennomføringen av denne

6.1. Prosentandel spor med automatisk togkontroll i drift, og prosentandelen togkilometer med systemer for automatisk togkontroll om bord på toget, der disse systemene omfatter:

- varsling,
- varsling og automatisk stopp,
- varsling og automatisk stopp og punktvis hastighetsovervåking,
- varsling og automatisk stopp og kontinuerlig hastighetsovervåking.

6.2. Antall planoverganger (samlet, per linjekilometer og sporkilometer) etter følgende fem typer:

- a) planoverganger med passiv sikring
- b) planoverganger med aktiv sikring:
 - i) manuell,

- ii) automatisk varsling for veifarende,
- iii) automatisk sikring for veifarende,
- iv) sikring mot skinnegangen.

Tillegg

Felles definisjoner av de felles sikkerhetsindikatorerne og felles metoder for beregning av de økonomiske konsekvensene av ulykker

1. Indikatorer knyttet til ulykker

- 1.1. «alvorlig ulykke»: ulykke der minst ett jernbanekjøretøy i bevegelse er innblandet, og som fører til at minst én person omkommer eller blir alvorlig skadet, eller til betydelig skade på materiell, spor, andre anlegg eller miljøet, eller omfattende trafikkforstyrrelser, unntatt ulykker i verksteder, lagre og depoter.
- 1.2. «betydelig skade på materiell, spor, andre anlegg eller miljøet»: skade til en verdi av minst 150 000 euro.
- 1.3. «omfattende trafikkforstyrrelser»: togtrafikken på en hovedjernbanelinje innstilles i minst seks timer.
- 1.4. «tog»: ett eller flere jernbanekjøretøyer som trekkes av ett eller flere lokomotiver eller skinnegående motorvogner, én skinnegående motorvogn som kjører alene under et bestemt nummer eller en bestemt betegnelse fra et fast startpunkt til et fast slutt punkt, herunder et lokomotiv som kjører alene.
- 1.5. «kollisjon mellom tog og jernbanekjøretøy»: en frontkollisjon, en kollisjon bakfra eller en sidekollisjon mellom en del av et tog og en del av et annet tog eller jernbanekjøretøy, eller med rullende materiell under skifting.
- 1.6. «kollisjon mellom tog og hindring i frittromsprofilen»: en kollisjon mellom en del av et tog og gjenstander som er fastmontert eller befinner seg i eller nær sporet (unntatt ved planoverganger dersom de er mistet av kryssende kjøretøy eller bruker), herunder kollisjon med kjøreledninger.
- 1.7. «togavsporing»: ethvert tilfelle der minst ett hjul på et tog sporer av.
- 1.8. «ulykke ved planovergang»: ulykke ved planoverganger som involverer minst ett jernbanekjøretøy og ett eller flere kryssende kjøretøyer, andre kryssende brukere, f.eks. fotgjengere, eller gjenstander som midlertidig befinner seg i eller nær sporet dersom de er mistet av kryssende kjøretøy/bruker.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- 1.9. «personulykke forårsaket av rullende materiell i bevegelse»: ulykker der én eller flere personer enten er truffet av et jernbanekjøretøy eller av en gjenstand som er festet til eller har løsnet fra kjøretøyet. Dette omfatter personer som faller fra jernbanekjøretøyer samt personer som faller eller som blir truffet av løse gjenstander når de reiser med kjøretøyer.
- 1.10. «brann i rullende materiell»: brann og eksplosjoner som inntreffer i et jernbanekjøretøy (herunder lasten) underveis fra avgangsstasjonen til bestemmelsesstedet, herunder når det står stille på avgangsstasjonen, ankomststedet eller på et stopp underveis samt under rangering.
- 1.11. «annen (ulykke)»: enhver annen ulykke enn en kollisjon mellom et tog og et jernbanekjøretøy, en kollisjon mellom et tog og hindring i frittromsprofilen, togavsporing, ulykke ved planovergang, en personulykke forårsaket av rullende materiell i bevegelse samt brann i rullende materiell.
- 1.12. «passasjer»: enhver person, unntatt togpersonalet, som reiser med jernbane; i ulykkesstatistikken medregnes passasjerer som forsøker å stige på eller av et tog i bevegelse.
- 1.13. «ansatt eller underleverandør»: enhver person som har ansettelse i forbindelse med en jernbane og som er i tjeneste på ulykkestidspunktet, herunder underleverandørers ansatte, underleverandører som er selvstendig næringsdrivende, togpersonalet og personer som håndterer rullende materiell og infrastrukturanelegg.
- 1.14. «bruker av planovergang»: enhver person som benytter planovergangen til å krysse jernbanelinjen ved bruk av ethvert transportmiddel eller til fots.
- 1.15. «uvedkommende»: enhver person som befinner seg ulovlig på jernbaneanlegg, med unntak av brukere av planovergang.
- 1.16. «annen person som befinner seg på en perrong»: enhver person som befinner seg på en perrong som ikke er definert som «passasjer», «ansatt eller underleverandør», «bruker av planovergang», «annen person som ikke befinner seg på en perrong» eller «uvedkommende».
- 1.17. «annen person som ikke befinner seg på en perrong»: enhver person som ikke befinner seg på en perrong som ikke er definert som «passasjer», «ansatt eller underleverandør», «bruker av planovergang», «annen person som befinner seg på en perrong» eller «uvedkommende».
- 1.18. «dødsfall (omkommet person)»: en person som omkommer umiddelbart eller som dør innen 30 dager som følge av en ulykke, unntatt selvmord.
- 1.19. «alvorlig skade (alvorlig skadet person)»: en skadet person som innlegges på sykehus i mer enn 24 timer som følge av en ulykke, unntatt selvmordsforsøk.
2. Indikatorer knyttet til farlig gods
- 2.1. «ulykke i forbindelse med transport av farlig gods»: en ulykke eller hendelse som skal rapporteres i henhold til RID¹⁷/ADR avsnitt 1.8.5.
- 2.2. «farlig gods»: de stoffer og gjenstander som det er forbudt å transportere i henhold til RID, eller som bare kan transporteres på vilkårene fastsatt i RID.
3. Indikatorer knyttet til selvmord
- 3.1. «selvmord»: en handling der en person forsettlig skader seg selv med døden til følge, slik det er registrert og klassifisert av vedkommende nasjonale myndighet.
- 3.2. «selvmordsforsøk»: en handling der en person forsettlig skader seg selv med alvorlig skade til følge.
4. Indikatorer knyttet til tilløp til ulykker
- 4.1. «skinnibrudd»: alle skinner som er delt i to eller flere deler, eller alle skinner der en del av metallet har løsnet og skaper et hull i kjøreflaten som er mer enn 50 mm langt og mer enn 10 mm dypt.
- 4.2. «solslyng eller annen sporgeometrisk feil»: enhver feil relatert til løpet og geometrien i skinnene og som krever at sporet stenges eller umiddelbar reduksjon av tillatt hastighet.
- 4.3. «signalfeil»: enhver teknisk feil i et signal-system (enten i infrastruktur eller på rullende materiell) som resulterer i et mindre restriktivt signal enn det som kreves.
- 4.4. «passering av stoppsignal med påfølgende passering av et farepunkt»: alle tilfeller der noen del av et tog kjører lenger enn tillatt og kjører lenger enn farepunktet.
- 4.5. «passering av stoppsignal uten påfølgende passering av et farepunkt»: alle til-

¹⁷ RID, reglement for internasjonal jernbanetransport av farlig gods, som vedtatt i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/68/EF av 24. september 2008 om landtransport av farlig gods (EUT L 260 av 30.9.2008, s. 13).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

feller der noen del av et tog kjører lenger enn tillatt, men ikke kjører lenger enn farepunktet.

Å kjøre lenger enn tillatt som nevnt i nr. 4.4 og 4.5, betyr å passere:

- lys- eller semafor signaler ved sporet som med farge eller stilling signaliserer fare, eller en stoppordre på linjer der automatisk togkontroll ikke er i drift,
- sluttpunktet i en sikkerhetsrelatert kjøretillatelse gitt gjennom automatisk togkontroll,
- et bestemt punkt som er meddelt gjennom en muntlig eller skriftlig tillatelse fastsatt i forskrift,
- stoppskilter (ikke sporstoppere) eller håndsignaler.

Tilfeller der et kjøretøy uten trekkvogn eller et ubemannet tog kjører forbi et stoppsignal, omfattes ikke. Tilfeller der signalet av en eller annen grunn ikke signaliserer fare tidsnok til at togføreren kan stoppe toget før signalet, omfattes ikke.

Nasjonale sikkerhetsmyndigheter kan rapportere om de fire tilfellene der toget kjører lenger enn tillatt, som angitt i ovennevnte strekpunkter, hver for seg, men de skal framlegge minst én samleindikator som inneholder opplysninger om alle fire tilfellene.

4.6. «hjulbrudd på rullende materiell i trafikk»: et brudd som har innvirkning på hjulet og som skaper en risiko for ulykke (avsporing eller kollisjon).

4.7. «akselbrudd på rullende materiell i trafikk»: et brudd som har innvirkning på akselen og som skaper en risiko for ulykke (avsporing eller kollisjon).

5. Felles metoder for beregning av økonomiske konsekvenser av ulykker

5.1. Verdien av å forhindre et dødsfall eller en alvorlig skade (VPC) består av:

- 1) Egenverdien av sikkerhet: Verdien av betalingsviljen (WTP) basert på undersøkelser av oppgitte preferanser gjennomført i de medlemsstatene denne verdien får anvendelse.
- 2) Direkte og indirekte økonomiske kostnader: anslag over kostnadene beregnet i medlemsstatene som består av:
 - kostnader ved medisinsk behandling og rehabilitering,
 - saksomkostninger, kostnader til politi, kostnader ved privat etter-

forskning av ulykken, kostnader ved redningstjeneste og administrative kostnader ved forsikring,

- produksjonstap: den verdien samfunnet setter på varer og tjenester som kunne ha blitt produsert av personen dersom ulykken ikke hadde inntruffet.

Ved beregning av kostnadene ved ulykker skal dødsfall og alvorlige skader beregnes hver for seg (verdien av å forebygge et dødsfall er forskjellig fra verdien av å forebygge en alvorlig skade).

5.2. Felles prinsipper for fastsettelse av egenverdien av sikkerhet og direkte og/eller indirekte økonomiske kostnader:

For egenverdien av sikkerhet skal vurderingen av hvorvidt tilgjengelige estimater er egnet eller ikke, bygge på følgende betraktninger:

- estimatene skal være basert på et system for vurdering av redusert risiko for dødsfall i transportsektoren etter metoden som bygger på verdien av betalingsvilje i henhold til oppgitte preferanser,
- det utvalg av respondenter som benyttes for å fastsette verdiene, skal være representativt for den berørte befolkningen. Utvalget skal særlig gjenspeile fordelingen på alder/inntekt i tillegg til andre relevante sosioøkonomiske og/eller demografiske kjennetegn ved befolkningen,
- metode for å finne fram til verdien av betalingsvilje: spørreundersøkelsen skal være utformet slik at spørsmålene er entydige/meningsfulle for respondentene.

Verdien av direkte og indirekte kostnader skal fastsettes på grunnlag av de faktiske samfunnskostnadene.

5.3. Definisjoner

5.3.1. «kostnad ved miljøskade»: kostnader som skal bæres av jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger, fastsatt på grunnlag av deres erfaring, for å bringe det skadede området tilbake til den stand det var i før jernbaneulykken.

5.3.2. «kostnad ved materiell skade på rullende materiell eller infrastruktur»: kostnaden ved å framskaffe nytt rullende materiell eller ny infrastruktur som har samme funksjonalitet

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

og tekniske parametere som det som ble uopprettelig skadet, og kostnaden ved å tilbakeføre rullende materiell eller infrastruktur som kan repareres til den stand det/den var i før ulykken, som jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger skal beregne på grunnlag av sin erfaring, herunder kostnader knyttet til leie av rullende materiell som erstatning for det som er skadet.

5.3.3. «kostnad ved forsinkelser som følge av ulykker»: pengeverdien av forsinkelser for brukerne av jernbanetransport (passasjerer og fraktføretak) som følge av ulykker, beregnet ut fra følgende modell:

VT = pengeverdien av innspart reisetid

Verdien av tid for en togpassasjer (per time):

- $VT_P = [VT \text{ for arbeidsreisende}] * [\text{gjennomsnittlig prosentandel av arbeidsreisende per år}] + [VT \text{ for andre reisende}] * [\text{gjennomsnittlig prosentandel av andre reisende per år}]$
- VT_P målt i euro per passasjer per time.
- «arbeidsreisende»: en passasjer som reiser i forbindelse med yrkesmessig virksomhet, unnatt pendling.

Verdien av tid for et godstog (per time):

- $VT_F = [VT \text{ for godstog}] * [(\text{tonnkilometer}) / (\text{togkilometer})]$
- VT_F måles i euro per tonn gods per time.
- Gjennomsnittlig antall tonn gods som transporteres per tog per år = $(\text{tonnkilometer}) / (\text{togkilometer})$
- CM = kostnaden ved ett minutt forsinkelse for et tog

Passasjertog

- $CM_P = K1 * (VT_P / 60) * [(\text{passasjerkilometer}) / (\text{togkilometer})]$
- Gjennomsnittlig antall passasjerer per tog per år = $(\text{passasjerkilometer}) / (\text{togkilometer})$

Godstog

- $CM_F = K2 * (VT_F / 60)$

- Faktorene K1 og K2 ligger mellom verdien av tid og verdien av forsinkelse, beregnet gjennom undersøkelser av oppgitte preferanser, for å ta hensyn til at tap av tid som følge av forsinkelser oppfattes signifikant mer negativt enn normal reisetid.
- Kostnaden ved forsinkelser som følge av en ulykke = $CM_P * (\text{antall minutters forsinkelse for passasjertog}) + CM_F * (\text{antall minutters forsinkelse for godstog})$

Virkeområdet for modellen

Kostnaden ved forsinkelser skal beregnes for alle alvorlige ulykker, på følgende måte:

- faktiske forsinkelser på jernbanelinjen der ulykken inntraff, målt på endestasjonen,
- faktiske forsinkelser eller, om dette ikke lar seg beregne, beregnede forsinkelser på andre berørte linjer.

6. Indikatorer knyttet til infrastrukturens tekniske sikkerhet og gjennomføringen av denne

6.1. «automatisk togkontroll»: et system som bidrar til at signaler og fartsgrenser overholdes.

6.2. «ombordssystemer»: systemer som hjelper føreren med å respektere signalene langs linjen og inne i førerhuset og som dermed sørger for beskyttelse mot farepunkter og overholdelse av fartsgrenser. Automatisk togkontroll om bord beskrives på følgende måte:

- a) Varsling som varsler føreren automatisk.
- b) Varsling og automatisk stopp: føreren varsles automatisk og toget stopper automatisk ved passering av stoppsignal.
- c) Varsling og automatisk stopp og punktvis hastighetsovervåking: beskyttelse ved farepunkter, der «punktvis hastighetsovervåking» betyr overvåking av hastigheten på visse steder (fartskontroller) når toget nærmer seg et signal.
- d) Varsling og automatisk stopp og kontinuerlig hastighetsovervåking: beskyttelse ved farepunkter og kontinuerlig overvåking av fartsgrensene på strekningen, der «kontinuerlig hastighets-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

overvåking» betyr kontinuerlig angivelse og overholdelse av høyeste tillatte målhastighet på alle delstrekninger av linjen.

Type d) anses som et system for automatisk hastighetsovervåking (ATP).

- 6.3. «planovergang»: et skjæringspunkt mellom en vei eller en overgang og jernbanen godkjent av infrastrukturforvaltningen og åpen for offentlig eller privat ferdsel. Overganger mellom perronger på stasjoner omfattes ikke, og heller ikke overganger over spor som bare kan brukes av ansatte.
- 6.4. «vei»: for ulykkesstatistikken, enhver offentlig eller privat vei, gate eller landevei, herunder tilstøtende gangveier og sykkelstier.
- 6.5. «overgang»: enhver strekning, unntatt en vei, som er ment for ferdsel av mennesker, dyr, kjøretøyer eller maskiner.
- 6.6. «planovergang med passiv sikring»: en planovergang uten noen form for varslingsystem eller sikring som aktiveres når det er utrygt for brukeren å krysse overgangen.
- 6.7. «planovergang med aktiv sikring»: planovergang der kryssende brukere beskyttes mot eller varsles om et tog som nærmer seg ved at innretninger aktiveres når det ikke er trygt for brukerne å benytte overgangen.
- Sikring i form av fysiske innretninger omfatter:
 - halve eller hele bomber,
 - porter.
 - Varsling i form av fastmontert utstyr ved planoverganger:
 - synlige innretninger: lys,
 - hørbare innretninger: klokker, horn, sirener osv.
- Planovergang med aktiv sikring klassifiseres som:
- a) Manuell: en planovergang der sikring eller varsling for veifarende aktiveres manuelt av en jernbaneansatt.
 - b) Automatisk varsling for veifarende: en planovergang der varslingen for veifarende aktiveres av toget som nærmer seg.
 - c) Automatisk sikring for veifarende: en planovergang der sikringen for veifarende aktiveres av toget som nærmer seg. Dette skal omfatte en planover-

gang med både sikring og varsling for veifarende.

- d) Sikring mot skinnegangen: en planovergang der et signal eller annet tog-sikringssystem lar toget fortsette når planovergangen er fullstendig sikret for veifarende og ingen er i ferd med å krysse sporet.

7. Definisjoner av målenheter

- 7.1. «togkilometer»: målenheten som betegner et togs bevegelse over én kilometer. Avstanden som benyttes, er om mulig den faktisk tilbakelagte avstanden; ellers benyttes jernbanenettets standardavstand mellom opprinnelses- og bestemmelsesstedet. Bare avstanden på innberettende medlemsstats nasjonale territorium tas med i beregningen.
- 7.2. «passasjerkilometer»: målenheten som betegner transporten av én passasjer med jernbane over en avstand på én kilometer. Bare avstanden på innberettende medlemsstats nasjonale territorium tas med i beregningen.
- 7.3. «linjekilometer»: lengden målt i kilometer på medlemsstatenes jernbanenett, der omfanget er fastsatt i artikkel 2. Ved flersporede jernbanelinjer skal bare avstanden mellom opprinnelses- og bestemmelsesstedet medregnes.
- 7.4. «sporkilometer»: lengden målt i kilometer på medlemsstatenes jernbanenett, der omfanget er fastsatt i artikkel 2. Ved flersporede jernbanelinjer skal hvert spor medregnes.

Vedlegg II

Underretning om nasjonale sikkerhetsregler

Nasjonale sikkerhetsregler som er meldt i samsvar med artikkel 8 nr. 1 bokstav a), omfatter:

1. regler om eksisterende nasjonale sikkerhetsmål og sikkerhetsmetoder,
2. regler om krav til sikkerhetsstyringssystemer og sikkerhetssertifisering av jernbaneforetak,
3. felles driftsregler for jernbanenettet som ikke allerede er omfattet av TSI-er, herunder regler om trafikkstyrings- og signalsystemet,
4. regler om fastsettelse av krav til interne tilleggsregler for driften (selskapsregler) som må fastsettes av infrastrukturforvaltninger og jernbaneforetak,
5. regler om krav til personale som utfører viktige sikkerhetsoppgaver, herunder utvelgingskriterier, helsekrav, yrkesopplæring og sertifisering.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

6. regler om undersøkelser av ulykker og hendelser.
6. regler om undersøkelser av ulykker og hendelser.

Vedlegg III

Krav og vurderingskriterier for organisasjoner som søker om ecm-sertifikat eller sertifikat for vedlikeholdsfunksjoner som driftsutsettes av en enhet ansvarlig for vedlikehold

Alle vesentlige deler av organisasjonens ledelse skal dokumenteres, og særlig skal ansvarsfordelingen i organisasjonen og med underleverandørene beskrives. Systemet skal vise hvordan kontrollen er sikret fra ledelsens side på ulike nivåer, hvordan personalet og dets representanter på alle nivåer er involvert, og hvordan den kontinuerlige forbedringen sikres.

De følgende grunnleggende kravene skal anvendes på de fire funksjonene til en enhet ansvarlig for vedlikehold (ECM) som skal dekkes av organisasjonen selv eller gjennom underleverandøravtaler:

1. Ledelse – forpliktelse til utvikling og gjennomføring av organisasjonens vedlikeholdssystem og til kontinuerlig forbedring av effektiviteten.
2. Risikovurdering – en strukturert metode for å vurdere risiko knyttet til vedlikehold av kjøretøyer, herunder risiko som er en direkte følge av driftsprosesser og virksomheten til andre organisasjoner eller personer, og for å identifisere egnede tiltak for risikohåndtering.
3. Overvåking – en strukturert metode for å sikre at det finnes tiltak for risikohåndtering som fungerer slik de skal, og medvirker til å nå organisasjonens mål.
4. Kontinuerlig forbedring – en strukturert metode for å analysere opplysningene som innhentes, ved hjelp av regelmessig tilsyn, revisjon eller andre relevante kilder, og for å bruke resultatene til å trekke lærdom og til å innføre forebyggende og korrigerende tiltak med sikte på å opprettholde eller forbedre sikkerhetsnivået.
5. Struktur og ansvar – en strukturert metode for å definere enkeltpersoners og gruppers ansvarsområder for at organisasjonens sikkerhetsmål skal kunne nås på en sikker måte.
6. Kompetansestyring – en strukturert metode for å sikre at de ansatte har den nødvendige kompetansen for å nå organisasjonens mål på en sikker og effektiv måte under alle omstendigheter.
7. Opplysninger – en strukturert metode for å sikre at viktige opplysninger er tilgjengelige for dem som skal foreta vurderinger og treffe beslutninger på alle nivåer i organisasjonen, og for å sikre at opplysningene er fullstendige og hensiktsmessige.
8. Dokumentasjon – en strukturert metode for å sikre at alle relevante opplysninger kan spores.
9. Avtaleinngåelse – en strukturert metode for å sikre at virksomhet som er overdratt til en underleverandør, forvaltes på en hensiktsmessig måte, slik at organisasjonens mål nås og alle kompetanseområder og krav er oppfylt.
10. Vedlikeholdsvirksomhet – en strukturert metode for å sikre:
 - at all vedlikeholdsvirksomhet som påvirker sikkerheten og sikkerhetskritiske komponenter, identifiseres og styres riktig, og at alle nødvendige endringer av slik vedlikeholdsvirksomhet som påvirker sikkerheten, identifiseres og styres riktig på grunnlag av erfaring og anvendelse av felles sikkerhetsmetoder for risikovurdering i samsvar med artikkel 6 nr. 1 bokstav a) og blir behørig dokumentert,
 - samsvar med de grunnleggende kravene til samtrafikkevne,
 - innføring og kontroll av vedlikeholdsanlegg, utstyr og verktøy som er særlig utviklet og påkrevd for utføring av vedlikehold,
 - analyse av den første dokumentasjonen for kjøretøyet med sikte på å utarbeide den første vedlikeholdsplanen og sikre at den gjennomføres riktig ved utarbeiding av vedlikeholdsordrer,
 - at komponenter (herunder reservedeler) og materialer brukes som angitt i vedlikeholdsordrene og leverandørdokumentasjonen, at de oppbevares, håndteres og transporteres på en måte som angitt i vedlikeholdsordrene og leverandørdokumentasjonen, og er i samsvar med nasjonale og internasjonale regler samt med kravene i de relevante vedlikeholdsordrene,
 - at egnede og tilfredsstillende anlegg, utstyr og verktøy fastsettes, identifiseres, skaffes, registreres og stilles til rådighet slik at den kan utføre vedlikeholdstjenestene i samsvar med vedlikeholdsordrene og andre gjeldende spesifikasjoner, og som sikrer sikker utføring av vedlikehold, ergonomi og helsevern,
 - at organisasjonen har prosesser for å sikre at dens måleutstyr, alle anlegg, alt utstyr og

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

alt verktøy brukes riktig, kalibreres, bevarer og vedlikeholdes i samsvar med dokumenterte prosesser,

11. Kontrollvirksomhet – en strukturert metode for å sikre:

- at kjøretøyer tas ut av bruk for planlagt, betinget eller korrigerende vedlikehold i rett tid, eller når det er oppdaget mangler eller andre behov,
- nødvendige tiltak for kvalitetskontroll,
- at vedlikeholdsoppgavene utføres i samsvar med vedlikeholdsordrene, og for å utstede meldingen om gjeninnsetting i bruk som omfatter eventuelle bruksbegrensninger,

- at mulige tilfeller av manglende oppfyllelse i anvendelsen av ledelsessystemet som kan føre til ulykker, hendelser, nestenulykker eller andre farlige episoder rapporteres, undersøkes og analyseres, og at det treffes nødvendige korrigerende tiltak i samsvar med den felles sikkerhetsmetoden for tilsyn fastsatt i artikkel 6 nr. 1 bokstav c),
- en regelmessig intern prosess for revisjon og tilsyn som er i samsvar med den felles sikkerhetsmetoden for tilsyn fastsatt i artikkel 6 nr. 1 bokstav c).

Vedlegg IV

Del A

Opphevede direktiver med liste over senere endringer
(nevnt i artikkel 34)

Direktiv 2004/49/EF	(EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44)
Direktiv 2008/57/EF	(EUT L 191 av 18.7.2008, s. 1)
Direktiv 2008/110/EF	(EUT L 345 av 23.12.2008, s. 62)
Kommisjonsdirektiv 2009/149/EF	(EUT L 313 av 28.11.2009, s. 65)
Rettelse, 2004/49/EF	(EUT L 220 av 21.6.2004, s. 16)
Kommisjonsdirektiv 2014/88/EU	(EUT L 201 av 10.7.2014, s. 9)

Del B

Frister for innarbeiding i nasjonal lovgivning
(nevnt i artikkel 34)

Direktiv	Frist for innarbeiding
2004/49/EF	30. april 2006
2008/57/EF	19. juli 2010
2008/110/EF	24. desember 2010
Kommisjonsdirektiv 2009/149/EF	18. juni 2010
Kommisjonsdirektiv 2014/88/EU	30. juli 2015

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Vedlegg V

Sammenligningstabell

Direktiv 2004/49/EF	Dette direktiv
Artikkel 1	Artikkel 1
Artikkel 2	Artikkel 2
Artikkel 3	Artikkel 3
Artikkel 4	Artikkel 4
Artikkel 5	Artikkel 5
Artikkel 6	Artikkel 6
Artikkel 7	Artikkel 7
Artikkel 8	Artikkel 8
Artikkel 9	Artikkel 9
Artikkel 10	Artikkel 10
–	Artikkel 11
Artikkel 11	Artikkel 12
Artikkel 12	–
Artikkel 13	Artikkel 13
Artikkel 14a nr. 1–7	Artikkel 14
Artikkel 14a nr. 8	Artikkel 15
Artikkel 15	–
Artikkel 16	Artikkel 16
–	Artikkel 17
Artikkel 17	Artikkel 18
Artikkel 18	Artikkel 19
Artikkel 19	Artikkel 20
Artikkel 20	Artikkel 21
Artikkel 21	Artikkel 22
Artikkel 22	Artikkel 23
Artikkel 23	Artikkel 24
Artikkel 24	Artikkel 25
Artikkel 25	Artikkel 26
Artikkel 26	–
–	Artikkel 27
Artikkel 27	Artikkel 28
Artikkel 28	–
Artikkel 29	–

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Direktiv 2004/49/EF	Dette direktiv
Artikkel 30	–
Artikkel 31	Artikkel 29
Artikkel 32	Artikkel 30
–	Artikkel 31
–	Artikkel 32
Artikkel 33	Artikkel 33
–	Artikkel 34
Artikkel 34	Artikkel 35
Artikkel 35	Artikkel 36
Vedlegg I	Vedlegg I
Vedlegg II	Vedlegg II
Vedlegg III	–
Vedlegg IV	–
Vedlegg V	–
–	Vedlegg III

Erklæring fra Kommisjonen om forklarende dokumenter

Kommisjonen minner om at Europaparlamentet, Rådet og Kommisjonen i den felles politiske erklæringen fra medlemsstatene av 27. oktober 2011 anerkjente at de opplysningene medlemsstatene gir Kommisjonen med hensyn til innarbeid-

dingen av direktivene i nasjonal lovgivning, «skal være klare og presise» for å gjøre det lettere for Kommisjonen å oppnå dens mål om å føre tilsyn med anvendelsen av EU-regelverket. I det foreliggende tilfellet kunne det ha vært nyttig å ha forklarende dokumenter til dette formål. Kommisjonen beklager at den endelige teksten ikke inneholder bestemmelser om dette.

Vedlegg 5

Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/2370 av 14. desember 2016 om endring av direktiv 2012/34/EU med hensyn til åpning av markedet for innenlands persontransport med jernbane og forvaltning av jernbaneinfrastrukturen

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen²,

etter den ordinære regelverksprosedyren³ og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU⁴ oppretter et felles europeisk jernbaneområde med felles regler for styring av jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger, for finansiering av infrastruktur og innkreving av infrastrukturavgifter, for vilkårene for adgang til jernbaneinfrastruktur og -tjenester og for regelverksbasert tilsyn med jernbanemarkedet. Gjennomføringen av det felles europeiske jernbaneområde bør oppnås ved å utvide prinsippet om åpen adgang til innenlands jernbanemarkeder og reformere styringen av infrastrukturforvaltningene med det mål å sikre lik adgang til infrastrukturen.
- 2) Veksten i persontransporten med jernbane har ikke holdt følge med utviklingen hos andre

transportsystemer. Gjennomføringen av det felles europeiske jernbaneområde bør bidra til en ytterligere utvikling av jernbanetransporten som et troverdig alternativ til andre transportsystemer. I denne sammenheng er det av avgjørende betydning at lovgivningen om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde anvendes effektivt innenfor de fastsatte fristene.

- 3) EU-markedene for godstransport med jernbane og internasjonal persontransport med jernbane ble åpnet for konkurranse i henholdsvis 2007 og 2010, i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/51/EF⁵ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/58/EF⁶. Dessuten har noen medlemsstater også åpnet markedet for innenlands persontransport for konkurranse ved å innføre åpen adgangsrett, anbud på kontrakter om offentlig tjenesteyting, eller begge deler. En slik åpning av markedet bør ha en positiv virkning på det felles europeiske jernbaneområdes virkemåte og medføre bedre tjenester for brukerne.
- 4) Særlige unntak fra virkeområdet for direktiv 2012/34/EU bør gjøre det mulig for medlemsstatene å ta hensyn til særlige egenskaper ved strukturen og organiseringen av jernbanesystemet på deres territorium, samtidig som integriteten til det felles europeiske jernbaneområde sikres.

¹ EUT C 327 av 12.11.2013, s. 122.

² EUT C 356 av 5.12.2013, s. 92.

³ Europaparlamentets holdning av 26. februar 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og Rådets holdning ved første behandling av 17. oktober 2016 (EUT C 431 av 22.11.2016, s. 1). Europaparlamentets holdning av 14. desember 2016 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

⁴ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (EUT L 343 av 14.12.2012, s. 32).

⁵ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/51/EF av 29. april 2004 om endring av rådsdirektiv 91/440/EØF om utvikling av Fellesskapets jernbaner (EUT L 164 av 30.4.2002, s. 164).

⁶ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/58/EF av 23. oktober 2007 endring av rådsdirektiv 91/440/EØF om utvikling av Fellesskapets jernbaner og direktiv 2001/14/EF om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur (EUT L 315 av 3.12.2007, s. 44).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- 5) Driften av jernbaneinfrastrukturen på et jernbanenett omfatter styring, kontroll og signal. Så lenge en jernbanelinje er i drift, bør infrastrukturforvaltningen særlig sikre at infrastrukturen er egnet for den bruken den er tiltenkt.
- 6) For å avgjøre om et foretak bør anses som vertikalt integrert, bør begrepet kontroll i henhold til rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁷ få anvendelse. Dersom en infrastrukturforvaltning og et jernbaneforetak er helt uavhengig av hverandre, men begge kontrolleres direkte av staten uten noen mellomliggende enhet, bør de anses som separate. Et departement som utøver kontroll over både et jernbaneforetak og en infrastrukturforvaltning, bør ikke anses som en mellomliggende enhet.
- 7) Dette direktiv innfører ytterligere krav for å sikre infrastrukturforvaltningens uavhengighet. Medlemsstatene bør fritt kunne velge mellom forskjellige organisasjonsmodeller, fra full strukturell atskillelse til vertikal integrasjon, med forbehold for nødvendige beskyttelsestiltak for å sikre at infrastrukturforvaltningen er upartisk når det gjelder grunnleggende funksjoner, trafikkstyring og vedlikeholdsplanlegging. Medlemsstatene bør sikre at infrastrukturforvaltningen innenfor grensene for de fastsatte avgifts- og tildelingsrammene er uavhengig med hensyn til organisasjonsstruktur og beslutningstaking når det gjelder grunnleggende funksjoner.
- 8) Beskyttelsestiltakene bør få anvendelse i vertikalt integrerte foretak for å sikre at andre rettssubjekter i disse foretakene ikke har noen avgjørende innflytelse på ansettelser og oppsigelser av personer med ansvar for å treffe beslutninger om de grunnleggende funksjonene. I den forbindelse bør medlemsstatene sikre at det finnes klageadgang.
- 9) Medlemsstatene bør innføre en nasjonal ramme for vurdering av interessekonflikter. Innenfor denne rammen bør reguleringsorganet ta hensyn til alle personlige finansielle, økonomiske eller yrkesmessige interesser som på utilbørlig måte vil kunne påvirke infrastrukturforvaltningens upartiskhet. Dersom en infrastrukturforvaltning og et jernbaneforetak er uavhengige av hverandre, bør det faktum at de er direkte kontrollert av den samme myndigheten i en medlemsstat, ikke anses å medføre en interessekonflikt i henhold til dette direktiv.
- 10) Infrastrukturforvaltningens beslutningstaking med hensyn til tildeling av ruteleie og beslutningstaking med hensyn til innkreving av infrastrukturavgifter, er grunnleggende funksjoner som er avgjørende for å sikre rettferdig adgang til jernbaneinfrastruktur uten forskjellsbehandling. Strengere beskyttelsestiltak bør innføres for å unngå at det utøves utilbørlig påvirkning på beslutninger som treffes av infrastrukturforvaltningen i forbindelse med slike funksjoner. Disse beskyttelsestiltakene bør tilpasses for å ta hensyn til de forskjellige styringsstrukturene i jernbaneenhetene.
- 11) Det bør også treffes hensiktsmessige tiltak for å sikre at funksjonene trafikkstyring og vedlikeholdsplanlegging utøves på en upartisk måte for å unngå enhver form for konkurransевridning. Innenfor denne rammen bør infrastrukturforvaltningene sikre at jernbaneforetakene har tilgang til relevante opplysninger. Dersom infrastrukturforvaltningene i den forbindelse har gitt jernbaneforetak ytterligere adgang til trafikkstyringsprosessen, bør slik adgang gis på like vilkår til alle berørte jernbaneforetak.
- 12) Dersom de grunnleggende funksjonene utføres av et uavhengig innkrevings- og/eller tildelingsorgan, bør infrastrukturforvaltningens upartiskhet med hensyn til trafikkstyring og vedlikehold sikres uten at det er nødvendig å overføre disse funksjonene til en uavhengig enhet.
- 13) Reguleringsorganene bør ha myndighet til å overvåke trafikkstyring, planlegging av fornyelser, samt planlagt eller ikke-planlagt vedlikehold for å sikre at dette ikke fører til forskjellsbehandling.
- 14) Medlemsstatene bør som hovedregel sikre at infrastrukturforvaltningen er ansvarlig for drift, vedlikehold og fornyelse av et jernbanenett og har ansvar for utviklingen av jernbaneinfrastrukturen på dette nettet. Dersom disse funksjonene er utkontraktert til forskjellige enheter, bør infrastrukturforvaltningen uansett beholde tilsynsmyndighet og ha det endelige ansvaret for utøvelsen av dem.
- 15) Infrastrukturforvaltninger som er del av et vertikalt integrert foretak, kan i dette foretaket utkontraktere andre funksjoner enn de grunnleggende funksjonene, med forbehold for vilkårene fastsatt i dette direktiv, forutsatt at dette ikke medfører interessekonflikter, og at

⁷ Rådsforordning (EF) nr. 139/2004 av 20. januar 2004 om tilsyn med foretakssammenslutninger («EFs fusjonsforordning») (EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- det sikres fortløpig behandling av forretningsopplysninger. Grunnleggende funksjoner bør ikke utkontrakteres til en annen enhet i det vertikalt integrerte foretaket, med mindre en slik enhet utelukkende utfører grunnleggende funksjoner.
- 16) Dersom det er relevant, særlig av effektivitets-hensyn, herunder ved offentlig-private partnerskap, kan infrastrukturforvaltningens funksjoner deles mellom forskjellige infrastrukturforvaltninger. Hver enkelt infrastrukturforvaltning bør ha det fulle ansvaret for de funksjonene den utøver.
- 17) Finansielle overføringer mellom infrastrukturforvaltningen og jernbaneforetakene, og i vertikalt integrerte foretak mellom infrastrukturforvaltningen og andre rettssubjekter i det integrerte foretaket, bør unngås dersom de vil kunne føre til konkurransevridning på markedet, særlig som følge av kryssubsidiering.
- 18) Infrastrukturforvaltningene kan bruke inntekter fra forvaltningen av infrastrukturnettet, som innebærer bruk av offentlige midler, til å finansiere egen forretningsvirksomhet eller til å betale utbytte til sine investorer, som avkastning på deres investeringer i jernbaneinfrastruktur. Slike investorer kan omfatte staten og alle private aksjeeiere, men kan ikke omfatte foretak som inngår i et vertikalt integrert foretak og som utøver kontroll over både et jernbaneforetak og denne infrastrukturforvaltningen. Utbytte fra virksomhet som ikke omfatter bruk av offentlige midler, eller inntekter fra avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur, kan også brukes av foretak som inngår i et vertikalt integrert foretak og som utøver kontroll over både et jernbaneforetak og denne infrastrukturforvaltningen.
- 19) Avgiftsprinsippene bør ikke utelukke muligheten for at inntektene fra infrastrukturavgifter passerer gjennom statsregnskapet.
- 20) Dersom infrastrukturforvaltningen ikke er et særlig rettssubjekt i et vertikalt integrert foretak og de grunnleggende funksjonene er utkontraktert ved at de er tildelt et uavhengig innkrevings- og/eller tildelingsorgan, bør de relevante bestemmelsene om økonomisk inn-syn og infrastrukturforvaltningens uavhengighet få tilsvarende anvendelse på visse avdelinger i foretaket.
- 21) For å oppnå en effektiv forvaltning av jernbanenettet og effektiv bruk av infrastrukturen, bør det sikres bedre samordning mellom infrastrukturforvaltningene og jernbaneforetakene ved hjelp av egnede ordninger for samordning.
- 22) Med sikte på å gjøre det lettere å yte effektiv og formålstjenlig jernbanetransport i Unionen, bør det opprettes ett europeisk nettverk av infrastrukturforvaltninger som bygger på eksisterende plattformer. Når det gjelder del-taking i dette nettverket, bør medlemsstatene stå fritt til å bestemme hvilket eller hvilke organer som bør anses å være deres viktigste infrastrukturforvaltninger.
- 23) På bakgrunn av forskjellene mellom jernbane-nettene med hensyn til størrelse og tetthet og mellom hvordan nasjonale, lokale og regionale myndigheter er organisert og hvilke erfaringer de har med åpning av markedet, bør medlemsstatene få tilstrekkelig fleksibilitet til å organisere sine jernbanenett på en måte som gjør det mulig å yte tjenester på grunnlag av åpen adgang og i henhold til kontrakter om offentlig tjenesteyting, for å sikre høy kvalitet på tjenestene og at disse er lett tilgjengelige for alle passasjerer.
- 24) Det å gi Unionens jernbaneforetak adgangsrett til jernbaneinfrastrukturen i alle medlemsstater for å drive innenlands persontransport, kan få konsekvenser for organiseringen og finansieringen av persontransport med jernbane i henhold til en kontrakt om offentlig tjenesteyting. Medlemsstatene bør ha mulighet til å begrense en slik adgangsrett dersom det vil kunne bringe den økonomiske likevekten i disse kontraktene om offentlig tjenesteyting i fare, på grunnlag av en beslutning truffet av vedkommende reguleringsorgan.
- 25) Jernbaneforetakenes rett til å få adgang til infrastrukturen påvirker ikke en vedkommende myndighets mulighet til å gi enerett i samsvar med artikkel 3 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007⁸ eller til å tildele en kontrakt om offentlig tjenesteyting direkte i henhold til vilkårene fastsatt i artikkel 5 i nevnte forordning. Forekomst av en slik kontrakt om offentlig tjenesteyting bør ikke gi en medlemsstat rett til å begrense andre jernbaneforetaks adgangsrett til den aktuelle jernbaneinfrastrukturen med hensyn til persontransport med jernbane, med mindre slik transport vil kunne bringe den økonomiske

⁸ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70 (EUT L 315 av 3.12.2007, s. 1).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- likevekten i kontrakten om offentlig tjenesteyting i fare.
- 26) Reguleringsorganene bør på grunnlag av en objektiv økonomisk analyse og på anmodning fra berørte parter, vurdere hvorvidt den økonomiske likevekten i eksisterende kontrakter om offentlig tjenesteyting vil kunne bli brakt i fare.
- 27) Vurderingsprosessen bør ta hensyn til behovet for å gi alle markedsdeltakere tilstrekkelig rettssikkerhet til å utvikle sin virksomhet. Framgangsmåten bør være så enkel, effektiv og så åpen som mulig, samt være i samsvar med prosessen for tildeling av infrastrukturkapasitet.
- 28) Forutsatt at det sikres adgang uten forskjellsbehandling, kan medlemsstatene knytte bestemte vilkår til adgangsretten til infrastrukturen for å gjøre det mulig å gjennomføre en integrert ruteplanordning for innenlands persontransport med jernbane.
- 29) Utvikling av jernbaneinfrastrukturen og forbedring av kvaliteten på persontransport med jernbane er viktige prioriteringer for å fremme bærekraftig transport og mobilitet i Europa. Særlig har utviklingen av et jernbanenett for høyhastighetstog potensial til å skape bedre og raskere forbindelser mellom Europas økonomiske og kulturelle sentre. Høyhastighetstog knytter sammen mennesker og markeder på en rask, pålitelig, miljøvennlig og kostnadseffektiv måte og oppmuntrer flere reisende til å bruke jernbanen. Det er derfor særlig viktig å oppmuntre til både offentlige og private investeringer i infrastruktur for høyhastighetstog, for å skape gunstige vilkår for en positiv avkastning på investeringer og å utnytte de økonomiske og sosiale fordelene ved slike investeringer best mulig. Det bør fortsatt være mulig for medlemsstatene å kunne velge forskjellige måter å fremme investeringer i infrastruktur for høyhastighetstog og bruk av høyhastighetslinjer på.
- 30) Med sikte på å utvikle markedet for persontransport med høyhastighetstog, fremme best mulig bruk av tilgjengelig infrastruktur og stimulere konkurransevnen til persontransport med høyhastighetstog, noe som gir gunstige virkninger for passasjerene, bør åpen adgang for persontransport med høyhastighetstog begrenses bare under særlige omstendigheter, og etter en objektiv økonomisk analyse fra reguleringsorganet.
- 31) For å gi passasjerene tilgang til opplysninger som er nødvendige for å planlegge reiser og bestille billetter i Unionen, bør felles informasjons- og gjennomgangsbillettsystemer som er utviklet av markedet, fremmes. Med tanke på betydningen av å fremme sammenhengende offentlige transportsystemer, bør jernbaneforetakene oppmuntres til å arbeide med å utvikle slike systemer, og dermed gjøre mobilitet med ulike transportsystemer på tvers av landegrensene og fra dør til dør mulig.
- 32) Gjennomgangsbillettsystemene bør ha samtrafikkevne og ikke innebære forskjellsbehandling. Jernbaneforetakene bør bidra til utviklingen av slike systemer ved å gjøre all relevant informasjon som er nødvendig for å planlegge reiser og bestille billetter, tilgjengelig uten forskjellsbehandling og i et format med samtrafikkevne. Medlemsstatene bør sikre at slike systemer ikke forskjellsbehandler jernbaneforetak, og at de tar hensyn til behovet for å sikre fortløpig behandling av forretningsopplysninger, vern av personopplysninger og at konkurransereglene overholdes. Kommisjonen bør overvåke og avgi rapport om utviklingen av slike systemer og eventuelt legge fram forslag til regelverk
- 33) Medlemsstatene bør sikre at yting av jernbanetransport gjenspeiler kravene knyttet til garantien om tilstrekkelig sosial trygghet, samtidig som det sikres en smidig utvikling mot gjennomføringen av det felles europeiske jernbaneområde. I den forbindelse bør forpliktelser som oppstår i samsvar med nasjonal rett fra bindende tariffavtaler eller avtaler inngått mellom partene i arbeidslivet samt relevante sosiale standarder, overholdes. Disse forpliktelsene bør ikke berøre Unionens regelverk på området sosial- og arbeidsrett. Kommisjonen bør aktivt støtte det arbeidet som gjøres som ledd i sektordialogen om jernbaner mellom partene i arbeidslivet.
- 34) Innenfor rammen av den pågående gjennomgåelsen av europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF⁹, bør Kommisjonen vurdere om det er nødvendig med nye rettsakter om sertifisering av togpersonale.
- 35) Medlemsstatene bør stå fritt til å treffe beslutning om hensiktsmessige finansieringsstrategier for å framskynde innføringen av det europeiske togkontrollsystem (ETCS), særlig hvor

⁹ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF av 23. oktober 2007 om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet (EUT L 315 av 3.12.2007, s. 51).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- vidt man skal anvende differensierte infrastrukturavgifter.
- 36) Infrastrukturforvaltningene bør samarbeide om hendelser eller ulykker som påvirker trafikken over landegrensene, med sikte på å utveksle alle relevante opplysninger som gjør det mulig hurtig å gjenopprette normal trafikk.
- 37) Med sikte på å nå målene for det felles europeiske jernbaneområde, bør reguleringsorganene samarbeide for å sikre adgang til jernbaneinfrastrukturen uten forskjellsbehandling.
- 38) Særlig er det viktig at reguleringsorganene samarbeide når saker som gjelder internasjonal jernbanetransport eller binasjonal jernbaneinfrastruktur, krever beslutninger fra to eller flere reguleringsorganer i den hensikt at deres beslutningstaking samordnes for å unngå rettslig usikkerhet og sikre en effektiv internasjonal jernbanetransport.
- 39) I forbindelse med at nasjonale jernbanemarkeder åpnes for konkurranse ved at alle jernbaneforetak gis adgang til jernbanenettene, bør medlemsstatene ha en overgangsperiode som er tilstrekkelig lang til å kunne tilpasse nasjonal rett og nasjonale organisasjonsstrukturer. Som en følge av dette bør medlemsstatene kunne beholde sine eksisterende nasjonale regler for markedsadgang fram til utgangen av overgangsperioden.
- 40) I samsvar med den felles politiske erklæringen fra medlemsstatene og Kommisjonen av 28. september 2011 om forklarende dokumenter¹⁰ har medlemsstatene forpliktet seg til at underretningen om innarbeidings tiltakene i berettigede tilfeller skal følges av ett eller flere dokumenter som forklarer sammenhengen mellom et direktivs bestanddeler og de tilsvarende delene av de nasjonale innarbeidingsdokumentene. Med hensyn til dette direktiv anser regelgiveren at oversendingen av slike dokumenter er berettiget —
- b) Nytt nummer 3a og 3b skal lyde:
- «3a. Medlemsstatene kan unnta følgende fra anvendelsen av artikkel 7, 7a, 7b, 7c, 7d og 8:
- Lokale jernbanelinjer med liten trafikk, med en lengde på høyst 100 km som brukes til godstrafikk mellom en hovedlinje og avsender- og bestemmelsessteder for forsendelser langs disse linjene, forutsatt at disse linjene forvaltes av andre enheter enn den største infrastrukturforvaltningen, og at enten a) disse jernbanelinjene brukes av én enkelt godstransportør
- eller b) de grunnleggende funksjonene i forbindelse med disse linjene utføres av et organ som ikke kontrolleres av noe jernbaneforetak. Dersom det bare finnes en enkelt godstransportør, kan medlemsstatene også unnta den fra anvendelsen av kapittel IV fram til en annen søker anmoder om kapasitet. Dette nummer kan også få anvendelse dersom jernbanelinjen i begrenset omfang også brukes til persontransport. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om at de har til hensikt å unnta slike linjer fra anvendelsen av artikkel 7, 7a, 7b, 7c, 7d og 8.
- 3b. Medlemsstatene kan unnta følgende fra anvendelsen av artikkel 7, 7a, 7b, 7c og 7d:
- Regionale jernbanenett med liten trafikk som forvaltes av en annen enhet enn den største infrastrukturforvaltningen og brukes til drift av regional persontransport som ytes av et enkelt jernbaneforetak som ikke er det etablerte jernbaneforetaket i medlemsstaten, fram til det anmodes om kapasitet for persontransport på dette nettet, og forutsatt at foretaket er uavhengig av alle jernbaneforetak som driver godstransport. Dette nummer kan også få anvendelse dersom jernbanelinjen i begrenset omfang også brukes til godstransport. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om at de har til hensikt å unnta slike linjer fra anvendelsen av artikkel 7, 7a, 7b, 7c og 7d.»
- c) Nr. 4 skal lyde:
- «4. Uten at det berører nr. 3, kan medlemsstatene unnta lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer som ikke har

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

I direktiv 2012/34/EU gjøres følgende endringer:

- 1) I artikkel 2 gjøres følgende endringer:
- a) I nr. 3 skal innledningen lyde:
- «3. Medlemsstatene kan unnta følgende fra anvendelsen av artikkel 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 og 13 og kapittel IV:»

¹⁰ EUT C 369 av 17.12.2011, s. 14.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

noen strategisk betydning for jernbanemarkedets virkemåte, fra anvendelsen av artikkel 8 nr. 3, og lokale jernbaneinfrastrukturer som ikke har noen strategisk betydning for jernbanemarkedets virkemåte, fra anvendelsen av artikkel 7, 7a, 7c og kapittel IV. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om at de har til hensikt å unnta slike jernbaneinfrastrukturer. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter dens beslutning om hvorvidt en slik jernbaneinfrastruktur kan anses å mangle strategisk betydning. I den forbindelse skal Kommisjonen ta hensyn til lengden på de aktuelle jernbanelinjene, den faktiske utnyttelsen av dem samt det trafikkvolum som kan påvirkes. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med rådgivningsprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 2.»

d) Nytt nummer 8a skal lyde:

«8a. I et tidsrom på ti år etter 24. desember 2016 kan medlemsstatene unnta fra anvendelsen av kapittel II og IV i dette direktiv, med unntak av artikkel 10, 13 og 56, isolerte jernbanelinjer på mindre enn 500 km som har en annen sporvidde enn hovedjernbanenettet innenlands, som er tilknyttet en tredjestat der Unionens jernbaneregulering ikke får anvendelse, og som forvaltes av en annen infrastrukturforvaltning enn den som forvalter hovedjernbanenettet innenlands. Jernbaneforetak som driver virksomhet utelukkende på slike jernbanelinjer, kan unntas fra anvendelsen av kapittel II.

Slike unntak kan forlenges med høyst fem år. Senest tolv måneder før unntakets utløpsdato skal en medlemsstat som har til hensikt å forlenge et unntak, underrette Kommisjonen om sin hensikt. Kommisjonen skal undersøke om vilkårene for et unntak fastsatt i første ledd, fortsatt er oppfylt. Dersom dette ikke er tilfelle, skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter dens beslutning om avslutning av unntaket. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med rådgivningsprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 2.»

e) Nytt nummer 12 og 13 skal lyde:

«12. Dersom det foreligger et eksisterende offentlig-privat partnerskap som er inngått før 16. juni 2015, og den private parten i dette partnerskapet også er et jernbaneforetak som yter persontransport på jernbane på infrastrukturen, kan medlemsstatene fortsette å unnta slike private parter fra anvendelsen av artikkel 7, 7a og 7d og begrense retten til å ta med og sette av passasjerer på ruter som drives av jernbaneforetak på samme infrastruktur som persontransporten som drives av den private parten i det offentlig-private partnerskapet.

13. Private infrastrukturforvaltninger som er part i et offentlig-privat partnerskap som er inngått før 24. desember 2016, og som ikke mottar offentlige midler, skal unntas fra anvendelsen av artikkel 7d, forutsatt at lån og finansielle garantier som infrastrukturforvaltningen yter eller mottar, ikke direkte eller indirekte kommer noe bestemt jernbaneforetak til gode.»

2) I artikkel 3 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 2 skal lyde:

«2) «infrastrukturforvaltning» ethvert organ eller foretak som er ansvarlig for drift, vedlikehold og fornyelse av jernbaneinfrastruktur på et jernbanenettet, og for å bidra til utviklingen av det i samsvar med reglene fastsatt av medlemsstaten innenfor rammen av dens generelle politikk for utvikling og finansiering av infrastruktur,»

b) Nytt nummer 2a)-2f) skal lyde:

«2a) «utvikling av jernbaneinfrastrukturen» planlegging av jernbanenettet, finansiell planlegging og investeringsplanlegging samt bygging og opprusting av infrastrukturen,

2b) «drift av jernbaneinfrastruktur» tildeiling av ruteleie, trafikkstyring og innkreving av infrastrukturavgifter,

2c) «vedlikehold av jernbaneinfrastruktur» arbeid som har til hensikt å opprettholde den eksisterende infrastrukturens tilstand og kapasitet,

2d) «fornyelse av infrastruktur» større utskiftningsarbeid på eksisterende infrastruktur som ikke endrer dens generelle yteevne,

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- 2e) «opprusting av infrastruktur» større utskiftningsarbeid på infrastrukturen som forbedrer dens generelle yteevne,
- 2f) «grunnleggende funksjoner» i infrastrukturforvaltning beslutningstaking om togets ruteleie, herunder både definisjon og vurdering av tilgjengelighet og tildeling av individuelle ruteleier, og beslutningstaking om infrastrukturavgifter, herunder fastsettelse og innkreving av avgifter, i samsvar med avgiftsrammen og rammen for kapasitetstildeling fastsatt av medlemsstatene i henhold til artikkel 29 og 39.»
- c) Nytt nummer 31-36 skal lyde:
- «31) «vertikalt integrert foretak» et foretak der i henhold til rådsforordning (EF) nr. 139/2004¹¹:
- a) en infrastrukturforvaltning kontrolleres av et foretak som samtidig kontrollerer ett eller flere jernbaneforetak som driver jernbanetransport på infrastrukturforvaltningens jernbanenett,
 - b) en infrastrukturforvaltning kontrolleres av ett eller flere jernbaneforetak som driver jernbanetransport på infrastrukturforvaltningens jernbanenett, eller
 - c) ett eller flere jernbaneforetak som driver jernbanetransport på infrastrukturforvaltningens jernbanenett, kontrolleres av en infrastrukturforvaltning.
- Det menes også et foretak som består av to atskilte avdelinger, herunder en infrastrukturforvaltning og én eller flere avdelinger som tilbyr transporttjenester, som ikke er et særlig rettssubjekt.
- Dersom en infrastrukturforvaltning og et jernbaneforetak er helt uavhengig av hverandre, men begge kontrolleres direkte av en medlemsstat uten noen mellomliggende enhet, anses de ikke å utgjøre et vertikalt integrert foretak i henhold til dette direktiv.
- 32) «offentlig-privat partnerskap» en bindende avtale mellom offentlige orga-
- ner og ett eller flere andre foretak enn infrastrukturforvaltningen i en medlemsstat, som foretakene helt eller delvis bygger og/eller finansierer jernbaneinfrastruktur i henhold til, og/eller skaffer seg rett til å utøve en eller flere av de funksjonene som er oppført i nr. 2, i et forhåndsfastsatt tidsrom. Ordningen kan ha enhver hensiktsmessig rettslig bindende form fastsatt i nasjonal lovgivning.
- 33) «styre» det øverste organet i et foretak som utfører ledelses- og administrasjonsfunksjoner, og som er ansvarlig for foretakets daglige ledelse,
- 34) «tilsynsorgan» det øverste organet i et foretak som utfører tilsynsoppgaver, herunder utøver kontroll over styret og generelle strategiske beslutninger om foretaket,
- 35) «gjennomgangsbillett» én eller flere billetter som utgjør en transportavtale for påfølgende jernbanereiser som utføres av ett eller flere jernbaneforetak,
- 36) «persontransport med høyhastighetstog» persontransport med jernbane uten stopp underveis mellom to steder som ligger mer enn 200 km fra hverandre, på spesialbygde høyhastighetslinjer utstyrt for hastigheter på normalt minst 250 km/t, og der det i gjennomsnitt kjøres med slike hastigheter.
- 3) I artikkel 6 skal nr. 2 lyde:
- «2. I henhold til denne artikkel skal de medlemsstatene som anvender artikkel 7a nr. 3, kreve at foretaket organiseres med klart atskilte avdelinger som ikke er særlige rettssubjekter i ett enkelt foretak.»
- 4) Artikkel 7 skal lyde:
- «Artikkel 7
- Infrastrukturforvaltningens uavhengighet**
1. Medlemsstatene skal sikre at infrastrukturforvaltningen er ansvarlig for drift, vedlikehold og fornyelse av et jernbanenett og har ansvar for utviklingen av jernbaneinfrastrukturen på dette nettet i samsvar med nasjonal rett.
- Medlemsstatene skal sikre at ingen av de andre rettssubjektene i det vertikalt integrerte foretaket har avgjørende innflytelse på beslutningene som treffes av infrastrukturforvaltningen i forbindelse med de grunnleggende funksjonene.

¹¹ Rådsforordning (EF) nr. 139/2004 av 20. januar 2004 om tilsyn med foretakssammenslutninger («EFs fusjonsforordning») (EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1).»

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- Medlemsstatene skal sikre at medlemmene av tilsynsorganet og av styret i infrastrukturforvaltningen samt ledelsen som rapporterer direkte til dem, handler på en måte som ikke innebærer forskjellsbehandling, og at deres upartiskhet ikke påvirkes av eventuelle interessekonflikter.
2. Medlemsstatene skal sikre at infrastrukturforvaltningen er organisert som en enhet som er juridisk atskilt fra ethvert jernbaneforetak, og i vertikalt integrerte foretak, fra alle andre rettssubjekter i foretaket.
 3. Medlemsstatene skal sikre at de samme personene ikke samtidig kan være utnevnt eller ansatt:
 - a) som styremedlem i en infrastrukturforvaltning og styremedlem i et jernbaneforetak,
 - b) som ansvarlig for å treffe beslutninger om de grunnleggende funksjonene og som styremedlem i et jernbaneforetak,
 - c) dersom det finnes et tilsynsorgan, som medlem av tilsynsorganet i en infrastrukturforvaltning og som medlem av tilsynsorganet i et jernbaneforetak,
 - d) som medlem av tilsynsorganet i et foretak som inngår i et vertikalt integrert foretak og utøver kontroll over både et jernbaneforetak og en infrastrukturforvaltning, og som styremedlem i den infrastrukturforvaltningen.
 4. I vertikalt integrerte foretak skal styremedlemmene i infrastrukturforvaltningen og de som er ansvarlige for å treffe beslutninger om de grunnleggende funksjonene, ikke motta resultatavhengige vederlag fra andre rettssubjekter i det vertikalt integrerte foretaket, eller motta bonusutbetalinger som hovedsakelig er knyttet til bestemte jernbaneforetags økonomiske resultat. De kan imidlertid tilbys oppmuntring knyttet til det samlede resultatet for jernbanenettet.
 5. Dersom de forskjellige enhetene i et vertikalt integrert foretak har felles informasjonssystemer, skal tilgang til følsomme opplysninger som gjelder grunnleggende funksjoner, være begrenset til godkjent personale hos infrastrukturforvaltningen. Følsomme opplysninger skal ikke formidles til andre enheter i et vertikalt integrert foretak.
 6. Bestemmelsene i nr. 1 i denne artikkel skal ikke berøre medlemsstatenes rett til å treffe beslutninger når det gjelder utvikling og finansiering av jernbaneinfrastruktur og medlemsstatenes myndighet når det gjelder finansiering av infrastruktur og innkreving av avgifter samt kapasitetstildeling, som definert i artikkel 4 nr. 2 og artikkel 8, 29 og 39.»
- 5) Ny artikkel 7a-7f skal lyde:
- «*Artikkel 7a*
- Uavhengighet med hensyn til grunnleggende funksjoner**
1. Medlemsstatene skal sikre at infrastrukturforvaltningen er uavhengig med hensyn til organisasjonsstruktur og beslutningstaking innenfor grensene fastsatt i artikkel 4 nr. 2 og artikkel 29 og 39, når det gjelder grunnleggende funksjoner.
 2. Ved anvendelse av nr. 1 skal medlemsstatene særlig sikre at:
 - a) et jernbaneforetak eller et annet rettssubjekt ikke utøver noen avgjørende innflytelse på infrastrukturforvaltningen i forbindelse med grunnleggende funksjoner, med forbehold for medlemsstatenes rolle når det gjelder bestemmelse av avgiftsrammen og rammen for kapasitetstildeling og særlige avgiftsregler i samsvar med artikkel 29 og 39,
 - b) et jernbaneforetak eller et annet rettssubjekt i det vertikalt integrerte foretaket ikke har noen avgjørende innflytelse på ansettelse og oppsigelser av personer med ansvar for å treffe beslutninger om de grunnleggende funksjonene.
 - c) mobiliteten for personer med ansvar for de grunnleggende funksjonene, ikke skaper interessekonflikter.
 3. Medlemsstatene kan beslutte at innkreving av infrastrukturavgifter og tildeling av ruteleie skal utføres av et innkrevingsorgan og/eller et tildelingsorgan som er uavhengige av samtlige jernbaneforetak med hensyn til juridisk form, organisasjon og beslutningstaking. I så fall kan medlemsstatene beslutte ikke å anvende bestemmelsene i artikkel 7 nr. 2 og artikkel 7 nr. 3 bokstav c) og d).
- Artikkel 7 nr. 3 bokstav a) og artikkel 7 nr. 4 får tilsvarende anvendelse på ledere i avdelinger med ansvar for forvaltning av infrastrukturen og yting av jernbanetjenester.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

4. Bestemmelsene i dette direktiv som viser til de grunnleggende funksjonene til en infrastrukturforvaltning, får anvendelse på det uavhengige innkrevings- og/eller tildelingsorganet.

Artikkel 7b

Infrastrukturforvaltningens upartiskhet med hensyn til trafikkstyring og vedlikeholdsplanlegging

1. Medlemsstatene skal sikre at funksjonene trafikkstyring og vedlikeholdsplanlegging utøves på en åpen måte og uten forskjellsbehandling, og at personer med ansvar for å treffe beslutninger med hensyn til disse funksjonene, ikke påvirkes av interessekonflikter.
2. Med hensyn til trafikkstyring skal medlemsstatene sikre at jernbaneforetakene ved forstyrrelser som berører dem, har full og rettidig tilgang til relevant informasjon. Dersom infrastrukturforvaltningen gir ytterligere tilgang til trafikkstyringsprosessen, skal den gjøre dette for de berørte jernbaneforetakene på en åpen måte uten forskjellsbehandling.
3. Med hensyn til langsiktig planlegging av større vedlikeholdsarbeider og/eller fornyelse av jernbaneinfrastrukturen, skal infrastrukturforvaltningen rådføre seg med søkere og i størst mulig grad ta hensyn til problemer som påpekes.

Planlegging av vedlikehold skal utføres av infrastrukturforvaltningen uten forskjellsbehandling.

Artikkel 7c

Utkontraktering og deling av infrastrukturforvaltningens funksjoner

1. Forutsatt at det ikke oppstår interessekonflikter, og at det sikres fortlølig behandling av forretningsopplysninger, kan infrastrukturforvaltningen:
 - a) utkontraktere funksjoner til en annen enhet, forutsatt at denne ikke er et jernbaneforetak, ikke kontrollerer et jernbaneforetak, eller ikke kontrolleres av et jernbaneforetak. I et vertikalt integrert foretak skal grunnleggende funksjoner ikke utkontrakteres til en annen enhet i det vertikalt integrerte foretaket, med mindre en slik enhet er den eneste som utfører grunnleggende funksjoner,

- b) utkontraktere utførelsen av arbeider og tilknyttede oppgaver innen utvikling, vedlikehold og fornyelse av jernbaneinfrastruktur til jernbaneforetak eller selskaper som kontrollerer jernbaneforetaket, eller som kontrolleres av jernbaneforetaket.

Infrastrukturforvaltningen skal beholde tilsynsmyndigheten over og ha overordnet ansvar for utøvelsen av funksjonene beskrevet i artikkel 3 nr. 2. Enhver enhet som utfører grunnleggende funksjoner, skal overholde artikkel 7, 7a, 7b og 7d.

2. Som unntak fra artikkel 7 nr. 1 kan infrastrukturforvaltningens funksjoner utføres av forskjellige infrastrukturforvaltninger, herunder parter i offentlig-private partnerskap, forutsatt at alle oppfylle kravene i artikkel 7 nr. 2-6 og artikkel 7a, 7b og 7d, og påtar seg det fulle ansvar for utøvelsen av de aktuelle funksjonene.
3. Dersom en energileverandør ikke er tildelt grunnleggende funksjoner, skal den unntas fra reglene som gjelder for infrastrukturforvaltninger, forutsatt at det er sikret samsvar med de relevante bestemmelsene om utvikling av jernbanenettet, særlig artikkel 8.
4. Med forbehold for tilsyn av reguleringsorganet eller et annet uavhengig vedkommende organ fastsatt av medlemsstatene, kan en infrastrukturforvaltning inngå samarbeidsavtaler med ett eller flere jernbaneforetak på en måte som ikke innebærer forskjellsbehandling, og med sikte på å skape fordeler for kundene, for eksempel reduserte kostnader eller bedre ytelse på den delen av jernbanenettet som omfattes av avtalen.

Dette organet skal føre tilsyn med gjennomføringen av slike avtaler, og kan, dersom det er berettiget, gi råd om at de bør heves.

Artikkel 7d

Økonomisk innsyn

1. Samtidig som gjeldende nasjonale framgangsmåter i hver enkelt medlemsstat overholdes, kan inntekter fra forvaltning av infrastrukturnettet, herunder offentlige midler, brukes av infrastrukturforvaltningen bare til å finansiere egen forretningsvirksomhet, herunder betjening av egne lån. Infrastrukturforvaltningen kan

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- også bruke slike inntekter til å betale utbytte til eierne av selskapet, som kan omfatte private aksjeeiere, men som ikke omfatter foretak som inngår i et vertikalt integrert foretak og som utøver kontroll over både et jernbaneforetak og denne infrastrukturforvaltningen.
2. Infrastrukturforvaltninger skal ikke gi lån til jernbaneforetak, verken direkte eller indirekte.
 3. Jernbaneforetak skal ikke gi lån til infrastrukturforvaltninger, verken direkte eller indirekte.
 4. Lån mellom rettssubjekter i et vertikalt integrert foretak skal bare gis, utbetales og betjenes til markedsrente og til vilkår som gjenspeiler den individuelle risikoprofilen til det berørte rettssubjektet.
 5. Lån mellom rettssubjekter i et vertikalt integrert foretak som er gitt før 24. desember 2016, skal løpe fram til forfall, forutsatt at låneavtalene var inngått til markedsrente og at de faktisk er utbetalt og betjenes.
 6. Alle tjenester som tilbys infrastrukturforvaltningen fra andre rettssubjekter i et vertikalt integrert foretak, skal gis på grunnlag av avtaler og betales til markedspris eller priser som gjenspeiler produksjonskostnaden pluss en rimelig fortjenestemargin.
 7. Gjeld som tilskrives infrastrukturforvaltningen, skal være klart atskilt fra gjeld som tilskrives andre rettssubjekter i vertikalt integrerte foretak. Slik gjeld skal betjenes atskilt. Dette er ikke til hinder for at siste utbetaling av gjeld blir gjort gjennom et foretak som inngår i et vertikalt integrert foretak og som utøver kontroll over både et jernbaneforetak og en infrastrukturforvaltning, eller gjennom en annen enhet i foretaket.
 8. Regnskapene til infrastrukturforvaltningen og andre rettssubjekter i et vertikalt integrert foretak skal oppbevares på en måte som sikrer at kravene i denne artikkel oppfylles og gjør det mulig med atskilt regnskap og åpne økonomiske kretsløp i foretaket.
 9. I vertikalt integrerte foretak skal infrastrukturforvaltningen føre detaljert fortegnelse over alle kommersielle og finansielle forbindelser med andre rettssubjekter i foretaket.
 10. Dersom grunnleggende funksjoner utføres av et uavhengig innkrevings- og/eller

tildelingsorgan i samsvar med artikkel 7a nr. 3 og medlemsstatene ikke anvender artikkel 7 nr. 2, får bestemmelsene i denne artikkel tilsvarende anvendelse. Henvisninger til infrastrukturforvaltning, jernbaneforetak og andre rettssubjekter i et vertikalt integrert foretak i denne artikkel skal forstås som henvisninger til de respektive avdelingene i foretaket. Oppfyllelse av kravene i denne artikkel skal dokumenteres i de atskilte regnskapene for de respektive avdelingene i foretaket.

Artikkel 7e

Ordninger for samordning

Medlemsstatene skal sikre at det innføres hensiktsmessige ordninger for å sikre samordning mellom de største infrastrukturforvaltningene og alle berørte jernbaneforetak, samt søkere nevnt i artikkel 8 nr. 3. Dersom det er relevant, skal representanter for brukerne av gods- og persontransporttjenestene og nasjonale, lokale eller regionale myndigheter inviteres til å delta. Reguleringsmyndigheten kan delta som observatør. Samordningen skal blant annet omfatte:

- a) søkeres behov knyttet til vedlikehold og utvikling av infrastrukturkapasitet,
- b) innholdet i de brukerorienterte ytelsesmålene i avtalene nevnt i artikkel 30 og i stimuleringsiltakene nevnt i artikkel 30 nr. 1, og gjennomføringen av dem,
- c) innholdet i og gjennomføringen av netterklæringen nevnt i artikkel 27,
- d) spørsmål om intermodalitet og samtrafikk-evne,
- e) ethvert annet spørsmål knyttet til adgangsvilkårene, bruken av infrastrukturen og kvaliteten på de tjenestene som ytes av infrastrukturforvaltningen.

Infrastrukturforvaltningen skal utarbeide og offentliggjøre retningslinjer for samordning, i samråd med berørte parter. Samordningen skal finne sted minst én gang per år, og infrastrukturforvaltningen skal på sitt nettsted offentliggjøre en oversikt over virksomhet som gjennomføres i henhold til denne artikkel.

Samordningen i henhold til denne artikkel skal ikke berøre søkeres rett til å klage til reguleringsorganet og reguleringsorganets myndighet som fastsatt i artikkel 56.

*Artikkel 7f***Europeisk nettverk av infrastrukturforvaltninger**

1. Med sikte på å gjøre det lettere å yte effektiv og formålstjenlig jernbanetransport i Unionen, skal medlemsstatene sikre at de største infrastrukturforvaltningene deltar og samarbeider i et nettverk som møtes med jevne mellomrom for å:
 - a) utvikle jernbaneinfrastrukturen i Unionen,
 - b) sikre rettidig og effektiv gjennomføring av det felles europeiske jernbaneområde,
 - c) utveksle beste praksis,
 - d) overvåke og sammenligne ytelse,
 - e) bidra til markedsovervåkingen nevnt i artikkel 15,
 - f) håndtere flaskehalsene over landegrensene,
 - g) drøfte anvendelsen av artikkel 37 og 40.

Med henblikk på bokstav d) skal nettverket identifisere felles prinsipper og praksis for overvåking og sammenligning av ytelse på en ensartet måte.

Samordningen i henhold til dette nummer skal ikke berøre søkerens rett til å klage til reguleringsorganet og reguleringsorganets myndighet som fastsatt i artikkel 56.
2. Kommisjonen skal være medlem av nettverket. Den skal støtte og lette samordningen.»
- 6) I artikkel 10 gjøres følgende endringer:
 - a) Nytt nummer 1a skal lyde:

«1a. Uten at det berører Unionens og medlemsstatenes internasjonale forpliktelser, kan medlemsstater som grenser til en tredjestat, begrense adgangsretten fastsatt i denne artikkel, når det gjelder transport til og fra den aktuelle tredjestaten på et jernbanenett hvis sporvidde er forskjellig fra hovedjernbanenettet i Unionen, dersom det oppstår konkurransevidning i jernbanetransport over landegrensene mellom medlemsstater og den aktuelle tredjestaten. Slik konkurransevidning kan blant annet oppstå som følge av forskjellsbehandling med hensyn til adgang til jernbaneinfrastruktur og tilknyttede tjenester i den berørte tredjestaten.

Dersom en medlemsstat i samsvar med dette nummer har til hensikt å vedta en beslutning om å begrense adgangsretten, skal den sende utkastet til beslutning til Kommisjonen og rådføre seg med de øvrige medlemsstatene.

Dersom det innen en frist på tre måneder etter framlegging av utkastet til beslutning, ikke er kommet innvending fra verken Kommisjonen eller en annen medlemsstat, kan medlemsstaten vedta beslutningen.

Kommisjonen kan vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere regler for den framgangsmåten som skal følges for anvendelsen av dette nummer. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 3.»

- b) Nr. 2 skal lyde:
 - «2. Med forbehold for forordning (EF) nr. 1370/2007, skal jernbaneforetakene på rettferdige og åpne vilkår uten forskjellsbehandling gis adgangsrett til jernbaneinfrastruktur i alle medlemsstater med sikte på drift av persontransport med jernbane. Jernbaneforetakene skal ha rett til å ta med passasjerer fra enhver stasjon og til å sette dem av ved en annen stasjon. Denne retten skal omfatte adgang til infrastruktur som knytter sammen serviceanlegg nevnt i nr. 2 i vedlegg II til dette direktiv.»
 - c) Nr. 3 og 4 oppheves.
- 7) I artikkel 11 gjøres følgende endringer:
 - a) Nr. 1 skal lyde:
 - «1. Medlemsstatene kan begrense adgangsretten fastsatt i artikkel 10 nr. 2, til persontransport med jernbane mellom et avgangs- og bestemmelsessted når én eller flere kontrakter om offentlig tjenesteyting omfatter samme rute eller en alternativ rute dersom utøvelsen av denne retten vil kunne bringe i fare den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting.»
 - b) I nr. 2 skal første ledd lyde:
 - «2. For at vedkommende reguleringsorgan(er) nevnt i artikkel 55 skal kunne fastslå om den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting vil kunne bringes i fare,

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

skal de foreta en objektiv økonomisk analyse og basere sin beslutning på forhåndsfastsatte kriterier. De skal fastsette dette på anmodning fra en av følgende, framlagt innen én måned etter mottak av opplysningene om den planlagte persontransportruten nevnt i artikkel 38 nr. 4:

- a) den eller de vedkommende myndigheter som tildelte kontrakten om offentlig tjenesteyting,
 - b) enhver annen berørt vedkommende myndighet med rett til å begrense adgangen i henhold til denne artikkel,
 - c) infrastrukturforvaltningen,
 - d) jernbaneforetaket som gjennomfører kontrakten om offentlig tjenesteyting.»
- c) Nr. 3 skal lyde:
- «3. Reguleringsorganet skal begrunne sin beslutning og på hvilke vilkår en av følgende innen én måned etter at den er meddelt dem, kan be om en ny vurdering av beslutningen:
- a) den eller de berørte vedkommende myndigheter,
 - b) infrastrukturforvaltningen,
 - c) jernbaneforetaket som gjennomfører kontrakten om offentlig tjenesteyting,
 - d) jernbaneforetaket som søker om adgang.
- Dersom reguleringsorganet beslutter at den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlige tjenesteyting vil kunne bringes i fare av den planlagte persontransportruten nevnt i artikkel 38 nr. 4, skal den angi mulige endringer i den ruten som vil sikre at vilkårene for å gi adgang retten fastsatt i artikkel 10 nr. 2, er oppfylt.»
- d) I nr. 4 skal nytt ledd lyde:

På grunnlag av reguleringsorganenes, vedkommende myndigheters og jernbaneforetakenes erfaring og på grunnlag av arbeidet i jernbanenettet nevnt i artikkel 57 nr. 1, skal Kommisjonen innen 16. desember 2018 vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser om framgangsmåten og kriteriene som skal følges for anvendelsen av nr. 1, 2 og 3 i denne artikkel med hensyn til innenlands persontransport. Disse gjennomfø-

ringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 3.»

- e) Nr. 5 skal lyde:
- «5. Medlemsstatene kan også begrense adgangsretten til jernbaneinfrastruktur for å drive innenlands persontransport mellom et bestemt avgangssted og et bestemt bestemmelsessted i samme medlemsstat dersom:
- a) det er gitt enerett til å transportere passasjerer mellom disse stasjonene i henhold til en kontrakt om offentlig tjenesteyting som er tildelt før 16. juni 2015, eller
 - b) en ytterligere rettighet/tillatelse til å drive kommersiell persontransport i konkurranse med en annen operatør mellom disse stasjonene, er tildelt senest 25. desember 2018 på grunnlag av en rettfærdig anbudsprosedyre, og dersom disse operatørene ikke mottar noen godtgjøring for å drive denne transporten.
- Denne begrensningen kan gjelde for kontraktens eller tillatelsens opprinnelige varighet eller til 25. desember 2026, idet det korteste tidsrommet gjelder.»

- 8) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 11a

Persontransport med høyhastighetstog

1. Med sikte på å utvikle markedet for persontransport med høyhastighetstog, fremme best mulig bruk av tilgjengelig infrastruktur og stimulere konkurransevnen for persontransport med høyhastighetstog, noe som gir gunstige virkninger for passasjerene, kan med forbehold for artikkel 11 nr. 5, utøvelsen av adgangsretten fastsatt i artikkel 10 med hensyn til persontransport med høyhastighetstog, bare være underlagt kravene fastsatt av reguleringsorganet i samsvar med denne artikkel.
2. Dersom reguleringsorganet etter analysen fastsatt i artikkel 11 nr. 2, 3 og 4, fastslår at den planlagte persontransportruten med høyhastighetstog mellom et bestemt avgangssted og et bestemt bestemmelsessted bringer den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting som omfatter samme rute eller en alternativ rute, i fare, skal det angi mulige end-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

ringer i den ruten som vil sikre at vilkårene for å gi adgangsretten fastsatt i artikkel 10 nr. 2, er oppfylt. Slike endringer kan omfatte en endring av den planlagte ruten.»

«Artikkel 13a

Felles informasjons- og gjennomgangsbillettssystem

1. Uten at det berører europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007¹² og europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU¹³ kan medlemsstatene kreve at jernbaneforetak som driver innenlands persontransport, skal delta i en ordning med felles informasjonssystemer og integrerte billettssystemer for utstedelse av billetter, gjennomgangsbilletter og reservasjoner eller gi vedkommende myndigheter myndighet til å fastsette en slik ordning. Dersom en slik ordning er etablert, skal medlemsstatene sikre at den ikke skaper markedsvridning eller forskjellsbehandling mellom jernbaneforetak, og at den forvaltes av et offentlig- eller privatrettslig rettssubjekt eller en sammenslutning av alle jernbaneforetak som driver persontransport.
2. Kommisjonen skal overvåke utviklingen i jernbanemarkedet med hensyn til innføring og bruk av felles informasjons- og gjennomgangsbillettssystemer, og skal vurdere behovet for tiltak på unionsplan, idet det tas hensyn til markedsinitiativer. Den skal særlig vurdere jernbanepassasjerenes adgang uten forskjellsbehandling til data som er nødvendige for å planlegge reiser og bestille billetter. Innen 31. desember 2022 skal den avgi en rapport for Europaparlamentet og Rådet om tilgjengeligheten til slike felles informasjons- og gjennomgangsbillettssystemer, og den skal eventuelt ledsages av forslag til regelverk.
3. Medlemsstatene skal kreve at jernbaneforetak som driver persontransport med jernbane, innfører beredskapsplaner, og skal sikre at disse beredskapsplanene blir samordnet på en hensiktsmessig måte for

å bistå passasjerer i henhold til artikkel 18 i forordning (EF) nr. 1371/2007 ved større driftsforstyrrelser.

- 9) I artikkel 19 skal ny bokstav e) lyde:

«e) ikke er blitt dømt for alvorlige forhold som følge av forpliktelser som i samsvar med nasjonal rett følger av bindende tariffavtaler, dersom det er relevant.»
- 10) I artikkel 32 skal nr. 4 lyde:

«4. De infrastrukturavgiftene for bruk av jernbanekorridorer som er angitt i kommisjonsforordning (EU) 2016/919¹⁴, kan differensieres for å stimulere til å utstyre togene med ETCS som oppfyller kravene i den versjonen som ble vedtatt ved kommisjonsvedtak 2008/386/EF¹⁵ og senere versjoner. En slik differensiering skal ikke føre til at det samlet sett blir noen økning i infrastrukturforvaltningens inntekter.

Medlemsstatene kan beslutte at denne differensieringen av infrastrukturavgifter ikke skal gjelde for jernbanelinjer angitt i forordning (EU) 2016/919 der bare tog utstyrt med ETCS kjører.

Medlemsstatene kan beslutte å utvide denne differensieringen til å omfatte jernbanelinjer som ikke er angitt i forordning (EU) 2016/919.
- 11) I artikkel 38 skal nr. 4 lyde:

«4. Når en søker akter å anmode om infrastrukturkapasitet med sikte på å drive persontransport i en medlemsstat der adgangsretten til jernbaneinfrastruktur er begrenset i samsvar med artikkel 11, skal den underrette de berørte infrastrukturforvaltningene og reguleringsorganene senest 18 måneder før ikrafttreddelsen av ruteplanen som anmodningen om kapasitet gjelder. For at de berørte reguleringsorganene

¹² Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser (EUT L 315 av 3.12.2007, s.14).

¹³ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU av 7. juli 2010 om en ramme for innføring av intelligente transport-systemer innen veitransport og for grensesnitt mot andre transportsystemer (EUT L 207 av 6.8.2010, s. 1).»

¹⁴ Kommisjonsforordning (EU) nr. 2016/919 av 27. mai 2016 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkveve med hensyn til delsystemene «Styring, kontroll og signal» i Den europeiske unions jernbanesystem (EUT L 158 av 15.6.2016, s. 1).

¹⁵ Kommisjonsvedtak 2008/386/EF av 23. april 2008 om endring av vedlegg A til vedtak 2006/679/EF om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkveve som gjelder for delsystemet «styring, kontroll og signal» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog, og om endring av vedlegg A til vedtak 2006/860/EF med hensyn til delsystemet «styring, kontroll og signal» i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog (EUT L 136 av 24.5.2008, s. 11).»

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

skal kunne vurdere den potensielle økonomiske virkningen på eksisterende kontrakter om offentlig tjenesteyting, skal de sikre at vedkommende myndigheter som har tildelt kontrakter om persontransport med jernbane på denne ruten i henhold til kontrakter om offentlig tjenesteyting, enhver annen berørt vedkommende myndighet som har rett til å begrense adgangen i henhold til artikkel 11, og alle jernbaneforetak som oppfyller kontrakten om offentlig tjenesteyting på denne persontransportruten, blir underrettet uten unødig opphold og senest innen ti dager.»

- 12) I artikkel 53 nr. 3 skal nytt ledd lyde:

«Reguleringsorganet kan kreve at infrastrukturforvaltningen gjør slike opplysninger tilgjengelige for det, dersom det anser at det er nødvendig.»

- 13) I artikkel 54 skal nr. 1 lyde:

«1. Dersom det oppstår forstyrrelser i togtrafikken på grunn av tekniske feil eller ulykker, skal infrastrukturforvaltningen treffe alle nødvendige tiltak for å normalisere situasjonen. For dette formål skal den utarbeide en beredskapsplan med en liste over hvilke organer som skal underrettes ved alvorlige ulykker eller alvorlige forstyrrelser av togtrafikken. Ved forstyrrelse som kan virke inn på trafikken over landegrensene, skal infrastrukturforvaltningen dele alle relevante opplysninger med andre infrastrukturforvaltninger hvis jernbanenett og trafikk kan bli berørt av denne forstyrrelsen. De berørte infrastrukturforvaltningene skal samarbeide for å normalisere trafikken over landegrensene.»

- 14) I artikkel 56 gjøres følgende endringer:

- a) I nr. 1 skal ny bokstav h), i) og j) lyde:

«h) trafikkstyring,

- i) planlegging av fornyelser og planlagt eller ikke-planlagt vedlikehold,
j) oppfyllelse av kravene, herunder med hensyn til håndtering av interessekonflikter, fastsatt i artikkel 2 nr. 13, artikkel 7, 7a, 7b, 7c og 7d.»

- b) Nr. 2 skal lyde:

«2. Med forbehold for de nasjonale konkurransemyndighetenes myndighet til å sikre konkurransen på

markedene for jernbanetransport, skal reguleringsorganet ha myndighet til å overvåke konkurranse-situasjonen på markedene for jernbanetransport, herunder særlig markedet for persontransport med høyhastighetstog, og infrastrukturforvaltningenes virksomhet nevnt i nr. 1 bokstav a)-j). Særlig skal reguleringsorganet kontrollere samsvar med nr. 1 bokstav a)-j) på eget initiativ med henblikk på å unngå forskjellsbehandling av søkerne. Det skal særlig kontrollere om netterklæringen inneholder bestemmelser som innebærer forskjellsbehandling eller gir infrastrukturforvaltningen skjønnsmyndighet som kan anvendes til å forskjellsbehandle søkere.»

- c) I nr. 9 skal første ledd lyde:

«9. Reguleringsorganet skal vurdere eventuelle klager og ved behov be om ytterligere opplysninger og innlede samråd med alle berørte parter innen én måned etter å ha mottatt klagen. Det skal treffe beslutninger i klagesaker, treffe tiltak for å avhjelpe situasjonen og meddele de berørte partene sin begrunnede beslutning innen en forhåndsfastsatt rimelig frist, og under alle omstendigheter innen seks uker etter å ha mottatt alle relevante opplysninger. Med forbehold for de nasjonale konkurransemyndighetenes myndighet til å sikre konkurransen på markedene for jernbanetransport, skal reguleringsorganet på eget initiativ ved behov treffe beslutning om hensiktsmessige tiltak for å motvirke forskjellsbehandling av søkere, markedsvidning og alle andre former for uønsket utvikling på disse markedene, særlig med henvisning til nr. 1 bokstav a)-j).»

- d) Nr. 12 skal lyde:

«12. For å kontrollere at bestemmelsene om atskilte regnskaper fastsatt i artikkel 6 og bestemmelsene om økonomisk innsyn i artikkel 7d overholdes, skal reguleringsorganet ha myndighet til å utføre revisjoner eller iverksette eksterne

revisjoner hos infrastrukturforvaltninger, operatører av serviceanlegg og eventuelt jernbaneforetak. Når det gjelder vertikalt integrerte foretak, skal denne myndigheten omfatte alle rettssubjekter. Reguleringsorganet skal ha rett til å be om alle relevante opplysninger. Reguleringsorganet skal særlig ha myndighet til å kreve at infrastrukturforvaltningen, operatører av serviceanlegg og alle foretak eller andre enheter som utfører eller tar del i forskjellige typer jernbanetransport eller infrastrukturforvaltning som nevnt i artikkel 6 nr. 1 og 2 og artikkel 13, legger fram alle eller deler av de regnskapsopplysningene som er oppført i vedlegg VIII, med det detaljnivået som anses som nødvendig og forholdsmessig.

Uten at det berører myndigheten til de nasjonale myndighetene med ansvar for statsstøttespørsmål, kan reguleringsorganet også trekke konklusjoner fra regnskapene vedrørende spørsmål om statsstøtte som det skal rapportere til nevnte myndigheter.

Kapitalstrømmer nevnt i artikkel 7d nr. 1, lån nevnt i artikkel 7d nr. 4 og 5, og gjeld nevnt i artikkel 7d nr. 7, skal overvåkes av reguleringsorganet.

Dersom en medlemsstat har utpekt reguleringsorganet som det uavhengige vedkommende organ nevnt i artikkel 7c nr. 4, skal reguleringsorganet vurdere samarbeidsavtalene nevnt i nevnte artikkel.»

15) I artikkel 57 gjøres følgende endringer:

a) Nytt nummer 3a skal lyde:

«3a. Dersom spørsmål om en internasjonal rute krever beslutninger fra to eller flere reguleringsorganer, skal de berørte reguleringsorganene samarbeide om å utarbeide sine respektive beslutninger for å løse spørsmålet. For dette formål skal de berørte reguleringsorganene utføre sine oppgaver i samsvar med artikkel 56.»

b) Nr. 8 skal lyde:

«8. Reguleringsorganene skal utarbeide felles prinsipper og felles

praksis for de beslutningene som de i henhold til dette direktiv har myndighet til å treffe. Slike felles prinsipper og slik felles praksis skal omfatte ordninger for løsning av tvister som oppstår innenfor rammen av nr. 3a. På grunnlag av reguleringsorganenes erfaring og arbeidet i jernbanenettet nevnt i nr. 1, og dersom det er nødvendig for å sikre effektivt samarbeid mellom reguleringsorganene, kan Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter slike felles prinsipper og slik felles praksis. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 3.»

c) Nytt nummer 10 skal lyde:

«10. Når det gjelder beslutninger som gjelder en binasjonal infrastruktur, kan begge berørte medlemsstater når som helst etter 24. desember 2016 avtale å kreve samordning mellom de berørte reguleringsorganene for å tilpasse virkningene av deres beslutninger.»

16) I artikkel 63 skal nr. 1 lyde:

«1. Kommisjonen skal innen 31. desember 2024 vurdere dette direktivs virkning på jernbanesektoren og skal framlegge for Europaparlamentet, Rådet, Den europeiske økonomiske og sosiale komité og Regionkomiteen en rapport om gjennomføringen av det.

Rapporten skal særlig vurdere utviklingen av jernbanetransport med høyhastighetstog og om det forekommer forskjellsbehandling når det gjelder adgang til høyhastighetslinjer. Kommisjonen skal vurdere om det er nødvendig å framlegge forslag til regelverk.

Innen samme dato skal Kommisjonen vurdere om det forekommer forskjellsbehandling eller andre former for konkurransevridning i forhold til infrastrukturforvaltninger som inngår i et vertikalt integrert foretak. Kommisjonen skal eventuelt framlegge forslag til regelverk.»

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Artikkel 2

1. Uten hensyn til artikkel 3 nr. 2 skal medlemsstatene innen 25. desember 2018 vedta og kunngjøre de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart oversende Kommisjonen teksten til disse bestemmelsene.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

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

Artikkel 3

1. Dette direktiv trer i kraft dagen etter at det er kunngjort i Den europeiske unions tidende.
2. Artikkel 1 nr. 6 og 8 får anvendelse fra 1. januar 2019, før ruteplanen som begynner 14. desember 2020.

Artikkel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg 14. desember 2016.

For Europaparlamentet

M. Schulz

President

For Rådet

I. Korčok

Formann

Vedlegg 6

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/796 av 11. mai 2016 om Den europeiske unions jernbanebyrå og om oppheving av forordning (EF) nr. 881/2004

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91 nr. 1, under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen²,

etter den ordinære regelverksprosessen³ og ut fra følgende betraktninger:

1) En gradvis opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde krever at Unionen treffer tiltak for å fastsette regler for jernbanen med hensyn til teknisk sikkerhet og samtrafikkvevne, siden disse to aspektene er uløselig knyttet til hverandre og begge krever større grad av harmonisering på unionsplan. De siste to tiårene er det vedtatt relevant regelverk på jernbaneområdet, særlig tre jernbanepakker der europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF⁴ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF⁵ er de to viktigste rettsaktene i så henseende.

2) For at målene om jernbanesikkerhet og samtrafikkvevne skal kunne oppnås samtidig, kreves det et omfattende teknisk arbeid som ledes av et spesialisert organ. Derfor var det som en del av den andre jernbanepakken i 2004 nødvendig at det innenfor den eksisterende institusjonelle rammen, og med hensyn til myndighetsfordelingen i Unionen, ble opprettet et europeisk byrå til å ta seg av jernbanesikkerhet og samtrafikkvevne.

3) Ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004⁶ ble Det europeiske jernbanebyrå, heretter kalt «Byrået», opprettet for å fremme opprettelsen av et europeisk jernbaneområde uten grenser og for å bidra til å modernisere jernbanesektoren, samtidig som dens grunnleggende fordeler med hensyn til sikkerheten skulle forsterkes. Den fjerde jernbanepakken inneholder viktige endringer som har til hensikt å forbedre virkemåten til det felles europeiske jernbanebyrå gjennom omarbeiding av direktiv 2004/49/EF og direktiv 2008/57/EF, som begge er direkte knyttet til Byråets oppgaver. De nevnte direktivene fastsetter særlig bestemmelser om utførelsen av oppgaver knyttet til utstedelse av kjøretøytillatelse og sikkerhetssertifikater på unionsplan. Dette innebærer at Byrået får en viktigere rolle. På grunn av det betydelige antall endringer som innføres i Byråets oppgaver og interne organisasjon, bør forordning (EF) nr. 881/2004 oppheves og erstattes med en ny rettsakt.

4) Byrået bør bidra til at det utvikles en reell europeisk jernbanekultur og være et sentralt verktøy for dialog, samråd og utveksling av synspunkter mellom alle aktører i jernbanesektoren, samtidig som det tas hensyn til deres respektive funksjoner og de tekniske

¹ EUT C 327 av 12.11.2013, s. 122.

² EUT C 356 av 5.12.2013, s. 92.

³ Europaparlamentets holdning av 26. februar 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og Rådets holdning ved første behandling av 10. desember 2015 (EUT C 56 av 12.2.2016, s. 1). Europaparlamentets holdning av 28. april 2016 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

⁴ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF av 29. april 2004 om sikkerhet på Fellesskapets jernbaner og om endring av rådsdirektiv 95/18/EF om lisenser til jernbaneforetak og direktiv 2001/14/EF om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetssertifisering (jernbanesikkerhetsdirektivet) (EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44).

⁵ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF av 17. juni 2008 om samtrafikkvevnen i Fellesskapets jernbanesystem (EUT L 191 av 18.7.2008, s. 1).

⁶ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004 av 29. april 2004 om opprettelse av et europeisk jernbanebyrå («byråforordningen») (EUT L 164 av 30.4.2004, s. 1).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

særtrekkene i jernbanesektoren. Når Byrådet utfører sine oppgaver, og særlig når det utarbeider anbefalinger og uttalelser, bør det ta størst mulig hensyn til ekstern jernbanesakkunnskap, særlig fra fagfolk i jernbanesektoren og fra de berørte nasjonale myndigheter. Byrådet bør derfor opprette kompetente og representative arbeidsgrupper og grupper som består hovedsakelig av slike fagfolk.

- 5) For å gi innsyn i de økonomiske virkningene på jernbanesektoren og dens konsekvenser for samfunnet, for at andre, særlig Kommisjonen, Byrådets styre (heretter kalt «styret») og Byrådets daglige leder (heretter kalt «daglig leder») skal kunne treffe velbegrunnede beslutninger, og for å styre prioriteringen av arbeidet og ressurstildelingen i Byrådet på en mer effektiv måte, bør Byrådet videreutvikle sin medvirkning i konsekvensvurderingene.
- 6) Byrådet bør gi uavhengig og objektiv teknisk støtte hovedsakelig til Kommisjonen. Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797⁷ fastsetter bestemmelser om utarbeiding og revisjon av tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne (TSI), mens europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798⁸ fastsetter bestemmelser om utarbeiding og revisjon av felles sikkerhetsmetoder (CSM-er), felles sikkerhetsmål (CST-er) og felles sikkerhetsindikatorer (CSI-er). Kontinuiteten i arbeidet med og utviklingen av TSI-er, CSM-er, CST-er og CSI-er krever en permanent teknisk ramme og et spesialisert organ med eget personale som besitter sakkunnskap på et høyt nivå. I denne forbindelse bør Byrådet være ansvarlig for å gi Kommisjonen anbefalinger og uttalelser med hensyn til utarbeiding og revisjon av TSI-er, CSM-er, CST-er og CSI-er. Byrådet bør også på anmodning fra nasjonale sikkerhetsmyndigheter og reguleringsorganer gi uavhengige tekniske uttalelser.
- 7) For å gjøre utstedelsen av felles sikkerhetsattestifikater til jernbaneforetak mer effektiv og upartisk, er det avgjørende at Byrådet får en sentral rolle. Dersom virkeområdet er begrenset til én medlemsstat, bør det aktuelle jernbaneforetaket ha mulighet til å velge hvorvidt det skal sende sin søknad om et felles sikkerhetsattestifikat til Byrådet eller til den nasjonale

sikkerhetsmyndigheten. Direktiv (EU) 2016/798 skal inneholde bestemmelser for dette formål.

- 8) Når det gjelder jernbanekjøretøyer, inneholder direktiv 2008/57/EF for øyeblikket bestemmelser om å gi tillatelse til ibruktaking av slike kjøretøyer i hver enkelt medlemsstat, unntatt i særlige tilfeller. Innsatsgruppen for å gi tillatelse til kjøretøyer, opprettet av Kommisjonen i 2011, har drøftet flere tilfeller der produsenter og jernbaneforetak har lidd som følge av at tillatelsesprosessen har tatt for lang tid og vært for kostbar, og har foreslått en rekke forbedringer. Siden noen problemer skyldes at den gjeldende prosessen for å gi tillatelse til kjøretøyer har vært komplisert, bør den forenkles og, dersom mulig, samles i én enkelt framgangsmåte. Hvert jernbanekjøretøy bør få bare én tillatelse. Dersom bruksområdet er begrenset til bare ett eller flere jernbanenett i én medlemsstat, bør søkeren ha mulighet til å velge hvorvidt den skal sende sin søknad om kjøretøytillatelse gjennom ett saksbehandlingssted nevnt i denne forordning, til Byrådet eller til den nasjonale sikkerhetsmyndigheten. Dette vil gi merkbare fordeler for sektoren ved å redusere framgangsmåtenes kostnader og varighet, og vil redusere risikoen for mulig forskjellsbehandling, særlig overfor nye selskaper som ønsker å komme inn på jernbanemarkedet. Direktiv (EU) 2016/797 skal inneholde bestemmelser for dette formål.
- 9) Det er viktig at direktiv (EU) 2016/797 og direktiv (EU) 2016/798 ikke fører til et lavere sikkerhetsnivå i Unionens jernbanesystem. I den forbindelse bør Byrådet ta et helhetlig ansvar for de kjøretøytillatelsene og de felles sikkerhetsattestifikatene det utsteder, idet det blant annet påtar seg erstatningsansvar både i og utenfor kontraktsforhold med hensyn til dette.
- 10) Når det gjelder erstatningsansvar for Byrådets personale når de utfører de oppgavene Byrådet er tildelt, bør protokoll nr. 7 om Den europeiske unions privilegier og immunitet få anvendelse. Anvendelsen av nevnte protokoll bør ikke medføre unødige forsinkelser eller at det pålegges uberettigede begrensninger på utøvelsen av nasjonal rettergang. Ved rettergang som involverer Byrådets personale, der en ansatt bes om å møte i en nasjonal domstol, bør styret uten unødig opphold treffe beslutning om å oppheve den ansattes immunitet, forutsatt at slik oppheving ikke vil sette Unio-

⁷ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/797 av 11. mai 2016 om samtrafikkevnen i Den europeiske unions jernbanesystem (EUT L 138 av 26.5.2016, s. 44).

⁸ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798 av 11. mai 2016 om jernbanesikkerhet (EUT L 138 av 26.5.2016, s. 102).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

nens interesser i fare. En slik beslutning bør være behørig begrunnet og bør kunne prøves rettslig for Den europeiske unions domstol.

- 11) Byrået bør samarbeide lojalt med nasjonale rettsmyndigheter, særlig i tilfeller der Byråets deltakelse er nødvendig fordi Byrået har utøvd sin myndighet i forbindelse med kjøretøytillatelser, felles sikkerhetsattestifikater det har utstedt, og beslutninger om godkjenning av prosjekter vedrørende ERTMS-utstyr langs sporet (utstyr i forbindelse med Det europeiske system for styring av jernbanetraffikk (ERTMS)). Dersom Byrået eller en av dets ansatte bes om å gi opplysninger i forbindelse med relevant nasjonal rettergang, bør Byrået sikre at slik anmodning om opplysninger eller, om nødvendig, deltakelse i rettergang, behandles med behørig aktsomhet og innen rimelig tid. For dette formål bør styret vedta hensiktsmessige framgangsmåter som skal brukes i slike tilfeller.
- 12) For ytterligere å fremme utviklingen av et felles europeisk jernbaneområde, særlig med hensyn til å gi riktige opplysninger til fraktforetak og passasjerer, og for å unngå en fragmentert utvikling av telematikkprogrammer, er det nødvendig å styrke Byråets rolle på slike anvendelsesområder. Byrået, som vedkommende organ på unionsplan, bør ha en framtrædende rolle for å sikre sammenheng i utviklingen og utbredelsen av alle telematikkprogrammer. I den forbindelse bør Byrået gis myndighet til å fungere som systemmyndighet for telematikkprogrammer, og bør i den egenskap vedlikeholde, overvåke og forvalte alle tilsvarende krav til delsystemer på unionsplan.
- 13) På grunn av betydningen av ERTMS for en smidig utvikling av et felles europeiske jernbaneområde og dets sikkerhet, og for å unngå en fragmentert utvikling av ERTMS, er det nødvendig å styrke den generelle samordningen på unionsplan. Derfor bør Byrået, som det organet i Unionen som har størst sakkunnskap på dette området, gis en mer framtrædende rolle på dette feltet for å sikre sammenheng i utviklingen av ERTMS, for å bidra til å sikre at ERTMS-utstyr er i samsvar med gjeldende spesifikasjoner, og for å sikre at ERTMS-relaterte, europeiske forskningsprogrammer samordnes med utviklingen av de tekniske spesifikasjonene for ERTMS. Særlig bør Byrået hindre at ytterligere nasjonale krav i tilknytning til ERTMS setter dets samtrafikkveie i fare. Imidlertid bør ikke-forenlig

nasjonale krav anvendes bare på frivillig basis eller oppheves.

- 14) For å gjøre framgangsmåtene for utstedelse av tillatelser til ibruktaking av delsystemer for styring, kontroll og signal langs sporet mer effektive, og for å harmonisere disse framgangsmåtene på unionsplan, er det viktig at Byrået, før eventuelle anbudsinnbydelser for ERTMS-utstyr langs sporet, kontrollerer at de planlagte tekniske løsningene fullt ut er i samsvar med de relevante TSI-ene og derfor har fullstendig samtrafikkveie. Direktiv (EU) 2016/797 skal inneholde bestemmelser for dette formål. Byrået bør opprette en gruppe som består av meldte samsvarsvurderingsorganer som er aktive på ERTMS-området. Det bør i størst mulig grad oppmuntres til at slike organer deltar i gruppen.
- 15) For å forenkle samarbeidet og garantere en tydelig fordeling av oppgaver og ansvarsområder mellom Byrået og nasjonale sikkerhetsmyndigheter, bør det utarbeides en kommunikasjonsprotokoll mellom dem. I tillegg bør det utarbeides en felles informasjons- og kommunikasjonsplattform som skal fungere som ett virtuelt saksbehandlingssted, eventuelt på grunnlag av eksisterende programmer og registre, ved at deres funksjoner utvides med det mål å holde Byrået og nasjonale sikkerhetsmyndigheter underrettet om alle søknader om tillatelser og sikkerhetsattestifikater, trinnene i disse framgangsmåtene og resultatene av dem. Et viktig mål for denne plattformen er på et tidlig stadium å kunne identifisere behovet for å samordne beslutninger som skal treffes av nasjonale sikkerhetsmyndigheter og Byrået når det gjelder forskjellige søknader om lignende tillatelser og sikkerhetsattestifikater. Slike tilfeller bør identifiseres på en sammenfattende måte ved hjelp av automatiske meldinger.
- 16) Vedkommende nasjonale myndigheter har så langt innkrevd en avgift for å utstede kjøretøytillatelser og felles sikkerhetsattestifikater. I og med at denne myndigheten nå overføres til Unionen, bør Byrået ha rett til å kreve en avgift fra søkerne for å utstede sertifikatene og tillatelsene nevnt i de foregående betraktningene. Det er viktig å fastsette visse prinsipper for gebyrer og avgifter som skal betales til Byrået. Størrelsen på disse gebyrene og avgiftene bør beregnes slik at de dekker de samlede kostnadene ved den tjenesten som ytes, herunder eventuelt de relevante kostnadene som følger av de oppgavene som er tildelt de

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

nasjonale sikkerhetsmyndighetene. Disse gebyrene og avgiftene bør ikke være høyere enn det nåværende gjennomsnittet for de relevante tjenestene, og bør fastsettes på en åpen, rettferdig og ensartet måte i samarbeid med medlemsstatene. De bør ikke sette konkurransevnen i den europeiske jernbanesektoren i fare og bør fastsettes på et grunnlag som tar behørig hensyn til foretakenes evne til å betale, og de bør ikke medføre at selskapene pålegges en unødig økonomisk byrde. De bør også eventuelt ta hensyn til små og mellomstore bedrifters særlige behov.

- 17) Det er et allment mål at den nye fordelingen av funksjoner og oppgaver mellom nasjonale sikkerhetsmyndigheter og Byrået bør gjøres effektivt, uten noen reduksjon i det nåværende høye sikkerhetsnivået. For dette formål bør samarbeidsavtaler, herunder kostnadselementer, inngås mellom Byrået og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene. Byrået bør ha tilstrekkelige økonomiske midler til å kunne utføre sine nye oppgaver, og det bør tildeles disse midlene når et klart definert behov oppstår.
- 18) Når Byrået utarbeider anbefalinger, bør det ta hensyn til at det finnes jernbanenett som er isolert fra resten av jernbanesystemet i Unionen og som krever særlig sakkunnskap av geografiske og historiske årsaker. Dersom driften er begrenset til slike jernbanenett, bør det dessuten være mulig for de som søker om felles sikkerhetssertifikater og kjøretøytillatelse å oppfylle de nødvendige formalitetene lokalt gjennom relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheter. For dette formål, og med sikte på å redusere administrative byrder og kostnader, bør samarbeidsavtaler som er inngått mellom Byrået og relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheter kunne fastsette en hensiktsmessig oppgavefordeling, uten at det berører Byråets endelige ansvar for utstedelse av tillatelsen eller det felles sikkerhetssertifikatet.
- 19) Idet det tas hensyn til kunnskapen til nasjonale myndigheter, særlig nasjonale sikkerhetsmyndigheter, bør Byrået tillates å gjøre hensiktsmessig bruk av denne sakkunnskapen når de gir de relevante tillatelsene og utsteder felles sikkerhetssertifikater. Det bør derfor oppmuntres til utplassering av nasjonale sakkyndige i Byrået.
- 20) Direktiv (EU) 2016/798 og direktiv (EU) 2016/797 skal fastsette at nasjonale tiltak skal vurderes med utgangspunkt i jernbanesikkerhet og samtrafikkevne, samt forenlighet med konkurransereglene. Direktivene skal også

begrense medlemsstatenes muligheter til å vedta nye nasjonale regler. Det nåværende systemet, der det fortsatt eksisterer en rekke nasjonale regler, kan føre til mulige konflikter med unionsregelverket og til for liten åpenhet og mulig forskjellsbehandling av operatører, herunder små og nye operatører. For at man skal kunne gå over til et system med virkelig åpne og upartiske jernbaneregler på unionsplan, må man styrke den gradvise reduksjonen av nasjonale regler, herunder driftsregler. Det er avgjørende med en uttalelse som bygger på uavhengig og nøytral sakkunnskap på unionsplan. For dette formål må Byråets rolle styrkes.

- 21) Resultater, organisering og beslutningsprosesser på området for jernbanesikkerhet og samtrafikkevne varierer betydelig blant de nasjonale sikkerhetsmyndighetene og de meldte samsvarsvurderingsorganene, noe som har en ugunstig virkning på en smidig drift av det felles europeiske jernbaneområdet. Særlig kan det virke negativt inn for små og mellomstore bedrifter som ønsker å komme inn på jernbanemarkedet i en annen medlemsstat. Derfor er det avgjørende med en styrket samordning med sikte på større harmonisering på unionsplan. For dette formål bør Byrået overvåke resultatene og beslutningstakingen til de nasjonale sikkerhetsmyndighetene og de meldte samsvarsvurderingsorganene gjennom revisjoner og inspeksjoner, eventuelt i samarbeid med nasjonale akkrediteringsorganer.
- 22) På sikkerhetsområdet er det viktig å sikre størst mulig åpenhet og en effektiv informasjonsflyt. Analyse av resultater, basert på CSI-er og som gjør det mulig å knytte sammen alle parter i sektoren, er viktig og bør utføres. Når det gjelder statistikk, er det nødvendig med et nært samarbeid med Eurostat.
- 23) Byrået bør være ansvarlig for å offentliggjøre en rapport annethvert år for å overvåke framdriften med hensyn til å oppnå jernbanesikkerhet og samtrafikkevne. Gitt Byråets tekniske sakkunnskap og upartiskhet, bør det også bistå Kommisjonen i dens arbeid med å overvåke gjennomføringen av unionsregelverket for jernbanesikkerhet og samtrafikkevne.
- 24) Samtrafikkevnen i det transeuropeiske transportnettets bør utvides og de nye investeringsprosjektene som velges ut til å få støtte fra Unionen, bør være i samsvar med målet om samtrafikkevne fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1315/2013⁹. Byrået er det organet som er best egnet til å bidra til å nå

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- disse målene, og det bør ha et nært samarbeid med vedkommende organer i Unionen i tilknytning til prosjekter som gjelder det transeuropeiske transportnett. Når det gjelder gjennomføring av ERTMS og ERTMS-prosjekter, bør Byråets rolle omfatte å hjelpe søkere med å gjennomføre prosjekter som er i samsvar med TSI-en for styring, kontroll og signal.
- 25) Vedlikehold av rullende materiell er en viktig del av sikkerhetssystemet. På grunn av mangel på et system for sertifisering av vedlikeholdsverksteder har det ikke vært noe reelt europeisk marked for vedlikehold av jernbaneutstyr. Denne situasjonen har ført til økte kostnader for sektoren og medfører kjøring uten last. Felles krav til sertifisering av vedlikeholdsverksteder og av enheter som er ansvarlig for vedlikehold av andre kjøretøyer enn godsvogner, bør derfor gradvis utarbeides og oppdateres, og Byrådet er det organet som er best egnet til å foreslå hensiktsmessige løsninger for Kommisjonen.
- 26) De yrkesfaglige kvalifikasjonene som kreves av lokomotivførere, er en viktig faktor i både jernbanesikkerhet og samtrafikkevne i Unionen. Yrkesfaglige kvalifikasjoner er også en forutsetning for fri bevegelighet for arbeidstakere på jernbanesektoren. Dette spørsmålet bør behandles innenfor den eksisterende rammen for dialog mellom partene i arbeidslivet. Byrådet bør gi den tekniske støtten som er nødvendig for å ta hensyn til dette aspektet på unionsplan.
- 27) Byrådet bør legge til rette for samarbeid mellom de nasjonale sikkerhetsmyndighetene, de nasjonale undersøkelsesorganene og representative organer for jernbanesektoren som fungerer på unionsplan for å fremme god praksis, utveksling av relevante opplysninger og innsamling av jernbanerelaterte data, og for å overvåke den allmenne sikkerheten i Unionens jernbanesystem.
- 28) For å sikre størst mulig åpenhet og lik tilgang for alle parter til relevante opplysninger bør eventuelt registrene og dokumentene som er beregnet på prosessene for jernbanesikkerhet og samtrafikkevne, være tilgjengelige for offentligheten. Det samme gjelder for lisenser, felles sikkerhetssertifikater og andre relevante jernbanedokumenter. Byrådet bør sørge for effektive, brukervennlige og enkelt tilgjengelige midler for utveksling og offentliggjøring av disse opplysningene, særlig gjennom egnede IT-løsninger, med sikte på å forbedre kostnadseffektiviteten i jernbanesystemet og støtte sektorens driftsmessige behov.
- 29) Det er viktig å fremme nyskaping og forskning på jernbaneområdet, og Byrådet bør oppmuntre til dette. All økonomisk bistand som gis innenfor rammen av Byråets virksomhet med hensyn til dette, bør ikke føre til noen vridning i det relevante markedet.
- 30) For å øke effektiviteten i Unionens økonomiske støtte, dens kvalitet og dens forenlighet med relevante tekniske forskrifter, bør Byrådet spille en aktiv rolle i vurderingen av jernbaneprosjekter.
- 31) Korrekt og ensartet forståelse av regelverket for jernbanesikkerhet og samtrafikkevne, gjennomføringsveiledninger og anbefalinger fra Byrådet er forutsetninger for en effektiv gjennomføring av gjeldende EU-rett på jernbaneområdet og for at jernbanemarkedet fungerer. Derfor bør Byrådet engasjere seg aktivt i opplærings- og opplysningsvirksomhet med hensyn til dette.
- 32) Idet det tas hensyn til Byråets nye funksjoner i forbindelse med utstedelse av kjøretøytillatelse og felles sikkerhetssertifikater, vil det være et stort behov for opplæring og formidling av kunnskap på disse områdene. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene bør inviteres til å delta i opplæringsvirksomhet vederlagsfritt når det er mulig, særlig når de har deltatt i forberedelsene til dette.
- 33) For å kunne utføre sitt arbeid på en korrekt måte, bør Byrådet være et eget rettssubjekt og ha et eget budsjett som finansieres hovedsakelig gjennom bidrag fra Unionen og gjennom gebyrer og avgifter innbetalt av søkere. Byråets uavhengighet og upartiskhet bør ikke settes i fare av økonomiske bidrag som det mottar fra medlemsstater, tredjestater eller andre enheter. For å sikre uavhengighet i sin daglige ledelse og i sine uttalelser, anbefalinger og beslutninger, bør Byråets organisasjon være åpen, og den daglige lederen bør ha fullt ansvar. Byråets personale bør være uavhengig og være ansatt på både kort- og langsiktige kontrakter for å bevare kunnskapen i organisasjonen og sikre driftskontinuiteten, samtidig som det skjer en nødvendig og løpende utveksling av sakkunnskap med jernbanesektoren. Byråets utgifter bør omfatte utgifter til personale, administrasjon, infrastruktur og

⁹ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315 av 11. desember 2013 om unionsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett og om oppheving av beslutning nr. 661/2010/EU (EUT L 348 av 20.12.2013, s. 1).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- drift, og blant annet det beløpet som betales til de nasjonale sikkerhetsmyndighetene for deres arbeid med å gi kjøretøytillatelse og prosessen med det felles sikkerhetsattest, i samsvar med de relevante samarbeidsavtalene og bestemmelsene i gjennomføringsrettsakten om fastsettelse av gebyrer og avgifter.
- 34) Når det gjelder forebygging og behandling av interessekonflikter, er det svært viktig at Byrået handler upartisk, viser integritet og fastsetter høye faglige standarder. Det bør aldri være noen skjellig grunn til å anta at beslutninger kan være påvirket av interesser som er i konflikt med Byråets rolle som et organ som tjener Unionen som helhet, eller av private interesser eller tilknytninger blant Byråets personale, utsendte nasjonale sakkynndige eller medlemmer av styret eller klageinstansen, som vil skape eller vil kunne skape en konflikt med vedkommendes korrekte utøvelse av sine offisielle plikter. Styret bør derfor vedta omfattende regler for interessekonflikter som omfatter hele Byrået. I disse reglene bør det tas hensyn til anbefalingene fra Revisjonsretten i dens spesialrapport nr. 15 av 2012.
- 35) For å effektivisere beslutningsprosessen i Byrået og bidra til å forbedre effektiviteten og virkningen, bør det innføres en styringsstruktur med to nivåer. For dette formål bør medlemsstatene og Kommisjonen være representert i et styre som har fått den nødvendige myndigheten til å fastsette budsjettet og godkjenne programdokumentet. Styret bør gi generelle retningslinjer for Byråets virksomhet og være tettere involvert i overvåkingen av Byråets virksomhet, med sikte på å styrke tilsynet med administrative og budsjettmessige spørsmål. Det bør opprettes et mindre forretningsutvalg som har til oppgave å forberede møter i styret på en hensiktsmessig måte og støtte dets beslutningsprosess. Forretningsutvalgets myndighet bør defineres i et mandat som skal vedtas av styret, og bør eventuelt omfatte uttalelser og midlertidige beslutninger som skal godkjennes endelig av styret.
- 36) For å sikre åpenhet med hensyn til styrets beslutninger, bør representanter for de aktuelle sektorene delta på styrets møter, men uten å ha stemmerett. Representantene for de forskjellige berørte partene bør oppnevnes av Kommisjonen på grunnlag av deres representativitet på unionsplan fra jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger, jernbaneindustrien, fagorganisasjonene, passasjerer og fraktforetak.
- 37) Det må sikres at parter som berøres av de beslutningene Byrået treffer, har den nødvendige klageadgang, som bør gis på en uavhengig og upartisk måte. Det bør opprettes en hensiktsmessig ankeordning, slik at daglig leders beslutninger kan overprøves av en særskilt klageinstans.
- 38) Ved uenighet mellom Byrået og nasjonale sikkerhetsmyndigheter om utstedelse av felles sikkerhetsattest eller kjøretøytillatelse, bør det opprettes en voldgiftsordning slik at beslutninger treffes på en samordnet og samarbeidsbasert måte.
- 39) Et bredere strategisk perspektiv i forbindelse med Byråets virksomhet vil gjøre det lettere å planlegge og styre dets ressurser på en mer effektiv måte, og vil bidra til å øke kvaliteten på Byråets arbeid. Dette bekreftes og styrkes ved delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 1271/2013¹⁰. Derfor bør det vedtas et felles programdokument som inneholder de årlige og flerårige arbeidsprogrammene, og dette bør ajourføres jevnlig av styret etter at de berørte parter er rådspurt på behørig vis.
- 40) Når Byrået tildeles en ny oppgave i forbindelse med sikkerheten og samtrafikkveien i Unionens jernbanesystem etter at programdokumentet er vedtatt, bør styret om nødvendig endre programdokumentet slik at det inneholder den nye oppgaven, etter en analyse av konsekvensene både for menneskelige ressurser og budsjettmidler.
- 41) Byråets virksomhet bør være preget av åpenhet. Det bør sikres at europaparlamentet kan føre effektiv kontroll, og for dette formål bør europaparlamentet rådspørres om utkastet til den flerårige delen av Byråets programdokument og ha mulighet til å høre Byråets daglige leder samt motta årsrapporten om Byråets virksomhet. Byrået bør også anvende relevante deler av Unionens regelverk for offentlig tilgang til dokumenter.
- 42) Etter hvert som det de seneste årene er blitt opprettet flere desentraliserte byråer, er innsynet i og kontrollen over forvaltningen av EU-midlene som er tildelt byråene forbedret, særlig når det gjelder oppføring av gebyrinntekter i budsjettet, finansiell kontroll, fullmakt til å

¹⁰ Delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 1271/2013 av 30. september 2013 om det finansielle rammereglement for organene nevnt i artikkel 208 i europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 (EUT L 328 av 7.12.2013, s. 42).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

meddele ansvarsfrihet, bidrag til pensjonsordninger og intern budsjettbehandling (atferdsregler). På tilsvarende måte bør europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) nr. 883/2013¹¹ få ubegrenset anvendelse på Byrået, som bør tiltre den tverrinstitusjonelle avtalen av 25. mai 1999 mellom Europaparlamentet, Rådet for Den europeiske union og Kommisjonen for De europeiske fellesskap om interne undersøkelser som foretas av Det europeiske kontor for bedrageribekjempelse (OLAF)¹².

- 43) Byrået bør aktivt fremme Unionens strategi for jernbanesikkerhet og samtrafikkevne i sine forbindelser med internasjonale organisasjoner og tredjestater. Dette bør også omfatte, innenfor begrensningene for Byråets myndighet, å legge til rette for at jernbaneforetakene i Unionen har adgang til jernbanemarkedene i tredjestatene på like vilkår, og at Unionens rullende materiell har adgang til jernbanenettene i tredjestatene.
- 44) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av denne forordning når det gjelder undersøkelsen av utkast til nasjonale regler og eksisterende nasjonale regler, overvåking av nasjonale sikkerhetsmyndigheter og meldte samsvarsvurderingsorganer, fastsettelse av saksbehandlingsregler for klageinstansen og fastsettelse av gebyrer og avgifter som Byrået har rett til å pålegge, bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011¹³.
- 45) Ettersom målet for denne forordning, som er å opprette et spesialisert organ med ansvar for å utarbeide felles løsninger når det gjelder jernbanesikkerhet og samtrafikkevne, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, men på grunn av at det arbeidet som skal gjøres er av felles art, bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar

med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.

- 46) For at Byrået skal fungere på en tilfredsstillende måte er det nødvendig å gjennomføre visse prinsipper for Byråets forvaltning for å overholde den felles erklæring og den felles tilnærming som den tverrinstitusjonelle arbeidsgruppen om EUs desentraliserte byråer vedtok i juli 2012, og som har som formål å effektivisere byråenes virksomhet og forbedre deres resultater.
- 47) Denne forordning er forenlig med de grunnleggende rettigheter og de prinsipper som er anerkjent særlig i Den europeiske unions pakt om grunnleggende rettigheter —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Kapittel 1

Prinsipper

Artikkel 1

Formål og virkeområde

1. Ved denne forordning opprettes Den europeiske Unions jernbanebyrå (heretter kalt «Byrået»).
2. Ved denne forordning fastsettes bestemmelser om:
 - a) Byråets opprettelse og oppgaver,
 - b) medlemsstatenes oppgaver i forbindelse med denne forordning.
3. Denne forordning støtter opprettelsen av et felles europeisk jernbaneområde, særlig målene om:
 - a) samtrafikkevne i Unionens jernbanesystem fastsatt i direktiv (EU) 2016/797,
 - b) sikkerhet i Unionens jernbanesystem fastsatt i direktiv (EU) 2016/798,
 - c) sertifisering av lokomotivførere fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF¹⁴.

Artikkel 2

Byråets mål

Byråets mål skal være å bidra til videreutviklingen av et felles europeisk jernbaneområde uten gren-

¹¹ Europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) nr. 883/2013 av 11. september 2013 om undersøkelser som foretas av Det europeiske kontor for bedrageribekjempelse (OLAF) og om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/1999 og rådsforordning (Euratom) nr. 1074/1999 (EUT L 248 av 18.9.2013, s. 1).

¹² EFT L 136 av 31.5.1999, s. 15.

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

¹⁴ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF av 23. oktober 2007 om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet (EUT L 315 av 3.12.2007, s. 51).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

ser og til at dette fungerer effektivt, ved å sikre et høyt nivå av jernbanesikkerhet og samtrafikk-evne, samtidig som jernbanesektorens konkurransemessige stilling forbedres. Særlig skal Byrådet i tekniske spørsmål bidra til gjennomføringen av EU-regulverket ved å utarbeide en felles strategi for sikkerhet i Unionens jernbanesystem, og ved å øke nivået for samtrafikk-evne i Unionens jernbanesystem.

Ytterligere mål for Byrådet skal være å følge utviklingen i nasjonale jernbaneregler for å støtte arbeidet hos nasjonale myndigheter som er aktive på områdene for jernbanesikkerhet og samtrafikk-evne, og for å fremme optimalisering av framgangsmåter.

Dersom direktiv (EU) 2016/797 og direktiv (EU) 2016/798 fastsetter dette, skal Byrådet utføre rollen som den myndigheten i Unionen som har ansvar for å utstede tillatelser til ibruktaking av jernbanekjøretøyer og kjøretøytyper, og for å utstede felles sikkerhetssertifikater for jernbaneforetak.

I arbeidet med å oppnå disse målene, skal Byrådet fullt ut ta hensyn til prosessen med utvidelsen av Unionen og av de særlige begrensningene i tilknytning til jernbaneforbindelser med tredjestatene.

Artikkel 3

Rettslig status

1. Byrådet skal være et unionsorgan som er et eget rettssubjekt.
2. I hver medlemsstat skal Byrådet ha den mest omfattende rettslige handleevne som en juridisk person kan ha i henhold til nasjonal lovgivning. Det kan særlig erverve og avhende løsøre og fast eiendom og være part i en rettsak.
3. Byrådet skal være representert ved sin daglige leder.
4. Byrådet skal ha enevnsvar for de funksjoner og den myndighet det er tildelt.

Artikkel 4

Byråets fullmakter

Byrådet kan:

- a) rette anbefalinger til Kommisjonen om anvendelsen av artikkel 13, 15, 17, 19, 35, 36 og 37,
- b) rette anbefalinger til medlemsstatene om anvendelsen av artikkel 34,
- c) avgi uttalelser til Kommisjonen i henhold til artikkel 10 nr. 2 og artikkel 42, og til vedkommende myndigheter i medlemsstatene i henhold til artikkel 10, 25 og 26,

- d) rette anbefalinger til nasjonale sikkerhetsmyndigheter i henhold til artikkel 33 nr. 4,
- e) treffe beslutninger i henhold til artikkel 14, 20, 21 og 22,
- f) avgi uttalelser som utgjør akseptable samsvarskriterier i henhold til artikkel 19,
- g) utstede tekniske dokumenter i henhold til artikkel 19,
- h) utstede revisjonsrapporter i henhold til artikkel 33 og 34,
- i) utstede retningslinjer og andre ikke-bindende dokumenter som forenkler anvendelsen av regelverket for jernbanesikkerhet og samtrafikk-evne i henhold til artikkel 13, 19, 28, 32, 33 og 37.

Kapittel 2

Arbeidsmetoder

Artikkel 5

Opprettelse og sammensetning av arbeidsgrupper og grupper

1. Byrådet skal opprette et begrenset antall arbeidsgrupper i den hensikt å utarbeide anbefalinger og, dersom relevant, retningslinjer, særlig i forbindelse med tekniske spesifikasjoner for samtrafikk-evne (TSI-er), felles sikkerhetsmål (CST-er), felles sikkerhetsmetoder (CSM-er) og bruken av felles sikkerhetsindikatorer (CSI-er).

Byrådet kan opprette arbeidsgrupper i andre behørig begrunnede tilfeller på anmodning fra Kommisjonen eller komiteen nevnt i artikkel 81 (heretter kalt komiteen), eller på eget initiativ, etter samråd med Kommisjonen.

Arbeidsgruppene skal ledes av en representant for Byrådet.

2. Arbeidsgruppene skal være sammensatt av:
 - representanter utnevnt av vedkommende nasjonale myndigheter til å delta i arbeidsgruppene,
 - fagfolk i jernbanesektoren utvalgt av Byrådet fra listen nevnt i nr. 3. Byrådet skal sikre tilstrekkelig representasjon fra de sektorene i industrien og fra de brukerne som kan påvirkes av tiltak som Kommisjonen kan foreslå på bakgrunn av de anbefalingene som Byrådet retter til den. Byrådet skal om mulig etterstrebe en balansert geografisk representasjon.

Byrådet kan om nødvendig utnevne uavhengige sakkyndige og representanter for internasjonale organisasjoner som er anerkjente på det aktuelle området, til arbeidsgruppene. An-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

satte i Byrådet kan ikke utnevnes til arbeidsgruppene, bortsett fra lederen for arbeidsgruppene, som skal være en representant for Byrådet.

3. Hvert representative organ nevnt i artikkel 38 nr. 4, skal oversende Byrådet en liste over de høyest kvalifiserte sakkyndige som har fått i oppdrag å representere det i de enkelte arbeidsgruppene, og skal ajourføre denne listen når det skjer endringer.
4. Dersom arbeidet i slike arbeidsgrupper har direkte virkning på arbeidsforholdene, helsen og sikkerheten til arbeidstakerne i industrien, skal representanter utpekt av fagorganisasjonene som fungerer på europeisk plan, delta i de relevante arbeidsgruppene som fullverdige medlemmer.
5. Reise- og oppholdsutgifter for medlemmene skal dekkes av byrådet i henhold til de reglene og takstene som er vedtatt av styret.
6. Byrådet skal ta behørig hensyn til resultatene av det arbeidet som arbeidsgruppene har utført, når det utarbeider anbefalingene og retningslinjene nevnt i nr. 1.
7. Byrådet skal opprette grupper i henhold til artikkel 24, 29 og 38 nr. 1.
8. Byrådet kan opprette grupper i samsvar med artikkel 38 nr. 4 og i behørig begrunnede tilfeller på anmodning fra Kommisjonen eller komiteen, eller på eget initiativ.
9. Arbeidet i arbeidsgruppene og gruppene skal være preget av åpenhet. Styret skal fastsette forretningsordenen for arbeidsgruppene og gruppene, herunder regler for åpenhet.

Artikkel 6

Samråd med partene i arbeidslivet

Dersom oppgavene fastsatt i artikkel 13, 15, 19 og 36 har direkte konsekvenser for de sosiale forholdene eller arbeidsforholdene for arbeidstakerne i industrien, skal Byrådet rådspørre partene i arbeidslivet innenfor rammen av sektordialogkomiteen nedsatt i samsvar med kommisjonsavgjørd 98/500/EF¹⁵. I slike tilfeller kan partene i arbeidslivet svare på slikt samråd, forutsatt at det skjer innen tre måneder.

Slikt samråd skal avholdes før Byrådet retter sine anbefalinger til Kommisjonen. Byrådet skal ta behørig hensyn til slikt samråd og skal til enhver

tid være tilgjengelig for å gi ytterligere begrunnelser for sine anbefalinger. Byrådet sender uttalelsene fra sektordialogkomiteen sammen med Byråets anbefaling, til Kommisjonen, som videresender dem til komiteen.

Artikkel 7

Samråd med fraktforetak og passasjerer

Dersom oppgavene fastsatt i artikkel 13 og 19, har direkte konsekvenser for fraktforetak og passasjerer, skal Byrådet rådspørre de organisasjonene som representerer dem, herunder representanter for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer. I slike tilfeller kan disse organisasjonene svare på slikt samråd, forutsatt at det skjer innen tre måneder.

Listen over organisasjoner som skal rådspørres, skal utarbeides av Kommisjonen med bistand fra komiteen.

Slikt samråd skal avholdes før Byrådet retter sine anbefalinger til Kommisjonen. Byrådet skal ta behørig hensyn til slikt samråd og skal til enhver tid være tilgjengelig for å gi ytterligere begrunnelser for sine anbefalinger. Byrådet sender uttalelsene fra organisasjonene sammen med Byråets anbefaling, til Kommisjonen, som videresender dem til komiteen.

Artikkel 8

Konsekvensanalyse

1. Byrådet skal foreta en konsekvensanalyse av sine anbefalinger og uttalelser. Styret skal vedta en metode for konsekvensanalyse som er basert på den metoden Kommisjonen bruker. Byrådet skal samarbeide med Kommisjonen for å sikre at det tas behørig hensyn til relevant arbeid i Kommisjonen. Byrådet skal tydelig identifisere antagelsene som brukes som grunnlag for konsekvensanalysen og de datakildene som brukes i rapporten som ledsager hver enkelt anbefaling.
2. Før en type virksomhet tas med i programdokumentet vedtatt av styret i samsvar med artikkel 51 nr. 1, skal Byrådet foreta en innledende konsekvensanalyse der det skal angi:
 - a) problemet som skal løses og mulige løsninger,
 - b) i hvilket omfang en særlig handling, herunder at Byrådet retter en anbefaling eller avgir en uttalelse, vil være nødvendig,
 - c) hvilket bidrag som forventes av Byrådet for å løse problemet.

¹⁵ Kommisjonsavgjørd av 20. mai 1998 om oppnemning av sektordialogutval for å fremme dialogen mellom partene i arbeidslivet på europeisk plan (EFT L 225 av 12.8.1998, s. 27).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Før en type virksomhet eller prosjekter tas med i programdokumentet, skal de gjennomgå en effektiv analyse hver for seg og i sammenheng med hverandre, for å kunne utnytte Byråets budsjett og ressurser best mulig.

3. Byrådet kan i ettertid foreta en vurdering av regelverket basert på dets anbefalinger.
4. Medlemsstatene skal gi Byrådet de opplysningene som er nødvendige for å utarbeide en konsekvensanalyse, dersom slike foreligger.

På anmodning fra Byrådet skal de representative organene gi Byrådet de ikke-fortrolige opplysningene som er nødvendige for å utarbeide konsekvensanalysen.

Artikkel 9

Undersøkelser

Dersom det kreves for at Byrådet skal kunne gjennomføre sine oppgaver, skal det be om undersøkelser der eventuelt arbeidsgruppene og gruppe nevnt i artikkel 5 deltar, og Byrådet skal finansiere disse undersøkelsene gjennom sitt budsjett.

Artikkel 10

Uttalelser

1. Byrådet skal avgi uttalelser på anmodning fra en eller flere nasjonale reguleringsorganer nevnt i artikkel 55 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU¹⁶, særlig vedrørende sikkerhetsrelaterte og samtrafikkveirelaterte aspekter ved saker som de blir gjort oppmerksomme på.
2. Byrådet skal avgi uttalelser på anmodning fra Kommisjonen om endringer av enhver rettsakt som er vedtatt på grunnlag av direktiv (EU) 2016/797 eller direktiv (EU) 2016/798, særlig dersom det blir gjort oppmerksom på påståtte mangler.
3. Alle uttalelser fra Byrådet, særlig de som er nevnt i nr. 2, skal avgis så raskt som mulig, og senest to måneder etter at anmodningen om den er mottatt, med mindre annet er avtalt med den anmodende part. Disse uttalelsene skal offentliggjøres av Byrådet innen én måned etter at de er avgitt, i en versjon der alt kommersielt fortrolig materiale er fjernet.

Artikkel 11

Besøk i medlemsstatene

1. For å kunne utføre de oppgavene det har fått ansvar for, særlig de som er nevnt i artikkel 14, 20, 21, 25, 26, 31, 32, 33, 34, 35 og 42, og for å bistå Kommisjonen med å oppfylle dens forpliktelser i henhold til traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV), herunder særlig vurderingen av effektiv gjennomføring av relevant EU-regelverk, kan Byrådet foreta besøk i medlemsstatene, i samsvar med den politikken, de arbeidsmetodene og de framgangsmåtene som er vedtatt av styret.
2. Etter samråd med den berørte medlemsstaten, skal Byrådet underrette denne om det planlagte besøket i god tid, om navnene på Byråets tjenestemennene med fullmakt til å foreta besøket, hvilken dato besøket begynner og hvor lenge det er forventet å vare. Byråets tjenestemenn med fullmakt til å foreta slike besøk, skal gjøre dette etter at daglig leder skriftlig har framlagt en beslutning med beskrivelse av besøkets hensikt og mål.
3. De berørte medlemsstatenes nasjonale myndigheter skal lette arbeidet for Byråets personale.
4. Byrådet skal utarbeide en rapport om hvert besøk nevnt i nr. 1, og sende den til Kommisjonen og den berørte medlemsstaten.
5. Denne artikkel berører ikke inspeksjonene nevnt i artikkel 33 nr. 7 og artikkel 34 nr. 6.
6. Kostnader i forbindelse med reise, losji og opphold samt andre påløpte kostnader for Byråets personale, skal dekkes av Byrådet.

Artikkel 12

Ett saksbehandlingssted

1. Byrådet skal opprette og styre et informasjons- og kommunikasjonssystem med minste følgende funksjoner som ett saksbehandlingssted:
 - a) et sentralt kontaktpunkt som søkeren skal sende sin søknad gjennom for typetillatelse, tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning og felles sikkerhetssertifikater. Dersom bruksområdet eller driftsområdet er begrenset til bare ett eller flere jernbanenett i én medlemsstat, bør det sentrale kontaktpunktet være utviklet slik at det sikrer at søkeren velger den myndigheten den ønsker skal behandle søknaden om utstedelse av tillatelse eller felles sikkerhetssertifikater, for hele framgangsmåten,

¹⁶ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (EUT L 343 av 14.12.2012, s. 32).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- b) en felles informasjonsutvekslingsplattform som gir Byrået og nasjonale sikkerhetsmyndigheter opplysninger om alle søknader om tillatelser og felles sikkerhets sertifikater, trinnene i og resultatene av disse framgangsmåtene, og eventuelt klageinstansens anmodninger og beslutninger,
- c) en felles informasjonsutvekslingsplattform som gir Byrået og nasjonale sikkerhetsmyndigheter opplysninger om anmodninger om godkjenninger fra Byrået i samsvar med artikkel 19 i direktiv (EU) 2016/797 og søknader om tillatelser for delsystemer for styring, kontroll og signal langs sporet som omfatter utstyr til Det europeiske togkontrollsystem (ETCS) og/eller det globale systemet for mobiltelekommunikasjon for jernbaner (GSM-R), trinnene i og resultatene av disse framgangsmåtene, og eventuelt klageinstansens anmodninger og beslutninger,
- d) et system for tidlig varsling som på et tidlig stadium vil kunne identifisere behovet for samordning mellom beslutninger som skal treffes av nasjonale sikkerhetsmyndigheter og Byrået når det gjelder forskjellige søknader om lignende tillatelser eller felles sikkerhets sertifikater.
2. De tekniske spesifikasjonene og funksjonsspesifikasjonene til det ene saksbehandlingsstedet nevnt i nr. 1, skal utarbeides i samarbeid med nettverket av nasjonale sikkerhetsmyndigheter nevnt i artikkel 38, på grunnlag av et utkast utarbeidet av Byrået, idet det tas hensyn til resultatene av en nytte- og kostnadsanalyse. På dette grunnlag skal styret vedta de tekniske spesifikasjonene og funksjonsspesifikasjonene og en plan for å opprette det ene saksbehandlingsstedet. Det ene saksbehandlingsstedet skal utvikles uten å berøre immaterialrettighetene og det påkrevde fortrolighetsnivået, og idet det tas hensyn til eventuelt de IT-applikasjonene og registrene som Byrået allerede har opprettet, for eksempel de som er nevnt i artikkel 37.
3. Det ene saksbehandlingsstedet skal være i drift innen 16. juni 2019.
4. Byrået skal overvåke søknadene som er levert gjennom det ene saksbehandlingsstedet, særlig ved å bruke systemet for tidlig varsling nevnt i nr. 1 bokstav d). Dersom det oppdages forskjellige søknader om liknende tillatelser eller felles sikkerhets sertifikater, skal Byrået sikre hensiktsmessig oppfølging, for eksempel:
- a) underrette søkeren/søkerne om at det foreligger en annen eller liknende søknad om tillatelse eller sertifisering,
- b) samordne med de relevante sikkerhetsmyndighetene for å sikre at beslutningene som skal treffes av nasjonale sikkerhetsmyndigheter og Byrået, er ensartede. Dersom det innen én måned etter starten av samordningsprosessen ikke er funnet noen felles akseptabel løsning, skal saken henvises til voldgift hos klageinstansen nevnt i artikkel 55, 61 og 62.

Kapittel 3

Byråets oppgaver i forbindelse med jernbansikkerhet

Artikkel 13

Teknisk støtte – anbefalinger om jernbansikkerhet

1. Byrået skal rette anbefalinger til Kommisjonen om CSI-ene, CSM-ene og CST-ene fastsatt i artikkel 5, 6 og 7 i direktiv (EU) 2016/798. Byrået skal også rette anbefalinger om periodisk revisjon av CSI-er, CSM-er og CST-er til Kommisjonen.
2. Byrået skal rette anbefalinger til Kommisjonen, på anmodning fra Kommisjonen eller på eget initiativ, om andre tiltak innenfor sikkerhet, idet det tas hensyn til de erfaringene som er gjort.
3. Byrået skal utstede retningslinjer for å bistå nasjonale sikkerhetsmyndigheter med hensyn til overvåking av jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger og andre aktører, i samsvar med artikkel 17 i direktiv 2016/798.
4. Byrået skal rette anbefalinger til Kommisjonen om de CSM-ene som dekker de elementene i sikkerhetsstyringssystemet som må harmoniseres på unionsplan i samsvar med artikkel 9 nr. 7 i direktiv (EU) 2016/798.
5. Byrået kan utstede retningslinjer og andre ikke-bindende dokumenter for å forenkle gjennomføringen av jernbansikkerhetsregelverket, herunder å gi medlemsstatene bistand til å identifisere nasjonale regler som kan oppheves etter vedtak og/eller revisjon av CSM-er, samt retningslinjer med sikte på vedtak av nye nasjonale regler eller endring av eksisterende nasjonale regler. Byrået kan også utstede retningslinjer om jernbansikkerhet og sikkerhetsertifisering, herunder lister med eksempler på god praksis, særlig transport over landegrensene og infrastruktur.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Artikkel 14

Felles sikkerhetsattestifikater

Byrået skal utstede, fornye, midlertidig oppheve og endre felles sikkerhetsattestifikater og samarbeide med nasjonale sikkerhetsmyndigheter med hensyn til dette, i samsvar med artikkel 10, 11 og 18 i direktiv 2016/798.

Byrået skal begrense eller tilbakekalle felles sikkerhetsattestifikater og samarbeide med nasjonale sikkerhetsmyndigheter med hensyn til dette, i samsvar med artikkel 17 i direktiv 2016/798.

Artikkel 15

Vedlikehold av kjøretøyer

1. Byrået skal bistå Kommissjonen med hensyn til systemet for sertifisering av enheter ansvarlig for vedlikehold i samsvar med artikkel 14 nr. 7 i direktiv (EU) 2016/798.
2. Byrået skal rette anbefalinger til Kommissjonen i henhold til artikkel 14 nr. 8 i direktiv (EU) 2016/798.
3. Byrået skal analysere de alternative tiltakene som treffes i samsvar med artikkel 15 i direktiv (EU) 2016/798, og skal ta med resultatet av sin analyse i rapporten nevnt i artikkel 35 nr. 4 i denne forordning.
4. Byrået skal støtte og på anmodning samordne de nasjonale sikkerhetsmyndighetene ved overvåking av enheter ansvarlig for vedlikehold som nevnt i artikkel 17 nr. 1 bokstav c) i direktiv (EU) 2016/798.

Artikkel 16

Samarbeid med nasjonale undersøkelsesorganer

Byrået skal samarbeide med nasjonale undersøkelsesorganer i samsvar med artikkel 20 nr. 3, artikkel 22 nr. 1, 2, 5 og 7 og artikkel 26 i direktiv (EU) 2016/798.

Artikkel 17

Jernbanetransport av farlig gods

Byrået skal følge utviklingen i regelverket for jernbanetransport av farlig gods i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/68/EF av 17. juni 2008¹⁷ og skal sammen med Kommissjonen sikre at slik utvikling skjer i samsvar med

regelverket for jernbanesikkerhet og samtrafikkvevne, særlig de grunnleggende kravene. I forbindelse med dette skal Byrået bistå Kommissjonen og komme med anbefalinger på anmodning fra Kommissjonen eller på eget initiativ.

Artikkel 18

Informasjonsutveksling om sikkerhetsrelaterte ulykker

Byrået skal oppmuntre til informasjonsutveksling om sikkerhetsrelaterte ulykker, hendelser og nestenulykker, idet det tas hensyn til erfaringen til de jernbaneaktørene som er nevnt i artikkel 4 i direktiv (EU) 2016/798. Informasjonsutvekslingen skal føre fram til utvikling av god praksis på medlemsstatsnivå.

Kapittel 4

Byråets oppgaver i forbindelse med samtrafikkvevne

Artikkel 19

Teknisk støtte på området samtrafikkvevne i jernbanenettet

1. Byrået skal:
 - a) rette anbefalinger til Kommissjonen om TSI-ene og revisjon av disse, i samsvar med artikkel 5 i direktiv (EU) 2016/797,
 - b) rette anbefalinger til Kommissjonen om maler for EF-samsvarserklæringen og for dokumenter i den tekniske dokumentasjonen som skal ledsage den, i henhold til artikkel 15 nr. 9 i direktiv (EU) 2016/797,
 - c) rette anbefalinger til Kommissjonen om spesifikasjoner for registre og revisjon av disse i henhold til artikkel 47, 48 og 49 i direktiv (EU) 2016/797,
 - d) avgi uttalelser som utgjør akseptable samsvarskriterier i forbindelse med mangler i TSI-ene, i samsvar med artikkel 6 nr. 4 i direktiv (EU) 2016/797, og sende disse uttalelsene til Kommissjonen,
 - e) på anmodning fra Kommissjonen avgi uttalelser til den med hensyn til forespørsler fra medlemsstatene om ikke å anvende TSI-ene, i samsvar med artikkel 7 i direktiv (EU) 2016/797,
 - f) utstede tekniske dokumenter i samsvar med artikkel 4 nr. 8 i direktiv (EU) 2016/797,
 - g) treffe en beslutning om godkjenning før eventuelle anbudsinnbydelser for ERTMS-utstyr langs sporet for å sikre harmonisert gjennomføring av ERTMS i Unionen i hen-

¹⁷ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/68/EF av 24. september 2008 om innlands transport av farlig gods (EUT L 260 av 30.9.2008, s. 13).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

hold til artikkel 19 i direktiv (EU) 2016/797,

- h) rette anbefalinger til Kommisjonen om opplæring og sertifisering av ombordpersonale som utfører viktige sikkerhetsoppgaver,
 - i) gi detaljert veiledning om standarder for de relevante europeiske standardiseringsorganene for å utfylle det mandatet Kommisjonen har gitt dem,
 - j) rette anbefalinger til Kommisjonen om arbeidsforholdene for alt personale som utfører viktige sikkerhetsoppgaver,
 - k) rette anbefalinger til Kommisjonen i forbindelse med harmoniserte standarder som skal utarbeides av europeiske standardiseringsorganer, og standarder for utskiftbare reservedeler som kan forbedre sikkerhetsnivået og øke samtrafikkevnen i Unionens jernbanesystem,
 - l) eventuelt rette anbefalinger til Kommisjonen når det gjelder sikkerhetskritiske komponenter.
2. Ved utarbeiding av anbefalinger som nevnt i bokstav a), b), c), h), k) og l) i nr. 1, skal Byrået:
- a) sikre at TSI-ene og spesifikasjonene for registre tilpasses den tekniske utviklingen, markedsutviklingen og de samfunnsmessige kravene,
 - b) sikre at utviklingen og oppdateringen av TSI-ene og utviklingen av alle europeiske standarder som viser seg nødvendig for samtrafikkevnen, er samordnet, og opprettholde relevante kontakter med europeiske standardiseringsorganer,
 - c) eventuelt delta som observatør i de relevante arbeidsgruppene som er opprettet av anerkjente standardiseringsorganer.
3. Byrået kan utstede retningslinjer og andre ikke-bindende dokumenter for å forenkle gjennomføringen av regelverket for samtrafikkevne, herunder bistand til medlemsstatene med å identifisere nasjonale regler som kan oppheves etter vedtak og/eller revisjon av TSI-er.
4. Når det gjelder samtrafikkomponenters manglende oppfyllelse av grunnleggende krav, skal Byrået bistå Kommisjonen i samsvar med artikkel 11 i direktiv (EU) 2016/797.

Artikkel 20

Tillatelser til å bringe kjøretøyer i omsetning

Byrået skal utstede tillatelser til å bringe jernbanekjøretøyer i omsetning, og skal ha myndighet til å fornye, endre, midlertidig oppheve og tilbakekalle

tillatelser det har utstedt. For dette formål skal Byrået samarbeide med nasjonale sikkerhetsmyndigheter i samsvar med artikkel 21 i direktiv (EU) 2016/797.

Artikkel 21

Tillatelser til å bringe kjøretøytyper i omsetning

Byrået skal utstede tillatelser til å bringe kjøretøytyper i omsetning, og skal ha myndighet til å fornye, endre, midlertidig oppheve og tilbakekalle tillatelser det har utstedt, i samsvar med artikkel 24 i direktiv (EU) 2016/797.

Artikkel 22

Ibruktaking av delsystemer for styring, kontroll og signal langs sporet

Byrået skal før eventuelle anbudsinnbydelser for ERTMS-utstyr langs sporet, kontrollere at de tekniske løsningene er fullt ut i samsvar med de relevante TSI-ene og derfor har full samtrafikkevne, og treffe beslutning om godkjenning i samsvar med artikkel 19 i direktiv (EU) 2016/797.

Artikkel 23

Telematikkprogrammer

1. Byrået skal fungere som systemmyndighet for å sikre samordnet utvikling av telematikkprogrammer i Unionen, i samsvar med de relevante TSI-ene. For dette formål skal Byrået vedlikeholde, overvåke og styre de tilsvarende kravene til delsystemer.
2. Byrået skal definere, offentliggjøre og anvende framgangsmåten for behandling av anmodninger om endringer av spesifikasjoner for telematikkprogrammer. For dette formål skal Byrået opprette, vedlikeholde og oppdatere et register over anmodninger om endringer av slike spesifikasjoner og deres status, ledsaget av relevante begrunnelser.
3. Byrået skal utvikle og vedlikeholde de tekniske verktøyene for å styre de forskjellige versjonene av spesifikasjoner for telematikkprogrammer og etterstrebe å sikre bakoverkompatibilitet.
4. Byrået skal bistå Kommisjonen med å overvåke innføringen av spesifikasjoner for telematikkprogrammer i samsvar med relevante TSI-er.

Artikkel 24

Støtte til meldte samsvarsvurderingsorganer

1. Byrået skal støtte virksomheten til meldte samsvarsvurderingsorganer som nevnt i artik-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

kel 30 i direktiv (EU) 2016/797. Denne støtten skal særlig omfatte spørsmålet med å utarbeide retningslinjer for samsvarsvurdering eller vurdering av bruksegnethet for en samtrafikkomponent som nevnt i artikkel 9 i direktiv (EU) 2016/797, og av retningslinjer for framgangsmåten for EF-verifisering nevnt i artikkel 10 og 15 i direktiv (EU) 2016/797.

2. Byrået kan forenkle samarbeidet mellom meldte samsvarsvurderingsorganer i samsvar med artikkel 44 i direktiv (EU) 2016/797, og kan særlig fungere som teknisk sekretariat for deres samordningsgruppe.

Kapittel 5

Byråets oppgaver i forbindelse med nasjonale regler

Artikkel 25

Undersøkelse av utkast til nasjonale regler

1. Byrået skal innen to måneder etter mottak undersøke utkast til nasjonale regler som er oversendt til det i samsvar med artikkel 8 nr. 4 i direktiv (EU) 2016/798 og artikkel 14 nr. 5 i direktiv 2016/797. Dersom det kreves oversettelse, eller dersom utkastet til nasjonale regler er langt eller teknisk komplisert, kan Byrået forlenge denne fristen med inntil tre måneder til, med forbehold for medlemsstatens samtykke. Under særlige omstendigheter kan imidlertid Byrået og den berørte medlemsstaten sammen avtale å forlenge denne fristen ytterligere.

Innen denne fristen skal Byrået utveksle relevante opplysninger med den berørte medlemsstaten, rådspørre relevante berørte parter dersom det er relevant, og deretter underrette medlemsstaten om resultatet av undersøkelsen.

2. Dersom Byrået etter undersøkelsen nevnt i nr. 1, anser at utkastet til nasjonale regler gjør det mulig å oppfylle de grunnleggende kravene til samtrafikkveie i jernbanenettet, å overholde gjeldende CSM-er og TSI-er, og å oppnå CST-ene, og at de ikke vil føre til vilkårlig forskjellsbehandling eller en skjult begrensning av jernbanetransport mellom medlemsstatene, skal Byrået underrette Kommisjonen og medlemsstatene om sin positive vurdering. I så tilfelle kan Kommisjonen vurdere reglene i IT-systemet nevnt i artikkel 27. Dersom Byrået innen to måneder etter mottak av utkast til nasjonale regler eller innen den forlengede fristen avtalt i sam-

svar med nr. 1, ikke underretter Kommisjonen og den berørte medlemsstaten om sin vurdering, kan medlemsstaten arbeide videre med innføringen av regelen, med forbehold for artikkel 26.

3. Dersom undersøkelsen nevnt i nr. 1, fører til en negativ vurdering, skal Byrået underrette den berørte medlemsstaten og be den om å gi sine synspunkter på denne vurderingen. Dersom Byrået etter utveksling av synspunkter med den berørte medlemsstaten opprettholder sin negative vurdering, skal Byrået innen høyst én måned:
 - a) avgi en uttalelse til den berørte medlemsstaten der det begrunner hvorfor den eller de aktuelle nasjonale reglene ikke bør tre i kraft eller anvendes, og
 - b) underrette Kommisjonen om sin negative vurdering der det begrunner hvorfor den eller de aktuelle nasjonale reglene ikke bør tre i kraft eller anvendes.

Dette skal ikke berøre en medlemsstats rett til å vedta nye nasjonale regler i samsvar med artikkel 8 nr. 3 bokstav c) i direktiv (EU) 2016/798 eller artikkel 14 nr. 4 bokstav b) i direktiv (EU) 2016/797.

4. Den berørte medlemsstaten skal underrette Kommisjonen om sine synspunkter på uttalelsen nevnt i nr. 3, innen to måneder, herunder sin begrunnelse i tilfelle av uenighet.

Dersom begrunnelsen som gis, ikke anses å være tilstrekkelig, eller slik begrunnelse ikke gis, og medlemsstaten vedtar den aktuelle nasjonale regelen uten å ta tilstrekkelig hensyn til uttalelsen nevnt i nr. 3, kan Kommisjonen ved gjennomføringsrettsakter treffe en beslutning rettet til den berørte medlemsstaten der den anmodes om å endre eller oppheve den aktuelle regelen. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i artikkel 81 nr. 2.

Artikkel 26

Undersøkelse av eksisterende nasjonale regler

1. Byrået skal innen to måneder etter mottak undersøke de nasjonale reglene som er meldt i samsvar med artikkel 14 nr. 6 i direktiv (EU) 2016/798 og artikkel 8 nr. 6 i direktiv 2016/797. Dersom det kreves oversettelse, eller dersom den nasjonale regelen er langt eller teknisk komplisert, kan Byrået forlenge denne fristen med inntil tre måneder til, med forbehold for medlemsstatens samtykke. Under

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

særlige omstendigheter kan imidlertid Byrådet og den berørte medlemsstaten sammen avtale å forlenge denne fristen ytterligere.

Innen denne fristen skal Byrådet utveksle relevante opplysninger med den berørte medlemsstaten og deretter underrette den om resultatet av undersøkelsen.

2. Dersom Byrådet etter undersøkelsen nevnt i nr. 1, anser at de nasjonale reglene gjør det mulig å oppfylle de grunnleggende kravene til samtrafikkvegne i jernbanenettet, å overholde gjeldende CSM-er og TSI-er, og å oppnå CST-ene, og at de ikke vil føre til vilkårlig forskjellsbehandling eller en skjult begrensning av jernbanetransport mellom medlemsstatene, skal Byrådet underrette Kommisjonen og medlemsstatene om sin positive vurdering. I så tilfelle kan Kommisjonen vurdere reglene i IT-systemet nevnt i artikkel 27. Dersom Byrådet ikke underretter Kommisjonen og den berørte medlemsstaten innen to måneder etter mottak av de nasjonale reglene, eller innen den forlengede fristen som er avtalt i samsvar med nr. 1, skal regelen fortsatt være gyldig.
3. Dersom undersøkelsen nevnt i nr. 1, fører til en negativ vurdering, skal Byrådet underrette den berørte medlemsstaten og be den om å gi sine synspunkter på denne vurderingen. Dersom Byrådet etter utveksling av synspunkter med den berørte medlemsstaten opprettholder sin negative vurdering, skal Byrådet innen høyst én måned:
 - a) avgi en uttalelse til den berørte medlemsstaten som sier at den eller de aktuelle nasjonale reglene har vært gjenstand for en negativ vurdering, og der det begrunner hvorfor den eller de aktuelle reglene bør endres eller oppheves, og
 - b) underrette Kommisjonen om sin negative vurdering der det begrunner hvorfor den eller de aktuelle nasjonale reglene bør endres eller oppheves.
4. Den berørte medlemsstaten skal underrette Kommisjonen om sine synspunkter på uttalelsen nevnt i nr. 3, innen to måneder, herunder sin begrunnelse i tilfelle av uenighet. Dersom begrunnelsen som gis, ikke anses å være tilstrekkelig, eller slik begrunnelse ikke gis, kan Kommisjonen ved gjennomføringsrettsakter treffe en beslutning rettet til den berørte medlemsstaten der den anmodes om å endre eller oppheve den aktuelle nasjonale regelen. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i artikkel 81 nr. 2.

5. Dersom undersøkelsen nevnt i nr. 1, fører til en negativ vurdering, og dersom den berørte medlemsstaten ikke har endret eller opphevet den aktuelle nasjonale regelen innen to måneder etter mottak av Byråets uttalelse, kan Kommisjonen, som unntak fra nr. 3 og 4, i tilfelle av forebyggende hastetiltak, treffe en beslutning ved gjennomføringsrettsakter der medlemsstaten anmodes om å endre eller oppheve denne regelen. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i artikkel 81 nr. 2.

Ved en positiv vurdering fra Byrådet, og dersom den aktuelle nasjonale regelen påvirker mer enn én medlemsstat, skal Kommisjonen i samarbeid med Byrådet og medlemsstatene treffe egnede tiltak, herunder revisjon av CSM-er og TSI-er dersom det er nødvendig.

6. Framgangsmåten nevnt i nr. 2, 3 og 4, skal få tilsvarende anvendelse på tilfeller der Byrådet blir oppmerksomme på en nasjonal regel, uavhengig av om den er meldt eller ikke, som er overflødig, i strid med CSM-ene, CST-ene, TSI-ene eller ethvert annet EU-regelverk på jernbaneområdet, eller som skaper en uberettiget hindring for det felles jernbanemarkedet.

Artikkel 27

IT-system som skal brukes til melding om og klassifisering av nasjonale regler

1. Byrådet skal styre et eget IT-system som inneholder nasjonale regler nevnt i artikkel 25 og 26, og akseptable nasjonale samsvarskriterier nevnt i artikkel 2 nr. 34 i direktiv (EU) 2016/797. Byrådet skal eventuelt gjøre dem tilgjengelige for berørte parter med hensyn til samråd, dersom det er relevant.
2. Medlemsstatene skal melde nasjonale regler som nevnt i artikkel 25 nr. 1 og artikkel 26 nr. 1, til Byrådet og Kommisjonen gjennom IT-systemet nevnt i nr. 1 i denne artikkel. Byrådet skal offentliggjøre disse reglene i dette IT-systemet, herunder statusen for undersøkelsen av dem, og når den er gjennomført, det positive eller negative resultatet av vurderingen, og skal bruke dette IT-systemet til å underrette Kommisjonen i samsvar med artikkel 25 og 26.
3. Byrådet skal foreta en teknisk undersøkelse av de eksisterende nasjonale reglene nevnt i den tilgjengelige nasjonale lovgivningen, som per 15. juni 2016 er oppført i dens database over referansedokumenter. Byrådet skal klassifisere

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

meldte nasjonale regler i samsvar med artikkel 14 nr. 10 i direktiv (EU) 2016/797. For dette formål skal det bruke systemet nevnt i nr. 1 i denne artikkel.

4. Byrået skal klassifisere meldte nasjonale regler i samsvar med artikkel 8 i og vedlegg I til direktiv (EU) 2016/798, idet det tas hensyn til utviklingen i EU-regelverket. For dette formål skal Byrået utvikle et styringsverktøy for regler som medlemsstatene skal bruke til å forenkle sine systemer av nasjonale regler. Byrået skal bruke systemet nevnt i nr. 1 i denne artikkel, til å offentliggjøre styringsverktøyet for regler.

Kapittel 6

Byråets oppgaver i forbindelse med det europeiske system for styring av jernbanetrafikk (ertms)

Artikkel 28

Systemmyndighet for ERTMS

1. Byrået skal fungere som systemmyndighet for å sikre samordnet utvikling av ERTMS i Unionen, i samsvar med de relevante TSI-ene. For dette formål skal Byrået vedlikeholde, overvåke og styre de tilsvarende kravene til delsystemer, herunder de tekniske spesifikasjonene for ETCS og GSM-R.
2. Byrået skal definere, offentliggjøre og anvende framgangsmåten for behandling av anmodninger om endringer av spesifikasjonene for ERTMS. For dette formål skal Byrået opprette, vedlikeholde og oppdatere et register over anmodninger om endringer av ERTMS-spesifikasjoner og deres status, ledsaget av relevante begrunnelser.
3. Utviklingen av nye versjoner av tekniske ERTMS-spesifikasjoner skal ikke ha negativ virkning på innføringstakten for ERTMS, stabiliteten til de spesifikasjonene som er nødvendige for å optimere produksjonen av ERTMS-utstyr, jernbaneforetakenes, infrastrukturforvaltningenes og innehavernes avkastning på investeringer og den effektive planleggingen av innføringen av ERTMS.
4. Byrået skal utvikle og vedlikeholde de tekniske verktøyene for forvaltning av de forskjellige versjonene av ERTMS med sikte på å sikre teknisk og driftsmessig forenlighet mellom jernbanenett og kjøretøyer som benytter ulike versjoner, og å oppmuntre til en rask og samordnet gjennomføring av de gjeldende versjonene.

5. I samsvar med artikkel 5 nr. 10 i direktiv (EU) 2016/797 skal Byrået sikre at etterfølgende versjoner av ERTMS-utstyr er teknisk forenlige med tidligere versjoner.

6. Byrået skal utarbeide og distribuere relevante retningslinjer for gjennomføring til berørte parter og dokumenter som forklarer de tekniske spesifikasjonene for ERTMS.

Artikkel 29

ERTMS-gruppe bestående av meldte samsvarsvurderingsorganer

1. Byrået skal opprette og lede en ERTMS-gruppe bestående av meldte samsvarsvurderingsorganer som nevnt i artikkel 30 nr. 7 i direktiv (EU) 2016/797.

Gruppen skal kontrollere at man på en enhetlig måte anvender framgangsmåten for samsvarsvurdering eller vurdering av bruksegnethet for en samtrafikkomponent som nevnt i artikkel 9 i direktiv (EU) 2016/797, og framgangsmåten for EF-verifisering nevnt i artikkel 10 i direktiv (EU) 2016/797, som utføres av meldte samsvarsvurderingsorganer.

2. Byrået skal hvert år avgi rapport til Kommisjonen om virksomheten til gruppen nevnt i nr. 1, herunder ved hjelp av møtestatistikk for de meldte samsvarsvurderingsorganenes representanter i gruppen.
3. Byrået skal evaluere anvendelsen av framgangsmåten for samsvarsvurdering av samtrafikkomponenter og av framgangsmåten for EF-verifisering av ERTMS-utstyr, og skal annethvert år oversende Kommisjonen en rapport som eventuelt inneholder anbefalinger til forbedringer.

Artikkel 30

Forenlighet mellom delsystemer for ERTMS montert om bord og langs sporet

1. Byrået skal beslutte å:
 - a) med forbehold for artikkel 21 nr. 5 i direktiv (EU) 2016/797, og før utstedelse av tillatelse til å bringe i omsetning et kjøretøy utstyrt med et delsystem for ERTMS om bord, på deres anmodning gi søkere råd om den tekniske forenligheten mellom delsystemer for ERTMS montert om bord og langs sporet,
 - b) med forbehold for artikkel 17 i direktiv (EU) 2016/798, og etter utstedelse av tillatelse til å bringe i omsetning et kjøretøy utstyrt med et delsystem for ERTMS om

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

bord, på deres anmodning gi jernbaneforetak råd, før de tar i bruk et kjøretøy utstyrt med et delsystem for ERTMS om bord, om den driftsmessige forenligheten mellom delsystemer for ERTMS montert om bord og langs sporet.

I henhold til dette nummer skal Byrået samarbeide med de relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheter.

2. Dersom Byrået, før den nasjonale sikkerhetsmyndigheten utsteder en tillatelse, blir klar over at eller blir underrettet av søkeren gjennom det ene saksbehandlingsstedet i samsvar med artikkel 19 nr. 6 i direktiv (EU) 2016/797, om at et prosjekts utforming eller spesifisering er endret etter at Byrået hadde gitt en godkjenning i samsvar med artikkel 19 i direktiv (EU) 2016/797, og at det er risiko for manglende teknisk og driftsmessig forenlighet mellom delsystemet for ERTMS langs sporet og kjøretøyene som er utstyrt med ERTMS, skal det samarbeide med de berørte parter, herunder søkeren og den relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheten, for å finne en løsning som er akseptabel for alle parter. Dersom det innen én måned etter starten av samordningsprosessen ikke er funnet noen felles akseptabel løsning, skal saken henvises til voldgift hos klageinstansen.
3. Dersom Byrået, etter at den nasjonale sikkerhetsmyndigheten har utstedt en tillatelse, konstaterer at det foreligger risiko for manglende teknisk eller driftsmessig forenlighet mellom relevante jernbanenett og kjøretøyer som benytter ERTMS-utstyr, skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten og Byrået samarbeide med alle berørte parter for umiddelbart å finne en løsning som er akseptabel for alle parter. Byrået skal underrette Kommisjonen om slike tilfeller.

Artikkel 31

Støtte innføring av ERTMS og ERTMS-prosjekter

1. Byrået skal bistå Kommisjonen med å overvåke innføringen av ERTMS i samsvar med gjeldende europeiske gjennomføringsplan. På Kommisjonens anmodning skal det forenkle samordningen av innføringen av ERTMS langs de transeuropeiske transportkorridorene og godstransportkorridorene fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 913/2010¹⁸.
2. Byrået skal sikre teknisk oppfølging av EU-finansierte prosjekter for innføring av ERTMS,

herunder, dersom det er relevant og uten å forsinke prosessen unødig, analyser av anbuds-dokumenter ved anbudsinnbydelser. Om nødvendig skal Byrået også bistå de som mottar slike EU-midler for å sikre at de tekniske løsningene som er gjennomført i prosjektene, fullt ut er i samsvar med TSI-ene for styring, kontroll og signal, og derfor har full samtrafikkevne.

Artikkel 32

Akkreditering av laboratorier

1. Byrået skal støtte, særlig ved å gi egnede retningslinjer til akkrediteringsorganer, harmonisert akkreditering av ERTMS-laboratorier i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008¹⁹.
2. Byrået skal underrette medlemsstatene og Kommisjonen om manglende oppfyllelse av kravene i forordning (EF) nr. 765/2008 i forbindelse med akkreditering av ERTMS-laboratorier.
3. Byrået kan delta som observatør i fagfelleverderingene som kreves ved forordning (EF) nr. 765/2008.

Kapittel 7

Byråets oppgaver i forbindelse med overvåking av det felles europeiske jernbaneområde

Artikkel 33

Overvåking av nasjonale sikkerhetsmyndigheters resultater og beslutningstaking

1. For å kunne utføre de oppgavene det har fått ansvar for, og for å bistå Kommisjonen med å oppfylle dens forpliktelser i henhold til TEUV, skal Byrået overvåke nasjonale sikkerhetsmyndigheters resultater og beslutningstaking gjennom revisjon og inspeksjoner på vegne av Kommisjonen.
2. Byrået skal ha rett til å revidere:
 - a) nasjonale sikkerhetsmyndigheters evne til å utføre oppgaver knyttet til jernbanesikkerhet og samtrafikkevne, og

¹⁸ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 913/2010 av 22. september 2010 om et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport (EUT L 276 av 20.10.2010, s. 22).

¹⁹ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008 av 9. juli 2008 om fastsettelse av kravene til akkreditering og markedstilsyn for markedsføring av produkter, og om oppheving av forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 av 13.8.2008, s. 30).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- b) effektiviteten i nasjonale sikkerhetsmyndigheters overvåking av sikkerhetsstyringssystemene til aktørene nevnt i artikkel 17 i direktiv (EU) 2016/798.

Styret skal vedta politikken, arbeidsmetodene, framgangsmåtene og de praktiske ordningene for gjennomføringen av dette nummer, herunder eventuelt ordninger vedrørende samråd med medlemsstatene før offentliggjøring av opplysninger.

Byrået skal arbeide for at kvalifiserte revisorer fra nasjonale sikkerhetsmyndigheter som ikke er gjenstand for den aktuelle revisjonen, tas med revisjonsgruppen. For dette formål skal Byrået utarbeide en liste over kvalifiserte revisorer og gi dem nødvendig opplæring.

3. Byrået skal utstede revisjonsrapporter og sende dem til den aktuelle nasjonale sikkerhetsmyndigheten, til den berørte medlemsstaten og til Kommisjonen. Hver revisjonsrapport skal særlig inneholde en liste over mangler som er avdekket av Byrået, samt anbefalinger til forbedringer.
4. Dersom Byrået anser at manglene nevnt i nr. 3, hindrer den aktuelle nasjonale sikkerhetsmyndigheten i effektivt å kunne utføre sine oppgaver knyttet til jernbanesikkerhet og samtrafikkvegne, skal Byrået anbefale den nasjonale sikkerhetsmyndigheten å treffe hensiktsmessige tiltak innen en gjensidig avtalt frist, idet det tas hensyn til hvor alvorlig mangelen er. Den berørte medlemsstaten skal holdes underrettet av Byrået om en slik anbefaling.
5. Dersom en nasjonal sikkerhetsmyndighet er uenig i Byråets anbefalinger nevnt i nr. 4, eller ikke treffer de hensiktsmessige tiltakene nevnt i nr. 4, eller dersom den nasjonale sikkerhetsmyndigheten ikke har gitt noe svar på Byråets anbefalinger innen tre måneder etter mottak av denne, skal Byrået underrette Kommisjonen.
6. Kommisjonen skal underrette den berørte medlemsstaten om saken og be den om å komme med sine synspunkter vedrørende anbefalingene nevnt i nr. 4. Dersom svarene som gis, ikke anses å være tilstrekkelige, eller dersom medlemsstaten ikke svarer innen tre måneder etter Kommisjonens anmodning, kan Kommisjonen innen seks måneder treffe egnede tiltak med hensyn til hva som skal gjøres som følge av revisjonen, dersom det er relevant.
7. Byrået skal ha rett til å foreta forhåndsvarslede inspeksjoner av nasjonale sikkerhetsmyndigheter for å kontrollere bestemte sider ved

deres virksomhet og drift, særlig for å gå gjennom dokumenter, prosesser og registre knyttet til deres oppgaver som nevnt i direktiv (EU) 2016/798. Inspeksjonene kan foretas på ad hoc-basis eller i samsvar med en plan som er utarbeidet av Byrået. En inspeksjon skal ikke vare mer enn to dager. Medlemsstatenes nasjonale myndigheter skal lette arbeidet for Byråets personale. Byrået skal avgi en rapport til Kommisjonen, den berørte medlemsstaten og den aktuelle nasjonale sikkerhetsmyndigheten etter hver inspeksjon.

Politikken, arbeidsmetodene og framgangsmåten for gjennomføring av inspeksjonene skal vedtas av styret.

Artikkel 34

Overvåking av meldte samsvarsvurderingsorganer

1. I henhold til artikkel 41 i direktiv (EU) 2016/797, skal Byrået støtte Kommisjonen i overvåkingen av meldte samsvarsvurderingsorganer ved å bistå akkrediteringsorganene og de relevante nasjonale myndighetene, og ved revisjoner og inspeksjoner som fastsatt i nr. 2-6.
2. Byrået skal støtte harmonisert akkreditering av meldte samsvarsvurderingsorganer, særlig ved å gi akkrediteringsorganene hensiktsmessig veiledning om vurderingskriterier og framgangsmåter for å vurdere hvorvidt meldte organer oppfyller kravene nevnt i kapittel VI i direktiv (EU) 2016/797, via den europeiske infrastruktur for akkreditering som er anerkjent i henhold til artikkel 14 i forordning (EF) nr. 765/2008.
3. Når det gjelder meldte samsvarsvurderingsorganer som ikke er akkreditert i samsvar med artikkel 27 i direktiv (EU) 2016/797, kan Byrået revidere deres evne til å oppfylle kravene fastsatt i artikkel 30 i direktiv (EU) 2016/797. Framgangsmåten for gjennomføring av revisjoner skal vedtas av styret.
4. Byrået skal utstede revisjonsrapporter som omfatter virksomheten nevnt i nr. 3, og sende dem til det aktuelle meldte samsvarsvurderingsorganet, til den berørte medlemsstaten og til Kommisjonen. Hver revisjonsrapport skal særlig inneholde en liste over mangler som er avdekket av Byrået, samt anbefalinger til forbedringer. Dersom Byrået anser at disse manglene hindrer det aktuelle meldte samsvarsvurderingsorganet i effektivt å kunne utføre sine oppgaver knyttet til samtrafikkvegne i jernbanenettet, skal Byrået vedta en anbefa-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

ling som anmoder den medlemsstaten der det aktuelle meldte organet et etablert, om å treffe hensiktsmessige tiltak innen en gjensidig avtalt frist, idet det tas hensyn til hvor alvorlig mangelen er.

5. Dersom en medlemsstat er uenig i anbefalingen nevnt i nr. 4, eller ikke treffer de hensiktsmessige tiltakene nevnt i nr. 4, eller dersom et meldt organ ikke har gitt noe svar på Byråets anbefaling innen tre måneder etter mottak av denne, skal Byrådet underrette Kommisjonen. Kommisjonen skal underrette den berørte medlemsstaten om saken og be den om å komme med sine synspunkter vedrørende anbefalingen. Dersom svarene som gis, ikke anses å være tilstrekkelige, eller dersom medlemsstaten ikke svarer innen tre måneder etter Kommisjonens anmodning, kan Kommisjonen innen seks måneder treffe en beslutning.
6. Byrådet skal ha rett til å foreta forhåndsvarslede eller uanmeldte inspeksjoner av meldte samsvarsvurderingsorganer for å kontrollere bestemte sider ved deres virksomhet og drift, særlig for å gå gjennom dokumenter, sertifikater og registre knyttet til deres oppgaver som nevnt i artikkel 41 i direktiv (EU) 2016/797. Når det gjelder akkrediterte organer, skal Byrådet samarbeide med de relevante nasjonale akkrediteringsorganene. Når det gjelder samsvarsvurderingsorganer som ikke er akkreditert, skal Byrådet samarbeide med de relevante nasjonale myndigheter som anerkjente de aktuelle meldte organene. Inspeksjonene kan foretas på ad hoc-basis eller i samsvar med politikken, arbeidsmetodene og framgangsmåtene som er utarbeidet av Byrådet. En inspeksjon skal ikke vare mer enn to dager. De meldte samsvarsvurderingsorganene skal lette arbeidet for Byråets personale. Byrådet skal avgi en rapport til Kommisjonen og den berørte medlemsstaten etter hver inspeksjon.

Artikkel 35

Overvåking av utviklingen innen jernbanesikkerhet og samtrafikkveie

1. Byrådet og de nasjonale undersøkelsesorganene skal samle inn relevante data om ulykker og hendelser, idet det tas hensyn til de nasjonale undersøkelsesorganenes bidrag til sikkerheten i Unionens jernbanesystem.
2. Byrådet skal overvåke den allmenne sikkerheten i Unionens jernbanesystem. Byrådet kan særlig søke bistand fra organene nevnt i

artikkel 38, herunder bistand i form av innsamling av data og tilgang til resultatene av fagfellevurderingen i samsvar med artikkel 22 nr. 7 i direktiv (EU) 2016/798. Byrådet skal også benytte seg av dataene som er innsamlet av Eurostat, og skal samarbeide med Eurostat for å hindre dobbeltarbeid og sikre metodekonsekvens mellom CSI-er og de indikatorene som brukes i andre transportsystemer.

3. På anmodning fra Kommisjonen skal Byrådet komme med anbefalinger om hvordan samtrafikkveien i Unionens jernbanesystem kan forbedres, særlig ved å lette samordningen mellom jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger, eller mellom infrastrukturforvaltningene.
4. Byrådet skal overvåke utviklingen i sikkerheten og samtrafikkveien i Unionens jernbanesystem. Annethvert år skal det framlegge for Kommisjonen og offentliggjøre en rapport om utviklingen i sikkerheten og samtrafikkveien i det felles europeiske jernbaneområde.
5. Byrådet skal på anmodning fra Kommisjonen avgi rapporter om status for gjennomføringen og anvendelsen av EU-regelverket for jernbanesikkerhet og samtrafikkveie i en gitt medlemsstat.
6. Byrådet skal på anmodning fra en medlemsstat eller fra Kommisjonen gi en oversikt over nivået for sikkerheten og samtrafikkveien i Unionens jernbanesystem og utarbeide et eget verktøy for dette formål i samsvar med artikkel 53 nr. 2 i direktiv (EU) 2016/797.

Kapittel 8

Byråets andre oppgaver

Artikkel 36

Jernbanepersonale

1. Byrådet skal utføre de nødvendige oppgavene knyttet til jernbanepersonale, angitt i artikkel 4, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 35 og 37 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF²⁰.
2. Kommisjonen kan be Byrådet om å utføre andre oppgaver knyttet til jernbanepersonale i samsvar med direktiv 2007/59/EF, og om å komme med anbefalinger om jernbanepersonale som har fått ansvar for sikkerhetsoppga-

²⁰ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF av 23. oktober 2007 om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet (EUT L 315 av 3.12.2007, s. 51).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

ver som ikke er omfattet av direktiv 2007/59/EF.

3. Byrået skal rådspørre vedkommende nasjonale myndigheter når det gjelder spørsmål vedrørende jernbanepersonale, med hensyn til oppgavene nevnt i nr. 1 og 2. Byrået kan fremme samarbeid mellom disse myndighetene, herunder ved å organisere hensiktsmessige møter med representanter for dem.

Artikkel 37

Registre og tilgang til dem

1. Byrået skal opprette og vedlikeholde, eventuelt i samarbeid med vedkommende nasjonale aktører:
 - a) det europeiske kjøretøyregister i samsvar med artikkel 47 i direktiv (EU) 2016/797,
 - b) det europeiske register over godkjente kjøretøytyper i samsvar med artikkel 48 i direktiv (EU) 2016/797.
2. Byrået skal fungere som systemmyndighet for alle registre og databaser nevnt i direktiv (EU) 2016/797, direktiv (EU) 2016/798 og direktiv 2007/59/EF. Dens virksomhet skal i den egenskap omfatte særlig å:
 - a) utvikle og vedlikeholde spesifikasjoner for registrene,
 - b) samordne utviklingen i medlemsstatene i forbindelse med registrene,
 - c) gi veiledning om registrene til relevante berørte parter,
 - d) rette anbefalinger til Kommisjonen om forbedringer i spesifikasjonene i eksisterende registre, herunder om nødvendig forenkling og sletting av overflødig informasjon, og om behovet for eventuelt å opprette nye registre, på bakgrunn av en nytte- og kostnadsanalyse.
3. Byrået skal gjøre følgende dokumenter og registre fastsatt i direktiv (EU) 2016/797 og direktiv (EU) 2016/798 offentlig tilgjengelige:
 - a) EF-verifiseringserklæringene for delsystemer,
 - b) EF-samsvarserklæringene for samtrafikkkomponenter og EF-erklæringene om bruksegnethet for samtrafikkkomponenter,
 - c) lisensene utstedt i samsvar med artikkel 24 nr. 8 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU²¹,

- d) de felles sikkerhetsattestene utstedt i samsvar med artikkel 10 i direktiv (EU) 2016/798,
 - e) de undersøkelsesrapportene som er oversendt Byrået i samsvar med artikkel 24 i direktiv (EU) 2016/798,
 - f) de nasjonale reglene som er meldt til Kommisjonen i samsvar med artikkel 8 i direktiv (EU) 2016/798 og artikkel 14 i direktiv (EU) 2016/797,
 - g) kjøretøyregistrene nevnt i artikkel 47 i direktiv (EU) 2016/797, herunder via linkene til relevante nasjonale registre,
 - h) infrastrukturregistrene, herunder via linkene til relevante nasjonale registre,
 - i) registrene for enheter ansvarlig for vedlikehold og deres sertifiseringsorganer,
 - j) det europeiske register over godkjente kjøretøytyper i samsvar med artikkel 48 i direktiv (EU) 2016/797,
 - k) registeret over anmodninger om endringer og planlagte endringer av ERTMS-spesifikasjonene, i samsvar med artikkel 28 nr. 2 i denne forordning,
 - l) registeret over anmodninger om endringer og planlagte endringer av TSI-ene for telematikkprogrammer for persontrafikk (TAP) og telematikkprogrammer for godstrafikk (TAF), i samsvar med artikkel 23 nr. 2 i denne forordning,
 - m) registeret over merking med betegnelse for innehaver som oppbevares av Byrået i samsvar med TSI-en for drift og trafikkstyring,
 - n) kvalitetsrapportene utstedt i samsvar med artikkel 28 nr. 2 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007²².
4. De praktiske ordningene for oversending av dokumentene nevnt i nr. 3, skal drøftes og avtales med Kommisjonen og medlemsstatene på grunnlag av et utkast fra Byrået.
 5. Når dokumentene nevnt i nr. 3 sendes, kan de berørte organene angi hvilke dokumenter som av sikkerhetsmessige grunner ikke skal offentliggjøres.
 6. De nasjonale myndighetene som er ansvarlige for utstedelse av lisensene nevnt i nr. 3 bokstav c) i denne artikkel, skal underrette Byrået om hver enkelt beslutning om utstedelse, fornyelse, endring eller tilbakekalling av disse lisensene, i samsvar med direktiv 2012/34/EU.

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

²² Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser (EUT L 315 av 3.12.2007, s.14).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

De nasjonale myndighetene som er ansvarlige for utstedelse av de felles sikkerhetsattestene nevnt i nr. 3 bokstav d) i denne artikkel, skal i samsvar med artikkel 10 nr. 16 i direktiv (EU) 2016/798 underrette Byrådet om hver enkelt beslutning om utstedelse, fornyelse, endring, begrensning eller tilbakekalling av disse attestene.

7. Byrådet kan ta med alle offentlige dokumenter eller lenker som er relevante for denne forordnings formål i den offentlige databasen, idet det tas hensyn til gjeldende EU-regelverk om vern av personopplysninger.

Artikkel 38

Samarbeid mellom nasjonale sikkerhetsmyndigheter, undersøkelsesorganer og representative organer

1. Byrådet skal opprette et nettverk av de nasjonale sikkerhetsmyndighetene nevnt i artikkel 16 i direktiv (EU) 2016/798. Byrådet skal sørge for at nettverket har et sekretariat.
2. Byrådet skal støtte undersøkelsesorganene i samsvar med artikkel 22 nr. 7 i direktiv (EU) 2016/798. For å lette samarbeidet mellom undersøkelsesorganene skal Byrådet sørge for et sekretariat som skal organiseres uavhengig av de funksjonene i Byrådet som gjelder sikkerhetsattestering av jernbaneforetak og tillatelser til å bringe kjøretøyer i omsetning.
3. Målene for samarbeid mellom organene nevnt i nr. 1 og 2, skal særlig være:
 - a) å utveksle opplysninger om jernbanesikkerhet og samtrafikkevne,
 - b) å fremme god praksis og spre relevant kunnskap,
 - c) gi Byrådet opplysninger om jernbanesikkerhet, særlig data om CSI-er.

Byrådet skal lette samarbeidet mellom nasjonale sikkerhetsmyndigheter og nasjonale undersøkelsesorganer, særlig ved å holde felles møter.
4. Byrådet kan opprette et nettverk av representative organer fra jernbanesektoren som fungerer på unionsplan. Listen over disse organene skal defineres av Kommisjonen. Byrådet kan sørge for at nettverket har et sekretariat. Nettverkets oppgaver skal særlig være:
 - a) å utveksle opplysninger om jernbanesikkerhet og samtrafikkevne,
 - b) å fremme god praksis og spre relevant kunnskap,

c) å gi Byrådet opplysninger om jernbanesikkerhet og samtrafikkevne.

5. Nettverkene og organene nevnt i nr. 1, 2 og 4 i denne artikkel, kan avgi kommentarer om uttalelsene nevnt i artikkel 10 nr. 2.
6. Byrådet kan opprette andre nettverk med organer eller myndigheter som har ansvar for en del av Unionens jernbanesystem.
7. Kommisjonen kan delta på møtene til nettverkene nevnt i denne artikkel.

Artikkel 39

Kommunikasjon og spredning

Byrådet skal formidle og spre opplysninger om Unionens rammeverk for jernbanelovgivning og utviklingen av standarder og retningslinjer til relevante berørte parter i samsvar med relevante planer for kommunikasjon og spredning vedtatt av styret på grunnlag av et utkast utarbeidet av Byrådet. Disse planene skal jevnlig oppdateres av styret på grunnlag av en behovsanalyse.

Artikkel 40

Forskning og fremming av nyskaping

1. På anmodning fra Kommisjonen eller på eget initiativ skal Byrådet, med forbehold for framgangsmåten nevnt i artikkel 52 nr. 4, bidra til forskningsvirksomhet på unionsplan, herunder ved å gi støtte til Kommisjonens relevante kontorer og representative organer. Slike bidrag skal ikke berøre annen forskningsvirksomhet på unionsplan.
2. Kommisjonen kan gi Byrådet ansvaret for å fremme nyskaping rettet mot å forbedre jernbanesikkerheten og samtrafikkevnen, særlig bruk av ny informasjonsteknologi, ruteplanopplysninger og lokaliserings- og sporings-systemer.

Artikkel 41

Bistand til Kommisjonen

Byrådet skal på anmodning fra Kommisjonen bistå Kommisjonen i gjennomføringen av Unionens regelverk som tar sikte på å øke jernbanesystemenes samtrafikkevne og utvikle en felles strategi for sikkerhet i Unionens jernbanesystem.

Slik bistand kan omfatte å gi tekniske råd i saker som krever særlig kunnskap, og å samle inn opplysninger gjennom nettverkene nevnt i artikkel 38.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Artikkel 42

Bistand til vurdering av jernbaneprosjekter

Uten at det berører unntakene fastsatt i artikkel 7 i direktiv (EU) 2016/797, skal Byrådet på anmodning fra Kommisjonen, med hensyn til jernbanesikkerhet og samtrafikkvegne, undersøke alle prosjekter som omfatter prosjektering, bygging, fornyelse eller opprusting av et delsystem som det er søkt om økonomisk støtte til fra Unionen.

Innen et tidsrom som skal avtales med Kommisjonen og som ikke kan strekke seg ut over to måneder, skal Byrådet, idet det tas hensyn til prosjektets betydning og de tilgjengelige ressursene, avgi en uttalelse om hvorvidt prosjektet er i samsvar med det relevante regelverket for jernbanesikkerhet og samtrafikkvegne.

Artikkel 43

Bistand til medlemsstatene, kandidatstater og berørte parter

1. På anmodning fra Kommisjonen, medlemsstatene, kandidatstatene eller nettverkene nevnt i artikkel 38, skal Byrådet delta i opplæring og annen egnet virksomhet vedrørende anvendelse av og opplysning om regelverket for jernbanesikkerhet og samtrafikkvegne og tilhørende produkter fra Byrådet, for eksempel registre, gjennomføringsveiledninger og anbefalinger.
2. Arten og omfanget av virksomheten nevnt i nr. 1, herunder mulig virkning på ressurser, skal besluttes av styret og tas med i Byrådets programdokument. Kostnadene ved slik bistand skal bæres av de anmodende parter med mindre annet er avtalt.

Artikkel 44

Internasjonale forbindelser

1. I den grad det er nødvendig for å nå målene fastsatt i denne forordning, og med forbehold for de respektive myndighetsområdene i medlemsstatene, Unionens institusjoner og den europeiske tjenesten for utenriksforbindelser, kan Byrådet styrke samordningen med internasjonale organisasjoner på grunnlag av inngåtte avtaler og utvikle kontakter og inngå administrative avtaler med tilsynsmyndigheter, internasjonale organisasjoner og myndigheter i tredjestater som har myndighet i saker som omfattes av Byrådets virksomhet, for å følge med i den vitenskapelige og tek-

niske utvikling og sikre at regelverket og standardene for Unionens jernbaner fremmes.

2. Avtalene nevnt i nr. 1, skal ikke medføre juridiske forpliktelser for Unionen og dens medlemsstater og skal heller ikke hindre medlemsstatene og deres vedkommende myndigheter i å inngå bilaterale eller multilaterale avtaler med tilsynsmyndighetene, de internasjonale organisasjonene og myndighetene i tredjestatene nevnt i nr. 1. Slike bilaterale eller multilaterale avtaler og slikt samarbeid skal på forhånd drøftes med Kommisjonen, og det skal regelmessig avgis rapporter om dem til Kommisjonen. Styret skal gis behørig underretning om disse bilaterale eller multilaterale avtalene.
3. Styret skal vedta en strategi for forbindelser med tredjestater eller internasjonale organisasjoner når det gjelder saker som hører inn under Byrådets myndighetsområde. Denne strategien skal inngå i Byrådets programdokument, med en spesifisering av tilknyttede ressurser.

Artikkel 45

Samordning vedrørende reservedeler

Byrådet skal bidra til å identifisere mulig utskiftbare reservedeler som skal standardiseres, herunder de viktigste grensesnittene til slike reservedeler. For dette formål kan Byrådet opprette en arbeidsgruppe for å samordne virksomheten til relevante berørte parter, og kan opprette kontakt med de europeiske standardiseringsorganisasjonene. Byrådet skal framlegge hensiktsmessige anbefalinger for Kommisjonen.

Kapittel 9

Byrådets organisasjon

Artikkel 46

Administrasjons- og ledelsestruktur

Byrådets administrasjons- og ledelsestruktur skal bestå av:

- a) et styre, som skal utføre funksjonene fastsatt i artikkel 51,
- b) et forretningsutvalg, som skal utføre funksjonene fastsatt i artikkel 53,
- c) en daglig leder, som skal utføre funksjonene fastsatt i artikkel 54,
- d) én eller flere klageinstanser, som skal utføre funksjonene fastsatt i artikkel 58-62.

*Artikkel 47***Styrets sammensetning**

1. Styret skal bestå av én representant fra hver medlemsstat og to representant for Kommisjonen, og alle har stemmerett.

I styret skal det også være seks representanter uten stemmerett, som på EU-plan representerer følgende berørte parter:

- a) jernbaneforetak,
- b) infrastrukturforvaltninger,
- c) jernbaneindustrien,
- d) fagorganisasjoner,
- e) passasjerer,
- f) fraktforetak.

For hver av disse berørte partene skal Kommisjonen utnevne en representant og en vararepresentant på grunnlag av en liste med fire navn som er oversendt av deres respektive europeiske organisasjoner.

2. Styremedlemmer og deres vararepresentanter skal utpekes på bakgrunn av sine kunnskaper om Byråets kjernevirksomhet, idet det tas hensyn til relevante ledelses-, administrasjons- og budsjettferdigheter. For å sikre kontinuitet i styrets arbeid skal alle parter bestrebe seg på å begrense utskiftingen av sine representanter i styret. Alle parter skal ta sikte på å oppnå en jevn fordeling av menn og kvinner i styret.
3. Medlemsstatene og Kommisjonen skal utnevne styremedlemmer og de respektive vararepresentantene som skal representere medlemmene i deres fravær.
4. Medlemmenes mandatperiode skal være fire år, og kan fornyes.
5. Eventuell deltaking fra representanter for tredjestater og vilkårene for dette skal fastsettes i ordningene nevnt i artikkel 75.

*Artikkel 48***Styrets leder**

1. Styret skal med to tredels flertall blant sine stemmeberettigede medlemmer velge en leder blant medlemsstatenes representanter og en nestleder blant sine medlemmer.
Nestlederen skal ta lederens plass dersom lederen er forhindret fra å ivareta sine plikter.
2. Leders og nestleders mandatperiode skal være fire år, og kan fornyes én gang. Dersom deres oppdrag som styremedlem opphører i løpet av mandatperioden, opphører imidlertid deres mandatperiode også automatisk samtidig.

*Artikkel 49***Møter**

1. Styrelederen skal innkalle til styremøtene, som skal gjennomføres i samsvar med styrets forretningsorden. Byråets daglige leder skal delta på møtene, unntatt dersom vedkommande deltakelse kan medføre interessekonflikter, etter beslutning av lederen, eller dersom styret skal treffe en beslutning vedrørende artikkel 70, i samsvar med artikkel 51 nr. 1 punkt i).

Styret kan invitere enhver person som har synspunkter som kan være av interesse, til å delta på møtene som observatør ved spesifikke punkter på dagsordenen.

2. Styret skal tre sammen minst to ganger i året. Det skal også tre sammen på initiativ fra lederen eller på anmodning fra Kommisjonen, et flertall av dets medlemmer eller en tredel av medlemsstatenes representanter i styret.
3. Når visse særlige punkter på dagsordenen er fortrolige eller det foreligger en interessekonflikt, kan styret beslutte å behandle disse punktene uten at de medlemmene som er berørt av dette, er til stede. Dette berører ikke medlemsstatenes eller Kommisjonens rett til å være representert av en vararepresentant eller av en annen person. Nærmere regler for anvendelse av denne bestemmelsen skal fastsettes i styrets forretningsorden.

*Artikkel 50***Avstemning**

Med mindre annet er fastsatt i denne forordning, skal styret treffe sine beslutninger med et absolutt flertall blant sine stemmeberettigede medlemmer. Hvert stemmeberettiget medlem skal ha én stemme.

*Artikkel 51***Styrets funksjoner**

1. For å sikre at Byrådet utfører sine oppgaver, skal styret:
 - a) vedta årsberetningen om Byråets virksomhet for foregående år og senest 1. juli oversende den til Europaparlamentet, Rådet, Kommisjonen og Revisjonsretten og offentliggjøre den,
 - b) hvert år med to tredels flertall blant sine stemmeberettigede medlemmer, etter å ha mottatt en uttalelse fra Kommisjonen og i

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- samsvar med artikkel 52, vedta Byråets programdokument,
- c) vedta med to tredels flertall blant sine stemmeberettigede medlemmer, Byråets årsbudsjett og utføre andre funksjoner i forbindelse med Byråets budsjett, i samsvar med kapittel 10,
 - d) fastsette framgangsmåter for den daglige leders beslutningstaking,
 - e) vedta en politikk, arbeidsmetoder og framgangsmåter i forbindelse med besøk, revisjoner og inspeksjoner i henhold til artikkel 11, 33 og 34,
 - f) fastsette sin forretningsorden,
 - g) vedta og oppdatere planen for kommunikasjon og spredning nevnt i artikkel 39,
 - h) med forbehold for nr. 2, med hensyn til Byråets personale utøve den myndighet som i henhold til Den europeiske unions vedtekter for tjenestemenn og tjenestevilkårene for andre ansatte i Unionen («vedtektene for tjenestemenn» og «tjenestevilkårene for andre ansatte»), fastsatt i forordning (EØF, Euratom, EKSF) nr. 259/68²³, er tillagt ansettelsesmyndigheten og den myndighet som har fullmakt til å inngå arbeidsavtaler,
 - i) treffe behørig begrunnede beslutninger med hensyn til å oppheve immunitet i samsvar med artikkel 17 i protokoll nr. 7 om Den europeiske unions privilegier og immunitet,
 - j) levere til Kommisjonen for dennes godkjenning regler for gjennomføringen av vedtektene for tjenestemenn og tjenestevilkårene for andre ansatte, dersom de er annerledes enn de som er vedtatt av Kommisjonen, etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 110 i vedtektene for tjenestemenn,
 - k) utnevne daglig leder og eventuelt forlenge vedkommendes mandatperiode eller avskjedige vedkommende fra stillingen, med to tredels flertall blant dets stemmeberettigede medlemmer, i samsvar med artikkel 68,
 - l) utnevne forretningsutvalgets medlemmer med to tredels flertall blant dets stemmeberettigede medlemmer, i samsvar med artikkel 53,
 - m) vedta et mandat for oppgavene til forretningsutvalget nevnt i artikkel 53,
 - n) treffe beslutninger knyttet til ordningene nevnt i artikkel 75 nr. 2,
 - o) utnevne og avskjedige medlemmer av forretningsutvalget med to tredels flertall blant dets stemmeberettigede medlemmer, i samsvar med artikkel 55 og artikkel 56 nr. 4,
 - p) treffe en beslutning som fastsetter regler for nasjonale sakkyndige som stilles til rådighet for Byrådet, i samsvar med artikkel 69,
 - q) vedta en strategi for bedrageribekjempelse som står i forhold til bedrageririsikoen, der det tas hensyn til en nytte- og kostnadsanalyse av tiltakene som skal gjennomføres,
 - r) sikre tilstrekkelig oppfølging av resultatene og anbefalingene fra undersøkelsene til Det europeiske kontor for bedrageribekjempelse (OLAF) og fra ulike interne eller eksterne revisjonsberetninger og vurderinger, idet det verifiseres at den daglige lederen treffer hensiktsmessige tiltak,
 - s) vedta regler for forebygging og behandling av interessekonflikter med hensyn til styremedlemmer og klageinstansen, og med hensyn til deltakere i arbeidsgrupper og grupper nevnt i artikkel 5 nr. 2 og annet personale som ikke omfattes av vedtektene for tjenestemenn. Slike regler skal omfatte bestemmelser om interesseerklæringer og eventuelt om forhold etter fratredelse,
 - t) vedta retningslinjer og listen over de viktigste elementene som skal være med i samarbeidsavtalene som skal inngås mellom Byrådet og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene, idet det tas hensyn til bestemmelsene i artikkel 76,
 - u) vedta en rammemodell for den økonomiske fordelingen av gebyrer og avgifter som skal betales av søkerne som nevnt i artikkel 76 nr. 2, i henhold til artikkel 14, 20 og 21,
 - v) utarbeide framgangsmåter for Byråets og dets personale ved nasjonal rettergang,
 - w) vedta forretningsorden for arbeidsgrupper og grupper og takster for reise- og oppholdsutgifter for dets medlemmer som nevnt i artikkel 5 nr. 5 og 9,
 - x) utnevne en observatør blant sine medlemmer som skal følge Kommisjonens utvelgelsesprosedyre for utnevning av daglig leder,

²³ Rådsforordning (EØF, Euratom, EKSF) nr. 259/68 av 29. februar 1968 om fastsettelse av vedtektene for tjenestemenn og tjenestevilkårene for andre ansatte i De europeiske fellesskap samt om særskilte midlertidige tiltak for tjenestemenn i Kommisjonen (EFT L 56 av 4.3.1968, s. 1).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- y) vedta hensiktsmessige gjennomføringsregler for forordning nr. 1²⁴, i samsvar med avstemningsreglene definert i artikkel 74 nr. 1.
2. Styret skal etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 110 i vedtektene for tjenestemenn, treffe en beslutning i henhold til artikkel 2 nr. 1 i vedtektene for tjenestemenn og artikkel 6 i tjenestevilkårene for andre ansatte som delegerer ansettelsesmyndighetens relevante myndighet til den daglige lederen og fastsetter vilkårene for når denne delegeringen av myndighet kan avbrytes. Daglig leder skal ha tillatelse til å delegere denne myndigheten videre. Daglig leder skal underrette styret om slik videredelegering.

I henhold til første ledd kan styret, dersom særlige omstendigheter krever det, gjennom en beslutning midlertidig oppheve delegeringen av ansettelsesmyndighetens myndighet til den daglige lederen og den myndighet som er delegert videre av denne, og utøve denne myndigheten selv eller delegere den til ett av sine medlemmer eller til en annen ansatt enn den daglige lederen. Vedkommende som myndigheten er delegert til, skal avgi rapport til styret om utøvelsen av slik delegering.

Artikkel 52

Programdokument

1. Styret skal innen 30. november hvert år vedta programdokumentet som inneholder årlige og flerårige programmer, idet det tas hensyn til Kommisjonens uttalelse, og skal oversende det til medlemsstatene, Europaparlamentet, Rådet og Kommisjonen, samt til nettverkene nevnt i artikkel 38. Det årlige arbeidsprogrammet skal fastsette tiltakene som Byrådet skal utføre det kommende året.

Styret skal utarbeide hensiktsmessige framgangsmåter som skal anvendes ved vedtakelse av programdokumentet, herunder for samråd med relevante berørte parter.

2. Programdokumentet blir endelig etter at Unions alminnelige budsjett er endelig vedtatt, og skal om nødvendig justeres i henhold til dette.

Dersom Kommisjonen innen 15 dager etter vedtakelsesdatoen for programdokumentet gir uttrykk for at den ikke godtar dette dokumen-

tet, skal styret gjennomgå programmet på nytt og vedta det innen et tidsrom på to måneder, eventuelt med endringer, ved annen gangs behandling enten med to tredels flertall blant sine stemmeberettigede medlemmer, herunder alle Kommisjonens representanter, eller ved enstemmighet blant medlemsstatenes representanter.

3. Byråets årlige arbeidsprogram skal identifisere formålet med hvert enkelt tiltak. Generelt skal hvert enkelt tiltak være tydelig knyttet til de budsjettmidlene og menneskelige ressursene som kreves for å utføre det, i samsvar med prinsippene om tiltaksbasert budsjettering og forvaltning og framgangsmåten for en innledende konsekvensanalyse fastsatt i artikkel 8 nr. 2.
4. Styret skal om nødvendig endre det vedtatte programdokumentet dersom Byrådet tildeles en ny oppgave. Ved tildeling av en ny oppgave skal det foretas en analyse av virkningen på budsjettmidlene og de menneskelige ressursene, i samsvar med artikkel 8 nr. 2, og det kan om nødvendig besluttes å utsette andre oppgaver.
5. Byråets flerårige arbeidsprogram skal angi den overordnede strategiske programplanleggingen, herunder mål, forventede resultater og ytelsesindikatorer. Det skal også angi ressursplanlegging, herunder flerårig budsjett og personale. Europaparlamentet skal rådspørres om utkastet til det flerårige arbeidsprogrammet.

Ressursplanleggingen skal ajourføres årlig. Den strategiske programplanleggingen skal ajourføres dersom det er hensiktsmessig, særlig for å behandle resultatet av vurderingen og gjennomgåelsen nevnt i artikkel 82.

Artikkel 53

Forretningsutvalget

1. Styret skal bistås av et forretningsutvalg.
2. Forretningsutvalget skal forberede beslutninger som skal treffes av styret. Dersom det av hasteårsaker er nødvendig, skal det treffe visse foreløpige beslutninger på vegne av styret, særlig når det gjelder administrative og budsjettmessige spørsmål, etter å ha fått mandat til dette fra styret.

Sammen med styret skal forretningsutvalget sikre tilstrekkelig oppfølging av resultatene og anbefalingene fra undersøkelsene til OLAF og fra ulike interne eller eksterne revisjonsbe-

²⁴ Forordning nr. 1 av 15. april 1958 om fastsettelse av reglene for bruk av språk for Det europeiske økonomiske fellesskap (EFT 17 av 6.10.1958, s. 385).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

retninger og vurderinger, herunder ved egne tiltak fra den daglige lederen.

Uten at det berører daglig leders ansvarsområder som fastsatt i artikkel 54, skal forretningsutvalget bistå og rådgi daglig leder i gjennomføringen av styrets beslutninger, med sikte på å styrke tilsynet med administrative og budsjettmessige spørsmål.

3. Forretningsutvalget skal bestå av følgende medlemmer:

- a) styrets leder,
- b) fire av de andre representantene fra medlemsstatene som sitter i styret, og
- c) en av representantene fra Kommisjonen som sitter i styret.

Styrets leder skal fungere som leder av forretningsutvalget.

De fire representantene fra medlemsstatene og deres vararepresentanter skal utnevnes av styret på grunnlag av relevant kompetanse og erfaring. Når de utnevnes, skal styret ta sikte på å oppnå en jevn fordeling av menn og kvinner i forretningsutvalget.

4. Mandatperioden for medlemmer av forretningsutvalget skal være den samme som for medlemmer av styret, med mindre styret beslutter av den skal være kortere.

5. Forretningsutvalget skal tre sammen minst hver tredje måned, og om mulig, minst to uker før styremøtet. Lederen for forretningsutvalget skal innkalle til ytterligere møter på anmodning fra utvalgets medlemmer eller styret.

6. Styret skal fastsette forretningsutvalgets forretningsorden, skal regelmessig underrettes om forretningsutvalgets arbeid, og skal ha tilgang til dets dokumenter.

Artikkel 54

Daglig leders oppgaver

1. Byrået skal ledes av sin daglige leder, som skal være fullstendig uavhengig i utførelsen av sine oppgaver. Daglig leder skal være ansvarlig for sin virksomhet overfor styret.
2. Uten at Kommisjonens, styrets og forretningsutvalgets respektive myndighet berøres, skal daglig leder ikke be om eller motta instruks fra noen regjering eller noen annen instans.
3. På anmodning fra Europaparlamentet eller Rådet skal den daglige lederen avgi rapport om resultatet av sitt arbeid til den aktuelle institusjonen.
4. Den daglige lederen skal være Byråets lovlige stedfortreder og skal treffe beslutninger,

komme med anbefalinger, avgi uttalelser og andre formelle handlinger for Byrået.

5. Daglig leder skal være ansvarlig for den administrative ledelsen av Byrået og for gjennomføringen av de oppgavene det tildeles ved denne forordning. Daglig leder skal særlig ha ansvar for:

- a) den daglige administrasjonen av Byrået,
- b) å gjennomføre styrets beslutninger,
- c) å utarbeide programdokumentet og framlegge det for styret etter samråd med Kommisjonen,
- d) å gjennomføre programdokumentet og i den grad det er mulig, svare på forespørsler om bistand fra Kommisjonen i forbindelse med Byråets oppgaver, i samsvar med denne forordning,
- e) å utarbeide konsoliderte årsberetninger om Byråets virksomhet, herunder erklæringen fra den anvisningsberettigede som angir om han/hun har en rimelig sikkerhet i samsvar med artikkel 47 nr. 1 bokstav b) i delegert forordning (EU) nr. 1271/2013 og artikkel 51 nr. 1 bokstav a) i denne forordning, og framlegge den for vurdering og vedtakelse,
- f) å treffe nødvendige tiltak, herunder å utstede interne administrative instruksjoner og offentliggjøre ordrer, for å sikre at Byråets virksomhet er i samsvar med denne forordning,
- g) å utarbeide et effektivt overvåkingssystem som gjør det mulig å sammenlikne Byråets resultater med dets handlingsmål, og å utarbeide et system for regelmessig vurdering som tilsvarener anerkjente faglige standarder,
- h) hvert år å utarbeide utkast til en generell rapport på grunnlag av overvåkings- og vurderingssystemene nevnt i bokstav g), og framlegge den for styret,
- i) å utarbeide Byråets utkast til overslag over Byråets inntekter og utgifter i henhold til artikkel 64 og gjennomføre budsjettet i henhold til artikkel 65,
- j) å treffe nødvendige tiltak for å følge arbeidet i nettverkene for nasjonale sikkerhetsmyndigheter, undersøkelsesorganer og representative organer nevnt i artikkel 38,
- k) å utarbeide en handlingsplan for oppfølging av konklusjonene i interne og eksterne revisjonsrapporter og vurderinger og undersøkelser OLAF har gjort, samt å legge fram en framdriftsrapport for Kommisjonen annethvert år og jevnlig for styret,

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- l) å verne Unionens økonomiske interesser gjennom tiltak for å forebygge bedrageri, korrupsjon og annen ulovlig virksomhet, gjennom effektiv kontroll og, dersom uregelmessigheter avdekkes, gjennom inndrivelse av urettmessig utbetalte beløp samt, når det er hensiktsmessig, gjennom administrative og økonomiske sanksjoner som er virkningsfulle, står i forhold til overtredelsen og virker avskrekkende,
 - m) å utarbeide en strategi for bedrageribekjempelse for Byrået og framlegge den for styret for godkjenning,
 - n) å utarbeide utkast til Byråets finansreglement som styret skal vedta i henhold til artikkel 66, og dets gjennomføringsregler,
 - o) på vegne av Byrået å inngå samarbeidsavtaler med nasjonale sikkerhetsmyndigheter i samsvar med artikkel 76.
5. Etter forslag fra Byrået og etter samråd med styret, skal Kommisjonen fastsette klageinstansenes forretningsorden, herunder avstemningsreglene, framgangsmåtene for å inngi en klage og vilkårene for refusjon av kostnader for deres medlemmer. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 81 nr. 3.
 6. Styret kan be om uttalelse fra sakkyndige fra de berørte medlemsstatene, særlig med sikte på å klargjøre den aktuelle nasjonale lovgivningen, under den innledende fasen av framgangsmåten.

Artikkel 55

Opprettelse og sammensetning av klageinstansene

1. Etter styrets beslutning skal Byrået opprette en eller flere klageinstanser som skal ha ansvar for klagebehandlingen og voldgiftsordningene nevnt i artikkel 58 og 61.
2. Hver klageinstans skal bestå av en leder og to andre medlemmer. De skal erstattes av sine vararepresentanter ved fravær eller dersom det oppstår interessekonflikter.
3. Opprettelse og sammensetning av klageinstansene skal besluttes fra tilfelle til tilfelle. Det er også mulig å opprette en klageinstans som et fast organ for et tidsrom på høyst fire år. I begge tilfeller gjelder følgende framgangsmåte:
 - a) Kommisjonen skal utarbeide en liste over kvalifiserte sakkyndige på grunnlag av relevant kompetanse og erfaring, og etter en åpen utvelgelsesprosedyre,
 - b) styret skal utnevne lederen, de andre medlemmene og deres vararepresentanter fra listen nevnt i bokstav b). Dersom klageinstansen ikke er opprettet som et fast organ, skal styret ta hensyn til klagens eller voldgiftens art og innhold og unngå enhver interessekonflikt i samsvar med artikkel 57.
4. Dersom klageinstansen anser at arten av en klage tilsier det, kan den be styret om å utnevne ytterligere to medlemmer og deres vararepresentanter fra listen nevnt i nr. 3 bokstav a).

Artikkel 56

Klageinstansenes medlemmer

1. Når det gjelder en fast klageinstans, skal medlemmenes og vararepresentantenes mandatperiode begrenses til fire år, som kan fornyes én gang. Ellers skal mandatperioden ikke vare lenger enn klage- eller voldgiftssakens varighet.
2. Medlemmene av en klageinstans skal være uavhengig av alle parter som er del av klage- eller voldgiftssaken og kan ikke utøve andre funksjoner i Byrået. De skal foreta sine drøftelser og treffe sine beslutninger uten å være bundet av instruksjer, og skal ikke ha noen interessekonflikter.
3. Medlemmene av en klageinstans skal ikke tilhøre Byråets personale og skal godtgjøres for sin faktiske deltakelse i en gitt klage- eller voldgiftssak.
4. Medlemmene av en klageinstans kan ikke fjernes fra sine funksjoner i løpet av mandatet, med mindre det foreligger tungtveiende grunner for dette og styret har truffet beslutning om dette.
5. Medlemmene av en klageinstans kan ikke fjernes fra listen over kvalifiserte sakkyndige i løpet av mandatet, med mindre det foreligger tungtveiende grunner for dette og Kommisjonen har truffet beslutning om dette.

Artikkel 57

Utelukkelse og innsigelse

1. Medlemmer av en klageinstans kan ikke delta i behandlingen av en klage- eller voldgiftssak dersom de har en personlig interesse i saken, eller dersom de tidligere har representert en av partene i saken eller har deltatt i den beslutningen som er gjenstand for klage.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

2. Dersom et medlem av en klageinstans anser at han eller hun eller et annet medlem ikke bør delta i en klage- eller voldgiftssak av en av årsakene nevnt i nr. 1, eller av andre grunner, skal vedkommende medlem underrette klageinstansen, som skal treffe beslutning om utelukkelse av den aktuelle personen på grunnlag av reglene vedtatt av styret i henhold til artikkel 51 nr. 1 bokstav s).
3. Enhver part i en klage- eller voldgiftssak sak kan i samsvar med forretningsordenen fastsatt i henhold til artikkel 55 nr. 5, framsette innsigelse mot et medlem av klageinstansen av en av årsakene nevnt i nr. 1 i denne artikkel, eller dersom dette medlemmet mistenkes for partiskhet. Det kan ikke framsettes innsigelser på grunnlag av det aktuelle medlemmets nasjonalitet.
4. Innsigelse i henhold til nr. 3 skal bare tillates dersom den framsettes før behandlingen i klageinstansen starter, eller dersom opplysningene som utgjør årsakene til innsigelsen, blir kjent etter at behandlingen har startet, innen de fristene som er fastsatt i klageinstansens forretningsorden. Det aktuelle medlemmet i klageinstansen skal underrettes om innsigelsen og skal angi hvorvidt han eller hun godtar å bli utelukket. Dersom han eller hun ikke godtar dette, skal klageinstansen treffe en beslutning innen de fristene som er fastsatt i dens forretningsorden, eller dersom det ikke gis noe svar, etter utløpet av den fastsatte svarfristen.
5. Klageinstansene skal treffe beslutning om hvilke tiltak som skal treffes i tilfellene nevnt i nr. 2, 3 og 4, uten at vedkommende medlem deltar. Ved denne beslutningen skal vedkommende medlem erstattes av sin vararepresentant i klageinstansen. Styret skal underrettes om klageinstansens beslutninger.

Artikkel 58

Klage på beslutninger og manglende handling

1. Beslutninger som er truffet av Byrådet i henhold til artikkel 14, 20, 21 og 22, og tilfeller der Byrådet ikke handler innen de gjeldende fristene, kan påklages til en klageinstans, etter at omgjøringen nevnt i artikkel 60, er fullført.
2. En klage som inngis i henhold til nr. 1, har ikke utsettende virkning. På forespørsel fra de involverte partene kan imidlertid klageinstansen beslutte at den aktuelle klagen skal ha utsettende virkning, dersom den anser at

omstendighetene tillater det, for eksempel om sikkerheten påvirkes. I et slikt tilfelle skal klageinstansen begrunne sin beslutning.

Artikkel 59

Personer med klagerett, tidsfrist og formkrav

1. Enhver fysisk eller juridisk person kan klage på en beslutning truffet av Byrådet i henhold til artikkel 14, 20 og 21, og tilfeller der Byrådet ikke handler innen de gjeldende fristene, som er rettet mot den personen, eller som berører personen direkte og individuelt.
2. Klagen og en begrunnelse for denne skal inngis skriftlig i samsvar med forretningsordenen nevnt i artikkel 55, innen to måneder etter at den aktuelle personen ble underrettet om tiltaket eller, dersom personen ikke blir underrettet om tiltaket, innen to måneder etter at personen fikk kjennskap til tiltaket.

Klager vedrørende manglende handling skal inngis skriftlig til Byrådet innen to måneder etter utløpet av fristen angitt i den relevante artikkel.

Artikkel 60

Omgjøring

1. Dersom Byrådet mener at klagen kan behandles og er begrunnet, skal det omgjøre beslutningen eller avhjelpe den manglende handlingen nevnt i artikkel 58 nr. 1. Dette får ikke anvendelse dersom beslutningen som er påklaget, påvirker en annen part som er involvert i klagesaken.
2. Dersom beslutningen ikke er omgjort innen én måned etter at klagen er mottatt, skal Byrådet omgående treffe beslutning om hvorvidt det skal utsette gjennomføringen av beslutningen og oversende klagen til en av klageinstansene.

Artikkel 61

Voldgiftsordning

Ved uenighet mellom Byrådet og en eller flere nasjonale sikkerhetsmyndigheter i henhold til artikkel 21 nr. 7 og artikkel 24 i direktiv (EU) 2016/797 og artikkel 10 nr. 7 og artikkel 17 nr. 5 og 6 i direktiv (EU) 2016/798, skal klageinstansen som saken er forelagt, fungere som voldgiftsdommer på forespørsel fra den eller de aktuelle nasjonale sikkerhetsmyndighetene. I et slikt tilfelle skal klageinstansen beslutte om det skal opprettholde Byråets standpunkt.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Artikkel 62

Undersøkelse av klager og beslutninger i klage- og voldgiftssaker

1. Klageinstansen skal innen tre måneder etter at klagen ble inngitt, beslutte om klagen skal godtas eller avvises. Når klageinstansen undersøker en klage eller fungerer som voldgiftsmann, skal den handle innen de fristene som er fastsatt i dens forretningsorden. Den skal så ofte som nødvendig oppfordre partene i klagesaken til å framsette merknader til klageinstansens meddelelser eller til innlegg fra andre parter i klagesaken innen de angitte fristene. Partene i klagesaken har rett til å framsette muntlige merknader.
2. Når det gjelder voldgift, skal Byrådet treffe sin endelige beslutning etter framgangsmåten nevnt i artikkel 21 nr. 7 i direktiv (EU) 2016/797 og artikkel 10 nr. 7 i direktiv 2016/798.
3. Dersom klageinstansen fastslår at årsakene til klagen er begrunnet, skal den oversende saken til Byrådet. Byrådet skal treffe sin endelige beslutning i samsvar med klageinstansens konklusjoner, og skal begrunne denne beslutningen. Byrådet skal underrette partene i klagesaken om dette.

Artikkel 63

Prøving av klager for Den europeiske unions domstol

1. Klager med sikte på annullering av beslutninger som Byrådet har truffet i henhold til artikkel 14, 20 og 21, eller ved manglende handling innen de gjeldende fristene, kan bringes inn for Den europeiske unions domstol først etter at Byråets interne klagebehandling i samsvar med artikkel 58 er uttømt.
2. Byrådet skal treffe alle nødvendige tiltak for å etterkomme beslutningen til Den europeiske unions domstol.

Kapittel 10

Finansielle bestemmelser

Artikkel 64

Budsjett

1. Overslag over Byråets samlede inntekter og utgifter skal utarbeides for hvert regnskapsår, som skal sammenfalle med kalenderåret, og de skal oppføres i Byråets budsjett.

2. Med forbehold for andre ressurser skal Byråets inntekter bestå av:
 - a) et bidrag fra Unionen og tilskudd fra EU-organer,
 - b) bidrag fra tredjestater som deltar i Byråets arbeid, som fastsatt i artikkel 75,
 - c) avgifter betalt av søkere om og innehavere av sertifikater og tillatelser utstedt av Byrådet i samsvar med artikkel 14, 20 og 21,
 - d) gebyrer for publikasjoner, opplæring og andre tjenester som Byrådet yter,
 - e) eventuelle frivillige finansielle bidrag fra medlemsstater, tredjestater eller andre enheter, forutsatt at slike bidrag er åpne, klart framgår av budsjettet og ikke bringer Byråets uavhengighet og upartiskhet i fare.
3. Byråets utgifter skal omfatte utgifter til personell, administrasjon, infrastruktur og drift.
4. Inntekter og utgifter skal være i balanse.
5. Styret skal hvert år på grunnlag av et utkast utarbeidet av daglig leder i samsvar med prinsippet om tiltaksbasert budsjettering lage et overslag over Byråets inntekter og utgifter for det kommende regnskapsår. Dette overslaget, som skal omfatte et utkast til stillingsoversikt, skal senest 31. januar oversendes av styret til Kommisjonen.
6. Kommisjonen skal sende Europaparlamentet og Rådet overslaget sammen med det foreløpige forslaget til alminnelig budsjett for Unionen.
7. På grunnlag av overslaget skal Kommisjonen innta i det foreløpige forslaget til Den europeiske unions alminnelige budsjett, de overslag den anser nødvendige for stillingsoversikten og det bidraget som skal ytes over det alminnelige budsjettet, og framlegge dette for Europaparlamentet og Rådet i samsvar med artikkel 314 i TEUV, sammen med en beskrivelse av og begrunnelse for eventuelle forskjeller mellom Byråets overslag og det tilskuddet som skal ytes over det alminnelige budsjettet.
8. Europaparlamentet og Rådet skal godkjenne bevilgningene i form av bidraget til Byrådet. Europaparlamentet og Rådet skal vedta Byråets stillingsoversikt.
9. Styret skal vedta budsjettet med to tredels flertall blant dets stemmeberettigede medlemmer. Byråets budsjett blir endelig etter at Unionens alminnelige budsjett er endelig vedtatt. Det skal eventuelt justeres tilsvarende.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

10. For alle eiendomsprosjekter som kan få betydelige konsekvenser for Byråets budsjett, skal artikkel 203 i europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) nr. 966/2012²⁵ få anvendelse.

Artikkel 65

Gjennomføring og kontroll av budsjettet

1. Daglig leder skal gjennomføre Byråets budsjett.
2. Innen 1. mars etter avslutningen av hvert regnskapsår, skal Byråets regnskapsfører oversende det foreløpige regnskapet til Kommisjonens regnskapsfører, sammen med en rapport om budsjett- og økonomistyringen i det aktuelle regnskapsåret. Kommisjonens regnskapsfører skal konsolidere de foreløpige regnskapene for institusjonene og de desentraliserte organene i samsvar med artikkel 147 i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.
3. Innen 31. mars etter avslutningen av hvert regnskapsår skal Kommisjonens regnskapsfører oversende Byråets foreløpige regnskap til Revisjonsretten, sammen med en rapport om budsjett- og økonomistyringen i det aktuelle regnskapsåret. Rapporten om budsjett- og økonomistyringen i regnskapsåret skal også oversendes Europaparlamentet og Rådet.
Revisjonsretten skal granske regnskapene i samsvar med artikkel 287 i TEUV. Den skal hvert år offentliggjøre en rapport om Byråets virksomhet.
4. Når regnskapsføreren har mottatt Revisjonsrettens merknader til Byråets foreløpige regnskap i henhold til artikkel 148 i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012, skal denne utarbeide Byråets endelige regnskap. Daglig leder skal framlegge regnskapet for styret til uttalelse.
5. Styret skal avgi en uttalelse om Byråets endelige regnskap.
6. Regnskapsføreren skal innen 1. juli etter avslutningen av hvert regnskapsår oversende det endelige regnskapet til Europaparlamentet, Rådet, Kommisjonen og Revisjonsretten, sammen med styrets uttalelse.
7. Byråets endelige regnskap skal offentliggjøres.

²⁵ Europaparlaments- og rådsforordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 av 25. oktober 2012 om finansielle regler for Den europeiske unions alminnelige budsjett og om oppheving av rådsforordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 (EUT L 298 av 26.10.2012, s. 1).

8. Daglig leder skal innen 30. september etter avslutningen av hvert regnskapsår sende Revisjonsretten et svar på dens merknader. Han eller hun skal også sende svaret til styret og Kommisjonen.
9. Daglig leder skal framlegge for Europaparlamentet, på anmodning fra dette, alle opplysninger som er nødvendige for at framgangsmåten for meddelelse av ansvarsfrihet for det aktuelle regnskapsåret skal kunne gjennomføres på en tilfredsstillende måte, i samsvar med artikkel 165 nr. 3 i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.
10. Europaparlamentet skal etter rekommandasjon fra Rådet, som skal treffe sin beslutning med kvalifisert flertall, før 15. mai i år N + 2 meddele Byråets daglige leder ansvarsfrihet for gjennomføringen av budsjettet for år N.

Artikkel 66

Finansreglement

Finansreglement som får anvendelse på Byrådet, skal vedtas av styret etter samråd med Kommisjonen. De skal ikke avvike fra delegert forordning (EU) nr. 1271/2013 med mindre Byråets virksomhet særlig krever et slikt avvik og Kommisjonen på forhånd har gitt sitt samtykke til dette.

Kapittel 11

Personale

Artikkel 67

Alminnelige bestemmelser

1. Vedtektene for tjenestemenn og tjenestevilkårene for andre ansatte samt reglene vedtatt ved avtale mellom Unionens institusjoner for gjennomføring av disse vedtektene for tjenestemenn, får anvendelse på Byråets personale.
2. Med forbehold for artikkel 51 nr. 1 bokstav j) i denne forordning, skal gjennomføringsregler vedtatt av Kommisjonen for å sette i verk vedtektene for tjenestemenn og tjenestevilkårene for andre ansatte, herunder alminnelige gjennomføringsbestemmelser, få tilsvarende anvendelse på Byrådet, i samsvar med artikkel 110 i vedtektene for tjenestemenn.
3. Byrådet skal treffe hensiktsmessige administrative tiltak, blant annet gjennom strategier for opplæring og forebygging, for å organisere sine tjenester på en slik måte at interessekonflikter unngås.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

Artikkel 68

Daglig leder

1. Den daglige lederen skal tilsettes som midlertidig ansatt i Byrådet i henhold til artikkel 2 bokstav a) i tjenestevilkårene for andre ansatte.
2. Den daglige lederen skal utnevnes av styret på grunn av egnethet, dokumenterte administrasjons- og ledelsesferdigheter og relevant kunnskap og erfaring fra transportsektoren, fra en liste over minst tre kandidater som er foreslått av Kommisjonen, etter en åpen utvelgelsesprosedyre som følge av en stillingsutlysning offentliggjort i *Den europeiske unions tidende* og eventuelt andre steder. Før styret treffer sin beslutning, skal observatøren nevnt i artikkel 51 nr. 1 bokstav x), avgi rapport om prosedyren.

Når ansettelsesavtalen med daglig leder inngås, skal Byrådet representeres av styrets leder.

Før den kandidaten styret har valgt, blir utnevnt, kan vedkommende bli bedt om å avgi en erklæring overfor Europaparlamentets vedkommende komité og besvare spørsmål fra komiteens medlemmer.

3. Den daglige lederens mandatperiode skal være fem år. Ved utgangen av denne perioden skal Kommisjonen foreta en vurdering av den daglige lederens utførelse av arbeidsoppgavene og av Byråets framtidige oppgaver og utfordringer.
4. Styret kan på forslag fra Kommisjonen, idet det tas hensyn til vurderingen nevnt i nr. 3, forlenge daglig leders mandatperiode én gang med høyst fem år.
5. Styret skal underrette Europaparlamentet om at det har til hensikt å forlenge den daglige lederens mandatperiode. Innen én måned før slik forlengelse, kan den daglige lederen bli bedt om å avgi en erklæring overfor Europaparlamentets vedkommende komité og besvare spørsmål fra komiteens medlemmer.
6. En daglig leder hvis mandatperiode er blitt forlenget, kan ikke delta i en ny utvelgelsesprosess for samme stilling etter en slik forlengelse av mandatperioden.
7. Daglig leder kan fjernes fra sin stilling bare etter en beslutning truffet av styret på forslag fra Kommisjonen eller fra en tredel av dets medlemmer.

Artikkel 69

Utsendte nasjonale sakkyndige og annet personale

Byrådet kan benytte seg av utsendte nasjonale sakkyndige eller annet personale som ikke er ansatt i Byrådet, i henhold til vedtektene for tjenestemenn og tjenestevilkårene for andre ansatte.

Med forbehold for reglene fastsatt i den relevante kommisjonsbeslutning om utsending av nasjonale sakkyndige, som får anvendelse på Byrådet, skal styret treffe en beslutning som fastsetter reglene for utsending til Byrådet av nasjonale sakkyndige, herunder regler for forebygging og behandling av interessekonflikter og for relevante restriksjoner i tilfeller der nasjonales sakkyndiges uavhengighet og upartiskhet kan undergraves.

Kapittel 12

Alminnelige bestemmelser

Artikkel 70

Privilegier og immunitet

Protokoll nr. 7 om Den europeiske unions privilegier og immunitet får anvendelse på Byrådet og dets personale.

Artikkel 71

Vertsstatsavtale og driftsforhold

1. Dersom de nødvendige ordningene med hensyn til lokaler for Byrådet i vertsmedlemsstaten og det utstyret som denne medlemsstaten skal stille til rådighet, samt de særlige regler som i denne medlemsstaten får anvendelse på daglig leder, styremedlemmene, Byråets personale og deres familiemedlemmer, ennå ikke er innført eller fastsatt i en skriftlig avtale, skal det senest 16. juni 2017 inngås en avtale mellom Byrådet og vertsmedlemsstaten om alle disse delene, i samsvar med vertsmedlemsstatens rettsorden og etter godkjenning i styret. Denne avtalen kan ha form av en vertsstatsavtale.
2. Vertsmedlemsstaten skal sikre best mulige vilkår for Byråets virksomhet, herunder flerspråklig skoleundervisning med et europeisk innhold og hensiktsmessige transportforbindelser.

Artikkel 72

Ansvar

1. Byråets ansvar i kontraktsforhold skal være underlagt den lov som gjelder for vedkommende kontrakt.

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

2. Den europeiske unions domstol skal ha myndighet til å treffe beslutning i henhold til en voldgiftsklausul i en kontrakt inngått av Byrådet.
3. Med hensyn til ansvar utenfor kontraktsforhold skal Byrådet, i samsvar med de allmenne prinsipper som er felles for medlemsstatenes rettsystemer, erstatte den skade som dens avdelinger eller ansatte volder i tjenesten.
4. Den europeiske unions domstol skal ha myndighet til å avgjøre tvister om erstatning for skader som nevnt i nr. 3.
5. De ansattes personlige ansvar overfor Byrådet skal være underlagt bestemmelsene i vedtektenes for tjenestemenn eller tjenestevilkårene for andre ansatte som gjelder for dem.

Artikkel 73

Samarbeid med nasjonale rettsmyndigheter

Når det gjelder nasjonal rettergang som involverer Byrådet som følge av at Byrådet har utført sine oppgaver i samsvar med artikkel 19 og artikkel 21 nr. 6 i direktiv (EU) 2016/797 og artikkel 10 nr. 6 i direktiv (EU) 2016/798, skal Byrådet og dets personale uten unødig opphold samarbeide med vedkommende nasjonale rettsmyndigheter. Styret skal fastsette egnede framgangsmåter som skal anvendes i slike situasjoner, i samsvar med artikkel 51 nr. 1 bokstav v).

Artikkel 74

Språkordning

1. Forordning nr. 1 får anvendelse på Byrådet. Om nødvendig skal styret vedta hensiktsmessige regler for gjennomføringen av nevnte forordning.
På anmodning fra et styremedlem skal beslutningen i så henseende treffes ved enstemmighet.
2. Oversettelsestjenestene som er nødvendige for Byråets arbeid, skal utføres av Oversettelsesenteret for Den europeiske unions institusjoner.

Artikkel 75

Tredjestaters deltaking i Byråets arbeid

1. Med forbehold for artikkel 44 skal Byrådet være åpent for deltaking for tredjestater, særlig stater som omfattes av den europeiske naboskapspolitikken og utvidelsespolitikken og EFTA-stater som har inngått avtaler med Unionen og som innebærer at de berørte sta-

tene har vedtatt og anvender unionsregelverket eller tilsvarende nasjonale tiltak på det området som omfattes av denne forordning, etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 218 i TEUV.

2. I samsvar med de relevante bestemmelsene i avtalene nevnt i nr. 1, skal det opprettes ordninger mellom Byrådet og de aktuelle tredjestatene, for å definere nærmere regler for disse tredjestatenes deltaking i Byråets arbeid, særlig når det gjelder arten og omfanget av slik deltaking. Disse ordningene skal inneholde bestemmelser om finansielle bidrag og personell. De kan fastsette at berørte tredjestater kan være representert i styret uten stemmerett.

Byrådet skal undertegne ordningene etter å ha fått Kommisjonens og styrets samtykke.

Artikkel 76

Samarbeid med nasjonale myndigheter og organer

1. Byrådet og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal inngå samarbeidsavtaler i forbindelse med gjennomføringen av artikkel 14, 20 og 21, idet det tas hensyn til artikkel 51 nr. 1 bokstav t).
2. Samarbeidsavtalene kan være spesifikke avtaler eller rammeavtaler, og kan omfatte én eller flere nasjonale sikkerhetsmyndigheter. De skal inneholde en detaljert beskrivelse av oppgavene og vilkårene for de varer og tjenester som skal leveres, fastsette leveringsfristene og bestemme hvordan de gebyrene som søkerne skal betale, skal fordeles mellom Byrådet og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene. Slik fordeling skal ta hensyn til rammemodellen nevnt i artikkel 51 nr. 1 bokstav u).
3. Samarbeidsavtalene kan også omfatte spesifikke samarbeidsavtaler for jernbanenett som trenger særlig sakkunnskap av geografiske eller historiske årsaker, med sikte på å redusere søkerens administrative byrde og kostnader. Dersom slike jernbanenett er isolert fra resten av Unionens jernbanesystem, kan slike spesifikke samarbeidsavtaler omfatte muligheten til å sette ut oppgaver til de relevante nasjonale sikkerhetsmyndighetene dersom dette er nødvendig for å sikre effektiv og forholdsmessig ressursfordeling.
4. Når det gjelder medlemsstater hvis jernbanenett har en annen sporvidde enn på hovedjernbanenettet i Unionen og har like tekniske og driftsmessige krav som nabotredjestater, skal

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

en multilateral samarbeidsavtale omfatte alle berørte nasjonale sikkerhetsmyndigheter i disse medlemsstatene, som fastsatt i artikkel 21 nr. 15 i direktiv (EU) 2016/797 og artikkel 11 nr. 3 i direktiv (EU) 2016/798.

5. Samarbeidsavtalen skal være innført før Byrået utfører sine oppgaver i samsvar med artikkel 83 nr. 4.
6. Byrået kan inngå samarbeidsavtaler med andre nasjonale sikkerhetsmyndigheter og vedkommende organer i forbindelse med gjennomføringen av artikkel 14, 20 og 21.
7. Samarbeidsavtalen skal ikke berøre Byråets overordnede ansvar for utførelsen av dets oppgaver som fastsatt i artikkel 14, 20 og 21.
8. Byrået og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene kan samarbeide og dele beste praksis i forbindelse med gjennomføringen av direktiv (EU) 2016/797 og direktiv (EU) 2016/798.

Artikkel 77

Innsyn

1. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1049/2001²⁶ får anvendelse på Byråets dokumenter.

Styret skal innen 16. juni 2017 vedta praktiske tiltak for gjennomføringen av forordning (EF) nr. 1049/2001.

Beslutninger truffet av Byrået i henhold til artikkel 8 i forordning (EF) nr. 1049/2001, kan klages inn for ombudet eller for Den europeiske unions domstol i samsvar med henholdsvis artikkel 228 og 263 i TEUV.

2. Byrået skal offentliggjøre sine anbefalinger, uttalelser, undersøkelser, rapporter og resultater av konsekvensanalyser på sitt nettsted, med forbehold for nr. 1 og etter at alt fortrolig materiale er fjernet.
3. Byrået skal offentliggjøre interesseerklæringene fra medlemmene i Byråets ledelses- og administrasjonsstruktur angitt i artikkel 46.

Byråets behandling av personopplysninger skal være underlagt europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001²⁷.

4. Styret skal treffe tiltak for å sikre at Byrået gir effektive, brukervennlige og enkelt tilgjengelige opplysninger på sitt nettsted om samtrafikkevne og sikkerhetsprosesser på jernbanen, og om andre relevante jernbanedokumenter.

Artikkel 78

Sikkerhetsregler for vern av graderte eller følsomme opplysninger

Byrået skal anvende prinsippene i Kommisjonens sikkerhetsregler for vern av graderte EU-opplysninger og følsomme, ikke-graderte opplysninger, som fastsatt i kommisjonsbeslutning (EU, Euratom) 2015/444²⁸. Dette skal blant annet omfatte bestemmelser om utveksling, behandling og lagring av slike opplysninger.

Artikkel 79

Bedrageribekjempelse

1. For å lette bekjempelsen av bedrageri, korrupsjon og andre ulovlige handlinger i henhold til forordning (EF) nr. 1073/1999, skal Byrået innen 16. desember 2016 tiltre den tverrinstitusjonelle avtale av 25. mai 1999 om interne undersøkelser som foretas av Det europeiske kontor for bedrageribekjempelse (OLAF) og vedta egnede bestemmelser som får anvendelse på alle Byråets ansatte, ved å anvende malen som er angitt i vedlegget til nevnte avtale.
2. Revisjonsretten skal ha myndighet til å utføre revisjon, på grunnlag av dokumenter og kontroller på stedet, hos alle tilskuddsmottakere, leverandører og underleverandører som har mottatt unionsmidler fra Byrået.
3. OLAF kan utføre undersøkelser, herunder kontroller og inspeksjoner på stedet, i samsvar med bestemmelsene og framgangsmåtene fastsatt i forordning (EU) nr. 883/2013 og rådsforordning (Euratom, EF) nr. 2185/96²⁹ for å fastslå om det har forekommet bedrageri, korrupsjon eller annen ulovlig virksomhet som berører Unionens økonomiske interesser,

²⁶ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1049/2001 av 30. mai 2001 om offentlig tilgang til Europaparlamentets, Rådets og Kommisjonens dokumenter (EFT L 145 av 31.5.2001, s. 43).

²⁷ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001 av 18. desember 2000 om personvern i forbindelse med behandling av personopplysninger i Fellesskapets institusjoner og organer og om fri utveksling av slike opplysninger (EFT L 8 av 12.1.2001 s. 1).

²⁸ Kommisjonsbeslutning (EU, Euratom) 2015/444 av 13. mars 2015 om sikkerhetsregler for vern av graderte EU-opplysninger (EUT L 72 av 17.3.2015, s. 53).

²⁹ Rådsforordning (EF, Euratom) nr. 2185/96 av 11. november 1996 om kontroll og inspeksjon på stedet som foretas av Kommisjonen for å verne De europeiske fellesskaps økonomiske interesser mot bedrageri og andre uregelmessigheter (EFT L 292 av 15.11.1996, s. 2).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

i forbindelse med et tilskudd eller en kontrakt som er finansiert av Byrådet.

4. Uten at det berører nr. 1, 2 og 3 skal Byrådets samarbeidsavtaler med tredjestater og internasjonale organisasjoner, kontrakter, tilskudds-avtaler og tilskuddsvedtak inneholde bestemmelser som uttrykkelig gir Revisjonsretten og OLAF myndighet til å utføre slike revisjoner og undersøkelser i henhold til deres respektive myndighet.

Kapittel 13

Sluttbestemmelser

Artikkel 80

Gjennomføringsrettsakter knyttet til gebyrer og avgifter

1. Kommisjonen skal på grunnlag av prinsippene angitt i nr. 2 og 3, vedta gjennomføringsrettsakter for nærmere å angi:
 - a) gebyrer og avgifter som skal betales til Byrådet, særlig ved anvendelse av artikkel 14, 20, 21 og 22, og
 - b) betalingsvilkår.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 81 nr. 3.
2. Det skal innkreves gebyrer og avgifter for:
 - a) utstedelse og fornyelse av tillatelser til å bringe kjøretøyer og kjøretøytyper i omsetning,
 - b) utstedelse eller fornyelse av felles sikkerhetsattestifikater,
 - c) tjenesteyting; gebyrer og avgifter som skal betales for dette, skal gjenspeile den reelle kostnaden ved hver enkelt ytelse,
 - d) utferdigelse av beslutninger for godkjenning i samsvar med artikkel 19 i direktiv (EU) 2016/797.

Det kan innkreves gebyrer og avgifter for behandling av klager.

Gebyrer og avgifter skal angis og betales i euro.

Gebyrer og avgifter skal fastsettes på en åpen, rettfærdig og ensartet måte, idet det tas hensyn til den europeiske jernbanesektorens konkurransevne. De skal ikke medføre at søkerne pålegges en unødvendig økonomisk byrde. Små og mellomstore bedrifters særlige behov skal tas i betraktning dersom det er relevant, herunder muligheten for å fordele betalningene i flere avdrag og faser.

Gebyret for å utferdige beslutninger for godkjenning skal fastsettes på en forholdsmes-

sig måte, idet det tas hensyn til de forskjellige trinnene i godkjenningsprosessen for prosjekter for ERTMS langs sporet og det arbeidet som kreves i hvert trinn. Fordelingen av gebyrene skal klart framgå av regnskapet.

Det skal fastsettes rimelige frister for betaling av gebyrer og avgifter, idet det tas behørig hensyn til fristene for framgangsmåtene fastsatt i artikkel 19 og 21 i direktiv (EU) 2016/797 og artikkel 10 i direktiv (EU) 2016/798.

3. Gebyrenes og avgiftenes størrelse skal fastsettes på et nivå som sikrer en inntekt som er tilstrekkelig til å dekke de samlede kostnadene ved de tjenestene som ytes, herunder de relevante kostnadene som følger av de oppgavene som er tildelt de nasjonale sikkerhetsmyndighetene i samsvar med artikkel 76 nr. 2 og 3. Alle Byrådets utgifter til personale som deltar i virksomheten nevnt i nr. 2 i denne artikkel, herunder arbeidsgivers pro rata-bidrag til pensjonsordningen, skal særlig gjenspeiles i denne kostnaden. Dersom tjenesteytingen som dekkes av gebyrer og avgifter skulle medføre en tilbakvendende betydelig ubalanse, skal nivået på disse gebyrene og avgiftene revideres. Disse gebyrene og avgiftene skal være øremerkede inntekter for Byrådet.
- Når nivået på gebyrer og avgifter fastsettes, skal Kommisjonen ta hensyn til:
- a) sertifikatenes virkeområde,
 - b) tillatelsenes bruksområde, og
 - c) jernbanevirksomhetens art og omfang.

Artikkel 81

Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt ved artikkel 51 i direktiv (EU) 2016/797. Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

Artikkel 82

Vurdering og gjennomgåelse

1. Senest 16. juni 2020 og deretter hvert femte år skal Kommisjonen bestille en vurdering for særlig å vurdere konsekvensen, virkningen

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

og effektiviteten i Byrådet og dets arbeidsrutiner, idet det tas hensyn til alt relevant arbeid utført av Revisjonsretten samt synspunktene og anbefalingene fra relevante berørte parter, herunder nasjonale sikkerhetsmyndigheter, representanter for jernbanesektoren, partene i arbeidslivet og forbrukerorganisasjoner. Ved vurderingen skal det særlig tas stilling til et eventuelt behov for å endre Byrådets mandat og de økonomiske følgene av en slik endring.

2. Innen 16. juni 2023 skal Kommisjonen for å fastslå hvorvidt det er behov for forbedringer, vurdere hvordan det doble systemet for kjøretøytillatelse og sikkerhetssertifisering fungerer, det ene saksbehandlingsstedet knyttet til dette, og den harmoniserte gjennomføringen av ERTMS i Unionen.
3. Kommisjonen skal oversende vurderingsrapporten sammen med dens konklusjoner til Europaparlamentet, Rådet og styret. Resultatene av vurderingen skal offentliggjøres.
4. Ved annenhver vurdering skal det også gjøres en bedømmelse av resultatene som Byrådet har oppnådd, der det tas hensyn til dets mål, mandat og oppgaver.

Artikkel 83

Overgangsbestemmelser

1. Byrådet etterfølger Det europeiske jernbanebyrå som ble opprettet ved forordning (EF) nr. 881/2004, med hensyn til alle eierskap, avtaler, rettslige forpliktelser, arbeidsavtaler, økonomiske forpliktelser og ethvert økonomisk ansvar.
2. Som unntak fra artikkel 47 skal de medlemmene av styret som er utnevnt i henhold til forordning (EF) nr. 881/2004 før 15. juni 2016, fortsette som styremedlemmer fram til deres

mandatperiode utløper, med forbehold for hver medlemsstats rett til å utnevne nye representanter.

Som unntak fra artikkel 54 skal den daglige lederen som er utnevnt i henhold til forordning (EF) nr. 881/2004, fortsette i sin stilling fram til vedkommendes mandatperiode utløper.

3. Som unntak fra artikkel 67 skal alle arbeidsavtaler som er gyldige 15. juni 2016, oppfylles inntil de utløper.
4. Byrådet skal utføre oppgavene i forbindelse med sertifisering og tillatelse i samsvar med artikkel 14, 20 og 21, og oppgavene nevnt i artikkel 22, senest fra og med 16. juni 2019, med forbehold for artikkel 54 nr. 4 i direktiv (EU) 2016/797 og artikkel 31 nr. 3 i direktiv 2016/798.

Artikkel 84

Oppheving

Forordning (EF) nr. 881/2004 oppheves.

Artikkel 85

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 11. mai 2016.

*For Europa-
parlamentet*

M. SCHULZ

President

*For
Rådet*

J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

Formann

Vedlegg 7

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/2338 av 14. desember 2016 om endring av forordning (EF) nr. 1370/2007 med hensyn til åpning av markedet for innenlands persontransport med jernbane

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen²,

etter den ordinære regelverksprosedyren³ og ut fra følgende betraktninger:

- (1) Jernbanetransporten har potensial til å vokse og øke sin andel av transportmarkedet og spille en viktig rolle i et bærekraftig transport- og mobilitetssystem, og derved skape nye investeringsmuligheter og arbeidsplasser. Veksten i persontransporten med jernbane har imidlertid ikke holdt følge med utviklingen hos andre transportsystemer.
- (2) EU-markedet for internasjonal persontransport med jernbane ble åpnet for konkurranse i 2010. I tillegg har noen medlemsstater åpnet markedet for innenlands persontransport for konkurranse ved å innføre åpen adgangsrett eller anbud på kontrakter om offentlig tjenesteyting, eller begge deler. Åpningen av markedet for innenlands persontransport med jernbane bør ha en positiv virkning på det felles europeiske jernbaneområdes virkemåte og medføre bedre tjenester for brukerne.

- (3) I sin hvitbok om transport av 28. mars 2011 meddelte Kommisjonen at den har til hensikt å gjennomføre det indre marked for jernbanetransport og fjerne tekniske, administrative og rettslige hindringer som vanskeliggjør inntreden på jernbanemarkedet.
- (4) Gjennomføringen av det felles europeiske jernbaneområde bør fremme utviklingen av jernbanetransporten som et troverdig alternativ til andre transportsystemer, blant annet med hensyn til pris og kvalitet.
- (5) Et særskilt mål for denne forordning er å forbedre kvaliteten, åpenheten, effektiviteten og ytelsen når det gjelder offentlig persontransport med jernbane.
- (6) Tjenester som ytes over landegrensene i henhold til kontrakter om offentlig tjenesteyting, herunder offentlig transport som omfatter lokale og regionale transportbehov, bør være underlagt godkjenning fra vedkommende myndigheter i de medlemsstatene på hvis territorium tjenestene ytes.
- (7) Vedkommende myndigheter bør definere spesifikasjoner for forpliktelser til å yte offentlig tjeneste ved offentlig persontransport. Slike spesifikasjoner bør være i samsvar med de politiske målene fastsatt i dokumentene om offentlig transportpolitikk i medlemsstatene.
- (8) Spesifikasjonene for forpliktelser til å yte offentlig tjeneste ved offentlig persontransport bør om mulig å gi positive virkninger for jernbanenettet, blant annet med hensyn til bedre kvalitet på tjenester, sosial og territorial utjevning eller den generelle effektiviteten i det offentlige transportsystemet.
- (9) Forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste bør være i tråd med den offentlige transportpolitikken. Dette gir imidlertid ikke vedkommende myndigheter rett til å motta et bestemt finansieringsbeløp.

¹ EUT C 327 av 12.11.2013, s. 122.

² EUT C 356 av 5.12.2013, s. 92.

³ Europaparlamentets holdning av 26. februar 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og Rådets holdning ved første behandling av 17. oktober 2016 (EUT C 430 av 22.11.2016, s. 4). Europaparlamentets holdning av 14. desember 2016 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- (10) Ved utarbeidelse av dokumentene om offentlig transportpolitikk bør relevante berørte parter rådspørres i samsvar med nasjonal rett. Disse berørte parter kan omfatte transportforetak, infrastrukturforvaltninger, arbeidstakerorganisasjoner og representanter for brukere av offentlige transporttjenester.
- (11) For kontrakter om offentlig tjenesteyting som ikke tildeles på grunnlag av en anbudsprosedyre, bør ytere av offentlige tjenesters oppfyllelse av forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste godtgjøres på hensiktsmessig måte for å sikre langsiktig finansiell bærekraft i offentlig persontransport i samsvar med kravene fastsatt i den offentlige transportpolitikken. En slik godtgjøring bør oppmuntre til at yteren av offentlig tjeneste opprettholder eller utvikler effektiv styring, og til at det ytes persontransport av tilfredsstillende kvalitet.
- (12) Innenfor rammen av opprettelsen av det felles europeiske jernbaneområde bør medlemsstatene sikre tilstrekkelig sosial trygghet for ansatte hos ytere av offentlige tjenester.
- (13) Med sikte på en hensiktsmessig integrasjon av sosial- og arbeidsrettsbestemmelser i framgangsmåtene ved tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting for offentlig persontransport, bør ytere av offentlige tjenester ved gjennomføring av kontrakter om offentlig tjenesteyting overholde sosialrettslige og arbeidsrettslige forpliktelser som gjelder i den medlemsstaten der kontrakten om offentlig tjenesteyting tildeles, og som følger av lover, forskrifter og beslutninger både på nasjonalt plan og unionsplan, samt av gjeldende tariffavtaler, forutsatt at disse nasjonale reglene og anvendelsen av dem er i samsvar med unionsretten.
- (14) Dersom medlemsstatene krever at personale som er ansatt av den forrige operatøren, skal overføres til den nyvalgte yteren av offentlig tjeneste, bør slikt personale gis de rettighetene de ville ha hatt dersom det hadde dreid seg om en overdragelse i henhold til direktiv 2001/23/EF⁴. Medlemsstatene bør fritt kunne vedta slike bestemmelser.
- (15) Vedkommende myndigheter bør gjøre relevante opplysninger om utarbeiding av tilbud i anbudsprosedyrer tilgjengelig for alle berørte parter, samtidig som de sikrer berettiget vern av fortrolige forretningsopplysninger.
- (16) Vedkommende myndigheters plikt til å gi alle berørte parter de opplysningene som kreves for utarbeiding av et tilbud i en anbudsprosedyre, bør ikke omfatte tilveiebringelse av tilleggsopplysninger dersom slike opplysninger ikke finnes.
- (17) For å ta hensyn til mangfoldet i medlemsstatenes territoriale og politiske organisasjon, kan en kontrakt om offentlig tjenesteyting tildeles av en vedkommende myndighet som består av en gruppe offentlige myndigheter. I slike tilfeller bør det finnes klare regler som fastsetter de respektive rollene til hver av de offentlige myndighetene i prosessen for tildeling av kontrakt om offentlig tjenesteyting.
- (18) Idet det tas hensyn til mangfoldet av administrative strukturer i medlemsstatene, er det når det gjelder kontrakter om yting av offentlig persontransport med jernbane som tildeles direkte av en gruppe vedkommende lokale myndigheter, opp til medlemsstatene å bestemme hvilke lokale myndigheter som er vedkommende myndigheter med hensyn til «tettbygde byområder» og «landdistrikter».
- (19) Kontrakter om offentlig tjenesteyting for offentlig persontransport med jernbane bør tildeles på grunnlag av en anbudsprosedyre, unntatt i de tilfellene som er fastsatt i denne forordning.
- (20) Anbudsprosedyrene for kontrakter om offentlig tjenesteyting bør være åpne for alle operatører, rettferdige og overholde prinsippene om åpenhet og likebehandling.
- (21) Under særlige omstendigheter, dersom kontrakter om offentlig tjenesteyting for offentlig persontransport med jernbane er tildelt på grunnlag av en anbudsprosedyre, kan nye avtaler midlertidig tildeles direkte for å sikre at tjenestene ytes på mest kostnadseffektiv måte. Slike avtaler bør ikke fornyes for å dekke samme eller lignende forpliktelser til å yte offentlig tjeneste.
- (22) Dersom bare én operatør uttrykker interesse etter offentliggjøring av at det skal organiseres en anbudsprosedyre, kan vedkommende myndigheter innlede forhandlinger med denne operatøren for å tildele kontrakten uten ytterligere offentliggjøring av en åpen anbudsprosedyre.
- (23) De nedre grensene for direkte tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting bør til-

⁴ Rådskretiv 2001/23/EF av 12. mars 2001 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ivaretagelse av arbeidstakernes rettigheter ved overdragelse av foretak, virksomheter eller deler av foretak eller virksomheter (EFT L 82 av 22.3.2001, s. 16).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

passes for å gjenspeile de høyere volumene og enhetskostnadene i offentlig persontransport med jernbane i forhold til andre transportsystemer som er omfattet av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007⁵. Høyere grenser bør også gjelde for offentlig persontransport der jernbane utgjør mer enn 50 % av verdien av de aktuelle tjenestene.

- (24) Opprettelsen av det felles europeiske jernbaneområde krever felles regler for tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting i denne sektoren, samtidig som det tas hensyn til de særlige omstendighetene i hver enkelt medlemsstat.
- (25) Dersom visse vilkår knyttet til jernbanemarkedets eller jernbanenettets art og struktur er oppfylt, bør vedkommende myndigheter ha rett til å tildele kontrakter om offentlig tjenesteyting for offentlig persontransport med jernbane direkte, dersom en slik kontrakt vil føre til bedre kvalitet på tjenestene eller større kostnadseffektivitet, eller begge deler.
- (26) Vedkommende myndigheter kan treffe tiltak for å øke konkurransen mellom jernbaneforetakene ved å begrense antall kontrakter de tildeler ett jernbaneforetak.
- (27) Medlemsstatene bør sikre at deres rettsordener gjør det mulig for et uavhengig organ å vurdere beslutninger truffet av vedkommende myndighet om direkte tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting for offentlig persontransport med jernbane etter en resultatavhengig metode. Dette kan skje som ledd i en domstolskontroll.
- (28) Ved utarbeiding av anbudsprosedyrer bør vedkommende myndigheter vurdere om det er nødvendig med tiltak for å sikre effektiv adgang til egnet rullende materiell uten forskjellsbehandling. Vedkommende myndigheter bør gjøre vurderingsrapporten offentlig tilgjengelig.
- (29) Visse viktige aspekter i framtidige anbudsprosedyrer for kontrakter om offentlig tjenesteyting må være helt åpne for å muliggjøre en bedre organisert markedsrespons.
- (30) Forordning (EF) nr. 1370/2007 bør derfor endres —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

I forordning (EF) nr. 1370/2007 gjøres følgende endringer:

- (1) I artikkel 1 nr. 2 skal nytt ledd lyde:

«Med forbehold for godkjenning fra vedkommende myndigheter i de medlemsstatene på hvis territorium tjenestene ytes, kan forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste gjelde offentlig transport over landegrensene, herunder slik som dekker lokale og regionale transportbehov.»

- (2) I artikkel 2 skal ny bokstav aa) lyde:

«aa) «offentlig persontransport med jernbane» offentlig persontransport med jernbane unntatt persontransport med andre skinnegående transportmidler som tunnelbane eller sporvei,»

- (3) Ny artikkel 2a skal lyde:

«Artikkel 2a

Spesifikasjoner for forpliktelser til å yte offentlig tjeneste

1. Vedkommende myndighet skal fastsette spesifikasjoner for forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste ved yting av offentlig persontransport samt deres virkeområde i samsvar med artikkel 2 bokstav e). Dette omfatter muligheten til å gruppere kostnadsdekkende tjenester med tjenester som ikke gir kostnadsdekning.

Når vedkommende myndighet fastsetter disse spesifikasjonene og deres virkeområde, skal den ta behørig hensyn til forholdsmessighetsprinsippet i samsvar med unionsretten.

Spesifikasjonene skal være i samsvar med de politiske målene fastsatt i dokumentene om offentlig transportpolitikk i medlemsstatene.

Innholdet i og formatet på dokumentene om offentlig transportpolitikk og framgangsmåtene for samråd med relevante berørte parter skal bestemmes i samsvar med nasjonal rett.

2. Spesifikasjonene for forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste og den tilhørende godtgjøringen for den finansielle nettovirkningen av forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste skal medføre:

- (a) at målene for den offentlige transportpolitikken nås på en kostnadseffektiv måte, og

⁵ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70 (EUT L 315 av 3.12.2007, s. 1).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

(b) at ytingen av offentlig persontransport er finansielt bærekraftig, i samsvar med kravene fastsatt i den langsiktige offentlige transportpolitikken,»

(4) I artikkel 4 gjøres følgende endringer:

(a) I nr. 1 skal bokstav a) og b) lyde:

«a) tydelig angi de forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste, definert i denne forordning og angitt i samsvar med forordningens artikkel 2a, som yterne av offentlig tjeneste skal oppfylle, samt de berørte geografiske områdene,

(b) på forhånd og på en objektiv og åpen måte fastsette:

(i) hvilke parametere en eventuell godtgjøring skal beregnes ut fra, og

(ii) i hvilken form og utstrekning eventuelle eneretter skal gis, på en måte som hindrer for høy godtgjøring.

Når det gjelder kontrakter om offentlig tjenesteyting som ikke er tildelt i samsvar med artikkel 5 nr. 1, 3 eller 3b, skal disse parametrene fastsettes slik at ingen godtgjøring kan overstige det beløpet som kreves for å dekke den finansielle nettovirkningen på de kostnader og inntekter som følger av oppfyllelsen av forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste, idet det tas hensyn til inntekten yteren av offentlig tjeneste har i denne forbindelse, samt en rimelig fortjeneste,»

(b) Nytt nummer 4a og 4b skal lyde:

«4a. Ved gjennomføringen av kontrakter om offentlig tjenesteyting skal ytere av offentlig tjeneste overholde gjeldende sosialrettslige og arbeidsrettslige forpliktelser fastsatt i unionsrett, nasjonal rett eller tariffavtaler.

4b. Direktiv 2001/23/EF får anvendelse på endringer hos en yter av offentlig tjeneste dersom slik endring utgjør en overdragelse av foretak i henhold til nevnte direktiv.»

(c) Nr. 6 skal lyde:

«6. Dersom vedkommende myndigheter i samsvar med nasjonal rett krever at ytere av offentlig tjeneste oppfyller visse kvalitetsstandarder og sosiale standarder eller fastsetter sosiale kriterier og kvalitetskriterier, skal disse standardene og kriteriene inngå i anbudsgrunnlaget og i kontraktene om offentlig tjenesteyting. Idet det tas

hensyn til direktiv 2001/23/EF, skal slike anbudsgrunnlag og kontrakter om offentlig tjenesteyting, dersom det er relevant, også inneholde opplysninger om rettigheter og plikter knyttet til overføringen av personale ansatt av den forrige operatøren.»

(d) Nytt nummer 8 skal lyde:

«8. Kontrakter om offentlig tjenesteyting skal forplikte operatøren til å gi vedkommende myndighet de opplysningene som kreves for tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting, samtidig som de sikrer berettiget vern av fortrolige forretningsopplysninger. Vedkommende myndigheter skal gjøre relevante opplysninger om utarbeiding av et tilbud i en anbudsprosedyre tilgjengelig for alle berørte parter, samtidig som de sikrer berettiget vern av fortrolige forretningsopplysninger. Dette skal omfatte opplysninger om passasjerenes etterspørsel, billettpriser, kostnader og inntekter knyttet til offentlig persontransport som er omfattet av anbudsprosedyren, og opplysninger om infrastrukturens spesifikasjoner som er relevante for driften av de kjøretøyene eller det rullende materiellet som gjør det mulig for berørte parter å utarbeide godt underbygde forretningsplaner. Jernbaneinfrastrukturforvaltningene skal bistå vedkommende myndigheter med å framlegge alle relevante infrastrukturens spesifikasjoner. Manglende overholdelse av bestemmelsene angitt ovenfor, skal være underlagt domstolskontroll fastsatt i artikkel 5 nr. 7.»

(5) I artikkel 5 gjøres følgende endringer:

(a) I nr. 2 skal innledningen lyde:

«2. Med mindre det er forbudt i henhold til nasjonal rett, kan enhver vedkommende lokal myndighet, uansett om det er en enkelt myndighet eller en gruppe av myndigheter som yter integrert offentlig persontransport, beslutte selv å yte offentlig persontransport eller tildele kontrakter om offentlig tjenesteyting direkte til et særlig rettssubjekt som vedkommende lokale myndighet, eller i tilfellet av en gruppe av myndigheter, minst én vedkommende lokal myndighet,

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

kontrollerer på samme måte som sine egne avdelinger.

Når det gjelder offentlig persontransport med jernbane, kan gruppen av myndigheter nevnt i første ledd, bestå bare av vedkommende lokale myndigheter hvis geografiske myndighetsområde ikke er nasjonalt. Den offentlige persontransporten eller kontrakten om offentlig tjenesteyting nevnt i første ledd, kan bare omfatte transportbehovene i tettbygde byområder eller i landdistrikter, eller begge deler.

Dersom en vedkommende lokal myndighet treffer en slik beslutning, gjelder følgende:»

(b) Nr. 3 skal lyde:

«3. En vedkommende myndighet som benytter en annen tredjemann enn en intern yter, skal tildele kontrakter om offentlig tjenesteyting på grunnlag av en anbudsprosedyre, unntatt i tilfellene nevnt i nr. 3a, 4, 4a, 4b, 5 og 6. Anbudsprosedyren skal være åpen for alle ytere, rettfærdig og overholde prinsippene om åpenhet og likebehandling. Etter anbudsinnleveringen og en eventuell forhåndsutvelging kan prosedyren omfatte forhandlinger i samsvar med disse prinsippene for å fastsette hvordan særlige eller sammensatte krav best kan oppfylles.»

(c) Nytt nummer 3a og 3b skal lyde:

«3a. Med mindre det er forbudt i henhold til nasjonal rett, kan vedkommende myndighet når det gjelder kontrakter om offentlig tjenesteyting for offentlig persontransport med jernbane som tildeles på grunnlag av en anbudsprosedyre, beslutte midlertidig å tildele nye kontrakter direkte dersom vedkommende myndighet anser at direkte tildeling er berettiget på grunn av særlige omstendigheter. Slike særlige omstendigheter skal omfatte situasjoner der:

- vedkommende myndighet eller andre vedkommende myndigheter allerede gjennomfører en rekke anbudsprosedyrer som kan påvirke antallet av og kvaliteten på bud som kan forventes å bli mottatt dersom kontrakten omfattes av en anbudsprosedyre, eller

- det er nødvendig å endre virkeområdet for én eller flere kontrakter om offentlig tjenesteyting for å optimere yting av offentlige tjenester.

Vedkommende myndighet skal treffe en begrunnet beslutning og underrette Kommissjonen om dette uten unødig opphold.

Varigheten av kontrakter tildelt i henhold til dette nummer, skal stå i forhold til den aktuelle særlige omstendigheten, og skal under ingen omstendigheter overstige fem år.

Vedkommende myndighet skal offentliggjøre slike kontrakter. I den forbindelse skal den ta hensyn til berettiget vern av fortrolige forretningsopplysninger og forretningsinteresser.

Den påfølgende avtalen som gjelder de samme forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste, skal ikke tildeles på grunnlag av denne bestemmelsen.

3b. Ved anvendelse av nr. 3 kan vedkommende myndigheter beslutte å anvende følgende framgangsmåte:

Vedkommende myndigheter kan offentliggjøre at de har til hensikt å tildele en kontrakt om offentlig tjenesteyting for offentlig persontransport med jernbane, ved å offentliggjøre en kunngjøring i *Den europeiske unions tidende*.

Denne kunngjøringen skal inneholde en detaljert beskrivelse av de tjenestene som er omfattet av kontrakten som skal tildeles, samt kontraktens type og varighet.

Operatører kan uttrykke sin interesse innen en frist fastsatt av vedkommende myndighet, som ikke skal være mindre enn 60 dager etter offentliggjøringen av kunngjøringen.

Dersom det etter utløpet av denne fristen, er slik at:

- (a) bare én operatør har uttrykt sin interesse i å delta i prosedyren for tildeling av kontrakten om offentlig tjenesteyting,

- (b) denne operatøren faktisk har godtgjort at den vil kunne yte transporttjenesten i samsvar med forpliktelsene fastsatt i kontrakten om offentlig tjenesteyting,

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- (c) mangelen på konkurranse ikke er et resultat av kunstig begrensning av parametrene for innkjøpet, og
- (d) det ikke finnes noe rimelig alternativ,

kan vedkommende myndigheter begynne forhandlinger med denne operatøren for å tildele kontrakten uten ytterligere offentliggjøring av en åpen anbudsprosedyre.»

- (d) Nr. 4 skal lyde:

«4. Med mindre det er forbudt i henhold til nasjonal rett, kan vedkommende myndighet beslutte å tildele kontrakter om offentlig tjenesteyting direkte:

- (a) dersom deres gjennomsnittlige årlige verdi er anslått til under 1 000 000 euro, eller når det gjelder en kontrakt om offentlig tjenesteyting som omfatter offentlig persontransport med jernbane, under 7 500 000 euro, eller
- (b) dersom det dreier seg om mindre enn 300 000 kilometer offentlig persontransport, eller når det gjelder en kontrakt om offentlig tjenesteyting som omfatter offentlig persontransport med jernbane, mindre enn 500 000 kilometer.

Når det gjelder direkte tildeling av en kontrakt om offentlig tjenesteyting til en liten eller mellomstor bedrift som driver høyst 23 veigående kjøretøyer, kan disse grenseverdiene økes til en gjennomsnittlig årlig verdi anslått til høyst 2 000 000 euro eller, når kontrakten gjelder offentlig persontransport, på høyst 600 000 kilometer årlig.

- (e) Nytt nummer 4a og 4b skal lyde:

«4a. Med mindre det er forbudt i henhold til nasjonal rett, kan vedkommende myndighet beslutte å tildele kontrakter om offentlig tjenesteyting for offentlig persontransport med jernbane direkte:

- (a) dersom den anser at direkte tildeling er berettiget ut fra de relevante strukturelle og geografiske særtrekkene i det aktuelle markedet og jernbanenettet, særlig med hensyn til størrelse, særtrekk ved etterspørselen, jernbanenettets kompleksitet, teknisk og geo-

grafisk isolasjon og de tjenestene som omfattes av kontrakten, og

- (b) dersom en slik kontrakt vil føre til bedre kvalitet på tjenestene eller større kostnadseffektivitet, eller begge deler, sammenlignet med tidligere tildelte kontrakter om offentlig tjenesteyting.

På grunnlag av dette skal vedkommende myndighet offentliggjøre en begrunnet beslutning og underrette Kommisjonen om dette innen én måned etter at den er offentliggjort. Vedkommende myndighet kan gå videre med tildelingen av kontrakten.

Medlemsstater som 24. desember 2017 har et største årlig markedsvolum på under 23 millioner togkilometer og har bare én vedkommende myndighet på nasjonalt plan og én kontrakt om offentlig tjenesteyting som omfatter hele jernbanenettet, skal anses å oppfylle vilkåret nevnt i bokstav a). Dersom en vedkommende myndighet i en av disse medlemsstatene beslutter å tildele en kontrakt om offentlig tjenesteyting direkte, skal den berørte medlemsstaten underrette Kommisjonen om dette. Det forente kongerike kan beslutte at dette ledd skal få anvendelse på Nord-Irland.

Dersom vedkommende myndighet beslutter å tildele en kontrakt om offentlig tjenesteyting direkte, skal den fastsette målbare, åpne og kontrollerbare ytelseskrav. Slike krav skal inngå i kontrakten.

Ytelseskravene skal særlig omfatte rutenes punktlighet, antall avganger, kvaliteten på rullende materiell og kapasiteten for persontransport.

Kontrakten skal inneholde særlige ytelsesindikatorer som gjør det mulig for vedkommende myndighet å foreta periodiske vurderinger. Kontrakten skal også omfatte effektive og avskrekkende tiltak som skal pålegges dersom jernbaneforetaket ikke oppfyller ytelseskravene.

Vedkommende myndighet skal jevnlig vurdere om jernbaneforetaket har nådd sine mål for å oppfylle

ytelseskravene som angitt i kontrakten, og skal offentliggjøre resultatene. Slike periodiske vurderinger skal finne sted minst hvert femte år. Vedkommende myndighet skal treffe hensiktsmessige tiltak til rett tid, herunder pålegge effektive og avskrekkende kontraktsregulerte sanksjoner dersom forbedringene i kvalitet og/eller kostnadseffektivitet ikke oppnås. Vedkommende myndighet kan når som helst helt eller delvis oppheve midlertidig eller heve kontrakten som er tildelt i henhold til denne bestemmelse, dersom operatøren ikke oppfyller ytelseskravene.

- 4b. Med mindre det er forbudt i henhold til nasjonal rett, kan vedkommende myndighet beslutte å tildele kontrakter om offentlig tjenesteyting for offentlig persontransport med jernbane direkte dersom de gjelder utelukkende persontransport med jernbane som drives av en operatør som samtidig forvalter hele eller størsteparten av jernbaneinfrastrukturen der tjenestene ytes, dersom denne jernbaneinfrastrukturen er unntatt fra anvendelsen av artikkel 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 og 13 og kapittel IV i europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU⁶ i samsvar med artikkel 2 nr. 3 bokstav a) eller b) i nevnte direktiv.

Som unntak fra artikkel 4 nr. 3 skal varigheten av direkte tildelte kontrakter i henhold til dette nummer og nr. 4a i denne artikkel være høyst ti år, unntatt når artikkel 4 nr. 4 får anvendelse.

Kontrakter som tildeles i samsvar med dette nummer og nr. 4a, skal offentliggjøres, idet det tas hensyn til berettiget vern av fortrolige forretningsopplysninger og forretningsinteresser.

- (f) Nr. 5 skal lyde:

«5. I tilfelle av driftsforstyrrelser eller overhengende fare for en slik situasjon kan vedkommende myndighet treffe nødtiltak.

Nødtiltakene skal ta form av en direkte tildeling eller en formell avtale

for å forlenge en kontrakt om offentlig tjenesteyting eller et krav om å oppfylle visse forpliktelser til å yte offentlig tjeneste. Yteren av offentlig tjeneste skal ha rett til å anke vedtaket om å pålegge oppfyllelse av visse forpliktelser til å yte offentlig tjeneste. Det tidsrommet som en kontrakt om offentlig tjenesteyting tildeles, forlenges eller pålegges av nødtiltak for, skal ikke overstige to år.»

- (g) Nytt nummer 6a skal lyde:

«6a. For å øke konkurransen mellom jernbaneforetakene kan vedkommende myndigheter beslutte at kontrakter om offentlig persontransport med jernbane som omfatter deler av det samme jernbanenettet eller samme pakke av ruter, skal tildeles forskjellige jernbaneforetak. For dette formål kan vedkommende myndigheter før anbudsprosedyren innledes, beslutte å begrense antall kontrakter som skal tildeles til samme jernbaneforetak.»

- (h) I nr. 7 skal nytt ledd etter første ledd lyde:

«Når det gjelder tilfeller som omfattes av nr. 4a og 4b, skal slike tiltak omfatte muligheten til å be om en vurdering av den begrunnede beslutningen truffet av vedkommende myndighet, fra et uavhengig organ utpekt av den berørte medlemsstaten. Resultatet av en slik vurdering skal gjøres offentlig tilgjengelig i samsvar med nasjonal rett.»

- (6) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 5a

Rullende materiell

1. Med sikte på innledning av en anbudsprosedyre skal vedkommende myndigheter vurdere om det er nødvendig med tiltak for å sikre effektiv adgang til egnet rullende materiell uten forskjellsbehandling. Ved denne vurderingen skal det tas hensyn til forekomsten av leasingselskaper for rullende materiell, eller av andre markedsdeltakere som leier ut rullende materiell i det relevante markedet. Vurderingsrapporten skal offentliggjøres.
2. Vedkommende myndigheter kan i samsvar med nasjonal rett og i samsvar med reglene for statsstøtte, beslutte å treffe egnede tiltak for å sikre effektiv adgang til egnet rullende materiell uten forskjellsbehandling. Slike tiltak kan omfatte:

⁶ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (EUT L 343 av 14.12.2012, s. 32).

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

- (a) at vedkommende myndighet anskaffer det rullende materiellet som brukes ved gjennomføringen av kontrakten om offentlig tjenesteyting, med sikte på å gjøre det tilgjengelig for den valgte yteren av offentlig tjeneste til markedspris eller som en del av kontrakten om offentlig tjenesteyting i henhold til artikkel 4 nr. 1 bokstav b), artikkel 6 og, eventuelt, til vedlegget,
- (b) at vedkommende myndighet gir en garanti for finansieringen av det rullende materiellet som brukes ved gjennomføringen av kontrakten om offentlig tjenesteyting, til markedspris eller som en del av kontrakten om offentlig tjenesteyting i henhold til artikkel 4 nr. 1 bokstav b), artikkel 6 og, eventuelt, til vedlegget, herunder en garanti som dekker restverdirisikoen,
- (c) at vedkommende myndighet i kontrakten om offentlig tjenesteyting forplikter seg til å overta det rullende materiellet på forhåndsfastsatte økonomiske vilkår til markedspris ved kontraktens utløp, eller
- (d) samarbeid med andre vedkommende myndigheter for å råde over en større park av rullende materiell.
3. Dersom det rullende materiellet er gjort tilgjengelig for et nytt transportforetak som driver offentlig transport, skal vedkommende myndighet i anbudsgrunnlaget ta med eventuelle tilgjengelige opplysninger om vedlikeholdskostnaden for det rullende materiellet og dets fysiske tilstand.»
- (7) I artikkel 6 skal nr. 1 lyde:
- «1. All godtgjøring knyttet til en alminnelig regel eller en kontrakt om offentlig tjenesteyting skal være i samsvar med artikkel 4, uavhengig av hvordan kontrakten er tildelt. All slags godtgjøring knyttet til en kontrakt om offentlig tjenesteyting som ikke er tildelt i samsvar med artikkel 5 nr. 1, 3 eller 3b, eller knyttet til en alminnelig regel, skal dessuten være i samsvar med bestemmelsene fastsatt i vedlegget.»
- (8) I artikkel 7 gjøres følgende endringer:
- (a) Nr. 1 skal lyde:
- «1. Hver vedkommende myndighet skal en gang i året offentliggjøre en samlet rapport om de forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste som den har ansvar for. Denne rapporten skal inneholde startdatoen for og varigheten av kontraktene om offentlig tjenesteyting, de utvalgte yterne av offentlig tjeneste samt den godtgjøringen og de enerettene som disse yterne av offentlig tjeneste har fått til gjengjeld. Det skal i rapporten skilles mellom busstransport og jernbanetransport, og rapporten skal gi mulighet til å kontrollere og vurdere driften av, kvaliteten på og finansieringen av det offentlige transportnettet og eventuelt inneholde opplysninger om de tildelte enerettens art og omfang. Rapporten skal også ta hensyn til de politiske målene fastsatt i dokumentene om offentlig transportpolitikk i den berørte medlemsstaten. Medlemsstatene skal legge til rette for sentral adgang til disse rapportene, for eksempel gjennom en felles nettportal.»
- (b) I nr. 2 første ledd skal ny bokstav d) lyde:
- «d) Den planlagte startdatoen for og varigheten av kontrakten om offentlig tjenesteyting.»
- (9) I artikkel 8 gjøres følgende endringer:
- (a) Nr. 2 skal lyde:
- «2. Med forbehold for nr. 3,
- (i) skal artikkel 5 få anvendelse på tildelingen av kontrakter om offentlig tjenesteyting for persontransport på vei og med andre skinnegående transportmidler enn jernbane, for eksempel tunnelbane eller sporvei, fra og med 3. desember 2019,
- (ii) skal artikkel 5 få anvendelse på offentlig persontransport med jernbane fra og med 3. desember 2019,
- (iii) skal artikkel 5 nr. 6 og artikkel 7 nr. 3 opphøre å gjelde fra og med 25. desember 2023.
- Varigheten av kontrakter tildelt i samsvar med artikkel 5 nr. 6 mellom 3. desember 2019 og 24. desember 2023, skal være høyst ti år.
- Fram til 2. desember 2019 skal medlemsstatene treffe tiltak for gradvis å etterkomme artikkel 5, for å unngå alvorlige strukturproblemer, særlig når det gjelder transportkapasiteten.
- I løpet av de seks første månedene etter 25. desember 2020 skal medlemsstatene framlegge for Kom-

Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke

misjonen en framdriftsrapport som belyser gjennomføringen av tildelingen av kontrakter om offentlig tjenesteyting som oppfyller kravene i artikkel 5. På grunnlag av medlemsstatenes framdriftsrapporter skal Kommisjonen foreta en gjennomgåelse og, dersom det er hensiktsmessig, legge fram forslag til regelverk.»

(b) Nytt nummer 2a skal lyde:

«2a. Kontrakter om offentlig tjenesteyting for offentlig persontransport med jernbane som er tildelt direkte på grunnlag av en annen framgangsmåte enn en rettferdig anbudsprosedyre mellom 24. desember 2017 og 2. desember 2019, kan fortsette fram til de utløper. Som unntak fra artikkel 4 nr. 3 skal varigheten av slike kontrakter være høyst ti år, unntatt dersom artikkel 4 nr. 4 får anvendelse.

(c) I nr. 3 første ledd skal bokstav d) lyde:

«d) fra og med 26. juli 2000 og før 24. desember 2017 på grunnlag av en annen framgangsmåte enn en rettferdig anbudsprosedyre.»

Artikkel 2

Denne forordning trer i kraft 24. desember 2017.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg 14. desember 2016.

For Europaparlamentet

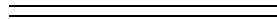
M. Schulz

President

For Rådet

I. Korčok

Formann



Bestilling av publikasjoner

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon

www.publikasjoner.dep.no

Telefon: 22 24 00 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på

www.regjeringen.no

Trykk: Departementenes sikkerhets- og
serviceorganisasjon – 05/2020

