

Det Europæiske Jernbaneagentur	
<p>Del 1 af det referencedokument, der er omhandlet i artikel 27 i direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet</p> <p>Anvendelsesvejledning</p>	
Reference hos ERA:	ERA/GUI/XA
Version hos ERA:	3.0
Dato:	30. oktober 2015

Dokument udarbejdet af	Det Europæiske Jernbaneagentur Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex Frankrig
Dokumenttype:	Anvendelsesvejledning
Dokumentets status:	Offentliggjort

	Navn	Funktion:
Frigivet af	Richard LOCKETT [RL]	Kontorchef
Revideret af	Ny Tiana TOURNIER [NTT] Peter MIHM [PM]	Chef for sektor for tilladelsesprocesser Chef for sektor for teknisk evaluering
Skrevet af (Forfatter)	Florinel MELINTE [FM] Sorin HANCI [SH] Sarah YOUNG [SY]	Projektmedarbejder Projektmedarbejder Projektmedarbejder

0 DOKUMENTOPLYSNINGER

0.1. Ændringsoversigt

<i>Tabel 1: Dokumentstatus.</i>			
Version Dato	Forfatter	Afsnit nr.	Beskrivelse af ændring
Version 2.0 22-07-2013	ERA		
Version 2.1 31-07-2015	XA-enhed	Tabel 1 Indholdsfortegnelse Afsnit 1 Afsnit 4.3 Afsnit 5.3 Afsnit 6.3 Bilag I Bilag II Bilag III	Indledning, Referencer, Termer og definitioner Undtagelse fra TSI, Serietilladelser, Tilladelseskabelon Tilladelseskabelon, Fælles europæisk proces Principper – Sløjfer Skabeloner opdateret Flowdiagrammer opdateret Ansøgningskabelon tilføjet
Version 2.2 08-09-2015	XA-enhed	Ændrede afsnit	UMT's revision af kommentarer til opdaterede afsnit
Version 2.3 10-09-2015	FM, SH , RL	Afsnit 6	Revision af afsnit 6.2
Version 2.4 14-09-2015	Paul Hampson	Ændrede afsnit	Korrektur
Version 2.5 14-09-2015	SH	Ændrede afsnit	Uploadet til krydsaccept WP nr. 37
Version 2.6 08-10-2015	SH	Ændrede afsnit	Uploadet til krydsaccept WP nr. 37
Version 3.0	SH, FM	Ændrede Afsnit	Opdateret efter krydsaccept WP nr. 37
Version 3.0	Paul Hampson	Ændrede afsnit	Korrektur



0.2. Indholdsfortegnelse

0	DOKUMENTOPLYSNINGER	2
0.1.	Ændringsoversigt	2
0.2.	Indholdsfortegnelse	3
	Liste over tabeller	3
1	INDLEDNING	4
1.1	REFERENCER.....	5
1.2	FORKORTELSER	6
1.3	TERMER OG DEFINITIONER.....	7
2	FORMÅL OG ANVENDELSESOMRÅDE	11
2.1	FORMÅL.....	11
2.2	ANVENDELSESOMRÅDE	11
3	MÅLGRUPPE	13
4	BESKRIVELSE AF:	13
4.1	REFERENCEDOKUMENTET	13
4.2	DE NATIONALE REFERENCEDOKUMENTER.....	15
4.3	DE NATIONALE RETSFORSKRIFTER.....	17
5	SÅDAN BRUGES:	19
5.1	REFERENCEDOKUMENTET	19
5.2	DE NATIONALE REFERENCEDOKUMENTER.....	19
5.3	DE NATIONALE RETSFORSKRIFTER.....	20
6	FORVALTNING AF:	23
6.1	ANVENDELSESVEJLEDNINGEN TIL REFERENCEDOKUMENTET	23
6.2	DE NATIONALE REFERENCEDOKUMENTER.....	24
6.3	DE NATIONALE RETSFORSKRIFTER.....	30
	BILAG I – SKEMA TIL BAGGRUNDSOPLYSNINGER	34
	BILAG II – FASER I TILLADELSESPROCESSEN	39
	BILAG III – ANSØGNINGSFORMULAR	63
	LISTE OVER FIGURER	
	<i>Figur 1 Forholdet mellem referencedokumentet og nationale tekniske forskrifter</i>	<i>14</i>

Liste over tabeller

<i>Tabel 1: Dokumentstatus.</i>	<i>2</i>
<i>Tabel 2: Dokumenter, hvortil der henvises i denne vejledning.</i>	<i>5</i>
<i>Tabel 3: Forkortelser</i>	<i>6</i>
<i>Tabel 4: Evalueringskriterier for nationale tekniske forskrifter (kilde: Notif-IT)</i>	<i>26</i>



**KOMMISSIONENS AFGØRELSE af 9. marts 2011
om offentliggørelse og forvaltning af det referencedokument, der er omhandlet i
artikel 27, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF om
interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet
(meddelt under nummer K(2011) 1536)
(EØS-relevant tekst)
(2011/155/EU)**

1 INDLEDNING

Denne vejledning i anvendelse af referencedokumentet udgør del 1 af referencedokumentet som fastsat i afgørelse 2011/155/EU af 9. marts 2011 om offentliggørelse og forvaltning af det referencedokument, der er omhandlet i artikel 27, stk. 4, i interoperabilitetsdirektivet.

I vejledningen henvises der til denne afgørelse og eventuelle andre oplysninger, som er relevante for at forvalte, forstå og anvende referencedokumentet.

For bedre at kunne forstå den europæiske proces for køretøjstilladelser tilrådes det at læse Kommissionens henstilling 2014/897/EU om forhold vedrørende ibrugtagning og anvendelse af strukturelt definerede delsystemer og køretøjer.

1.1 REFERENCER

Tabel 2: Dokumenter, hvortil der henvises i denne vejledning.

Dokument	Titel	Version
Direktiv 2008/57/EF	Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (omarbejdning)	Som ændret ved Kommissionens direktiv 2013/9/EU
Direktiv 2009/965/EF	KOMMISSIONENS BESLUTNING om det referencedokument, der er omhandlet i artikel 27, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet	30. november 2009
Afgørelse 2011/155/EU	KOMMISSIONENS AFGØRELSE om offentliggørelse og forvaltning af det referencedokument, der er omhandlet i artikel 27, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet	9. marts 2011
Direktiv 2004/49/EF	Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet)	Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2009/149/EF
Direktiv 98/34/EF	Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester	Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012
2014/897/EU	Kommissionens henstilling 2014/897/EF af 5. december 2014 om forhold vedrørende ibrugtagning og anvendelse af strukturelt definerede delsystemer og køretøjer efter reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF og 2004/49/EF	5. december 2014
402/2013/EU	CSM-forordning 402/2013 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 402/2013 af 30. april 2013 om den fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering og ophævelse af forordning (EF) nr. 352/2009	30. april 2013



1.2 FORKORTELSER

Tabel 3: Forkortelser

Forkortelse	Definition
APS	Ibrugtagningstilladelse
CCS	Styringskontrol og signaler
CSM	Den fælles sikkerhedsmetode
DeBo	Udpeget organ
EC	Europa-Kommissionen
EMC	Elektromagnetisk kompatibilitet
ERATV	Det europæiske register over godkendte køretøjstyper
EN	Europæisk standard
EU	Den Europæiske Union
GIG	Geographical Interest Group (geografisk interessegruppe)
IM	Infrastrukturforvalter
MS	Medlemsstat
NLF	Nationale retsfor skrifter
NoBo	Bemyndiget organ
NR	National forskrift
NRD	Nationalt referencedokument
NTR	National teknisk forskrift
NOTIF-IT	Database til anmeldelse af nationale forskrifter (tekniske forskrifter og sikkerhedsforskrifter) til Europa-Kommissionen
NSA	National sikkerhedsmyndighed
RDD	Referencedokumentdatabase
RU	Jernbanevirksomhed
SMS	Sikkerhedsstyringssystem
TEN	Det transeuropæiske net
TSI	Teknisk specifikation for interoperabilitet
UIC	Den Internationale Jernbaneunion



1.3 TERMER OG DEFINITIONER

Acceptable måder til at udvise overensstemmelse: Ikke-bindende udtalelser fra agenturet, der definerer, hvordan der udvises overensstemmelse med de væsentlige krav.

Acceptable nationale måder til at udvise overensstemmelse: Ikke-bindende udtalelser fra medlemsstaterne, der definerer, hvordan der udvises overensstemmelse med de nationale krav. De bør offentliggøres i RDD og har ikke-bindende karakter.

Afprøvning på spor: Afprøvnings, der foretages på banenet, som den nationale sikkerhedsmyndighed er "kompetent" på, i modsætning til testfaciliteter (afprøvning i laboratorium eller på lukket spor).

Aftale mellem medlemsstater: Enhver aftale mellem medlemsstater om at lette informationsudveksling og behandling af tilladelsesprocesser (første, supplerende, fornyet, samtidig osv.).

Agentur: Det Europæiske Jernbaneagentur.

Alternativ metode: Alternativ metode til at påvise overensstemmelse med væsentlige krav i (eventuelle) nationale forskrifter. Af gennemsigtighedshensyn og for at undgå forskelsbehandling skal den accepterede alternative metode offentliggøres i RDD som en acceptabel national måde til at udvise overensstemmelse.

Ansøger: Den funktion, der udfyldes af en enhed, som ansøger om godkendelse af en køretøjstype eller tilladelse til ibrugtagning af et køretøj – en funktion, som kan udfyldes af enhver af følgende aktører: ihændehaber, fabrikant, jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter eller andre. Dette omfatter ikke andre ansøgere til EF-certifikater.

Ansøgningskabelon: Et harmoniseret, anbefalet dokument, der skal lette arbejdet for en ansøger, som ønsker at opnå en tilladelse til ibrugtagning af et køretøj og/eller en typegodkendelse.

Bemyndiget organ: Et organ, der bemyndiges af en medlemsstat til at foretage vurderinger i forhold til en given EU-lovgivning.

Betingelser og begrænsninger for anvendelse: Enhver begrænsning af tilsigtet anvendelse som specificeret i det tekniske dossier, der ledsager "EF"-verifikationserklæringen, såsom klimatiske forhold, maksimal hastighed, stigning osv.

Efterfølgende tilladelse: Tilladelse til et køretøj, der er i overensstemmelse med en allerede godkendt køretøjstype.

I henhold til artikel 26, stk. 3, i interoperabilitetsdirektivet skal et køretøj, som er i overensstemmelse med en type, der allerede er godkendt i en medlemsstat, godkendes uden yderligere kontrol af denne medlemsstat på grundlag af en typeoverensstemmelseserklæring, som ansøgeren har forelagt.

Fase: En fase er det flowdiagram, der indeholder et referencesymbol for en lavere fase og kan betragtes som overordnet element til den lavere fase.



Forhåndsengagement: Forudgående udveksling af oplysninger mellem ansøgeren, den nationale sikkerhedsmyndighed og andre parter, hvor hver part får en bekræftelse af projektets gennemførlighed. Denne fase omfatter også en eventuel fastfrysning af krav.

Bemærk: De andre involverede parter kan være:

- medlemsstaten i tilfælde af undtagelse og/eller ny tilladelse (forskrifter gælder om nødvendigt)
- et bemyndiget organ i tilfælde af gennemgang af aftaler, herunder identificering/bekræftelse af TSI'er, der gælder for projektet
- et udpeget organ i tilfælde af gennemgang af aftaler, herunder identificering/bekræftelse af nationale forskrifter, der gælder for projektet
- vurderingsorganet vedrørende den fælles sikkerhedsmetode i tilfælde af gennemgang af aftaler, der gælder for projektet
- infrastrukturforvalteren ved aftaler om påkrævet afprøvning på spor
- Det Europæiske Jernbaneagentur som observatør.

Form for tilladelse: Form som defineret i afsnit 4.3 i dette dokument.

Fornyet godkendelse: Fornyelse af et køretøjs typegodkendelse, hvis det er relevant (ændrede forskrifter, udløb af types gyldighed o.l.).

Artikel 26, stk. 3, i interoperabilitetsdirektivet gælder kun i tilfælde af fornyelse af et køretøjs typegodkendelse.

En konstruktionsændring (som kræver en ny EF-verifikation) (se overensstemmelsesvurderingsmodulerne SB eller SH1)) fører til en ny køretøjstype, der kræver en første godkendelse (ERA/REP/01-2012/INT – Godkendelse af køretøjstyper – udkast til endelig rapport, version 0.09/16. maj 2012).

En fornyet godkendelse begrænser sig til de tilfælde, hvor køretøjstypen uden konstruktionsændringer kan påvises at være i overensstemmelse efter vurdering ved brug af de nye ændrede forskrifter.

Forskrifter: Obligatoriske krav.

Første tilladelse: Tilladelse udstedt af den første medlemsstat til et nyt køretøj og/eller en ny køretøjstype.

Der henvises til beskrivelsen af køretøjer, som er i overensstemmelse med TSI'er, og køretøjer, der ikke er det, i artikel 22 og 24 i interoperabilitetsdirektivet.

Gebyrer: Ethvert gebyr, som ansøgeren afkræves i forbindelse med udstedelse af en tilladelse fra et nationalt organ. Det dækker administrative gebyrer til den nationale sikkerhedsmyndighed, gebyrer for adgang til netværk med henblik på afprøvning på spor, tilladelsesgebyrer og vurderingsgebyrer, når den nationale sikkerhedsmyndighed også udfylder funktionen som udpeget organ og vurderingsorgan for den fælles sikkerhedsmetode (CSM).

Grundlag for forhåndengagement: Det dokument, der angiver alle aspekter vedrørende forhåndengagementet, herunder betingelser for afprøvning på spor og eventuel fastfrysning af krav for projektet.

Ikke obligatorisk/fælles praksis: Praksis udvikles af den europæiske jernbanesektor, der valgfrit kan følges i løbet af projektet.

Infrastrukturforvalter: Ethvert organ med ansvar for at anlægge og vedligeholde en jernbaneinfrastruktur eller en del deraf som defineret i direktiv 2004/49/EF.

Interoperabilitetsdirektiv: Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (omarbejdning).

Klageinstans: En instans, der udpeges af hver medlemsstat i henhold til artikel 17, stk. 3, i direktiv 2004/49/EF. Det kan også være et tilsynsorgan nedsat i henhold til artikel 30 i direktiv 2001/14/EF.

Køretøj, der er i overensstemmelse med TSI'er: Et køretøj, der er i overensstemmelse med alle gældende relevante TSI'er på ibrugtagningstidspunktet, forudsat at en tilstrækkelig del af de væsentlige krav er omfattet af disse TSI'er, og at alle de relevante TSI'er for rullende materiel er trådt i kraft og er gældende – artikel 22, stk. 1, i interoperabilitetsdirektivet.

Køretøj, der ikke er i overensstemmelse med TSI'er: Køretøj, der ikke er/var i overensstemmelse med alle gældende relevante TSI'er på ibrugtagningstidspunktet, herunder køretøjer, for hvilke der er fastsat undtagelser, eller når en betydelig del af de væsentlige krav ikke er fastlagt i en eller flere TSI'er – artikel 24, stk. 1, i interoperabilitetsdirektivet.

Lovlig vej: Den vej, som EU-forskrifter og/eller EU-henstillinger har udstukket, og som skal følges for formen for tilladelse.

Nationale retsfor skrifter: De forskrifter i en medlemsstat, der dækker proceduren for tilladelse til ibrugtagning af køretøjer.

Nationale sikkerhedsforskrifter: Forskrifter, der skal anmeldes i henhold til artikel 8 i direktiv 2004/49/EF.

Nationale tekniske forskrifter: Forskrifter, der skal anmeldes i henhold til artikel 17 i direktiv 2008/57/EF.

Ny tilladelse: En tilladelse, der gives af en medlemsstat efter opgradering/fornyelse af et eksisterende køretøj og/eller en eksisterende køretøjstype, der allerede er tilladt.

I henhold til artikel 20 i interoperabilitetsdirektivet kan en ny tilladelse gives efter ændring af et eksisterende køretøj/en eksisterende køretøjstype.

Oprette: Indsamle.

RDD-brugerfunktion: Et foruddefineret sæt af rettigheder til adgang til indhold, administrering af indhold og konfiguration af elementer i den generelle referencedokumentdatabase. En registrering er nødvendig for RDD-brugerfunktioner, der giver rettigheder til at administrere indhold og konfigurere elementer i referencedokumentdatabase (RDD). Adgang til oplysninger offentliggjort af medlemsstaterne gives uden registrering.

Samtidig ansøgning: En ansøger søger om tilladelse fra flere medlemsstater på samme tid.

Sikkerhedsdirektiv: Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet)

Stiltiende tilladelse: Er der ikke truffet afgørelse af en kompetent national sikkerhedsmyndighed inden for de fastsatte frister i henhold til artikel 21, stk. 8, i direktiv 2008/57/EF, anses ibrugtagning af det pågældende køretøj for stiltiende godkendt efter en periode på tre måneder efter udløbet af fristerne.

Supplerende tilladelse: Tilladelse udstedt af en anden medlemsstat efter den første tilladelse.

I henhold til artikel 21, stk. 5, i direktivet om interoperabilitet skal en medlemsstat fastslå, om der er behov for supplerende tilladelser i forbindelse med køretøjer, der er eller ikke er i overensstemmelse med TSI.

Tema: Gruppe af parametre, der vedrører en bestemt funktion ved eller del af køretøjet (f.eks. kobling, hjul osv.).

Tidslinje: Den præcise dato, hvor beregningen af tidsperioden starter.

Tidsperiode: En periode, der beregnes ud fra en tidslinje.

Tilladelsesdossier: Al dokumentation, der kræves til en ansøgning om tilladelse til ibrugtagning af et køretøj i henhold til interoperabilitetsdirektivet, herunder det tekniske dossier (inklusive eventuelle undtagelser fra krav, dokumentation for overensstemmelse med ækvivalente nationale forskrifter, som ikke kræver yderligere kontroller, og dokumentation for tidligere tilladelser osv.).

Udpeget organ: Et organ, der udpeges af en medlemsstat i henhold til artikel 17, stk.3, i direktiv 2008/57/EF med henblik på vurderinger i forhold til nationale forskrifter.

Udstede eller give tilladelse: Udstede eller give tilladelse til ibrugtagning af en køretøjstype eller et køretøj. Det skal bemærkes, at tilladelse til brug ikke optræder i direktiverne. Et køretøj bruges i henhold til en jernbanevirksomheds eller en jernbaneinfrastrukturforvalters respektive sikkerhedsforvaltningssystemer (SMS) og indgår ikke i tilladelsesprocessen.

Verifikationsprocedure: Omfatter kontrol og attestations i henhold til krav i direktiver, TSI'er og nationale forskrifter.

Vurderingsorgan (den fælles sikkerhedsmetode, CSM): Funktion, der foretager vurderinger med henblik på at nå frem til en dokumenteret afgørelse om et systems egnethed til at opfylde sikkerhedskravene til dette som defineret i forordning 402/2013/EF.

2 **FORMÅL OG ANVENDELSESOMRÅDE**

2.1 FORMÅL

Som anført i afgørelse 2011/155/EU om offentliggørelse og forvaltning af referencedokumentet er formålet med referencedokumentet at lette udstedelsen af ibrugtagningstilladelser til køretøjer ved:

- (a) at tilvejebringe en fortegnelse over alle kontrolpligtige parametre i forbindelse med udstedelse af ibrugtagningstilladelser til køretøjer
- (b) at identificere de forskrifter, medlemsstaterne anvender i forbindelse med udstedelse af ibrugtagningstilladelse til køretøjer
- (c) at angive den forskrift, som gælder for hvert af de parametre, der skal kontrolleres, når der skal udstedes ibrugtagningstilladelser til køretøjer
- (d) at klassificere alle forskrifter i gruppe A, B eller C i overensstemmelse med interoperabilitetsdirektivet, bilag VII, punkt 2
- (e) at gengive hovedtrækkene i de nationale retsfor skrifter for udstedelse af ibrugtagningstilladelse til køretøjer i overensstemmelse med beslutning 2009/965/EF, artikel 1.

Kort sagt er formålet at:

- gøre rammerne for køretøjstilladelse gennemsigtige
- lette "gensidig anerkendelse".

Gensidig anerkendelse indebærer to fordele:

- Kontroller, der foretages i forbindelse med tilladelse i én medlemsstat, anerkendes automatisk gensidigt. Herved indebærer tilladelse i en anden medlemsstat kun kontroller, hvis "de er strengt nødvendige for at kontrollere, at køretøjet er teknisk kompatibelt med det pågældende net" (betragtning 42 i interoperabilitetsdirektivet).
- Dette mindsker behovet for, at et køretøjs konstruktion skal konfigureres forskelligt for hver enkelt medlemsstats forskellige forskrifter.

2.2 ANVENDELSESOMRÅDE

Interoperabilitetsdirektivet omfatter:

- køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI'er, og køretøjer, der ikke er det
- køretøjer, der anvendes på TEN-nettet og på andre net
- nye, opgraderede og fornyede køretøjer
- køretøjer, der allerede anvendes i én medlemsstat, og for hvilke der ansøges om en "supplerende tilladelse" til ibrugtagning i en anden medlemsstat.

Dette er også referencedokumentets anvendelsesområde. Forskrifterne i referencedokumentet er alle de forskrifter og processer, som medlemsstaterne bruger ved tilladelse til ibrugtagning af



køretøjer i alle de forskellige former for tilladelse. De nationale forskrifter, der i TSI'erne betegnes som særtilfælde, og som ikke er beskrevet fuld tud i TSI'erne, er også omfattet.

3 **MÅLGRUPPE**

Vejledningens målgruppe består af tre kategorier af brugere af referencedokumentet:

- brugere = enhver, der søger oplysninger, ansøger om tilladelse til ibrugtagning, medlemsstat, national sikkerhedsmyndighed og agenturet
- forvaltere af referencedokumentet = agenturet
- forvaltere af nationale referencedokumenter og nationale retsfor skrifter = medlemsstat/national sikkerhedsmyndighed.

4 **BESKRIVELSE AF:**

4.1 REFERENCEDOKUMENTET

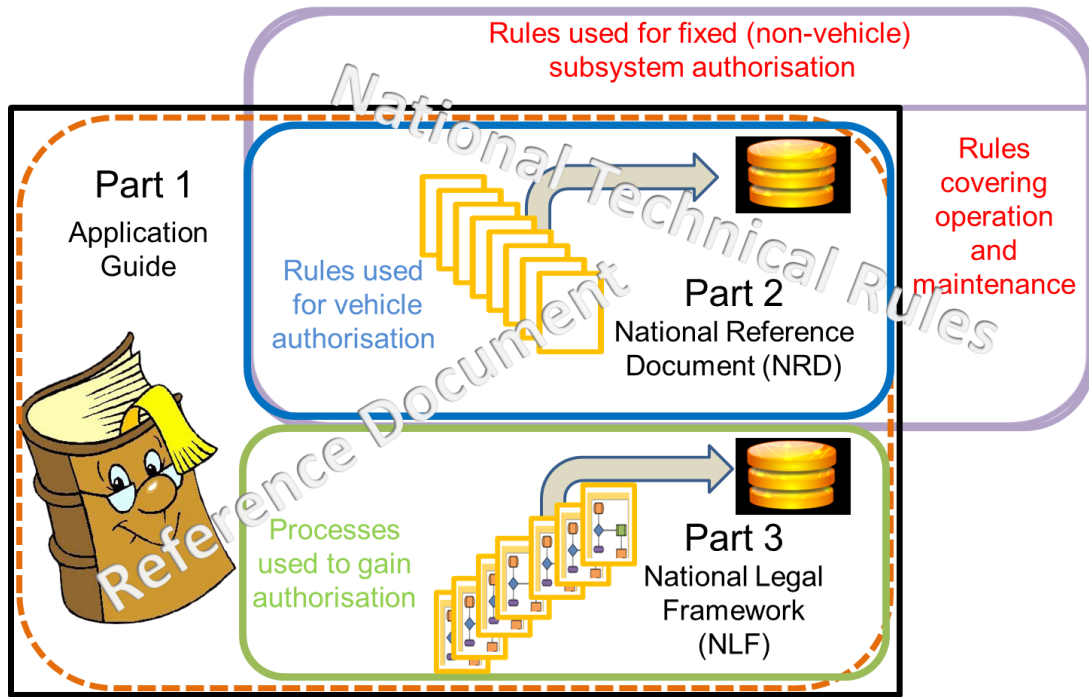
Det retlige grundlag for referencedokumentet

Ansvar for at fastsætte nationale forskrifter ligger hos medlemsstaterne, og modsat situationen med hensyn til forelæggelse af nationale tekniske forskrifter for Kommissionen foretager agenturet ingen retlig validering af forskrifter i referencedokumentet. Hvis en forskrift opfylder kriterierne for tilladelse, skal den offentliggøres af agenturet. Klassificering af ækvivalensen af de forskellige nationale forskrifter, der er indeholdt i referencedokumentet, har imidlertid retlig status, fordi de bestemmer, hvad en national sikkerhedsmyndighed, der udsteder tilladelser, kan kontrollere eller rejse tvivl om.

Referencedokumentets struktur og generelle principper

I afgørelse 2011/155/EU står der, at referencedokumentet bygges op på følgende måde:

- Del 1: Anvendelsesvejledning: Denne del indeholder de elementer, der er omhandlet i denne afgørelse (afgørelse 2011/155/EU), og andre oplysninger, som er relevante for forvaltning, forståelse og anvendelse af referencedokumentet.
- Del 2: Nationale referencedokumenter: Referencedokumentet indeholder et nationalt referencedokument for hver medlemsstat, hvori de nationale forskrifter opregnes og klassificeres, jf. artikel 3 i afgørelse 2011/155/EU.
- Del 3: Oplysninger om de nationale retsfor skrifter: I henhold til artikel 1 i beslutning 2009/965/EF skal referencedokumentet indeholde oplysninger om de nationale retsfor skrifter for udstedelse af ibrugtagningstilladelse til køretøjer. Denne del udfyldes, så snart medlemsstaterne fremsender de nationale foranstaltninger til gennemførelse af interoperabilitetsdirektivet.



National Technical Rules	Nationale tekniske forskrifter
Reference Document	Referencedokument
Rules used for fixed (non-vehicle) subsystem authorisation	Forskrifter, der anvendes til ibrugtagningstilladelse til faste (ikke-køretøjsrelaterede) delsystemer
Rules covering operation and maintenance	Forskrifter for drift og vedligeholdelse
Rules used for vehicle authorisation	Forskrifter, der anvendes til ibrugtagningstilladelse til køretøjer
Processes used to gain authorisation	Processer, der anvendes til at opnå tilladelse
Part 1 Application Guide	Del 1 Anvendelsesvejledning
Part 2 National Reference Document (NRD)	Del 2 Nationalt referencedokument (NRD)
Part 3 National Legal Framework (NLF)	Del 3 Nationale retsforskrifter (NLF)

Alle referencedokumentets tre dele er offentliggjort på agenturets websted

Figur 1 Forholdet mellem referencedokumentet og nationale tekniske forskrifter

Databaser

De nationale forskrifter, der anvendes til ibrugtagningstilladelse til køretøjer, og de tilhørende data i relation til de nationale referencedokumenter er lagret i to databaser:

- I NOTIF-IT-databasen, som administreres af Europa-Kommissionen, lagres dokumenter med de nationale forskrifter, fortegnelser over indsendte nationale tekniske og sikkerhedsmæssige forskrifter og henvisninger til TSI'er i alle disse forskrifter, artikel 8 til

sikkerhedsdirektivet og fortegnelsen over parametre, afhængigt af den enkelte forskrifts art og indhold.

- Referencedokumentdatabasen (RDD) administreres af agenturet.

Forholdet mellem referencedokumentdatabasen (RDD) og NOTIF-IT

For at gøre det lettere at anmelde de forskrifter, der anvendes sammen med køretøjstilladelser, og undgå dobbeltindlæsning af data er Kommissionen og agenturet blevet enige om at etablere en funktionel forbindelse mellem referencedokumentdatabasen og NOTIF-IT.

Efter version 3.3 af RDD skal de forskrifter, som er indlæst i RDD, ikke indlæses særskilt med henblik på anmeldelse. Oplysningerne kan eksporteres ved hjælp af funktionen i RDD til oprettelse af anmeldelser i NOTIF-IT. Således skal "anmelderen" efter eksporten fra RDD kun bekræfte sin anmeldelse i NOTIF-IT for at påbegynde anmeldelsen.

Når en forskrift fra RDD eksporteres til NOTIF-IT, oprettes der en anmeldelse for den pågældende forskrift i NOTIF-IT. Når forskriften eksporteres, låses den i RDD (forskriften kan ikke ændres i RDD), og anmeldelsen kan påbegyndes i NOTIF-IT.

Ændringer af status (for anmeldelsen af forskriften) i NOTIF-IT vises i RDD. Men hvis reglen opdateres i NOTIF-IT, vises dette ikke umiddelbart i RDD.

Når anmeldelsen er færdigbehandlet i NOTIF-IT og accepteret, opdateres forskriften i RDD med de eventuelle ændringer, som er foretaget under anmeldelsen i NOTIF-IT. Samtidig låses forskriften op i RDD. Hvis anmeldelsen afvises i NOTIF-IT, ændres anmeldelsesstatus for forskriften i RDD til afvist, og forskriften låses op i RDD. Når forskriften låses op i RDD, kan den igen ændres i RDD. Det er kun de obligatoriske forskrifter, som offentliggøres i RDD, som kan eksporteres til NOTIF-IT. Forskrifter, der er markeret som "acceptabel national måde til at udvise overensstemmelse" i RDD, og som derfor har status som ikke-obligatorisk, kan ikke eksporteres til NOTIF-IT.

4.2 DE NATIONALE REFERENCEDOKUMENTER

De nationale referencedokumenters indhold

De nationale referencedokumenter indeholder en fortegnelse over alle de nationale tekniske forskrifter, som gælder i forbindelse med tilladelsen til jernbanekøretøjer. Referencer er opstillet i en fortegnelse over parametre. Den aktuelle version af fortegnelsen over parametre er bilaget til beslutning 2009/965/EF med den berigtigelse, som er offentliggjort i referencedokumentets anvendelsesvejledning v2.0-22.07.2013. En ajourføring af fortegnelsen over parametre blev vedtaget i RISC nr. 73 af 4. juni 2015 og træder i kraft den 1. januar 2016.

Derudover skal de nationale referencedokumenter indeholde klassifikationerne (A, B, C) med andre medlemsstaters forskrifter.

Såfremt en medlemsstat har en national teknisk forskrift, som ikke kan henføres til en af parametrene i fortegnelsen over parametre, bør medlemsstaten underrette det europæiske jernbaneagentur.

Det skal bemærkes, at de nationale referencedokumenter indeholder en udtømmende fortegnelse over alle de nationale krav, som gælder i forbindelse med tilladelse for jernbanekøretøjer, som indarbejdes ved krydshenvisning til fortegnelsen over parametre.

For at sikre at der findes offentligt tilgængelige gennemsigtige og harmoniserede oplysninger om de forskrifter, der skal anvendes, skal medlemsstaterne for alle parametre:

- a) angive den gældende nationale tekniske forskrift eller
- b) udtrykkeligt anføre, at der ikke findes nogen national teknisk forskrift.
Hvis der ikke findes nogen gældende national teknisk forskrift for en parameter, skal dette angives i den nationale referencedokumentdatabase som "ingen krav ud over gældende TSI'er". Hvis medlemsstaten endnu ikke har kontrolleret, om der findes et krav for en parameter, bør dette angives som "skal undersøges".

Derudover bør de nationale referencedokumenter også indeholde oplysninger om eventuelle acceptable nationale måder til at udvise overensstemmelse.

Kriterier for at fastslå ækvivalens

I henhold til bilag VII til interoperabilitetsdirektivet (2008/57/EC) skal hvert nationalt referencedokument angive en klassifikation (A, B, eller C) af andre medlemsstaters forskrifter for parameteren:

- Klassifikation A angiver "nationale forskrifter, der anses for ækvivalente med andre medlemsstaters nationale forskrifter" eller forskrifter, der er en "international standard" (f.eks. EN, UIC-leaflet).
En forskrift anses for at være ækvivalent, når MS1 accepterer, at hvis en forskrift er gyldig i MS2, opfylder den også de væsentlige krav i MS1.
 - Klassifikation C "omfatter de forskrifter, der er bundet til tekniske egenskaber ved infrastrukturen og strengt nødvendige for en sikker og interoperabel drift på det pågældende banenet (f.eks. fritrumsprofilen)".
En forskrift, der klassificeres som C, kræver, at der udføres yderligere kontrol og/eller afprøvninger for at påvise overensstemmelse med forskrifterne i MS2.
 - Klassifikation B "omfatter forskrifter, der hverken hører under gruppe A eller C, og forskrifter, som endnu ikke har kunnet henføres til en af disse grupper".
En forskrift, der klassificeres som B, kræver, at der udføres yderligere kontrol og/eller afprøvninger for at påvise overensstemmelse med forskrifterne i MS2.
- I henhold til artikel 23, stk. 5, og artikel 25, stk. 4, i interoperabilitetsdirektivet (2008/57/EF) må den nationale sikkerhedsmyndighed dog kun foretage verifikation for de nationale forskrifter, der tilhører gruppe B eller C.

4.3 DE NATIONALE RETSFORSKRIFTER

De nationale retsforskrifters struktur

De nationale retsforskrifters struktur er baseret på interoperabilitetsdirektivet og henstilling 2014/897/EU.

Formålet med de nationale retsforskrifters struktur er at gøre det lettere at sammenligne dem og:

- finde lighedspunkterne og de væsentlige forskelle i medlemsstaternes nationale retsforskrifter
- foretage sammenligning med interoperabilitetsdirektivet og henstilling 2014/897/EU.

Processen ved tilladelse til ibrugtagning af køretøjer består af flere faser. Disse faser beskrives i bilag II til dette dokument.

I de nationale retsforskrifter fastlægges de oplysninger, som skal tilvejebringes for hver fase i processen for de pågældende "former for tilladelse".

Ved valget af "former for tilladelse" til ibrugtagning af køretøjer har målet været at omfatte alle former, der ligger inden for interoperabilitetsdirektivets anvendelsesområde.

Former for tilladelse

Fremgangsmåden er den samme for flere former for tilladelse. Hvor der tidligere var flere teoretiske former for tilladelse, er disse således blevet lagt sammen.

Navnlige er følgende to former samlet i en enkelt, undtagen med hensyn til supplerende tilladelse:

- køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI'er
- køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI'er.

I begge tilfælde gælder to slags krav: TSI'erne og de nationale tekniske forskrifter. Den eneste forskel er, at TSI'en for rullende materiel gælder for køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI'er, mens dette måske endnu ikke er tilfældet for køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI'er. Processen er dog næsten den samme, selv om kravene kan være forskellige.

For køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI'er, gælder følgende særtilfælde og undtagelser:

- Særlige tilfælde: gælder for fornyelse eller opgradering af dele af det køretøj, som TSI'en gælder for. For yderligere tilladelser kan særlige forhold om nødvendigt finde anvendelse på teknisk kompatibilitet med nettet.
- Undtagelser: gælder i henhold til artikel 9 i interoperabilitetsdirektivet. Det påhviler de pågældende medlemsstater at anmode om undtagelser hos Kommissionen. Kommissionen kan høre agenturet ved vurdering af komplekse anmodninger om undtagelser. Ved undtagelser, der falder ind under artikel 9, stk. 1, litra b), d) og f), i

interoperabilitetsdirektivet, anvender Kommissionen den udvalgsprocedure, som er beskrevet i artikel 29 i interoperabilitetsdirektivet.

I henhold til artikel 26, stk. 2, i interoperabilitetsdirektivet gælder det, at hvis et køretøj godkendes til ibrugtagning, godkendes dets type også automatisk. Men selv om en køretøjstype godkendes, findes der muligvis ikke noget tilhørende køretøj, som det er tilladt at tage i brug. Såfremt det kun er typen, som godkendes, skal der udstedes en EF-verifikationserklæring (f.eks. anvendelse af modul SD).

I beskrivelsen af processen kombineres både tilladelse til ibrugtagning af et køretøj og godkendelse af en køretøjstype, hvis der ikke udtrykkeligt skelnes.

Der er udviklet følgende former for tilladelse, som beskrives i de generiske flowdiagrammer:

- første tilladelse til køretøjstype/køretøj
- ny tilladelse til opgraderet/fornytt køretøjstype/køretøj
- supplerende tilladelse til en køretøjstype/et køretøj, som en EU-medlemsstat allerede har udstedt for køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI'er, og køretøjer, der ikke er det
- fornyelse af en typegodkendelse, der ikke er gyldig længere
- efterfølgende tilladelse til køretøjer, der er i overensstemmelse med en tilladt køretøjstype (tilladelse til køretøjer af samme type).

I artikel 21, stk. 13, i direktiv 2008/57/EF nævnes serietilladelser. Denne form for tilladelse forstås og betragtes som en kombination af en typegodkendelse for et køretøj efterfulgt af en tilladelse til et særligt sæt efterfølgende identiske køretøjer ved verifikation af typeoverensstemmelse. Serietilladelser er derfor ikke beskrevet i de generiske flowdiagrammer.

Ansøgningskabelon:

En ansøgningskabelon er et harmoniseret dokument, der skal lette arbejdet for en ansøger, som ønsker at opnå en tilladelse til ibrugtagning af et køretøj eller en typegodkendelse.

Ansøgningskabelonen:

- indeholder de oplysninger, som ansøgeren skal udfylde fra starten og indtil slutningen af godkendelsesprocessen, og som dækker alle trin i EU's retsfor skrifter
- dækker alle former for tilladelse som defineret i kapitel 4.3 og samtidig tilladelse
- omfatter alle krav til registrering af en ny køretøjstype i ERATV
- kan anvendes som tjekliste af ansøgeren og den eller de nationale sikkerhedsmyndigheder, som er involveret i APS
- giver mulighed for sporbarhed under hele godkendelsesprocessen.

Skabelonen findes i bilag III.

5 **SÅDAN BRUGES:**

5.1 REFERENCEDOKUMENTET

Referencedokumentet indeholder de forskrifter og processer i relation til køretøjstilladelser, der finder anvendelse i EU's medlemsstater samt i Norge og Schweiz.

Brugeren identificerer på grundlag af deres tilladelsesprojekts anvendelsesområde de forskrifter og processer, der skal anvendes.

Referencedokumentet kan også bruges til følgende:

- analyse af det allerede opnåede interoperabilitetsniveau
- analyse af data i referencedokumentet med henblik på at:
 - sikre overensstemmelse mellem TSI'er og nationale forskrifter (f.eks. ingen overlappende krav)
 - mindske antallet af nationale forskrifter, hvor det er muligt
 - udskifte nationale forskrifter med TSI-krav, hvor det er muligt
 - lukke åbne punkter i TSI'er, hvor det er muligt
 - etablere en fælles europæisk proces
 - forbedre køretøjstilladelsesprocessen
 - forenkle klassificeringerne (ABC) mellem medlemsstaternes forskrifter
- forvaltning af interinstitutionelle projekter
- lettere opnåelse af samtidig tilladelse. Der findes en procedure for samtidig tilladelse, jf. afsnit 5.3. Det tilrådes at følge denne procedure, men det er ikke obligatorisk.

5.2 DE NATIONALE REFERENCEDOKUMENTER

Bruger

Indtil en medlemsstat har valideret sine forskrifter og offentliggjort dem i RDD, kan brugeren få adgang til en fortegnelse over forskrifter i pdf-format på agenturets websted.

I forbindelse med yderligere tilladelse til ibrugtagning af jernbanekøretøjer i overensstemmelse med artikel 23 og 25 i interoperabilitetsdirektivet kan den nationale sikkerhedsmyndighed ikke foretage kontroller på grundlag af nationale forskrifter klassificeret som A i del 2 i referencedokumentet (det nationale referencedokument). I den sammenhæng kan den nationale sikkerhedsmyndighed kun foretage kontroller af:

- teknisk kompatibilitet mellem køretøjet og det pågældende net, herunder de nationale forskrifter, der gælder for de udestående punkter, der skal sikre denne kompatibilitet
- de nationale forskrifter, der gælder de særtilfælde, som er behørigt identificeret i de relevante TSI'er.

Forvalter af referencedokumentet

Forvalteren af referencedokumentet sikrer følgende:

- gennemførelse af ændringer i de nationale referencedokumenters struktur, herunder ajourføring af fortegnelsen over parametre
- udvikling af rapportskabeloner på given foranledning
- støtte til forvaltere af nationale referencedokumenter til at uploade, ajourføre og offentliggøre oplysninger (forskrifter og klassificering af forskrifter) i forbindelse med de respektive medlemsstaters nationale referencedokumenter
- forvaltning af referencedokumentdatabasen.

Forvalter af det nationale referencedokument

Forvalteren af det nationale referencedokument ajourfører og offentliggør de nationale forskrifter og deres klassificering. Disse er beskrevet i afsnit 2.4 og 2.5 i brugermanualen til referencedokumentdatabasen.

5.3 DE NATIONALE RETSFORSKRIFTER

Bruger

Indtil en medlemsstat har valideret sine nationale retsforskrifter og offentliggjort dem i RDD, kan brugeren få adgang til disse forskrifter i pdf-format på agenturets websted.

Brugeren kan her se baggrundsoplysninger, flowdiagrammer, grafiske sammenligninger af flowdiagrammer og rapporter i RDD. Dette er beskrevet i afsnit 3.4 og 3.5 i brugermanualen til referencedokumentdatabasen.

Forvalter af generiske retsforskrifter

Forvalteren af de generiske retsforskrifter udarbejder de generiske flowdiagrammer og baggrundsoplysninger. Dette er beskrevet i afsnit 5.13 i brugermanualen til referencedokumentdatabasen.

Forvalter af de nationale retsforskrifter

Forvalteren af nationale retsforskrifter udarbejder disse under anvendelse af de generiske flowdiagrammer og baggrundsoplysninger. Dette er beskrevet i afsnit 4.6 i brugermanualen til referencedokumentdatabasen.

Brug af ansøgningskabelonen

Bilag III i denne version af anvendelsesvejledningen indeholder en skabelon til brug ved tilladelser til køretøjer, som forvaltes af ERA.

Anvendelsen bør tage udgangspunkt i ovennævnte ansøgningskabelon, som forvaltes af ansøgeren og fremlægges for den eller de nationale sikkerhedsmyndigheder. Ansøgningen ajourføres i de enkelte faser af tilladelsesproceduren, som fremgår af skabelonen:

- Forhåndsengagement
- Vurdering
- Tilladelsesdossier

Ansøgeren forelægger den ajourførte ansøgning for de nationale sikkerhedsmyndigheder, som derefter kan danne grundlag for drøftelser på de forskellige trin i processen.

De nationale sikkerhedsmyndigheder kan anvende den endelige version af ansøgningskemaet til at give tilladelse til dette køretøj på harmoniseret vis.

Tilrådet procedure for samtidig tilladelse

Flere nationale sikkerhedsmyndigheder kan gå sammen i forbindelse med en tilladelse til ibrugtagning af et køretøj. Med henblik på tilladelser til flere medlemsstaters banenet skal ansøgeren indgive en samtidig ansøgning til alle berørte nationale sikkerhedsmyndigheder i henhold til den lovgivning, der er i kraft på datoen for ansøgningen.

De nationale sikkerhedsmyndigheder opretter et fælles system, som bl.a. skal indeholde en tidsplan for gennemførelse. En af de nationale sikkerhedsmyndigheder udvælges til at sikre den interne koordination. I forbindelse med gennemførelsen af Kommissionens afgørelse 2011/155/EU fastlægger de nationale sikkerhedsmyndigheder forskrifterne for gennemførelsen af de relaterede referencedokumenter, navnlig for del 2, "Nationale referencedokumenter" og del 3 "Oplysninger om nationale retsforskrifter". Resultaterne af forhåndsengagementet (se del 3 i referencedokumentet), for så vidt angår opgavedeling og kriterier for anvendelse (f.eks. dokumentdeling, dokumentformat, anvendt sprog, deling af parametre, behandling af ikke-klassificerede A-parametre osv.), beskrives i rapporten. Alle deltagere, herunder ansøgeren, fastlægger grundlaget for forhåndsengagementet (ovennævnte rapport).

A-klassificerede parameterverifikationer mellem de nationale sikkerhedsmyndigheder deles efter aftale med ansøgeren og kan tage form af gruppering af parametre i definerede emneområder (f.eks. "parametre vedrørende parkeringsbremsen"). Dokumenter, der skal anvendes i forbindelse med tilladelser til ibrugtagning, klassificeres i henhold til strukturen i den "fælles tekniske beskrivelse" baseret på bilaget til Kommissionens beslutning 2009/965/EF.

For hver klassificeret parameter skal ansøgeren indsende den nødvendige dokumentation med henblik på verifikation af den nationale sikkerhedsmyndighed med ansvar for vurderingen af den pågældende parameter.

De nationale sikkerhedsmyndigheder udveksler oplysninger, som de har vurderet, under anvendelse af "overensstemmelsesattester" relateret til de A-klassificerede parametre.

Overensstemmelsesattesten udstedes efter emne og ikke efter parameter. Hver klassificeret parameter angives klart i hvert certifikat. Disse overensstemmelsesattester er nok til at påvise, at det vurderede køretøj er i overensstemmelse med de relevante forskrifter, herunder forskrifterne hos de medlemsstater/nationale sikkerhedsmyndigheder, der modtager dem.

For B- og C-klassificerede parametre indsender ansøgeren den nødvendige dokumentation til hver berørt national sikkerhedsmyndighed, som foretager deres egne vurderinger i henhold til national lovgivning og det fastlagte grundlag for forhåndsendagementet.

De dokumenter, der sendes til hver national sikkerhedsmyndighed, skal udfærdiges på det/de sprog, der er vedtaget i grundlaget for forhåndsendagementet.

For parametre klassificeret som A fra medlemsstat XX til medlemsstat YY og C fra medlemsstat YY til medlemsstat XX accepteres de vurderinger, der er udført af medlemsstat XX, af medlemsstat YY, men ikke omvendt (idet der måske ikke er tale om ækvivalens begge veje).

Der skal foretages nye vurderinger i forbindelse med ændringer af et køretøj, som har betydning for en parameter, der er genstand for en attest. Hvis forskrifterne om overensstemmelse findes opfyldt, udstedes der en ny attest.

Hver national sikkerhedsmyndighed kan give tilladelse til ibrugtagning af køretøjer på sin egen medlemsstats net, når det dermed relaterede tilladelsesdossier er fuldstændigt og godkendt.

I hver medlemsstat består tilladelsesdossieret af følgende:

- dokumenter indhentet direkte hos medlemsstatens nationale sikkerhedsmyndighed for B- og C-klassificerede parametre
- dokumenter indhentet og godkendt direkte hos den nationale sikkerhedsmyndighed eller en attest udstedt af andre nationale sikkerhedsmyndigheder for A-klassificerede parametre.

Da hver køretøjstilladelse til ibrugtagning i en bestemt medlemsstat, herunder supplerende tilladelser, også er gyldig som typegodkendelse i den pågældende medlemsstat, skal hver berørt national sikkerhedsmyndighed have mindst én kopi af alle attester, herunder vurderingsrapporten, som det bemyndigede organ har udarbejdet for at sikre, at dossieret er fuldstændigt. Dette gælder i tilfælde af, at ansøgeren indsender endnu en eller en fornyet ansøgning.

6 **FORVALTNING AF:**

6.1 ANVENDELSESVEJLEDNINGEN TIL REFERENCEDOKUMENTET

Denne anvendelsesvejledning ajourføres regelmæssigt på baggrund af agenturets erfaringer og med støtte fra arbejdsgruppen vedrørende gensidig anerkendelse.

1. **Planlægning**

Mindst en gang årligt reviderer agenturet anvendelsesvejledningen og stiller eventuelle nødvendige forslag til arbejdsgruppen vedrørende gensidig anerkendelse. Interessenterne kan om nødvendigt anmode om en revision.

2. **Ajourføring**

Agenturet har ansvar for at ajourføre anvendelsesvejledningen. Ved ajourføringen tager agenturet hensyn til eventuelle bidrag fra interessenterne.

3. **Tilrettelæggelse og koordination af aktiviteter**

Agenturet indhenter bidrag til forbedring af denne anvendelsesvejledning. Interessenters bidrag kan enten indkomme via sektororganisationer, medlemsstater/nationale sikkerhedsmyndigheder eller de enkelte brugere. Bidrag kan indsendes til RDD@era.europa.eu. Agenturets forslag til en ajourføring af anvendelsesvejledningen lægges ud på agenturets websted, mindst en måned før det indsendes til arbejdsgruppen vedrørende gensidig anerkendelse.

4. **Beslutningstagning**

Arbejdsgruppen vedrørende gensidig anerkendelse træffer på forslag af agenturet beslutning om hyppigere ajourføringer af anvendelsesvejledningen.

Arbejdsgruppen vedrørende gensidig anerkendelse skal:

- validere agenturets forslag
- godkende offentliggørelsen af anvendelsesvejledningen.

6.2 DE NATIONALE REFERENCEDOKUMENTER

Rammerne for at gøre det lettere at indhente tilladelse til jernbanekøretøjer på baggrund af kravene i de nationale tekniske forskrifter er baseret på tre forskellige trin:

1. En fælles fortegnelse over kontrolpligtige parametre, som skal tjekkes i forbindelse med tilladelsen til jernbanekøretøjer.
 - Aktuell version: Bilaget til beslutning 2009/965/EF med den berigtigelse, som er offentliggjort i referencedokumentets anvendelsesvejledning v2.0-22.07. 2013.
 - En ajourføring af fortegnelsen over parametre blev vedtaget på RISC nr. 73 den 4. juni 2015 og træder i kraft den 1. januar 2016.
2. Indsamling af de forskellige nationale krav for hver parameter og offentliggørelse af disse krav i form af et nationalt referencedokument (se afgørelse 2011/155/EF).
3. Sammenligning og klassificering af ækvivalensen (A, B, C) af de nationale forskrifter, der anvendes af de forskellige medlemsstaters myndigheder i forhold til andre medlemsstaters forskrifter (i overensstemmelse med bilag VII, afsnit 2, i direktiv 2008/57/EF).

Forvaltning af de nationale referencedokumenter

I afgørelse 2011/155/EU beskrives foranstaltningerne til offentliggørelse og forvaltning af de nationale referencedokumenter. For at lette adgangen til og administrationen af oplysningerne i det nationale referencedokument har agenturet lanceret referencedokumentdatabasen (RDD), som løbende ajourføres.

Når en medlemsstat har valideret og offentliggjort sin fortegnelse over forskrifter i RDD, er der ikke længere adgang til fortegnelsen over forskrifter i pdf-format på agenturets websted, men i stedet fra rapporteringssiden i RDD.

Vedligeholdelse af de nationale referencedokumenter

Medlemsstaten/den nationale sikkerhedsmyndighed skal gennemgå sit nationale referencedokument for at sikre:

- overensstemmelse med alle relevante EU-retsakter (f.eks. TSI'er)
- overensstemmelse med alle relevante national retsakter
- overensstemmelse med ændringer i relevante standarder og normer
- overensstemmelse med det nuværende teknologiske niveau (f.eks. under hensyntagen til acceptable nationale måder til at udvise overensstemmelse)

Medlemsstaten/den nationale sikkerhedsmyndighed skal løbende gennemgå oplysningerne i det nationale referencedokument for at følge op på ændringer i de pågældende forskrifter, navnlig med hensyn til den tekniske udvikling eller ændringer i TSI'er.

For at sikre at oplysningerne om de forskrifter, der skal anvendes i forbindelse med godkendelse af jernbanekøretøjer og deres klassificering af ækvivalens er ajourført, vil agenturet tilbyde støtte til de nationale sikkerhedsmyndigheder og medlemsstaterne. Støtten vil bestå af hjælp til at uploade oplysninger fra medlemsstaterne/de nationale sikkerhedsmyndigheder til RDD samt forskellige former for brugerundervisning (f.eks. undervisningsmøder, instruktionsvideoer mv.)

Andre aktører (dvs. producenter, jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, foreninger osv.) kan også meddele medlemsstaten/sikkerhedsmyndigheden og/eller agenturet, at der er behov for at ajourføre RDD (f.eks. hvis der mangler kendte forskrifter, eller andre relevante oplysninger i RDD ser ud til at være forældede). I så fald kontakter agenturet den relevante medlemsstat/sikkerhedsmyndighed for at analysere de ønskede ændringer, og om nødvendigt ajourfører medlemsstaten/sikkerhedsmyndigheden oplysningerne i RDD.

Ændring af nationale referencedokumenter

Udkast til samt nye eller ændrede forskrifter skal anmeldes i henhold til proceduren i direktiv 98/34/EF. Omvendt skal de nationale referencedokumenter ikke anmeldes i henhold til proceduren i direktiv 98/34/EF.

En ændring af en national forskrift foretaget af en medlemsstat kan potentielt ugyldiggøre en A-klassifikation af denne forskrift, da ændringen kan gøre køretøjet uforeneligt med banenettet i en anden medlemsstat. Det er derfor vigtigt, at medlemsstaterne er meget opmærksomme, når de ændrer forskrifter, og tager hensyn til den virkning, som en sådan ændring kan have for alle de andre medlemsstaters klassificering af forskriften. Det er god skik at drøfte sådanne ændringer ved møder i de geografiske interessegrupper (GIG).

Oprydning i nationale tekniske forskrifter

Agenturet vil støtte medlemsstaterne ved at kontrollere, om deres forskrifter svarer til EU's retsforskrifter, så det bliver lettere at anmelde nationale tekniske forskrifter til Kommissionen¹. For at gøre dette vil agenturet oprette en tjeneste kaldet "Oprydning i forskrifter". Tjenesten skal omfatte de nødvendige aktiviteter, der gør det lettere at sammenligne og anmelde nationale tekniske forskrifter, navnlig i lyset af ændringer i TSI'er som f.eks. udvidelsen af TSI'ernes anvendelsesområde i januar 2015. Den kommer til at omfatte værktøjer såsom:

- Krydshenvisningstabellen: Indeholder krydshenvisninger mellem den harmoniserede fortegnelse over parametre og parametrene for de forskellige TSI'er.
- RDD-overførselsfilen: Bruges til at uploade oplysninger i de nationale referencedokumenter til RDD.

¹ Se projektplanen: "Strategy for the alignment of National Technical Rules to the EU legal framework" – reference ERA-REP-128

Med hensyn til omfanget af og formålet med anvendelsesvejledningen til referencedokumentet er oprydningen i de nationale tekniske forskrifter begrænset til de forskrifter, der anvendes i forbindelse med godkendelse af jernbanekøretøjer.

Ved evaluering af de nationale tekniske forskrifter gælder evalueringskriterierne i tabel 4. For at kunne foretage evalueringen skal det sikres, at alle de krævede obligatoriske oplysninger til anmeldelsen er angivet, f.eks. det åbne punkt, særtilfælde eller parametre, som forskriften finder anvendelse på, mv.

Tabel 4: Evalueringskriterier for nationale tekniske forskrifter (kilde: Notif-IT)

EVALUERINGSKRITERIER FOR NATIONALE TEKNISKE FORSKRIFTER	
1.	Hører den nationale tekniske forskrift ind under artikel 17, stk. 3, i direktiv 2008/57/EF?
2.	Henviser forskriften til et væsentligt krav og til en parameter? (Bemærk: Ved anmeldelse af forskrifter, der ikke er i overensstemmelse med TSI'er, bør der henvises til delsystemer og parametre fra fortegnelsen over parametre, og ved anmeldelse af forskrifter vedrørende TSI'er skal der i anmeldelsen kun henvises til et åbent punkt/et særtilfælde, som implicit henviser til parameteren og væsentlige krav).
3.	Findes den nationale tekniske forskrift på nationalt plan?
4.	Gælder den nationale tekniske forskrift alle relevante jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere (dvs. at den ikke bør være til hinder for konkurrencen)?
5.	Omhandler den nationale tekniske forskrift et delsystem, der ikke stemmer overens med TSI'erne? (Hvis svaret er JA, fortsættes til spørgsmål 8. Hvis svaret er NEJ, fortsættes til spørgsmål 6).
6.	Såfremt den nationale tekniske forskrift omhandler et anvendelsesområde, som er omfattet af en TSI, henviser den da til et åbent punkt/et særtilfælde af den relevante TSI?
7.	Såfremt den nationale tekniske forskrift henviser til et åbent punkt eller et særtilfælde af den relevante TSI, indeholder den da udelukkende krav til opfyldelse af det åbne punkt eller særtilfældet af TSI'en? (I så fald accepteres kun oplysninger til opfyldelse af det åbne punkt/særtilfældet, og alle yderligere oplysninger/krav kontrolleres for at se, om de undergraver TSI'en).
8.	Henviser den nationale tekniske forskrift på korrekt vis til den valgte parameter i anmeldelsen?
9.	Er teksten i den nationale tekniske forskrift tilgængelig/offentligt tilgængelig?
10.	Er oplysningerne om offentliggørelse eller det udstedende organ føjet til den nationale tekniske forskrift? Er de udtømmende?
11.	Kun vedrørende ÆNDREDE forskrifter: Stemmer den ÆNDREDE forskrift overens med den forskrift, den ændrer? (Vælg kun JA, hvis oplysningerne for den tidligere registrerede forskrift er angivet).
12.	Tilføjes oplysningerne vedrørende overensstemmelsesvurderingen og verifikationsprocedurerne, der foretages for den nationale tekniske forskrift, til den nationale tekniske forskrift? Er de udtømmende?
13.	Tilføjes oplysningerne vedrørende de organer, som er udpeget til at foretage overensstemmelsesvurderingen og verifikationsprocedurerne til den nationale tekniske forskrift? Er de udtømmende?

Ved udfyldelse af oplysningerne for den relevante nationale tekniske forskrift i RDD kan medlemsstaterne via en funktion i RDD overføre forskrifterne fra RDD til Notif-IT for anmeldelsen til Kommissionen.

Den sidste fase i oprydningen er Kommissionens validering af forskriften og offentliggørelse af forskriften i Notif-IT, hvorefter den i RDD får status som "godkendt". Hvis forskriften afvises af Kommissionen, er den ikke længere gældende, og medlemsstaten bør træffe passende foranstaltninger, f.eks. trække forskriften tilbage eller tilpasse den.

Ajournføring af fortegnelsen over parametre

Agenturets forslag til ajournføring af fortegnelsen over parametre blev accepteret på RISC 73 den 4. juni 2015. Den nye version af fortegnelsen over parametre træder i kraft den 1. januar 2016.

Denne revision har til formål at forbedre forståelsen og anvendelsen af fortegnelsen over parametre og omfatter:

- en bredere/bedre forklaring af parametrene
- fjernelse af forældede parametre
- nødvendige overvejelser som følge af ajournføringen af TSI'erne (f.eks. TSI CCS)
- mere detaljerede specifikationer
- nye parametre (for visse aspekter, f.eks. EMC).

Erfaringer fra de nationale sikkerhedsmyndigheder, geografiske interessegrupper, ansøgere, andre interessenter og agenturet blev anvendt som baggrund for forslaget.

Den nye fortegnelse over parametre ledsages af krydshenvisningstabellen, et dokument, der offentliggøres og administreres af agenturet, og som viser forholdet mellem fortegnelsen over parametre og parametrene for forskellige tekniske specifikationer for interoperabilitet. Indholdet af krydshenvisningstabellen vil indgå i RDD.

Indtil den nye fortegnelse over parametre er trådt i kraft, administreres forskrifterne og deres klassificering af ækvivalens i RDD på grundlag af den fortegnelse over parametre, som er offentliggjort i bilag III til referencedokumentets anvendelsesvejledning v2.0-22.07.2013. Efter ikrafttrædelsen af den reviderede fortegnelse over parametre sker følgende:

- Agenturet vil gennemføre den ajournførte fortegnelse over parametre i RDD.
- Agenturet vil sammen med medlemsstaterne/de nationale sikkerhedsmyndigheder koordinere flytningen af de tidligere offentliggjorte nationale referencedokumenter til den ajournførte fortegnelse over parametre under overvejelse af følgende trin:
 - Efter aftale med medlemsstaten/den nationale sikkerhedsmyndighed vil agenturet til medlemsstatens/den nationale sikkerhedsmyndigheds gennemgang stille

fortegnelsen over eksisterende forskrifter offentliggjort i RDD i strukturen af den nye fortegnelse over parametre til rådighed. Fortegnelsen stilles til rådighed i form af en RDD-uploadfil (MS Excel). Forskrifterne tildeles automatisk parametrene i den nye fortegnelse, hvor det er muligt (ved et nøjagtigt forhold for parametrene). Medlemsstaten/den nationale sikkerhedsmyndighed skal revidere fortegnelsen med hensyn til nøjagtigheden af oplysningerne og deres status som "ajourført" og skal også tildele en passende parameter til de forskrifter, hvor der ikke kunne gives et nøjagtigt forhold mellem den tidligere fortegnelse over parametre og den ajourførte fortegnelse.

- Efter revisionen skal medlemsstaten/den nationale sikkerhedsmyndighed sende RDD-uploadfilen til agenturet, som uploader den til og offentliggør den i RDD.

Ændringer af standarder refereret i forskrifter, der anvendes til tilladelser til køretøjer (f.eks. EN-standard, UIC-leaflet, ...)

Eftersom standarder af forskellige årsager kan blive ændret af brancheorganisationer (herunder kommercielle fordele), skal alle berørte medlemsstater beslutte, om de vil tilpasse den nationale forskrift til den seneste gældende version af standarden, hvis der sker ændringer til en standard. Nationale forskrifter bør altid klart henvise til den relevante version af standarden.

Såfremt medlemsstaten foreslår at ændre den version af standarden, som er angivet i den nationale tekniske forskrift, skal det ske i overensstemmelse med notifikationsproceduren i direktiv 98/34/EF for det nye (ajourførte) udkast til forskrift.

En ændring af de standarder, som der henvises til i forskrifterne, kan være til fare for alle relaterede klassifikationer af ækvivalens (A, B, C). Disse klassifikationer skal derfor revurderes. For ikke at undergrave den gensidige anerkendelse skal alle aktører, der er involveret i revisionen af standarderne, tage hensyn til dette forhold, når de overvejer ændringer af standarder, som anvendes ved tilladelser til køretøjer.

Henvisninger til standarder eller anden dokumentation i de nationale tekniske forskrifter:

For at tage højde for det tekniske niveau, men også give plads til teknisk udvikling, henviser de nationale forskrifter ofte til nationale eller internationale standarder eller anden dokumentation, som udstedes af jernbanesektororganisationer, f.eks. EN-standarder, UIC-leaflets, mv.

Versionen af standarden eller dokumentet bør angives, og den version, der henvises til, bør anvendes af ansøgeren. Såfremt standarden eller dokumentet er angivet uden identifikation af den gældende version, bør ansøgeren anvende den seneste gældende version af standarden eller dokumentet.



Den version af standarderne, der anvendes i løbet af projektet, bør angives i grundlaget for forhåndsendagementet.



6.3 DE NATIONALE RETSFORSKRIFTER

Etablering af en fælles europæisk proces

For at kunne gennemføre harmoniserede retsforskrifter skal medlemsstaterne med støtte fra agenturet tilpasse deres nationale retsforskrifter for tilladelser til køretøjer, så de stemmer overens med EU's retsforskrifter (de generiske retsforskrifter).

Agenturet vil støtte medlemsstaterne og er i gang med at udvikle en procedure for dette.

Generiske retsforskrifter

De generiske retsforskrifter består af generiske flowdiagrammer og baggrundsoplysninger. De generiske retsforskrifter skal anvendes til at:

- registrere hver medlemsstats nationale retsforskrifter
- sikre ansøgerne let adgang til de nationale retsforskrifter.

Baggrundsoplysningerne skal registreres i et andet format end et generisk flowdiagram.

De generiske flowdiagrammer og baggrundsoplysninger i bilag I og II dækker alle former for tilladelser, og der kan udvikles alle former for aktiviteter/resultater med henblik på at indsamle de nødvendige oplysninger:

- referencer/hyperlinks til forskrifterne (lovtekster eller retningslinjer)
- karakteristika ved aktiviteten/resultatet, f.eks. format (elektronisk, papirform).

De generiske flowdiagrammer indeholder også:

- henvisninger til EU-lovgivningen
- de involverede aktører.

Hver medlemsstat anvender de generiske flowdiagrammer til at beskrive sine egne nationale retsforskrifter og angiver enten ikke-anvendte dele af dem eller tilføjer bemærkninger og oplysninger, hvis det er nødvendigt.

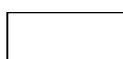
Sådan læses flowdiagrammerne

Flowdiagrammer

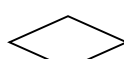
Standardflowdiagram, der beskriver tilladelsesprocessen ved brug af seks Unified Modelling Language-symboler:



Start/stop



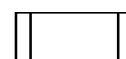
Aktivitet



Beslutning med flere svar



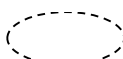
Resultat



Delfase



Opdeling/sammenlægning



Start/stop

Principper

- Symbolerne er forbundet med pile.
- Det vises på sammenlægnings symbolet, hvis parallelle pile betragtes som "Og" eller "Eller".
- Et opdelingssymbol betragtes altid som "Og".
- Flowdiagrammet starter og slutter med samme symbol.
- Af hensyn til læsbarheden vises logiske sløjfer (der udfører en aktivitet eller en række aktiviteter, indtil betingelsen er opfyldt) ikke i flowdiagrammerne.
- En aktivitet er en handling, der kræver brug af verbum, f.eks. Anmode, Tilvejebringe eller Ændre.
- En beslutning er ofte et svar på et spørgsmål. Svaret er ofte binært Ja/Nej, men kan også være flere alternativer.
- Et resultat er følgen af en handling og er ofte et dokument, enten papirbaseret eller elektronisk.
- Resultater placeres hos modtageren.
- Den funktion, der er anført i flowdiagrammet, er den funktion, som har ansvar for aktiviteten. Andre aktører kan støtte handlingen, men er ikke specificeret i flowdiagrammet.
- Hvis der er fastsat en frist i lovgivningen, er dette anført i aktiviteten/beslutningen/resultatet med en (*).
- Aktiviteter/beslutninger/resultater har følgende farvekoder:
 - grøn = anbefalet fremgangsmåde
 - lilla = obligatorisk ifølge EU-lovgivning
 - brun = obligatorisk ifølge nationale lovgivning.
- Henvisninger til lovgivning har følgende farvekoder:
 - gul = EU
 - grå = national.
- Bemærkning vedrørende:
 - enten en obligatorisk aktivitet ifølge EU-lovgivningen, som ikke er gennemført af eller anvendt i en medlemsstat
 - eller en anden aktivitet (anbefalet fremgangsmåde, obligatorisk ifølge national lovgivning), der indeholder yderligere oplysninger vises i tekstfelter med hvid baggrund og stiplede kanter
- Der er anvendt følgende EU-forkortelser:
 - ID – direktiv 2008/57/EF (interoperabilitetsdirektivet)
 - R – henstilling 2014/897/EU
 - CSM – CSM-forordning 402/2013.

Oplysninger om de nationale retsfor skrifter, der skal angives ud over flowdiagrammerne

For at sikre indsamling af alle nødvendige oplysninger om nationale retsfor skrifter skal der ud over flowdiagrammerne tilvejebringes visse yderligere oplysninger.

Generelt er nogle oplysninger nødvendige for forskrifter og dokumenter. Disse beskrives i nedenstående afsnit, og de aktiviteter/beslutninger/resultater, der nødvendiggør disse yderligere oplysninger, markeres med tykke rammer i flowdiagrammerne.

Der kan være andre yderligere oplysninger, som ikke har relation til forskrifter eller dokumenter.

For forskrifter angives:

- en detaljeret henvisning til den eller de forskrift(er), hvori kravene anføres
- det eller de sprog, som forskriften/forskrifterne findes på.

Baggrundsoplysninger

Det er almindelig praksis at gøre baggrundsoplysninger tilgængelige for aktørerne.

Størstedelen af de krævede oplysninger er nødvendige for at forstå de gennemførelsesforanstaltninger, som medlemsstaterne træffer, når de gennemfører interoperabilitetsdirektivet i overensstemmelse med henstilling 2014/897/EU.

For at gøre proceduren gennemsigtig for alle involverede parter medtages baggrundsoplysninger således som en forudsætning for processen.

Baggrundsoplysninger omfatter beskrivelser af:

- tilladelsesprocesserne/-procedurerne og retningslinjerne
- de relevante aktørers funktioner og ansvarsområder
- gebyrer
- kontaktpunkter
- nationale sagsbehandlingsfrister.

Offentliggørelse og vedligeholdelse af de nationale retsfor skrifter

Forvaltning af generiske retsfor skrifter

1. Planlægning

Efter en ændring af EU-lovgivningen/en henstilling fra EU og/eller agenturet for at forbedre godkendelser af køretøjer eller på baggrund af agenturets erfaringer reviderer dette de generiske retsfor skrifter én gang årligt og stiller de forslag, det måtte finde nødvendigt, til arbejdsgruppen vedrørende gensidig anerkendelse.

2. Ajourføring

Agenturet har ansvar for at ajourføre de generiske retsfor skrifter. I ajourføringen tager agenturet hensyn til eventuelle bidrag fra interessenterne.

3. Tilrettelæggelse og koordination af aktiviteter

Agenturet indhenter bidrag til forbedring af de generiske retsfor skrifter. Interessenters bidrag kan enten indkomme via sektororganisationer, medlemsstater/nationale

sikkerhedsmyndigheder eller de enkelte brugere. Bidrag kan indsendes til

RDD@era.europa.eu

Agenturets forslag til en ajourføring af de generiske retsforskrifter lægges ud på agenturets websted, mindst en måned før det indsendes til arbejdsgruppen vedrørende gensidig anerkendelse.

4. **Beslutningstagning**

Arbejdsgruppen vedrørende gensidig anerkendelse skal:

- a. validere agenturets forslag
- b. godkende offentliggørelsen af de generiske retsforskrifter.

Forvaltning af nationale retsforskrifter

Når en medlemsstat har valideret og offentliggjort sine nationale retsforskrifter i RDD, vil der ikke længere være adgang til de nationale forskrifter i pdf-format på agenturets websted.

1. **Planlægning**

Medlemsstaten/den nationale sikkerhedsmyndighed reviderer de nationale retsforskrifter efter:

- a. ajourføring af EU-lovgivningen og/eller en henstilling fra EU og/eller agenturet om at forbedre tilladelser til køretøjer eller
- b. ajourføring af national lovgivning.

2. **Ajourføring**

Den første kontaktperson, der er anført i baggrundsoplysningerne, sikrer, at de nationale retsforskrifter ajourføres.

3. **Tilrettelæggelse og koordination af aktiviteter**

Når den ajourførte generiske retsforskrift offentliggøres, underretter agenturet alle kontaktpersoner med ansvar for de nationale retsforskrifter i RDD ved at sende en e-mail til

RDD@era.europa.eu.

Den ajourførte nationale retsforskrift offentliggøres senest en måned efter anmeldelsen til agenturet.

Når en ny national forskrift vedrørende godkendelse af et køretøj er anmeldt i NOTIF-IT, skal den ajourførte nationale retsforskrift offentliggøres senest en måned efter anmeldelsen.

4. **Beslutningstagning**

Den første kontaktperson, der er anført i baggrundsoplysningerne, er ansvarlig for:

- a. validering af den ajourførte nationale retsforskrift
- b. godkendelse af dens offentliggørelse.



BILAG I – SKEMA TIL BAGGRUNDSOPLYSNINGER

1. Generelle oplysninger

Kontaktoplysninger for national retsforskrift		
Indberettende land	Organisationens navn	Kontorets tlf.-nummer
Kontaktnavn	E-mail:	Mobilnummer

	Findes (ja/nej)	Klassifikation: (generel, specifik, detaljeret)	Detaljeret henvisning til forskrift(er)	Sprog, som forskriften/-erne findes på	Medlemsstat er
Er interoperabilitetsdirektivet gennemført?		Ikke relevant			Ikke relevant
National retningslinje		Ikke relevant			
Supplerende tilladelse påkrævet		Ikke relevant			
Definitioner:	Køretøjstype				
	Typens gyldighedsperiode		Ikke relevant		
	Opgradering				
	Fornyelse				
Angiv aftaler om afprøvning på spor – administrative, tekniske eller driftsmæssige krav					
Koordinering med andre medlemsstater	Procedure for samtidig ansøgning				

Del 1 af referencedokumentet – Anvendelsesvejledning

Gebyrer	Findes (ja/nej)	Beløb (Euro)	Betingelser (faste/timesats)	Detaljeret henvisning til forskrift(er)	Sprog, som forskriften/-erne findes på
for indhentning af de nationale retningslinjer					
for bekræftelse af modtagelse af ansøgning					
for udstedelse af tilladelse					
for afslag på tilladelse					
for klage til den nationale sikkerhedsmyndighed					
for klage til klageinstans					
for den nationale sikkerhedsmyndigheds funktion som vurderingsorgan (DeBo/CSM)					
for den nationale sikkerhedsmyndigheds udstedelse af attester (DeBo/CSM)					



2. Funktioner og ansvarsområder

Følgende funktioner/aktører kan blive inddraget i proceduren ved tilladelse til ibrugtagning af køretøjer: ansøger, jernbanevirksomhed (RU), infrastrukturforvalter (IM), ihændeher, bemyndiget organ (NoBo), udpeget organ (DeBo), national sikkerhedsmyndighed (NSA), medlemsstat (MS), vurderingsorgan (CSM) og andre (laboratorier osv.).

Nogle aktører kan have flere funktioner. For eksempel kan en ansøger også være en jernbanevirksomhed, og et bemyndiget organ kan også være et udpeget organ. Formålet med nedenstående tabel er at fastlægge eventuelle krav for hver af ovenstående funktioner.

Tabellen udfyldes med følgende oplysninger:

- henvisning til de forskrifter, der beskriver hver enkelt funktion og det eller de sprog, som forskrifterne foreligger på
- en fortegnelse over kriterier, der sætter aktøren i stand til at varetage en funktion
- en fortegnelse over alle aktører, der kan varetage en funktion.

Krav til den aktør, der skal varetage funktionen	Ansøger	IM	NoBo	DeBo	NSA	MS	Klageinstans	Vurderingsorgan (CSM)	Kompetent enhed	Andet (*)
Detaljeret henvisning til forskrift(er)										
Sprog, som forskriften/-erne findes på										
Fortegnelse over godkendelseskriterier	- -									



Fortegnelse over aktører, der er bemyndiget til at handle som:		Ikk e rele van t	Ikke rele van t								
--	--	------------------------------	--------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

(*) Beskriv det retlige grundlag for inddragelse af enhver "anden" aktør, som ikke nævnes i interoperabilitets- og sikkerhedsdirektiverne, og dennes funktion.

3. Tidsfrist

Findes der en national tidsfrist		Angiv tidsfrist	Detaljeret henvisning til forskrift(er)	Sprog, som forskriften/-erne findes på
For nye tilladelser efter ajourføring/fornyelse: for medlemsstatens/den nationale sikkerhedsmyndigheds beslutning i henhold til artikel 20, stk. 1, i interoperabilitetsdirektivet				
For alle tilladelser, hvor der er givet afslag i henhold til artikel 21, stk. 7, i interoperabilitetsdirektivet	Ansøgerens anmodning til den nationale sikkerhedsmyndighed om at få taget afslaget op til fornyet behandling			
	Den nationale sikkerhedsmyndigheds fastholdelse af afslaget			
	Ansøgerens anmodning til klageinstansen om at få taget afslaget op til fornyet behandling – mulig udtalelse fra agenturet på klageinstansens foranledning			
For supplerende tilladelse vedrørende køretøjer, der overholder TSI	Den nationale sikkerhedsmyndighed skal træffe beslutning hurtigst muligt og – ifølge interoperabilitetsdirektivets artikel 23, stk. 7 – senest: (a) efter indgivelse af tilladelsesdossieret			
	(b) efter fremlæggelse af eventuelle supplerende oplysninger på den nationale sikkerhedsmyndigheds foranledning			

Del 1 af referencedokumentet – Anvendelsesvejledning

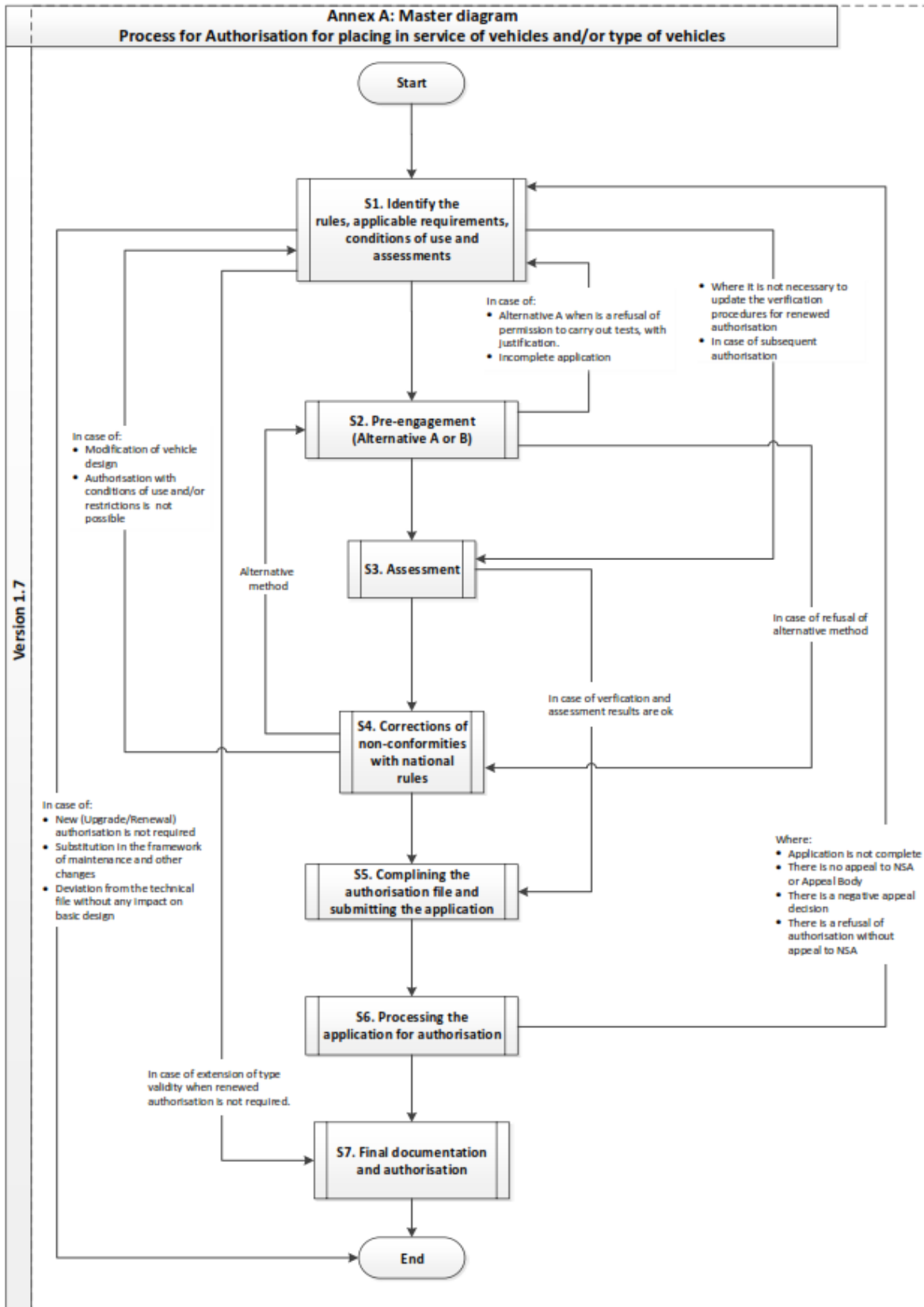
	(c) efter fremlæggelse af resultater af eventuelle afprøvninger foretaget på foranledning af den nationale sikkerhedsmyndighed			
For supplerende tilladelse vedrørende køretøjer, der ikke overholder TSI	Den nationale sikkerhedsmyndighed skal træffe beslutning hurtigst muligt og – ifølge interoperabilitetsdirektivets artikel 25, stk. 5 – senest: (a) efter indgivelse af tilladelsesdossieret			
	(b) efter fremlæggelse af eventuelle supplerende oplysninger på den nationale sikkerhedsmyndigheds foranledning			
	(c) efter fremlæggelse af resultater af eventuelle afprøvninger foretaget på foranledning af den nationale sikkerhedsmyndighed			
For alle supplerende tilladelser: Køretøjer, der overholder TSI, og køretøjer, der ikke overholder TSI	For afprøvninger/kontroller (herunder banenetskompatibilitet) med identificerede aktører, navnlig infrastrukturforvalteren, der i henhold til interoperabilitetsdirektivets artikel 23, stk. 6, og artikel 25, stk. 4, skal finde sted senest			
	når der er tale om en stiltiende tilladelse ifølge interoperabilitetsdirektivets artikel 21, stk. 8.			

BILAG II – FASER I TILLADELSESPROCESSEN

Processen består af baggrundsoplysninger og otte faser. Baggrundsoplysningerne er en forudsætning, inden processen beskrives.

Processens faser:

- Fase 1 – Identificer forskrifter, gældende krav, betingelser for anvendelse og vurderinger
 - Fase 1 – Delfase 1: Fastlæg form for tilladelse
 - Fase 1 – Delfase 2: Undtagelse fra TSI'er
- Fase 2
 - Forhåndsengagement - Alternativ A (når strategien for at foretage afprøvninger omfatter, at den kompetente enhed skal give tilladelse til at foretage afprøvninger):
 - Forhåndsengagement - Alternativ B (når strategien for at foretage afprøvninger er ikke at medtage en kompetent enhed):
 - Delfase 1: Evaluer forslag til alternative metode til at opfylde væsentlige krav
 - Delfase 2: Tilladelse til at foretage afprøvning på spor
- Fase 3 – Vurdering
- Fase 4 – Korrektion af manglende overholdelse af nationale forskrifter
- Fase 5 – Oprettelse af tilladelsesfil og indsendelse af ansøgning
- Fase 6 - Behandling af ansøgning om tilladelse:
 - Delfase 1: Klage
- Fase 7 – Endelig dokumentation og tilladelse
- Fase 8 – Registrering af tilladelsen til køretøjet i det nationale køretøjsregister.



Fase 1. Identificer forskrifter, gældende krav, betingelser for anvendelse og vurderinger
Beslutning om gældende form for tilladelse

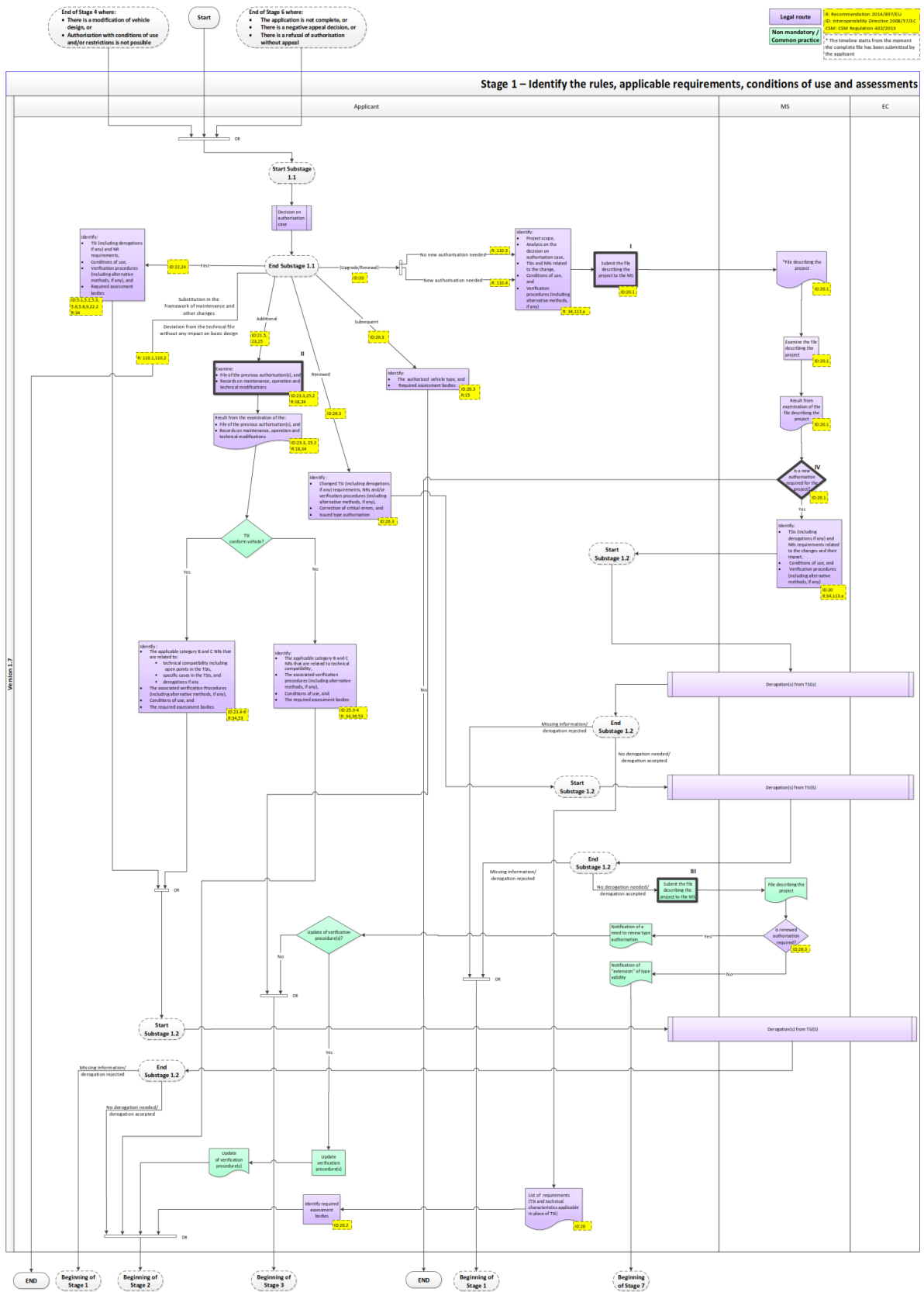
Første trin i fase 1 er, at ansøgeren skal beslutte, hvilken form for tilladelse der er passende, bortset fra, hvis det er en ny tilladelse, hvor medlemsstaten træffer beslutningen. Ansøgeren skal i tilfælde af fornyelse eller opgradering kontakte medlemsstaten for at høre, om der er krav om en ny tilladelse. Dette er baseret på baggrundsoplysningerne i de nationale retsforskrifter.

Bemærk: En ændring kan indebære en softwareændring.

Oplysninger om de nationale retsforskrifter, der skal angives ud over flowdiagrammerne

Angiv:

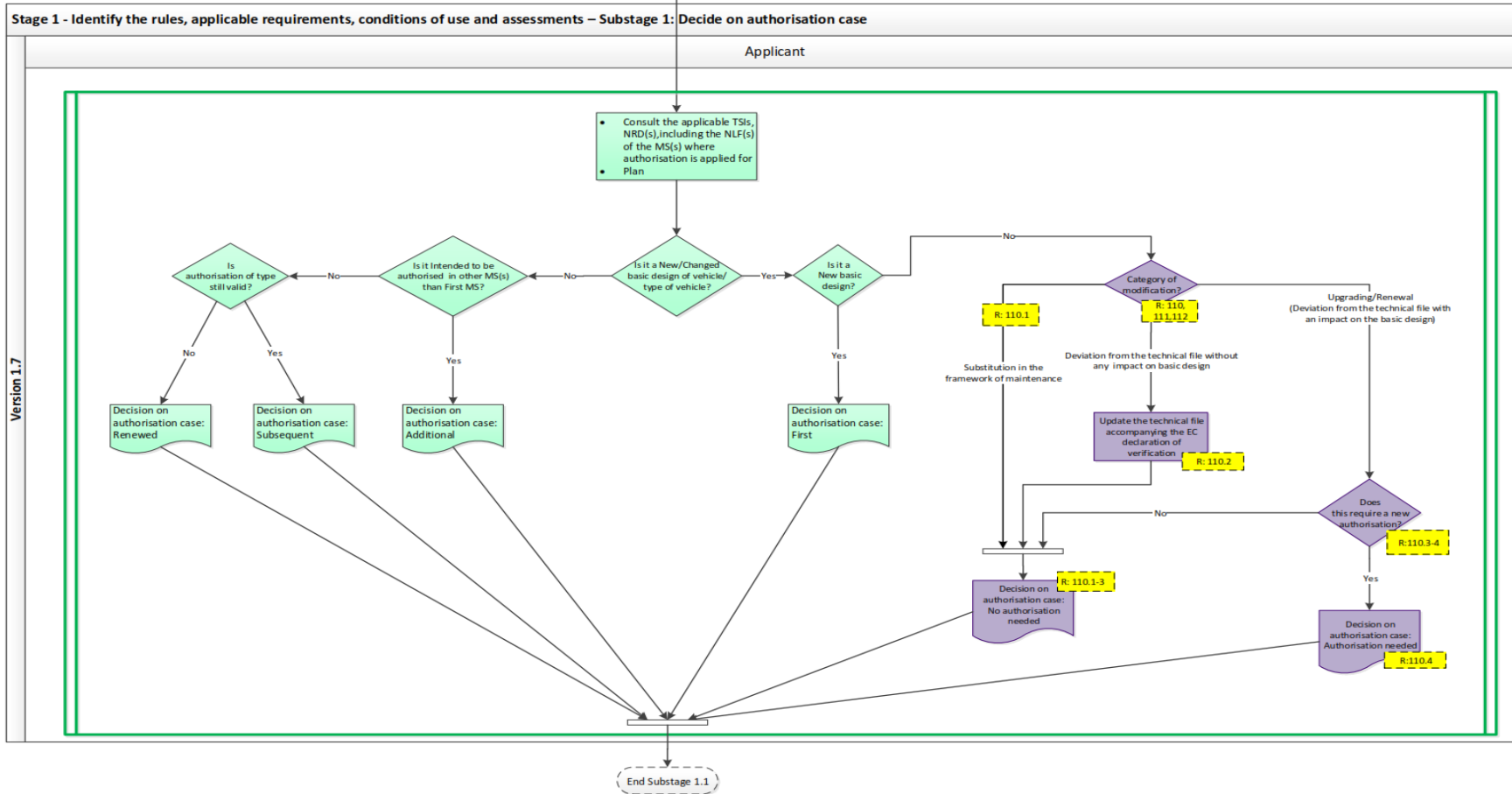
- kravene til indholdet af filen med en beskrivelse af projektet i forbindelse med opgradering/fornyelse
- kravene til indholdet af filen for den eller de tidligere tilladelser
- kravene til indholdet af registreringerne om vedligeholdelse, drift og ændringer
- kravene til indholdet af filen med en beskrivelse af projektet i forbindelse med fornyet tilladelse
- kriterierne for en ny tilladelse.





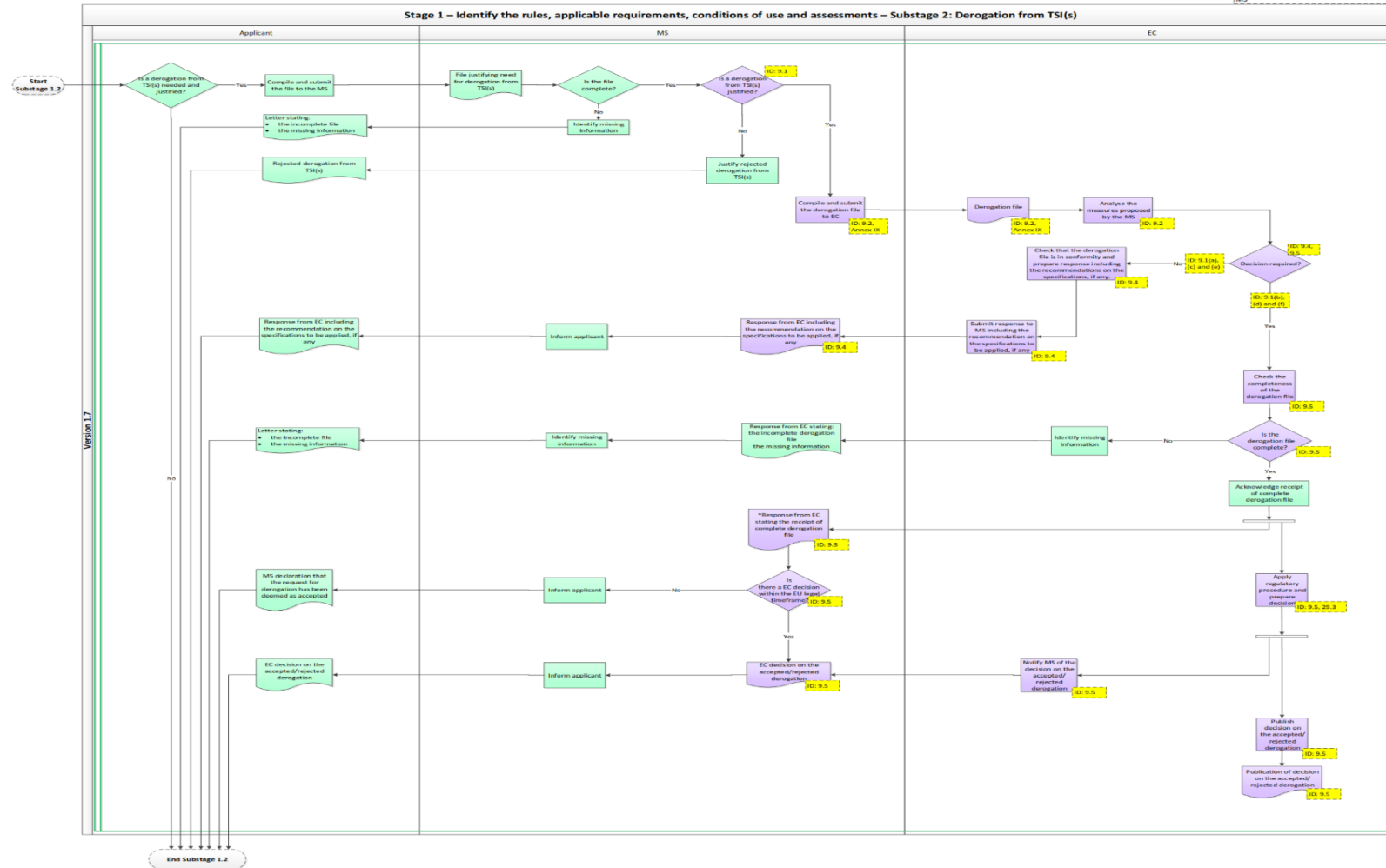
Non mandatory/
Common practice
Legal route

R: Recommendation
2014/897/EU





Legal route	ID: Interoperability Directive 2008/57/EC
Non mandatory / Common practice	* The timeline starts from the moment the complete file has been submitted by the MS



Fase 2. Forhåndsengagement (alternativ A/alternativ B)

Forhåndsengagement er medtaget, da det er almindelig "god" praksis.

Beskrivelse af processen

Processen er beskrevet i flowdiagrammet. Yderligere forklaringer findes i afsnittet nedenfor.

For nationale forskrifter er vurderingerne, de relevante verifikationsprocedurer og den krævede dokumentation for hver enkelt medlemsstat registreret i del 2 i referencedokumentet.

Funktionernes deltagelse i forhåndsengagementet vedrører følgende:

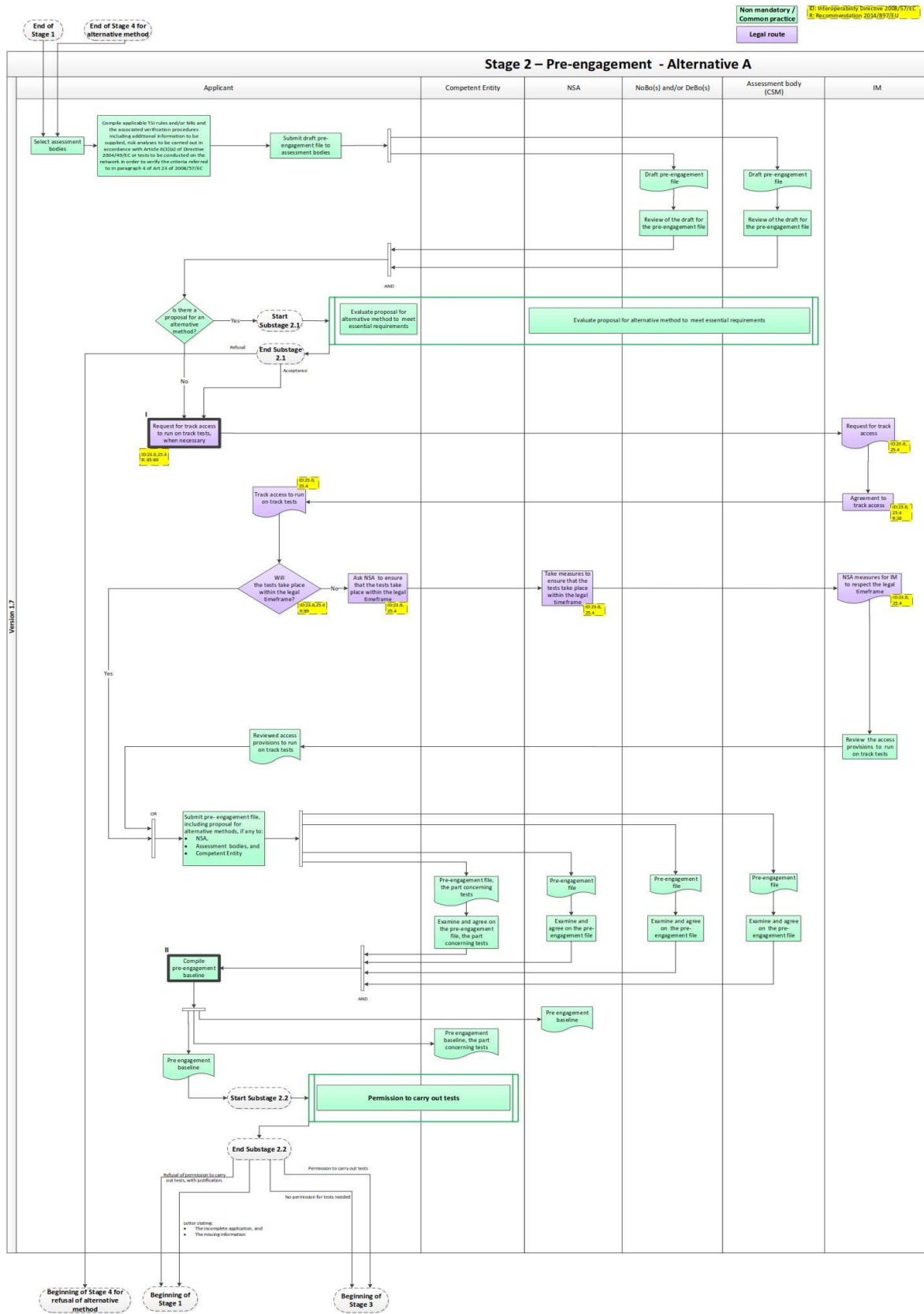
- Ansøger – alle spørgsmål om forhåndsengagement.
- Den nationale sikkerhedsmyndighed – gældende forskrifter, herunder specifikke nationale ordninger for afprøvning på spor.
- Vurderingsorganer – aftaler med ansøgeren.
- Infrastrukturforvalter – adgang til at foretage afprøvninger.
- Kompetent enhed krævet af medlemsstaten for alternativ A.

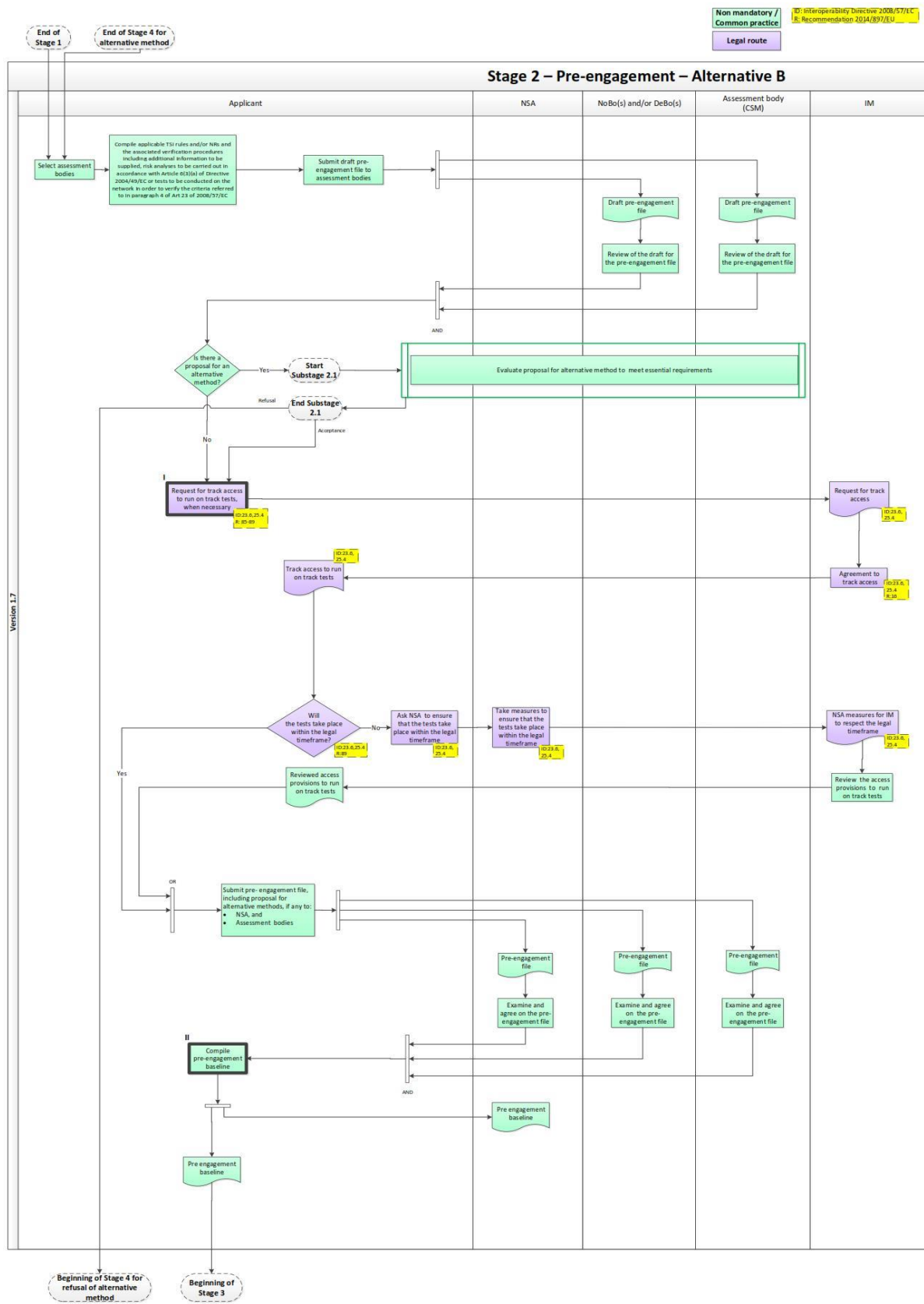
Resultatet af denne fase er grundlaget for forhåndsengagementet, som er aftalt mellem de involverede funktioner.

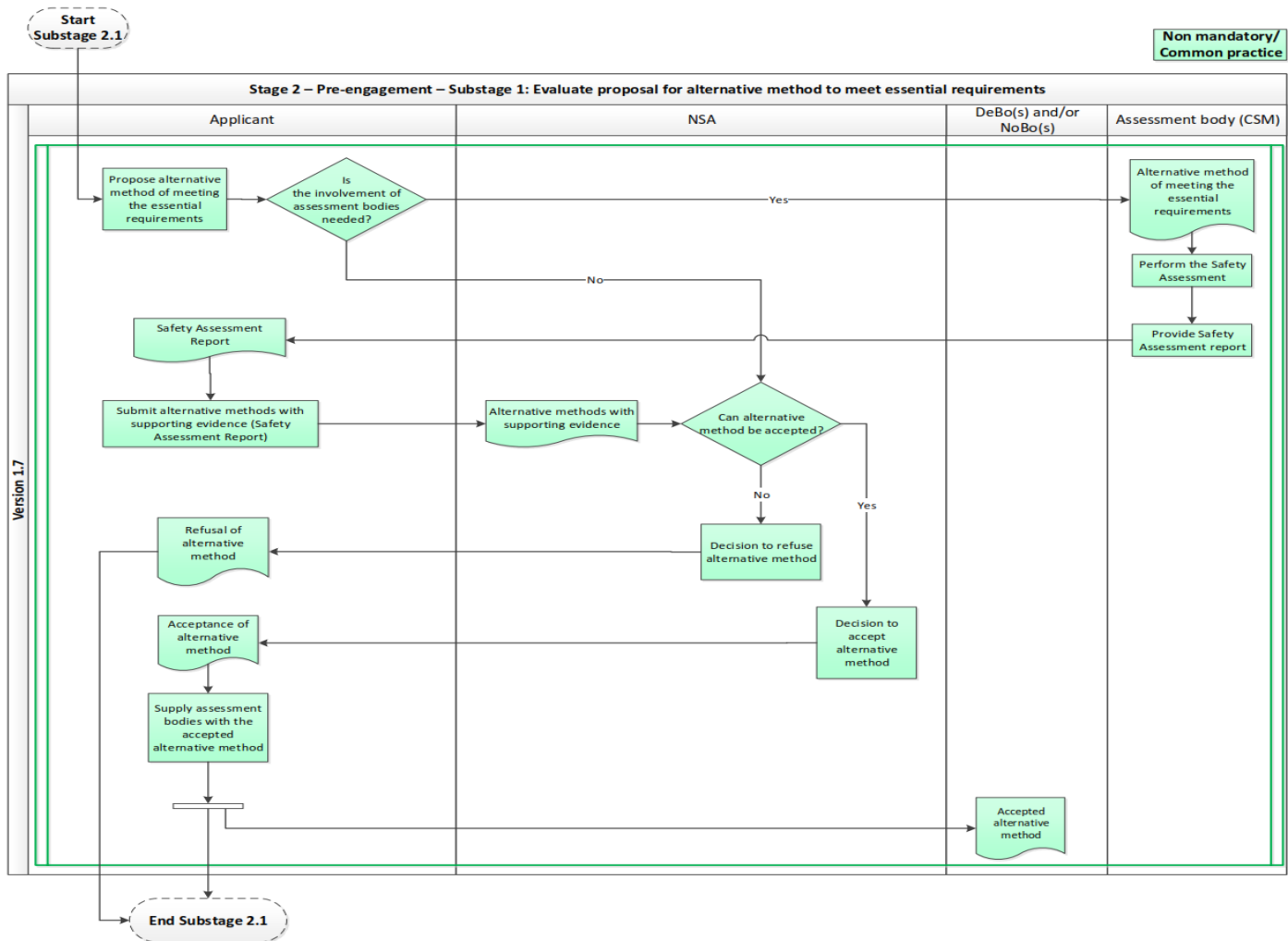
Oplysninger om de nationale retsforskrifter, der skal angives ud over flowdiagrammerne

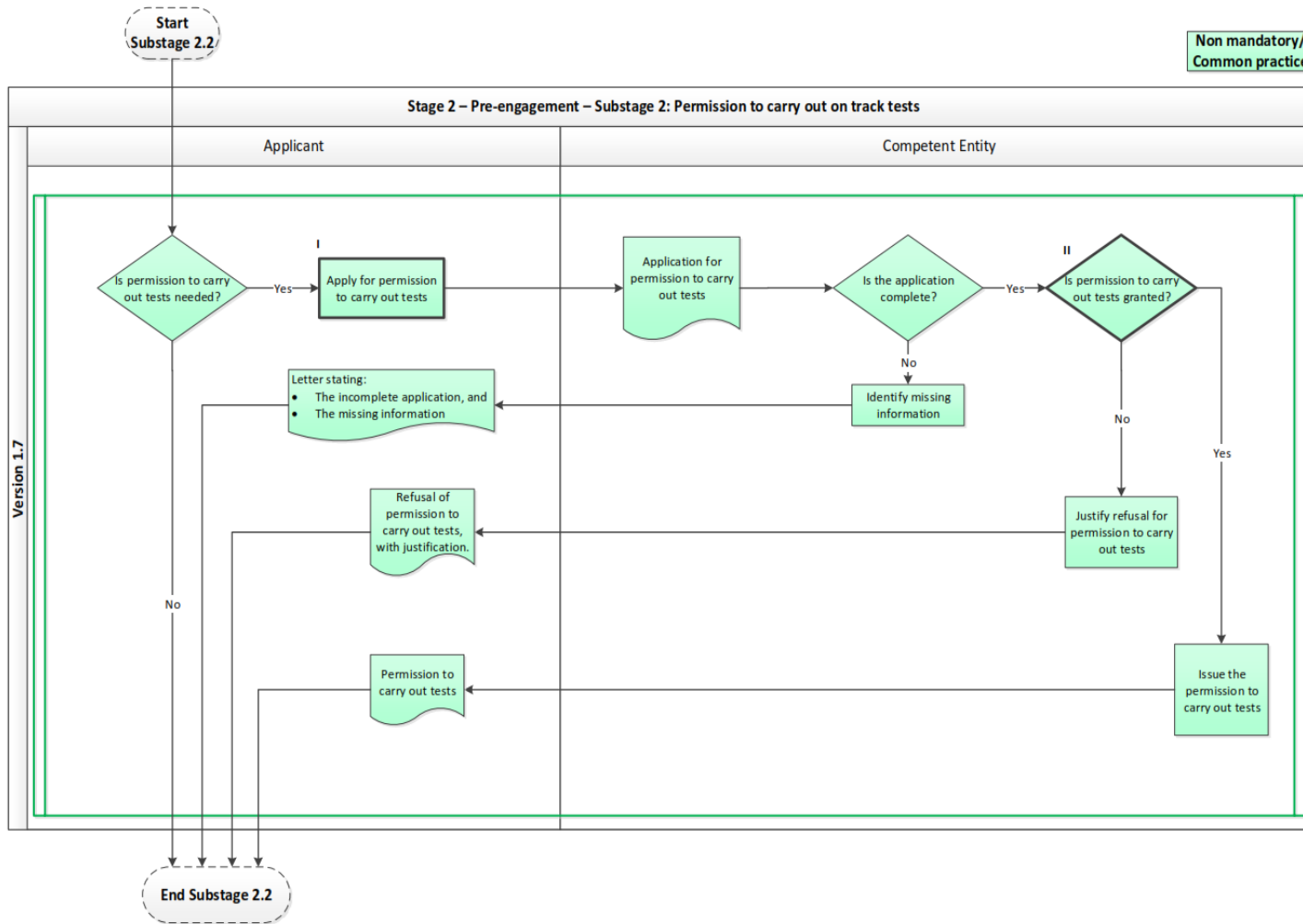
Angiv:

- procedure for fastlæggelse af betingelserne for at foretage afprøvning på spor
- procedure for fastlæggelse af grundlaget for forhåndsengagement
- kravene til og indholdet af ansøgningen om tilladelse til at foretage afprøvninger
- kriterierne for at give tilladelse til at foretage afprøvninger.











Fase 3. Vurdering

Vurdering er en fase i processen for ibrugtagning af et køretøj, som er nævnt i interoperabilitetsdirektivet.

Beskrivelse af processen

Alle de nødvendige vurderinger for køretøjstypen/køretøjstilladelsen indgår i denne fase, men de detaljerede vurderinger (delsystemer, dele af delsystemer, verifikationsfaser, interoperabilitetskomponenter) udvikles ikke her.

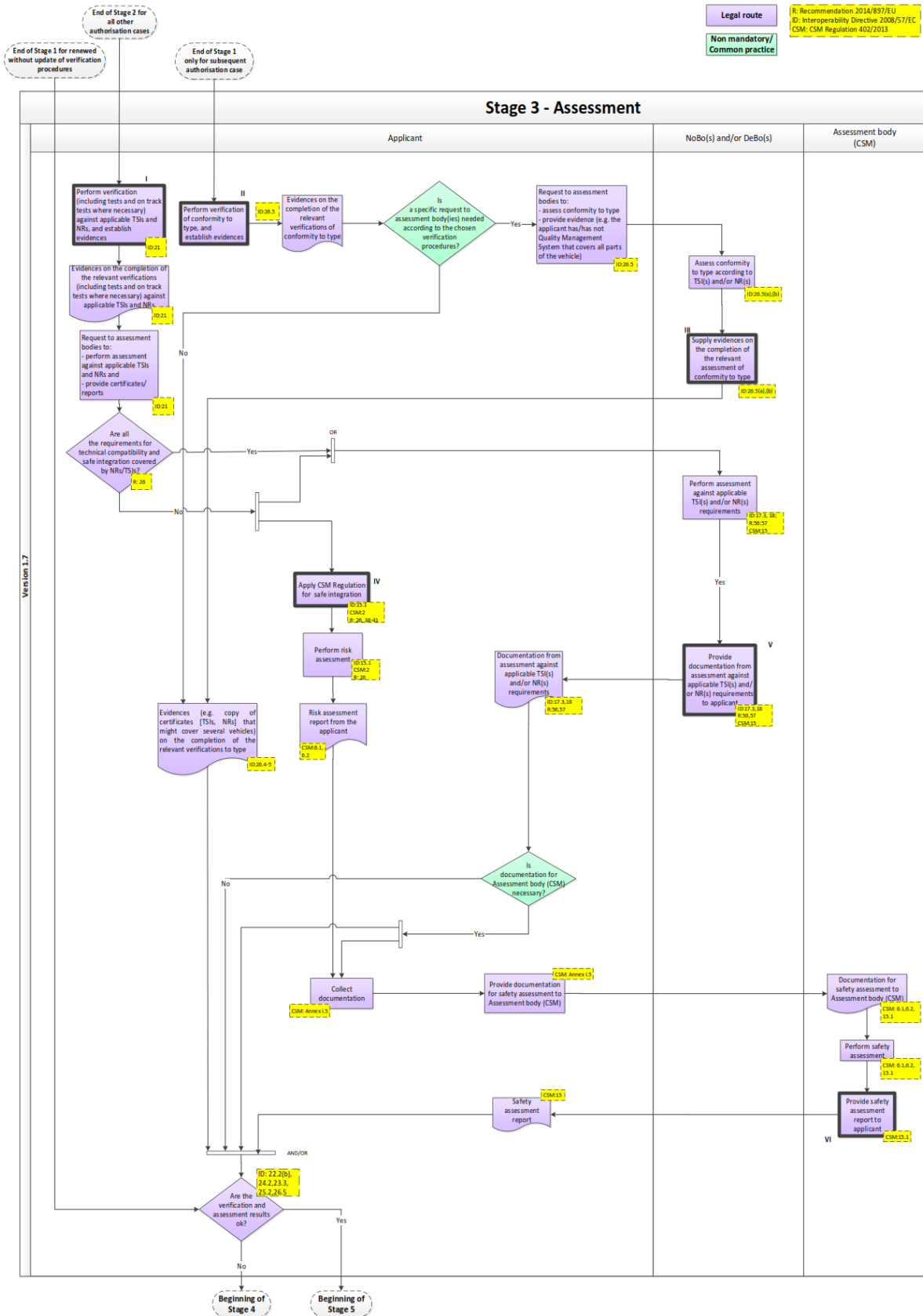
Hver enkelt vurderingsorgan er ansvarligt for at oprette dokumenter i forbindelse med den udførte vurdering.

Ansøgeren foretager kontrollerne og fastlægger dokumentationen.

Oplysninger om de nationale retsfor skrifter, der skal angives ud over flowdiagrammerne

Angiv:

- kravene til risikovurdering
- kravene til dokumentation
- kravene til indholdet af sikkerhedsvurderingsrapporten.





Fase 4. Korrektion af manglende overholdelse af nationale forskrifter

Det antages, at forskrifter overholdes fuldt ud, medmindre der er givet undtagelse fra en eller flere TSI'er og/eller en eller flere nationale forskrifter, og ansøgerens muligheder er derfor begrænset til at ændre konstruktionen eller betingelserne for anvendelse.

Beskrivelse af processen

Afhjælpende foranstaltninger kan gentages, indtil der er opnået overensstemmelse.

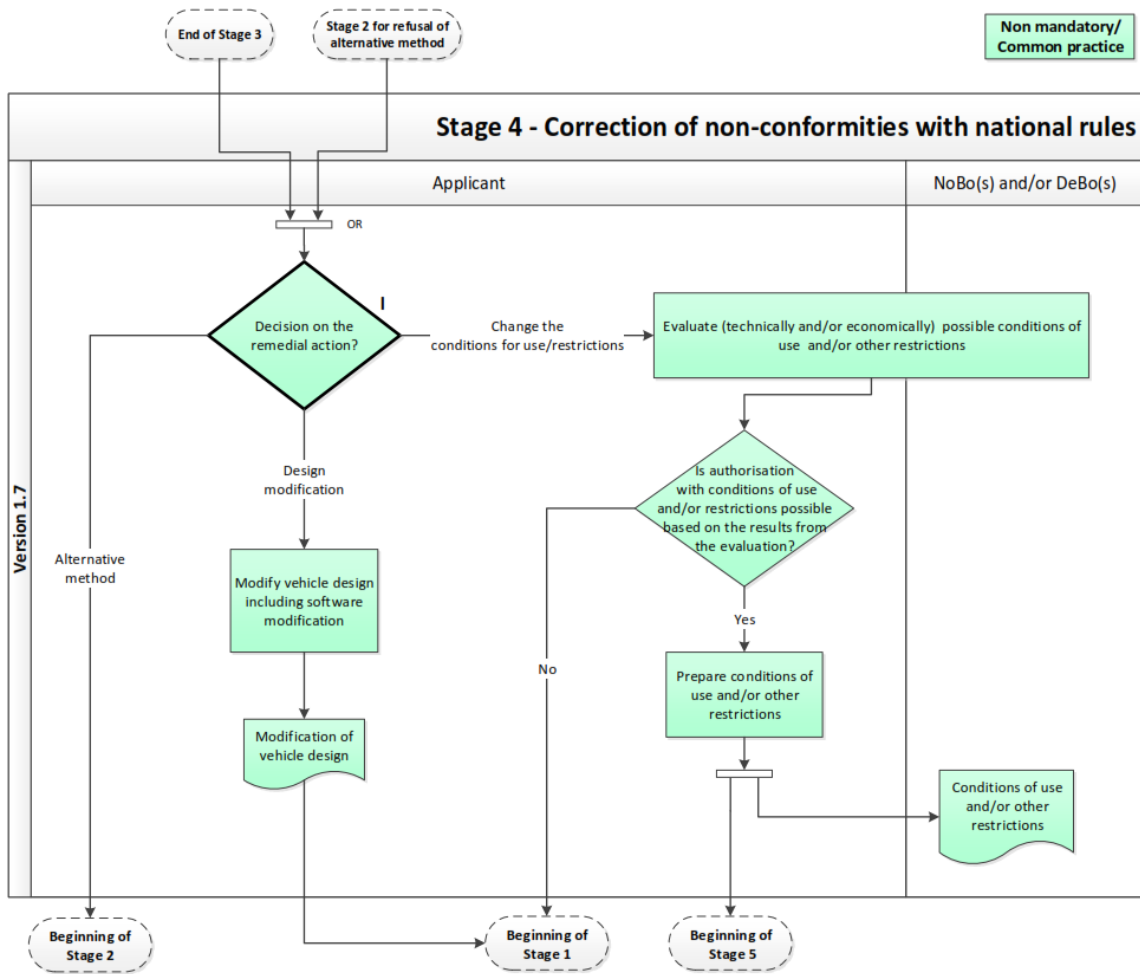
Forslag til betingelser for anvendelse og/eller andre begrænsninger bør baseres på de nødvendige vurderinger. Begrænsninger bør så vidt muligt undgås.

Bemærk: Tilladelse til ibrugtagning sker, inden køretøjet rent faktisk er taget i brug. Brugen af et køretøj og sikker drift deraf (herunder drift og vedligeholdelse) er omfattet af jernbanevirksomhedens sikkerhedsforvaltningssystemer. Den nationale sikkerhedsmyndighed kontrollerer udelukkende køretøjets foreskrevne driftstilstand.

Oplysninger om de nationale retsforskrifter, der skal angives ud over flowdiagrammerne

Angiv:

- mulige afhjælpende foranstaltninger: alternativ metode, konstruktionsændringer, ændringer af betingelser for anvendelse/begrænsninger
- kriterierne for beslutningen om afhjælpende foranstaltninger.



Fase 5. Oprettelse af tilladelsesfil og indsendelse af ansøgning

Beskrivelse af processen

Oprettelse af tilladelsesfilen omfatter alle aktiviteter i forbindelse med indsamling af den støttedokumentation, der kræves for anvendelsen.

Den officielle ansøgning om tilladelse indgives, når tilladelsesfilen er færdig og har det aftalte omfang.

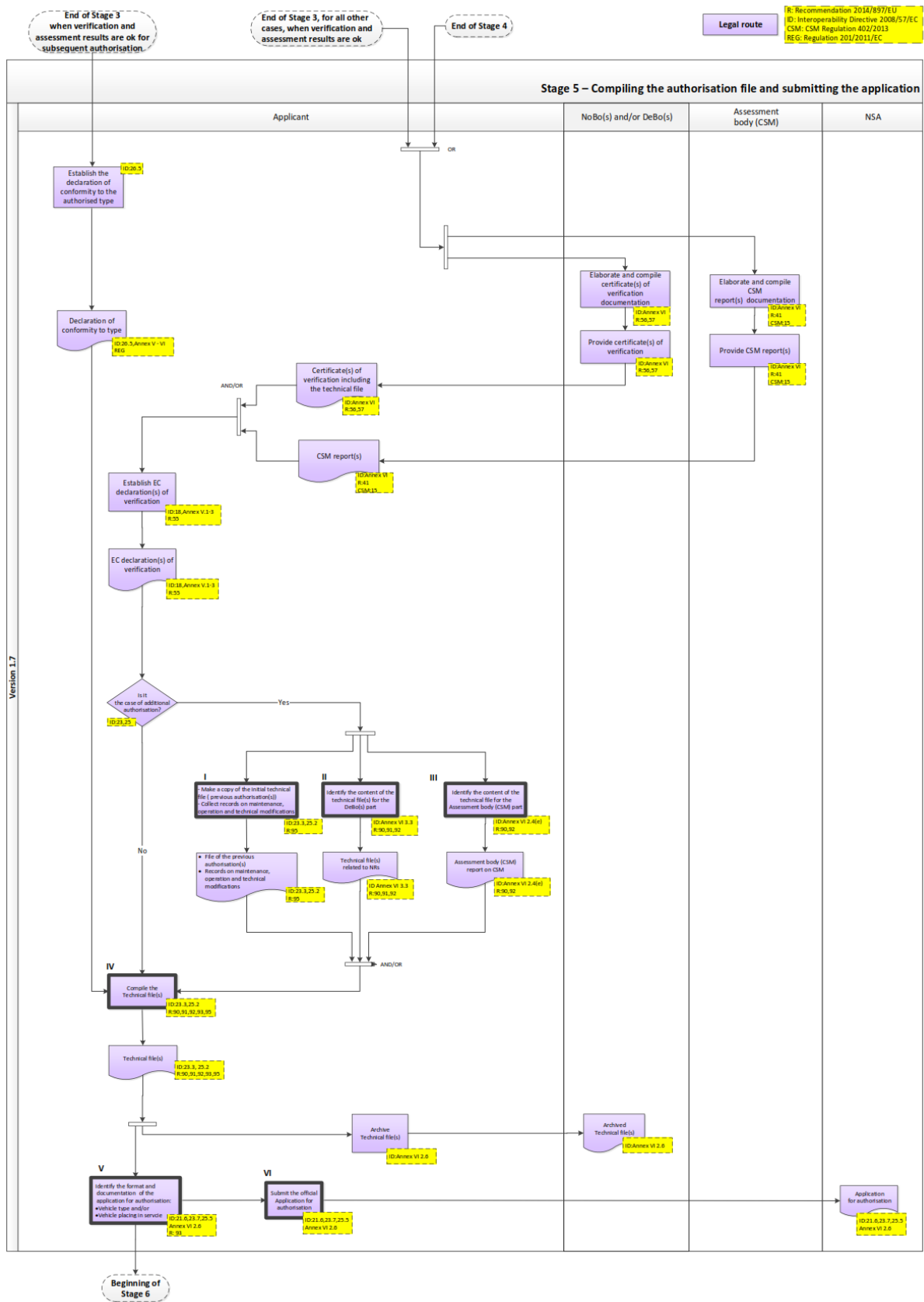
Attesterne bør indeholde betingelserne for anvendelse og/eller eventuelle begrænsninger som beskrevet i interoperabilitetsdirektivet.

Oplysninger om de nationale retsfor skrifter, der skal angives ud over flowdiagrammerne

Angiv:

- kravene til indholdet af tilladelsesfilen (herunder de "tekniske filer")
- om der findes en tydelig tjekliste, som skal følges i forbindelse med oprettelsen af tilladelsesfilen
- den accepterede dokumentation for tilladelser, der blev givet inden gennemførelsen af interoperabilitetsdirektivet
- kravene til og indholdet af den officielle ansøgning
- tidsrammen for indsendelsen af den officielle ansøgning fra grundlaget for forhåndsendagementet, hvor dette er relevant.

Del 1 af referencedokumentet – Anvendelsesvejledning



Fase 6. Behandling af ansøgning om tilladelse

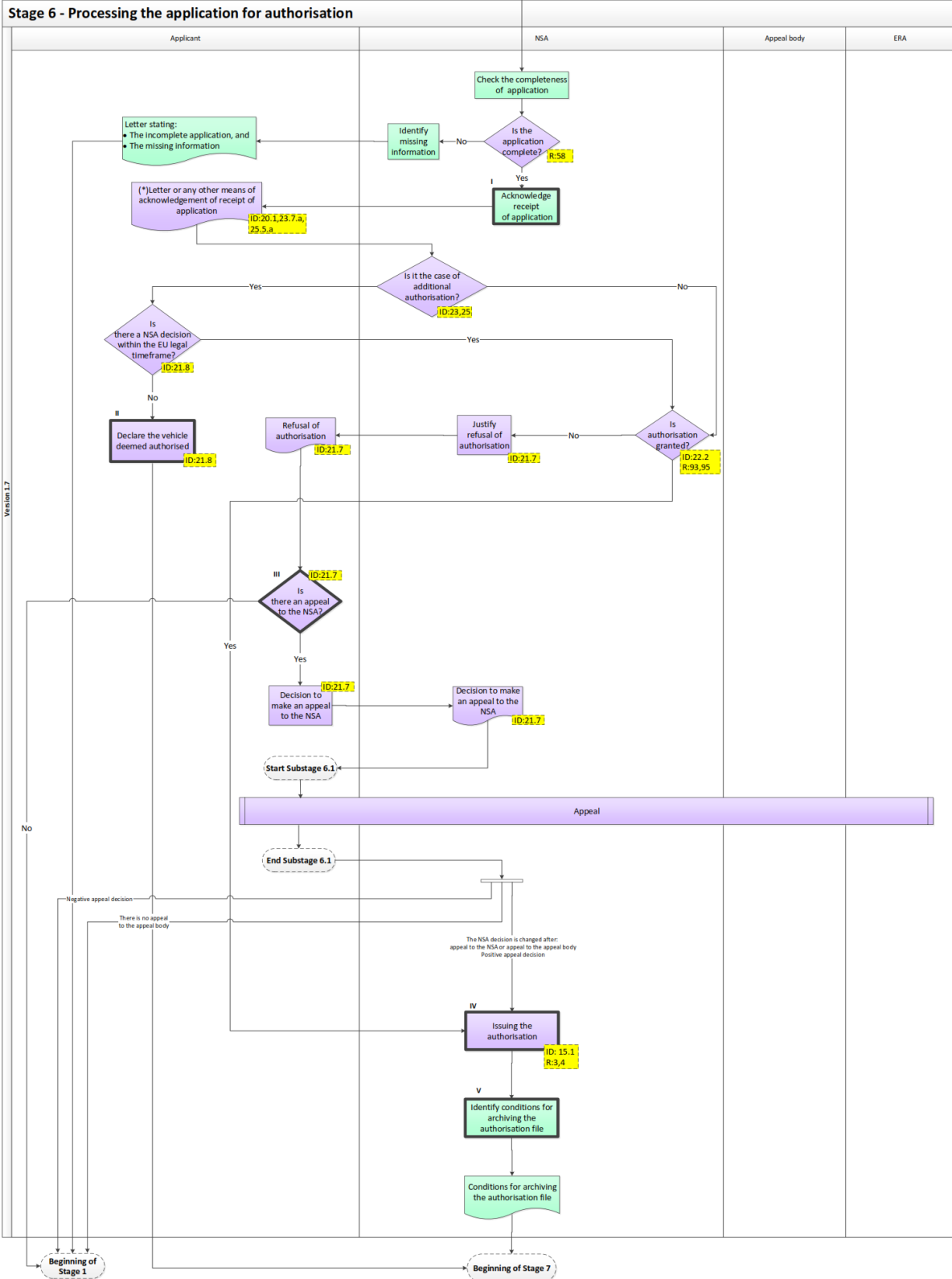
Oplysninger om de nationale retsfor skrifter, der skal angives ud over flowdiagrammerne

Angiv:

- kravene til bekræftelse af modtagelse af ansøgning
- kravene til udstedelse af tilladelse
- kravene til klager til den nationale sikkerhedsmyndighed
- kravene til indholdet af begrundelsen for klagen til den nationale sikkerhedsmyndighed
- kravene til at indlede en klage til klageinstansen
- kravene til den nationale sikkerhedsmyndigheds arkivering af tilladelsesfilen
- kravene til den stiltiende tilladelse

(*)The timeline starts from the moment the application has been acknowledged

Legal route
Non mandatory/
Common practice
R: Recommendation 2014/897/EU
ID: Interoperability Directive 2008/57/EC

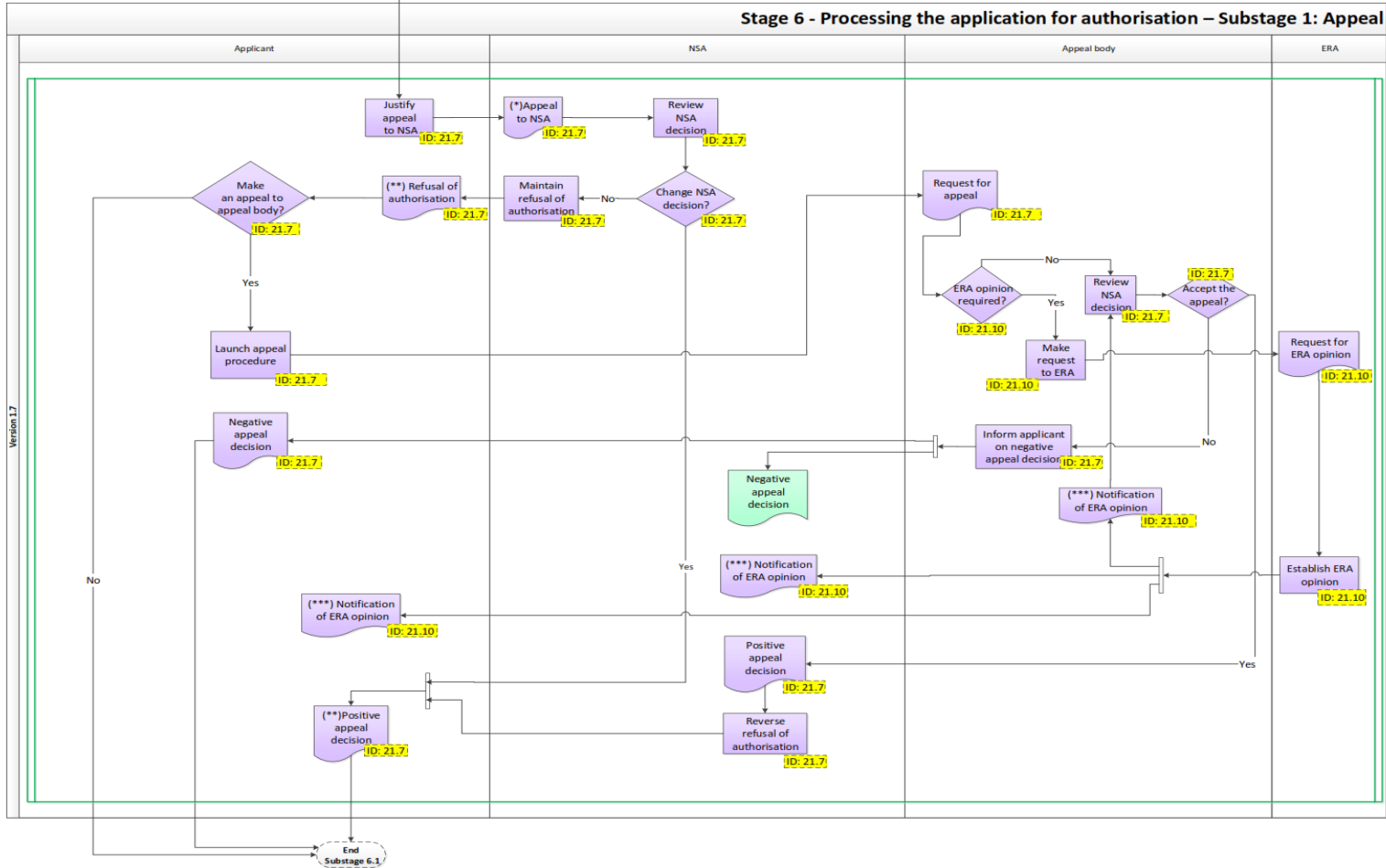


Del 1 af referencedokumentet – Anvendelsesvejledning



(*) Timeline starts from the moment the NSA has refused the authorisation
 (**) Timeline starts from the receipt of the appeal from the applicant
 (***) Timeline starts from the request of the appeal body to ERA for an opinion

Legal route ID: Interoperability Directive 2008/57/EC
 Non mandatory/Common practice



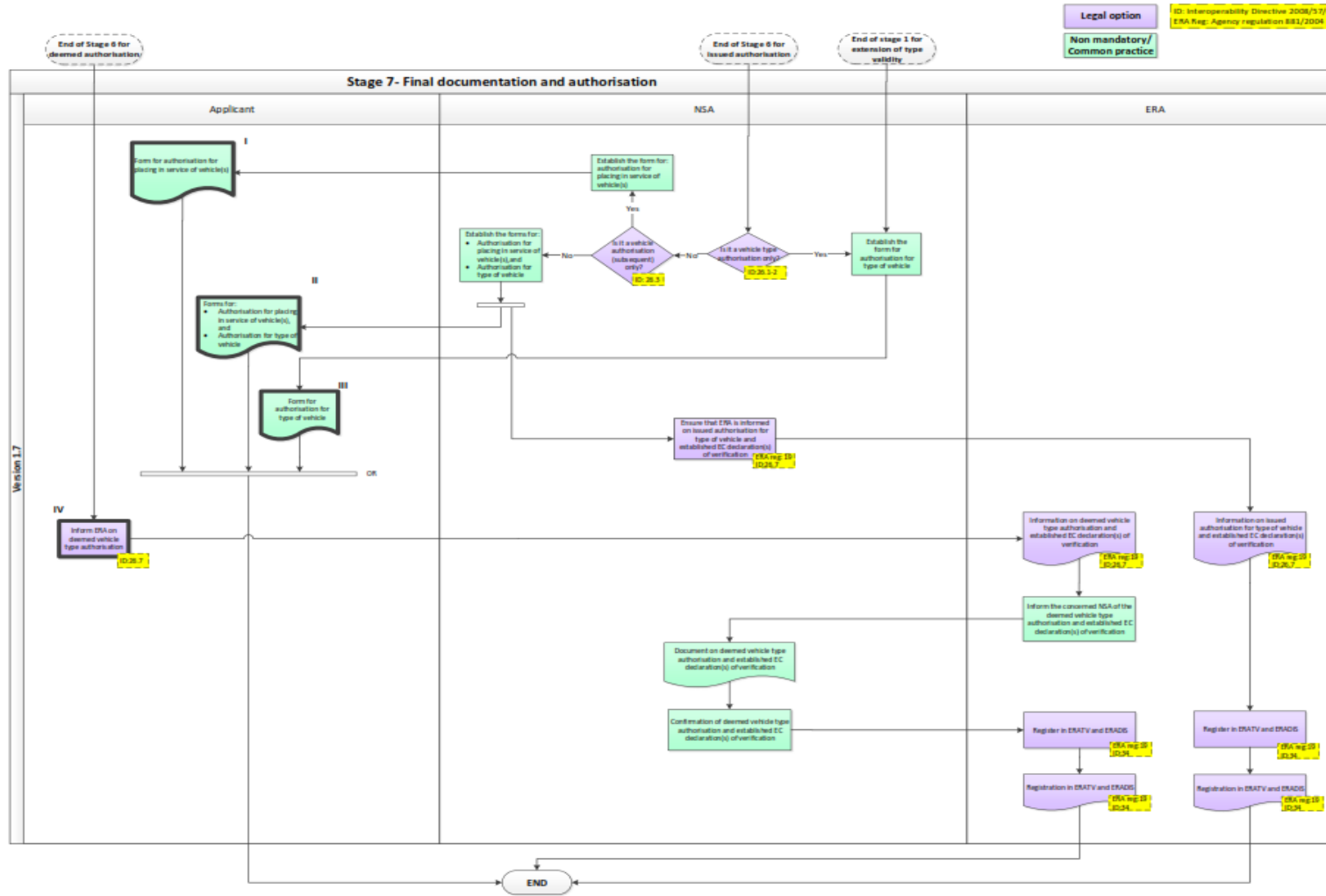


Fase 7. Endelig dokumentation og tilladelse

Oplysninger om de nationale retsfor skrifter, der skal angives ud over flowdiagrammerne

Angiv:

- formatet for den udstedte tilladelse (af køretøjstype og af ibrugtagning af køretøj).
- proceduren for underretning af agenturet om den stiltiende typegodkendelse for køretøjet.





Fase 8 – Registrering af køretøjstilladelsen

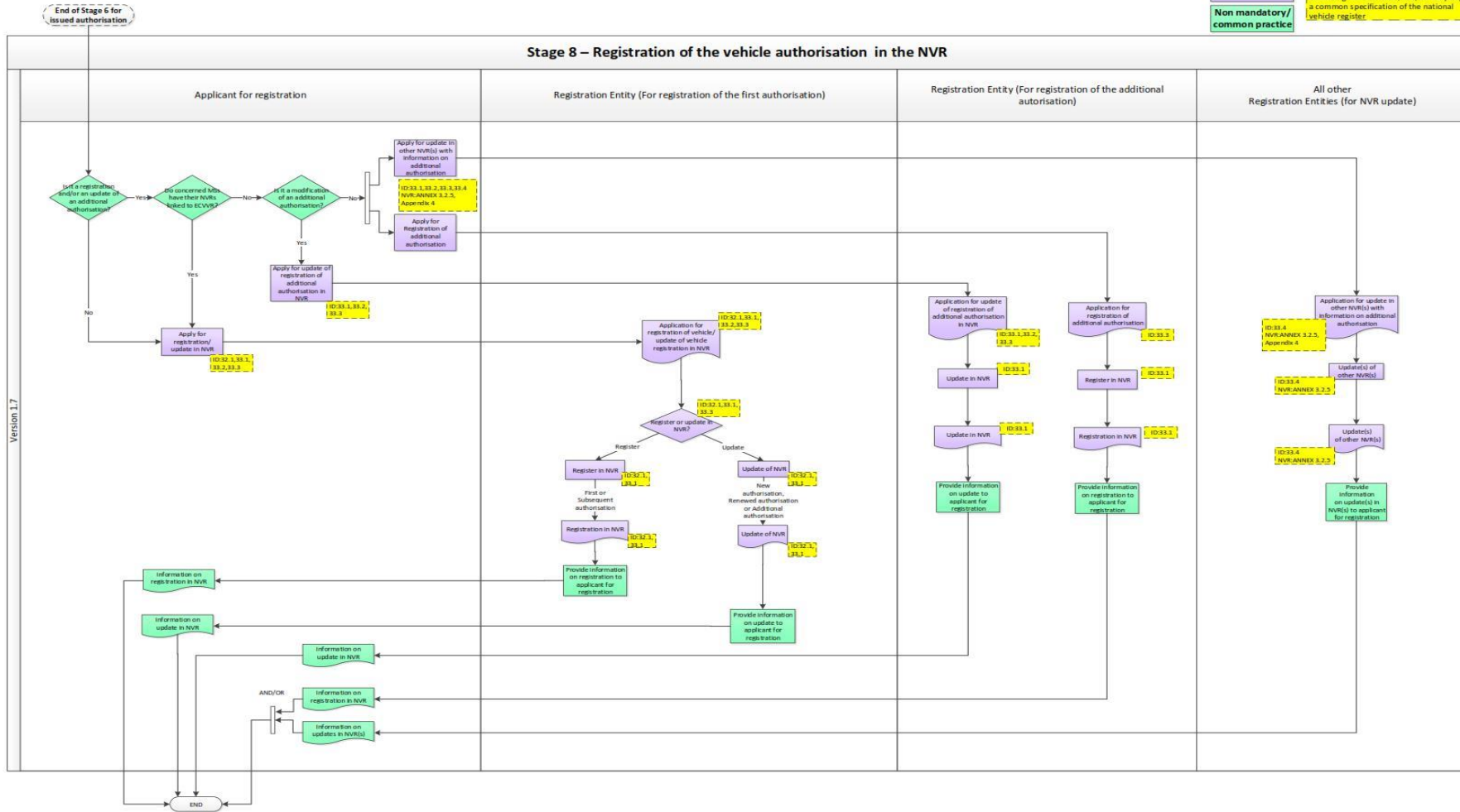
Bemærk: Som beskrevet i version 2.0 i anvendelsesvejledningen, indgår registreringen i det nationale køretøjsregister ikke i tilladelsesprocessen, da det sker efter tilladelsen. Denne fase er tilføjet, da der fra mange sider er fremsat ønske om at få den praktiske proces beskrevet.

Del 1 af referencedokumentet – Anvendelsesvejledning



Legal option
Non mandatory/common practice

ID - Interoperability directive 2008/57/EC
 NVR: Commission Decision 2011/107/EU
 amending Decision 2007/756/EC adopting
 a common specification of the national
 vehicle register



NB: Ansøgere opfordres til at udfylde denne formular i løbet af tilladelsesprocessen, da det opfylder de lovbestemte krav for ERATV-registret og giver alle deltagerne i processen fyldestgørende oplysninger.

BILAG III – ANSØGNINGSFORMULAR

Titel (køretøjets betegnelse og ansøgerens eget referencenummer)

Formularens status

FORHÅNDSENGAGEMENT

VURDERING

TILLADELSESDOSSIER

Versionsstyring

Version:

Dato:

1 ANSØGER

Ansøgerens navn

Postadresse

Postnummer

By/land

Telefon

Officiel e-mail-adresse

Websted

2 KONTAKTPERSON

Navn

Titel/funktion

Telefon

E-mail



3 ORDREGIVER	
Ordregiverens navn	<input type="checkbox"/> Ordregiveren er den samme som ansøgeren
Postadresse	
Postnummer	By/land
Telefon	Officiel e-mail-adresse
Websted	
4 ANSØGNINGEN VEDRØRER: Ref.: Bilag II, afsnit 2.6 i direktiv 2008/57/EF	
Brændstof- og/eller eldrevne togsæt	
<input type="checkbox"/> Et togsæt	
<input type="checkbox"/> Et elektrisk og/eller dieseldrevet togsæt	
<input type="checkbox"/> En togvogn	
Brændstof- og/eller eldrevne lokomotiver:	
<input type="checkbox"/> Et lokomotiv	
<input type="checkbox"/> Et rangerlokomotiv	
Personvogne og andre beslægtede vogne:	
<input type="checkbox"/> En styrevogn	
<input type="checkbox"/> En godsvogn	
<input type="checkbox"/> En personvogn	
<input type="checkbox"/> En biltransportvogn	
<input type="checkbox"/> En fast togstamme	
Mobilt udstyr til bygning og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur	
<input type="checkbox"/> Sporlægningsmaskiner	
<input type="checkbox"/> Køretøjer til inspektion af infrastruktur	
Godsvogne, KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) nr. 321/2013	
<input type="checkbox"/> Godsvogne, herunder køretøjer til transport af lastbiler	

5 FORMÅLET MED ANVENDELSEN AF KØRETØJET/KØRETØJERNE OG DE NET, HVOR DEN TEKNISKE KOMPATIBILITET EFTER HENSIGTEN VIL BLIVE FASTSLÅET.



Angiv alle "begrænsninger, som er indlagret i kode" (fra beslutningen om det nationale køretøjsregister (NVR), ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)

--

--

Angiv alle "begrænsninger, som ikke er indlagret i kode" (ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)

--

6 Ansøgningens art:

Første tilladelse til køretøjstype/køretøj

Ny tilladelse til opgraderet/fornyet køretøjstype/køretøj

Supplerende tilladelse til en køretøjstype/et køretøj, som en EU-medlemsstat allerede har udstedt for køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI'er, og køretøjer, der ikke er det

Fornyelse af en typegodkendelse, der ikke er gyldig længere

Efterfølgende tilladelse til køretøjer, der er i overensstemmelse med en godkendt køretøjstype (godkendelse af køretøjer af samme type)

7 Tidligere køretøjstilladelse(r)

Tidligere køretøjstilladelse: Ja: Nej:

National sikkerhedsmyndighed	
------------------------------	--

Dato for ibrugtagningstilladelse	
----------------------------------	--

EIN-identifikationsnummer	
---------------------------	--

8 Fastlæggelse af tilladelsesprojektet og dets omfang

Generelle oplysninger om tilladelsesprojektet

--

Teknisk omfang og grænseflader

--



Plan, tidsplan og milepæle for tilladelsesprojektet
Projektets startdato
Dato for underskrivelse af kontrakt
Dato for udarbejdelse af teknisk dossier (forventet)
Dato for udarbejdelse af teknisk dossier (faktisk)
Dato for ibrugtagningstilladelse (forventet)
Dato for første ibrugtagning (forventet)
Anmodning om undtagelser fra TSI-version(er) – Angiv begrundelser for anmodningen



9 TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE VEHICLE, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV		
	Parameter	
0	Typeidentifikation	
0,1	TYPE-ID	
0,2	Versioner af denne type	
0,3	Dato for ERATV-post	
1	Generelle oplysninger	
1,1	Typens betegnelse	
1,2	Alternativ typebetegnelse	
1,3	Fabrikantens navn	
1,4	Kategori	
1,5	Underkategori	
2	Overensstemmelse med TSI'er	
2,1	Overensstemmelse med TSI	
2,2	Henvisning til EF-typeafprøvningsattester (hvis modul SB finder anvendelse) og/eller EF-konstruktionsundersøgelsesattest (hvis modul SH1 finder anvendelse)	
2,3	Relevante særtilfælde (særtilfælde, hvor overensstemmelsen er vurderet)	
2,4	Dele af TSI'er, som der ikke er overensstemmelse med	
3	Godkendelser	
3,1	Godkendt i	
3.1.1	Medlemsstat, der har godkendt typen	
3.1.2	Aktuel status	
3.1.2.1	Status	
3.1.2.2	Godkendelsens udløbsdato (hvis fastlagt)	
3.1.2.3	Begrænsninger med kode	
3.1.2.4	Begrænsninger uden kode	
3.1.3	Historisk	
3.1.3.1	Oprindelig godkendelse	
3.1.3.1.1	Dato	
3.1.3.1.2	Godkendelsens indehaver	
3.1.3.1.3	Godkendelsesdokumentets reference	
3.1.3.1.4	Referencer til nationale attester (i påkommende tilfælde)	
3.1.3.1.5	Parametre for hvilke overensstemmelsen med gældende nationale forskrifter er vurderet	



3.1.3.1.6	Bemærkninger	
3.1.3.X	Ændring af godkendelsen	
3.1.3.X.1	Ændringstype	
3.1.3.X.2	Dato	
3.1.3.X.3	Godkendelsens indehaver (i påkommende tilfælde)	
3.1.3.X.4	Reference til dokumentet om ændring af godkendelsen	
3.1.3.X.5	Referencer til nationale attester (i påkommende tilfælde)	
3.1.3.X.6	Gældende nationale forskrifter (i påkommende tilfælde)	
3.1.3.X.7	Bemærkninger	
3.X	Godkendt i	
4	Køretøjets tekniske egenskaber	
4,1	Generelle tekniske egenskaber	
4.1.1	Antal førerrum	
4.1.2	Hastighed	
4.1.2.1	Konstruktivt bestemt maksimalhastighed	
4.1.2.2	Maksimal hastighed i tom tilstand	
4.1.3	Hjulsættets sporvidde	
4.1.4	Betingelser for brug, der vedrører togets oprangering	
4.1.5	Største antal togsæt eller lokomotiver i sammenkoblet drift	
4.1.6	Antal elementer i godsvognsgruppen (kun for underkategorien »godsvognsgruppe«)	
4.1.7	Litrering	
4.1.8	Typen opfylder de krav, der skal være opfyldt, hvis en ibrugtagningstilladelse til et køretøj udstedt i én medlemsstat skal være gyldig i andre medlemsstater.	
4.1.9	Farligt gods, som køretøjet er egnet til (tankkode)	
4.1.10	Strukturel kategori	
4,2	Køretøjets kinematiske fritrumsprofil	
4.2.1	Køretøjets kinematiske fritrumsprofil (interoperabel profil)	
4.2.2	Køretøjets kinematiske fritrumsprofil (andre fritrumsprofiler vurderet ved anvendelse af den kinematiske metode)	
4,3	Arbejdsmiljøforhold	



4.3.1	Temperaturinterval	
4.3.2	Højdeinterval	
4.3.3	Forhold med hensyn til sne, is og hagl	
4.3.4	Oprivning af ballastskærver (kun for køretøjer med $v \geq 190$ km/h)	
4,4	Brandsikkerhed	
4.4.1	Brandsikkerhedskategori	
4,5	Designmasse og belastninger	
4.5.1	Tilladt nyttelast for forskellige strækningskategorier	
4.5.2	Designmasse	
4.5.2.1	Designmasse i driftsklar stand	
4.5.2.2	Designmasse med normal nyttelast	
4.5.2.3	Designmasse med exceptionel nyttelast	
4.5.3	Statisk akseltryk	
4.5.3.1	Statisk akseltryk i driftsklar stand	
4.5.3.2	Statisk akseltryk med normal nyttelast/maksimal nyttelast for godsvogne	
4.5.3.3	Statisk akseltryk med exceptionel nyttelast	
4.5.4	Kvasistatisk styrekraft (hvis den overstiger den grænseværdi, der er fastsat i TSI'en, eller den ikke er fastsat i TSI'en)	
4,6	Rullende materiels dynamiske egenskaber	
4.6.1	Overhøjdeunderskud (maksimal ukompenseret sideacceleration), som køretøjet er vurderet for	
4.6.2	Køretøj udstyret med et system, der kompenserer for overhøjdeunderskud («køretøj med kurvestyring»)	
4.6.3	Driftsværdier for ækvivalent konicitet (eller slidt hjulprofil), som køretøjet er testet for	
4,7	Bremsning	
4.7.1	Maksimal togretardation	
4.7.2	Driftsbremsning	
4.7.2.1	Bremsevne på stejlt faldende spor med normal nyttelast	
4.7.2.1.1	TSI'ens referencetilfælde	
4.7.2.1.2	Hastighed (hvis der ikke er anført noget referencetilfælde)	



4.7.2.1.3	Hældningsgrad (hvis der ikke er anført noget referencetilfælde)	
4.7.2.1.4	Afstand (hvis der ikke er anført noget referencetilfælde)	
4.7.2.1.5	Tid (hvis afstanden ikke er anført) (hvis der ikke er anført noget referencetilfælde)	
4.7.3	Parkeringsbremse	
4.7.3.1	Alle køretøjer af denne type skal være udstyret med parkeringsbremse (parkeringsbremse obligatorisk for denne type)	
4.7.3.2	Parkeringsbremsens type (hvis køretøjet har parkeringsbremse)	
4.7.3.3	Maksimal hældningsgrad af det fald, som parkeringsbremsen alene kan holde enheden ubevægelig på (hvis køretøjet har parkeringsbremse)	
4.7.4	Bremsesystemer monteret på køretøjet	
4.7.4.1	Hvirvelstrømsbremse	
4.7.4.1.1	Hvirvelstrømsbremse monteret	
4.7.4.1.2	Muligt at hindre brug af hvirvelstrømsbremse (kun hvis der er monteret hvirvelstrømsbremse)	
4.7.4.2	Magnetskinnebremse	
4.7.4.2.1	Magnetskinnebremse monteret	
4.7.4.2.2	Muligt at hindre brug af magnetskinnebremse (kun hvis der er monteret magnetskinnebremse)	
4.7.4.3	Regenerativ bremse (kun for køretøjer med elektrisk trækraft)	
4.7.4.3.1	Regenerativ bremse monteret	
4.7.4.3.2	Muligt at hindre brug af regenerativ bremse (kun hvis der er monteret regenerativ bremse)	
4,8	Geometriske egenskaber	
4.8.1	Køretøjets længde	
4.8.2	Mindste hjuldiameter i drift	
4.8.3	Begrænsninger for rangering	
4.8.4	Mindste vandrette kurveradius, som køretøjet kan køre på	



4.8.5	Mindste konvekse afrundingsradius, som køretøjet kan køre på	
4.8.6	Mindste konkave afrundingsradius, som køretøjet kan køre på	
4.8.7	Højde til ladflade (for fladvogne og kombineret transport)	
4.8.8	Egnet til transport på færges	
4,9	Udstyr	
4.9.1	Endekoblingstype (med angivelse af træk- og trykkræfter)	
4.9.2	Overvågning af aksellejets tilstand (detektering af overhedet akselleje)	
4.9.3	Smøring af flanger	
4.9.3.1	Flangesmøringssystem monteret	
4.9.3.2	Muligt at hindre brug af smøringssystemet (kun hvis der er monteret flangesmøringssystem)	
4,1	Energiforsyning	
4.10.1	Energiforsyningssystem	
4.10.2	Maksimal effekt (anføres for hvert energiforsyningssystem, som køretøjet er udstyret til)	
4.10.3	Maksimal mærkestrøm fra køreledningen (anføres for hvert strømforsyningssystem, som køretøjet er udstyret til)	
4.10.4	Maksimal optagen strøm ved stilstand pr. strømaftager (anføres for hvert jævnstrømssystem, som køretøjet er udstyret til)	
4.10.5	Højde for strømaftagerens kontakt med køreledningen (over skinneoverkant) (anføres for hvert energiforsyningssystem, som køretøjet er udstyret til)	
4.10.6	Strømaftagerhoved (anføres for hvert energiforsyningssystem, som køretøjet er udstyret til)	
4.10.7	Antal strømaftagere i kontakt med køreledningen (anføres for hvert energiforsyningssystem, som køretøjet er udstyret til)	



4.10.8	Korteste afstand mellem to strømaftagere i kontakt med køreledningen (anføres for hvert energiforsyningssystem, som køretøjet er udstyret til; anføres for enkeltvis og i påkommende tilfælde sammenkoblet drift) (kun hvis antallet af hævede strømaftagere er større end 1)	
4.10.9	Type køreledningssystem anvendt ved prøvning af strømaftagningsevne (anføres for hvert energiforsyningssystem, som køretøjet er udstyret til) (kun hvis antallet af hævede strømaftagere er større end 1)	
4.10.10	Materiale for kontaktstykke til strømaftager, som køretøjet kan udstyres med (anføres for hvert energiforsyningssystem, som køretøjet er udstyret til)	
4.10.11	Automatisk strømaftagersænker monteret (anføres for hvert energiforsyningssystem, som køretøjet er udstyret til)	
4.10.12	TSI-konform energimåler til fakturering installeret i køretøjet	
4,11	Støjmæssige egenskaber	
4.11.1	Støjniveau ved forbikørsel (dB(A))	
4.11.2	Støjniveau ved forbikørsel målt under referenceforhold	
4.11.3	Støjniveau ved stilstand (dB(A))	
4.11.4	Støjniveau ved igangsætning (dB(A))	
4,12	Forhold af betydning for passagererne	
4.12.1	Forhold af betydning for passagererne, generelt	
4.12.1.1	Antal faste sæder	
4.12.1.2	Antal toiletter	
4.12.1.3	Antal sovepladser	
4.12.2	Forhold af betydning for bevægelseshæmmede	
4.12.2.1	Antal forbeholdte sæder	
4.12.2.2	Antal kørestolspladser	
4.12.2.3	Antal toiletter, der kan benyttes af bevægelseshæmmede	



4.12.2.4	Antal sovepladser, der kan benyttes af kørestolsbrugere	
4.12.3	Ind- og udstigning	
4.12.3.1	Perronhøjder, som køretøjet er konstrueret til	
4.12.3.2	Beskrivelse af eventuelle indbyggede ind- og udstigningshjælpemidler	
4.12.3.3	Beskrivelse af eventuelle flytbare ind- og udstigningshjælpemidler, hvis der under konstruktionen af køretøjet er taget hensyn til sådanne med henblik på opfyldelse af TSI'en om tilgængelighed for bevægelseshæmmede	
4.13	Mobilt togkontrol- og signaludstyr (kun for køretøjer med førerrum)	
4.13.1	Togkontrol	
4.13.1.1	Installeret mobilt ETCS-udstyr, med niveauangivelse	
4.13.1.2	ETCS basis.version (x.y). Er versionen ikke fuldt kompatibel, anføres dette i parentes.	
4.13.1.3	Mobilt ETCS-udstyr til modtagelse af infill-informationer via sløjfe eller GSM-R	
4.13.1.4	Nationale ETCS-applikationer taget i brug (NID_XUSER i pakke 44)	
4.13.1.5	Togkontrollsystemer af klasse B eller andre (system og i givet fald version)	
4.13.1.6	Særlige tekniske forhold, som er gennemført i det installerede mobile udstyr med henblik på skift mellem forskellige togkontrollsystemer	
4.13.2	Radio	
4.13.2.1	Installeret mobilt GSM-R-udstyr med versionsangivelse (FRS og SRS)	
4.13.2.2	Antal GSM-R mobilsæt i førerrum til datatransmission	
4.13.2.3	Radiosystemer af klasse B eller andre (system og i givet fald version)	
4.13.2.4	Særlige tekniske forhold, som er gennemført i det mobile udstyr med henblik på omstilling mellem forskellige radiosystemer	



4,14	Kompatibilitet med togdetekteringssystemer	
4.14.1	Type togdetekteringssystem, som køretøjet er konstrueret til og vurderet efter	
4.14.2	Nærmere oplysninger om køretøjets egenskaber med hensyn til kompatibilitet med togdetekteringssystemer	
4.14.2.1	Største afstand mellem på hinanden følgende aksler	
4.14.2.2	Mindste afstand mellem på hinanden følgende aksler	
4.14.2.3	Afstand mellem første og sidste aksel	
4.14.2.4	Største længde af køretøjets forende	
4.14.2.5	Mindste bredde af hjulperiferi	
4.14.2.6	Mindste hjuldiameter	
4.14.2.7	Mindste flangetykkelse	
4.14.2.8	Mindste flangehøjde	
4.14.2.9	Største flangehøjde	
4.14.2.10	Mindste akseltryk	
4.14.2.11	Område mellem hjulene frit for metal og induktive komponenter	
4.14.2.12	Hjulmaterialet er ferromagnetisk	
4.14.2.13	Maksimal sandingseffekt	
4.14.2.14	Mulighed for at hindre brug af sanding	
4.14.2.15	Køretøjets metalmasse	
4.14.2.16	Maksimal impedans mellem modstående hjul i et hjulsæt	
4.14.2.17	Køretøjets mindste impedans (mellem hjul og strømaftager) (kun for køretøjer, der er udstyret til 1 500 eller 3 000 volt jævnstrøm)	
4.14.2.18	Elektromagnetisk interferens forårsaget af returstrøm i skinnerne	
4.14.2.19	Togets elektromagnetiske udstråling, for så vidt angår kompatibilitet med togdetekteringssystemer	



10 YDERLIGERE OPLYSNINGER OM TOGKONTROL OG SIGNALER, DER KRÆVES FOR AT OPNÅ TILLADELSE TIL DELSYSTEMET FOR INDBYGGET ETCS-UDSTYR		
10.1	ETCS-skærm (DMI) (producent, hardwareversion, softwareversion)	
10.2	Odometrisk udstyr (producent, hardwareversion, softwareversion)	
10.3	Anordning til kontrol med lokomotivførers aktiviteter (producent, hardwareversion, softwareversion)	
10.4	Indbygget optager af juridiske data (producent, hardwareversion, softwareversion)	
10.5	GSM-R-skærm (DMI) (producent, hardwareversion, softwareversion)	



11 TILLADELSESPROCES	
Bemyndiget organ (mulighed for mere end ét bemyndiget organ)	
Navn på bemyndiget organ nr. 1	Det bemyndigede organs id
Postadresse	
Postnummer	By/land
Telefon	Officiel e-mail-adresse
Websted	
Navn på bemyndiget organ nr. 2	Det bemyndigede organs id
Postadresse	
Postnummer	By/land
Telefon	Officiel e-mail-adresse
Websted	



12 UDPEGET ORGAN (mulighed for mere end ét udpeget organ)	
Navn på udpeget organ nr. 1	
Postadresse	
Postnummer	By/land
Telefon	Officiel e-mail-adresse
Websted	
4.2 Navn på udpeget organ nr. 2	
Postadresse	
Postnummer	By/land
Telefon	Officiel e-mail-adresse
Websted	



15 ANVENDTE SPECIFIKATIONER, STANDARDER, NORMER OG NATIONALE TEKNISKE FORSKRIFTER I FORBINDELSE MED TILLADELSESPROCESSEN:	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	
26	





16 ANSØGERENS BEKRÆFTELSE

Jeg bekræfter, at jeg har rets- og handleevne til at underskrive denne ansøgningsformular, og at alle oplysninger i formularen efter vores bedste overbevisning er korrekte og fyldestgørende.

17 UNDERSKRIFT:

Sted og dato

Underskrift:

Navn og titel med blokbogstaver:

Bilag: Ansøgningsformularens indhold

Køretøjets navn og ansøgerens eget referencenummer

Her skal ansøgeren angive navnet på køretøjet/typen og sit eget referencenummer. Der kan også tilføjes et foto.

Formularstatus/versionsstyring

Formularstatus:

Nedenstående tre elementer dækker de vigtigste aspekter ved EU-reglerne:

- Forhåndsendagement (fase S2, nationale retsfor skrifter – Forhåndsendagement): I denne fase får ansøgeren et overblik over sit projekt – "godkendelsesstrategien", der omfatter begrundelsen for godkendelse af ansøgningen, de tekniske bestemmelser (TSI, nationale forskrifter, eventuelle undtagelser) og de verifikationsprocedurer, herunder risikoanalyser eller test, der skal foretages.

Bemærkning: Dokumentet kan anvendes i de tidligere faser af en tilladelsesproces og før mødet vedrørende forhåndsendagement.

- Vurdering (fase S3, nationale retsfor skrifter – Vurdering): Formularen kan ved vurderingen af, om der skal udstedes tilladelse, bruges til at angive en foreløbig status, som giver de nationale sikkerhedsmyndigheder et mere detaljeret indblik i projektet.
- Tilladelsesdossier/teknisk dossier (fase S6, nationale retsfor skrifter – Oprettelse af tilladelsesdossieret og indgivelse af ansøgningen): Ansøgeren opretter det tekniske dossier og ajourfører formularen med de sidste oplysninger, såsom ERATV-parametre.

Versionsstyring/-dato:

Ansøgeren skal ajourføre dokumentets version, hvis der foretages ændringer.

Kapitel 1 til 3: Oplysninger om ansøgeren

Her angives alle nødvendige kontaktoplysninger om ansøgeren og/eller den ordregiver, der agerer som ansøger.

Ansøgeren kan være et konsortium bestående af flere enheder.

Kapitel 4: Oplysninger om den ansøgning, der skal godkendes

Ansøgeren skal angive, hvilken slags rullende materiel eller vogn ansøgningen vedrører.

Der findes nærmere definitioner i

- bilag I, afsnit 1.2 i direktiv 2008/57/EF
- bilag II, afsnit 2.7 i direktiv 2011/18/EU
- afsnit 2 i TSI Wagon og TSI LOC og PAS.

Kapitel 5: Formålet med anvendelsen af køretøjet/køretøjerne og de net, hvor den tekniske kompatibilitet efter hensigten vil blive fastslået

Ansøgeren skal her redegøre for betingelserne og/eller begrænsningerne for anvendelse af køretøjet/køretøjerne og de net, hvor der skal sikres teknisk kompatibilitet.

Der er desuden mulighed for at underrette nationale sikkerhedsmyndigheder om begrænsninger, som er indlagret i kode, og begrænsninger, som ikke er indlagret i kode. Begrænsningerne beskrives i NVR-beslutningen (beslutning 2007/756/EF, ændret ved afgørelse 2011/107/EU) og i dokumenterne ERA/TD/2011-09/INT og ERA/GUI/01-2012/INT.

Kapitel 6: Ansøgningens art

Ansøgeren skal angive begrundelsen for godkendelse af ansøgningen. Hvad angår definitionen af de forskellige begrundelser for godkendelse af ansøgningen, henvises til formularen og/eller kapitel 4.3 i vejledningen om anvendelse af referencedokumentet.

Begrundelsen for godkendelse af ansøgningen forelægges den eller de nationale sikkerhedsmyndigheder på mødet vedrørende forhåndsendagement.

Kapitel 7: Tidligere køretøjstilladelse(r)

Ansøgeren skal angive oplysninger om tidligere køretøjstilladelse(r)/typegodkendelse(r) under følgende punkter:

- National sikkerhedsmyndighed: Navnet på den nationale sikkerhedsmyndighed, der har udstedt den tidligere køretøjstilladelse/typegodkendelse
- Dato for ibrugtagningstilladelse: Dato(er) for levering af ibrugtagningstilladelsen
- EIN-identifikationsnummer: En definition findes i beslutning 2007/756/EF, ændret ved afgørelse 2011/107/EU.

NB: Alle ovenstående oplysninger findes i de foregående ibrugtagningstilladelser.

Kapitel 8: Fastlæggelse af tilladelsesprojektet og dets omfang

I dette kapitel skal ansøgeren anføre en generel beskrivelse af projektet/projekterne:

- Generelle oplysninger om det køretøj/den køretøjstype, der skal godkendes.
- Teknisk omfang og grænseflader: Ansøgeren skal angive, hvilke delsystemer der er omfattet af ansøgningen (rullende materiel, indbygget togkontrol- og signaludstyr osv.).
- Plan, tidsplan og milepæle for tilladelsesprojektet.
- Anmodning om undtagelser fra TSI-version(er) – Angiv begrundelser for anmodningen: For så vidt angår undtagelser fra TSI'en, henvises ansøgeren til artikel 9 i direktiv 2008/57/EF og den gældende nationale lovgivning.

Kapitel 9: Køretøjets tekniske egenskaber, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV

Ansøgeren skal over for de nationale sikkerhedsmyndigheder angive køretøjets tekniske egenskaber ud fra det europæiske register over godkendte køretøjstyper (ERATV). Dette kapitel er opbygget ligesom i ERATV.

Der findes flere oplysninger om ERATV i anvendelsesvejledningen "ERA/GUI/01-2012/INT", som findes på følgende adresse: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/ERATV-Application-Guide.aspx>.

Kapitel 10: YDERLIGERE OPLYSNINGER OM TOGKONTROL OG SIGNALER, DER KRÆVES FOR AT OPNÅ TILLADELSE TIL DELSYSTEMET FOR INDBYGGET ETCS-UDSTYR

I dette kapitel skal ansøgeren angive yderligere oplysninger om delsystemet for indbygget ETCS-udstyr.

Kapitel 11 til 13

Ansøgeren skal angive kontaktoplysninger om de vurderingsorganer, som forventes anvendt. Disse kapitler dækker organet med bemyndigelse til vurdering af TSI'er, det udpegede organ for vurdering af nationale forskrifter samt risikovurderingsorganet til vurdering af fælles sikkerhedsmetoder, hvis det er nødvendigt.

Kapitel 14: CERTIFIKATER Udstedt på baggrund af nationale forskrifter og forskrifter, der anvendes til at fastslå teknisk kompatibilitet i overensstemmelse med bilag VI til direktiv 2008/57/EF

Ansøgeren opretter et "teknisk dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen". Dette indeholder alle de støttedokumenter, der er nødvendige for at opnå en ibrugtagningstilladelse, herunder:

- al dokumentation fra det bemyndigede organ og det udpegede organ (herunder al certificeringsdokumentation)
- al anden dokumentation, der kræves i gældende EU-lovgivning, herunder tegninger osv., som foreskrevet i punkt 2.4 i bilag VI til direktiv 2008/57/EF

- alt andet, som er nødvendigt for godkendelse og fortsat brug af delsystemet/køretøjet (herunder begrænsningerne og betingelserne for anvendelse).

I dette kapitel skal ansøgeren foretage henvisninger til dokumenterne i det tekniske dossier, herunder:

- EF-verifikationserklæring for køretøjet
- EF-verifikationsattester baseret på TSI'er; tilvejebringes af det eller de bemyndigede organer
- EF-verifikationserklæring for interoperabilitetskomponenter
- eventuelle verifikationsredegørelser i den mellemliggende fase
- teknisk dossier udarbejdet af det eller de bemyndigede organer
- EF-verifikationsattester baseret på nationale forskrifter; tilvejebringes af det eller de udpegede organer
- teknisk dossier udarbejdet af det eller de udpegede organer
- sikkerhedsvurderingsrapporter baseret på risikovurdering vedrørende fælles sikkerhedsmetoder
- dokumentation, som kræves i andre direktiver, herunder om nødvendigt certifikater fra tredjeparter.

Kapitel 15: ANVENDTE SPECIFIKATIONER, STANDARDER, NORMER OG NATIONALE TEKNISKE FORSKRIFTER I FORBINDELSE MED TILLADELSESPROCESSEN

Ansøgeren har ansvaret for at opfylde alle væsentlige krav i al gældende lovgivning.

I dette kapitel skal der angives **obligatoriske specifikationer i:**

- tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er)
- nationale tekniske forskrifter
- standarder, som anføres i TSI'er og/eller nationale tekniske forskrifter
- andre retlige krav

og **ikke-obligatoriske specifikationer i:**

- harmoniserede EN-standarder
- andre offentlige standarder og dokumenter
- virksomhedsstandarder.

Kapitel 16 og 17:

Ansøgeren skal bekræfte, at de angivne oplysninger er korrekte og fyldestgørende.