

Europeiska järnvägsbyrån	
<p>Del 1 av det referensdokument som avses i artikel 27 i direktivet om järnvägssystemets driftskompatibilitet</p> <p>Tillämpningsriktlinjer</p>	
Referens i ERA:	ERA/GUI/XA
Version i ERA:	3.0
Datum:	2015-10-30

Dokument utarbetat av	Europeiska järnvägsbyrån Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 FR-59307 Valenciennes Cedex Frankrike
Dokumenttyp:	Tillämpningsriktlinjer
Dokumentstatus:	Publicerad

	Namn	Funktion
Godkänt för publicering av	Richard LOCKETT [RL]	Enhetschef
Granskat av	Ny Tiana TOURNIER [NTT] Peter MIHM [PM]	Chef för sektorn Godkännandeprocesser Chef för sektorn Teknisk utvärdering
Skrivet av (Skribent)	Florinel MELINTE [FM] Sorin HANCI [SH] Sarah YOUNG [SY]	Projektansvarig Projektansvarig Projektansvarig

0 DOKUMENTINFORMATION

0.1. Ändringsöversikt

<i>Tabell 1: Dokumentstatus</i>			
Version Datum	Författare	Avsnittsnummer	Ändring/beskrivning
Version 2.0 2013-07-22	ERA		
Version 2.1 2015-07-31	XA-enheten	Tabell 1 Innehållsförteckning Avsnitt 1 Avsnitt 4.3 Avsnitt 5.3 Avsnitt 6.3 Bilaga I Bilaga II Bilaga III	Inledning, hänvisningar, begrepp och definitioner Undantag från TSD, seriegodkännande, godkännandeformulär Godkännandeformulär, ett enda europeiskt förfarande Principer – slingor Uppdaterade formulär Uppdaterade flödesscheman Ansökningsformulär tillagt
Version 2.2 2015-09-08	XA-enheten	Ändrade avsnitt	UMT-granskning av kommentarer till de uppdaterade avsnitten
Version 2.3 2015-09-10	FM, SH, RL	Avsnitt 6	Granskning av avsnitt 6.2
Version 2.4 2015-09-14	Paul Hampson	Ändrade avsnitt	Korrekturläsning
Version 2.5 2015-09-14	SH	Ändrade avsnitt	Uppladdat för korsacceptans av arbetsgrupp 37
Version 2.6 2015-10-08	SH	Ändrade avsnitt	Uppladdat för korsacceptans av arbetsgrupp 37
Version 3.0	SH, FM	Ändrad Avsnitt	Uppdaterat efter korsacceptans av arbetsgrupp 37
Version 3.0	Paul Hampson	Ändrade avsnitt	Korrekturläsning

0.2. Innehållsförteckning

0	DOKUMENTINFORMATION	2
0.1.	Ändringsöversikt	2
0.2.	Innehållsförteckning	3
	Tabellförteckning	3
1	INLEDNING	4
1.1	REFERENSER	5
1.2	FÖRKORTNINGAR	6
1.3	BEGREPP OCH DEFINITIONER	6
2	SYFTE OCH TILLÄMPNINGSSOMRÅDE	11
2.1	SYFTE	11
2.2	OMFATTNING	11
3	MÅLGRUPP	13
4	BESKRIVNING AV	13
4.1	REFERENSDOKUMENTET	13
4.2	NATIONELLA REFERENSDOKUMENT	15
4.3	DE NATIONELLA REGELVERKEN	17
5	ANVÄNDNINGSAVVISNINGAR	19
5.1	REFERENSDOKUMENTET	19
5.2	NATIONELLA REFERENSDOKUMENT	19
5.3	DE NATIONELLA REGELVERKEN	20
6	FÖRVALTNING AV	23
6.1	ANVÄNDARHANDLEDNING TILL REFERENSDOKUMENTET	23
6.2	NATIONELLA REFERENSDOKUMENT	24
6.3	DE NATIONELLA REGELVERKEN	29
	BILAGA I – FORMULÄR FÖR BAKGRUNDSINFORMATION	34
	BILAGA II – FASER I GODKÄNNANDEPROCESSEN	39
	BILAGA II – ANSÖKNINGSFORMULÄR	63
	FIGURFÖRTECKNING	
	<i>Figur 1 Förhållandet mellan referensdokumentet och nationella tekniska föreskrifter</i>	14
	Tabellförteckning	
	<i>Tabell 1: Dokumentstatus</i>	2
	<i>Tabell 2: Dokument som det hänvisas till i denna användarhandledning.</i>	5
	<i>Tabell 3: Förkortningar</i>	6
	<i>Tabell 4: Utvärderingskriterier för nationella, tekniska föreskrifter (källa: Notif-IT)</i>	26



KOMMISSIONENS BESLUT av den 9 mars 2011
om offentliggörande och förvaltning av det referensdokument som avses i
artikel 27.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om
driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen
[delgivet med nr K(2011) 1536]
(Text av betydelse för EES)
(2011/155/EU)

1 INLEDNING

Denna användarhandledning till referensdokumentet utgör del 1 av det referensdokument som avses i beslut 2011/155/EU av den 9 mars 2011 om offentliggörande och förvaltning av det referensdokument som avses i artikel 27.4 i driftskompatibilitetsdirektivet.

Den ska hänvisa till de element som ingår i det här beslutet och alla andra uppgifter som är av betydelse för förvaltningen, tolkningen och användningen av referensdokumentet.

För att bättre förstå EU:s förfarande för fordonsgodkännande rekommenderar vi att läsa kommissionens rekommendation 2014/897/EU om frågor rörande ibruktagande och användning av strukturella delsystem och fordon.

1.1 REFERENSER

Tabell 2: Dokument som det hänvisas till i denna användarhandledning.

Dokumenthänvisning	Benämning	Version
Direktiv 2008/57/EG	Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (omarbetning)	Ändrat genom kommissionens direktiv 2013/09/EU
Beslut 2009/965/EG	KOMMISSIONENS BESLUT om det referensdokument som avses i artikel 27.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen	den 30 november 2009
Beslut 2011/155/EU	KOMMISSIONENS BESLUT om offentliggörande och förvaltning av det referensdokument som avses i artikel 27.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen	den 9 mars 2011
Direktiv 2004/49/EG	Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet)	Senast ändrat genom kommissionens direktiv 2009/149/EG
Direktiv 98/34/EG	Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster	Senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012
2014/897/EU	Kommissionens beslut 2014/897/EU Kommissionens rekommendation av den 5 december 2014 om frågor rörande ibruktagande och användning av strukturella delsystem och fordon enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG och 2004/49/EG	den 5 december 2014
402/2013/EU	CSM-förordning nr 402/2013 Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009	den 30 april 2013

1.2 FÖRKORTNINGAR

Tabell 3: Förkortningar

Förkortning	Definition
APS	godkännande för att ta i bruk (Authorisation for Placing in Service)
CCS	trafikstyrning och signalering (Control-Command and Signalling)
CSM	gemensam säkerhetsmetod (Common Safety Method)
DeBo	utsett organ (Designated Body)
EG	Europeiska kommissionen
EMC	elektromagnetisk kompatibilitet (Electromagnetic Compatibility)
ERATV	Europeiskt register över godkända typer av fordon (European Register of
EN	Europastandard
EU	Europeiska unionen
GIG	geografisk intressegrupp (Geographical Interest Group)
IM	infrastrukturförvaltare (Infrastructure Manager)
NLF	nationellt regelverk (National Legal Framework)
NoBo	anmält organ (Notified Body)
NR	nationell föreskrift (National Rule)
NRD	nationellt referensdokument (National Reference Document)
NTR	nationell teknisk föreskrift (National Technical Rule)
Notif-IT	databas för att anmäla nationella (tekniska och säkerhetsrelaterade) föreskrifter till kommissionen
NSA	Nationell säkerhetsmyndighet (National Safety Authority)
RDD	databas för referensdokument (Reference Document Database)
RU	järnvägsföretag (Railway Undertaking)
SMS	Säkerhetsstyrningssystem
TEN	transeuropeiska nät (Trans European Network)
TSD	teknisk specifikation för driftskompatibilitet
IUR/UIC	Internationella järnvägsunionen (International Union of Railways)

1.3 BEGREPP OCH DEFINITIONER

alternativ metod: Annat sätt att styrka överensstämmelse utöver de godkända, nationella åtgärderna för överensstämmelse (om sådana föreligger). För att främja öppenhet och motverka

diskriminering ska den godkända, alternativa metoden offentliggöras i RDD som en godtagbar, nationell åtgärd för överensstämmelse.

anmält organ: Roll som innehas av ett organ som anmälts av en medlemsstat för att utföra bedömningar i förhållande till viss EU-lagstiftning.

ansökningsformulär: Ett harmoniserat, rekommenderat dokument framtaget för att underlätta de sökandes arbete med att erhålla ett godkännande för ta ett fordon i bruk och/eller ett typgodkännande.

avgift: Varje avgift som ett nationellt organ kräver av sökanden under godkännandeprocessen. Detta omfattar administrativa avgifter till den nationella säkerhetsmyndigheten, avgifter för tillträde till järnvägsnätet för prov på spår, godkännandavgifter samt bedömningsavgifter när den nationella säkerhetsmyndigheten även fungerar som utsett organ och bedömningsorgan (för gemensamma säkerhetsmetoder).

bedömningsorgan (CSM): Roll som genomför en eller flera bedömningar för att på grundval av belägg kontrollera om ett system kan uppfylla sina säkerhetskrav enligt förordning 402/2013/EG.

betraktas som godkännande: I fråga om kompletterande godkännanden: Om ett beslut inte har fattats av en behörig nationell säkerhetsmyndighet inom de angivna tidsfristerna ska ibruktagandet av det berörda fordonet betraktas som godkänt efter en period på tre månader, räknat från den dag dessa tidsfrister löper ut enligt artikel 21.8 i direktiv 2008/57/EG.

bruksligt/inte obligatoriskt: Förfarande som har utvecklats av den europeiska järnvägssektorn och kan följas under ett projekt.

byrån: Europeiska järnvägsbyrån.

driftskompatibilitetsdirektivet: Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (omarbetning).

fas: En fas är det flödesschema som innehåller en referenssymbol för underfasen och som kan anses vara överordnat underfasen.

fordon som överensstämmer med TSD: Fordon som överensstämmer med alla relevanta TSD:er som är i kraft vid tidpunkten för ibruktagandet, förutsatt att det i dessa TSD:er föreskrivs en betydande del av de väsentliga kraven och att den relevanta TSD:n "Rullande materiel" har trätt i kraft och är tillämplig – artikel 22.1 i driftskompatibilitetsdirektivet.

fordon som inte överensstämmer med TSD: Fordon som överensstämmer/inte överensstämde med alla relevanta TSD:er som var i kraft vid tidpunkten för ibruktagandet, inbegripet fordon som har undantagits, eller för vilka en betydande del av de väsentliga kraven föreskrivs/inte föreskrivs i en eller flera TSD:er enligt artikel 24.1 i driftskompatibilitetsdirektivet.

föreskrifter: Obligatoriska krav.

förhandsåtagande: Förhandsutbyte av information mellan sökanden, den nationella säkerhetsmyndigheten och andra parter där varje enhet får bekräftelse avseende projektets genomförbarhet. Denna fas omfattar även eventuell frysning av krav.

Anmärkning: Övriga parter kan vara följande:

- En medlemsstat för undantag och/eller nytt godkännande (vilka föreskrifter som har tillämpats, om så krävs).
- Anmält organ för granskning av överenskommelser, inbegripet att identifiera/bekräfta TSD:er som gäller för projektet.
- Utsett organ för granskning av överenskommelser, inbegripet att identifiera/bekräfta nationella föreskrifter som gäller för projektet.
- Bedömningsorgan för granskning av överenskommelser som gäller för projektet.
- Infrastrukturförvaltare för arrangemang av prov på spår där så krävs.
- Europeiska järnvägsbyrån som observatör.

förnyat godkännande: Förnyande av typgodkännande för fordon i tillämpliga fall (ändrade föreskrifter, när giltigheten för denna typ löper ut).

Artikel 26.3 i driftskompatibilitetsdirektivet är endast tillämpligt för förnyande av ett fordons typgodkännande.

Detta gäller om konstruktionen ändras (och ändringen kräver en ny EG-kontroll, se bedömning av överensstämmelse, modulerna SB eller SH1) så att en ny fordonstyp uppstår som omfattas av ett första godkännande (ERA/REP/01-2012/INT – Authorisation of types of vehicles – utkast till slutrapport, version 0.09/16 maj 2012).

Ett förnyat godkännande gäller bara när en bedömning i förhållande till de ändrade föreskrifterna visar att fordonstypen stämmer överens med föreskrifterna utan någon konstruktionsändring.

första godkännande: Det godkännande av ett nytt fordon och/eller en ny fordonstyp som utfärdas av den första medlemsstaten.

Godkännandet utförs enligt beskrivningen i artiklarna 22 och 24 i driftskompatibilitetsdirektivet för fordon som överensstämmer, respektive inte överensstämmer, med TSD.

godkännandefall: Sådant fall som definieras i avsnitt 4.3 i detta dokument.

godtagbara åtgärder för överensstämmelse Icke-bindande yttranden från byrån i syfte att fastställa åtgärder för att de väsentliga kraven ska kunna uppfyllas.

godtagbara nationella åtgärder för överensstämmelse Icke-bindande yttranden från medlemsstaterna i syfte att fastställa åtgärder för att de nationella föreskrifterna ska kunna uppfyllas. Dessa ska offentliggöras i databasen för referensdokument (RDD) och får tillämpas frivilligt.

infrastrukturförvaltare: Roll som innehas av ett organ med ansvar för att upprätta och upprätthålla järnvägsinfrastruktur eller delar av denna enligt definitionen i direktiv 2004/49/EG.

kompletterande godkännande: Det godkännande som utfärdas av en annan medlemsstat efter det första godkännandet.

Enligt artikel 21.5 i driftskompatibilitetsdirektivet ska en medlemsstat klargöra om det är nödvändigt med ett kompletterande godkännande när det gäller fordon som överensstämmer/inte överensstämmer med TSD.

kontrollförfarande: Omfattar kontroller och certifiering enligt kraven i direktiv, TSD:er och nationella föreskrifter.

lagstadgade vägar: De steg som ska följas för godkännandefallet enligt EU:s föreskrifter och/eller rekommendationer.

nationella säkerhetsföreskrifter: Föreskrifter som ska anmälas enligt artikel 8 i direktiv 2004/49/EG.

nationella tekniska föreskrifter: Föreskrifter som ska anmälas enligt artikel 17 i direktiv 2008/57/EG.

nationellt regelverk: Den uppsättning regler i en medlemsstat som omfattar förfarandet för att godkänna ibruktagandet av fordon.

nytt godkännande: Godkännande som utfärdas av en medlemsstat efter ombyggnad/modernisering av ett befintligt fordon och/eller en tidigare godkänd fordonstyp.

Enligt artikel 20 i driftskompatibilitetsdirektivet kan ett nytt godkännande behöva utfärdas sedan ett befintligt fordon och/eller en tidigare godkänd fordonstyp har ändrats.

område: En grupp parametrar som avser en viss funktion eller del av fordonet (t.ex. koppel eller hjul).

prov på spår: Tester som genomförs på det järnvägsnät som den nationella säkerhetsmyndigheten är "behörig" för (enligt artikel 21.1 i driftskompatibilitetsdirektivet) och inte på en järnvägstestanläggning (testlaboratorium eller slutet testspår).

RDD-användarroll: Någon som har en förutbestämd uppsättning rättigheter för att komma åt innehåll, bearbeta innehåll och konfigurera delar i referensdokumentsdatabasen (RDD). Registrering krävs innan en RDD-användarroll kan få rättigheter att bearbeta innehåll och konfigurera delar i referensdokumentsdatabasen (RDD). Information som har offentliggjorts av medlemsstaterna går att komma åt utan att registrera sig.

sammanställa: Samla in.

samtidig ansökan: Sökanden begär godkännande från flera medlemsstater samtidigt (parallellt).

senare godkännande: Godkännande av ett fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp.

specifikation för förhandsåtagande: Dokument som anger alla aspekter som rör förhandsåtagandet, däribland spårtestförhållanden samt (eventuell) frysning av krav för projektet.

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



sökande: Den roll som innehas av en enhet som ansöker om godkännande av en fordonstyp eller om ibruktagande av ett fordon. Denna roll kan innehas av någon av följande aktörer: fordonsinnehavare, tillverkare, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller annan aktör. Detta inbegriper inte andra som ansöker om EG-kontrollintyg.

Enligt artikel 26.3 i driftskompatibilitetsdirektivet ska ett fordon som överensstämmer med en typ som redan godkänts i en medlemsstat utan ytterligare kontroll godkännas av denna medlemsstat på grundval av en förklaring om överensstämmelse med denna typ inlämnad av sökanden.

tidslinje: Exakt startdatum utifrån vilket tidsramen beräknas.

tidsram: En period som beräknas utifrån en tidslinje.

underlag för godkännande: All dokumentation som krävs för en ansökan om ibruktagande av ett fordon enligt driftskompatibilitetsdirektivet, inbegripet det tekniska underlaget (inklusive eventuella undantag från kraven, belägg för överensstämmelse med motsvarande nationella föreskrifter som inte kräver ytterligare kontroller eller belägg för tidigare godkännanden osv.).

utfärda eller bevilja godkännande: Godkännande av ibruktagande av en fordonstyp eller ett fordon. Det bör noteras att godkännande av användning inte förekommer i direktiven. Fordonsanvändningen genomförs inom ramen för respektive järnvägsföretags eller infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem och ingår inte i godkännandeförfarandet.

utsett organ: Den roll som innehas av ett organ som har utsetts av en medlemsstat enligt artikel 17.3 i direktiv 2008/57/EG för bedömningar i förhållande till de nationella föreskrifterna.

villkor och begränsningar för användning: Varje begränsning av avsedd användning som anges i det tekniska underlaget som är en bilaga till EG-kontrollförklaringen, såsom klimatförhållanden, högsta hastighet, lutning osv.

överenskommelse mellan medlemsstater: Varje överenskommelse mellan medlemsstaterna för att underlätta informationsutbyte och hantering av godkännandeförfaranden (första, kompletterande, förnyat, samtidigt godkännande osv.).

överklagandeinstans: En instans som är behörig att i varje medlemsstat säkerställa det som framgår av artikel 17.3 i direktiv 2004/49/EG. Detta kan även vara det regleringsorgan som tillsatts i enlighet med artikel 30 i direktiv 2001/14/EG.

2 SYFTE OCH TILLÄMPNINGSSOMRÅDE

2.1 SYFTE

Som anges i beslut 2011/155/EU om offentliggörande och förvaltning av referensdokumentet är referensdokumentets syfte att underlätta förfarandet för godkännande att ta i bruk fordon genom att

- (a) förteckna alla parametrar som ska kontrolleras i samband med godkännandet av ibruktagandet av fordon,
- (b) identifiera alla föreskrifter som medlemsstaterna tillämpar i samband med att fordon godkänns för ibruktagande,
- (c) göra en hänvisning till den föreskrift som ska tillämpas för var och en av de parametrar som ska kontrolleras i samband med godkännandet av ibruktagandet av fordon,
- (d) klassificera alla föreskrifter i någon av grupperna A, B eller C, i enlighet med avsnitt 2 i bilaga VII till driftskompatibilitetsdirektivet, och
- (e) i enlighet med artikel 1 i beslut 2009/965/EG ange de nationella regelverken för godkännande av ibruktagande av fordon.

Sammanfattningsvis

- gör det regelverket för fordonsgodkännande genomsynligt och
- underlättar så kallad korsacceptans.

Korsacceptans ger två olika fördelar:

- Kontroller som har utförts som ett led i ett godkännande i en medlemsstat omfattas automatiskt av ömsesidigt erkännande. Detta innebär att det endast ska bli aktuellt med kontroller i en andra medlemsstat om ”dessa [...] är absolut nödvändiga för att kontrollera fordonets tekniska kompatibilitet med det berörda järnvägsnätet” (skäl 42 i driftskompatibilitetsdirektivet).
- Det minskar behovet av att det görs olika konfigurationer av fordonskonstruktionen för regeluppsättningen i varje enskild medlemsstat.

2.2 OMFATTNING

Driftskompatibilitetsdirektivet omfattar följande:

- Fordon som överensstämmer respektive inte överensstämmer med TSD.
- Fordon som är i drift på och utanför TEN-nätet.
- Nya, ombyggda och moderniserade fordon.
- Fordon som redan är i drift i en medlemsstat och som söker ”kompletterande godkännande” för att tas i bruk i en annan medlemsstat.

Samma tillämpningsområde gäller för referensdokumentet. De föreskrifter som ingår i referensdokumentet är samtliga föreskrifter och processer som tillämpas av medlemsstaterna för

att godkänna att fordon tas i bruk i alla de olika godkännandefallen. I de fall detta inte specificeras i TSD:n, omfattar detta nationella föreskrifter som enligt TSD:erna inbegriper specialfall.

3 MÅLGRUPP

Målgruppen för användarhandledningen är tre olika kategorier av användare av referensdokumentet:

- Användare, dvs. vem som helst som söker information, det vill säga de som ansöker om godkännande av ibruktagande, medlemsstaterna/de nationella säkerhetsmyndigheterna eller byrån.
- Förvaltare av referensdokumentet, dvs. byrån.
- Förvaltare av de nationella referensdokumenten och de nationella regelverken, dvs. medlemsstaterna/de nationella säkerhetsmyndigheterna.

4 BESKRIVNING AV

4.1 REFERENSDOKUMENTET

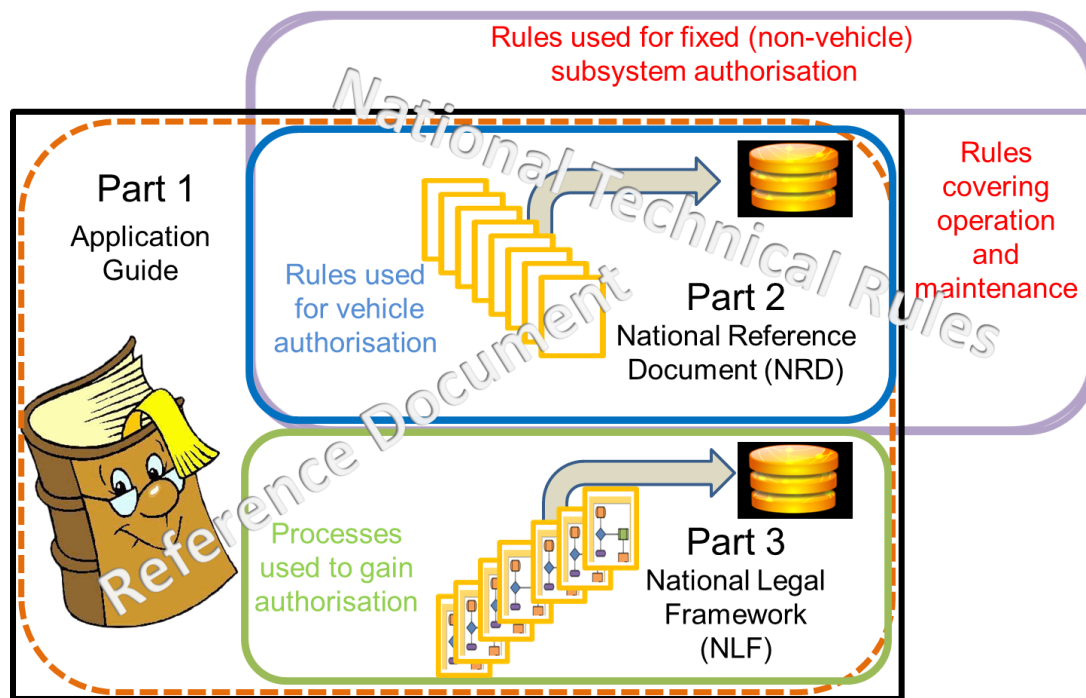
Rättslig grund för referensdokumentet

Det är medlemsstaterna som ansvarar för att införa nationella föreskrifter och till skillnad från när nationella tekniska föreskrifter anmäls till kommissionen validerar byrån inte föreskrifterna i referensdokumentet. Om en föreskrift är tillämplig för godkännande måste den offentliggöras av byrån. De klassificeringar som görs beträffande likvärdiga föreskrifter inom referensdokumentet har emellertid rättslig ställning, eftersom de avgör vad en nationell säkerhetsmyndighet som utför ett godkännande får kontrollera eller ifrågasätta.

Referensdokumentets struktur och allmänna principer

I beslut 2011/155/EU anges att referensdokumentet ska ha följande struktur:

- Del 1: Användarhandledning: Denna del ska hänvisa till de element som ingår i det här beslutet (beslut 2011/155/EU) och alla andra uppgifter som är av betydelse för förvaltningen, tolkningen och användningen av referensdokumentet.
- Del 2: Nationella referensdokument: Referensdokumentet ska innehålla samtliga nationella referensdokument (ett per medlemsstat) där nationella föreskrifter förtecknas och klassificeras, i enlighet med artikel 3 i beslut 2011/155/EU.
- Del 3: Referensdokumentet ska, i enlighet med artikel 1 i beslut 2009/965/EG, innehålla uppgifter om de nationella regelverken för godkännande av ibruktagande av fordon. Denna del ska fyllas i så snart som medlemsstaterna meddelat de nationella genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitetsdirektivet.



National Technical Rules	Nationella tekniska föreskrifter
Reference Document	Referensdokument
Rules used for fixed (non-vehicle) subsystem authorisation	Föreskrifter som används för godkännande av fasta delsystem (avser ej fordon)
Rules covering operation and maintenance	Föreskrifter för drift och underhåll
Rules used for vehicle authorisation	Föreskrifter som används för fordonsgodkännande
Processes used to gain authorisation	Processer som används för att få godkännande
Part 1 Application Guide	Del 1 Användarhandledning
Part 2 National Reference Document (NRD)	Del 2 Nationellt referensdokument
Part 3 National Legal Framework (NLF)	Del 3 Nationellt regelverk

Alla tre delarna i referensdokumentet offentliggörs på byråns webbplats.

Figur 1 Förhållandet mellan referensdokumentet och nationella tekniska föreskrifter

Databaser

De nationella föreskrifter som används för fordonsgodkännande samt tillhörande uppgifter gällande nationella referensdokument lagras i två databaser:

- I Notif-IT-databasen, som förvaltas av Europeiska kommissionen, lagras dokument med de nationella föreskrifterna, register över anmälan av nationella tekniska föreskrifter och säkerhetsföreskrifter samt för samtliga dessa föreskrifter hänvisningar till TSD:er, artikel 8

i säkerhetsdirektivet och förteckningen över parametrar, beroende på föreskriftens art och innehåll.

- Databasen för referensdokument (RDD) som förvaltas av byrån.

Förhållandet mellan databasen för referensdokument (RDD) och Notif-IT

För att underlätta anmälningar av föreskrifter som används i samband med fordonsgodkännande och för att undvika att uppgifter registreras två gånger har kommissionen och byrån beslutat att upprätta ett funktionellt samband mellan referensdokumentdatabasen och Notif-IT.

Sedan version 3.3 av RDD släpptes behöver inte de föreskrifter som laddas upp till RDD matas in separat när de ska anmälas. Relevant information kan istället exporteras med funktioner i RDD-mjukvaran när anmälningar ska skapas i Notif-IT. Efter att ha exporterat information från RDD behöver anmälaren numera bara bekräfta anmälningen i Notif-IT för att förfarandet ska påbörjas.

När en föreskrift exporteras från RDD till Notif-IT skapas en anmälan för den föreskriften i Notif-IT. När föreskriften har exporterats är den låst i RDD (dvs. föreskriften kan inte ändras i RDD) och anmälningen kan påbörjas i Notif-IT.

När anmälningen av föreskriften ändrar status i Notif-IT återspeglas det samtidigt i RDD. Om föreskriften däremot bara uppdateras i Notif-IT återspeglas det inte direkt i RDD.

När anmälningen är klar i Notif-IT och har godtagits, uppdateras anmälningen i RDD med eventuella ändringar som har gjorts under anmälningen i Notif-IT. Då låses föreskriften upp i RDD. Om anmälningen förkastas i Notif-IT ändras föreskriftens status i RDD till förkastad, och låses upp där. När föreskriften är uppläst i RDD kan den ändras där igen.

Enbart obligatoriska föreskrifter som har offentliggjorts i RDD kan exporteras till Notif-IT. Föreskrifter märkta med "godtagbara, nationella överensstämmelseförfaranden" i RDD, som därmed har en icke-obligatorisk status, kan inte exporteras till Notif-IT.

4.2 NATIONELLA REFERENSDOKUMENT

Innehåll i de nationella referensdokumenten

De nationella referensdokumenten innehåller alla nationella, tekniska föreskrifter som gäller för godkännande av järnvägsfordon. Strukturen och förteckningen över referenser framgår av parameterförteckningen. Aktuell version av parameterförteckningen är bilagan till beslut 2009/965/EG med den rättelse som offentliggjordes i referensdokumentet Tillämpningsriktlinjer 2.0 av den 22 juli 2013. En uppdatering av parameterförteckningen röstades igenom i kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet nr 73 av den 4 juni 2015 och träder i kraft den 1 januari 2016.

Dessutom ska de nationella referensdokumenten ange klassificeringen (A, B eller C) i andra medlemsstaters föreskrifter.

Om en medlemsstat har en nationell, teknisk föreskrift som inte kan hänföras till någon av parametrarna i förteckningen, ska medlemsstaten meddela Europeiska järnvägsbyrån det.

De nationella referensdokumenten innehåller en omfattande förteckning över alla nationella krav som gäller vid godkännande av järnvägsfordon, med hänvisning till parameterförteckningen.

I syfte att säkerställa att genomsynlig och harmoniserad information om vilka föreskrifter som gäller för fordonsgodkännande är tillgängliga för allmänheten, ska medlemsstaterna för alla parametrar ange

- a) vilken nationell, teknisk föreskrift som gäller, eller
- b) uttryckligen ange att det inte finns någon nationell, teknisk föreskrift.
Om det inte finns någon gällande, nationell, teknisk föreskrift för en viss parameter, ska det anges i det nationella referensdokumentet med "inga gällande krav utöver tillämpliga TSD:er". I de fall en medlemsstat ännu inte har tagit reda på om det finns något krav för en viss parameter, ska det anges som "undersökning pågår".

Dessutom ska de nationella referensdokumenten innehålla information om eventuella godtagbara, nationella överensstämmelseförfaranden.

Kriterier för att fastställa likvärdighet

Enligt bilaga VII i driftskompatibilitetsdirektivet 2008/57/EG ska varje nationellt referensdokument ange klassificeringen (A, B eller C) för andra medlemsstaters föreskrifter för den parametern:

- Klassificering A anger "nationella föreskrifter som anses likvärdiga med andra medlemsstaters nationella föreskrifter" eller att föreskriften är en "internationell norm" (till exempel en EN eller UIC-norm).
En föreskrift anses likvärdig om MS1 godtar det faktum att om en föreskrift gäller i MS2 uppfyller den även alla väsentliga krav i MS1.
 - Grupp C-klassificeringen "omfattar föreskrifter som gäller de tekniska egenskaperna hos infrastrukturen och som är strikt nödvändiga för att garantera en säker och driftskompatibel användning av det berörda järnvägsnätet (till exempel lastprofil)".
En föreskrift som klassificeras med C kräver ytterligare kontroller och/eller tester för att kunna bevisas uppfylla föreskrifter i MS2.
 - Grupp B-klassificeringen "omfattar alla föreskrifter som inte innefattas i grupp A eller C eller som ännu inte har kunnat klassificeras i någon av de grupperna".
En föreskrift som klassificeras med B kräver ytterligare kontroller och/eller tester för att kunna bevisas uppfylla föreskrifter i MS2.
- Enligt artikel 23.5 och 25.4 i driftskompatibilitetsdirektivet 2008/57/EG får den nationella säkerhetsmyndigheten bara utföra kontroller som grundas på nationella föreskrifter i klassificering B eller C.



4.3 DE NATIONELLA REGELVERKEN

Det nationella regelverkets struktur

Det nationella regelverkets struktur bygger på driftskompatibilitetsdirektivet och rekommendation 2014/897/EU.

Strukturen är utformad så att det ska vara lätt att jämföra de nationella regelverken i syfte att

- hitta gemensamma drag och betydande skillnader när det gäller medlemsstaternas nationella regelverk och
- jämföra driftskompatibilitetsdirektivet och rekommendation 2014/897/EU.

Processen för att godkänna ibruktagande av fordon består av flera olika steg.

Det nationella regelverket är strukturerat så att information ska lämnas för de tillhörande "godkännandefallen" under varje fas av processen.

"Godkännandefallen" för processen för att godkänna ibruktagande av fordon har valts i syfte att täcka in alla fall som omfattas av driftskompatibilitetsdirektivet.

Godkännandefall

Förfarandet är likartat för flera "godkännandefall". Trots att det teoretiskt sett fanns fler godkännandefall har därför vissa av dem slagits ihop.

Framför allt har följande två fall slagits samman till ett enda fall, med undantag för kompletterande godkännande:

- Fordon som överensstämmer med TSD.
- Fordon som inte överensstämmer med TSD.

För båda fallen finns det i själva verket två olika gällande uppsättningar med krav: TSD:er och nationella föreskrifter. Den enda skillnaden är att för fordon som överensstämmer med TSD gäller TSD:n för rullande materiel, medan detta inte alltid är fallet för fordon som inte överensstämmer med TSD. Processen är emellertid likartad även om kraven kan skilja sig åt.

För fordon som inte överensstämmer med TSD gäller följande för specialfall och undantag:

- Specialfall är tillämpliga för modernisering eller ombyggnad av det fordon som TSD:erna gäller. För kompletterande godkännanden kan specialfall tillämpas om detta krävs för teknisk kompatibilitet med järnvägsnätet.
- Undantag är tillämpliga enligt artikel 9 i driftskompatibilitetsdirektivet. Berörda medlemsstater ansvarar för att skicka en begäran om undantag till kommissionen. Kommissionen kan rådfråga byrån när de måste bedöma komplexa begäranden om undantag. Vid undantag som faller under artikel 9.1 b d och 9.1 b f i driftskompatibilitetsdirektivet ska kommissionen tillämpa det förfarande som står i artikel 29 i driftskompatibilitetsdirektivet.



Enligt artikel 26.2 i driftskompatibilitetsdirektivet ska ett godkännande av fordon för ibruktagande automatiskt medföra att fordonstypen godkänns. När enbart typen har godkänts, måste en EG-kontrollförklaring bifogas (till exempel tillämpning av modul SD).

I beskrivningen av processen anges godkännandet av ibruktagande av ett fordon och godkännandet av en fordonstyp tillsammans om de inte uttryckligen anges separat.

Följande fall har utarbetats och beskrivs i de allmänna flödesschemana:

- Första godkännande för fordonstyp/forдон.
- Nytt godkännande för ombyggd(t)/moderniserad(t) fordonstyp/forдон.
- Kompletterande godkännande för fordonstyp/forдон som redan har godkänts av en EU-medlemsstat för forдон som överensstämmer med TSD och forдон som inte överensstämmer med TSD.
- Förnyat godkännande för ett typgodkännande som inte är giltigt längre.
- Senare godkännanden av forдон som överensstämmer med en godkänd fordonstyp (godkännande av forдон av samma typ).

I artikel 21.13 i direktiv 2008/57/EG står det om godkännande av serier. Detta slags godkännande förstås som och anses vara en kombination av ett fordonstypgodkännande följt av ett godkännande av en särskild uppsättning senare tillverkade, identiska forдон genom en kontroll av typöverensstämmelse. Därför har inte seriegodkännande beskrivits i de allmänna flödesschemana.

Ansökningsformulär

Ansökningsformuläret är ett harmoniserat dokument framtaget för att underlätta de sökandes arbete med att erhålla ett APS för ett forдон eller ett typgodkännande.

Ansökningsformuläret

- innehåller den information som sökanden måste fylla i, från det att godkännandeförfarandet börjar tills det slutar, inbegripet alla steg i EU:s rättsliga ram.
- omfattar alla godkännandeärenden enligt definitionen i kapitel 4.3 och samtidigt godkännande.
- tar upp kraven för registrering av en ny fordonstyp i ERATV.
- kan användas som en kontrollista av sökanden och de nationella säkerhetsmyndigheter som är inblandade i APS.
- garanterar spårbarhet genom hela godkännandeförfarandet.

Formuläret finns i bilaga III.

5 ANVÄNDNINGSAVVISNINGAR

5.1 REFERENSDOKUMENTET

Referensdokumentet innehåller de föreskrifter och processer för fordonsgodkännande som tillämpas i EU-medlemsstaterna + Norge och Schweiz.

På grundval av godkännandeprojektets omfattning kommer användaren att identifiera de föreskrifter och processer som ska användas.

Referensdokumentet kan även användas till följande:

- Analysera den driftskompatibilitetsnivå som redan har uppnåtts.
- Analysera uppgifterna i referensdokumentet i syfte att
 - säkerställa överensstämmelse mellan TSD:er och nationella föreskrifter (till exempel att inga krav upprepas),
 - om möjligt minska antalet nationella föreskrifter,
 - om möjligt ersätta nationella föreskrifter med TSD-krav,
 - om möjligt åtgärda luckor i TSD:erna,
 - upprätta ett enda europeiskt förfarande,
 - förbättra processen för fordonsgodkännandet,
 - förenkla klassificeringarna (A, B, C) mellan medlemsstaternas föreskrifter.
- Hantera godkännandeprojekt.
- Underlätta samtidigt godkännande. Ett förfarande för samtidigt godkännande har tagits fram och står i avsnitt 5.3. Det är inte obligatoriskt att använda detta förfarande, men det rekommenderas.

5.2 NATIONELLA REFERENSDOKUMENT

Användare

Fram till dess att en medlemsstat har validerat och offentliggjort sin förteckning över föreskrifter i RDD kan användaren få tillgång till förteckningen i pdf-format på byråns webbplats.

När det gäller kompletterande godkännande för ibruktage av järnvägsfordon i enlighet med artiklarna 23 och 25 i driftskompatibilitetsdirektivet får den nationella säkerhetsmyndigheten inte genomföra kontroller på grundval av nationella föreskrifter som klassificeras som A och offentliggörs i del 2 i referensdokumentet (det nationella referensdokumentet). I detta hänseende får den nationella säkerhetsmyndigheten endast utföra en sådan kontroll på grundval av

- teknisk kompatibilitet mellan fordonet och berört järnvägsnät, inbegripet de nationella föreskrifter som gäller de öppna punkter som krävs för att garantera denna kompatibilitet, eller

- de nationella föreskrifter som är tillämpliga på de specialfall som är vederbörligen angivna i relevanta TSD:er.

Förvaltare av referensdokumentet

Förvaltaren av referensdokumentet ska säkerställa följande:

- Genomföra förändringar i strukturen för de nationella referensdokumenten (NRD), inklusive eventuella uppdateringar i förteckningen över parametrar.
- Upprätta mallrapporter på begäran.
- Stödja förvaltarna av nationella referensdokument vid uppladdning, uppdatering och offentliggörande av information (föreskrifter och klassificering av föreskrifter) om respektive medlemsstats nationella referensdokument.
- Förvalta databasen för referensdokument.

Förvaltare av det nationella referensdokumentet

Förvaltaren av det nationella referensdokumentet ska uppdatera och offentliggöra de nationella föreskrifterna och deras klassificeringar. Dessa beskrivs i avsnitt 2.4 och 2.5 i användarhandboken till RDD.

5.3 DE NATIONELLA REGELVERKEN

Användare

Fram till dess att medlemsstaten har validerat och offentliggjort sitt regelverk i RDD kan användaren få tillgång till det nationella regelverket i pdf-format på byråns webbplats.

Användaren kommer att kunna se bakgrundsinformation, flödesscheman, en grafisk jämförelse av flödesscheman samt rapporter i RDD. Detta beskrivs i avsnitt 3.4 och 3.5 i användarhandboken till RDD.

Förvaltare av det allmänna regelverket

Förvaltaren av det allmänna regelverket upprättar allmänna flödesscheman och bakgrundsinformation. Detta beskrivs i avsnitt 5.13 i användarhandboken till RDD.

Förvaltare av det nationella regelverket

Förvaltaren av ett nationellt regelverk upprättar sina nationella regelverk med hjälp av allmänna flödesscheman och bakgrundsinformation. Detta beskrivs i avsnitt 4.6 i användarhandboken till RDD.

Fylla i ansökningsformuläret

En mall till ett ansökningsformulär för fordonsgodkännande, som förvaltas av ERA, finns i bilaga III i denna version av tillämpningsriktlinjerna.

Ansökan måste baseras på ovannämnda ansökningsformulär. Den sökande anpassar och fyller i det och skickar det sedan till sin (eller sina) nationella säkerhetsmyndighet(er). Ansökan uppdateras i varje steg av det godkännandeförfarande som nämns i formuläret:

- Förhandsåtaganden
- Bedömning
- Godkännandeunderlag.

Den sökande ska skicka den uppdaterade ansökan till sin nationella säkerhetsmyndighet så att den sedan kan användas som underlag för diskussioner under de olika stegen.

Den nationella säkerhetsmyndigheten kan använda den slutliga versionen av ansökningsformuläret för att överlämna godkännandet av fordonet på ett harmoniserat sätt.

Rekommenderat förfarande för samtidigt godkännande

Flera nationella säkerhetsmyndigheter kan gemensamt handlägga fordonsgodkännande för ibruktagande. För fordonsgodkännanden som avser flera medlemsstaters järnvägsnät ska sökanden inkomma med ansökan samtidigt till varje berörd nationell säkerhetsmyndighet enligt respektive gällande lagstiftning vid tidpunkten för ansökan.

De nationella säkerhetsmyndigheterna ska upprätta en gemensam organisation som bland annat inbegriper en tidplan för genomförandet. En av de nationella säkerhetsmyndigheterna ska fastställas vara ansvarig för samordningen. När det gäller genomförandet av kommissionens beslut 2011/155/EU ska de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna enas om hur de tillhörande referensdokumenten ska genomföras, särskilt för del 2 "Nationella referensdokument" och del 3 "Information om det nationella regelverket". Resultaten från förhandsåtagandet (se del 3 i referensdokumentet) om arbetsfördelning och vilka kriterier som ska tillämpas (t.ex. gemensamt utnyttjande av dokument, dokumentformat, språk som ska användas, gemensamt utnyttjande av parametrar, behandling av icke-klassificerade A-parametrar osv.) ska redovisas i en rapport. Alla deltagare, inbegripet sökanden, ska enas om specifikationen för förhandsåtagandet (den rapport som anges ovan).

De nationella säkerhetsmyndigheternas kontroll av hur A-klassificerade parametrar utnyttjas gemensamt ska genomföras i samförstånd med sökanden och kan utföras genom att parametrarna grupperas i fastställda ämnesområden (t.ex. "parkeringsbromsrelaterade parametrar"). De dokument som krävs för godkännandet för ibruktagande ska klassificeras enligt strukturen i "det gemensamma tekniska underlag" som bygger på bilagan till kommissionens beslut 2009/965/EG.

För varje klassificerad parameter ska sökanden lämna in den dokumentation som krävs för kontroll endast till den nationella säkerhetsmyndighet som ansvarar för att bedöma just den parametern.

De nationella säkerhetsmyndigheterna ska utbyta den information som de har bedömt med hjälp av "intyg om överensstämmelse" för de A-klassificerade parametrarna. Dessa intyg ska utfärdas per område och inte per parameter. I varje intyg ska det klart och tydligt anges vilken parameter som har bedömts. Dessa intyg om överensstämmelse räcker för att visa att det fordon som har bedömts överensstämmer med de tillhörande föreskrifterna, vilket även inbegriper de mottagande medlemsstaternas/nationella säkerhetsmyndigheternas föreskrifter.

När det gäller B- och C-klassificerade parametrar ska sökanden lämna in den dokumentation, inbegripet bedömningen från utsett organ, som krävs till varje berörd nationell säkerhetsmyndighet som ska utföra bedömningen i enlighet med de nationella bestämmelserna och den fastställda specifikationen för förhandsåtagandet.

De dokument som sänds till respektive nationell säkerhetsmyndighet ska vara skrivna på de språk som anges i den fastställda specifikationen för förhandsåtagandet.

För parametrar som klassificeras som A från medlemsstat XX till medlemsstat YY och som C från medlemsstat YY till medlemsstat XX ska de bedömningar som utförs av medlemsstat XX godtas av medlemsstat YY men inte vice versa (vilket visar att det kanske inte är ekvivalens åt båda hållen).

Nya bedömningar ska göras för ändringar i ett fordon som påverkar en parameter med ett intyg. Om överensstämmelse med föreskrifterna kan styrkas, ska ett nytt intyg utfärdas.

Varje nationell säkerhetsmyndighet får utfärda godkännande för ibruktagande av fordon för den egna medlemsstatens järnvägsnät när tillhörande underlag för godkännande är fullständigt och godkänt.

I varje medlemsstat ska underlaget för godkännande omfattande följande punkter:

- Dokument som medlemsstatens nationella säkerhetsmyndigheter erhåller direkt för B- och C-klassificerade parametrar.
- Dokument som den nationella säkerhetsmyndigheten erhåller och godkänner direkt eller det intyg som har utfärdats av andra nationella säkerhetsmyndigheter för A-klassificerade parametrar.

Eftersom varje fordonsgodkännande för ibruktagande i en viss medlemsstat, inbegripet kompletterande godkännanden, även gäller som fordonets tyvgodkännande i den medlemsstaten, ska varje berörd nationell säkerhetsmyndighet ha minst en kopia av alla intyg, inbegripet bedömningsrapporten, som har utfärdats av det anmälda organet för att underlaget ska vara fullständigt. Detta görs med tanke på om sökanden inkommer med en ytterligare eller förnyad ansökan i framtiden.

6 **FÖRVALTNING AV**

6.1 ANVÄNDARHANDLEDNING TILL REFERENSDOKUMENTET

Denna användarhandledning kommer att uppdateras regelbundet på grundval av de erfarenheter som byrån har bidragit till med stöd av arbetsgruppen för korsacceptans.

1. **Planering**

Minst en gång om året ska byrån se över denna användarhandledning och lägga fram de förslag som den anser vara nödvändiga till arbetsgruppen för korsacceptans. Berörda parter kan begära översyner om så krävs.

2. **Uppdatering**

Byrån ansvarar för att användarhandledningen uppdateras. För denna uppdatering kommer byrån att beakta de synpunkter som kommit från berörda parter.

3. **Organisation och samordning av aktiviteter**

Byrån sammanställer alla synpunkter för att förbättra denna användarhandledning. De berörda aktörernas synpunkter kan inlämnas antingen via branschorganisationer, medlemsstater/nationella säkerhetsmyndigheter eller från enskilda användare. Detta görs genom att ett e-brev skickas till RDD@era.europa.eu

Byråns förslag till uppdatering av denna användarhandledning läggs ut på byråns webbplats minst en månad innan förslaget i fråga presenteras för arbetsgruppen för korsacceptans.

4. **Beslutsfattande**

Beslutet att genomföra uppdateringarna av användarhandledningen oftare fattas av arbetsgruppen för korsacceptans på grundval av ett förslag från byrån.

Arbetsgruppen för korsacceptans har följande ansvarsområden:

- Kontrollera byråns förslag.
- Godkänna att användarhandledningen offentliggörs.

6.2 NATIONELLA REFERENSDOKUMENT

Ramen för att underlätta godkännandet av järnvägsfordon med hänsyn till de krav som anges i de nationella tekniska föreskrifterna bygger på tre olika steg:

1. En gemensam förteckning över parametrar som ska kontrolleras i samband med godkännandet av järnvägsfordon.
 - Aktuell version: bilagan till beslut 2009/965/EG med den rättelse som offentliggjordes i referensdokumentet Tillämpningsriktlinjer 2.0 av den 22 juli 2013.
 - En uppdatering av parameterförteckningen röstades igenom i kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet nr 73 av den 4 juni 2015 och träder i kraft den 1 januari 2016.
2. De olika nationella kraven för varje berörd parameter samlas in och kraven offentliggörs i form av nationella referensdokument (se beslut 2011/155/EG).
3. Likvärdigheten (A, B, C) för de nationella föreskrifterna jämförs av olika myndigheter i medlemsstaterna med de föreskrifter som tillämpas av andra medlemsstater och klassificeras av samma myndigheter (i enlighet med bilaga VII avsnitt 2 i direktiv 2008/57/EG).

Förvaltning av de nationella referensdokumenten

I beslut 2011/155/EU beskrivs arrangemangen för att offentliggöra och underhålla de nationella referensdokumenten. För att göra det lättare att komma åt och administrera informationen i det nationella referensdokumentet har byrån lanserat databasen för referensdokument (RDD) som uppdateras kontinuerligt.

När förteckningen över föreskrifter har kontrollerats och offentliggjorts av medlemsstaten, finns den inte längre i pdf-format på byråns webbplats utan en hänvisning skapas till databasens rapport sida.

Underhåll av de nationella referensdokumenten

Medlemsstater eller deras nationella säkerhetsmyndighet(er) ska granska sina nationella referensdokument för att säkerställa att

- de överensstämmer med all relevant EU-lagstiftning (bland annat TSD:er),
- de överensstämmer med all relevant nationell lagstiftning,
- de överensstämmer med de senaste utgåvorna av relevanta standarder och normer,
- de överensstämmer med aktuell regelnivå (bland annat med de godtagbara nationella åtgärderna för överensstämmelse).

Medlemsstaten eller dess nationella säkerhetsmyndighet ska granska informationen i det nationella referensdokumentet regelbundet i syfte att följa upp regelverkens utveckling, i synnerhet vad gäller teknik och nya TSD:er.

För att se till att både informationen om de föreskrifter som tillämpas i samband med godkännandet av järnvägsfordon och deras motsvarighetsklassificering är aktuell, kommer byrån att stödja de nationella säkerhetsmyndigheterna och medlemsstaterna. Stödet består av hjälp med att ladda upp information till medlemsstatens eller dess nationella säkerhetsmyndighets RDD och av olika sorters användarutbildning (bland annat utbildningsmöten och instruktionsfilmer).

Andra aktörer (tillverkare, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, organisationer osv.) får också uppmärksamma medlemsstaten, den nationella säkerhetsmyndigheten och/eller byrån på att RDD behöver uppdateras (t.ex. om kända föreskrifter saknas eller om annan relevant information i RDD verkar vara inaktuell). När byrån tar del av sådan information ska den kontakta den berörda medlemsstaten eller nationella säkerhetsmyndigheten för att analysera ärendet. Vid behov ska medlemsstaten eller den nationella säkerhetsmyndigheten uppdatera informationen i RDD.

Utveckling av de nationella referensdokumenten

Utkast till nya eller ändrade föreskrifter ska anmälas enligt förfarandet i direktiv 98/34/EG. Däremot ska inte de nationella referensdokumenten anmälas enligt förfarandet i direktiv 98/34/EG.

Om en medlemsstat ändrar en nationell föreskrift kan detta medföra att en A-klassificering av föreskriften blir ogiltig eftersom det kan innebära att fordonet blir inkompatibelt med järnvägsnätet i den andra medlemsstaten. När medlemsstaterna ändrar föreskrifter är det därför viktigt att de tänker sig för och överväger vilken effekt denna ändring kan få på övriga medlemsstaters klassificering av föreskriften. Det är god praxis att diskutera sådana ändringar på möten med de geografiska intressegrupperna (GIG) när man utarbetar ändringsförslaget.

Rensning av nationella tekniska föreskrifter

Byrån ska stödja medlemsstaterna i arbetet med att kontrollera att deras föreskrifter är i linje med EU:s rättsliga ramar och underlätta anmälningar av nationella tekniska föreskrifter till Europeiska kommissionen¹. För detta arbete ska byrån etablera en tjänst som kallas Rensning av föreskrifter. Tjänsten är avsedd att innefatta all verksamhet som underlättar jämförelser och anmälningar av nationella, tekniska föreskrifter – i synnerhet när TSD:er utvecklas, till exempel utvidgningen av TSD:ernas omfattning i januari 2015. Följande verktyg kommer att innefattas:

- En korshänvisningstabell där den harmoniserade förteckningen över parametrar korsrefereras till parametrar i olika TSD:er.
- RDD-överföringsunderlag för att ladda upp ny eller ändrad information från de nationella referensdokumenten till RDD.

¹ Jämför projektplanen ”Strategy for the alignment of National Technical Rules to the EU legal framework” – referensbeteckning ERA-REP-128.

Tillämpningsriktlinjerna för referensdokumentet omfattar och syftar till att rensning av nationella referensdokument bara ska göras på föreskrifter som gäller för godkännande av järnvägsfordon.

När nationella, tekniska föreskrifter ska utvärderas gäller utvärderingskriterier som står i tabell 4. När en utvärdering ska göras måste all obligatorisk information som krävs för anmälan ingå, så som vilken öppen punkt, vilket specialfall eller vilken parameter föreskriften gäller.

Tabell 4: Utvärderingskriterier för nationella, tekniska föreskrifter (källa: Notif-IT)

Utvärderingskriterier för nationella, tekniska föreskrifter	
1.	Innefattas de nationella, tekniska föreskrifterna i artikel 17.3 i direktiv 2008/57/EG?
2.	Gäller föreskriften ett väsentligt krav och en viss parameter? (Obs: För att anmäla föreskrifter som inte uppfyller TSD måste det i anmälan finnas en hänvisning till delsystemet och en parameter ur parameterförteckningen. För att anmäla föreskrifter som gäller en TSD måste det finnas en hänvisning till en enda öppen punkt eller ett specialfall som indirekt hänvisar till parametern och det väsentliga kravet.)
3.	Har de nationella, tekniska föreskrifterna tillämpats på medlemsstatsnivå?
4.	Gäller de nationella, tekniska föreskrifterna alla berörda järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare? (De får inte begränsa konkurrensen.)
5.	Gäller de nationella, tekniska föreskrifterna ett delsystem som inte uppfyller TSD? (Om svaret är JA går du till fråga 8, om svaret är NEJ går du till fråga 6.)
6.	I de fall de nationella, tekniska föreskrifterna gäller ett tillämpningsområde som ingår i en viss TSD – gäller det en öppen punkt eller ett specialfall i denna TSD?
7.	I de fall de nationella, tekniska föreskrifterna hänvisar till en öppen punkt eller ett specialfall i berörd TSD – specificeras bara krav på överensstämmelse med denna öppna punkt eller detta specialfall? (I sådant fall godtas bara information om överensstämmelse med den öppna punkten eller specialfallet; all annan information och övriga krav kommer att kontrolleras så att de inte undergräver TSD:n.)
8.	Hänvisar de nationella, tekniska föreskrifterna korrekt till den parameter som har valts i anmälan?
9.	Är texten i de nationella, tekniska föreskrifterna åtkomlig och tillgänglig för allmänheten?
10.	Har information om offentliggörande eller utfärdande organ lagts till i de nationella, tekniska föreskrifterna? Är den informationen fullständig?
11.	Om en föreskrift har ÄNDRATS: är den ändrade föreskriften konsekvent med den föreskrift som har ändrats? (Välj bara JA ifall det finns uppgifter om den tidigare registrerade föreskriften.)
12.	Har informationen om överensstämmelsebedömning och kontrollförfaranden som ska utföras på de nationella, tekniska föreskrifterna lagts till dessa föreskrifter? Är den informationen fullständig?
13.	Har informationen om behöriga organ för överensstämmelsebedömningen och kontrollförfaranden lagts till i de nationella, tekniska föreskrifterna? Är den informationen fullständig?

När informationen om respektive nationell, teknisk föreskrift kompletteras i RDD kan medlemsstaterna genom en särskilt funktion i RDD överföra föreskrifterna därifrån till Notif-IT för att anmäla dem till Europeiska kommissionen.

Den sista delen av rensningen avslutas med att kommissionen utvärderar föreskriften och offentliggör denna utvärdering i Notif-IT, varpå den får en "godkänd" status i RDD:n. Om kommissionen avvisar föreskriften får den inte längre tillämpas, och medlemsstaten måste vidta relevanta åtgärder som att upphäva eller ändra föreskriften.

Uppdatering av förteckningen över parametrar

Byråns förslag till uppdaterad parameterförteckning godkändes av kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet nr 73 den 4 juni 2015. Den nya parameterförteckningen börjar gälla den 1 januari 2016.

Syftet med denna revidering är att öka förståelsen och tillämpningen av förteckningen av parametrar och den innehåller därför

- fler och bättre förklaringar till parameterarna
- inga inaktuella parametrar
- hänsyn till att TSD:er har uppdaterats (bland annat TSD Trafikstyrning och signalering)
- närmare detaljerade specifikationer
- nya parametrar (för vissa aspekter, bland annat elektromagnetisk kompatibilitet).

De erfarenheter som återförs från nationella säkerhetsmyndigheter, geografiska intressegrupper, sökande, andra aktörer och byrån har använts vid utarbetandet av förslaget.

Till den nya parameterförteckningen bifogas korshänvisningstabellen, ett dokument som har offentliggjorts och förvaltas av byrån och som visar förhållandet mellan parameterförteckningen och andra parametrar i olika tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er). Innehållet i korshänvisningstabellen ska även matas in i RDD:n.

Innan den nya parameterförteckningen har trätt i kraft ska föreskrifterna och deras motsvarighetklassificering förvaltas i RDD:n, baserat på den parameterförteckning som offentliggjordes i bilaga III till referensdokumentet Tillämpningsriktlinjer 2.0 av den 22 juli 2013. När den reviderade parameterförteckningen har trätt i kraft ska

- byrån föra in den uppdaterade förteckningen över parametrar i RDD:n,
- byrån, tillsammans med medlemsstaterna eller de nationella säkerhetsmyndigheterna samordna revidering och offentliggörande av deras tidigare offentliggjorda nationella referensdokument i den uppdaterade förteckningen genom följande steg:
 - Efter överenskommelse med medlemsstaten eller dess nationella säkerhetsmyndighet ska byrån låta medlemsstaten eller dess myndighet granska förteckningen över de föreskrifter som har lagts in i RDD:n inom ramen för den nya parameterförteckningen. Förteckningen ska finnas i det format som används för uppladdning till RDD:n (MS Excel). Föreskrifterna kommer att automatiskt tilldelas

relevanta parametrar i den nya förteckningen så långt det är möjligt (när parametrarna har ett direkt förhållande till varandra). Medlemsstaten eller dess nationella säkerhetsmyndigheter ska revidera förteckningen så att informationen hålls korrekt och aktuell, och ska dessutom tilldela en relevant parameter till de föreskrifter som inte har ett direkt förhållande mellan föregående förteckning och den senast uppdaterade förteckningen.

- Medlemsstaten eller den nationella säkerhetsmyndigheten ska se till att en fil som kan laddas upp till RDD:n skickas till byrån så att den kan offentliggöras i RDD:n.

Ändringar av omnämnda standarder i föreskrifter som används för fordonsgodkännande (t.ex. Europastandarder (EN) eller UIC-normblad)

Eftersom en standard av olika anledningar (inbegripet kommersiella fördelar) kan ändras av branschorganisationer behöver alla berörda medlemsstater besluta sig för om de ska anpassa sin(a) nationella föreskrift(er) till den nya utgåvan av standarden. Nationella föreskrifter måste alltid innehålla en tydlig hänvisning till vilken utgåva av standarden som har använts.

Om den version av standarden som står i en nationell, teknisk föreskrift ska ändras av medlemsstaten, måste det anmälningsförfarande som står i direktiv 98/34/EG användas för det nya (uppdaterade) förslaget till föreskrift.

En ändring av vilka standarder som nämns i föreskrifterna kan äventyra alla relaterade motsvarighetsklassificeringar (A, B, C). Därför måste i sådana fall klassificeringarna utvärderas. För att inte undergräva korsacceptanser måste alla som är inblandade i arbetet med att revidera standarder ta hänsyn till detta när de föreslår vilka ändringar som ska göras av standarder för fordonsgodkännande.

Hänvisningar till standarder eller annan dokumentation i de nationella tekniska föreskrifterna:

För att kunna inkludera den senaste utvecklingen samt ge utrymme för teknisk utveckling hänvisar man i nationella föreskrifter ofta till nationella eller internationella standarder eller annan dokumentation, till exempel Europastandarder eller UIC-normer, som har givits ut av organisationer inom järnvägsbranschen.

Då måste det framgå vilken version av standarden eller dokumentet som avses och nämnda version bör tillämpas av sökanden. Om en standard eller annat dokument nämns utan att det finns uppgifter om vilken version som har använts, ska sökanden tillämpa den senast gällande versionen av denna standard eller detta dokument.

I specifikationen för förhandsåtagande måste framgå vilken version av standarderna som används under projektet.

6.3 DE NATIONELLA REGELVERKEN

Upprättande av ett enda europeiskt förfarande

För att kunna använda en harmoniserad ram måste medlemsstaterna, med byråns hjälp, anpassa sina nationella lagar om fordonsgodkännande så att de är i linje med EU:s lagstiftning (det allmänna regelverket).

Byrån ska hjälpa medlemsstaterna, och ett förfarande för hur det ska gå till håller nu på att tas fram.

Det allmänna regelverket

Det allmänna regelverket består av allmänna flödesscheman och bakgrundsinformation. Det allmänna regelverket ska användas för att

- registrera varje medlemsstats nationella regelverk, och
- göra det nationella regelverket lättillgängligt för de sökande.

När bakgrundsinformation registreras ska ett annat format än det allmänna flödesschemat användas.

De allmänna flödesschemana och bakgrundsinformationen i bilagorna I och II omfattar samtliga godkännandefall, och varje aktivitet/produkt får utvecklas för att samla in den information som krävs:

- Hänvisningar/hyperlänk till föreskrifterna (rättsakter eller riktlinjer).
- Egenskaper för aktiviteten/produkten i fråga, t.ex. format (elektroniskt, pappersbaserat).

De allmänna flödesschemana innehåller även följande:

- Hänvisningar till EU-lagstiftningen.
- De roller som ingår.

Varje medlemsstat kommer att använda det allmänna regelverket för att beskriva sitt eget nationella regelverk och antingen ange vilka delar av det som inte används eller lägga till kommentarer och information vid behov.

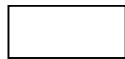
Så här ska flödesschemana läsas

Flödesscheman

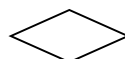
Standardflödesschema som beskriver godkännandeförfarandet med hjälp av sex UML-symboler (Unified Modelling Language):



Start/slut



Aktivitet



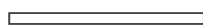
Beslut med flera svar



Produkt



Underfas



Dela/slå ihop



Mellanliggande start/slut

Principer

- Symbolerna kopplas samman med riktningspilar.
- Sammanslagningssymbolen visar om de parallella pilarna ska utläsas som "och" eller "eller".
- Delningssymbolen ska alltid läsas som "och".
- Flödesschemat börjar och slutar med samma symbol.
- För att underlätta läsningen visas inga logiska kopplingar (som utför en aktivitet eller en serie aktiviteter tills kravet har uppfyllts) i flödesschemana.
- En aktivitet är en verksamhet som kräver att ett verb används, t.ex. begära, tillhandahålla eller ändra.
- Ett beslut är ofta ett svar på en fråga. Svaret är ofta binärt – ja eller nej – men kan även omfatta flera alternativ.
- En produkt är resultatet av en handling och är ofta ett dokument som är antingen av papper eller elektroniskt.
- Produkterna placeras hos mottagaren.
- Den roll som anges i flödesschemat ska tolkas som den roll som är ansvarig för aktiviteten. Andra aktörer kan ha en stödjande funktion, men anges inte i flödesschemat.
- Om en tidslinje har definierats i lagstiftningen, anges detta i aktiviteten/beslutet/produkten genom en asterisk (*).
- Aktiviteterna/besluten/produkterna har färgkodats enligt följande:
 - Grönt = rekommenderad praxis
 - Lila = obligatoriskt enligt EU-lagstiftning
 - Brunt = obligatoriskt enligt nationell lagstiftning
- Hänvisningar till lagstiftningen har färgkodats enligt följande:
 - Gult = EU-lagstiftning
 - Grått = nationell lagstiftning
- Kommentarer är
 - antingen information om en aktivitet som är obligatorisk enligt EU:s lagstiftning men som antingen inte har införlivats eller börjat tillämpas i en viss medlemsstat, eller
 - en annan aktivitet (rekommenderad praxis som är obligatorisk enligt den nationella lagstiftningen) som ger ytterligare information.Kommentarerna står i textrutor med vit bakgrund och streckade kanter.
- Följande EU-förkortningar används:
 - ID – driftskompatibilitetsdirektivet 2008/57/EG
 - R – rekommendation 2014/897/EU
 - CSM – förordning nr 402/2013 om gemensamma säkerhetsmetoder

Information om det nationella regelverket som ska lämnas utöver flödesschemana

För att kunna samla in den information som krävs om det nationella regelverket behöver det lämnas en del information utöver flödesschemana.

Generellt sett behövs viss information om föreskrifter och dokument. Detta beskrivs närmare i nedanstående avsnitt. Vilka aktiviteter/beslut/produkter som kräver kompletterande information anges med tjockare kantlinjer i flödesschemana.

Det kan även förekomma annan kompletterande information som inte avser föreskrifter eller dokument.

När det gäller föreskrifter ange följande:

- Detaljerad hänvisning till den eller de föreskrifter där kraven anges.
- På vilka språk som föreskriften/föreskrifterna är tillgängliga.

Bakgrundsinformation

Det är brukligt att göra bakgrundsinformationen tillgänglig för aktörerna.

Merparten av den information som krävs är nödvändig för att förstå de genomförandeåtgärder som medlemsstaterna vidtar när de införlivar driftskompatibilitetsdirektivet enligt rekommendation 2014/897/EU.

För att göra förfarandet begripligt för alla berörda parter ska bakgrundsinformation därför ingå som en förutsättning för processen.

Bakgrundsinformation omfattar beskrivningar av:

- Processer/förfaranden samt riktlinjer för godkännandet.
- Roller och ansvarsområden för berörda aktörer.
- Avgifter.
- Kontaktpunkter.
- Nationella lagstadgade tidsramar.

Offentliggörande och underhåll av de nationella regelverken

Underhåll av det allmänna regelverket

1. Planering

Efter en uppdatering av EU-lagstiftningen och/eller en rekommendation från EU och/eller byrån om att fordonsgodkännandet bör förbättras eller mot bakgrund av de erfarenheter som dragits kommer byrån att en gång varje år göra en översyn av det allmänna regelverket och lägga fram de förslag som den anser vara nödvändiga för arbetsgruppen för korsacceptans.

2. Uppdatering

Byrån ansvarar för att det allmänna regelverket uppdateras. För varje uppdatering kommer byrån att beakta information som har kommit in från berörda parter.

3. Organisation och samordning av aktiviteter

Byrån samlar in information för att förbättra det allmänna regelverket. De berörda aktörernas tilläggsinformation kan införas antingen av branschorganisationer, medlemsstater/nationella säkerhetsmyndigheter eller av enskilda användare. Detta görs genom att ett e-brev skickas till RDD@era.europa.eu.

Byråns förslag till uppdatering av det allmänna regelverket läggs ut på byråns webbplats minst en månad innan förslaget i fråga presenteras för arbetsgruppen för korsacceptans.

4. **Beslutsfattande**

Arbetsgruppen för korsacceptans har följande ansvarsområden:

- a. Kontrollera byråns förslag.
- b. Godkänna offentliggörandet av det allmänna regelverket.

Förvaltning av det nationella regelverket

När det nationella regelverket för en viss medlemsstat har kontrollerats och offentliggjorts av medlemsstaten i RDD, är det nationella regelverket inte längre tillgängligt i pdf-format på byråns webbplats.

1. **Planering**

Medlemsstaten/den nationella säkerhetsmyndigheten kommer att göra en översyn av sitt nationella regelverk efter följande händelser:

- a. Uppdatering av EU-lagstiftningen och/eller en rekommendation från EU och/eller byrån om att fordonsgodkännandet bör förbättras.
- b. Uppdatering av den nationella lagstiftningen.

2. **Uppdatering**

Den första kontaktperson som anges i bakgrundsinformation ska se till att det nationella regelverket uppdateras.

3. **Organisation och samordning av aktiviteter**

När en uppdatering av det allmänna regelverket offentliggörs ska byrån underrätta varje kontaktperson som ansvarar för det nationella regelverket i RDD genom e-brev som skickas från RDD@era.europa.eu.

Det uppdaterade nationella regelverket kommer att offentliggöras inom en månad efter att byrån har skickat underrättelsen.

När en ny nationell föreskrift om fordonsgodkännande anmäls i Notif-IT ska det uppdaterade nationella regelverket offentliggöras inom en månad efter att byrån har skickat underrättelsen.

4. **Beslutsfattande**

Den första kontaktperson som anges i bakgrundsinformation ansvarar för följande:

- a. Kontrollera det uppdaterade nationella regelverket.
- b. Godkänna att det offentliggörs.

BILAGA I – FORMULÄR FÖR BAKGRUNDSINFORMATION

1. Allmän information

Kontaktuppgifter för det nationella regelverket		
Uppgiftslämnande land	Organisationens namn	Telefonnummer (kontor)
Namn på kontakt	E-post	Telefonnummer (mobil)

	Finns det (ja/nej)	Klassificering: (allmän, specifik, detaljerad)	Detaljerad hänvisning till föreskriften/föreskrifterna	Språk som föreskriften/föreskrifterna är tillgängliga på	Medlemsstater
Har driftskompatibilitetsdirektivet införlivats?		–			–
Nationell riktlinje		–			
Kompletterande godkännande krävs		–			
Definitioner:	Fordonstyp				
	Giltighetstid för en typ	–			
	Ombyggnad				
	Modernisering				
Fyll i förberedelsekrav för prov på spår – administrativa krav, tekniska krav och driftkrav					
Samordning med andra medlemsstater	Förfarande för samtidig ansökan				

Del 1 av referensdokumentet – Tillämpningsriktlinjer

Avgifter	Finns det (ja/nej)	Belopp (euro)	Villkor (fast/på timbasis)	Detaljerad hänvisning till föreskriften/föreskrifterna	Språk som föreskriften/föreskrifterna är tillgängliga på
För att erhålla den nationella riktlinjen					
För att bekräfta att ansökan tagits emot					
För att utfärda godkännande					
För att avslå godkännande					
För överklagandeförfarandet till den nationella säkerhetsmyndigheten					
För överklagandeförfarandet till överklagandeinstansen					
För den nationella säkerhetsmyndighet som fungerar som bedömningsorgan (utsett organ/CSM)					
För nationella säkerhetsmyndigheter som utfärdar intyg (utsett organ/CSM)					



2. Roller och ansvarsområden

Följande roller/aktörer kan vara inblandade i godkännandeförfarandet för ibruktagande av fordon: sökanden, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, fordonsinnehavare, anmält organ, utsett organ, den nationella säkerhetsmyndigheten, medlemsstaten, bedömningsorganet (CSM) med flera (laboratorier osv.).

En del aktörer kan ha flera olika roller. Till exempel kan en sökande även vara ett järnvägsföretag, och ett anmält organ kan även vara ett utsett organ. Syftet med denna tabell är att klargöra vilka eventuella krav som gäller för var och en av ovanstående roller.

I den här tabellen ska följande information anges:

- Hänvisningar till de föreskrifter som beskriver respektive roll samt de språk som dessa föreskrifter är tillgängliga på.
- En förteckning över de kriterier som gör att aktören kan åta sig en roll.
- En förteckning över samtliga aktörer som kan åta sig en roll.

Krav på aktören för en viss roll	Sökande	IM	NoBo	DeBo	NSA	MED LEM SSTA T	Överklagande- instans	Bedömning organ (CSM)	Behörig enhet	Övrigt(*)
Detaljerad hänvisning till föreskriften/föreskrifterna										
Språk som föreskriften/föreskrifterna finns på										
Förteckning över kriterier för godkännande	- -									



Förteckning över aktörer berättigade att fungera som:			–	–									
---	--	--	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

(*) Beskriv den roll och rättsliga grund som är aktuell när en "annan" aktör involveras som inte anges i driftskompatibilitetsdirektivet och säkerhetsdirektivet

3. Tidsram

Finns det en nationell tidsram		Ange tidsram	Detaljerad hänvisning till föreskriften /föreskrifterna	Språk som föreskriften/föreskrifterna är tillgängliga på
Nya godkännandefall efter ombyggnad/modernisering: medlemsstaten/den nationella säkerhetsmyndigheten ska besluta om detta enligt artikel 20.1 i driftskompatibilitetsdirektivet.				
För samtliga godkännandefall där godkännande avslås enligt artikel 21.7 i driftskompatibilitetsdirektivet:	Sökanden kan inkomma med begäran om omprövning av avslaget till den nationella säkerhetsmyndigheten.			
	Den nationella säkerhetsmyndigheten vidhåller avslaget.			
	Sökanden kan inkomma med begäran om omprövning av avslaget till överklagandeinstansen – eventuellt yttrande från byrån om överklagandeinstansen begär detta.			
När det gäller ytterligare godkännandefall för fordon som överensstämmer med TSD	ska den nationella säkerhetsmyndighetens beslut fattas så snart som möjligt och i enlighet med artikel 23.7 i driftskompatibilitetsdirektivet senast			
	(a) efter det att underlaget för godkännande har lämnats in,			
	(b) i tillämpliga fall efter att de kompletterande uppgifter som den nationella säkerhetsmyndigheten begärt har lämnats in,			
	(c) i tillämpliga fall efter det att resultaten av de prover som den nationella säkerhetsmyndigheten har begärt har lämnats in.			

Del 1 av referensdokumentet – Tillämpningsriktlinjer

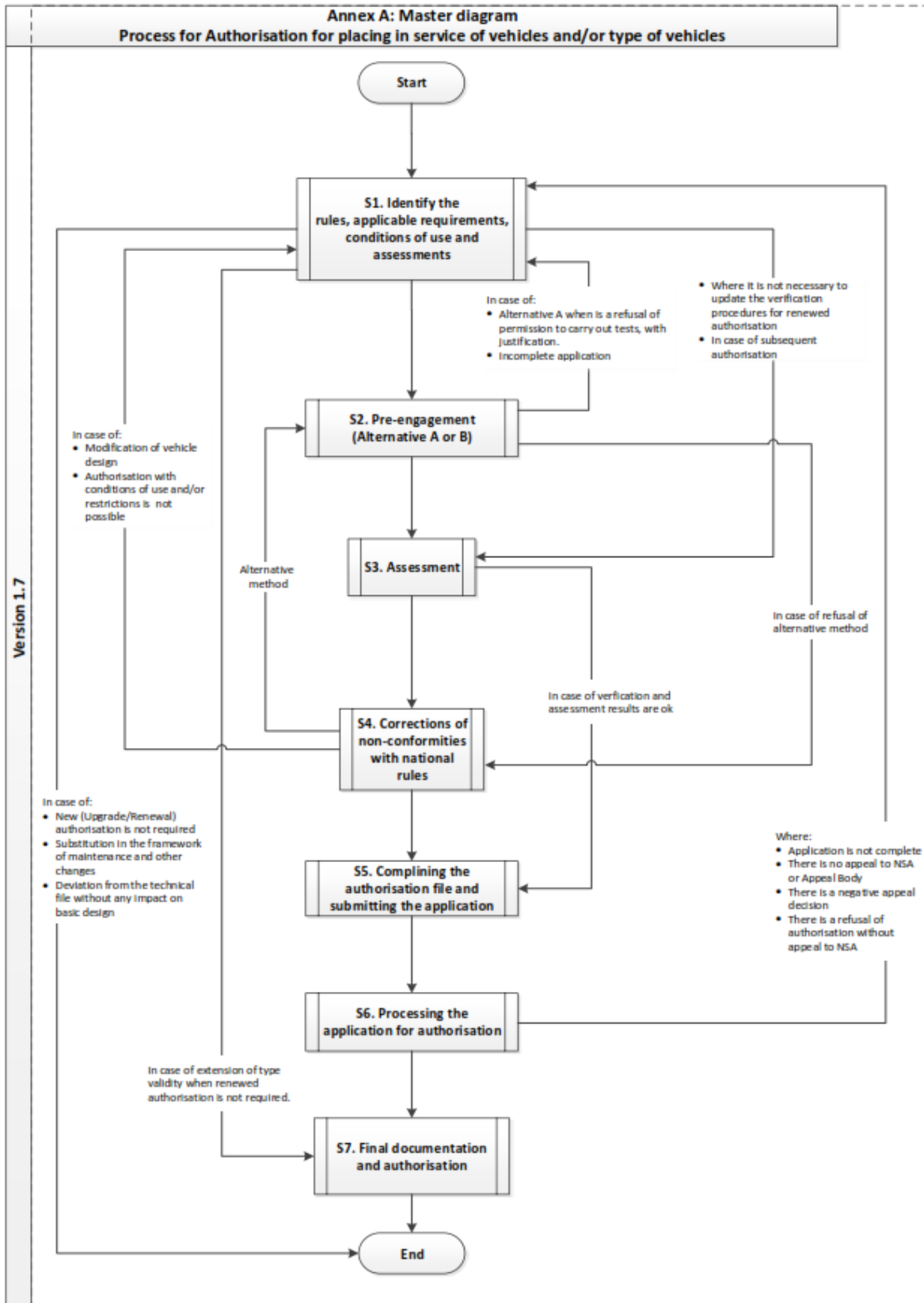
När det gäller ytterligare godkännandefall för fordon som inte överensstämmer med TSD	ska den nationella säkerhetsmyndigheten fatta beslut så snart som möjligt, men enligt artikel 25.5 i driftskompatibilitetsdirektivet senast			
	(a) efter det att underlaget för godkännande har lämnats in,			
	(b) i tillämpliga fall efter det att de kompletterande upplysningar som den nationella säkerhetsmyndigheten begärt har lämnats in,			
	(c) i tillämpliga fall efter det att resultaten av de prover som den nationella säkerhetsmyndigheten har begärt har lämnats in.			
När det gäller ytterligare godkännandefall av fordon som överensstämmer respektive inte överensstämmer med TSD	Tester/kontroller (inbegripet kompatibilitet med järnvägsnätet) tillsammans med de fastställda aktörerna, särskilt infrastrukturförvaltaren, ska i enlighet med artiklarna 23.6 och 25.4 i driftskompatibilitetsdirektivet genomföras senast			
	när fordonet betraktas som godkänt enligt artikel 21.8 i driftskompatibilitetsdirektivet.			

BILAGA II – FASER I GODKÄNNANDEPROCESSEN

Processen innefattar bakgrundsinformation och åtta faser. Bakgrundsinformationen är en förutsättning för att kunna beskriva processen.

Processens faser:

- Fas 1 – Identifiera föreskrifter, tillämpliga krav samt villkor för användning och bedömningar.
 - Fas 1 – underfas 1: Beslut om godkännandefall.
 - Fas 1 – underfas 2: Undantag från TSD(:er).
- Fas 2
 - Förhandsåtaganden - Alternativ A (när prövningar utförs efter att en behörig enhet har innefattats för att bevilja prövningsutföranden):
 - Underfas 1: Utvärdera förslag på andra metoder för att uppfylla väsentliga krav.
 - Underfas 2: Beviljan att utföra prov på spår.
 - Förhandsåtaganden - Alternativ B (när prövningar utförs utan någon behörig enhet):
 - Underfas 1: Utvärdera förslag på andra metoder för att uppfylla väsentliga krav.
 - Underfas 2: Beviljan att utföra prov på spår.
- Fas 3 – Bedömning
- Fas 4 – Korrigering av avvikelser i nationella föreskrifter.
- Fas 5 – Sammanställning av godkännandeunderlag och inlämning av ansökan.
- Fas 6 – Handläggning av ansökan om godkännande.
 - Underfas 1: överklagande.
- Fas 7 – Slutdokumentation och godkännande.
- Fas 8 – Registrering av fordonens godkännande i NVR.



Fas 1. Identifiera föreskrifter, tillämpliga krav samt villkor för användning och bedömningar.

Beslut om tillämpliga godkännandefall

Det första steget i fas 1 är att den sökande fattar beslut om vilket godkännandefall som ska tillämpas. Gäller det ett nytt godkännande fattar medlemsstaten detta beslut istället. Om det gäller modernisering eller ombyggnad måste den sökande fråga medlemsstaten huruvida ett nytt godkännande krävs. Denna fas grundas i bakgrundsinformation i dokumentationen från det nationella regelverket.

Anmärkning: Mjukvaruändringar ingår bland ändringarna.

Information om det nationella regelverket som ska lämnas utöver flödesschemana

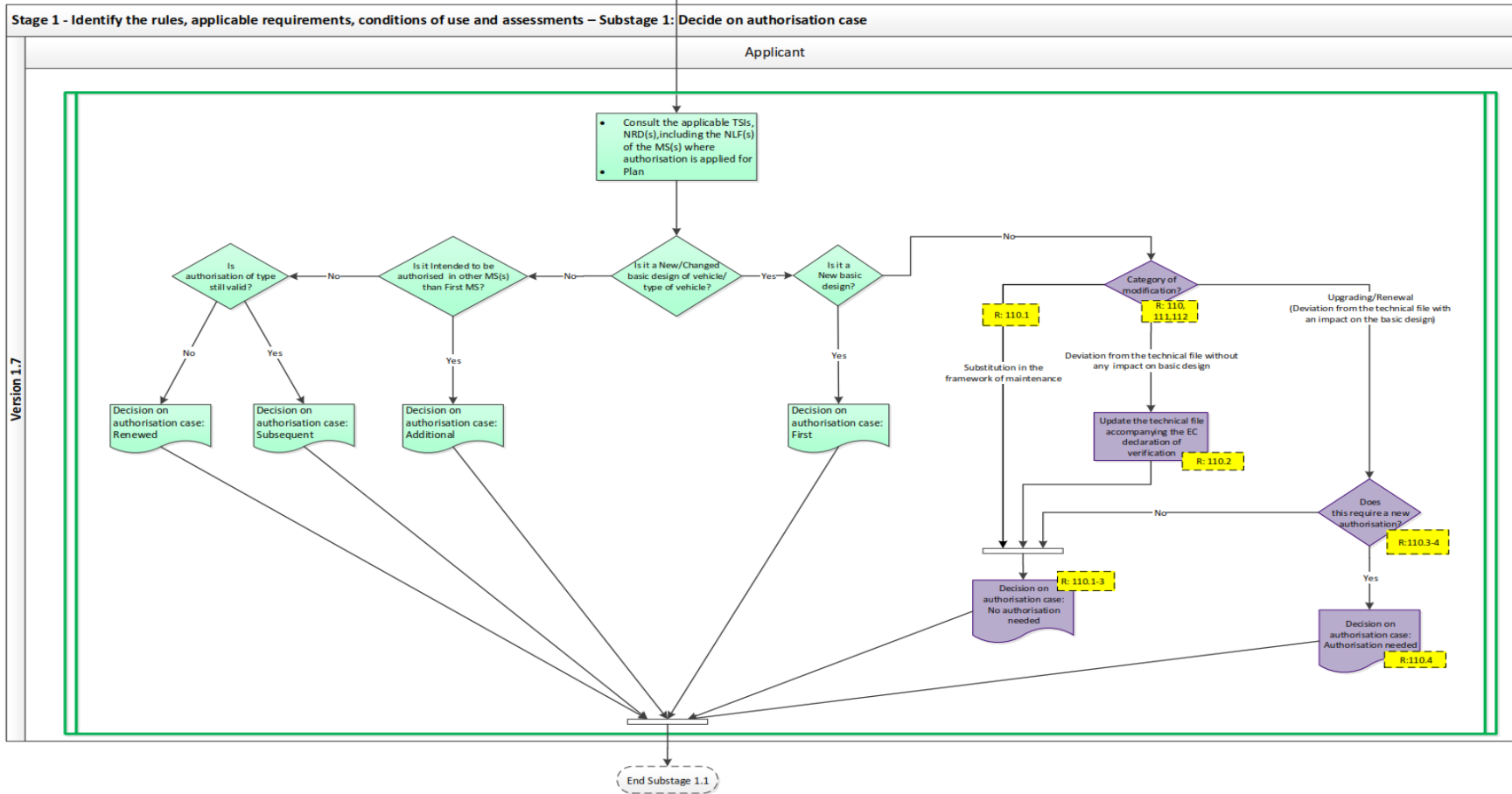
Ange

- kraven på vad som ingår i underlaget till projektet vid uppgradering/modernisering,
- kraven på vad som ingår i underlaget till tidigare godkännanden,
- kraven på vad som ingår i dokumenten om underhåll, drift och ändringar,
- kraven på vad som ingår i underlaget till projektet vid förnyat godkännande,
- kriterier för ett nytt godkännande.



Non mandatory/
Common practice
Legal route

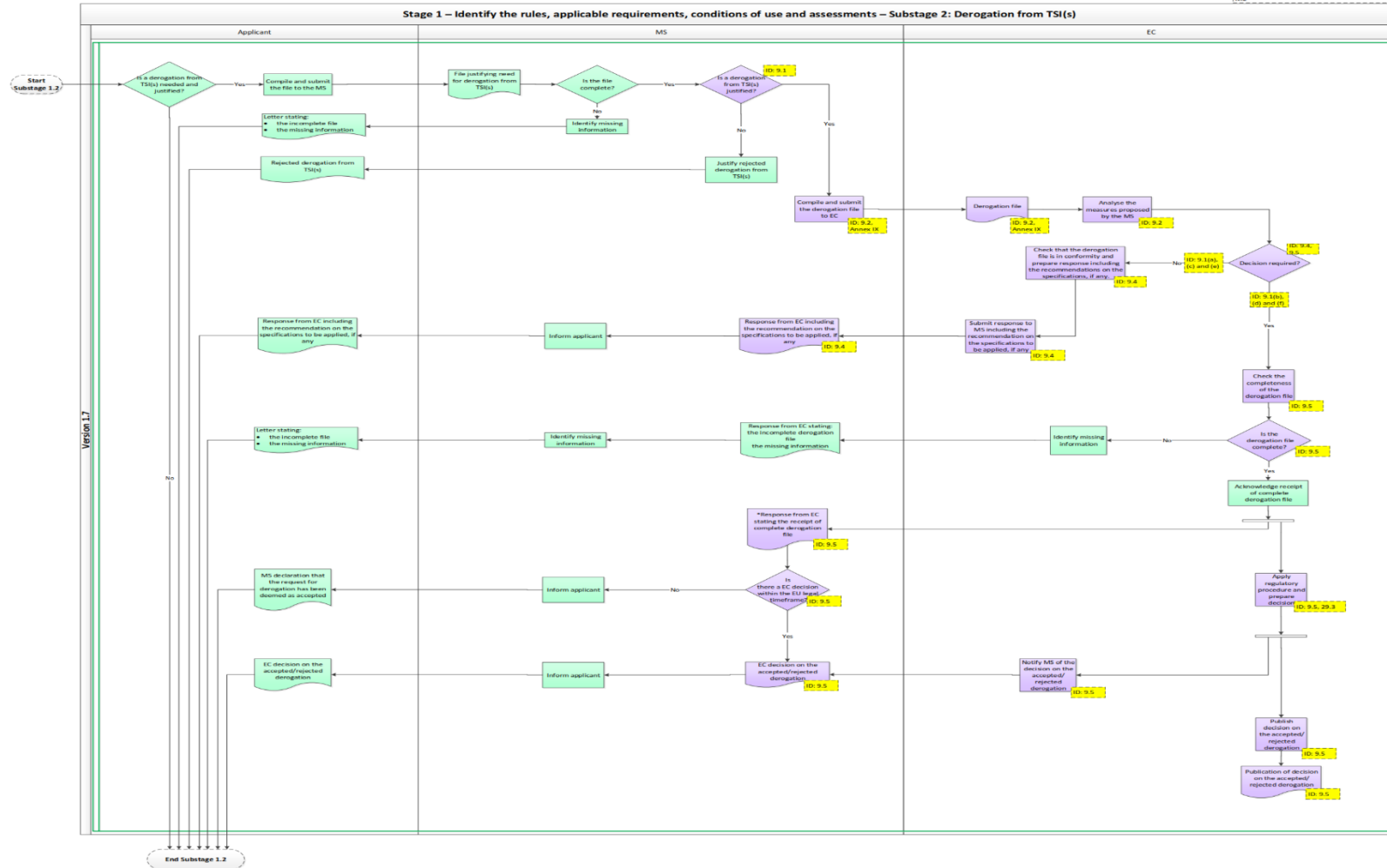
R: Recommendation
2014/897/EU



Del 1 av referensdokumentet – Tillämpningsriktlinjer



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



Fas 2. Förhandsåtagande (alternativ A/alternativ B)

Förhandsåtagandet har tagits med eftersom det anses vara normalt god praxis.

Processbeskrivning

Processen beskrivs i flödesschemat. I avsnittet här nedanför finns fler förtydliganden.

Bedömningar, relaterade kontrollförfaranden och den bevisning som krävs i varje medlemsstats nationella föreskrifter står i del 2 av referensdokumentet.

Följande roller ingår i fasen för förhandsåtagande:

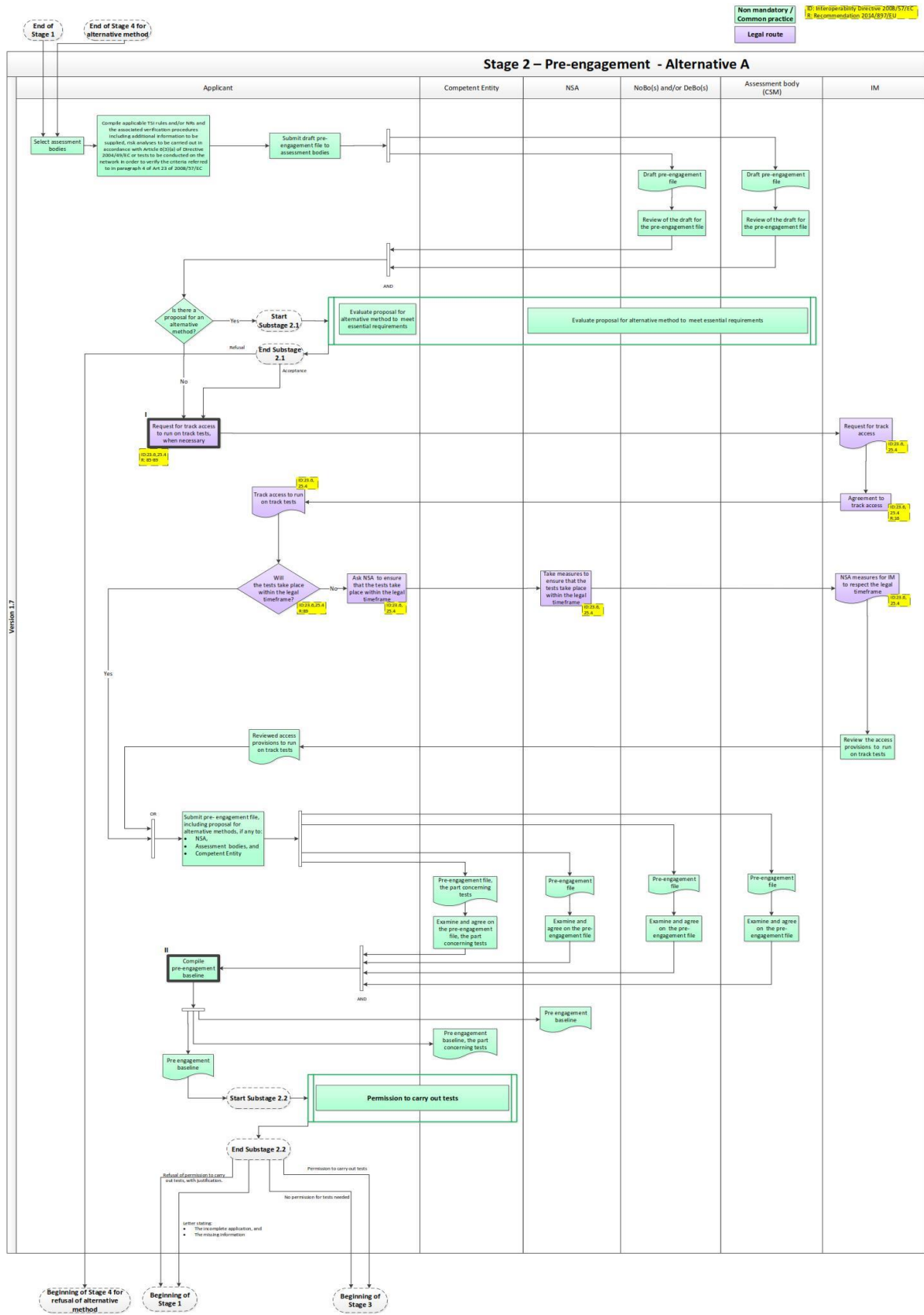
- Sökande – alla förhandsåtaganden.
- Nationell säkerhetsmyndighet – tillämpliga föreskrifter, även om nationella arrangemang för prov på spår.
- Bedömningsorgan – överenskommelser med sökanden.
- Infrastrukturförvaltare – för beviljan att utföra prov.
- Behörig enhet – medlemsstaten måste ha en vid alternativ A.

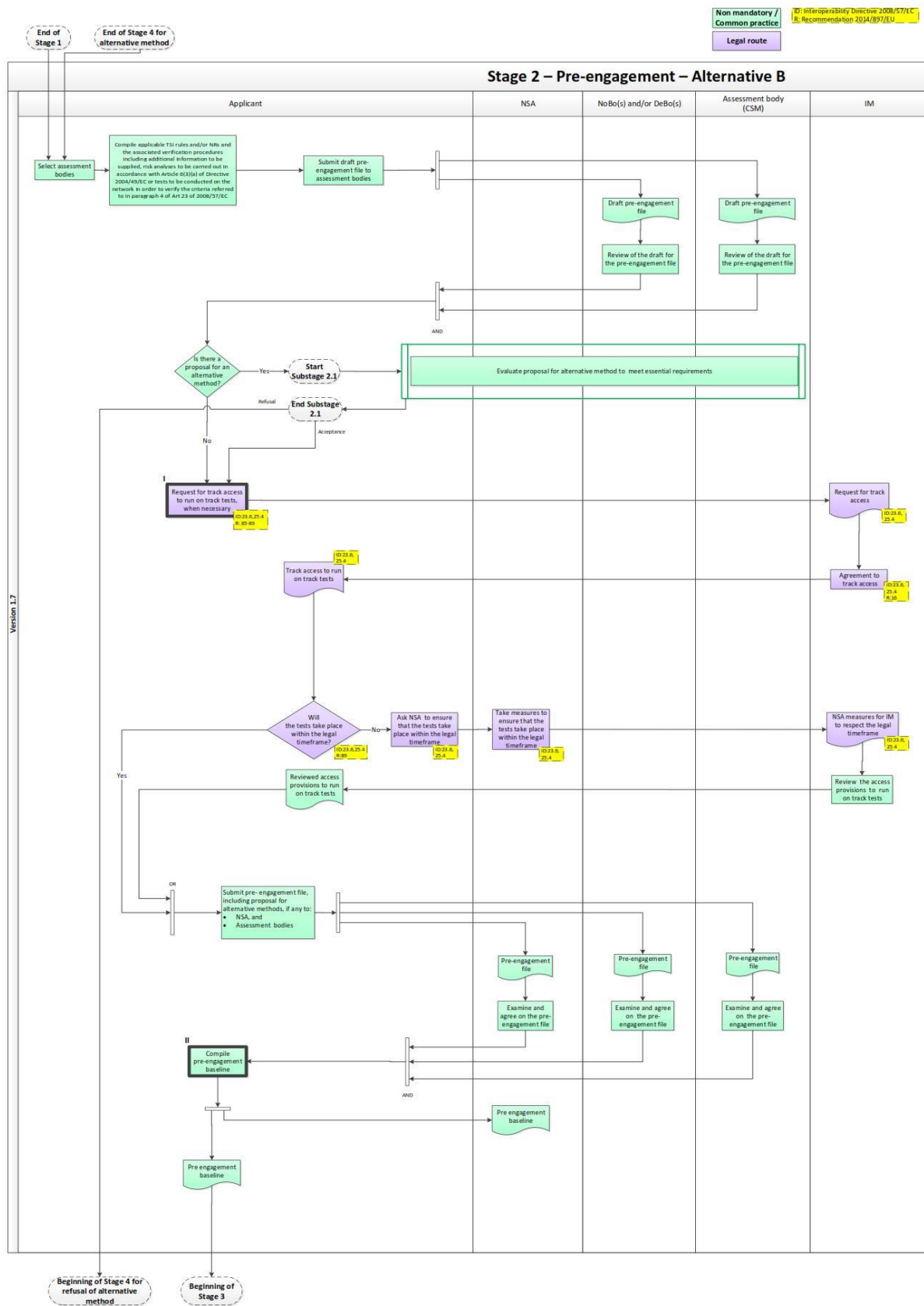
Produkten av denna fas blir den specifikation för förhandsåtagandet som berörda parter kommer överens om.

Information om det nationella regelverket som ska lämnas utöver flödesschemana

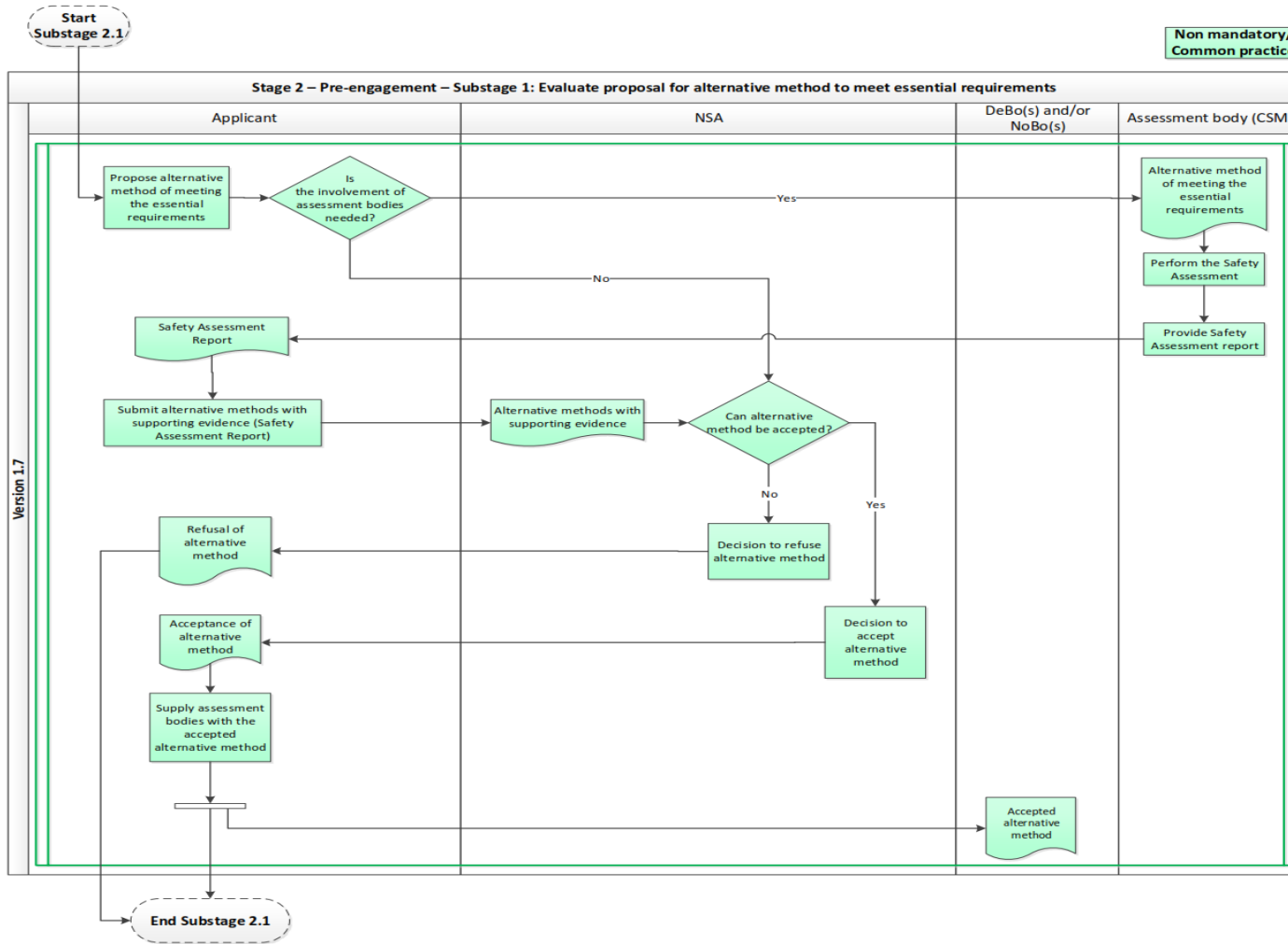
Ange

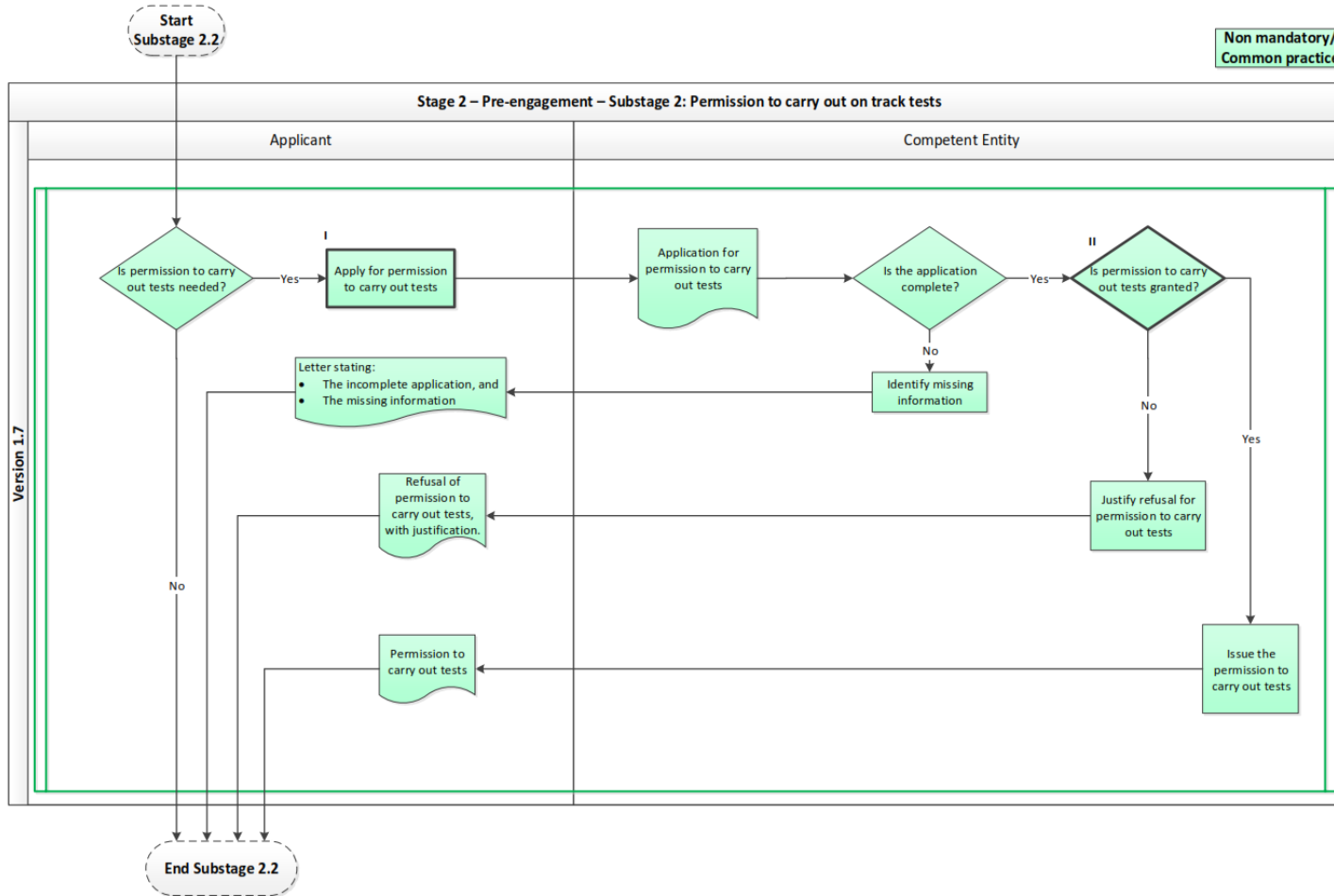
- förfarande för att fastställa villkor för att få utföra prov på spår,
- förfarande för att fastställa specifikationen för förhandsåtagandet,
- krav och innehåll i ansökan om tillstånd att utföra prov,
- beslutskriterier för att utfärda tillstånd att utföra prov.





Del 1 av referensdokumentet – Tillämpningsriktlinjer







Fas 3. Bedömning

Bedömningen är en fas i processen för att ta fordon i bruk som står i driftskompatibilitetsdirektivet.

Processbeskrivning

Alla bedömningar som krävs för att godkänna ett fordon eller en fordonstyp ingår i denna fas. Mer detaljerade bedömningar (delsystem, delar av delsystem, kontrollfaser eller driftskompatibilitetskomponenter) utvecklas inte här.

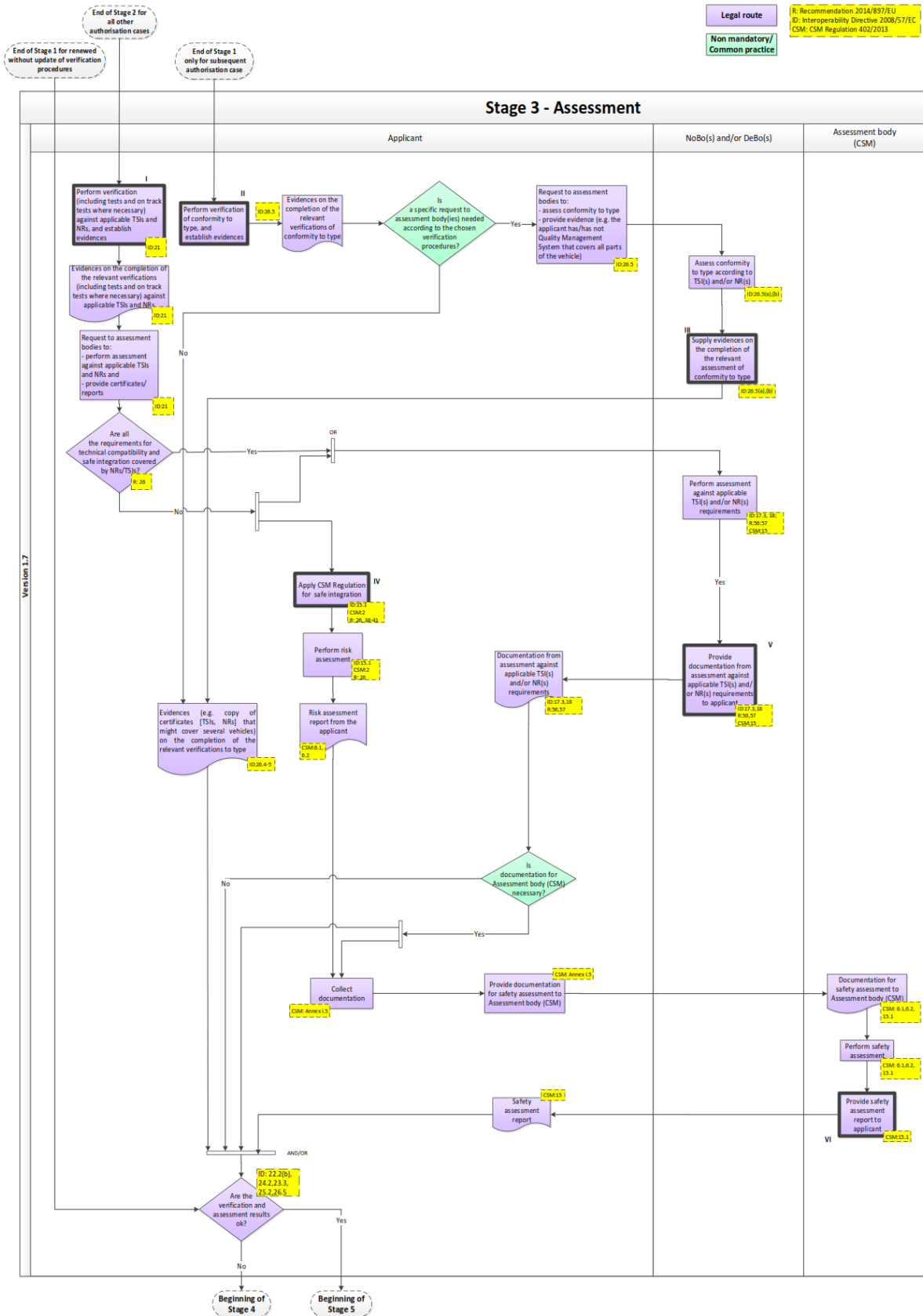
Varje bedömningsorgan ansvarar för att sammanställa de dokument som krävs för att genomföra dessa bedömningar.

Den sökande utför kontroller och fastställer bevisningen.

Information om det nationella regelverket som ska lämnas utöver flödesschemana

Ange

- kraven för riskbedömning,
- kraven för bevisning,
- kraven på vad som ingår i säkerhetsbedömningsrapporten.



Fas 4. Korrigering av avvikelser i nationella föreskrifter

Grundförutsättningen är att en föreskrift ska följas, om det inte finns ett undantag från den i TSD(er) och/eller nationella föreskrifter. Därför kan den sökande enbart ändra i konstruktionen eller användningsvillkoren.

Processbeskrivning

Korrigeringar kan behöva göras tills det finns en överensstämmelse.

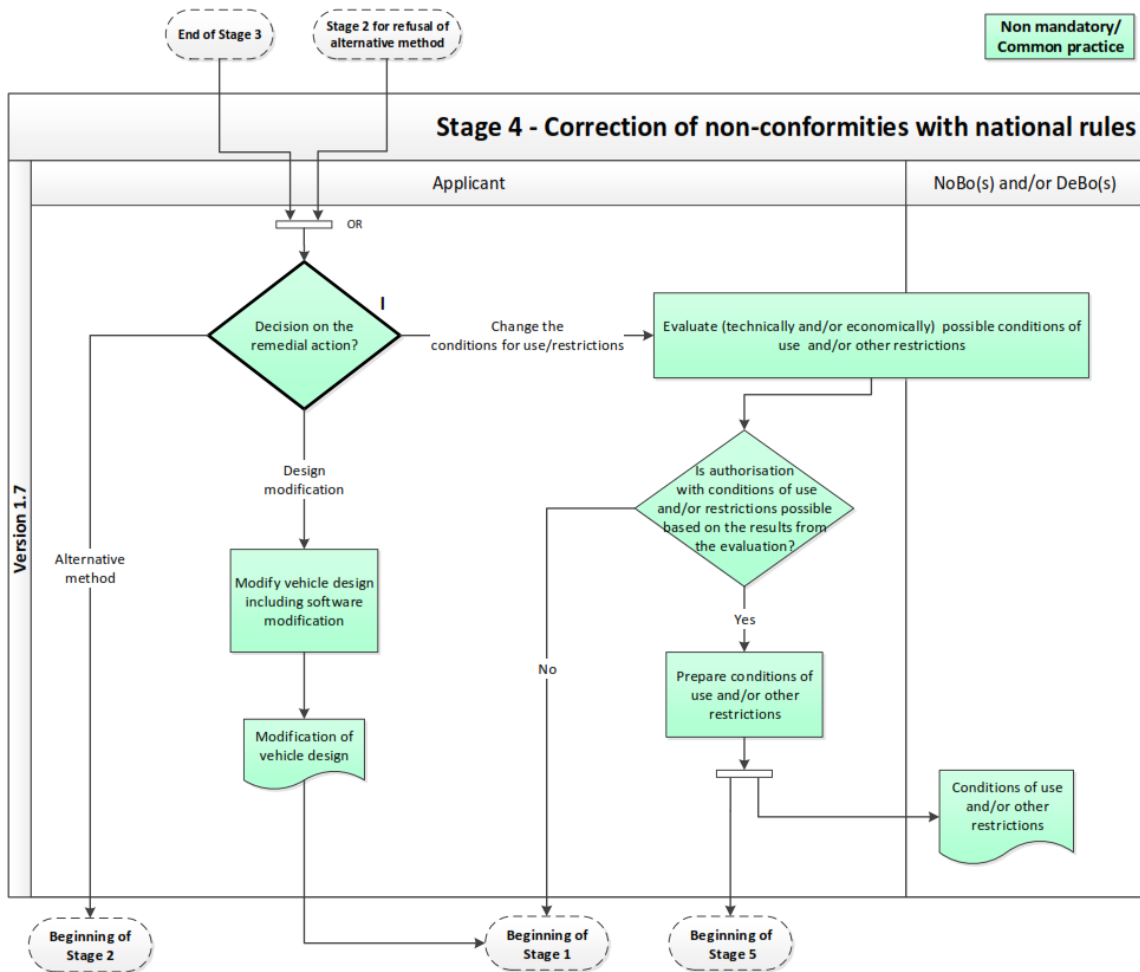
Förslag på användningsvillkor eller övriga begränsningar ska grundas på de bedömningar som är nödvändiga enligt fas 3. Begränsningar ska undvikas så långt som möjligt.

Anmärkning: APS sker innan fordonet faktiskt tas i bruk. Ett fordons användning och säkra drift (inbegripet drift och underhåll) ingår i järnvägsföretagens säkerhetsstyrningssystem. När det gäller drift och underhåll för APS kontrollerar de nationella säkerhetsmyndigheterna bara fordonets projekterade driftstatus.

Information om det nationella regelverket som ska lämnas utöver flödesschemana

Ange följande:

- Eventuella korrigeringar: alternativ metod, konstruktionsändring, ändrade villkor för användning/begränsningar.
- Beslutskriterier för korrigeringar.



Fas 5. Sammanställning av godkännandeunderlag och inlämning av ansökan

Processbeskrivning

Sammanställningen av godkännandeunderlaget ska innehålla alla aktiviteter som har att göra med insamlande av dokument som styrker alla villkor för ansökan.

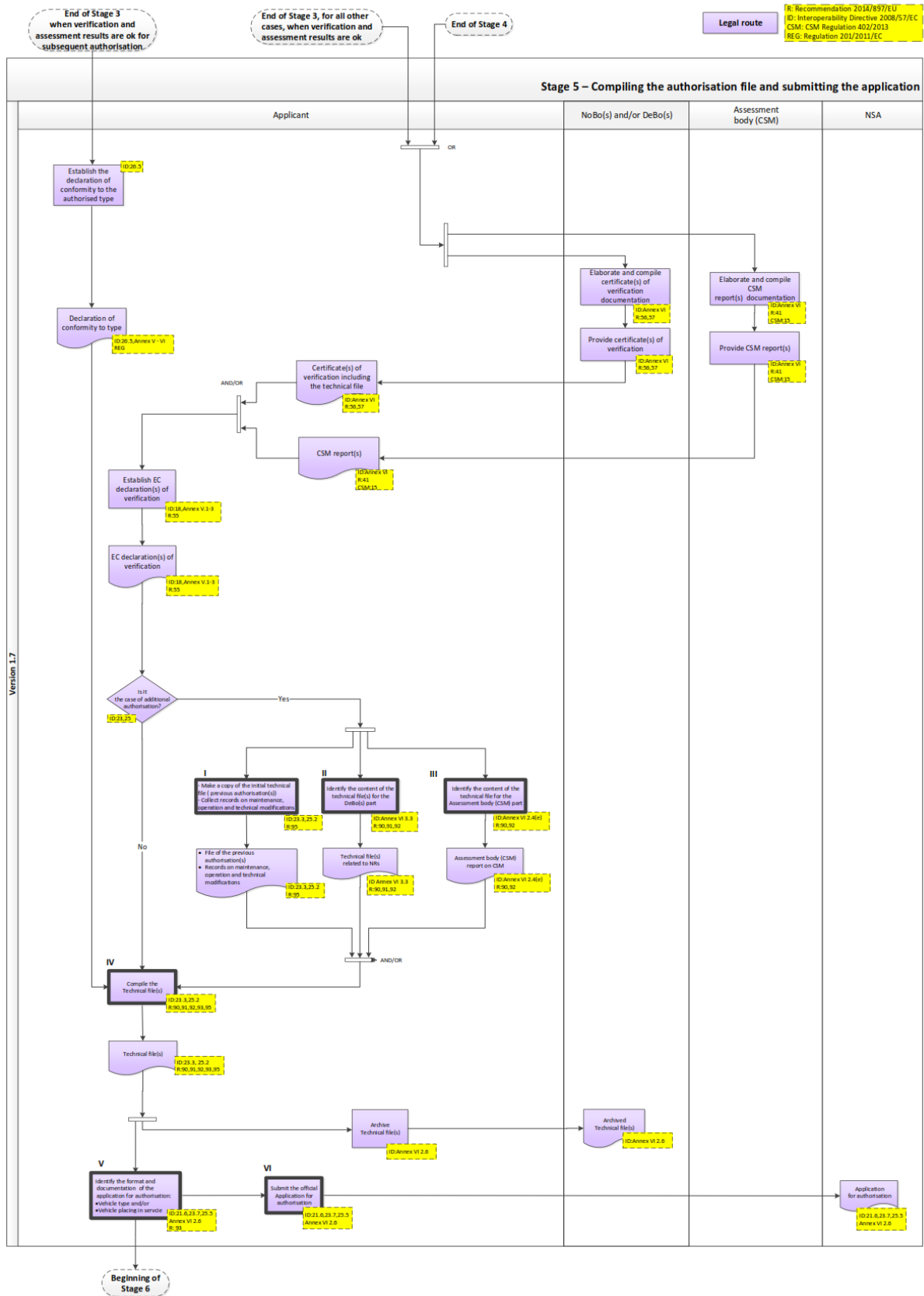
Ansökan om godkännande har officiellt lämnats in när godkännandeunderlaget är komplett enligt sitt tillämpningsområde.

Intygen ska innefatta eventuella villkor för användning och/eller begränsningar enligt driftskompatibilitetsdirektivet.

Information om det nationella regelverket som ska lämnas utöver flödesschemana

Ange

- kraven på vad som ingår i godkännandeunderlaget (inbegripet tekniska underlag),
- huruvida det finns en tydlig kontrollista som ska följas när godkännandeunderlaget sammanställs,
- godtagen dokumentation för godkännande som beviljades innan driftskompatibilitetsdirektivet genomfördes,
- kraven på och innehållet i den officiella ansökan,
- eventuell tidsram för att lämna in en officiell ansökan från specifikationen av förhandsåtagandet.



Fas 6. Handläggning av ansökan om godkännande.

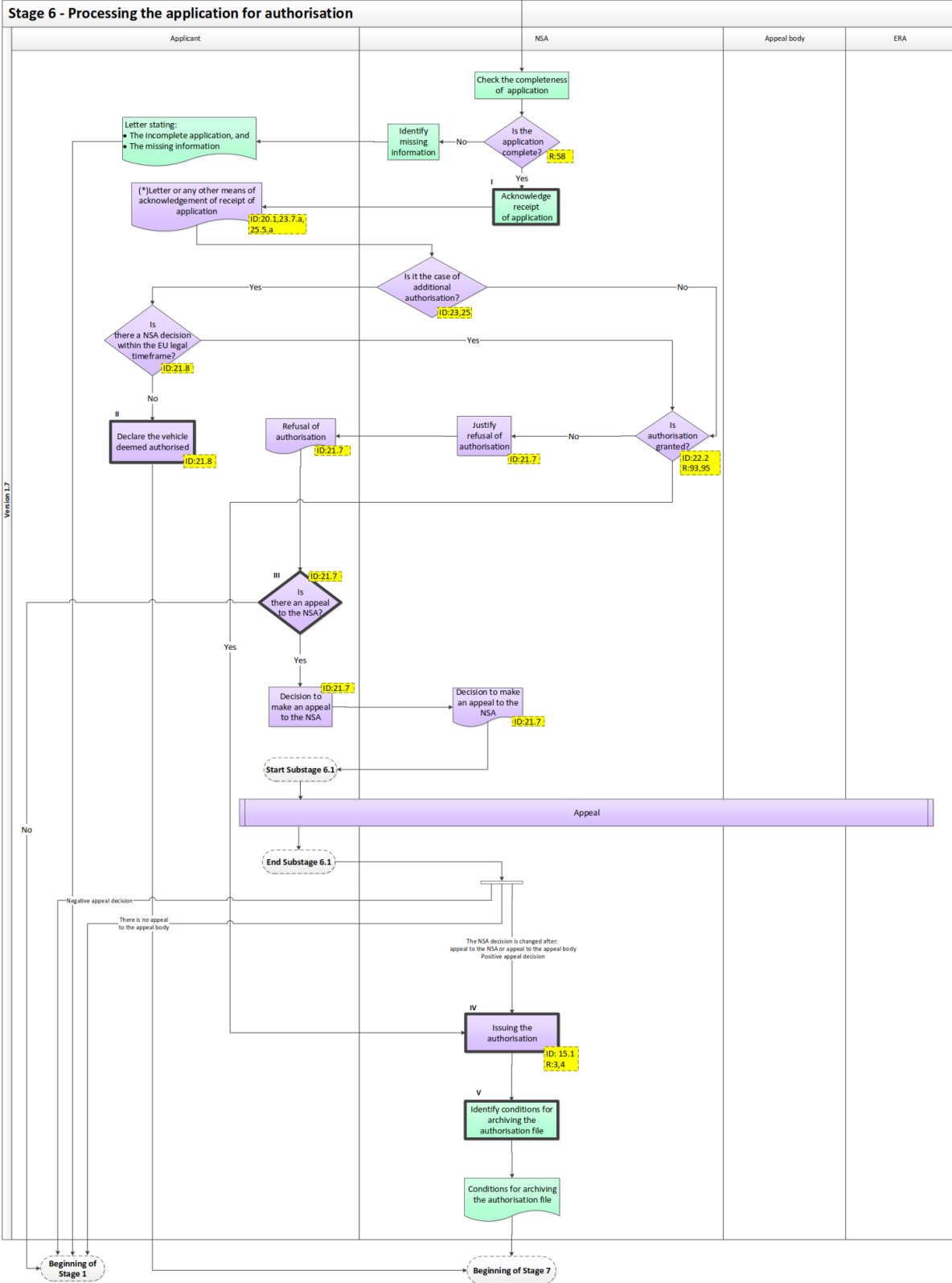
Information om det nationella regelverket som ska lämnas utöver flödesschemana

Ange

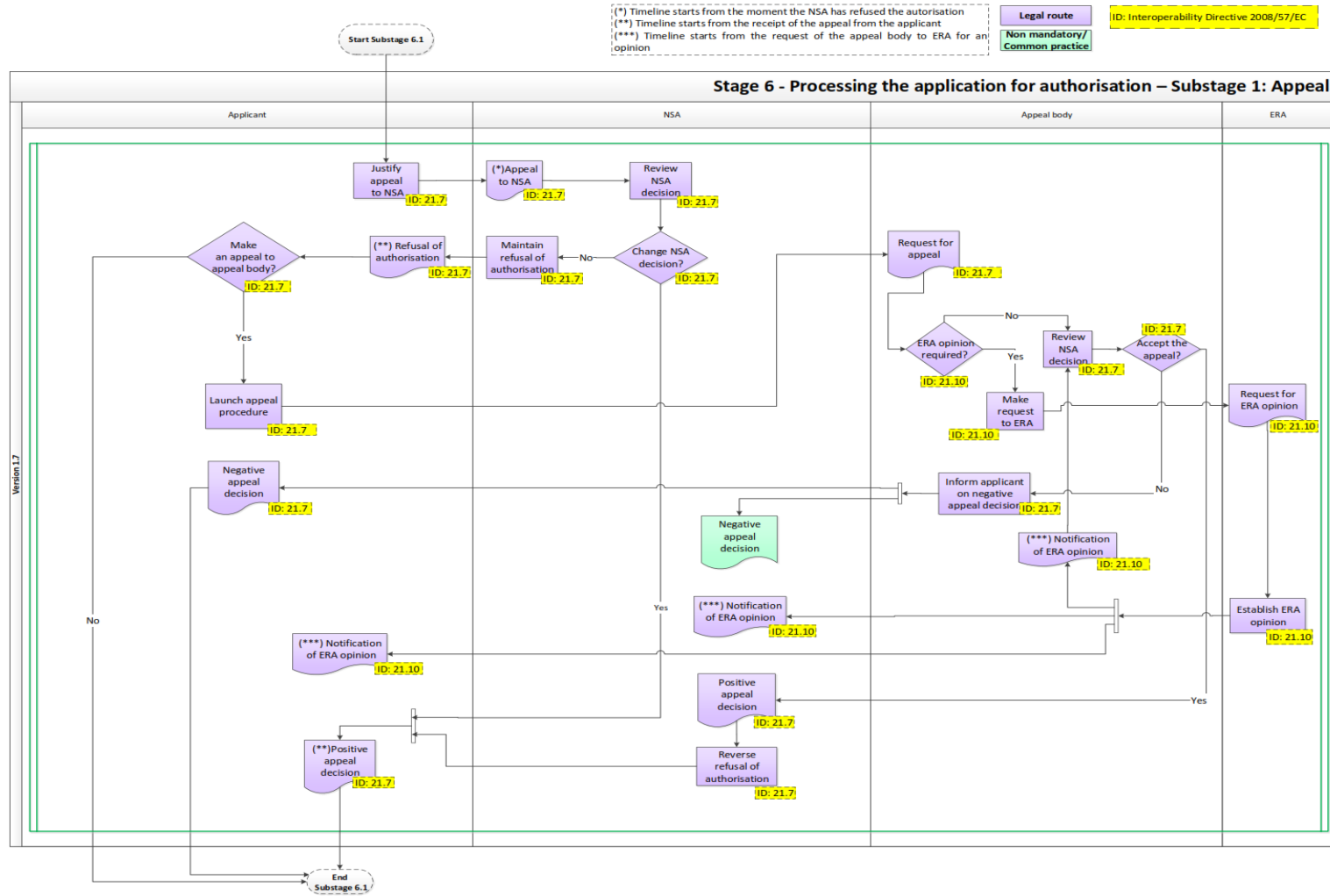
- kraven på mottagningsbevis för ansökan,
- kraven för att utfärda ett godkännande,
- kraven för att överklaga till den nationella säkerhetsmyndigheten,
- kraven på vad som ingår i motiveringen för att överklaga till den nationella säkerhetsmyndigheten,
- kraven för att överklaga till överklagandeinstansen,
- kraven för att den nationella säkerhetsmyndigheten ska arkivera godkännandeunderlaget, och
- kraven för att fordonet ska betraktas som godkänt.

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

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



Del 1 av referensdokumentet – Tillämpningsriktlinjer



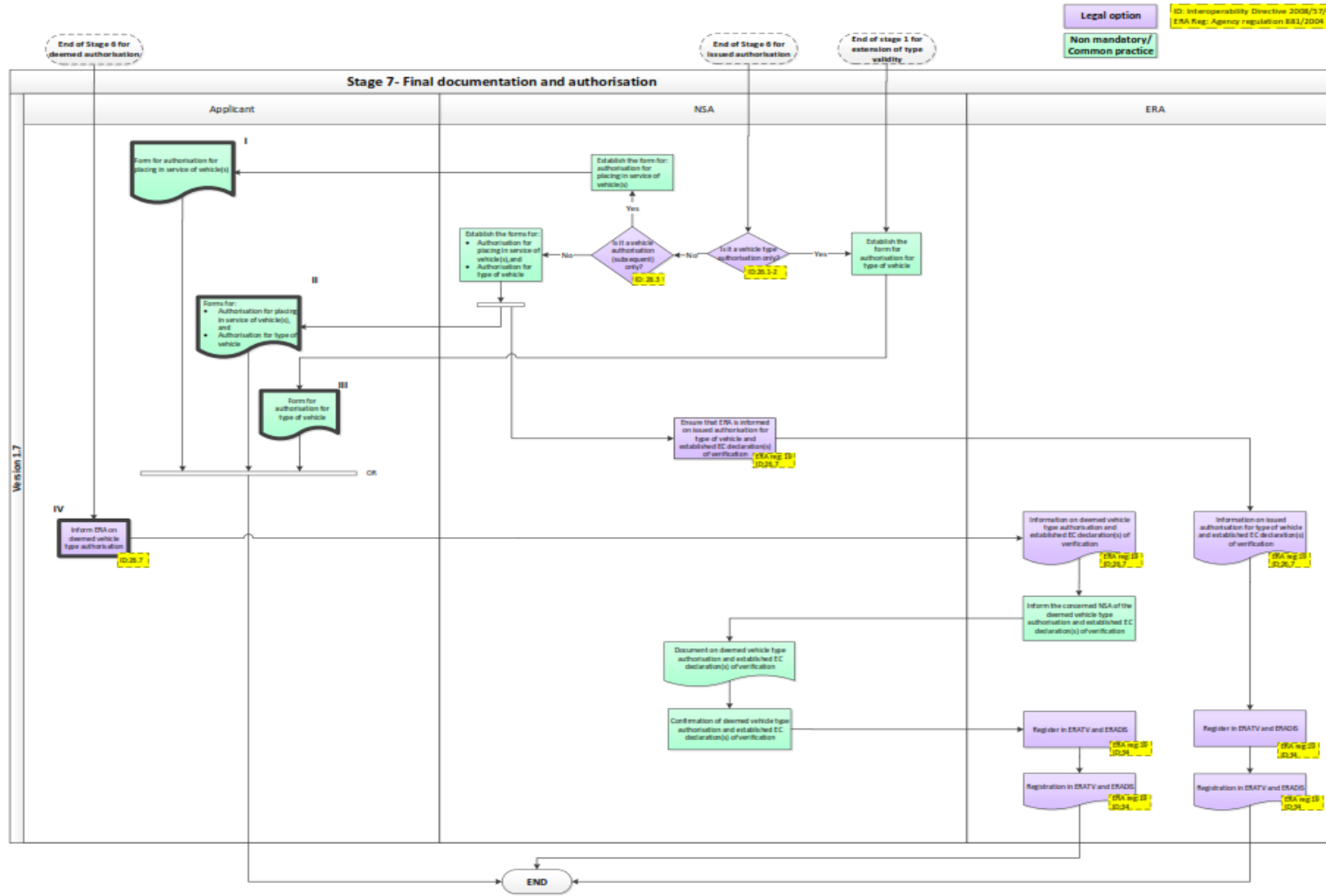
Fas 7. Sluddokumentation och godkännande

Information om det nationella regelverket som ska lämnas utöver flödesschemana

Ange

- formatet för det utfärdade godkännandet (av fordonstyp och ibrucktagande av fordon),
- förfarandet för att meddela byrån att en viss fordonstyp betraktas som godkänd.

Del 1 av referensdokumentet – Tillämpningsriktlinjer





Fas 8. Registrering av fordonsgodkännandet

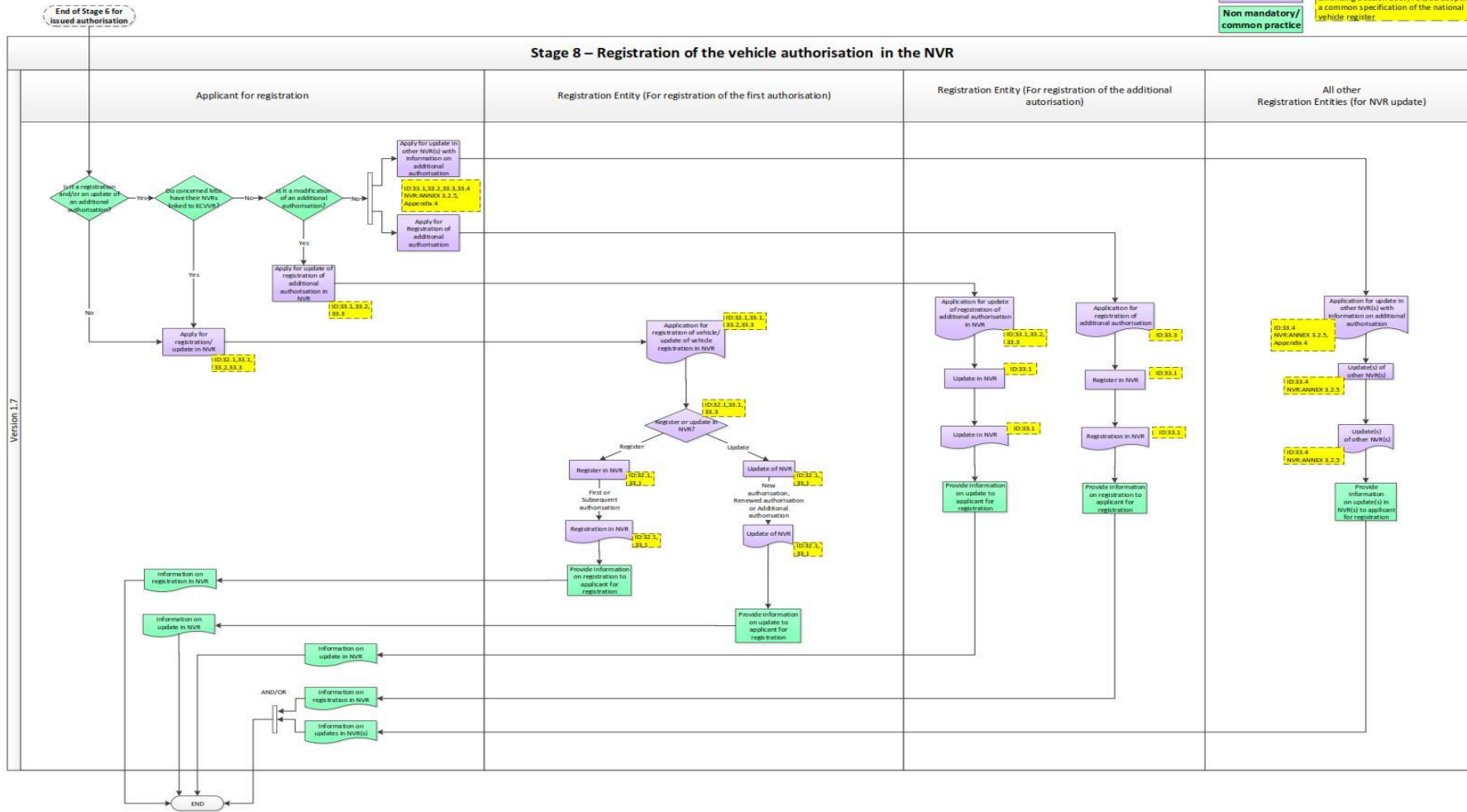
Anmärkning: Som anges i version 2.0 av tillämpningsriktlinjerna ingår inte registreringen i NVR i godkännandeprocessen, eftersom den äger rum efter godkännandet. Denna fas har lagts till eftersom det inkommit så många önskemål om att det praktiska tillvägagångssättet skulle beskrivas.

Del 1 av referensdokumentet – Tillämpningsriktlinjer



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: Sökande uppmanas att fylla i detta formulär under godkännandeförfarandet, eftersom det uppfyller kraven för ERATV, det europeiska registret över godkända typer av fordon, och ger fullständig information till alla parter i ett godkännandeförfarande.

BILAGA II – ANSÖKNINGSFORMULÄR	
Titel (fordonets beteckning och sökandens eget referensnummer)	
Formulärstatus	
<input type="checkbox"/> FÖRE HANDLÄGGNING	<input type="checkbox"/> BEDÖMNING
<input type="checkbox"/> GODKÄNNANDEUNDERLAG	
Versionshantering	
Version:	Versionsdatum:
1 SÖKANDE	
Sökandens namn	
Postadress	
Postnummer	Ort/land
Telefon	Officiell e-postadress
Webbplats	
2 KONTAKTPERSON	
Namn	Befattning
Telefon	E-postadress



3 UPPHANDLANDE ENHET	
Namn på upphandlande enhet	<input type="checkbox"/> Upphandlande enhet är samma som sökanden
Postadress	
Postnummer	Ort/land
Telefon	Officiell e-postadress
Webbplats	
4 ANSÖKAN RÖR: Ref: Bilaga II avsnitt 2.6 i direktiv 2008/57/EG	
Motorvagnståg med el- och/eller förbränningsmotordrift	
<input type="checkbox"/> Ett tågsätt	
<input type="checkbox"/> Ett elektriskt och/eller dieseldrivet motorvagnståg	
<input type="checkbox"/> En motorvagn	
Drivenhet med el- eller förbränningsmotordrift:	
<input type="checkbox"/> Ett lok	
<input type="checkbox"/> Ett växlingslok	
Vagnar i resandetåg och liknande vagnar:	
<input type="checkbox"/> En manövervagn	
<input type="checkbox"/> En resgodsvagn	
<input type="checkbox"/> En personvagn	
<input type="checkbox"/> En biltransportvagn	
<input type="checkbox"/> Ett vagnsätt med personvagnar	
Fordon för uppbyggnad och underhåll av infrastruktur	
<input type="checkbox"/> Arbetsfordon	
<input type="checkbox"/> Fordon för kontroll av infrastruktur	
Godsvagnar, KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) NR 321/2013	
<input type="checkbox"/> Godsvagnar inklusive fordon konstruerade att frakta lastbilar	



5 FORDONENS ANVÄNDNINGSSOMRÅDE OCH AVSEDDA NÄT DÄR TEKNISK KOMPATIBILITET SKA FASTSTÄLLAS.	
Var god ange alla "kodade begränsningar" (ur beslut om nationellt fordonsregister, NVR, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)	
Var god ange alla "icke-kodade begränsningar" (ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)	
6 Ansökningstyp:	
<input type="checkbox"/> Första godkännandet för fordonstypen/fordonet	
<input type="checkbox"/> Nytt godkännande för ombyggd/moderniserad fordonstyp/fordon	
<input type="checkbox"/> Extra godkännande för fordonstyp/fordon som redan godkänts av en EU-medlemsstat för fordon som överensstämmer eller ej överensstämmer med TSD.	
<input type="checkbox"/> Förnyat godkännande för typgodkännande som inte längre är giltigt	
<input type="checkbox"/> Efterföljande godkännande för fordon som överensstämmer med en godkänd fordonstyp (godkännande av fordon av samma typ)	
7 Tidigare godkännande(n) av fordon	
Tidigare godkännande av fordon: Ja: <input type="checkbox"/> Nej: <input type="checkbox"/>	
Nationell säkerhetsmyndighet	
Datum för godkännande av ibruktagande (APS)	
Europeiskt identifikationsnummer (EIN)	



8 Godkännandeprojektets tillämpningsområde och definition
Allmän information om godkännandeprojektet
Tekniskt tillämpningsområde och gränssnitt
Godkännandeprojektets plan, tidsschema och etapper
<p>Projektets startdatum</p> <p>Datum för kontraktets undertecknande</p> <p>Färdigställande av tekniskt underlag (förväntat datum)</p> <p>Färdigställande av tekniskt underlag (faktiskt datum)</p> <p>Datum för APS (förväntat)</p> <p>Datum för ibruktagande (förväntat)</p>
Begäran om undantag från TSD-version(er) – ange skälen till begäran om undantag



9 TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE VEHICLE, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV		
	Identifiering av typen	
0	TYP-ID	
0,1	Version som omfattas av denna typ	
0,2	Datum för registrering i registret	
0,3	Allmänna upplysningar	
1	Typnamn	
1,1	Alternativt typnamn	
1,2	Tillverkarens namn	
1,3	Kategori	
1,4	Underkategori	
1,5	Överensstämmelse med TSD:er	
2	Överensstämmelse med TSD	
2,1	Hänvisning till "EG-typkontrollintyg" (om modul SB tillämpas) och/eller "EG-konstruktionskontrollintyg" (om modul SH1 tillämpas)	
2,2	Tillämpliga specialfall (specialfall där överensstämmelse har bedömts)	
2,3	Avsnitt av TSD som inte uppfylls	
2,4	Godkännanden	
3	Godkännande i	
3,1	Medlemsstat för godkännandet	
3.1.1	Aktuell status	
3.1.2	Status	



3.1.2.1	Godkännandets giltighetstid (om angivet)	
3.1.2.2	Kodade begränsningar	
3.1.2.3	Icke-kodade begränsningar	
3.1.2.4	Historik	
3.1.3	Ursprungligt godkännande	
3.1.3.1	Datum	
3.1.3.1.1	Innehavare av godkännande	
3.1.3.1.2	Hänvisning till godkännandedokument	
3.1.3.1.3	Hänvisningar till nationella intyg (om tillämpligt)	
3.1.3.1.4	Parametrar för vilka det har gjorts en bedömning av överensstämmelse med tillämpliga nationella bestämmelser	
3.1.3.1.5	Kommentarer	
3.1.3.1.6	Ändring av godkännande	
3.1.3.X	Typ av ändring	
3.1.3.X.1	Datum	
3.1.3.X.2	Innehavare av godkännande (om tillämpligt)	
3.1.3.X.3	Hänvisning till dokument över ändring av godkännande	
3.1.3.X.4	Hänvisningar till nationella intyg (om tillämpligt)	
3.1.3.X.5	Tillämpliga nationella bestämmelser (om tillämpligt)	
3.1.3.X.6	Kommentarer	
3.1.3.X.7	Godkännande i	
3.X	Fordonets tekniska egenskaper	
4	Allmänna tekniska egenskaper	
4,1	Antal förarhytter	
4.1.1	Hastighet	
4.1.2	Den högsta hastighet som fordonet är konstruerat för	



4.1.2.1	Högsta hastighet utan last	
4.1.2.2	Spårvidd	
4.1.3	Villkor för användning i fråga om tågsammansättning	
4.1.4	Högsta antal tågsätt eller lok som kopplas samman vid multipeldrift	
4.1.5	Antal element i godsvagnssättet (endast för underkategorin "godsvagnssätt")	
4.1.6	Bokstavsmärkning	
4.1.7	Typen uppfyller de krav som är nödvändiga för att det godkännande av fordonet som har utfärdats av en medlemsstat ska vara giltigt i andra medlemsstater	
4.1.8	Farligt gods som fordonet är lämpligt för (tankkod)	
4.1.9	Strukturell kategori	
4.1.10	Kinematisk fordonsprofil	
4,2	Kinematisk fordonsprofil (driftskompatibel profil)	
4.2.1	Kinematisk fordonsprofil (andra profiler bedömda med hjälp av den kinematiska metoden)	
4.2.2	Miljöförhållanden	
4,3	Temperaturintervall	
4.3.1	Höjdintervall	
4.3.2	Snö, is och hagel	
4.3.3	Makadamsprut (endast för fordon med $v \geq 190$ km/h)	
4.3.4	Brandsäkerhet	
4,4	Brandsäkerhetskategori	
4.4.1	Projekterad massa och last	
4,5	Tillåten nyttolast för olika linjekategorier	



4.5.1	Projekterad massa	
4.5.2	Projekterad massa i driftskick	
4.5.2.1	Projekterad massa vid normal nyttolast	
4.5.2.2	Projekterad massa vid extrem nyttolast	
4.5.2.3	Statisk axellast	
4.5.3	Statisk axellast i driftskick	
4.5.3.1	Statisk axellast vid normal nyttolast/högsta nyttolast för godsvagnar	
4.5.3.2	Statisk axellast vid extrem nyttolast	
4.5.3.3	Kvasistatisk lateralkraft (om överskridning av den gräns som anges i TSD eller inte anges i TSD)	
4.5.4	Rullande materiels gångdynamiska egenskaper	
4,6	Rälsförhöjningsbrist (högsta okompenserade laterala acceleration) för vilken fordonet har bedömts	
4.6.1	Fordon utrustat med system för att kompensera rälsförhöjningsbrist ("fordon med korglutning")	
4.6.2	Driftgränser för ekvivalent konicitet (eller sliten hjulprofil) som fordonet har provats för	
4.6.3	Bromsning	
4,7	Högsta tågretardation	
4.7.1	Driftbromsning	
4.7.2	Bromsprestanda i branta lutningar	
4.7.2.1	Referensfall i TSD	
4.7.2.1.1	Hastighet (om inget referensfall har angivits)	



4.7.2.1.2	Lutning (om inget referensfall har angivits)	
4.7.2.1.3	Avstånd (om inget referensfall har angivits)	
4.7.2.1.4	Tid (om avstånd inte har angivits) (om inget referensfall har angivits)	
4.7.2.1.5	Parkeringsbroms	
4.7.3	Alla fordon av denna typ måste vara utrustade med en parkeringsbroms (obligatorisk parkeringsbroms för fordon av denna typ)	
4.7.3.1	Typ av parkeringsbroms (om sådan är installerad på fordonet)	
4.7.3.2	Maximal lutning vid vilken enheten hålls stillastående enbart med hjälp av parkeringsbromsen (om sådan är installerad på fordonet)	
4.7.3.3	Bromssystem som har installerats på fordonet	
4.7.4	Virvelströmsbroms	
4.7.4.1	Virvelströmsbroms installerad	
4.7.4.1.1	Möjlighet att förhindra användning av virvelströmsbromsen (enbart om virvelströmsbroms är installerad)	
4.7.4.1.2	Magnetisk broms	
4.7.4.2	Magnetisk broms installerad	
4.7.4.2.1	Möjlighet att förhindra användning av magnetisk broms (enbart om magnetisk broms är installerad)	
4.7.4.2.2	Återmatande broms (endast för fordon med elektriskt traktionssystem)	





4.7.4.3	Återmatande broms installerad	
4.7.4.3.1	Möjlighet att förhindra användning av återmatande broms (enbart om återmatande broms är installerad)	
4.7.4.3.2	Geometriska egenskaper	
4,8	Fordonets längd	
4.8.1	Minsta hjuldiameter vid drift	
4.8.2	Växlingsbegränsningar	
4.8.3	Minsta horisontella kurvradiekapacitet	
4.8.4	Minsta vertikala konvexa kurvradiekapacitet	
4.8.5	Minsta vertikala konkava kurvradiekapacitet	
4.8.6	Lastytans höjd (för flakvagnar och kombinerade transporter)	
4.8.7	Lämplighet för transport på färjor	
4.8.8	Utrustning	
4,9	Typ av drag- och stötinrättning (angivelse av dragkraft och tryckkraft)	
4.9.1	Varmgångsdetektering (detektering av varma axelboxar)	
4.9.2	Flänssmörjning	
4.9.3	Flänssmörjning installerad	
4.9.3.1	Möjlighet att förhindra användning av smörjningsapparaten (enbart om flänssmörjning är installerad)	
4.9.3.2	Energiförsörjning	
4,10	Energiförsörjningssystem	
4.10.1	Största effekt (ska anges för varje energiförsörjningssystem som fordonet är utrustat för)	



4.10.2	Maximal märkström från kontaktledningen (ska anges för varje elförsörjningssystem som fordonet är utrustat för)	
4.10.3	Maximal ström vid stillastående per strömavtagare (ska anges för varje likströmssystem som fordonet är utrustat för)	
4.10.4	Strömavtagarens höjd för samverkan med kontaktledningen (över rälsöverkant) (ska anges för varje energiförsörjningssystem som fordonet är utrustat för)	
4.10.5	Strömavtagartopp (ska anges för varje energiförsörjningssystem som fordonet är utrustat för)	
4.10.6	Antal strömavtagare i kontakt med kontaktledningen (ska anges för varje energiförsörjningssystem som fordonet är utrustat för)	
4.10.7	Kortaste avstånd mellan två strömavtagare i kontakt med kontaktledningen (ska anges för varje energiförsörjningssystem som fordonet är utrustat för; ska anges för singeldrift och, i förekommande fall, för multipeldrift) (endast om mer än 1 strömavtagare är upplyft)	



4.10.8	Typ av kontaktledning som använts vid provningen av strömvagnsprestandan (ska anges för varje energiförsörjningssystem som fordonet är utrustat för) (endast om mer än 1 strömvagnare är upplyft)	
4.10.9	Material i kolslitskenor för strömvagnare som fordonet får utrustas med (ska anges för varje energiförsörjningssystem som fordonet är utrustat för)	
4.10.10	Strukturell kategori	
4.10.11	Automatisk sänkingsanordning (ADD) installerad (ska anges för varje energiförsörjningssystem som fordonet är utrustat för)	
4.10.12	Energimätare som överensstämmer med TSD:n är installerad ombord för faktureringsändamål	
4,11	Bullerrelaterade egenskaper	
4.11.1	Nivå för förbifartsbuller (dB(A))	
4.11.2	Nivån för förbifartsbuller mättes under referensförhållanden	
4.11.3	Stationärt buller (dB(A))	
4.11.4	Startbuller (dB(A))	
4,12	Passagerarrelaterade egenskaper	
4.12.1	Allmänna passagerarrelaterade egenskaper	
4.12.1.1	Antal fasta sittplatser	
4.12.1.2	Antal toaletter	
4.12.1.3	Antal sovplatser	



4.12.2	Egenskaper i fråga om tillgänglighet för funktionshindrade	
4.12.2.1	Antal handikapplatser	
4.12.2.2	Antal rullstolsplatser	
4.12.2.3	Antal handikaptoaletter	
4.12.2.4	Antal sovplatser som är tillgängliga med rullstol	
4.12.3	På- och avstigning för passagerare	
4.12.3.1	Plattformshöjder som fordonet är konstruerat för.	
4.12.3.2	Beskrivning av eventuell integrerad utrustning för av- och påstigning (om sådan finns)	
4.12.3.3	Beskrivning av eventuell flyttbar utrustning för av- och påstigning om sådan övervägs i konstruktionen av fordonet för att uppfylla kraven i TSD:n för tillgänglighet för funktionshindrade	
4.13	Fordonsbaserad trafikstyrnings- och signaleringsutrustning (endast för fordon med förarhytt)	
4.13.1	Signalering	
4.13.1.1	Fordonsbaserad ETCS-utrustning och dess nivå	
4.13.1.2	Version av ETCS-funktionalitet (x.y). Om versionen inte är fullt kompatibel ska detta anges inom parentes	
4.13.1.3	Fordonsbaserad ETCS-utrustning för mottagning av information till uppdateringsfunktion via loop eller GSM-R	
4.13.1.4	Nationella ETCS-tillämpningar införda (NID_XUSER i paket 44)	



4.13.1.5	Tågskydds-, styr- och varningssystem av klass B installerade (system och, i förekommande fall, version)	
4.13.1.6	Särskilda villkor tillämpas ombord för omkoppling mellan olika tågskydds-, styr- och varningssystem.	
4.13.2	Radio	
4.13.2.1	GSM-R-utrustning ombord och dess version (FRS och SRS)	
4.13.2.2	Antal mobila GSM-R-opsättningar i förarhytt för dataöverföring	
4.13.2.3	Installerade radiosystem av klass B eller andra radiosystem (system och, i förekommande fall, version)	
4.13.2.4	Särskilda villkor tillämpas ombord för omkoppling mellan olika radiosystem.	
4,14	Kompatibilitet med tågdetekteringssystem	
4.14.1	Typ av tågdetekteringssystem för vilka fordonet har konstruerats och bedömts	
4.14.2	Detaljerade fordonsegenskaper i fråga om kompatibilitet med tågdetekteringssystem	
4.14.2.1	Största avstånd mellan påföljande axlar	
4.14.2.2	Minsta avstånd mellan påföljande axlar	
4.14.2.3	Avstånd mellan den första och den sista axeln	
4.14.2.4	Maximal längd på framänden	
4.14.2.5	Minsta hjulringsbredd	
4.14.2.6	Minsta hjuldiameter	
4.14.2.7	Minsta flänstjocklek	



4.14.2.8	Minsta flänshöjd	
4.14.2.9	Största flänshöjd	
4.14.2.10	Minsta axellast	
4.14.2.11	Yta fri från metallkomponenter och induktiva komponenter mellan hjul	
4.14.2.12	Hjulmaterialet är ferromagnetiskt	
4.14.2.13	Maximal sandningsmängd	
4.14.2.14	Möjlighet att förhindra användning av sandning	
4.14.2.15	Fordonets metallmassa	
4.14.2.16	Största impedans mellan motsatta hjul i ett hjulpar	
4.14.2.17	Minsta fordonsimpedans (mellan hjul och strömvtagare) (endast för fordon som är utrustade för likspänningssystem med 1 500V eller 3 000V)	
4.14.2.18	Elektromagnetiska störningar orsakade av returström i rälsen	
4.14.2.19	Elektromagnetisk emission från tåget med avseende på kompatibilitet med tågdetekteringssystem	

10 YTTERLIGARE INFORMATION OM TRAFIKSTYRNING OCH SIGNALERING SOM KRÄVS FÖR GODKÄNNANDE AV DET FORDONSBASERADE DELSYSTEMET ETCS		
10.1	ETCS-display (människa–maskin-gränssnitt) (tillverkare, version av hårdvara/mjukvara)	
10.2	Distansmätningssystem (tillverkare, version av hårdvara/mjukvara)	



10.3	Förarövervakningssystem (tillverkare, version av hårdvara/mjukvara)	
10.4	Fordonsbaserad registrering av juridiska uppgifter (tillverkare, version av hårdvara/mjukvara)	
10.5	GSM-R-display (människa–maskin-gränssnitt) (tillverkare, version av hårdvara/mjukvara)	



11 GODKÄNNANDEFÖRFARANDE	
Anmält organ (möjligt att ha flera anmälda organ)	
Namn på anmält organ I	Anmält organs org.nr
Postadress	
Postnummer	Ort/land
Telefon	Officiell e-postadress
Webbplats	
Namn på anmält organ II	Anmält organs org.nr
Postadress	
Postnummer	Ort/land
Telefon	Officiell e-postadress
Webbplats	



12 UTSETT ORGAN (möjligt att ha flera utsedda organ)	
Namn på utsett organ I	
Postadress	
Postnummer	Ort/land
Telefon	Officiell e-postadress
Webbplats	
4.2 Namn på utsett organ II	
Postadress	
Postnummer	Ort/land
Telefon	Officiell e-postadress
Webbplats	



15 SPECIFIKATIONER, STANDARDER, NORMER OCH NATIONELLA TEKNISKA REGLER SOM TILLÄMPATS UNDER GODKÄNNANDEFÖRFARANDET:	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	
25	



16 SÖKANDENS FÖRSÄKRAN

Jag intygar härmed att jag har rättskapacitet att underteckna detta formulär och att alla uppgifter som lämnas i formuläret är korrekta och fullständiga så vitt jag vet.

17 NAMNTECKNING:

Ort och datum

Namn-teckning:

Namn och befattning med stora bokstäver:

Bilaga: Innehåll i ansökningsformuläret

Fordonets namn och sökandens egen referens

Sökanden måste här ange fordonets namn/typbeteckning och sitt eget referensnummer. Ett fotografi kan också bifogas.

Formulärstatus/versionshantering

Formulärstatus:

De tre posterna nedan omfattar huvudfaserna i EU:s rättsliga ram:

- Före handläggning (fas S2 ny lagstiftningsram – före handläggning): i denna fas får sökanden en överblick över sitt projekt, den "godkännandestrategi" som gäller för godkännandeförfarandet/-na, de tekniska reglerna (TSD, nationella regler, ev. undantag), och verifikationsförfaranden inklusive riskanalyser eller provningar som ska utföras.

Anmärkning: Dokumentet kan användas i en tidigare fas av godkännandeförfarandet och före det inledande handläggning mötet.

- Bedömning (fas S3 ny lagstiftningsram – bedömning): formuläret kan användas under godkännandebedömningen som provisorisk status, om en mer detaljerad översikt över projektet lämnas till de nationella säkerhetsmyndigheterna.
- Godkännande/tekniskt underlag (fas S6 ny lagstiftningsram – sammanställning av godkännandeunderlag och inlämning av ansökan): Sökanden sammanställer de tekniska underlagen och uppdaterar formuläret med slutliga uppgifter, exempelvis parametrar i ERATV.

Versionshantering/datum:

Sökanden måste uppdatera sin version av dokumentet vid ändringar.

Kapitel 1 till 3 Information som rör sökanden:

I denna del anges alla nödvändiga kontaktuppgifter till sökanden och/eller den upphandlande enhet som agerar i egenskap av sökande.

Sökanden kan vara en grupp som består av flera enheter.

Kapitel 4 Information som rör ansökan om godkännande:

Sökanden måste ange vilken typ av rullande materiel eller typ av vagn som ansökan gäller.

Detaljerade definitioner återfinns här:

- Bilaga I avsnitt 1.2 i direktiv 2008/57/EG.
- Bilaga II avsnitt 2.7 i beslut 2011/18/EU.
- Avsnitt 2 i TSD Godsvagnar och TSD Lok och passagerarfordon.

Kapitel 5 Fordonets/fordonens användningsområde och avsedda nät där teknisk kompatibilitet ska fastställas

Sökanden måste här redogöra för användningsförhållanden och begränsningar för fordonet/fordonen och avsedda nät där teknisk kompatibilitet ska fastställas.

Det finns också möjlighet att informera de nationella säkerhetsmyndigheterna om kodade och icke-kodade begränsningar. Begränsningar förklaras i beslutet om nationella fordonsregister, NVR (beslut 2007/756/EG ändrat genom beslut 2011/107/EU) och i dokument ERA/TD/2011-09/INT och ERA/GUI/01-2012/INT.



Kapitel 6 Ansökningstyp:

Sökanden föreslår godkännandeärende för sin ansökan. För definition av olika godkännandeärenden, se formuläret och/eller kapitel 4.3 i referensdokumentet med riktlinjer för tillämpning.

Godkännandeärendet presenteras för den/de nationella säkerhetsmyndigheten-/erna under det inledande handläggningsmötet.

Kapitel 7 Tidigare godkännande(n) av fordon

Sökanden fyller i de uppgifter som rör tidigare godkännande(n) av fordon/fordonstyp med följande poster:

- Nationell säkerhetsmyndighet: Namnet på den nationella säkerhetsmyndighet som utfärdade tidigare godkännande av fordon/fordonstyp
- Datum för godkännande av ibruktagande (APS): Datum (ev. flera) för utfärdande av godkännande av ibruktagande
- Europeiskt identifikationsnummer (EIN): För definition, se beslut 2007/756/EG ändrat genom beslut 2011/107/EU.

Obs: Alla ovanstående uppgifter finns i tidigare godkännande av ibruktagande (APS).

Kapitel 8 Godkännandeprojektets tillämpningsområde och definition

I detta kapitel ger sökanden en allmän översikt över projektet/projekten:

- Allmän information om det fordon/den fordonstyp som ska godkännas.
- Tekniskt tillämpningsområde och gränssnitt: sökanden ska ange vilket delsystem som ansökan gäller (rullande materiel, fordonsbaserat system för trafikstyrning och signalering osv.).
- Godkännandeprojektets plan, tidsschema och etapper.
- Begäran om undantag från TSD-version(er) – ange skälen till begäran om undantag; för undantag från TSD måste sökanden hänvisa till artikel 9 i direktiv 2008/57/EG och till befintlig nationell lagstiftning.

Kapitel 9 Fordonets tekniska egenskaper, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV

Sökanden måste upplysa de nationella säkerhetsmyndigheterna om fordonets tekniska egenskaper/parametrar utifrån det europeiska registret över godkända fordonstyper (ERATV). Strukturen i detta kapitel är samma som i ERATV.

För mer information om ERATV, se tillämpningsriktlinjerna "ERA/GUI/01-2012/INT" som finns på följande adress: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/ERATV-Application-Guide.aspx>.

Kapitel 10 YTTERLIGARE INFORMATION OM TRAFIKSTYRNING OCH SIGNALERING SOM KRÄVS FÖR GODKÄNNANDE AV DET FORDONSBASERADE DELSYSTEMET ETCS

I detta kapitel ska sökanden lämna ytterligare information om det fordonsbaserade delsystemet ETCS.

Kapitel 11–13

Sökanden ska lämna kontaktuppgifter till de bedömningsorgan som man ämnar anlita. Dessa kapitel omfattar följande: Anmält organ för bedömning mot TSD:er, utsett organ för bedömning mot nationella regler och riskbedömningsorgan för bedömning enligt gemensamma säkerhetsmetoder (CSM).

Kapitel 14: CERTIFIKAT UTFÄRDADE ENLIGT NATIONELLA REGLER OCH REGLER FÖR FASTSTÄLLANDE AV TEKNISK KOMPATIBILITET ENLIGT bilaga VI till direktiv 2008/57/EG

Sökanden sammanställer ett tekniskt underlag som medföljer EG-kontrollförklaringen. Detta ska innehålla alla verifikationshandlingar som krävs för godkännande av ibruktagande, exempelvis följande:

- Alla underlag från anmälda organ och utsedda organ (däribland alla intyg).
- Alla övriga underlag som krävs enligt all tillämplig EU-lagstiftning, exempelvis ritningar som krävs enligt 2.4 i bilaga VI i direktiv 2008/57/EG.



- Allt annat som krävs för godkännande och kontinuerlig drift av delsystemet/fordonet (däribland gränsvärden och användningsförhållanden).

I detta kapitel ska sökanden hänvisa till de dokument som ingår i det tekniska underlaget, exempelvis följande:

- EG-kontrollförklaring för fordon.
- EG-kontrollintyg mot TSD:er som tillhandahålls av anmält/anmälda organ.
- EG-kontrollförklaring för driftskompatibilitetskomponenter.
- Eventuella mellanliggande kontrollintyg.
- Tekniskt underlag upprättat av anmält/anmälda organ.
- EG-kontrollintyg mot nationella regler som tillhandahålls av utsett/utsedda organ.
- Tekniskt underlag upprättat av utsett/utsedda organ.
- Säkerhetsrapporter enligt den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning.
- Dokumentation som krävs enligt andra direktiv, däribland intyg från tredje part om så krävs.

Kapitel 15: SPECIFIKATIONER, STANDARDS, NORMER OCH NATIONELLA TEKNISKA REGLER SOM TILLÄMPATS UNDER GODKÄNNANDEFÖRFARANDET

Sökanden ansvarar för att uppfylla alla nödvändiga krav i all tillämplig lagstiftning.

Detta kapitel ska kompletteras med **obligatoriska specifikationer i**

- tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er),
- nationella tekniska regler,
- standarder som direkt citeras i TSD eller nationella tekniska regler och
- övriga rättsliga krav.

Det kan även kompletteras med **icke-obligatoriska specifikationer i**

- harmoniserade europeiska standarder (EN-standarder),
- övriga offentliga standarder och dokument,
- företagsstandarder.

Kapitel 16 och 17:

Sökanden ska intyga att de uppgifter som lämnas är korrekta och fullständiga.