

Forskrift om samtrafikkevnen i jernbanesystemet (samtrafikkforskriften)

Fastsatt av Samferdselsdepartementet med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) §§ 4, 5, 6, 12, 15 og 16, lov av 16. juni 1994 nr. 20 om tekniske kontrollorgan som har til oppgave å gjennomføre samsvarsvurderingar § 7, jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. ? (direktiv 2008/57/EF).

Kapittel I Innledende bestemmelser

§ 1 Formål

Formålet med forskriften er å fastsette de vilkårene som skal oppfylles for å oppnå samtrafikkevne på det nasjonale jernbanenettet.

Forskriften skal bidra til teknisk harmonisering og gjøre det mulig:

- a) å lette, forbedre og utvikle internasjonale jernbanetransporttjenester,
- b) å bidra til den gradvise gjennomføringen av det indre marked for utstyr og tjenester til bygging, fornyelse, oppgradering og drift av jernbanesystemet,
- c) å bidra til samtrafikkevnen til jernbanesystemet i EØS-området.

§ 2 Virkeområde

Forskriften omfatter prosjektering, bygging, ibruktaking, oppgradering, fornyelse, drift og vedlikehold av de ulike delene av jernbanesystemet. Forskriften omfatter også faglige kvalifikasjoner og helse- og sikkerhetsforhold for personell som bidrar til drift og vedlikehold.

Forskriften omfatter ikke:

- a) sporvei, tunnelbane, forstadsbane, og lignende som ikke er en del av det nasjonale jernbanenettet,
- b) privateid jernbaneinfrastruktur og kjøretøy som bare brukes på slik infrastruktur, og som bare er for bruk av eierne til egen godstransport,
- c) infrastruktur og kjøretøyer som er avsatt for strengt lokalt, historisk eller turistmessig bruk.

Bestemmelsene i denne forskriften kommer til anvendelse uten å berøre andre relevante deler av EØS-avtalen. For samtrafikkkomponenter som også omfatter grensesnitt, kan imidlertid hensynet til samsvar med de grunnleggende krav i denne forskrift gjøre det nødvendig å bruke de enkelte europeiske spesifikasjoner som er utarbeidet for dette formål.

§ 3 Myndighet

Statens jernbanetilsyn kan gjøre unntak fra å anvende TSier etter § 8.

Statens jernbanetilsyn gir tillatelse til å ta i bruk strukturelle delsystemer etter § 13 og kjøretøy etter kap. V.

Statens jernbanetilsyn utpeker tekniske kontrollorgan etter § 30.

Statens jernbanetilsyn skal føre jevnlig tilsyn med at bestemmelsene i denne forskrift og i forskrifter og enkeltvedtak gitt i medhold av denne, blir overholdt.

Statens jernbanetilsyn fastsetter nærmere krav til registre for kjøretøy og infrastruktur.

Statens jernbanetilsyn kan gi utfyllende bestemmelser til forskriften her.

§ 4 Definisjoner

I forskriften her menes med:

- a) *det transeuropeiske jernbanesystemet*: de transeuropeiske jernbanesystemene for konvensjonelle tog og for høyhastighetstog som beskrevet i vedlegg I,
- b) *samtrafikkevne*: et jernbanesystems evne til å muliggjøre sikker og kontinuerlig trafikk av tog som oppviser de påkrevde ytelsesnivåer for disse jernbanelinjene. Denne evnen avhenger av at alle forskriftsmessige, tekniske og driftsmessige vilkår for å oppfylle de grunnleggende kravene er til stede,
- c) *kjøretøy*: et jernbanekjøretøy som kjører på egne hjul på jernbanelinjer, med eller uten egen trekkraft. Et kjøretøy er sammensatt av et eller flere strukturelle og funksjonelle delsystemer eller deler av slike delsystemer,
- d) *jernbanenett*: linjer, stasjoner, terminaler og alle typer fast utstyr som er nødvendig for å sikre sikker og kontinuerlig drift av jernbanesystemet,
- e) *delsystemer*: resultatet av inndelingen av jernbanesystemet, som beskrevet i vedlegg II. Disse delsystemene som det må fastsettes grunnleggende krav til, er av strukturell eller funksjonell karakter,
- f) *samtrafikkkomponenter*: enhver enkeltstående komponent, gruppe av komponenter, underenhet eller fullstendig enhet av utstyr som inngår i eller er bestemt til å inngå i et delsystem, og som samtrafikkevnen til jernbanesystemet direkte eller indirekte er avhengig av. Begrepet komponent omfatter både materielle og immaterielle objekter, for eksempel programvare,
- g) *grunnleggende krav*: alle vilkårene fastsatt i vedlegg III som må oppfylles av jernbanesystemet, delsystemer og samtrafikkkomponenter, herunder grensesnitt,
- h) *europaisk spesifisering*: en felles teknisk spesifisering, en europeisk teknisk godkjenning eller en nasjonal standard som gjennomfører en europeisk standard, som definert i vedlegg XXI til direktiv 2004/17/EF,
- i) *tekniske spesifisering for samtrafikkevne (TSI)*: en spesifisering vedtatt i samsvar med direktiv 2008/57/EF som hvert delsystem eller del av et delsystem skal omfattes av for å oppfylle de grunnleggende kravene og sikre jernbanesystemets samtrafikkevne,
- j) *teknisk kontrollorgan*: organ som har ansvar for å vurdere samtrafikkkomponentenes samsvar eller bruksegnethet eller for å gjennomføre prosedyren for EF-verifisering av delsystemene,
- k) *grunnleggende parametre*: ethvert forskriftsmessig, teknisk eller driftsmessig vilkår som er av avgjørende betydning for samtrafikkevnen, og som er nærmere spesifisert i relevante TSIs,

- l) *særtilfelle*: en hvilken som helst del av jernbanesystem som krever midlertidige eller permanente særbestemmelser i TSIene, på grunn av enten geografiske, topografiske eller bymiljømessige begrensninger, eller av hensyn til forenlighet med det eksisterende systemet. Dette kan særlig omfatte jernbanelinjer og -nett som ikke er forbundet med EØS-områdets øvrige jernbanenett, dessuten lasteprofil, sporvidde eller avstanden mellom spor, kjøretøyer utelukkende ment til lokal, regional eller historisk bruk, og kjøretøyer på vei til eller fra tredjestater,
- m) *oppgradering*: ethvert større endringsarbeid på et delsystem eller en del av et delsystem som forbedrer delsystemets generelle ytelse,
- n) *fornyelse*: ethvert større utskiftningsarbeid på et delsystem eller del av et delsystem som ikke endrer delsystemets generelle ytelse,
- o) *eksisterende jernbanesystem*: strukturen av jernbanelinjer og faste anlegg i det eksisterende jernbanesystemet samt kjøretøy av alle kategorier og opprinnelse som trafikkerer denne infrastrukturen,
- p) *utskifting innenfor rammen av vedlikehold*: alle utskiftninger av komponenter med deler med identisk funksjon og ytelse innenfor rammen av forebyggende eller korrigerende vedlikehold,
- q) *ibruktaking*: alle operasjoner der et delsystem eller et kjøretøy settes i tilsiktet bruk
- r) *oppdragsgiver*: ethvert foretak, offentlig eller privat, som bestiller prosjektering og/eller bygging, fornyelse eller oppgradering av et delsystem. Dette foretaket kan være et jernbaneforetak, en infrastrukturforvaltning eller en innehaver, eller konsesjonsinnehaver med ansvar for å utføre et prosjekt,
- s) *kjøretøyinnehaver*: den person eller foretak som i egenskap av å være eier av et kjøretøy eller som har rett til å benytte dette, benytter kjøretøyet som et transportmiddel og er registrert som sådan i det nasjonale kjøretøyregistret som omhandles i § 32,
- t) *prosjekt i et langt fremskredet trinn i utviklingen*: ethvert prosjekt hvis planleggings-/byggetrinn har nådd et punkt der en endring i de tekniske spesifikasjonene ikke ville være akseptable for vedkommende EØS-stat. Et slikt hinder kan være av juridisk, kontraktsmessig, økonomisk, finansiell, sosial eller miljømessig art og være behørig begrunnet,
- u) *harmonisert standard*: enhver europeisk standard vedtatt av de europeiske standardiseringsorganene oppført i vedlegg I til direktiv 98/34/EF av 22. juni 1998 om en informasjonsprosedyre for standarder og tekniske forskrifter i forbindelse med et mandat fra Kommisjonen utarbeidet i samsvar med fremgangsmåten omhandlet i artikkel 6 nr. 3 i nevnte direktiv, som alene eller sammen med andre standarder gir løsning med hensyn til overholdelse av en juridisk bestemmelse,
- v) *nasjonal sikkerhetsmyndighet*: en sikkerhetsmyndighet som definert i artikkel 3 bokstav g) i direktiv 2004/49/EF,
- w) *type*: en kjøretøytype som definerer de grunnleggende konstruksjonsmessige egenskaper til kjøretøyet og som omfattes av et enkelt typeprøvingssertifikat som beskrevet i modul B i beslutning 93/465/EØF,
- x) *serie*: et antall identiske kjøretøyer av samme konstruksjonstype

y) *enhet ansvarlig for vedlikehold*: en enhet med ansvar for vedlikehold av et kjøretøy og registrert som dette i det nasjonale kjøretøyregistret.

§ 5 Grunnleggende krav

Jernbanesystemet, delsystemer og samtrafikkkomponenter, herunder grensesnitt, skal oppfylle de relevante grunnleggende kravene.

Øvrige tekniske spesifikasjoner omhandlet i artikkel 34 i direktiv 2004/17/EF, som er nødvendige for å utfylle europeiske spesifikasjoner eller andre standarder som er i bruk i EØS-området, må ikke stride mot de grunnleggende kravene.

Kapittel II. Tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne (TSIer)

§ 6 Innhold i TSIene

Hvert delsystem skal omfattes av en TSI. Der det er nødvendig kan et delsystem omfattes av flere TSIer og en TSI kan omfatte flere delsystemer.

Delsystemene må være i overensstemmelse med TSIene som gjelder på det tidspunkt de tas i bruk, oppgraderes eller fornyes, i samsvar med denne forskrift; og slik opprettholdelse skal til enhver tid opprettholdes så lenge hvert delsystem er i bruk.

§ 7 TSIenes virkeområde

En TSI som ikke dekker hele det nasjonale jernbanenettet skal likevel få anvendelse på disse strekningene. For delsystemer og kjøretøy som skal tas i bruk på den delen av det nasjonale jernbanenettet som ikke faller inn under virkeområdet til vedkommende TSI, skal fremgangsmåtene i kapittel IV og V følges.

§ 8 Unntak

Statens jernbanetilsyn kan, i mangel av særtilfeller i relevant TSI, gjøre unntak fra å anvende en eller flere TSIer i følgende tilfeller:

- a) for et foreslått nytt delsystem, for fornyelse eller oppgradering av et eksisterende delsystem eller for et hvilket som helst forhold omhandlet i § 2, som befinner seg i et langt framskredent trinn i utviklingen, eller er omfattet av en kontrakt som er i ferd med å bli gjennomført, når disse TSI ene blir offentliggjort,
- b) for alle prosjekter vedrørende fornyelse eller oppgradering av et eksisterende delsystem der spesifikasjoner for lasteprofil, sporvidde, sporavstand eller elektrisk spenning som angitt i disse TSIene ikke er forenlig med dem som gjelder for det eksisterende delsystemet,
- c) for et foreslått nytt delsystem eller for en foreslått fornyelse eller oppgradering av et eksisterende delsystem dersom jernbanenett er atskilt eller isolert fra EØS-områdets øvrige jernbanenett av hav eller av andre særlige geografiske forhold,

d) for all foreslått fornyelse, utvidelse eller oppgradering av et eksisterende delsystem dersom anvendelsen av disse TSIene kan skade prosjektets økonomiske levedyktighet og/eller forenligheten med jernbanesystemet,

e) når, etter en ulykke eller en naturkatastrofe, vilkårene for en rask gjenoppbygging av jernbanenettet økonomisk eller teknisk ikke gir rom for full eller delvis anvendelse av de relevante TSIene,

f) for kjøretøyer i trafikk fra eller til tredjestater, når disse statenes sporvidde er forskjellig fra sporvidden til EØS-områdets hovedjernbanenett.

I de tilfeller som er omhandlet i første ledd skal Statens jernbanetilsyn oversende til EFTAs overvåkingsorgan dokumentasjon som inneholder opplysningene omhandlet i vedlegg IX.

I tilfellet omhandlet i første ledd bokstav a) skal Statens jernbanetilsyn innen ett år etter hver enkelt TSIs ikrafttredelse, under forutsetning av at TSIen er tatt inn i EØS-avtalen, oversende EFTAs overvåkingsorgan en liste over prosjekter som er satt i gang og som befinner seg i et langt framskredent trinn i utviklingen.

For delsystemer og kjøretøy som omfattes av forskriften, men som ikke er uttrykkelig omfattet av den relevante TSIens virkeområde, gjelder første ledd tilsvarende.

Kapittel III. Samtrafikkkomponenter

§ 9 Oppfyllelse av grunnleggende krav

Samtrafikkkomponenter som det foreligger en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet for i henhold til vedlegg IV, er i samsvar med de grunnleggende krav.

Alle samtrafikkkomponenter skal være underlagt framgangsmåten for vurdering av samsvar og bruksegnethet angitt i den respektive TSIen og skal være ledsaget av en EF-erklæring.

Samtrafikkkomponenter tilfredsstiller de grunnleggende kravene bare dersom de er i samsvar med vilkårene fastsatt i den relevante TSIen eller de tilsvarende europeiske spesifikasjonene utarbeidet for å samsvare med disse vilkårene.

Reservedeler for delsystemer som allerede er tatt i bruk når den tilsvarende TSIen trer i kraft, kan installeres i disse delsystemene uten at de blir underlagt framgangsmåten omhandlet i annet ledd.

§ 10 Tilgjengeliggjøring av samtrafikkkomponenter i markedet

Samtrafikkkomponenter kan bare gjøres tilgjengelig i markedet dersom de bidrar til å oppnå samtrafikkevne i jernbanesystemet og de samtidig oppfyller de grunnleggende krav. Slike komponenter som er i samsvar med forskriften her, kan gjøres tilgjengelig uten begrensninger. Det stilles ikke krav om kontroller som allerede er foretatt innenfor rammen av framgangsmåten i vedlegg IV for EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet.

Samtrafikkkomponenter skal være forsvarlig montert og vedlikeholdt og brukes til det formål de er bestemt for.

Denne bestemmelsen er ikke til hinder for at komponentene kan gjøres tilgjengelig til andre formål.

§ 11 Framgangsmåte for EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet

Når produsenten eller dennes representant i EØS-området utsteder en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet for en samtrafikkkomponent, skal vedkommende anvende bestemmelsene fastsatt i de relevante TSIene.

Vurderingen av en samtrafikkkomponents samsvar eller bruksegnethet skal foretas av det tekniske kontrollorganet som er blitt anmodet om dette av produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området dersom det er påkrevet i den relevante TSIen.

Dersom samtrafikkkomponentene er omfattet av andre EØS-regler som omfatter andre forhold, skal det i EF-erklæringen om samsvar eller bruksegnethet angis at samtrafikkkomponentene også oppfyller kravene i disse EØS-reglene.

Dersom verken produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området har oppfylt forpliktelsene etter første og tredje ledd, skal disse forpliktelsene påhvile enhver som gjør samtrafikkkomponenten tilgjengelig i markedet. De samme forpliktelsene får anvendelse for enhver som setter sammen samtrafikkkomponenter eller deler av samtrafikkkomponenter av ulik opprinnelse, eller som til eget bruk produserer samtrafikkkomponenter.

Fastslår Statens jernbanetilsyn at en EF-erklæring er urettmessig utarbeidet skal produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området pålegges å bringe samtrafikkkomponenten i samsvar og overtredelsen til opphør.

Dersom komponenten ikke bringes i samsvar skal tilsynet treffe nødvendige tiltak for å begrense eller forby omsetningen av vedkommende samtrafikkkomponent eller sikre at den trekkes tilbake fra markedet etter framgangsmåtene fastsatt i § 12.

§ 12 Samtrafikkkomponenter som ikke overholder grunnleggende krav

Dersom Statens jernbanetilsyn sannsynliggjør at en samtrafikkkomponent som er omfattet av en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet og som er gjort tilgjengelig på markedet og som brukes til det formål den er bestemt for, ikke vil oppfylle de grunnleggende kravene, skal Statens jernbanetilsyn treffe alle nødvendige tiltak for å begrense komponentens anvendelsesområde, forby bruk av den eller trekke den tilbake fra markedet.

Statens jernbanetilsyn skal umiddelbart underrette EFTAs overvåkingsorgan om de tiltak som er truffet, og grunngi sin avgjørelse, særlig dersom det manglende samsvaret skyldes:

- a) at de grunnleggende kravene ikke er oppfylt,
- b) at de europeiske spesifikasjonene er feilaktig anvendt, dersom slike spesifikasjoner får anvendelse,
- c) at de europeiske spesifikasjonene er utilstrekkelige.

Dersom en samtrafikkkomponent som det foreligger en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet for, viser seg ikke å oppfylle de grunnleggende kravene, skal Statens jernbanetilsyn treffe de nødvendige tiltak overfor den som har utarbeidet erklæringen, samt underrette EFTAs overvåkingsorgan og de øvrige EØS-statene om dette.

Kapittel IV. Delsystemer

§ 13 Framgangsmåte for ibruktaking

Statens jernbanetilsyn gir tillatelse til å ta i bruk de strukturelle delsystemene som utgjør eller skal brukes på det nasjonale jernbanenettet.

For dette formål skal Statens jernbanetilsyn treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at disse delsystemene bare tas i bruk dersom de er utformet, bygd og anlagt på en slik måte at de oppfyller de relevante grunnleggende kravene når de integreres på det nasjonale jernbanenettet. Statens jernbanetilsyn skal særlig kontrollere:

- at delsystemene er forenlige med det systemet de integreres i,
- at sikker integrering av disse delsystemene er i samsvar med artikkel 4 nr. 3 og artikkel 6 nr. 3 i direktiv 2004/49/EF.

Statens jernbanetilsyn skal, før disse delsystemene tas i bruk og der dette er relevant, kontrollere at de er i overensstemmelse med de relevante TSI bestemmelsene vedrørende drift og vedlikehold.

Etter at disse delsystemene er tatt i bruk, skal kontrollen utføres:

- a) for infrastrukturer, i sammenheng med tildeling av og tilsyn med sikkerhetsgodkjenninger i henhold til artikkel 11 i direktiv 2004/49/EF,
- b) for kjøretøyer, i sammenheng med tildeling av og tilsyn med sikkerhetsattestater i henhold til artikkel 10 i direktiv 2004/49/EF.

For dette formål skal det benyttes de vurderings- og verifiseringsframgangsmåtene som er fastsatt i de relevante strukturelle og funksjonelle TSIene.

§ 14 Fri bevegelighet for delsystemer

Uten at det berører bestemmelsene i § 13 kan Statens jernbanetilsyn av grunner knyttet til denne forskrift, ikke forby, begrense eller hindre bygging, ibruktaking eller drift av strukturelle delsystemer som inngår i det nasjonale jernbanenettet, dersom de grunnleggende kravene er oppfylt. Statens jernbanetilsyn kan ikke kreve kontroller som allerede er utført:

- enten som en del av framgangsmåten som fører fram til EF-verifiseringserklæring i henhold til vedlegg V, eller
- i andre EØS-stater med sikte på å verifisere overholdelse med identiske krav i henhold til identiske driftsvilkår.

§ 15 Samsvar med TSIer og nasjonale regler

Strukturelle delsystemer som omfattes av EF-verifiseringserklæring, anses å ha samtrafikkvegne og oppfylle de relevante grunnleggende kravene.

Om et strukturelt delsystem oppfyller krav til samtrafikkevne og de grunnleggende krav, fastslås på grunnlag av gjeldende TSier.

Statens jernbanetilsyn skal for hvert delsystem utarbeide en liste over de tekniske regler som brukes ved gjennomføringen av de grunnleggende krav og melde denne listen til EFTAs overvåkingsorgan når:

- det ikke foreligger noen relevant TSI, eller
- det er meldt et unntak i henhold til § 8, eller
- et særlig tilfelle krever anvendelse av tekniske regler som ikke omfattes av den relevante TSien.

Denne listen skal meldes enten:

- hver gang den blir endret, eller
- etter at unntaket er meldt, eller
- etter offentliggjøring av vedkommende TSI.

Når det gjelder nasjonale tekniske regler skal Statens jernbanetilsyn gjennomføre verifisering etter framgangsmåten beskrevet i § 17.

§ 16 Framgangsmåte for utferdigelse av EF-verifiseringserklæringen

Søker skal be et teknisk kontrollorgan om å iverksette framgangsmåten for EF-verifisering som omhandlet i vedlegg VI. Søker kan være oppdragsgiveren eller produsenten, eller deres godkjente representant i EØS-området.

Opgavene til det tekniske kontrollorganet som er ansvarlig for EF-verifiseringen av et delsystem, skal begynne med prosjekteringsfasen og omfatte hele produksjonsfasen fram til godkjenningsfasen før delsystemet tas i bruk. De skal også omfatte verifisering av det aktuelle delsystemets grensesnitt mot det systemet det skal integreres i, basert på de tilgjengelige opplysningene i den relevante TSien og i registrene fastsatt i §§ 33 og 34.

Det tekniske kontrollorganet har ansvar for sammenstillingen av den tekniske dokumentasjonen som skal følge EF-verifiseringserklæringen. Denne tekniske dokumentasjonen skal inneholde alle nødvendige dokumenter om delsystemets egenskaper og eventuelt all dokumentasjon som bekrefter samtrafikkomponentenes samsvar. De skal også omfatte alle relevante opplysninger om bruksvilkår og -begrensninger, ettersyn, løpende eller periodisk overvåking, justering og vedlikehold.

Det tekniske kontrollorganet kan utstede midlertidige verifiseringserklæringer for å dekke visse trinn i verifiseringsframgangsmåten eller visse deler av delsystemet. I et slikt tilfelle får framgangsmåten fastsatt i vedlegg VI anvendelse.

Dersom de relevante TSiene tillater det, kan det tekniske kontrollorganet utstede samsvarssertifikat for en serie delsystemer eller visse deler av disse delsystemene.

§ 17 Delsystemer som ikke oppfyller de grunnleggende krav

Dersom Statens jernbanetilsyn fastslår at et strukturelt delsystem som er omfattet av EF-verifiseringserklæringen og fulgt av den tekniske dokumentasjonen, ikke fullt ut er i overensstemmelse med forskriften her, og særlig ikke oppfyller de grunnleggende kravene, kan tilsynet anmode om at det blir foretatt ytterligere kontroller.

Statens jernbanetilsyn skal umiddelbart underrette EFTAs overvåkingsorgan om ytterligere kontroller det er anmodet om, og gi en begrunnelse for dette.

Statens jernbanetilsyn skal oppgi om unnlatelsen av å overholde forskriften her, skyldes:

- a) manglende overholdelse av de grunnleggende kravene,
- b) manglende overholdelse av en TSI,
- c) ikke korrekt anvendelse av en TSI, eller
- d) at en TSI er utilstrekkelig.

§ 18 Ibruktaking av eksisterende delsystemer etter fornyelse eller oppgradering

Ved fornyelse eller oppgradering skal oppdragsgiveren eller produsenten oversende dokumentasjon som beskriver prosjektet til Statens jernbanetilsyn. Statens jernbanetilsyn skal gjennomgå dokumentasjonen og skal, idet det tas hensyn til den gjennomføringsstrategi som angis i den relevante TSIn, avgjøre hvorvidt arbeidets omfang betyr at det er nødvendig med en ny tillatelse til ibruktaking i henhold til forskriften her.

Slik ny tillatelse til ibruktaking skal kreves når det allmenne sikkerhetsnivået til vedkommende delsystem kan påvirkes negativt av det planlagte arbeidet. Dersom det er behov for en ny tillatelse, skal Statens jernbanetilsyn bestemme i hvilket omfang TSIne skal få anvendelse på prosjektet.

Statens jernbanetilsyn skal fatte sin beslutning senest fire måneder etter at søkeren har innlevert komplett dokumentasjon.

Når det kreves en ny tillatelse og dersom TSIn ikke er anvendt fullt ut, skal Statens jernbanetilsyn melde følgende opplysninger til EFTAs overvåkingsorgan:

- grunnen til at TSI en ikke er anvendt fullt ut,
- de tekniske egenskapene som får anvendelse istedenfor TSIn,
- at Statens jernbanetilsyn gjennomfører verifisering etter § 16.

Kapittel V Kjøretøyer

§ 19 Tillatelse til ibruktaking av kjøretøy

Statens jernbanetilsyn skal gi tillatelse til ibruktaking av et kjøretøy før det benyttes på jernbanenettet.

Et kjøretøy som er i overensstemmelse med de relevante TSIene, skal ha tillatelse i samsvar med §§ 20-24.

Et kjøretøy som ikke er i overensstemmelse med de relevante TSIene, skal ha tillatelse i samsvar med §§ 25-27.

Et kjøretøy som er i overensstemmelse med en godkjent type, har tillatelse i samsvar med § 28.

En tillatelse gitt av en EØS-stat skal være gyldig i hele EØS-området, men uten at dette berører bestemmelsene i §§ 21-24 og §§ 27 og 28 vedrørende ytterligere tillatelser.

Søkeren kan innen en periode på én måned regnet fra mottak av et vedtak som nekter ibruktaking av et kjøretøy, anmode om at Statens jernbanetilsyn gjennomgår vedtaket på nytt. Statens jernbanetilsyn skal deretter innen to måneder etter mottak av klagen opprettholde eller omgjøre sitt vedtak.

I mangel av et vedtak av Statens jernbanetilsyn innenfor fristene i §§ 24 og 27, skal ibruktaking av vedkommende kjøretøy anses for å være tillatt etter en periode på tre måneder fra utløpet av disse tidsfristene. En slik tillatelse er bare gyldig på det nasjonale jernbanenettet.

Når Statens jernbanetilsyn har til hensikt å trekke tilbake en tillatelse til ibruktaking som den selv har gitt eller en tillatelse etter forrige ledd, skal framgangsmåten for revisjon av sikkerhets sertifikater omhandlet i lisensforskriften følges.

Når det gjelder kjøretøyer som er i trafikk mellom en EØS-stat og en tredjestat, på et jernbanenett hvis sporvidde er forskjellig fra sporvidden til hovedjernbanenettet i EØS-området og som det kan gis unntak for i samsvar med artikkel 9 nr. 5 i direktiv 2008/57/EF eller som er underlagt særtilfeller, kan de nasjonale reglene omhandlet i §§ 20 og 25 omfatte internasjonale avtaler i den utstrekning disse er forenlige med EØS-avtalen.

Tillatelser til ibruktaking som er gitt før 19. juli 2008, herunder tillatelser gitt i henhold til internasjonale avtaler, særlig RIC («Regolamento Internazionale Carrozze») og RIV («Regolamento Internazionale Veicoli»), skal fortsatt være gyldige i samsvar med vilkårene i tillatelsene. Denne bestemmelsen har forrang foran §§ 20-28.

Statens jernbanetilsyn kan gi tillatelse til ibruktaking av en serie av kjøretøyer. For dette formål skal Statens jernbanetilsyn underrette søkeren om hvilken fremgangsmåte som skal benyttes.

Tillatelser til ibruktaking gitt i samsvar med denne bestemmelsen skal ikke berøre andre vilkår som er pålagt jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger for drift av slike kjøretøyer i lovgivningen ellers.

§ 20 Første tillatelse til ibruktaking av kjøretøy som er i samsvar med TSIer

Denne bestemmelsen får anvendelse på kjøretøy som er i samsvar med alle relevante TSIer som er trådt i kraft på tidspunktet for ibruktaking.

Den første tillatelsen skal gis av Statens jernbanetilsyn på følgende måte:

a) Der alle strukturelle delsystemer i et kjøretøy har tillatelse i overensstemmelse med bestemmelsene i kapittel IV, skal tillatelsen gis uten ytterligere undersøkelser.

b) For kjøretøyer som har alle nødvendig EF-verifiseringserklæringer som fastsatt i § 16 kan Statens jernbanetilsyn bare kontrollere:

- teknisk forenlighet mellom kjøretøyets relevante delsystemer og sikker integrering av disse i samsvar med § 13 annet ledd,
- teknisk forenlighet mellom kjøretøyet og jernbanenettet,
- nasjonale regler som får anvendelse på åpne punkter i relevante TSier,
- nasjonale regler som får anvendelse på de særtilfeller som er identifisert i relevante TSier.

§ 21 Ytterligere tillatelser til ibruktaking av kjøretøy som er i samsvar med TSier

Kjøretøy som fullt ut overholder TSier som omfatter alle forhold ved de relevante delsystemene uten særtilfeller og uten åpne punkter strengt knyttet til teknisk forenlighet mellom kjøretøy og jernbanenett, trenger ikke ytterligere tillatelser i Norge så lenge infrastrukturen den skal trafikkere er i samsvar med TSiene eller under de vilkår som er spesifisert i de relevante TSiene.

Kjøretøy med tillatelse til ibruktaking i en annen EØS-stat som tilsvare bestemmelsen i § 20 og som ikke omfattes av første ledd, må ha tillatelse til ibruktaking i Norge i henhold til § 22.

§ 22 Søknad om ytterligere tillatelser til ibruktaking av kjøretøy som er i samsvar med TSier

Søkeren skal legge fram dokumentasjon for Statens jernbanetilsyn vedrørende kjøretøy eller type kjøretøy samt kjøretøyets eller typen kjøretøys tiltenkte bruk på jernbanenettet. Dokumentasjonen skal inneholde følgende opplysninger:

- a) Dokumentasjon på at kjøretøyet har tillatelse til ibruktaking i en annen EØS-stat som tilsvare bestemmelsen i § 20.
- b) En kopi av den tekniske dokumentasjonen som omhandlet i vedlegg VI. For kjøretøy utstyrt med dataregistreringsutstyr skal informasjonen omfatte datainnsamlingsprosedyre som tillater lesing og evaluering, så lenge denne informasjonen ikke er harmonisert av den relevante TSien.
- c) Registreringer som viser kjøretøyets vedlikeholdshistorikk og, der dette er relevant, tekniske endringer som er foretatt etter tillatelsen.
- d) Dokumentasjon på tekniske og driftsmessige egenskaper som viser at kjøretøyet er forenlig med infrastrukturene og faste installasjoner, herunder klimatiske forhold, energiforsyningssystem, system for styring, kontroll og signalering, sporvidde og infrastrukturens lasteprofiler, største tillatte aksellast og andre begrensninger på jernbanenettet.

§ 23 Behandling av søknader etter § 22

For tillatelser for kjøretøy nevnt i § 21 annet ledd kan Statens jernbanetilsyn bare kontrollere:

- teknisk forenlighet (kompatibilitet) mellom kjøretøyet og jernbanenettet,
- de nasjonale reglene som får anvendelse på åpne punkter i TSIene som er nødvendig for å sikre slik forenlighet,
- de nasjonale reglene som får anvendelse på de særlige tilfellene som er identifisert i de relevante TSIene.

Statens jernbanetilsyn kan anmode om ytterligere informasjon, at det utføres risikoanalyser i samsvar med den felles sikkerhetsmetodikken eller at det utføres tester på jernbanenettet for å verifisere kriteriene omhandlet i første ledd. Etter at referansedokumentet nevnt i direktiv 2008/57/EF artikkel 27 er tatt i bruk, kan Statens jernbanetilsyn kan bare utføre slik verifisering på grunnlag av de nasjonale reglene knyttet til gruppe B eller C i vedlegg VII.

Statens jernbanetilsyn skal definere, etter samråd med søkeren, virkeområdet for og innholdet i tilleggsinformasjonen, risikoanalysene og testene det anmodes om. Infrastrukturforvalter, i samråd med søkeren, skal sikre at alle tester finner sted innen tre måneder etter søkerens anmodning. Der dette er hensiktsmessig skal Statens jernbanetilsyn treffe tiltak for å påse at testene finner sted.

§ 24 Frister for behandling av søknader etter § 22

Søknader om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy etter § 22 skal avgjøres så snart som mulig og senest:

- a) to måneder etter framleggingen av dokumentasjonen omhandlet i § 22,
- b) der dette er relevant, en måned etter framleggingen av eventuell tilleggsinformasjon etter § 23 annet ledd,
- c) der dette er relevant, en måned etter framleggingen av resultatene av eventuelle tester etter § 23 annet ledd.

§ 25 Første tillatelse til å ta i bruk kjøretøy som ikke er i overensstemmelse med TSIer

Denne bestemmelsen gjelder kjøretøy som ikke er i overensstemmelse med alle relevante TSIer som er trådt i kraft på tidspunktet for ibruktaking, herunder kjøretøy underlagt unntak etter § 8, eller der en betydelig del av de grunnleggende kravene ikke er fastsatt i en eller flere TSIer.

Den første tillatelsen skal gis av Statens jernbanetilsyn på følgende måte:

- For de tekniske forholdene som omfattes av en TSI får framgangsmåten for EF-verifisering i § 16 anvendelse.
- For de andre tekniske forholdene får relevante nasjonale regler anvendelse.

§ 26 Ytterligere tillatelser til ibruktaking av kjøretøy som ikke er i overensstemmelse med TSIer

Kjøretøy med tillatelse til ibruktaking i annen EØS-stat og som ikke er i overensstemmelse med TSier må ha tillatelse i Norge.

Ved søknad om tillatelse etter første ledd skal søkeren legge fram følgende:

- a) Dokumentasjon på at kjøretøyet har tillatelse til ibruktaking i en annen EØS-stat, sammen med dokumentasjon av den framgangsmåte som er fulgt for å vise at kjøretøyet var i overensstemmelse med gjeldende sikkerhetskrav, herunder opplysninger om gjeldende unntak.
- b) Tekniske opplysninger, vedlikeholdsprogrammer og driftsparametre. For kjøretøy utstyrt med dataregistreringsutstyr skal informasjonen omfatte opplysninger om datainnsamlingsprosedyre som tillater lesing og evaluering, som fastlagt i jernbaneundersøkelsesloven § 9.
- c) Registreringer som viser kjøretøyets tidligere drift, vedlikehold og eventuelle tekniske endringer som er foretatt etter at tillatelsen ble gitt.
- d) Dokumentasjon på tekniske og driftsmessige parametre som viser at kjøretøy er forenlig med infrastruktur og faste installasjoner, herunder klimatiske forhold, energiforsyningssystem, system for styring, kontroll og signalering, sporvidde og infrastrukturens lasteprofiler, største tillatte aksellast og andre begrensninger på jernbanenettet.

Statens jernbanetilsyn kan ikke stille spørsmål ved opplysningene omhandlet i annet ledd bokstav a) og b). Dette gjelder ikke hvis Statens jernbanetilsyn kan sannsynliggjøre at det foreligger en vesentlig sikkerhetsrisiko, med mindre de grunnleggende kravene er oppfylt. Etter at referansedokumentet nevnt i direktiv 2008/57/EF artikkel 27 er tatt i bruk kan Statens jernbanetilsyn i denne sammenheng ikke påberope seg noen regel knyttet til gruppe A i vedlegg VII.

Statens jernbanetilsyn kan anmode om ytterligere informasjon, at det utføres risikoanalyser i samsvar med den felles sikkerhetsmetodikken eller at det utføres tester på jernbanenettet for å verifisere at opplysningene i annet ledd bokstav c og d er i overensstemmelse med nasjonale regler. Etter at referansedokumentet nevnt i direktiv 2008/57/EF artikkel 27 er tatt i bruk kan Statens jernbanetilsyn bare utføre slik verifisering på grunnlag av de nasjonale reglene knyttet til gruppe B eller C i vedlegg VII til forskriften her.

Statens jernbanetilsyn skal definere, etter samråd med søkeren, virkeområdet for og innholdet i tilleggsinformasjonen, risikoanalysene og testene det anmodes om. Infrastrukturforvalter, i samråd med søkeren, skal sikre at alle tester finner sted innen tre måneder etter søkerens anmodning. Der dette er hensiktsmessig skal Statens jernbanetilsyn treffe tiltak for å påse at testene finner sted.

§ 27 Frister for behandling av søknader etter § 26

Søknader om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy etter § 26, skal avgjøres så snart som mulig og senest:

- a) fire måneder etter framleggingen av dokumentasjonen omhandlet i § 26 annet ledd,
- b) der dette er relevant, to måneder etter framleggingen av eventuell tilleggsinformasjon eller risikoanalyser etter § 26 fjerde ledd,

c) der dette er relevant, to måneder etter framleggingen av resultatene av eventuelle tester etter § 26 fjerde ledd.

§ 28 Tillatelse til ibruktaking av typer kjøretøy

Statens jernbanetilsyn kan gi tillatelse til ibruktaking av typer kjøretøy. I forbindelse med at et kjøretøy får tillatelse til ibruktaking gis det samtidig tillatelse til typen kjøretøy.

Et kjøretøy som er i overensstemmelse med en type som allerede har tillatelse i en EØS-stat, skal få tillatelse av Statens jernbanetilsyn på grunnlag av en samsvarserklæring for denne typen lagt fram av søkeren uten ytterligere kontroll.

Dersom relevante bestemmelser i TSIene og nasjonale regler som en type kjøretøy ble gitt tillatelse på grunnlag av senere er endret, skal Statens jernbanetilsyn avgjøre om tillatelser av typen kjøretøy som allerede er gitt, fremdeles skal gjelde eller må fornyes. Kriteriene som Statens jernbanetilsyn kontrollerer i tilfelle av en fornyet tillatelse av typen kjøretøy, kan bare gjelde de endrede reglene. Fornyelse av tillatelsen påvirker ikke tillatelser av kjøretøyer som allerede er gitt på grunnlag av tidligere tillatte typer.

Typesamsvarserklæringen skal fastsettes i samsvar med:

- a) for kjøretøy som er i overensstemmelse med TSIene, verifiseringsframgangsmåtene i de relevante TSIene,
- b) for kjøretøy som ikke er i overensstemmelse med TSIene, verifiseringsframgangsmåtene definert i modul D eller E i beslutning 93/465/EØF.

Søkeren kan søke om tillatelse til å ta i bruk en type kjøretøy i flere EØS-stater samtidig. I slike tilfeller skal Statens jernbanetilsyn samarbeide med de andre nasjonale sikkerhetsmyndighetene med sikte på å forenkle framgangsmåten og gjøre de administrative bestrebelsene minst mulig.

Tillatelsene skal registreres i det europeiske registeret over tillatte typer kjøretøy omhandlet i § 33. Dette registeret skal angi i hvilken eller hvilke EØS-stater en type kjøretøy har tillatelse.

§ 29 Klassifisering av nasjonale regler

For å legge forholdene til rette for framgangsmåten for tillatelse til ibruktaking av kjøretøyer omhandlet i § 27, skal nasjonale regler klassifiseres i henhold til vedlegg VII.

Kapittel VI Teknisk kontrollorgan

§ 30 Teknisk kontrollorgan

Statens jernbanetilsyn skal anvende kriteriene fastsatt i vedlegg VIII ved utpeking av tekniske kontrollorgan. Søkere som oppfyller vurderingskriteriene fastsatt i de relevante europeiske standardene, skal antas å oppfylle disse kriteriene.

Statens jernbanetilsyn skal tilbakekalle vedtak om utpeking av et teknisk kontrollorgan som ikke lenger oppfyller kriteriene omhandlet i vedlegg VIII. Statens jernbanetilsyn skal umiddelbart underrette EFTAs overvåkingsorgan og de øvrige EØS-landene om dette.

Dersom Statens jernbanetilsyn anser at et teknisk kontrollorgan utpekt av en annen EØS-stat ikke oppfyller kriteriene omhandlet i vedlegg VIII, skal tilsynet underrette EFTAs overvåkingsorgan om dette.

Kapittel VII Register over infrastruktur og kjøretøy

§ 31 Nummereringssystem for kjøretøy

Alle kjøretøy som er tatt i bruk i EØS-området jernbanesystem skal bære et europeisk kjøretøynummer (EVN) som blir tilordnet når den første tillatelsen for ibruktaking blir gitt. Et kjøretøy skal bare få tilordnet et EVN én gang, med mindre noe annet er angitt i TSien for drift og trafikkstyring.

Innehaveren av den første tillatelsen er ansvarlig for å merke kjøretøyet med EVN.

Kjøretøy som er i trafikk eller er ment å settes i trafikk fra eller til tredjestater hvis sporvidde er forskjellig fra sporvidden i EØS-området kan identifiseres med et annet codesystem.

§ 32 Nasjonale kjøretøyregistre

Statens jernbanetilsyn skal ha et oppdatert register over kjøretøy med tillatelse til ibruktaking i Norge. Dette registeret skal oppfylle følgende kriterier:

- a) det skal overholde de felles spesifikasjonene omhandlet i annet ledd,
- b) det skal være tilgjengelig for sikkerhetsmyndigheter og undersøkelsesorganer utpekt i artikkel 16 og 21 i direktiv 2004/49/EF. Det skal også gjøres tilgjengelig, som svar på en berettiget anmodning, for den reguleringsmyndighet som er utpekt i artikkel 30 i direktiv 2001/14/EF, og for Byrået, jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger, samt for de som registrerer kjøretøy eller er identifisert i registeret.

For hvert kjøretøy skal registeret inneholde minst følgende opplysninger:

- a) europeisk kjøretøynummer (EVN),
- b) henvisninger til EF-verifiseringserklæringen og det utstedende organ,
- c) henvisninger til det europeiske registeret over tillatte typer kjøretøy som omhandlet i § 33,
- d) identifisering av eieren og innehaveren av kjøretøyet,
- e) restriksjoner på bruken av kjøretøyet,

f) enheten med ansvar for vedlikehold.

Registreringsinnehaveren skal umiddelbart melde fra om alle endringer av de opplysninger som er registrert i det nasjonale kjøretøyregisteret, om destruering av et kjøretøy eller om en beslutning om ikke lenger å registrere et kjøretøy, til Statens jernbanetilsyn og eventuelt myndighetene i andre EØS-stater der kjøretøyet har tillatelse.

Så lenge de nasjonale kjøretøyregistre ikke er koplet sammen, skal hver enkelt EØS-stat oppdatere sitt register med de endringene som en annen EØS-stat foretar i sitt eget register med hensyn til opplysningene nevnt i forrige ledd.

Når det gjelder kjøretøy som er tatt i bruk for første gang i en tredjestat og har fått tillatelse i en EØS-stat for ibruktaking på dens territorium, skal vedkommende EØS-stat påse at de opplysningene som er oppført i annet ledd bokstav d) til f) kan hentes ut via det nasjonale kjøretøyregisteret. Opplysninger omhandlet i annet ledd bokstav f) kan erstattes med sikkerhetskritiske opplysninger knyttet til vedlikeholdsplanen.

§ 33 Europeisk register over tillatte typer kjøretøy

Byrået skal innføre og opprettholde et register over typer kjøretøy som har tillatelse til ibruktaking i jernbanenettet i EØS-området. Dette registeret skal oppfylle følgende kriterier:

- a) det skal være offentlig og elektronisk tilgjengelig,
- b) det skal overholde de felles spesifikasjonene vedtatt i samsvar med direktiv 2008/57/EF, artikkel 34 nr. 4,
- c) det skal være koplet til alle nasjonale kjøretøyregistre.

Dette registeret skal omfatte følgende detaljopplysninger for hver type kjøretøy:

- a) de tekniske egenskapene til typen kjøretøy, som definert i de relevante TSIene,
- b) produsentens navn,
- c) datoene for, henvisningene til og EØS-statene som har gitt tillatelse til ibruktaking av denne typen kjøretøy, herunder eventuelle restriksjoner eller tilbakekallinger.

Statens jernbanetilsyn skal underrette Byrået når tillatelse til ibruktaking av en type kjøretøy blir gitt, endret, suspendert eller tilbakekalt.

§ 34 Register over infrastruktur

Statens jernbanetilsyn skal påse at et register over infrastruktur blir offentliggjort og oppdatert på grunnlag av den revisjonssyklusen som er omhandlet i direktiv 2008/57/EF artikkel 35 nr.2. Dette registeret skal angi hovedegenskapene for hvert aktuelle delsystem eller del av et delsystem (f.eks.

grunnleggende parametere), og deres sammenheng med de egenskapene som er fastsatt i henhold til de relevante TSIs. For dette formål skal hver TSI angi nøyaktig hvilke opplysninger som skal tas med i registeret over infrastruktur.

Kapittel VII Sluttbestemmelser

§ 35 Referansesystem

Statens jernbanetilsyn skal underrette EFTAs overvåkingsorgan dersom tilsynet har til hensikt å vedta nasjonale bestemmelser eller godta utvikling av prosjekter som avviker fra referansesystemet nevnt i direktiv 2008/57/EF artikkel 36.

§ 36 Generelle saksbehandlingsregler

Dersom ikke annet er særskilt bestemt i forskriften her gjelder forvaltningslovens saksbehandlingsregler.

§ 37 Gebyrer

Departementet kan gi forskrift om gebyrer for kontrolltiltak.

§ 38 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 19. juli 2010.

Samtidig oppheves forskrift 10. april 2006 nr. 410 om samtrafikkevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog (høyhastighetsforskriften) og forskrift 10. april 2006 nr. 411 om samtrafikkevnen i det konvensjonelle jernbanesystemet (samtrafikkforskriften).

Samtidig gjelder forskrifter som er gitt med hjemmel i samtrafikkforskriften og høyhastighetsforskriften inntil de endres eller oppheves.

VEDLEGG I. VIRKEOMRÅDE

1. Det transeuropeiske jernbanesystemet for konvensjonelle tog

1.1. Jernbanenett

Nettet til det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog skal være det nettet av jernbanelinjer for konvensjonelle tog i det transeuropeiske transportnettet som er angitt i vedtak nr. 1692/96/EF av 23. juli 1996 om fellesskapsretningslinjer for utviklingen av et transporteuropisk transportnett, eller oppført i eventuelle ajourføringer av nevnte vedtak som følge av revisjonen omhandlet i vedtakets artikkel 21, jf. EØS-komiteens beslutning nr. 38/1999 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport).

Den norske delen av det transeuropeiske konvensjonelle jernbanenettet omfatter følgende linjer:

- Østfoldbanen (Oslo – Moss –Kornsjø)
- Vestfoldbanen (Oslo – Drammen –Skien)
- Bratsbergbanen (Nordagutu –Skien)
- Kongsvingerbanen (Oslo – Kongsvinger – Charlottenberg)
- Sørlandsbanen (Oslo – Hokksund – Stavanger)
- Bergensbanen (Oslo – Hokksund – Hønefoss – Bergen) (Oslo – Roa – Hønefoss)
- Dovrebanen (Oslo – Dombås – Trondheim)
- Meråkerbanen (Trondheim – Storlien)
- Nordlandsbanen (Trondheim – Bodø)
- Ofotbanen (Narvik – Vassijaure).

Dette jernbanenettet omfatter trafikkstyrings-, posisjonerings- og navigeringssystemer, tekniske anlegg for databehandling og telekommunikasjon beregnet på person- og godstrafikk med langdistansetog på jernbanenettet, med henblikk på å oppnå sikker og enhetlig drift av jernbanenettet og en effektiv trafikkstyring.

1.2. Kjøretøy

Det transeuropeiske jernbanesystemet for konvensjonelle tog skal omfatte alle de kjøretøy som med sannsynlighet vil trafikere hele eller deler av det transeuropeiske jernbanenettet for konvensjonelle tog, herunder:

- trekkraftkjøretøy,
- passasjervogner,
- godsvogner, herunder kjøretøyer til transport av lastebiler.
- mobilt jernbaneutstyr for bygging og vedlikehold av infrastruktur.

2. Det transeuropeiske jernbanesystemet for høyhastighetstog

2.1. Jernbanenett

Nettet til det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog skal være det nettet av jernbanelinjer for høyhastighetstog i det transeuropeiske transportnettet som er angitt i identifisert i beslutning vedtak nr. 1692/96/EF av 23. juli 1996 om fellesskapsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett, eller oppført i eventuelle ajourføringer av nevnte vedtak som følger av revisjonen omhandlet i vedtakets artikkel 21, jf. EØS-komiteens beslutning nr. 38/1999 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport).

Høyhastighetslinjene skal omfatte:

- jernbanelinjer som er særskilt bygd for høyhastighetstog, utstyrt for alminnelige hastigheter lik eller høyere enn 250 km/t,
- jernbanelinjer som er særskilt opprustet for høyhastighetstog, utstyrt for hastigheter på omkring 200 km/t,
- jernbanelinjer som er særskilt opprustet for høyhastighetstrafikk, og som har særtrekk på grunn av topografiske eller overflatemessige begrensninger eller beliggenhet i byområder, der hastigheten må tilpasses i hvert enkelt tilfelle. Denne kategorien omfatter også sammenkoblede linjer mellom jernbanenettene for høyhastighetstog og konvensjonelle tog, linjer gjennom stasjoner, tilganger til terminaler, depoter, osv. som trafikkeres i konvensjonell hastighet av rullende materiell for høyhastighetstog.

Dette jernbanenettet omfatter trafikkstyrings-, posisjonerings- og navigeringssystemer, tekniske anlegg for databehandling og telekommunikasjon beregnet på trafikkjenester på disse linjene, med henblikk på å sikre sikker og enhetlig drift av jernbanenettet og en effektiv trafikkstyring.

2.2. Kjøretøy

Det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog skal omfatte kjøretøy beregnet på å kjøre:

- enten ved hastigheter på minst 250 km/t på linjer særskilt bygd for høy hastighet der det under egnede forhold skal kunne oppnås drift ved hastigheter på over 300 km/t,

- eller ved hastigheter på omkring 200 km/t på linjene i avsnitt 2.1, der dette er forenlig med ytelsesnivået til disse linjene.

I tillegg skal kjøretøy beregnet på å kjøre med en høyeste hastighet på under 200 km/t som med sannsynlighet vil trafikkere hele eller deler av det transeuropeiske jernbanenettet for høyhastighetstog, der dette er forenlig med ytelsesnivåene til dette jernbanenettet, oppfylle kravene som sikrer sikker drift av dette jernbanenettet. For dette formål skal TSIene for konvensjonelle kjøretøy også angi krav for sikker drift av konvensjonelle kjøretøy på høyhastighetsnett.

VEDLEGG II. DELSYSTEMER

1. Liste over delsystemer

For denne forskriftens formål kan jernbanesystemet inndeles i følgende delsystemer:

a) strukturbetingede områder:

infrastruktur,

energi,

styring, kontroll og signal,

rullende materiell,

b) funksjonsbetingede områder:

trafikkstyring og drift,

vedlikehold,

telematikkprogrammer for person- og godstrafikk.

2. Beskrivelse av delsystemene

Byrådet skal, for hvert delsystem eller hver del av et delsystem, legge fram et forslag til liste over komponenter og forhold knyttet til samtrafikkevne i forbindelse med utarbeiding av utkast til relevante TSier.

Uten at det skal foregripe valget av forhold og komponenter knyttet til samtrafikkevne eller i hvilken rekkefølge disse vil bli underlagt TSier, skal delsystemene særlig omfatte følgende:

2.1. Infrastruktur

Spor, sporveksler, byggverk (broer, tunneler osv.), infrastruktur knyttet til jernbanestasjoner (perronger, ganganlegg, herunder anlegg som er tilpasset bevegelseshemmedes behov osv.), sikkerhets- og verneutstyr.

2.2. Energi

Elektrisitetsforsyningsystemet, herunder luftledninger og deler av utstyret for måling av elektrisitetsforbruk om bord i toget.

2.3. Styring, kontroll og signal

Alt utstyr som er nødvendig for å kunne garantere sikkerhet og for å kunne styre og kontrollere bevegelsene til tog som har tillatelse til å trafikkere jernbanenettet.

2.4. Drift og trafikkstyring

Framgangsmåter og tilhørende utstyr som muliggjør helhetlig drift av de ulike strukturelle delsystemene, både under normal og redusert drift, herunder særlig opplæring og framføring av tog, trafikkplanlegging og -styring.

De faglige kvalifikasjonene som kan kreves for å kunne yte trafikktenester over landegrensene.

2.5. Telematikkapplikasjoner

Dette delsystemet omfatter to elementer:

- a) Applikasjoner for persontrafikk, herunder systemer som gir informasjon til reisende før og under reisen, reservasjons- og betalingsystemer, bagasjehåndtering og styring av forbindelser mellom tog og med andre transportmidler,
- b) applikasjoner for godstransport, herunder informasjonssystemer (sanntidsovervåking av gods og tog), skifte- og tildelingssystemer, reservasjons-, betalings- og faktureringsystemer, styring av forbindelser med andre transportmidler og produksjon av elektroniske følgedokumenter.

2.6. Rullende materiell

Struktur, styrings- og kontrollsystem for alt utstyr i toget, strømvaktnerinnretninger, trekkraft- og energiomformingsutstyr, bremseanlegg, koplinger, drivverk (boggier, aksler osv.) og fjæring, dører, grensesnitt mellom menneske og maskin (fører, togpersonale og passasjerer, herunder tilpasning til bevegelseshemmedes behov), passive eller aktive sikkerhetsinnretninger og utstyr for passasjerenes og togpersonalets helse.

2.7. Vedlikehold

De framgangsmåter, tilhørende utstyr, logistikkanlegg for vedlikeholdsarbeid, og reservelagre som muliggjør obligatorisk utbedrende og forebyggende vedlikehold for å sikre samtrafikkevnen til jernbanesystemet og garantere det nødvendige ytelsesnivået.

VEDLEGG III. GRUNNLEGGENDE KRAV

1. Generelle krav

1.1. Sikkerhet

- 1.1.1. Utforming, bygging eller montering, vedlikehold og kontroll av sikkerhetskritiske komponenter, særlig komponenter som medvirker ved togtrafikken, skal garantere sikkerheten på det nivået som tilsvarer de mål som er fastsatt for jernbanenettet, også under nærmere spesifiserte sviktende forhold.
- 1.1.2. Parametrene for kontakten mellom hjul og skinner skal oppfylle de kravene til kjørestabilitet som er nødvendige for å garantere sikker trafikk ved høyeste tillatte hastighet. Parametrene for bremseutstyr må kunne garantere at det er mulig å stanse innen en gitt bremsestrekning ved høyeste tillatte hastighet.
- 1.1.3. De anvendte komponentene skal kunne motstå alle vanlige eller uvanlige spesifiserte påkjenninger under hele sin brukstid. Det skal med egnede midler sørges for at enhver uforutsett svikt får begrenset innvirkning på sikkerheten.
- 1.1.4. Ved konstruksjon av faste anlegg og rullende materiell og valg av materialer må det tas sikte på å begrense utvikling, spredning og skadevirkninger av ild og røyk i tilfelle brann.
- 1.1.5. Alle innretninger som er beregnet på å bli betjent av brukere, skal være slik konstruert at innretningene er ufarlige å bruke, og ikke kunne medføre noen risiko for brukernes helse og sikkerhet når de brukes på en forutsigbar måte, selv om denne er i strid med oppslåtte anvisninger for bruk.

1.2. Pålitelighet og tilgjengelighet

Tilsyn med og vedlikehold av faste eller bevegelige komponenter som er involvert i togbevegelser, skal organiseres, utføres og uttrykkes på en slik måte at komponentene kan opprettholde sin funksjonsevne under de angitte forholdene.

1.3. Helse

- 1.3.1. Materialer som i kraft av den måten de brukes på, kan utgjøre en helsefare for dem som har adgang til dem, må ikke brukes i tog og jernbaneinfrastrukturer.
- 1.3.2. Slike materialer skal velges, behandles og brukes på en slik måte at utslipp av skadelig og farlig røyk eller gass begrenses, særlig i tilfelle brann.

1.4. Miljøvern

- 1.4.1. Miljøvirkningene ved bygging og drift av jernbanesystemet skal vurderes og tas i betraktning ved utforming av systemet, i samsvar med gjeldende bestemmelser.

- 1.4.2. Materialene som brukes i tog og infrastrukturer skal hindre utslipp av damper eller gasser som er skadelige og farlige for miljøet, særlig i tilfelle brann.
- 1.4.3. Det rullende materiellet og energiforsyningssystemene skal konstrueres og framstilles på en slik måte at de er elektromagnetisk forenlige med anlegg og utstyr samt med private eller offentlige nett der det er risiko for interferens.
- 1.4.4. Ved driften av jernbanesystemet må gjeldende regler for støyplager overholdes.
- 1.4.5. Driften av jernbanesystemet skal, når det vedlikeholdes som normalt, ikke forårsake et vibrasjonsnivå i grunnen som er uakseptabelt for virksomheter og omgivelser nær infrastrukturen.

1.5. Teknisk forenlighet

De tekniske egenskapene til infrastrukturen og faste anlegg skal være innbyrdes forenlige og forenlige med de tekniske egenskapene til tog som skal brukes på jernbanesystemet.

Dersom det på visse strekningsavsnitt på jernbanenettet viser seg å være vanskelig å ta hensyn til disse egenskapene, kan det iverksettes midlertidige løsninger som sikrer framtidig forenlighet.

2. Særskilte krav for de enkelte delsystemene

2.1. Infrastruktur

2.1.1. Sikkerhet

Det skal treffes egnede tiltak for å forhindre adgang til eller uønsket inntrenging i anleggene.

Det skal treffes tiltak for å begrense farer for personer, særlig når tog passerer stasjonene.

Infrastruktur der publikum har adgang, skal konstrueres og bygges på en slik måte at fare for personers sikkerhet begrenses (stabilitet, brann, atkomst, evakuering, perronger osv.).

Det skal fastsettes egnede bestemmelser for å ta hensyn til de særskilte sikkerhetsforholdene i svært lange tunneler og viadukter.

2.2. Energi

2.2.1. Sikkerhet

Driften av energiforsyningssystemene skal ikke svekke sikkerheten, verken for tog eller personer (brukere, driftspersonell, beboere langs jernbanelinjen og tredjemenn).

2.2.2. Miljøvern

Driften av energiforsyningssystemene, både for elektrisitet og for termisk energi, skal ikke gi miljøbelastninger utover de spesifiserte grensene.

2.2.3. Teknisk forenlighet

Systemer for forsyning av termisk energi eller elektrisitet skal:

- gjøre det mulig for togene å oppnå de spesifiserte nivåene for yteevne,
- når det gjelder strømforsyningssystemer, være kompatible med strømvaktene som togene er utstyrt med.

2.3. *Styring, kontroll og signal*

2.3.1. Sikkerhet

Anlegg og framgangsmåter for styring, kontroll og signal som skal brukes, skal gi mulighet for togtrafikk med et sikkerhetsnivå som tilsvarer de mål som er fastsatt for jernbanenettet. Systemer for styring, kontroll og signal skal fortsatt tillate sikker trafikk med tog som har tillatelse til å kjøre under særskilte forhold med driftsforstyrrelser.

2.3.2. Teknisk forenlighet

All ny infrastruktur og alt nytt rullende materiell framstilt eller utviklet etter at forenlige systemer for styring, kontroll og signal er tatt i bruk, skal tilpasses slik at de kan brukes sammen med disse systemene.

Utstyr for styring, kontroll og signal som monteres i førerhuset, skal tillate normal drift under angitte forhold i hele jernbanesystemet.

2.4. *Rullende materiell*

2.4.1. Sikkerhet

Det rullende materialet må være slik konstruert og forbindelsen mellom kjøretøyene være slik utformet at de beskytter områder der passasjerer og førere oppholder seg ved en eventuell kollisjon eller avsporing.

Det elektriske utstyret skal ikke svekke driftssikkerheten til anleggene for styring, kontroll og signal.

Bremseteknikkene og bremsekraftene må være forenlige med sporenes utforming, de tekniske strukturene og signalsystemene.

Av hensyn til personsikkerheten skal det treffes tiltak for å hindre adgangen til spenningsførende komponenter.

Ved faresituasjoner må passasjerene ha mulighet til å informere føreren og personellet ha mulighet til å oppnå kontakt med denne.

Inngangsdørene må være utstyrt med lukke- og åpningsinnretninger som garanterer passasjerenes sikkerhet.

Det skal finnes nødutganger, som skal være merket.

Det skal fastsettes egnede bestemmelser for å ta hensyn til de særskilte sikkerhetsforholdene i svært lange tunneler.

Det er et absolutt krav at togene er utstyrt med et nødbelysningssystem om bord som har tilstrekkelig styrke og kan benyttes tilstrekkelig lenge.

Togene skal være utstyrt med et personvarslingssystem som gjør at togbetjeningen kan gi meldinger til passasjerene.

2.4.2. Pålitelighet og tilgjengelighet

Det sentralt viktige utstyret i forbindelse med hjul, trekkraft, bremses samt kontroll og styringssystemene må være slik utformet at toget i en gitt sviktsituasjon kan fortsette uten skadevirkninger for det utstyr som fortsatt er i drift.

2.4.3. Teknisk forenlighet

Det elektriske utstyret skal være forenlig med virkemåten til anlegg for styring, kontroll og signal.

Når det gjelder tog med elektrisk trekkraft, skal strømvaktene ha slike egenskaper at togene kan kjøre med de energiforsyningssystemene som brukes i jernbanesystemet.

Det rullende materiellet skal ha slike egenskaper at det kan være i trafikk på alle de jernbanelinjene togene er forventet å trafikkere, idet det tas hensyn til relevante klimatiske forhold.

2.4.4. Kontroll

Tog skal være utstyrt med en ferdskriver. De opplysningene som samles inn av denne innretningen og behandlingen av slik informasjon skal være harmonisert.

2.5. Vedlikehold

2.5.1. Helse og sikkerhet

De tekniske anleggene og de framgangsmåtene som følges i sentralene, skal sikre sikker drift av delsystemet, og ikke utgjøre noen fare for sikkerhet eller helse.

2.5.2. Miljøvern

De tekniske anleggene og de framgangsmåtene som følges i vedlikeholdssentralene, skal ikke overskride de tillatte nivåene for miljøbelastninger.

2.5.3. Teknisk forenlighet

Vedlikeholdsanleggene for rullende materiell skal være slik at arbeidsoppgavene i tilknytning til sikkerhet, helse og komfort kan utføres på alt materiell som de er konstruert for.

2.6. Drift og trafikkstyring

2.6.1. Sikkerhet

Mer harmoniserte regler når det gjelder drift av jernbanenettet og kvalifikasjoner for lokomotivførerne, togbetjeningen og personalet på kontrollsentralene, skal sikre sikker drift, idet det tas hensyn til de ulike kravene når det gjelder tjenester over landegrensene og innenlandske tjenester.

Vedlikeholdstiltakene og hyppigheten av vedlikehold, opplæring og kvalifikasjoner for vedlikeholdspersonale og personale på kontrollsentralene, samt de kvalitetssikringssystemene som berørte driftsansvarlige på kontroll- og vedlikeholdssentraler innfører, skal garantere et høyt sikkerhetsnivå.

2.6.2. Pålitelighet og tilgjengelighet

Vedlikeholdstiltakene og hyppigheten av vedlikehold, opplæring og kvalifikasjoner for vedlikeholdspersonale og personale på kontrollsentralene, samt de kvalitetssikringssystemene som berørte driftsansvarlige på kontroll- og vedlikeholdssentraler innfører, skal sikre et høyt nivå når det gjelder pålitelighet og tilgjengelighet.

2.6.3. Teknisk forenlighet

Mer harmoniserte regler når det gjelder drift av jernbanenettet og kvalifikasjonene for lokomotivførere, togbetjening og personale med ansvar for trafikkstyring, skal sikre effektiv drift av jernbanesystemet, idet det tas hensyn til de ulike kravene til tjenester over landegrensene og innenlandske tjenester.

2.7. Telematikkapplikasjoner for gods og passasjerer

2.7.1. Teknisk forenlighet

De grunnleggende kravene på området telematikkapplikasjoner skal sikre et minstenivå med hensyn til kvalitet på tjenester for reisende og godstransportkunder, særlig når det gjelder teknisk forenlighet.

Det må treffes tiltak for å sikre:

- at databaser, programvare og datakommunikasjonsprotokoller blir utviklet på en måte som muliggjør størst mulig datautveksling mellom ulike programmer og operatører, unntatt med hensyn til fortrolige forretningsdata,
- at brukerne lett får tilgang til informasjonen.

2.7.2. Pålitelighet og tilgjengelighet

Metodene for bruk, forvaltning og vedlikehold av disse databasene samt programvare og datakommunikasjonsprotokoller skal sikre systemenes effektivitet og tjenestenes kvalitet.

2.7.3. Helse

Grensesnittene mellom systemer og brukere skal overholde minsteregler for ergonomi og helsevern.

2.7.4. Sikkerhet

Med hensyn til lagring og overføring av sikkerhetsrelaterte opplysninger skal det sørges for tilstrekkelig grad av integritet og pålitelighet.

VEDLEGG IV. EF-ERKLÆRING OM SAMTRAFIKKOMPONENTENES SAMSVAR OG BRUKSEGNETHET

1. Samtrafikkomponenter

EF-erklæringen får anvendelse på de samtrafikkomponenter som berører samtrafikkevnen til jernbanesystemet, som omhandlet i § 2 første ledd i forskriften her. Slike samtrafikkomponenter kan være:

1.1. Komponenter for generell bruk

Dette er komponenter som ikke utelukkende kan brukes i jernbanesystemet, og som uten videre kan brukes på andre områder.

1.2. Komponenter for generell bruk med særskilte egenskaper

Dette er komponenter som ikke utelukkende brukes i jernbanesystemet, men som må framvise særskilte nivåer for yteevne når de brukes til jernbaneformål.

1.3. Særskilte komponenter

Dette er komponenter som utelukkende brukes til jernbaneformål.

2. Virkeområde

EF-erklæringen omfatter:

- enten ett eller flere tekniske kontrollorganers vurdering av hvorvidt en samtrafikkomponent isolert sett er i samsvar med de tekniske spesifikasjoner som skal oppfylles,
- eller ett eller flere tekniske kontrollorganers vurdering/bedømming av en samtrafikkomponents bruksegnethet sett i den jernbanesammenheng den er ment å inngå i, særlig i tilfeller som omfatter grensesnitt, og i forhold til tekniske spesifikasjoner, særlig funksjonsspesifikasjoner, som skal kontrolleres.

Framgangsmåtene for vurdering gjennomført av de tekniske kontrollorganene i planleggings- og produksjonsfasen skal bygge på modulene fastlagt i beslutning 93/465/EØF i samsvar med vilkårene omhandlet i TSIene.

3. EF-erklæringens innhold

EF-erklæringen om samsvar eller om bruksegnethet og de dokumenter som ledsager disse, skal dateres og undertegnes.

Erklæringen må skrives på det samme språket som bruksanvisningen og skal inneholde følgende:

- Henvisninger til direktivet 2008/57/EF,
- navn og adresse på produsenten eller dennes godkjente representant etablert i EØS-området (oppgi firmanavn og full adresse; dersom det er en godkjent representant, må også produsentens firmanavn oppgis),
- beskrivelse av samtrafikkkomponenten (merke, type osv.),
- beskrivelse av hvilken framgangsmåte som er fulgt for å erklære samsvar eller bruksegnethet, jf. § 11 i forskriften her,
- alle relevante beskrivelser av samtrafikkkomponenten, særlig bruksvilkårene,
- navn og adresse til det eller de tekniske kontrollorganene som har vært involvert i framgangsmåten som er fulgt med hensyn til samsvar eller bruksegnethet, samt samsvarssertifikatets dato og eventuelt sertifikatets varighet og gyldighetsvilkår,
- der dette er hensiktsmessig, en henvisning til de europeiske spesifikasjonene,
- identifisering av vedkommende som er bemyndiget til å inngå forpliktelser på vegne av produsenten eller dennes godkjente representant etablert i EØS-området.

VEDLEGG V. EF-ERKLÆRING OM VERIFISERING AV DELSYSTEMER

EF-verifiseringserklæringen og de dokumenter som ledsager den, skal dateres og underskrives.

Erklæringen skal skrives på det språket som er brukt i den tekniske dokumentasjonen og skal inneholde følgende:

- henvisninger til direktiv 2008/57/EF,
- navn og adresse på oppdragsgiveren eller produsenten, eller dennes representant etablert i EØS-området (oppgi firmanavn og full adresse; dersom det er en representant, må også oppdragsgiverens eller produsentens firmanavn oppgis),
- en kort beskrivelse av delsystemet,
- navn og adresse til det tekniske kontrollorganet som har foretatt EF-verifiseringen omhandlet i direktiv 2008/57/EF artikkel 18
- henvisninger til dokumentene i den tekniske dokumentasjonen,
- alle relevante bestemmelser, foreløpige eller endelige, som delsystemet skal oppfylle, særlig eventuelle driftsbegrensninger eller -vilkår,
- dersom disse er foreløpige, gyldighetsperioden for EF-erklæringen,
- den underskriftsberettigedes identitet.

VEDLEGG VI. FRAMGANGSMÅTE FOR EF-VERIFISERING AV DELSYSTEMER

1. Innledning

EF-verifiseringen er den framgangsmåten der et teknisk kontrollorgan kontrollerer og attesterer at delsystemet er:

- i samsvar med direktiv 2008/57/EF og forskriften her,
- i samsvar med andre regler som følger av EØS-avtalen, og at det kan tas i bruk.

2. Trinn

Kontrollen av delsystemer omfatter følgende trinn:

- generell utforming,
- produksjon: oppføring av delsystemet, herunder særlig bygge- og anleggsarbeider, framstilling, montering av komponenter, generell tilpasning,
- endelig prøving av delsystemet.

Når det gjelder prosjekteringstrinnet (inkludert typeprøvingene) og produksjonstrinnet, kan søkeren be om en innledende vurdering.

I så fall fører denne eller disse vurderingene til en eller flere attester for foreløpig verifisering utstedt av det tekniske kontrollorganet som søkeren har valgt. Det tekniske kontrollorganet utarbeider så en «EF-erklæring for foreløpig samsvar for delsystemet» for de relevante trinnene.

3. Sertifikat

Det tekniske kontrollorganet som er ansvarlig for EF-verifiseringen, vurderer utformingen og produksjonen av delsystemet og utferdiger verifiseringssertifikatet beregnet på søkeren, som i sin tur utferdiger EF-verifiseringserklæringen beregnet på tilsynsmyndigheten i EØS-staten der delsystemet er anlagt og/eller er i drift.

Det tekniske kontrollorganet skal ta hensyn til eventuelle «attester for foreløpig verifisering» og, for å utstede EF-verifiseringssertifikatet, skal det:

- kontrollere at delsystemet

omfattes av relevante attester for foreløpig verifisering vedrørende utforming og produksjon, dersom søkeren har anmodet det tekniske kontrollorganet om dette for begge trinnene, eller

at det ferdige delsystemet på alle punkter er i samsvar med attesten for foreløpig verifisering av utforming, som er framlagt for søkeren, dersom denne har anmodet det tekniske kontrollorganet om dette for bare prosjekteringsstrinnet,

- verifisere at erklæringene omfatter TSI-kravene på korrekt måte, og vurdere prosjekterings- og produksjonselementene som ikke omfattes av attesten(e) for foreløpig verifisering av prosjektering og/eller produksjon.

4. Teknisk dokumentasjon

Den tekniske dokumentasjon som ledsager verifiseringserklæringen, skal inneholde følgende:

- for infrastruktur: plantegninger, godkjenningsrapporter for jord- og armeringsarbeider, prøvings- og kontrollrapporter for betongarbeider osv.,
- for andre delsystemer: generelle og detaljerte tegninger som svarer til utførelsen, elektriske og hydrauliske diagrammer, styrekretsskjemaer, beskrivelser av databehandlingssystemer og automatiske systemer, drifts- og vedlikeholdshåndbøker osv.,
- en liste over samtrafikkkomponenter som omhandlet i direktiv 2008/57/EF artikkel 3 som er innarbeidet i delsystemet,
- kopier av EF-erklæringene om samsvar eller bruksegnethet som skal være utstedt for de forannevnte komponentene i samsvar med direktiv 2008/57/EF artikkel 13, eventuelt ledsaget av tilhørende beregninger samt en kopi av rapportene om tester og undersøkelser foretatt av de tekniske kontrollorganene på grunnlag av de felles tekniske spesifikasjonene,
- eventuelle attester for foreløpig verifisering, og i så fall EF-erklæringen om foreløpig samsvar for delsystemet som ledsager EF-verifiseringssertifikatet, herunder resultatet av det tekniske kontrollorganets verifisering av deres gyldighet,
- sertifikat fra teknisk kontrollorgan som er ansvarlig for EF-verifiseringen, ledsaget av tilhørende beregninger og kontrasignatur fra kontrollorganet selv, der det bekreftes at prosjektet er i samsvar med direktiv 2008/57/EF og forskriften her, og der det eventuelt oppgis forbehold som er tatt under utførelsen av arbeidet og som ikke er trukket tilbake; sertifikatet skal dessuten være ledsaget av inspeksjons- og kontrollrapportene som nevnte kontrollorgan har utarbeidet som ledd i sin oppgave, som angitt i nr. 5.3 og 5.4.

5. Kontroll

5.1. Formålet med EF-kontrollen er å sikre at pliktene som følger av den tekniske dokumentasjonen er oppfylt under framstillingen av delsystemet.

5.2. Det tekniske kontrollorganet som har ansvar for å kontrollere framstillingen, må hele tiden ha adgang til byggeplasser, produksjonsanlegg, lagerområder og eventuelt prefabrikerings- eller prøvingsanlegg og generelt til ethvert sted det anser som nødvendig for å utføre sin oppgave. Søkeren skal framlegge eller få framlagt for kontrollorganet alle nødvendige dokumenter for dette formål, særlig gjennomføringsplaner og teknisk dokumentasjon vedrørende delsystemet.

5.3. Det tekniske kontrollorganet som har ansvar for å kontrollere gjennomføringen, må jevnlig foreta kontroller for å bekrefte samsvar med direktivet. Kontrollorganet må utstede en kontrollrapport til de som er ansvarlige for gjennomføringen. Kontrollorganet kan ha behov for å være til stede under visse trinn i byggearbeidet.

5.4. Det tekniske kontrollorganet kan dessuten foreta uanmeldte besøk på byggeplassen eller i produksjonslokalene. Under slike besøk kan kontrollorganet foreta fullstendige eller delvise kontroller. Kontrollorganet skal gi de ansvarlige for gjennomføringen en inspeksjonsrapport om besøket, og eventuelt en kontrollrapport.

5.5. Med hensyn til levering av EF-erklæring om bruksegnethet som omhandlet i avsnitt 2 i vedlegg IV, skal det tekniske kontrollorganet kunne føre tilsyn med et delsystem der en samtrafikkkomponent er montert, for å kunne vurdere, der den tilsvarende TSIn krever dette, dets bruksegnethet i det planlagte jernbanemiljøet.

6. Deponering

Den fullstendige dokumentasjonen omhandlet i nr. 4 skal eventuelt deponeres hos søkeren som støtte for sertifikatet for den foreløpige verifiseringen, utstedt av det tekniske kontrollorganet som er ansvarlig for dette eller som støtte for samsvarssertifikatet utstedt av det tekniske kontrollorganet med ansvar for verifiseringen av det driftsklare delsystemet. Dokumentasjonen skal vedlegges sertifikatet for den foreløpige verifiseringen og/eller EF-verifiseringserklæringen, som søkeren sender til Statens jernbanetilsyn.

Søkeren skal oppbevare en kopi av dokumentasjonen under hele delsystemets levetid. Denne skal oversendes til enhver EØS-stat som anmoder om det.

7. Offentliggjøring

De tekniske kontrollorganene skal jevnlig offentliggjøre relevante opplysninger om:

- mottatte anmodninger om EF-verifisering,
- attester for foreløpig verifisering som er utstedt eller avslått,
- utstedte eller avslåtte verifiseringssertifikater.
- avslag på søknader om samsvarssertifikater.

8. Språk

Dokumentasjonen og korrespondansen vedrørende framgangsmåtene for EF-verifisering skal skrives på et offisielt språk i den EØS-stat der søkeren er etablert, eller på et språk som søkeren godtar.

VEDLEGG VII. PARAMETRE SOM SKAL KONTROLLERES I SAMMENHENG MED IBRUKTAKING AV KJØRETØY SOM IKKE ER I OVERENSSTEMMELSE MED TSIENE, SAMT KLASSIFISERING AV NASJONALE REGLER

1. Liste over parametre

1. Bakgrunnsinformasjon

- informasjon knyttet til gjeldende nasjonale juridiske rammer,
- særlige nasjonale forhold,
- vedlikeholdshåndbok,
- driftsloggbok.

2. Grensesnitt mot infrastruktur

- strømvaktakere,
- strømforsyningsutstyr om bord i toget og innvirkning med hensyn til elektromagnetisk forenlighet, lasteprofil,
- diverse sikkerhetsutstyr, f.eks. ombordutrustning for signalanlegg, samt systemer til kommunikasjon mellom utstyr i sporet og tog.

3. Egenskaper for rullende materiell

- kjøretøyets dynamiske egenskaper,
- kjøretøyets overbygning,
- trekk- og støtinnretning,
- boggi og løpeverk,
- hjulsett/hjullager,
- bremseutstyr,
- tekniske systemer som krever overvåking; f.eks. system for komprimert luft,
- front-/sidevinduer,
- dører,
- innretninger for passering mellom vogner,

- kontrollsystemer (programvare),
- systemer for drikkevann og avløpsvann,
- miljøvern,
- brannsikring,
- helse og sikkerhet på arbeidsplassen,
- tanker og tankvogner,
- beholdere med trykktømming,
- sikring av last,
- merking,
- sveiseteknikker.

2. Klassifisering av reglene

De nasjonale reglene knyttet til parametrene identifisert i avsnitt 1 skal tilordnes til en av følgende tre grupper. Regler og restriksjoner av strengt lokal art er ikke tatt med; verifisering av disse involverer kontroller som settes i verk ved gjensidig avtale mellom jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningene.

Gruppe A

Gruppe A omfatter

- internasjonale standarder,
- nasjonale regler som anses for likeverdige, i jernbanesikkerhetsbetydning, med nasjonale regler i andre EØS-stater.

Gruppe B

Gruppe B omfatter alle regler som ikke faller inn under virkeområdet for gruppe A eller C, eller som det ennå ikke har vært mulig å klassifisere i en av disse gruppene.

Gruppe C

Gruppe C omfatter regler som er strengt nødvendig og som er knyttet til egenskapene til den tekniske infrastrukturen, for å sikre sikker og samvirkende bruk i vedkommende jernbanenett (f.eks. lasteprofil).

VEDLEGG VIII. MINSTEKRITERIER MEDLEMSSTATENE SKAL TA HENSYN TIL VED UTPEKING AV TEKNISKE KONTROLLORGANER

1. Det tekniske kontrollorganet samt dets direktør og personell som skal utføre oppgavene i forbindelse med verifiseringen, skal ikke være direkte involvert i utforming, framstilling, bygging, markedsføring eller vedlikehold av samtrafikkomponenter eller delsystemer og heller ikke i driften av dem. Dette utelukker likevel ikke utveksling av tekniske opplysninger mellom produsenten og det tekniske kontrollorganet.
2. Det tekniske kontrollorganet og det personalet som har ansvar for kontrollene, skal foreta kontrollene med størst mulig grad av faglig integritet og teknisk kompetanse; de må ikke være utsatt for påtrykk eller påvirkning, særlig av økonomisk art, som kan innvirke på deres vurdering eller på resultatene av deres kontroll, særlig fra personer eller grupper av personer hvis interesser påvirkes av kontrollresultatene.

Det tekniske kontrollorganet og personalet med ansvar for kontrollene må særlig være funksjonelt uavhengig av de myndigheter som er utpekt til å utstede godkjenninger for ibruktaking innenfor rammen av forskriften her og direktiv 2008/57/EF, lisenser innenfor rammen av direktiv 95/18/EF og sikkerhets sertifikater innenfor rammen av direktiv 2004/49/EF, samt av de organer som har ansvar for undersøkelser i tilfelle av ulykker.

3. Det tekniske kontrollorganet skal ha det nødvendige personalet og besitte de nødvendige midler, slik at det administrative og tekniske arbeidet forbundet med kontrollen kan foretas på en tilfredsstillende måte, og kontrollorganet bør også ha tilgang til utstyr som er nødvendig til uvanlige kontroller.
4. Personalet som skal utføre kontrollene, skal ha:
 - god teknisk og faglig opplæring,
 - tilfredsstillende kjennskap til kravene som stilles til de kontroller som foretas, og tilstrekkelig erfaring med slike kontroller,
 - nødvendig ferdighet i å utarbeide sertifikater, registre og rapporter som utgjør den formelle dokumentasjonen på at det er foretatt kontroll.
5. Det skal sikres at kontrollpersonalet er upartisk. Deres avlønning må ikke være avhengig av antall utførte kontroller, og heller ikke av resultatene av slike kontroller.
6. Det tekniske kontrollorganet skal tegne ansvarsforsikring, med mindre kontrollorganets ansvar dekkes av staten i henhold til nasjonal lovgivning, eller med mindre EØS-staten selv er direkte ansvarlig for kontrollen.
7. Det tekniske kontrollorganets personale er pålagt taushetsplikt for alt det får kjennskap til under utøvelsen av sin virksomhet i henhold til forskriften her eller direktiv 2008/57/EF unntatt:
 - ansvarlige myndigheter

- undersøkelsesmyndigheter i Norge

- undersøkelsesmyndigheter i land der feil på samtrafikkkomponenter eller delsystemer som kontrollorganet har kontrollert, har ført til ulykker.

VEDLEGG IX. DOKUMENTASJON FOR FRAMLEGGING AV UNNTAK

Følgende dokumentasjon skal oversendes i saker omhandlet i § 8 annet ledd i forskriften her:

a) Et formelt brev som underretter EFTAs overvåkingsorgan om det foreslåtte unntaket.

b) Dokumentasjon vedlagt brevet, som minst omfatter:

- en beskrivelse av arbeidet, varene og tjenestene som er underlagt unntaket, en spesifisering av de viktigste tidspunktene, den geografiske plasseringen og det driftsmessige og tekniske området,
- en nøyaktig henvisning til de TSIene (eller deler av disse) som det anmodes om et unntak fra,
- en nøyaktig henvisning til og detaljer vedrørende de alternative bestemmelsene som vil bli anvendt,
- for anmodninger i henhold til § 8 første ledd bokstav a) i forskriften her, en begrunnelse av prosjektets langt framskredne trinn i utviklingen,
- begrunnelse for unntaket, herunder de viktigste grunnene av teknisk, økonomisk, kommersiell, driftsmessig og/eller administrativ art,
- all annen informasjon som begrunner søknaden,
- en beskrivelse av de tiltak som vil bli truffet for å fremme prosjektets endelige samtrafikkevne. Når det gjelder et mindre unntak er denne beskrivelsen ikke nødvendig.

Dokumentasjonen må legges fram på papir og i elektronisk form.

