

Veiledning til forskrift om samtrafikkevnen i jernbanesystemet (samtrafikkforskriften) 28.02.2012

1. GENERELLE KOMMENTARER

Samtrafikkforskriften implementerer direktiv 2008/57/EF om samtrafikkevnen i det europeiske jernbanesystemet. Dette direktivet er et såkalt ny metode-direktiv. Slike direktiver finnes på mange områder, eksempelvis når det gjelder telekommunikasjonsutstyr, radiokommunikasjonsutstyr, medisinsk utstyr, maskiner, leketøy, heiser, taubaner m.v. På jernbaneområdet ble slike direktiver først introdusert gjennom direktiv 96/48/EF om samtrafikkevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog.

Det er viktig å merke seg at det i tillegg til de krav som framkommer i samtrafikkforskriften, vil kunne være krav i annen lovgivning som kan komme til anvendelse. Dette kan for eksempel være arbeidsmiljøloven og særlover som hører inn under Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sitt område (brannsikkerhet, el-sikkerhet, farlig gods og lignende).

1.1 Ny-metode direktiv

Bakgrunnen for ny metode direktivene er kravet om fri flyt av varer innenfor EØS-området. For å kunne gjennomføre dette prinsippet er det nødvendig å fjerne tekniske handelshindringer, og erstatte nasjonale krav med harmoniserte krav til produkter gjennom et felles regelverk for hele EØS-området. Det forutsettes at direktiver etter ny metode skal suppleres med tekniske spesifikasjoner utarbeidet av f.eks. standardiseringsorganisasjoner. Et produkt som ikke oppfyller kravene i EØS regelverket skal ikke omsettes eller tas i bruk i EØS-området. For ytterligere opplysninger om ny metode henvises til:

<http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/documents/blue-guide/>

På særskilt kompliserte områder slik som for eksempel jernbane, hvor produktene kan utgjøre større eller mindre deler av omfattende tekniske systemer, setter direktivene krav til produktet både på komponentnivå og på delsystemnivå.

1.2 Samsvarsvurderinger og markedskontroll

1.2.1 Samsvarsvurdering

Det er påkrevet at et produkt skal ha en samsvarsvurdering eller erklæring om bruksegnethet før det kan omsettes (markedsføres) i EØS-området. Formålet er å sikre at produktet er i samsvar med kravene som er satt i EØS-regelverket. Når det gjelder jernbane skal vurderingen om samsvar eller bruksegnethet alltid være utført av et teknisk kontrollorgan.

Prosedyrene for samsvarsvurdering er i hovedsak følgende:

- 1 Produsenten ber et teknisk kontrollorgan om å få vurdert om produktet er i samsvar med EU-regelverkets krav før produktet sendes ut i markedet
- 2 Anser det tekniske kontrollorganet at produktet er i overensstemmelse med EØS-regelverkets krav, utsteder organet et sertifikat.
- 3 Etter at et slikt sertifikat er utstedt av kontrollorganet kan det fritt omsettes i hele EØS-området.

På jernbaneområdet vil en slik prosedyre være tilstrekkelig for å kunne ta i bruk en samtrafikkomponent. På delsystemnivå må det i tillegg innhentes tillatelse fra myndighetene for å kunne ta det i bruk.

1.2.1 Markedskontroll

Det er de nasjonale myndighetenes oppgave å føre tilsyn med og kontrollere at de produkter som finnes på markedet oppfyller regelverkets krav, en såkalt markedskontroll. Dersom kravene ikke er oppfylt kan myndighetene forby omsetning og trekke produktet tilbake fra markedet.

På jernbaneområdet er det Statens jernbanetilsyn som har ansvaret for å gjennomføre markedskontrollen.

1.3 Teknisk kontrollorgan

Et teknisk kontrollorgan er en uavhengig tredjepart som skal vurdere om et produkt er i samsvar med de grunnleggende kravene i regelverket. Et teknisk kontrollorgan kan utføre samsvarsvurderinger i hele EØS-området. Et teknisk kontrollorgan utpekt i Norge kan dermed tilby sine tjenester og utføre samsvarsvurderinger i alle EØS-land.

I Norge utpekes teknisk kontrollorgan enten av et fagdepartement eller en underliggende etat. Et teknisk kontrollorgan kan være enten et privat eller offentlig organ. Utpekende myndighet vil også ha ansvaret for oppfølging av det tekniske kontrollorganet som det har utpekt, jf. lov om teknisk kontrollorgan som har til oppgave å gjennomføre samsvarsvurderinger.

Den som ønsker å bli utpekt som teknisk kontrollorgan sender skriftlig søknad til den utpekende myndighet. Søkere må kunne dokumentere at de oppfyller kravene myndighetene stiller. For eksempel anses søkere kompetente dersom de oppfyller relevante deler av EN 45000 standardene. Det stilles bl.a. krav om uavhengighet i forhold til kunder og andre berørte parter, krav om at personalet har nødvendig teknisk kompetanse for å utføre sine oppgaver og at organet er ansvarsforsikret i forbindelse med de samsvarsvurderinger de utfører.

I Norge er tekniske kontrollorgan underlagt forvaltningslovens kapittel II-VI, som omhandler habilitet, saksbehandlingsregler, saksforberedelser, vedtak og klage. Den utpekende myndigheten har plikt til å påse

at det tekniske kontrollorganet er kompetent til å utføre de oppgaver det er tildelt, bl.a. gjennom krav om årlige rapporteringer. Lister over tekniske kontrollorgan i EØS-området offentliggjøres i EF-tidende. En oppdatert oversikt finnes på:

<http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=notifiedbody.notifiedbodies&char=E>

2. INNFØRING AV KRAV TIL SAMTRAFIKKEVNE I DET EUROPEISKE JERNBANESYSTEMET

Formålet med å sette krav til samtrafikkevne på jernbaneområdet er å muliggjøre hensiktsmessig og sikker trafikk over landegrensene på hele det europeiske jernbanesystemet. Det er en erkjennelse at hensiktsmessig jernbanetrafikk over landegrensene er avhengig av teknisk og operativ standardisering for å sikre kompatibilitet i jernbanesystemet og at dette med bakgrunn i det eksisterende europeiske jernbanesystemet, vil ta tid og må foregå skrittvis. Direktiv 2001/16/EF om samtrafikkevnen i det transeuropeiske konvensjonelle jernbanesystemet la grunnlaget for å fastsette ordninger, enhetlige grunnleggende krav og tekniske spesifikasjoner når det gjelder det europeiske jernbanesystemet. Direktiv 2008/57/EF er en sammenslåing og omarbeiding av dette direktivet og direktiv 1996/48/EF om høyhastighet.

3. OM FORSKRIFTENS VIRKEOMRÅDE

Samtrafikkforskriften setter krav til den norske delen av det europeiske jernbanesystemet, det vil si det nasjonale jernbanenettet. Forskriften gjelder for jernbaneinfrastrukturen og driften av denne, samt trafikkstyringen og trafikkvirksomheten, herunder kjøretøy som skal trafikkere det nasjonale jernbanenettet.

De grunnleggende kravene og ordningene fastsatt i forskriften samt de tekniske spesifikasjonene (TSlene), kommer til anvendelse på ny jernbaneinfrastruktur og nye kjøretøy samt ved oppgraderinger av eksisterende jernbaneinfrastruktur og kjøretøy etter hvert som de blir utarbeidet og gjort gjeldende. Det kan i svært begrenset grad gis unntak fra å gjøre TSlene gjeldende. Vilårene for å kunne gjøre slike unntak er fastsatt i forskriftens § 8.

4. BAKGRUNN - FORBEDRING AV SAMTRAFIKKEVNEN

Ordningene som er iverksatt for å bedre samtrafikkevnen i det europeiske jernbanesystemet er:

- 1 en felles inndeling av jernbanesystemet i delsystemer, eksempelvis infrastruktur og rullende materiell,
- 2 et felles sett med grunnleggende krav som delsystemene skal oppfylle,
- 3 et felles sett med tekniske spesifikasjoner (TSler) som angår samtrafikkevnen i jernbanesystemet, og en felles ordning for å ivareta at viktige komponenter i delsystemene (samtrafikkkomponentene), oppfyller kravene i TSlene,
- 4 en felles ordning for å ivareta at delsystemene oppfyller kravene i TSlene,
- 5 en felles ordning for å gjennomføre risikovurderinger på vesentlige endringer
- 6 krav om tillatelse til ibruktaking av strukturelle delsystemer og kjøretøy,
- 7 en felles prosedyre for å utpeke tekniske kontrollorgan som skal gjennomføre samsvarsvurdering av samtrafikkkomponenter og EF-verifisering av delsystemer,
- 8 krav om kryssaksept av kjøretøy som har tillatelse fra før i en annen medlemsstat, og
- 9 ensartede nasjonale registre over infrastruktur og kjøretøy.

4.1 Om delsystemer

Det europeiske jernbanesystemet er i forskriften delt inn i syv delsystemer. Det gis en oversikt over delsystemene i forskriftens vedlegg II punkt 1.

Strukturelle delsystemer:

- infrastruktur
- energi
- styring, kontroll og signal
- rullende materiell

Funksjonelle delsystemer:

- trafikkstyring og drift
- vedlikehold
- telematikkapplikasjoner for person- og godstrafikk

For hvert av de syv delsystemene er det i forskriftens vedlegg II punkt 2 nevnt elementer/forhold som anses å være av særlig betydning for samtrafikkveien og som TSlene setter nærmere krav til.

4.2 Om de grunnleggende krav delsystemene skal oppfylle

4.2.1 Grunnleggende krav

I forskriftens vedlegg III punkt 1 er det fastsatt grunnleggende krav til jernbanesystemet på fem områder:

- sikkerhet
- pålitelighet og tilgjengelighet
- helse
- miljøvern
- teknisk kompatibilitet

4.2.2 Hva grunnleggende krav innebærer for det enkelte delsystem

I forskriftens vedlegg III punkt 2 er det fastsatt grunnleggende krav innenfor ett eller flere av disse fem områdene til hvert av de syv delsystemene jernbanesystemet er delt inn i. De spesifikasjoner som TSlene vil fastlegge for delsystemene forutsettes å tilfredsstille de grunnleggende kravene. Det er viktig å merke seg at de grunnleggende kravene gjelder uansett, selv om det ikke er vedtatt TSler som dekker hele delsystemet.

For å oppfylle de grunnleggende kravene er det gitt nærmere spesifikasjoner i form av TSler eller nasjonale regler som må oppfylles for de enkelte delsystemene.

4.3 Om tekniske spesifikasjoner - TSler

Det blir utarbeidet TSler for delsystemene som detaljerer de grunnleggende kravene. TSlene kan dekke et eller flere delsystemer eller deler av et eller flere delsystemer. Et eksempel på dette er TSI for sikkerhet i jernbanetunneler som dekker deler av delsystemene infrastruktur og rullende materiell. TSler utarbeides av Det europeiske jernbanebyrået (ERA) og vedtas av EU-kommisjonen. Slike kommisjonsvedtak vil bli gjennomført i norsk rett gjennom forskrifter etter at vedtakene er blitt en del av EØS-avtalen.

TSlene angir videre prosedyren for samsvarsvurdering eller vurdering av bruksegnethet for samtrafikkkomponenter og angir prosedyren for EF-verifisering av delsystemene, altså hvordan

samsvarsvurderinger av samtrafikkkomponenter skal gjennomføres og hvordan delsystemer skal kontrolleres før de tas i bruk.

TSlene fastsetter også hvilke opplysninger de nasjonale registre over infrastruktur og kjøretøy skal inneholde.

4.4 Nasjonale tekniske regler

Der TSlene ikke får anvendelse vil det måtte gjelde nasjonale tekniske regler som skal bidra til oppfyllelse av de grunnleggende kravene, se samtrafikkforskriften § 15. Dette vil være på følgende områder:

- Der man er utenfor virkeområdet til TSlene
- Der det er identifisert åpne punkter i TSlene
- Der det gjelder særtilfeller fra TSlene, i Norge i form av tilpasningstekst til EØS-avtalen der TSlen er tatt inn
- Der det er gitt unntak fra å bruke et eller flere krav i en TSI i henhold til samtrafikkforskriften § 8

Til sammen vil TSI-krav og nasjonale tekniske regler sørge for å danne et helhetlig kravsett for delsystemer og kjøretøy.

4.5 Om samtrafikkkomponenter

Samtrafikkkomponenter er en eller flere komponenter som inngår i et delsystem. Samtrafikkkomponenter kan være både materielle og immaterielle produkter. Hvilke komponenter som inngår i det enkelte delsystem fremgår av TSlene.

4.5.1 Krav til samtrafikkkomponenter

Samtrafikkkomponenter skal oppfylle de grunnleggende krav og være egnet for den bruk de er tiltenkt som en del av det delsystemet de inngår i. TSlene spesifiserer vilkårene for at den enkelte samtrafikkkomponent skal anses å være i samsvar med de grunnleggende kravene. TSlene angir også prosedyren for hvordan samsvarsvurderingen av komponentene skal gjennomføres.

4.5.2 Hvem som utsteder erklæring om samsvar eller bruksegnethet

Produsenten eller dennes representant i EØS-området utsteder en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet for samtrafikkkomponenten. Dersom ikke annet framgår av TSlen skal vurdering av samsvar eller bruksegnethet foretas av et teknisk kontrollorgan. Hvilket eller hvilke tekniske kontrollorgan som har foretatt vurderingen, skal fremgå av EF-erklæringen. Det står produsenten fritt til å velge teknisk kontrollorgan i hele EØS-området.

4.5.3 Hva det innebærer at det foreligger en EF-erklæring for en samtrafikkkomponent

Dersom en samtrafikkkomponent er omfattet av en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet utstedt av produsenten eller dennes representant i EØS-området, skal samtrafikkkomponenten anses å være i samsvar med de grunnleggende krav og være egnet til bruk. Slike samtrafikkkomponenter kan i utgangspunktet ikke nektes omsatt i Norge. Det kan heller ikke stilles krav om kontroller som allerede er foretatt innenfor rammen av fremgangsmåten for EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet som er omhandlet i forskriftens vedlegg IV.

4.5.4 Tilsyn med samtrafikkomponenter

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med samtrafikkomponentene, (foretar markedskontrollen), og kan i det enkelte tilfellet blant annet forby bruk av komponenten eller kreve den trukket tilbake fra markedet dersom det oppstår berettiget tvil om komponenten oppfyller de grunnleggende krav, jf. jernbaneloven § 12 og forskriftens § 12.

4.5.5 Samtrafikkomponenter i perioden før det foreligger TSler

TSlene fastsetter hvilke komponenter innenfor det enkelte delsystem som er samtrafikkomponenter, hvilke krav som skal stilles til komponentene og framgangsmåten for vurdering av samsvar eller bruksegnethet. EF-erklæringer etter prosedyren i forskriftens vedlegg IV kan kun utstedes der det foreligger TSler. Der det ikke foreligger TSler, vil vurderingen av de enkelte komponentene i delsystemene vurderes i forbindelse med tillatelse til å ta i bruk delsystemet som helhet.

4.6 Om EF-verifisering av delsystemer

4.6.1 Krav til delsystemer

Delsystemene skal oppfylle krav til samtrafikkevne og de grunnleggende kravene, se punkt 4.2 og 4.3 over. Kravene fremgår av de relevante TSler og nasjonale tekniske regler. Før delsystemer tas i bruk første gang eller før de tas i bruk etter oppgradering eller fornyelse som kan ha betydning for samtrafikkevnen og oppfyllelse av de grunnleggende krav, skal det gjennomføres en EF-verifisering av delsystemet som dokumentasjon på at systemet oppfyller kravene til samtrafikkevne og de grunnleggende kravene.

4.6.2 Hvem utfører EF-verifisering av delsystemer

Et teknisk kontrollorgan utpekt av en EØS-stat til å kunne gjennomføre prosedyren for EF-verifisering av strukturelle delsystemer, kan utføre EF-verifisering av delsystemet. Kravene til selve verifiseringen er fastsatt i forskriftens vedlegg VI. Det tekniske kontrollorganet skal utarbeide et samsvarssertifikat.

4.6.3 Hvem kan anmode om å få utført EF-verifisering av delsystemer

Produsenten, eieren, den som skal ta i bruk delsystemet eller andre som har en interesse av at det blir utført en EF-verifisering av delsystemet, kan anmode et teknisk kontrollorgan om å utføre EF-verifiseringen.

4.7 Om verifisering av nasjonale tekniske krav

Som nevnt er det nasjonale tekniske krav som skal utfylle TSI-kravene slik at de grunnleggende kravene oppfylles for delsystemene. Samtrafikkforskriften § 15 femte ledd forutsetter at verifiseringer mot disse kravene gjøres av Statens jernbanetilsyn eller egne utpekte organer på tilsvarende måte som tekniske kontrollorgan verifiserer mot TSI-krav. Vedlegg V og VI i samtrafikkforskriften krever at det utarbeides en egen verifiseringserklæring for samsvar med nasjonale regler som skal brukes som grunnlag for søknad om tillatelse til ibruktaking.

Statens jernbanetilsyn kan peke ut organer til å utføre slik verifisering. Det vil for en slik utpeking bli lagt til grunn tilsvarende krav som for tekniske kontrollorgan.

4.8 Spesielt om tillatelse til å ta i bruk strukturelle delsystemer

4.8.1 Hvem som gir tillatelse til å ta i bruk et delsystem

Statens jernbanetilsyn gir tillatelse til å ta i bruk strukturelle delsystemer som inngår i den norske delen av det europeiske jernbanesystemet. Tilsynet skal i den forbindelse forsikre seg om at delsystemene har samtrafikkevne og oppfyller de grunnleggende kravene. Delsystemene anses å ha samtrafikkevne og oppfylle de grunnleggende kravene dersom de oppfyller kravene i de relevante TSlene.

4.8.2 Hvem som kan anmode om tillatelse til å ta i bruk et delsystem

Det er den som skal ta i bruk delsystemet om kan anmode om tillatelse til å ta det i bruk. For kjøretøyer, se avsnitt 5.3. Den som skal ta i bruk delsystemet må godtgjøre at systemet har samtrafikkevne, og at de grunnleggende kravene er oppfylt. Dersom det foreligger en EF-erklæring om verifisering for delsystemet i samsvar med kravene fastsatt i forskriftens vedlegg V, skal systemet antas å ha samtrafikkevne og oppfylle de grunnleggende kravene.

Med den som skal ta i bruk delsystemet forstås den som skal drive kjøreveien, den som skal drive trafikkstyringen eller den som skal drive trafikkvirksomheten. Det skal anmodes om ny tillatelse til å ta i bruk et delsystem dersom delsystemet modifiseres eller bruksområdet for delsystemet endres.

4.8.3 Tillatelse til å ta i bruk strukturelle delsystemer før det foreligger TSler eller europeiske spesifikasjoner

Der det ikke foreligger TSler fastslås overensstemmelse med de grunnleggende kravene både for det enkelte delsystem og for relevante samtrafikkkomponenter på bakgrunn av forskriftens vedlegg I og europeiske og nasjonale spesifikasjoner, herunder standarder, som er offentliggjort for å kunne ivareta de grunnleggende kravene. På de områder hvor det eventuelt ikke er offentliggjort europeiske eller nasjonale spesifikasjoner, henvises det til Statens jernbanetilsyn for å avklare prosessen og vilkårene for å få tillatelse til å ta i bruk strukturelle delsystemer.

4.8.4 Tilsyn med delsystemer

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med at delsystemene drives og vedlikeholdes i samsvar med de relevante grunnleggende kravene.

4.6.5 Endringer av strukturelle delsystemer

Ved endring av et delsystem skal oppdragsgiveren eller produsenten oversende en beskrivelse av prosjektet til Statens jernbanetilsyn i henhold til forskriften § 18. Tilsynet vil så avgjøre om det er nødvendig med en ny tillatelse til ibruktaking og i hvilken grad TSlene kommer til anvendelse. Ny tillatelse vil være nødvendig hvis det allmenne sikkerhetsnivået til delsystemet kan påvirkes negativt av endringen. Dette gjelder også ved endringer på kjøretøy som har tillatelse til ibruktaking .

4.9 Om tekniske kontrollorgan

Tekniske kontrollorgan som skal gjennomføre rutinen for samsvarsvurdering av samtrafikkkomponenter eller EF-verifisering av delsystemer som inngår i det europeiske jernbanesystemet i Norge, utpekes av Statens jernbanetilsyn. Utpekingen skal skje innenfor rammen av forskriftens vedlegg VII.

Tekniske kontrollorgan utpekt av andre EØS-stater i overensstemmelse med direktiv 2008/57/EF kan på lik linje med tekniske kontrollorgan utpekt i Norge gjennomføre vurderinger av samtrafikkkomponenters samsvar eller bruksegnethet og gjennomføre rutinen for EF-verifisering av delsystemer som skal tas i bruk i Norge. Tilsvarende gjelder for tekniske kontrollorgan utpekt i Norge i forhold til andre EØS-stater. Produsenten eller dennes representant i EØS-området velger et teknisk kontrollorgan i EØS-området han ønsker å benytte for å vurdere samsvar eller bruksegnethet for samtrafikkkomponenter. Tilsvarende velger den som ønsker å få utført en EF-verifisering av et delsystem fritt et tekniske kontrollorgan han ønsker å benytte for å gjennomføre rutinen for EF-verifisering av delsystemet.

5. KOMMENTARER TIL ENKELTE KAPITLER OG BESTEMMELSER

5.1 Til § 7 (TSIenes virkeområde)

Virkeområdet til samtrafikkforskriften er hele det nasjonale jernbanenettet, jf. forskriften § 2. Det vil imidlertid inntil videre være TSler som kun dekker TEN-nettet, jf. vedlegg I til forskriften. Kravet i § 7 innebærer at TSler som kun dekker TEN-nettet også legges til grunn når det skal gis tillatelse til å ta i bruk delsystemer på de deler av det nasjonale jernbanenettet som ikke er en del av TEN-nettet. Forskjellen vil være at kravet om bruk av teknisk kontrollorgan vil kun gjelde i forhold til TEN-nettet. Begrunnelsen for § 7 er å unngå "øyer" i det nasjonale jernbanenettet med en annen standard, og at kjøretøy i størst mulig grad kan kjøre på hele det nasjonale jernbanenettet.

5.2 Til § 8 (Unntak)

Det vil i svært begrenset grad være mulig å få unntak fra å anvende TSler eller deler av disse. Etter annet ledd skal tilsynet i de tilfeller som er listet opp i første ledd oversende EFTAs overvåkningsorgan nærmere dokumentasjon fra søkeren etter forskriften vedlegg IX. Det vil da være EFTAs overvåkningsorgan (ESA) som avgjør om det er tilstrekkelig grunnlag for å innvilge unntak.

5.3 Til Kapitel V Kjøretøyer

Med kjøretøy menes et jernbanekjøretøy som kjører på egne hjul på jernbanelinjer, med eller uten egen trekkraft. Et kjøretøy er sammensatt av et eller flere strukturelle delsystemer, (rullende materiell, energi samt styring, kontroll og signal) og funksjonelle delsystemer (for eksempel telematikkapplikasjoner) eller deler av slike delsystemer jf. forskriften § 4 bokstav c.

Før kjøretøy tas i bruk på det nasjonale jernbanenettet skal tillatelse fra Statens jernbanetilsyn foreligge. Tillatelsen er knyttet til det enkelte kjøretøy eller typen kjøretøy, uavhengig av hvilket jernbaneforetak som skal bruke det på jernbanenettet. Det forutsettes at bruk av kjøretøyet ved kjøring som tog foregår i henhold til det relevante jernbaneforetakets sikkerhetsstyringssystem.

Det er ingen krav til at den som søker om tillatelse til ibruktaking må ha sikkerhetssertifikat eller sikkerhetsgodkjenning for å kunne søke. Det er naturlig at jernbaneforetak eller infrastrukturforvalter søker om tillatelse, men også andre kan søke hvis det er hensiktsmessig. For eksempel kan en produsent eller en innehaver søke om tillatelse. Det må i alle tilfelle dokumenteres at de grunnleggende kravene er oppfylt i form av verifisering mot TSler eller nasjonale regler.

I forskriften skilles det på kjøretøyer som

1. **er i overensstemmelse med TSler**, som skal ha tillatelse til å bli tatt i bruk etter § 20 - § 24. Det følger av § 20 at Statens jernbanetilsyn i disse tilfellene kun kan sjekke noen få forhold. Dette vil være teknisk forenlighet mellom kjøretøyets relevante delsystemer og sikker integrering av disse, samt at kjøretøyet er kompatibelt med nettet. Utover dette kan tilsynet sjekke kjøretøyet i forhold til eventuelle åpne punkter i TSlene, det vil si forhold som ennå ikke regulert i TSlene, eller norske regler som får anvendelse på særtilfeller som framgår av EØS-avtalen. Kjøretøy som er godkjent i en annen EØS-stat og som ønskes tatt i bruk i Norge reguleres av § 22.
2. **ikke er i overensstemmelse med TSler**, som skal ha tillatelse til å bli tatt i bruk etter § 25 - § 27. Det følger av § 25 at Statens jernbanetilsyn skal legge gjeldende TSler til grunn der de finnes og nasjonale regler der det ikke finnes TSler. Av § 26 framgår det hva som må legges fram av dokumentasjon for kjøretøy som er tillatt tatt i bruk i en annen EØS-stat, men som ikke er i overensstemmelse med TSler.
3. **er i overensstemmelse med en godkjent type**, som skal ha tillatelse til å bli tatt i bruk etter § 28. Dette er tilfeller hvor det dreier seg om en serie like kjøretøyer, i slike tilfeller kan tillatelse til å ta i bruk gis til typen kjøretøy. Dersom det søkes om tillatelse i flere EØS-stater samtidig forutsettes det at sikkerhetsmyndighetene samarbeider. Hvis et kjøretøy har fått tillatelse til ibruktaking av Statens jernbanetilsyn anses typen for å ha fått tillatelse. Det er senere bare behov for å dokumentere typesamsvar ved bruk av en typesamsvarserklæring i henhold til § 28 fjerde ledd for å få tillatelse til ibruktaking.

I forskriften skilles det videre mellom ulike tillatelser til ibruktaking, som hver krever en egen fremgangsmåte:

1. Første tillatelse: Når Statens jernbanetilsyn gir første gangs tillatelse til ibruktaking må det godtgjøres at alle relevante TSI-krav og nasjonale krav er oppfylt i form av verifiseringserklæringer og annen nødvendig dokumentasjon. Det er her § 20 eller § 25 som gjelder.
2. Ytterligere tillatelse: Når et kjøretøy har fått tillatelse til ibruktaking i en annen EØS-stat gjelder den såkalte kryssakseptmetoden. Den går ut på at det bare skal være nødvendig å dokumentere samsvar med de kravene som er spesielle for Norge, knyttet til teknisk forenlighet. Disse vil være klassifisert som B eller C-regler i referansedokumentet som nevnt i samtrafikkforskriften § 29.
3. Ny tillatelse: Når det blir gjort oppgradering eller fornyelse av et kjøretøy skal tilsynet avgjøre om det er nødvendig med en ny tillatelse for å ta i bruk kjøretøyet, se § 20.
4. Tillatelse for en tillatt type: Når en type har tillatelse til ibruktaking fra før, vil det være tilstrekkelig for å få ibruktakingstillatelse i Norge å fremlegge en typesamsvarserklæring, se § 28. Denne erklæringen må være i henhold til [forskrift om typesamsvarserklæring](#).

5.4 Til kapittel VII Register over infrastruktur og kjøretøy

Register over infrastruktur og kjøretøy som inngår i det europeiske jernbanesystemet etableres i det enkelte EØS-land. Hvilke opplysninger som skal inngå i det nasjonale kjøretøyregisteret framgår av § 32. Det skal også opprettes et europeisk register over kjøretøy som er tillatt tatt i bruk. Dette registeret administreres av det Europeiske jernbanebyrået (ERA). Det framgår av § 33 hva dette registeret skal inneholde.

Det skal også opprettes et infrastrukturregister som skal angi hovedegenskapene for hvert aktuelle delsystem eller del av et delsystem og sammenhengen med de egenskaper som er fastsatt i henhold til de relevante TSIene. Hvilke opplysninger dette er vil framgå av TSIene.

Et eget typeregister vil angi hvilke typer kjøretøy som har tillatelse, og hvilke egenskaper disse kjøretøytypene har. Dette vil gjøre det enklere for jernbaneforetak og andre å anskaffe kjøretøy som oppfyller deres ønskede ytelsesnivå og samtidig få en smidig tillatelsesprosess i medhold av § 28.