

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

HENSTILLINGER

KOMMISSIONENS HENSTILLING

af 29. marts 2011

om udstedelse af ibrugtagningstilladelser til strukturelt definerede delsystemer og køretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF

(EØS-relevant tekst)

(2011/217/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet ⁽¹⁾, særlig artikel 30, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Det Europæiske Jernbaneagentur (i det følgende benævnt »agenturet«) har siden 2005 gennemført adskillige aktiviteter til støtte for udviklingen af et integreret, sikkert og interoperabelt europæisk jernbanesystem. Efter vedtagelsen af direktiv 2008/57/EF har agenturet regelmæssigt afholdt møder med interessenterne og de nationale sikkerhedsmyndigheder, navnlig med hensyn til den gensidige accept af jernbanekøretøjer. Møderne har vist, at parterne har forskellige opfattelser af den ibrugtagningstilladelse til strukturelt definerede delsystemer og køretøjer, der er omhandlet i direktivets kapitel IV og V.

(2) Der er stor risiko for, at de nationale gennemførelsesregler uden en fælles fortolkning vil udmønte sig i forskellig opfyldelse af kravene medlemsstaterne imellem og dermed i større vanskeligheder for fabrikanterne og jernbanevirksomhederne. Der er endvidere brug for en fælles fortolkning af disse procedurer for at sikre sammenhæng mellem de forskellige henstillinger, som agenturet skal fremsætte i forbindelse med de opgaver, det har fået pålagt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder, direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfra-

strukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet) ⁽²⁾ og direktiv 2008/57/EF.

(3) I forbindelse med kontrollen af medlemsstaternes gennemførelse af direktiv 2008/57/EF vil principperne og fortolkningerne i nærværende henstilling blive taget i betragtning efter behov.

(4) Det udvalg, der er omhandlet i artikel 29 i direktiv 2008/57/EF, er blevet hørt om denne foranstaltning —

VEDTAGET DENNE HENSTILLING:

1) Når medlemsstaterne udsteder tilladelser til ibrugtagning af strukturelt definerede delsystemer og køretøjer, bør de sikre, at der tages hensyn til principperne og anvisningerne i bilaget.

Der bør ikke mindst tages hensyn til følgende:

a) En enkelt ibrugtagningstilladelse til køretøjer bør være tilstrækkeligt for hele EU's jernbanenet, når betingelserne i direktiv 2008/57/EF og i bilaget er opfyldt. Dette er f.eks. tilfældet, når et køretøj, der er i overensstemmelse med TS'erne, kun kører på et net, der er i overensstemmelse med TS'erne.

b) Procedurerne for udstedelse af tilladelser til køretøjer er harmoniserede og omfatter en række klare skridt, som de kompetente myndigheder skal tage inden for en fast frist.

⁽¹⁾ EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44.

- c) De gældende tekniske forskrifter for udstedelse af ibrugtagningstilladelser til strukturelt definerede delsystemer eller køretøjer bør være stabile, gennemskuelige, ikkediskriminerende og i videst muligt omfang harmoniserede; disse forskrifter bør være enten TSI'er eller — når det er tilladt efter direktiv 2008/57/EF — nationale forskrifter, som Kommissionen underrettes om, og som stilles til rådighed via en database oprettet af Kommissionen. Fra det tidspunkt, hvor en TSI vedtages, bør medlemsstaterne ikke længere vedtage nationale forskrifter for produkter eller dele af delsystemer, der er omfattet af den pågældende TSI (bortset fra sådanne, der er anført som udestående punkter eller særtilfælde, og for hvilke TSI'en i påkommende tilfælde fastsætter undtagelser).
- d) For køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI'erne, bør princippet om gensidig anerkendelse anvendes i størst mulig udstrækning for at undgå unødvendige krav og overflødige verifikationer, medmindre de er strengt nødvendige for at kontrollere, at køretøjet er teknisk kompatibelt med det relevante net.
- e) Udstedelsen af ibrugtagningstilladelser til strukturelt definerede delsystemer eller køretøjer og driften og vedligeholdelsen af disse delsystemer eller køretøjer er to klart adskilte aktiviteter, som reguleres af forskellige bestemmelser og udføres af forskellige organer.
- f) Den tekniske kompatibilitet ved grænsefladen mellem net og køretøj er afgørende for sikkerheden. Selv om en sådan grænseflades sikkerhed kan eftervises ved anvendelse af referencesystemer eller eksplicit risikoestimering i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 352/2009 ⁽¹⁾, er det af hensyn til interoperabiliteten nødvendigt, at den tekniske kompatibilitet dokumenteres efter en regelbaseret fremgangsmåde (dvs. ved anvendelse af en anerkendt praksis, jf. forordning (EF) nr. 352/2009), herunder på basis af harmoniserede EU-forskrifter som TSI'erne eller europæiske standarder eller, i de tilfælde, hvor sådanne forskrifter endnu ikke findes, på grundlag af meddelte nationale forskrifter.
- g) Hvad angår ibrugtagning af et køretøj, er der to aspekter af sikker integration: Sikker integration mellem de relevante delsystemer i køretøjet (kun i forbindelse med den første tilladelse) og sikker integration mellem køretøjet og det berørte net.
- Er grænsefladen mellem et køretøj og et net omfattet af et TSI-krav eller en national forskrift, betragter ansøgeren dette krav eller denne forskrift som en anerkendt praksis. I så fald anses de risici, med hensyn til hvilke der opstilles krav i en sådan TSI eller national forskrift, for at være kontrolleret i og med, at kravene i TSI'en eller den nationale forskrift er opfyldt. Det betyder, at hvis kravene i TSI'en eller den nationale forskrift omfatter det væsentlige sikkerhedskrav (dvs. alle relevante risici), påvises den sikre integration ved opfyldelsen af kravene i TSI'en eller den nationale forskrift.
- Er der risici, som ikke er dækket af krav i TSI'en eller i nationale forskrifter, er dette et tegn på, at TSI'en eller de nationale forskrifter ikke fuldt ud opfylder de væsentlige krav. I så fald skal denne mangel afhjælpes som foreskrevet i direktiv 2008/57/EF, artikel 7. Disse manglende krav bør tages i betragtning ved fremtidige revisioner af TSI'erne, således at disse efterhånden kommer til at omfatte alle interoperabilitetsrelevante grænseflader. Indtil da håndterer ansøgeren risiciene, idet han sammenligner med et referencesystem eller foretager en eksplicit risikoanalyse i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 352/2009.
- Af hensyn til interoperabiliteten er det nødvendigt, at den tekniske kompatibilitet og sikre integration mellem køretøj og net påvises efter en regelbaseret fremgangsmåde. Med henblik herpå bør TSI'en omfatte begge aspekter på udtømmende vis.
- h) Hvis TSI'en omfatter en specifikation for kompatibilitet mellem køretøjer, verificeres denne specifikation som led i EF-verifikationsproceduren. Der foreligger dog ingen dokumentation for, at interoperabiliteten kræver, at samtlige jernbanekøretøjer har den samme kobling.
- i) Hvor der er tale om supplerende tilladelser, bør medlemsstaterne ikke anfægte de nationale forskrifter, der gælder for udestående punkter, som ikke vedrører den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og nettet.
- j) Direktiv 2004/49/EF gør infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne ansvarlige for hver deres dele af systemet. Jernbanevirksomheden er alene ansvarlig for sikker togdrift. Infrastrukturforvalterens rolle er begrænset til forvaltning af infrastrukturen, og derfor har infrastrukturforvalteren ikke noget andet ansvar for driften af togene end at tillade togekørsel. Derudover har infrastrukturforvalteren ingen opgaver med at udstede tilladelser.
- k) Hvis medlemsstaterne overvejer at træffe hasteforanstaltninger som følge af ulykker eller hændelser, bør de anerkende jernbanevirksomhedens sikkerhedsledelsessystem som den primære mekanisme til håndtering af nye risici ved driften af køretøjer, der måtte være blevet opdaget under efterforskningen af ulykker/hændelser eller som resultat af tilsynsarbejdet. Også hvis en medlemsstat mener, at der er påtrængende behov for en ny forskrift for ibrugtagningstilladelse, skal den følge de procedurer, der er foreskrevet i de relevante EU-retsakter, og herunder underrette Kommissionen om udkastet til ny forskrift i overensstemmelse med direktiv 98/34/EF ⁽²⁾ eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF.

⁽¹⁾ EUT L 108 af 29.4.2009, s. 4.

⁽²⁾ EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37.

2) Denne henstilling er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 29. marts 2011.

På Kommissionens vegne

Siim KALLAS

Næstformand

BILAG

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
1. Indledning	6
2. Interoperabilitetskomponenter, delsystemer og køretøjer	6
2.1. Interoperabilitetskomponenter og delsystemer	6
2.2. Køretøjer	7
3. Krav, der skal opfyldes ved fremstilling af et delsystem	7
3.1. Kravtype	7
3.1.1. Væsentlige krav	7
3.1.2. Væsentlige krav i direktiv 2008/57/EF	7
3.1.3. Tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI)	7
3.1.4. Nationale forskrifter	8
3.1.5. Harmoniserede standarder (EN)	8
3.2. Interoperabilitetens udvikling	9
4. Kontrol af, at interoperabilitetskomponenter og delsystemer er fremstillet i overensstemmelse med de væsentlige krav	9
4.1. Vurdering af interoperabilitetskomponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed	9
4.2. Verifikationsprocedure for delsystemer	9
4.2.1. EF-verifikationsprocedure for delsystemer	9
4.2.2. Verifikationsprocedure for delsystemer efter nationale forskrifter	10
4.2.3. Erklæring udarbejdet af ansøgeren	10
5. Ibrugtagningstilladelse	10
5.1. Hvad er en ibrugtagningstilladelse?	10
5.1.1. Begrebet	10
5.1.2. Ibrugtagningstilladelser til delsystemer	11
5.1.3. Ibrugtagningstilladelser til køretøjer	11
5.2. Grænsen mellem ibrugtagningstilladelsen og driften og vedligeholdelsen af delsystemer og køretøjer	11
5.2.1. Generelle principper	11
5.2.2. Drifts- og vedligeholdelseskrav, der skal kontrolleres, inden ibrugtagningstilladelsen udstedes	12
5.2.3. Sikkerhedsledelsessystemer	13
5.3. Teknisk kompatibilitet, sikker integration og kompatibilitet mellem køretøjer	13
5.3.1. Teknisk kompatibilitet	13
5.3.2. Sikker integration	14
5.3.3. Kompatibilitet mellem køretøjer	15

	Side
5.4. Ibrugtagningstilladelser til køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI, og køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI	15
5.4.1. Ibrugtagningstilladelser til køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI	15
5.4.2. Ibrugtagningstilladelser til køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI	16
5.5. Godkendelse af køretøjstyper	17
5.6. Ibrugtagningstilladelser til køretøjer, der kører på TEN og uden for TEN	17
5.7. Ibrugtagningstilladelser til køretøjer, der kommer fra tredjelande	18
6. Procedure, der skal følges efter udstedelse af ibrugtagningstilladelse	18
6.1. Oprangering af tog	18
6.2. Undersøgelse af strækningens kompatibilitet	18
6.3. Kanalopnåelse (kapacitetstildeling)	19
7. Ændringer af et allerede godkendt delsystem eller køretøj	19
7.1. Procedure, der skal følges	19
7.2. Forbindelse mellem særtilfælde, undtagelser og delvis anvendelse af TSI'erne i forbindelse med fornyelse/opgradering	20
8. Roller og ansvarsområder	21
8.1. Ansøger om ibrugtagningstilladelse	21
8.2. Jernbanevirksomhed	22
8.3. Infrastrukturforvalter	22
8.4. Enhed med ansvar for vedligeholdelse	22
8.5. Bemyndiget organ	22
8.6. Udpeget organ	23
8.7. National sikkerhedsmyndighed	23
8.8. Medlemsstater	23
8.9. Assessor i henhold til den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering (assessor)	23
9. Registre	24
9.1. Netredegørelse	24
9.2. Infrastrukturregister	24
9.3. Det europæiske register over godkendte køretøjstyper	24
9.4. Det nationale køretøjsregister	25
9.5. Referencedokument	25
9.6. Register over VKM-mærker (ihændehaveridentifikationsmærker)	25
10. Figurer til illustration af procedurerne for udstedelse af ibrugtagningstilladelser efter direktiv 2008/57/EF	25
LISTE OVER FORKORTELSER	29

1. Indledning

Direktiv 2008/57/EF har til formål at fastsætte betingelserne for at tilvejebringe interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem. Disse betingelser vedrører projektering, bygning, ibrugtagning, opgradering, fornyelse, drift og vedligeholdelse af delene i dette system samt faglige kvalifikationer og sundheds- og sikkerhedsbetingelser for det personale, som varetager drift og vedligeholdelse (artikel 1) ⁽¹⁾.

De primære målsætninger med direktiv 2008/57/EF er at fjerne de »tekniske« hindringer for jernbanetransportens udvikling og at fastsætte et optimalt niveau af teknisk harmonisering inden for området interoperabilitet i jernbanesystemet og dermed lette åbningen af jernbanemarkederne og driften af internationale tog. Med henblik på at lette trafikken med jernbanekøretøjer fastsætter direktiv 2008/57/EF tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er), som er afgørende for at garantere, at togene kan køre sikkert og uhindret overalt i det europæiske jernbanesystem, og det forenkler procedurerne for udstedelse af ibrugtagningstilladelser til køretøjer.

I denne forbindelse er en række grundlæggende principper blevet konsolideret i direktiv 2008/57/EF.

1. En enkelt ibrugtagningstilladelse til køretøjer bør være tilstrækkeligt for hele EU's jernbanenet, når visse betingelser er opfyldt. Dette er f.eks. tilfældet, når et køretøj, der er i overensstemmelse med TSI'erne, kun kører på net, der er i overensstemmelse med TSI'erne.
2. Procedurerne for udstedelse af tilladelser til køretøjer er harmoniserede og omfatter en række klare trin med en fast tidsfrist for de kompetente myndigheders udstedelse af tilladelserne.
3. De gældende tekniske forskrifter bør være stabile, gennemskuelige, ikkediskriminerende og i videst muligt omfang harmoniserede; forskrifterne bør være enten TSI'er eller — når der gives tilladelse hertil i direktiv 2008/57/EF — nationale forskrifter, som Kommissionen underrettes om, og som stilles til rådighed via en database oprettet af Kommissionen.
4. For køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI'erne, bør princippet om gensidig anerkendelse anvendes i størst mulig udstrækning for at undgå unødvendige krav og overflødige verifikationer, medmindre de er strengt nødvendige for at kontrollere, at køretøjet er teknisk kompatibelt med det relevante net.

Formålet med denne henstilling er at klarlægge proceduren for udstedelse af ibrugtagningstilladelse til strukturelt definerede delsystemer og køretøjer, som nævnt i direktiv 2008/57/EF. I denne forbindelse bør der tages højde for forskellige scenarier, for så vidt angår køretøjerne: nye og opgraderede/fornye køretøjer, køretøjstyper, køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI, køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI'erne, køretøjer, som har tilladelse til at køre på de transeuropæiske transportnet (TEN-T), køretøjer, som har tilladelse til at køre uden for TEN-T, køretøjer, som har tilladelse til at køre på mere end én medlemsstats net, og supplerende tilladelser. Medmindre andet udtrykkeligt angives, skal »tilladelse« således forstås som »ibrugtagningstilladelse« gennem hele dokumentet.

Alle de retningslinjer, der er henvendt til jernbanevirksomhederne, bør også gælde for infrastrukturforvalterne, når disse benytter tog til infrastrukturkontrol og vedligeholdelse.

2. Interoperabilitetskomponenter, delsystemer og køretøjer

2.1. Interoperabilitetskomponenter og delsystemer

På grund af jernbanesystemets omfang og kompleksitet er det blevet opdelt i strukturelt og funktionelt definerede delsystemer (artikel 2, litra e)).

De strukturelt definerede delsystemer fastsættes i bilag II ⁽²⁾ og er følgende: infrastruktur, energi, fast togkontrol- og signaludstyr, mobilt togkontrol- og signaludstyr samt rullende materiel. De funktionelt definerede delsystemer fastsættes i bilag II og er følgende: drift og trafikstyring, vedligeholdelse og trafiktelematik for person- og gods-trafikken.

Derudover har det været nødvendigt at definere hver enkelt del, gruppe af dele, underenhed eller komplet enhed af udstyr, som indgår i eller er bestemt til at indgå i et delsystem, som er direkte eller indirekte afgørende for interoperabiliteten i jernbanesystemet. Disse komponenter går under betegnelsen »interoperabilitetskomponenter« (artikel 2, litra f)). De er undergivet procedurer for vurdering af overensstemmelse og anvendelsesegnethed (artikel 11). Interoperabilitetskomponenter, som er i overensstemmelse med direktivet, og for hvilke der foreligger en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, kan markedsføres og efterfølgende indbygges i et delsystem.

⁽¹⁾ Henvisninger til artikler i direktiv 2008/57/EF anføres i parentes gennem hele dokumentet.

⁽²⁾ Som fastsat i det ændrede bilag II til direktiv 2008/57/EF (bilaget er ved at blive ændret for øjeblikket).

Eksempler: Strømaftageren er en interoperabilitetskomponent for delsystemet »rullende materiel«. Jernbaneskinnen er en interoperabilitetskomponent for delsystemet »infrastruktur«.

De delsystemer, der er strukturelt definerede delsystemer, er undergivet den kompetente myndigheds udstedelse af en ibrugtagningstilladelse. Denne myndighed er i henhold til direktivet den nationale sikkerhedsmyndighed, som medlemsstaterne skal oprette (artikel 16 i direktiv 2004/49/EF).

2.2. Køretøjer

Jernbanesystemet kan også opdeles i faste og mobile elementer, dels nettet (bestående af strækninger, stationer, terminaler og mange former for fast udstyr, der er nødvendigt for at garantere en sikker og uafbrudt drift af systemet), dels alle de køretøjer, der kører på dette net. Derfor består et køretøj af delsystemet rullende materiel, og hvor det er relevant af et eller flere dele af andre delsystemer (herunder delsystemet mobilt togkontrol- og signaludstyr) (artikel 2, litra c) og d)).

Da køretøjerne består af delsystemer, finder bestemmelserne om delsystemer i kapitel IV i direktiv 2008/57/EF anvendelse på køretøjernes relevante delsystemer, uden at dette dog berører andre bestemmelser i kapitel V.

3. Krav, der skal opfyldes ved fremstilling af et delsystem

3.1. Kravtype

3.1.1. Væsentlige krav

Når et produkt markedsføres i EU, opfylder det de væsentlige krav i de gældende direktiver efter den nye metode ⁽¹⁾ (f.eks. lavspændingsdirektivet) og de tekniske krav, der fastsættes i andre relevante direktiver (eller anden relevant lovgivning) (f.eks. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods ⁽²⁾). De væsentlige krav omfatter de elementer, der er nødvendige for at beskytte offentlighedens interesser. De er obligatoriske, og kun produkter, der er i overensstemmelse med dem, må bringes i omsætning.

Eksempel: Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/108/EF af 15. december 2004 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om elektromagnetisk kompatibilitet og om ophævelse af direktiv 89/336/EØF ⁽³⁾ indeholder et beskyttelseskrav, som for at sikre, at radio- og telekommunikationsudstyr og andet udstyr kan fungere efter hensigten, fastsætter, at de fremkaldte elektromagnetiske forstyrrelser ikke må overstige et bestemt niveau.

3.1.2. Væsentlige krav i direktiv 2008/57/EF

Bilag III til direktiv 2008/57/EF opregner en række væsentlige krav, som er med til at sikre interoperabiliteten i jernbanesystemet (artikel 3, stk. 1). Disse krav er specifikke for jernbanesektoren. Jernbanesystemet, delsystemerne, interoperabilitetskomponenterne og alle grænsefladerne skal opfylde de væsentlige krav. Det er en forudsætning, at et strukturelt defineret delsystem opfylder de væsentlige krav, før det kan tages i brug (artikel 4, stk. 1). Opfyldelse af direktivets væsentlige krav udelukker ikke anvendelse af andre EU-forskrifter. (artikel 3, stk. 2).

3.1.3. Tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI)

TSI'erne fastsætter de nødvendige specifikationer, som delsystemerne skal følge for at opfylde de væsentlige krav og målene i direktiv 2008/57/EF og herunder stræbe mod den optimale grad af teknisk harmonisering (artikel 1, stk. 2). TSI'erne fastlægger ikke blot de funktionelle og tekniske specifikationer, som delsystemerne skal overholde, men specificerer også grænsefladerne mellem delsystemerne.

TSI'erne fastsætter de grundparametre, der er kritiske for interoperabiliteten og interoperabilitetskomponenterne. Derudover fastsætter TSI'erne, hvilke procedurer ⁽⁴⁾ der skal anvendes til at vurdere interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse og anvendelsesegnethed og til delsystemernes EF-verifikation.

Hver TSI angiver som mål et delsystem, der kan gennemføres gradvis og inden for en rimelig frist (artikel 5, stk. 4). Til dette formål indeholder kapitel 4 i samtlige TSI'er de grundparametre og grænseflader, som delsystemet skal overholde, og kapitel 7 fastlægger gennemførelsesproceduren med henblik på at nå frem til dette målsystem, herunder eventuelt en overgangsperiode.

I visse tilfælde, når det er strengt nødvendigt for at opnå interoperabilitet, kan TSI'erne indeholde en udtrykkelig reference til europæiske standarder eller en eller flere dele af sådanne eller specifikationer. Disse standarder bliver obligatoriske fra det øjeblik, hvor TSI'en træder i kraft.

⁽¹⁾ Begrebet den nye metode blev revideret i 2008 med en ny lovgivningsmæssig ramme for overensstemmelsesvurdering, akkreditering og markedsovervågning.

⁽²⁾ EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13.

⁽³⁾ EUT L 390 af 31.12.2004, s. 24.

⁽⁴⁾ TSI'erne angiver, hvilke moduler der skal anvendes i den relevante afgørelse fra Kommissionen.

Gennemførelsen af direktiv 2008/57/EF bør ikke skabe hindringer, der ud fra cost-benefit-hensyn er urimelige, for bevarelsen og udviklingen af de enkelte medlemsstaters eksisterende jernbanenet, men skal have til formål at fastholde målet om interoperabilitet. Med henblik herpå tager TSI'erne også højde for alle dele af jernbanesystemet, der har behov for særlige bestemmelser, og fastlægger således eventuelle »særtilfælde«.

Særtilfælde er normalt indeholdt i TSI'en i form af andre parameterværdier (f.eks. den iberiske sporvidde i TSI'en for infrastruktur). Under visse omstændigheder, hvor TSI'en ikke indeholder teksten til det pågældende særtilfælde, kan TSI'en i stedet indeholde en udtrykkelig henvisning til en national forskrift. Der underrettes om sådanne forskrifter, og medlemsstaten udpeger det organ, der skal forestå verifikationsproceduren (udpeget organ) (artikel 17).

Såfremt visse aspekter vedrørende de væsentlige krav ikke kan behandles udtrykkeligt i en TSI (f.eks. på grund af manglen på en harmoniseret løsning eller på gensidig anerkendelse blandt de berørte parter), anføres de tydeligt i TSI'en som udestående punkter (artikel 5, stk. 6).

3.1.4. Nationale forskrifter

Indtil målsystemet er realiseret (artikel 5, stk. 4), og der således er opnået interoperabilitet, baserer medlemsstaterne sig på nationale forskrifter for opfyldelsen af de væsentlige krav (artikel 17, stk. 3). Det skyldes følgende forhold:

- TSI'erne er af forskellige årsager ikke fuldstændige (f.eks. er der udestående punkter, anvendelsesområdet er begrænset til TEN-T for det første sæt TSI'er, og der er TSI'er under udarbejdelse).
- For at sikre kompatibiliteten bagud med eksisterende anlæg kan det blive nødvendigt at gøre undtagelser for nogle delsystemer i nogle medlemsstater.
- De fleste eksisterende delsystemer blev taget i brug, før interoperabilitetsdirektiverne eller nogle af TSI'erne trådte i kraft, og er derfor ikke i overensstemmelse med alle TSI'er.
- Særtilfældene er baseret på nationale forskrifter, når TSI'erne ikke indeholder teksten til de pågældende særtilfælde.

Kommissionen underrettes om disse nationale forskrifter, og den fører tilsyn med dem for at undgå forskrifter, der fører til forskelsbehandling (artikel 17, stk. 3), og som indeholder unødvendige krav og overflødige verifikationer. Kun disse nationale forskrifter bør anvendes i forbindelse med ibrugtagning af køretøjer, og der bør krydshenvises til dem i referencedokumentet (artikel 27, stk. 3).

Konklusion: Ifølge direktivet og dets principper om gennemsækelighed og ligebehandling bør det konkluderes, at der kun bør anvendes nationale forskrifter, som Kommissionen er underrettet om, når der udstedes tilladelser til strukturelt definerede delsystemer og køretøjer.

I det følgende forstås ved enhver henvisning til nationale forskrifter i denne henstilling »meddelte nationale forskrifter«.

Fra det tidspunkt, hvor en TSI vedtages, bør medlemsstaterne ikke længere vedtage nationale forskrifter for produkter eller dele af delsystemer, der er omfattet af den pågældende TSI (bortset fra sådanne, der er anført som udestående punkter eller særtilfælde, og for hvilke TSI'en i påkommende tilfælde fastsætter undtagelser).

Enhver national forskrift, der overspecificerer en parameter, som allerede er omfattet af en TSI, kan medføre manglende kompatibilitet mellem to delsystemer, der begge er i overensstemmelse med TSI'erne. En national forskrift vedrørende et køretøj, der indeholder strengere krav end TSI'en om tilgængelighed for bevægelseshæmmede, kan f.eks. resultere i en situation, hvor et køretøj, der er i overensstemmelse med TSI'erne, og som allerede er tilladt i en anden medlemsstat, ikke vil blive tilladt igen. Kommissionen fører således tilsyn med de nationale forskrifter i henhold til artikel 17, stk. 3, med henblik på at undgå vilkårlig forskelsbehandling eller skjult begrænsning (artikel 17, stk. 3).

Derudover afspejler direktiv 2008/57/EF den nye metode med hensyn til delsystemernes frie bevægelighed. Når et produkt, der er i overensstemmelse med ikkeharmoniserede tekniske specifikationer (dvs. relevante nationale forskrifter), opfylder de væsentlige krav, kan der gives tilladelse til, at dette produkt tages i brug uden yderligere kontrol (artikel 16) ⁽¹⁾.

3.1.5. Harmoniserede standarder (EN)

For at nå målet om et indre marked kan der fastlægges tekniske specifikationer for de produkter, der opfylder de væsentlige krav, i harmoniserede standarder (EN). I nogle tilfælde indebærer et produkts overholdelse af harmoniserede standarder, der omfatter grundparametrene i en TSI, en formodning om, at produktet er i overensstemmelse med TSI. I henhold til den nye metode for teknisk harmonisering og standardisering er disse standarder frivillige, men deres referencer offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende* (EUT), og de fastlægges i TSI'ens anvendelsesvejledning med henblik på at gøre det lettere for industrien at anvende dem.

⁽¹⁾ Dette berører ikke bestemmelserne i direktivets artikel 15, stk. 1, og kapitel V, der beskrives nærmere i afsnit 5 nedenfor.

3.2. Interoperabilitetens udvikling

Interoperabilitet skal opnås gradvis.

Når der ikke findes fuldstændige TSI'er, der omfatter hele jernbanesystemet, og mens man afventer, at alle delsystemerne skal blive bragt i overensstemmelse med TSI'erne, opfyldes de væsentlige krav i direktiv 2008/57/EF i første omgang for dele af jernbanesystemet eller aspekter, der ikke er omfattet af TSI'en, ved overholdelse af de nationale forskrifter, herunder forskrifter, der henviser til internationale aftaler, og som Kommissionen er underrettet om (artikel 17, stk. 3).

På længere sigt, når målsystemet er specificeret og gennemført, vil der ikke være brug for disse nationale forskrifter.

Indtil der er opnået fuld interoperabilitet, lever TSI'erne side om side med de nationale forskrifter. I denne overgangsperiode er der brug for en procedure til at lette den gensidige accept af køretøjer. Med henblik herpå klassificeres alle de nationale forskrifter, som medlemsstaterne anvender i forbindelse med ibrugtagning af køretøjer, og der krydshenvises til dem i referencedokumentet (artikel 27). Direktivets artikel 16, 23, 25 og 27 indeholder bestemmelser om gensidig anerkendelse (gensidig accept) af sådanne nationale forskrifter og kontrol med, at de opfyldes.

4. Kontrol af, at interoperabilitetskomponenter og delsystemer er fremstillet i overensstemmelse med de væsentlige krav

4.1. Vurdering af interoperabilitetskomponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed

TSI'erne fastlægger, hvilke interoperabilitetskomponenter der hører under deres anvendelsesområde, og hvilke procedurer fabrikanten skal anvende for at vurdere interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse og/eller anvendelsesegnethed. TSI'en kan kræve, at vurderingen udføres af et bemyndiget organ, som udsteder certifikatet for overensstemmelse og anvendelsesegnethed. Derefter udarbejder fabrikanten EF-erklæringen om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed (artikel 13 og bilag IV).

For alle interoperabilitetskomponenter, der ønskes bragt i omsætning, skal der foreligge en EF-overensstemmelseserklæring, og de skal — hvis proceduren for overensstemmelsesvurdering kræver det — være ledsaget af det dertil hørende EF-certifikat. Derudover skal interoperabilitetskomponenten, når TSI'en kræver typegodkendelse af driftsmæssig erfaring, ledsages af EF-erklæringen om anvendelsesegnethed og af et EF-certifikat for anvendelsesegnethed. En interoperabilitetskomponent, for hvilken der foreligger en EF-erklæring om overensstemmelse eller en EF-erklæring om anvendelsesegnethed, anses for at opfylde de væsentlige krav i direktiv 2008/57/EF. Når interoperabilitetskomponenter er undergivet anden EU-lovgivning, som vedrører andre aspekter, skal det endvidere fremgå af EF-erklæringen, at interoperabilitetskomponenten ligeledes opfylder de væsentlige krav i den pågældende EU-lovgivning.

4.2. Verifikationsprocedure for delsystemer ⁽¹⁾

4.2.1. EF-verifikationsprocedure for delsystemer

Det bemyndigede organ kontrollerer, at delsystemet er i overensstemmelse med den/de gældende TSI/TSI'er med udgangspunkt i de oplysninger, der er tilgængelige i den relevante TSI og i registrene (artikel 5, stk. 3, litra e), og artikel 18, stk. 2).

Opgaven for det bemyndigede organ, som skal foretage EF-verifikation af et delsystem, begynder med projekteringsfasen og omfatter hele udførelsesfasen frem til ansøgerens overtagelse af delsystemet, inden det tages i brug. Den omfatter desuden verifikation af grænsefladerne mellem det pågældende delsystem og det system, som det skal indgå i. Det bemyndigede organs verifikationsopgave i henhold til direktiv 2008/57/EF er imidlertid begrænset til de krav, der fremgår af de berørte TSI'er. For at kunne udføre denne opgave kan det bemyndigede organ have behov for at se registrene.

I forbindelse med fornyelse eller opgradering af et strækningsafsnit skal det bemyndigede organ f.eks. være sikker på, at det er de rigtige TSI-muligheder, der er valgt. I dette tilfælde er indholdet af TSI'en ikke nok til at kontrollere grænsefladerne med de tilstødende strækingsafsnit. Det bemyndigede organ skal f.eks. være sikker på, at sporvidden og spændingen er den samme på den tilstødende strækning ⁽²⁾.

De bemyndigede organer anvender EF-verifikationsproceduren i henhold til moduler, som specificeres i TSI'erne, og som i nogle tilfælde er fastlagt i en særlig afgørelse fra Kommissionen. De registrerer deres konklusioner ved udarbejdelse af en EF-verifikationsattest og opstilling af et teknisk dossier.

Når delsystemet eller en del heraf ligeledes er undergivet anden EU-lovgivning, indsamler det bemyndigede organ alle andre EF-attester hidrørende fra den pågældende lovgivning, som er udstedt af det relevante bemyndigede organ i forbindelse med denne lovgivning.

⁽¹⁾ Ændret bilag VI til direktivet.

⁽²⁾ Se også afsnit 5.3 om sikker integration og teknisk kompatibilitet og afsnit 9 om registre nedenfor.

4.2.2. Verifikationsprocedure for delsystemer efter nationale forskrifter

Det organ, medlemsstaterne har udpeget til at forestå verifikation efter nationale forskrifter, anvender en procedure, der svarer til EF-verifikationsproceduren, idet det udarbejder en attest for verifikation efter nationale forskrifter og opstiller et teknisk dossier (artikel 17, stk. 3). Dernæst udarbejder ansøgeren en erklæring om overensstemmelse med de nationale forskrifter.

4.2.3. Erklæring udarbejdet af ansøgeren⁽¹⁾

Ansøgeren er ansvarlig for at udarbejde en EF-erklæring om verifikation af delsystemet, i hvilken det erklæres, at delsystemet er i overensstemmelse med den eller de relevante TS'er og med de væsentlige krav i anden EU-lovgivning, der måtte finde anvendelse.

Hvis nationale forskrifter finder anvendelse, udarbejder ansøgeren på samme måde en erklæring om overensstemmelse med de nationale forskrifter for de dele, der er omfattet af nationale forskrifter. Først når al den ovenfor nævnte dokumentation og alle de ovenfor nævnte erklæringer er udarbejdet, kan ansøgeren formelt ansøge den kompetente nationale myndighed om en ibrugtagningstilladelse til delsystemet.

EF-attester og -erklæringer gælder i hele EU. Attester og erklæringer vedrørende nationale forskrifter gælder i hele EU med undtagelse af bestemmelser om teknisk kompatibilitet og sikker integration mellem køretøj og net, da disse aspekter er undergivet særlige bestemmelser vedrørende ibrugtagning af køretøjer (beskrives nærmere i det følgende afsnit).

Ansøgeren vedlægger EF-verifikationserklæringen det tekniske dossier, som det bemyndigede organ har oprettet (se afsnit 4.2.1).

5. Ibrugtagningstilladelse

5.1. Hvad er en ibrugtagningstilladelse?

5.1.1. Begrebet

Proceduren med en ibrugtagningstilladelse blev første gang indført ved direktiv 96/48/EF og havde til formål at supplere begrebet markedsføring som nævnt i afsnit 3.1.1. Et produkt eller en interoperabilitetskomponent kan bringes i omsætning uden forudgående tilladelse fra en kompetent myndighed, men det samme gælder ikke for et delsystem, hvis ibrugtagning forudsætter, at en kompetent myndighed først har givet tilladelse (artikel 15).

Det påhviler hver enkelt medlemsstat at give tilladelse til ibrugtagning af strukturelt definerede delsystemer, der indgår i jernbanesystemet, når de er anlagt eller drives på medlemsstatens område (artikel 15). Tilsvarende handler direktivets kapitel V om tilladelse til ibrugtagning af køretøjer.

Der kræves tilladelse til ibrugtagning af et delsystem for alle dele af jernbanesystemet: TEN-T-strækninger og strækninger uden for TEN-T, både højhastighedsstrækninger og konventionelle strækninger, og de delsystemer, der udgør de køretøjer, som kører på disse strækninger, uanset om der findes en relevant TSI eller ej.

Som led i verifikationen af de væsentlige krav kontrollerer medlemsstaten delsystemernes tekniske kompatibilitet med det system, de integreres i, og deres sikre integration, når de er integreret i jernbanesystemet (artikel 15).

Den tekniske kompatibilitet og sikre integration vedrører alle strukturelt definerede delsystemer, både dem, der integreres i køretøjet, og dem, der befinder sig på begge sider af grænsefladen mellem køretøjet og det berørte net.

Tilladelsesproceduren skal gennemføres inden ibrugtagning. I overensstemmelse med artikel 15 er det hensigten, at den løbende opfyldelse af de væsentlige krav kontrolleres som led i overvågningen af jernbanevirksomhedernes eller infrastrukturforvalternes sikkerhedsledelsessystem i henhold til direktiv 2004/49/EF. En national sikkerhedsmyndighed, som ønsker at tilbagekalde en ibrugtagningstilladelse, anvender procedurerne i direktiv 2004/49/EF (artikel 21, stk. 9, i direktiv 2008/57/EF).

Hvis de nationale sikkerhedsmyndigheder mener, at et tilladt køretøj eller delsystem ikke længere opfylder de væsentlige krav (f.eks. som følge af dårlig vedligeholdelse eller en designmæssig eller udbredt fejl, der er blevet blotlagt efter tilladelsens udstedelse), skal de gribe ind i henhold til direktiv 2004/49/EF og forvisse sig om, at risikoen håndteres på passende vis.

⁽¹⁾ Ændret bilag V til direktivet.

5.1.2. Ibrugtagningstilladelser til delsystemer

Ibrugtagningstilladelsen gælder for strukturelt definerede delsystemer som fastlagt i bilag II⁽¹⁾ til direktiv 2008/57/EF (energi, infrastruktur, rullende materiel, fast togkontrol- og signaludstyr, mobilt togkontrol- og signaludstyr) og yderligere defineret i de relevante TS'er (artikel 15).

5.1.3. Ibrugtagningstilladelser til køretøjer

Direktiv 2008/57/EF fastsætter bestemmelserne om ibrugtagningstilladelser til køretøjer (kapitel V). Da et køretøj består af et eller flere strukturelt definerede delsystemer, finder bestemmelserne i direktiv 2008/57/EF om ibrugtagningstilladelser til delsystemer anvendelse (artikel 15), uden at dette dog berører andre bestemmelser om ibrugtagning af køretøjer (kapitel V).

En tilladelse til ibrugtagning af et køretøj, der er givet af én medlemsstat, er gyldig i alle medlemsstater, uden at dette berører en anden medlemsstats beslutning om at kræve en supplerende tilladelse (artikel 23). For så vidt angår køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TS'erne, gælder tilladelsen kun for nettet i den udstedende medlemsstat (artikel 24 og 25). Der er imidlertid begrænset spillerum for verifikation af supplerende tilladelser.

Når der gives tilladelse til et køretøj, anerkender medlemsstaten, at køretøjets foreskrevne driftstilstand opfylder de væsentlige krav i direktivet og anden EU-lovgivning, når køretøjet er beregnet til anvendelse på den pågældende medlemsstats net.

En tilladelse kan omfatte betingelser for brug og andre restriktioner (artikel 21, stk. 6). En tilladelse skal f.eks. anføre spændingen på de strækninger, køretøjet må køre på, i forbindelse med eldrevne køretøjer. Problemer med den strækningsspecifikke⁽²⁾ kompatibilitet mellem køretøjets konstruktionsspecifikationer og bestemte strækningers særlige specifikationer (f.eks. vægtrestriktioner, elektrificeringssystemer, togbeskyttelsessystemer) bør imidlertid håndteres i henhold til jernbanevirksomhedens sikkerhedsledelsessystem ved anvendelse af de betingelser for brug og restriktioner, der fastsættes i tilladelsen og det tekniske dossier, og de oplysninger om infrastrukturens art, som infrastrukturforvalteren har anført i infrastrukturregistret (se afsnit 6 nedenfor).

For at undgå geografisk specificitet og behovet for at give fornyet tilladelse til et køretøj, hvis en strækningsspecifikation ændres (f.eks. ny elektrificering eller spændingsændring), bør alle betingelser for brug, der er vedlagt et køretøjs ibrugtagningstilladelse (ud over dem, der allerede er omfattet af grænserne for den brug, som køretøjet er beregnet til), specificeres med hensyn til parametrene for infrastrukturens tekniske konstruktionsspecifikationer (f.eks. kun at køre på sporisolationer med en frekvens på xx Hz) og ikke med hensyn til de geografiske parametre.

Bemærkning: Ibrugtagningstilladelsen er meget forskellig fra begrebet »homologering«, som tidligere blev udført af de nationale jernbanevirksomheder. Homologeringen var primært den nationale jernbanevirksomheds accept af et indkøbt produkt, mens tilladelsen er et lovbundet krav om, at man skal have lov til at tage et delsystem eller køretøj i brug med udgangspunkt i et fastlagt sæt verifikationer, der udføres af organer udpeget af regeringen og af den nationale sikkerhedsmyndighed.

5.2. Grænsen mellem ibrugtagningstilladelsen og driften og vedligeholdelsen af delsystemer og køretøjer

5.2.1. Generelle principper

For at »bidrage til en gradvis gennemførelse af det indre marked for udstyr og tjenester til opbygning, fornyelse, opgradering og drift af jernbanesystemet i Fællesskabet« (artikel 1) er det hensigtsmæssigt at adskille ibrugtagningstilladelsen til strukturelt definerede delsystemer/køretøjer fra reguleringen af deres drift.

Denne adskillelse gør det muligt for køretøjer, der tilhører en bestemt køretøjstype, at blive taget i brug af forskellige fabrikanter eller ordregivere, at blive drevet af forskellige jernbanevirksomheder og at blive vedligeholdt af forskellige enheder med ansvar for vedligeholdelse i henhold til forskellige vedligeholdelsesordninger alt efter de driftsmæssige forhold.

En fabrikant kan f.eks. ansøge om tilladelse til ibrugtagning af et lokomotiv eller en lokomotivtype på et net i en medlemsstat med henblik på at sælge det til en række forskellige jernbanevirksomheder eller leasingselskaber osv., så det kan drives af forskellige jernbanevirksomheder, som hver især har forskellige ordninger i deres respektive sikkerhedsledelsessystemer med hensyn til forvaltning og vedligeholdelse af lokomotiver.

Alternativt kan en jernbanevirksomhed drive et tilladt lokomotiv, som tidligere blev drevet af en anden jernbanevirksomhed på det samme net, uden at skulle ansøge om en ny tilladelse.

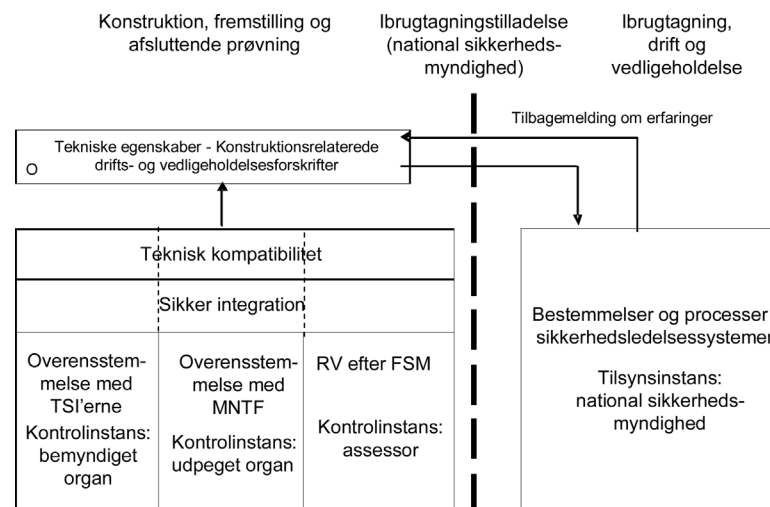
⁽¹⁾ Kommissionen er for øjeblikket i færd med at ændre bilag II til direktiv 2008/57/EF.

⁽²⁾ Specifik for den rute, et tog forventes at køre på.

For at klarlægge grænsen fastsætter direktiv 2008/57/EF reglerne og tilladelsesproceduren for at bringe et køretøj i den foreskrevne driftstilstand. Efter at et delsystem er taget i brug, bør det sikres, at det drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de væsentlige krav, der vedrører systemet. I henhold til direktiv 2004/49/EF har infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden ansvaret for, at deres respektive delsystemer opfylder de væsentlige krav, uden at dette berører de øvrige aktørers ansvar (artikel 4, stk. 4, i direktiv 2004/49/EF). De nationale sikkerhedsmyndigheder kan kontrollere, om kravene er overholdt, når de udsteder sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser til jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne (artikel 10, 11 og 16 i direktiv 2004/49/EF).

For så vidt angår undtagelsen fra denne skillelinje i forbindelse med drifts- og vedligeholdelsesregler, se afsnit 5.2.2.

Generelt regulerer direktiv 2008/57/EF delsystemernes og køretøjernes tekniske specifikationer (primært konstruktion, fremstilling og prøvning) samt proceduren i forbindelse med udstedelse af ibrugtagningstilladelser, mens direktiv 2004/49/EF regulerer de enheder, der bruger, driver og vedligeholder dem, som vist i nedenstående diagram.



Forklaringer til ovenstående diagram:

- »MNTF« står for »meddelte nationale tekniske forskrifter, jf. artikel 17«, men det omfatter også forskrifter vedrørende udestående punkter, undtagelser og efter omstændighederne særtilfælde.
- »RV efter FSM« står for »risikovurdering efter den fælles sikkerhedsmetode« og har at gøre med de aspekter af den tekniske kompatibilitet og sikre integration, som er relevante for de væsentlige krav, men ikke omfattet af TSI'er eller meddelte nationale tekniske forskrifter.
- Tekniske egenskaber og konstruktionsrelaterede drifts- og vedligeholdelsesforskrifter kan trækkes ud af tilladelsesproceduren og indgår i det tekniske dossier.
- Ved tilbagemelding om erfaringer tages der hensyn til nødvendigheden af at ændre tekniske egenskaber som følge af den praktiske drift og vedligeholdelse af delsystemer/køretøjer. Ændringerne styres gennem infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer som forklaret i de to næste afsnit.

5.2.2. Drifts- og vedligeholdelseskrav, der skal kontrolleres, inden ibrugtagningstilladelsen udstedes

I henhold til artikel 15, stk. 2, i direktiv 2008/57/EF kontrollerer medlemsstaterne, at delsystemerne er i overensstemmelse med de bestemmelser om drift og vedligeholdelse, der vedrører den foreskrevne driftstilstand, inden delsystemerne tages i brug. Det betyder, at det, inden der udstedes en ibrugtagningstilladelse, skal kontrolleres, at delsystemerne kan drives og vedligeholdes i henhold til de pågældende TSI-forskrifter om drift og vedligeholdelse.

Der udarbejdes og vedtages endvidere TSI'er for drift og trafikstyring i henhold til direktiv 2008/57/EF, men da de vedrører et ikkestrukturelt defineret delsystem, er det ikke nødvendigt at give tilladelse dertil. Alle specifikationer vedrørende drifts krav, der skal være opfyldt i den foreskrevne driftstilstand (f.eks. bremsespecifikationer, horn på drivkøretøjer), er omfattet af de strukturelle TSI'er.

TSI'en vedrørende drift og trafikstyring beskriver kravene til »de procedurer med tilhørende udstyr, som giver mulighed for at sikre en sammenhængende drift af de forskellige strukturelt definerede delsystemer« (bilag II). Den vedrører ikke forpligtelserne i forbindelse med den tilladelse til den foreskrevne driftstilstand, som en ansøger (f.eks. en fabrikant) får, men de harmoniserede procedurer, der er nødvendige for at sikre den kontinuerlige drift af de forskellige dele af jernbanesystemet, som varetages af infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne i henhold til deres sikkerhedsledelsessystemer.

Et af de primære mål med TSI'en for drift og trafikstyring er at harmonisere fordelingen af driftsansvaret mellem infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne, som ellers skulle dækkes af et yderst komplekst sæt multilaterale samarbejdsaftaler.

Alle de krav, der er relevante for vedligeholdelsen og nødvendige for opfyldelsen af de væsentlige krav med henblik på at opnå interoperabilitet, er medtaget i de strukturelle TSI'er med udgangspunkt i delsystemets tekniske specifikationer. På det grundlag udarbejder ansøgeren foreløbig vedligeholdelses- og driftsdokumentation, som skal indarbejdes i det tekniske dossier for det relevante delsystem. Det tekniske dossier er et vigtigt udgangspunkt for forvaltningen af den løbende vedligeholdelse og omfatter de oprindelige drifts- og vedligeholdelsesmanualer. Når delsystemet er taget i brug, er det jernbanevirksomhedens eller infrastrukturforvalterens ansvar i samarbejde med en vedligeholdelsesvirksomhed løbende at kontrollere vedligeholdelsesarbejderne og ændre disse oplysninger for at sikre, at de afspejler arbejds cyklussen og de indhøstede erfaringer (artikel 4 og 9 i direktiv 2004/49/EF). Det skal endvidere bemærkes, at styringen af ændringer er et led i infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer.

5.2.3. Sikkerhedsledelsessystemer

Ifølge direktiv 2004/49/EF udarbejder infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne under udøvelsen af deres opgaver og opfyldelsen af deres ansvar et sikkerhedsledelsessystem, der opfylder de europæiske og nationale krav og indeholder fælles elementer. Procedurene for sikker drift (herunder brug og vedligeholdelse) af køretøjer/delsystemer er omfattet af jernbanevirksomhedens (for køretøjer) og infrastrukturforvalterens (for net) sikkerhedsledelsessystem.

Et af formålene med henholdsvis sikkerhedscertifikatet og sikkerhedsgodkendelsen er at tilvejebringe dokumentation for, at jernbanevirksomheden og infrastrukturforvalteren har udarbejdet deres sikkerhedsledelsessystemer og opfylder de væsentlige krav, der fastsættes i TSI'erne, under drift af de relevante delsystemer. Sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser revideres med jævne mellemrum, hvilket ikke er tilfældet med ibrugtagningstilladelser. Ibrugtagningstilladelsen forbliver imidlertid altid gyldig, undtagen i tilfælde af væsentlige ændringer, som påvirker den foreskrevne driftstilstand (tekniske specifikationer), f.eks. i forbindelse med fornyelse eller opgradering, alt afhængig af arbejdets omfang. Ændringer af en jernbanevirksomheds drift reguleres således i henhold til direktiv 2004/49/EF, og ændringer af køretøjets eller delsystemets foreskrevne driftstilstand reguleres ved tilladelsesproceduren i henhold til direktiv 2008/57/EF.

5.3. Teknisk kompatibilitet, sikker integration og kompatibilitet mellem køretøjer

5.3.1. Teknisk kompatibilitet

Teknisk kompatibilitet er et af de »væsentlige krav«, som »jernbanesystemet, delsystemerne, interoperabilitetskomponenterne, herunder grænsefladerne, skal opfylde« (artikel 4).

Teknisk kompatibilitet defineres i bilag III til direktiv 2008/57/EF: »Infrastruktur anlæggenes og de faste installationers tekniske specifikationer skal være forenelige indbyrdes og med specifikationerne for de tog, der skal køre på jernbanesystemet.« Samme kompatibilitet specificeres for forskellige strukturelt definerede delsystemer (bilag III, punkt 2.2.3, 2.3.2 og 2.4.3).

Derudover fastlægger bilag I, afsnit 3, teknisk kompatibilitet som en hjørnesteen for jernbanesystemets servicekvalitet, ydeevneniveau, sikkerhed og omkostninger.

En jernbanevirksomhed, som driver et tog, har brug for at vide, om den pågældende strækning understøtter driften af dens tog, dvs. om det er teknisk kompatibelt.

Derfor indeholder TSI'erne de specifikationer, der er nødvendige for, at delsystemet og dets grænseflader er interoperable og opfylder de væsentlige krav (herunder kravet om teknisk kompatibilitet). Når der findes og anvendes relevante TSI'er, verificeres den tekniske kompatibilitet på grundlag af disse (artikel 17, stk. 2).

Når der ikke er relevante TSI'er, der omfatter de væsentlige krav til den tekniske kompatibilitet (f.eks. grænsefladen til nedarvede signalerings-/togbeskyttelsessystemer eller ikke TSI-konforme infrastruktur-, energi- og CCS-delsystemer (CCS: togkontrol og signaler)), finder de nationale forskrifter anvendelse.

Det betyder, at indtil alle grænsefladerne til samtlige dele af nettet er omfattet af TSI'er, bør medlemsstaterne fastsætte forskrifter, der angiver alle de krav ud over dem, der findes i TSI'erne, som er nødvendige for at sikre den tekniske kompatibilitet mellem køretøjerne og de dele af det net, de er ansvarlige for, som ikke er TSI-konforme. Det kan f.eks. være de nedrivede krav til togmonterede togbeskyttelsessystemer, så de mobile CCS-systemer i køretøjet kan konstrueres, installeres og verificeres som værende i stand til at aflæse og reagere på signaler fra det nedrivede systems transpondere langs de berørte strækninger.

Det er muligt, at nogle medlemsstater i overgangsfasen endnu ikke opfylder kravet om opstilling af et komplet sæt gennemskuelige nationale forskrifter (artikel 17), som, når der ikke findes nogen relevant TSI, beskriver grænsefladen mellem køretøj og net lige så detaljeret som TSI'erne. Dette kan skyldes, at specifikationen af disse grænseflader, der er så vigtig med henblik på at bevare eksisterende niveauer af national interoperabilitet, tidligere var omfattet af de nationale jernbanevirksomheders interne regler. I sådanne tilfælde anbefales det ikke at anvende risikovurderingsmetoder til at påvise den tekniske kompatibilitet med udgangspunkt i andet og tredje princip i den fælles sikkerhedsmetode til risikovurdering, da dette kan medføre manglende kompatibilitet mellem grænsefladespecifikationerne i projekterne og dermed tab af interoperabilitet.

Konklusion: Den tekniske kompatibilitet ved grænsefladen mellem net og køretøj er afgørende for sikkerheden. Selv om en sådan grænseflades sikkerhed kan påvises ved anvendelse af det andet og tredje princip i den fælles sikkerhedsmetode til risikovurdering, er det af hensyn til interoperabiliteten nødvendigt, at den tekniske kompatibilitet dokumenteres efter en regelbaseret fremgangsmåde (første princip i den fælles sikkerhedsmetode til risikovurdering), herunder på basis af EU-harmoniserede forskrifter som TSI'erne eller europæiske standarder eller, i de tilfælde, hvor sådanne forskrifter endnu ikke findes, på grundlag af meddelte nationale forskrifter.

5.3.2. Sikker integration

Ved udstedelse af tilladelser til ibrugtagning af strukturelt definerede delsystemer kontrollerer medlemsstaterne, at disse delsystemer er planlagt, udført og installeret på en sådan måde, at de relevante væsentlige krav er opfyldt, og de kontrollerer navnlig, at de integreres sikkert i det system, de integreres i (artikel 15, stk. 1), for at garantere jernbanesystemets sikre drift og håndteringen af de risici, der er forbundet hermed.

Med henblik herpå og som en generel regel skal følgende påvises:

- For ibrugtagning af et enkeltstående delsystem: Sikker integration mellem delsystemet og alle øvrige delsystemer, som det integreres i.
- For ibrugtagning af et køretøj: Sikker integration mellem køretøjets relevante delsystemer (kun i forbindelse med en første tilladelse) og sikker integration mellem køretøjet og det berørte net.

Kontrollen af den sikre integration er imidlertid ikke altid et krav. I forbindelse med køretøjer har kapitel V i direktiv 2008/57/EF under bestemte forhold fjernet disse forpligtelser for køretøjer, der allerede er givet tilladelse til i en medlemsstat, og som drives i en anden medlemsstat.

Sikker integration er et led i de væsentlige krav (artikel 15, stk. 1). Den er derfor generelt omfattet af en TSI eller nationale forskrifter (artikel 17).

Ved påvisning af den sikre integration ved anvendelse af den fælles sikkerhedsmetode til risikovurdering skal ansøgeren:

- enten henvise til kravene i TSI'en eller de nationale forskrifter ved anvendelse af det første risikoacceptprincip, »anvendelse af anerkendt praksis«, eller
- hvis emnet ikke er omfattet af TSI'en eller de nationale forskrifter, foretage en eksplicit risikoestimering eller en sammenligning med tilsvarende systemer for at blotlægge de manglende krav (tredje og andet risikoacceptprincip i den fælles sikkerhedsmetode til risikovurdering), som offentliggøres med henblik på at sikre gennemskueligheden af den nationale sikkerhedsmyndigheds accept.

Som nævnt i den fælles sikkerhedsmetode til risikovurdering må anvendelsen af den fælles sikkerhedsmetode til risikovurdering ikke føre til krav, der strider mod kravene i TSI'erne. Dette gælder også de nationale forskrifter, hvilket betyder, at når der findes TSI-krav eller nationale forskrifter, forbliver disse obligatoriske. Hvis ikke dette var tilfældet, ville det aldrig være muligt at tilvejebringe interoperabilitet.

Konklusioner:

- *Er grænsefladen mellem et køretøj og et net omfattet af et TSI-krav eller en national forskrift, betragter ansøgeren dette krav eller denne forskrift som en anerkendt praksis, og de risici, med hensyn til hvilke der opstilles krav i en sådan TSI eller national forskrift, anses for at være kontrolleret i og med, at kravene i TSI'en eller den nationale forskrift er opfyldt. Det betyder, at hvis kravene i TSI'en eller den nationale forskrift omfatter det væsentlige sikkerhedskrav (dvs. alle relevante risici), påvises den sikre integration ved opfyldelsen af kravene i TSI'en eller den nationale forskrift.*

- *Er der risici, som ikke er dækket af krav i TSI'en eller nationale forskrifter, er dette et tegn på, at TSI'en eller de nationale forskrifter ikke fuldt ud opfylder de væsentlige krav, og denne mangel skal da afhjælpes som foreskrevet i artikel 7. Disse »manglende krav« bør tages i betragtning ved fremtidige revisioner af TSI'erne, således at disse efterhånden kommer til at omfatte alle interoperabilitetsrelevante grænseflader. Indtil da håndterer ansøgeren risiciene, idet han sammenligner med et referencesystem eller foretager en eksplicit risikoanalyse som omhandlet i forordningen om en fælles sikkerhedsmetode til risiko vurdering.*
- *Af hensyn til interoperabiliteten er det nødvendigt, at den tekniske kompatibilitet og sikre integration mellem køretøj og net påvises efter en regelbaseret fremgangsmåde. Med henblik herpå bør TSI'erne omfatte begge aspekter på udtømmende vis.*

Det skal bemærkes, at alle krav til ibrugtagningstilladelser er omfattet af direktiv 2008/57/EF, og at direktiv 2008/57/EF og 2004/49/EF overholdes på samme tid. Det betyder, at:

- hvis der ud over de krav, der fastsættes i TSI'erne, er behov for yderligere krav med henblik på at opretholde det eksisterende sikkerhedsniveau i henhold til direktiv 2004/49/EF, skal de for ikke at begrænse kørslen med tog, der er i overensstemmelse med TSI:
 - være i form af krav til infrastruktur eller drift (der indlemmes i de relevante TSI'er som behørigt begrundede særtilfælde), eller
 - hvis en køretøjsrelateret foranstaltning er uundgåelig, skal den indlemmes i TSI'en som et behørigt begrundet særtilfælde
- medlemsstaterne ikke skal påberåbe sig direktiv 2004/49/EF med henblik på at gennemtvinge yderligere krav til ibrugtagningstilladelser.

5.3.3. Kompatibilitet mellem køretøjer

Når de forbereder deres tog, skal jernbanevirksomhederne bruge køretøjer, som er teknisk kompatible med nettet, men de skal også kunne kobles sammen indbyrdes. Da valget af koblingssystem kan være op til en jernbanevirksomhed i forbindelse med forvaltningen af dennes egen vognpark eller kan ske i henhold til en aftale mellem flere jernbanevirksomheder i forbindelse med forvaltningen af en fælles vognpark, er der ingen dokumentation for, at interoperabilitet eller et optimalt niveau af harmonisering kræver, at samtlige jernbane-køretøjer har den samme kobling.

Men da køretøjerne fortsat skal være sikre efter sammenkobling, skal TSI'erne mindst omfatte de funktionelle krav til koblingssystemer, som skal verificeres inden for rammerne af en EF-verifikationsprocedure.

Vogne, der anvendes i forbindelse med vognladninger på net med standardsporvidde, er omfattet af et særligt forhold. I betragtning af denne vognparks størrelse kunne man overveje at indføre standardspecifikation for koblinger i TSI'en, men da dette ikke er nødvendigt af hensyn til interoperabiliteten, bør koblingsspecifikationen ikke være obligatorisk for alle vogne, men kun gælde for vogne forsynet med standardkoblingen. Det Europæiske Jernbaneagentur er for øjeblikket i færd med at undersøge, hvor disse specifikationer bedst kan anbringes. Hvis jernbanevirksomhederne benytter køretøjerne i fællesskab i henhold til en forretningsmæssig aftale (f.eks. en GCU), er det så bedst at forvalte disse specifikationer i aftalen selv, i frivillige standarder, i harmoniserede standarder eller i TSI'erne?

Konklusion: Hvis TSI'en omfatter en specifikation for kompatibilitet mellem køretøjer, verificeres denne specifikation som led i EF-verifikationsproceduren. Der foreligger imidlertid ingen dokumentation for, at interoperabilitet kræver, at samtlige jernbane-køretøjer har den samme kobling.

5.4. Ibrugtagningstilladelser til køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI, og køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI

5.4.1. Ibrugtagningstilladelser til køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI

Bestemmelserne om den første tilladelse fastsættes i artikel 22 i direktiv 2008/57/EF.

Når samtlige køretøjets delsystemer er godkendt efter bestemmelserne i kapitel IV i direktiv 2008/57/EF, giver medlemsstaterne tilladelse direkte uden yderligere kontrol, da delsystemerne allerede er blevet kontrolleret under proceduren for ibrugtagning af delsystemer, herunder teknisk kompatibilitet og sikker integration (artikel 15 og 22, stk. 2, litra a)). Såfremt køretøjets delsystemer ikke er godkendt i henhold til kapitel IV i direktiv 2008/57/EF, er nedenstående relevant.

Hvad angår køretøjer, hvis delsystemer er forsynet med alle nødvendige EF-verifikationserklæringer, findes der to former for teknisk kompatibilitet, nemlig kompatibiliteten mellem køretøjets delsystemer og kompatibiliteten mellem køretøjet og det pågældende net (artikel 22, stk. 2, litra b)).

På samme måde findes der en bestemmelse om separat kontrol af den sikre integration, både mellem køretøjets delsystemer og mellem køretøjet og det pågældende net.

Det udpegede organ kontrollerer overensstemmelsen med de nationale forskrifter vedrørende de udestående punkter og særtilfælde.

For så vidt angår supplerende tilladelser, finder artikel 23 i direktiv 2008/57/EF anvendelse.

Direktiv 2008/57/EF sikrer, at de forskellige måder at opfylde de væsentlige krav på er omfattet af princippet om gensidig anerkendelse med henblik på at undgå ny kontrol som led i en supplerende tilladelse.

I dette tilfælde kan den nationale sikkerhedsmyndighed kun kræve opfyldelse af yderligere krav eller supplerende risikoanalyser (med udgangspunkt i den fælles sikkerhedsmetode til risikovurdering) vedrørende:

- den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og det pågældende net, herunder de nationale forskrifter, der gælder for de udestående punkter med henblik på at sikre denne kompatibilitet, og
- de nationale forskrifter for de særtilfælde, der er behørigt anført i de relevante TSI'er.

Konklusion: Medlemsstaterne kan ikke anfægte de nationale forskrifter, der gælder for de udestående punkter, som ikke vedrører den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og det pågældende net.

Dette er imidlertid ikke ensbetydende med, at de nationale forskrifter, som ikke vedrører den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og nettet, automatisk skal opfattes som ligestillede og således klassificeres i gruppe A i referencedokumentet. Det betyder, at referencedokumentet i forbindelse med køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI, kun anvendes i tilfælde af udestående punkter, der vedrører den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og nettet, og i særtilfælde. Det er kun i disse to tilfælde (teknisk kompatibilitet mellem køretøjet og nettet og særtilfælde), at den nationale sikkerhedsmyndighed efter vedtagelsen af det i artikel 27 nævnte referencedokument ikke er berettiget til at anfægte krav, der anerkendes gensidigt og derfor klassificeres i gruppe A i henhold til bilag VII til direktiv 2008/57/EF.

Eksempel: Ingen yderligere kontrol i forbindelse med en supplerende tilladelse til køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI'en for CCS og kører på strækninger, der er i overensstemmelse med TSI'en for CCS (under forudsætning af at begge er certificeret som værende i fuld overensstemmelse med specifikationerne i Kommissionens beslutning 2010/79/EF⁽¹⁾).

og

Når et køretøj, der er i overensstemmelse med CCS-TSI'en, skal have en supplerende tilladelse til et net, der ikke er i overensstemmelse med CCS-TSI'en, må kontrollen af CCS-forhold kun vedrøre den tekniske kompatibilitet mellem det mobile og det faste CCS-udstyr.

5.4.2. Ibrugtagningstilladelser til køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI

Køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI, er køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med alle gældende TSI'er, herunder køretøjer, for hvilke der er fastsat undtagelser, eller hvor en betydelig del af de væsentlige krav ikke er fastlagt i en eller flere TSI'er. I sidstnævnte tilfælde — også selv om et køretøj er i overensstemmelse med alle relevante TSI'er — anvendes betegnelsen »ikke i overensstemmelse med TSI« af forenklingssyn.

I forbindelse med den første tilladelse finder artikel 24 i direktiv 2008/57/EF anvendelse. Denne procedure ligner meget den, der anvendes for køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI. Den væsentligste forskel er, at omfanget af den kontrol, der skal udføres i forhold til de nationale forskrifter, fastlægges i listen over parametre i referencedokumentet, hvorimod det, når der er tale om TSI-konforme køretøjer afhænger af, hvilke forskrifter der er nødvendige for at sikre den tekniske kompatibilitet med nettet, af listen over udestående punkter og af særtilfældene i de enkelte TSI'er, hvor omfattende kontrollen i forhold til de nationale forskrifter skal være.

For så vidt angår de dele, der er omfattet af TSI'er, finder EF-verifikationsproceduren anvendelse. Dette omfatter teknisk kompatibilitet og sikker integration som beskrevet tidligere.

For så vidt angår supplerende tilladelser, finder artikel 25 i direktiv 2008/57/EF anvendelse.

I dette tilfælde er kontrollen mere omfattende og ikke så indskrænket som i forbindelse med køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI. Medlemsstaterne kan påberåbe sig enhver regel, som er nødvendig for at opfylde de væsentlige krav, under forudsætning af, at de vedrører de parametre, der fremgår af referencedokumentet. I denne forbindelse gælder dog følgende:

- De må ikke anfægte nogen som helst af de dele i den første tilladelse, der ikke vedrører nettet, medmindre de over for ansøgeren kan påvise en væsentlig sikkerhedsrisiko. Den nationale sikkerhedsmyndighed har ikke denne mulighed i forbindelse med køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI, og køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI, i tilfælde, hvor forskrifterne vedrørende den relevante parameter tilhører gruppe A.

Da anfægtelsen ikke berører delsystemernes frie bevægelighed (artikel 16), har medlemsstaternes første verifikation af de væsentlige krav til delsystemerne forrang, og den anden nationale sikkerhedsmyndighed kan kun påberåbe sig kontrol, hvis ikke den første kontrol var omfattet af en EF-verifikationserklæring.

⁽¹⁾ EUT L 37 af 10.2.2010, s. 74.

- De kan anmode om en risikovurdering eller prøvninger for at kontrollere overensstemmelsen med de nationale forskrifter, for så vidt angår en hvilken som helst af driftsjournalerne, og en demonstration af nettets kompatibilitet, men når referencedokumentet er trådt i kraft, gælder dette kun forskrifter tilhørende gruppe B og C.

Mange medlemsstater skelner mellem krav, der gælder for eksisterende godkendte køretøjer, og krav, der gælder for tilladelser til ibrugtagning af nye og opgraderede/fornyede køretøjer. Såfremt der indgives en ansøgning om en supplerende tilladelse til et eksisterende køretøj, der ikke er i overensstemmelse med TSI'erne, i en anden medlemsstat, giver artikel 25 kun den anden medlemsstat tilladelse til at kontrollere kompatibiliteten med nettet i den pågældende medlemsstat. Den anden medlemsstat respekterer den første tilladelse, også selv om den er givet under en ældre ordning, bortset fra tilfælde, hvor der er en væsentlig sikkerhedsrisiko. Dette hænger sammen med behovet for at undgå forskelsbehandling mellem køretøjer, der først blev givet tilladelse til i en medlemsstat, og køretøjer, der først blev givet tilladelse til i en anden medlemsstat.

Derfor skal medlemsstaterne af klarhedshensyn gøre det klart i deres nationale forskrifter, hvilke af bestemmelserne der finder anvendelse for alle ibrugtagne delsystemer, og hvilke forskrifter der kun skal overholdes af nye og opgraderede/fornyede delsystemer, til hvilke der ansøges om ibrugtagningstilladelser.

5.5. Godkendelse af køretøjstyper

Direktiv 2008/57/EF fastsætter to procedurer for godkendelse af køretøjstyper:

- Det er muligt, at der først godkendes en køretøjstype (artikel 26, stk. 1) med udgangspunkt i en typeundersøgelse, uden at der gives ibrugtagningstilladelse til et køretøj af denne type (begræbet »typeundersøgelse« er ikke begrænset til en skrivebordsundersøgelse af tegninger, men omfatter alle nødvendige prøvninger af en prototype). Hvis en type er godkendt, skal alle tilladelser til køretøjer baseres på en typeoverensstemmelseserklæring uden yderligere kontrol (artikel 26, stk. 3).

eller

- Det er muligt, at der først godkendes et enkelt køretøj, i hvilket tilfælde køretøjstypen godkendes på samme tid (artikel 26, stk. 2).

Såfremt der udstedes en supplerende tilladelse til ibrugtagning af et køretøj i en anden medlemsstat, skal køretøjstypen godkendes i den anden medlemsstat, og således skal efterfølgende ibrugtagningstilladelser til køretøjer i denne anden medlemsstat baseres på en typeoverensstemmelseserklæring uden yderligere kontrol.

5.6. Ibrugtagningstilladelser til køretøjer, der kører på TEN og uden for TEN

De hidtil vedtagne TSI'ers geografiske anvendelsesområde er jernbanedelen af TEN-T-nettet (bilag I). Den 29. april 2010 gav Kommissionen agenturet mandat til at udvide TSI'ernes anvendelsesområde.

Ifølge artikel 8, stk. 3, i direktiv 2008/57/EF gælder det, at indtil anvendelsesområdet for TSI'erne udvides til at omfatte hele jernbanenet,

a) gives tilladelsen til ibrugtagning

- af delsystemer for køretøjer, mobilt togkontrol- og signaludstyr, der i det mindste delvis skal anvendes på den del af nettet, som endnu ikke er omfattet af TSI'erne, for denne del af nettet
- af delsystemer for infrastruktur, energi og fast togkontrol- og signaludstyr på de dele af nettet, som endnu ikke er omfattet af TSI'ernes anvendelsesområde

i overensstemmelse med de nationale bestemmelser som omhandlet i artikel 17, stk. 3, i direktiv 2008/57/EF ⁽¹⁾

b) gives tilladelse til ibrugtagning af de køretøjer, der lejlighedsvis anvendes på den del af nettet, som endnu ikke er omfattet af TSI'ernes anvendelsesområde, for denne del af nettet i overensstemmelse med artikel 21-27 og de nationale bestemmelser som omhandlet i artikel 17, stk. 3, i direktiv 2008/57/EF.

Det betyder, at for at en medlemsstat kan give tilladelse til ibrugtagning af et køretøj for et helt net, skal køretøjet i det første tilfælde kontrolleres mod to sæt forskrifter (et for kørsel på TEN-T-nettet og et for kørsel uden for TEN), medmindre medlemsstaten har besluttet andet i sin nationale lovgivning til gennemførelse af direktiv 2008/57/EF, mens det kun skal kontrolleres mod et sæt forskrifter, hvis det lejlighedsvis kører uden for TEN.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/110/EF (EUT L 345 af 23.12.2008, s. 62) ændrede direktiv 2004/49/EF, idet det ændrede indholdet af bilag III på en sådan måde, at henvisningen til artikel 8 ikke længere er nødvendig.

5.7. Ibrugtagningstilladelser til køretøjer, der kommer fra tredjelande

Det overordnede princip er, at den nationale sikkerhedsmyndighed, som er kompetent for et net, første gang tillader ibrugtagning af et køretøj, der kommer fra et tredjeland, før det anvendes på et net (artikel 21, stk. 1).

For køretøjer, der kører mellem en medlemsstat og et tredjeland på et net, hvis sporvidde er forskellig fra Fællesskabets hovedjernbanenet, og som er undergivet særtilfælde eller undtagelser, kan internationale aftaler dog finde anvendelse (artikel 21, stk. 11). Dette er typisk tilfældet med køretøjer, der kører mellem de baltiske lande og tredjelande, som anvender den russiske sporvidde.

Som undtagelse fra de generelle regler forbliver ibrugtagningstilladelser til køretøjer, som er udstedt inden den 19. juli 2008, herunder tilladelser udstedt i medfør af en international aftale, særlig RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) og RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), gyldige på de betingelser, tilladelserne er udstedt på (artikel 21, stk. 12).

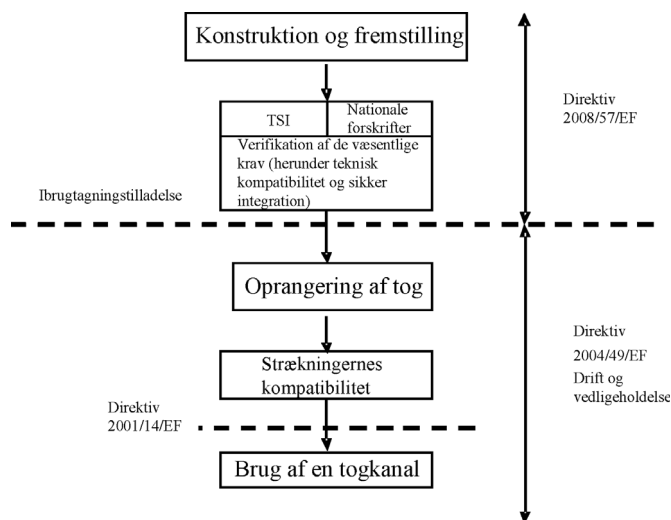
Endelig skal der, for så vidt angår internationale aftaler, mindes om, at når EU deltager i sådanne aftaler, er reglerne i disse aftaler bindende for EU og dets medlemsstater. Når EU f.eks. bliver fuldgældigt medlem af COTIF fra 1999 og anvender det reviderede ATMF-tillæg, vil køretøjer, der er givet tilladelse til ibrugtagning af i et tredjeland, som anvender COTIF, kunne komme ind på EU's net, hvis tilladelsen er udstedt af en kompetent myndighed med udgangspunkt i krav, der er identiske med eller svarer til dem, der gælder i EU, og efter en tilsvarende overensstemmelsesvurderingsprocedure. Det reviderede ATMF-tillæg angiver de forhold, der giver anledning til gensidig anerkendelse af tilladelser udstedt i og uden for EU, og dermed muligheden for at komme ind i EU uden en supplerende tilladelse, hvilket bør være tilfældet for godsvogne i lighed med forholdene under den gamle RIV-ordning.

6. Procedure, der skal følges efter udstedelse af ibrugtagningstilladelse

6.1. Oprangering af tog

Når der er givet tilladelse til ibrugtagning af køretøjer, kan jernbanevirksomheden bruge dem til at oprangere et tog.

Ifølge TS'erne for drift og trafikstyring (afsnit 4.2.2.5 om oprangering) skal jernbanevirksomhederne fastsætte regler og procedurer for oprangering samt begrænsningerne for denne proces (f.eks. læseprofil for åbne godsvogne, anbringelse af farligt gods på en bestemt måde, sikring af tilstrækkelig træk- og bremsekraft). Procedureerne for overholdelse af disse forskrifter er omfattet af jernbanevirksomhedens sikkerhedsledelsessystem.



6.2. Undersøgelse af strækningens kompatibilitet

Jernbanevirksomhedens sikkerhedsledelsessystem omfatter procedurerne til sikring af togets kompatibilitet med strækningen (f.eks. maksimumslængde, elektrificeringstype, minimumskurveradius). Jernbanevirksomhedens sikkerhedsledelsessystem skal tage højde for bestemmelserne/betingelserne for togets drift, som fremgår af TS'en for drift og trafikstyring⁽¹⁾ og af de nationale forskrifter.

⁽¹⁾ Kommissionens beslutning 2006/920/EF af 11. august 2006 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet »Drift og trafikstyring« i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog (EUT L 359 af 18.12.2006, s. 1) og Kommissionens beslutning 2008/231/EF af 1. februar 2008 om tekniske specifikationer for interoperabilitet gældende for delsystemet drift og trafikstyring i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog vedtaget i henhold til artikel 6, stk. 1, i Rådets direktiv 96/48/EF og ophævelse af Kommissionens beslutning 2002/734/EF af 30. maj 2002 (EUT L 84 af 26.3.2008, s. 1).

Inden jernbanevirksomhederne køber adgang til infrastrukturen for et tog hos infrastrukturforvalteren, skal de først vide, hvilken slags adgang infrastrukturforvalteren har udbudt til salg. Jernbanevirksomheden skal være sikker på, at den strækning, som den agter at købe adgang til, understøtter de køretøjer og de tog, som den agter at køre med.

Jernbanevirksomhederne bør kunne finde de oplysninger om infrastrukturens art, som de har brug for, i infrastrukturregistret med henblik på at fastslå, om det tog, de agter at køre med, er kompatibelt med den pågældende strækning. I dette register skal infrastrukturforvalteren for hver enkelt parameter beskrive grænseværdierne for de grænsefladeparametre, som strækningsafsnittet vedligeholdes efter. Registret skal ligeledes vedrøre overensstemmelsesaspektet, når TSI'en giver en række valgmuligheder eller giver infrastrukturforvalteren fri mulighed for at anvende nationale forskrifter.

Jernbanevirksomhederne er afhængige af integriteten af disse oplysninger for at garantere sikker drift af deres tog.

Infrastrukturforvalteren har allerede i dag pligt til at offentliggøre oplysningerne om infrastrukturens karakter (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF⁽¹⁾, for så vidt angår netadgang, og direktiv 2004/49/EF, 2008/57/EF og TSI'en for drift og trafikstyring, for så vidt angår driften). Indtil infrastrukturregistret træder i kraft og er udtømmende og operationelt, skal infrastrukturforvalteren offentliggøre disse oplysninger ad anden vej. Dette giver ikke infrastrukturforvalteren beføjelse til at pålægge jernbanevirksomhederne at søge en slags ekstra tilladelse til deres køretøjer/tog. Når en jernbanevirksomhed ved anvendelse af infrastrukturregistret og køretøjernes tekniske dossier og under hensyntagen til begrænsningerne for udstedelse af tilladelser til ibrugtagning af køretøjerne har fastslået, at strækningen er kompatibel med de køretøjer, som virksomheden agter at anvende i toget, skal den konsultere bestemmelserne i TSI'en for drift og trafikstyring (navnlig afsnit 4.2.2.5 om oprangering, 4.2.2.6 om bremsning af tog og 4.2.2.7 om kontrol af togets driftstilstand) for at undersøge, om der er nogen togrelaterede begrænsninger, som forhindrer drift på strækningen (f.eks. hastighedsgrænser, længdebegrænsninger, strømforsyningsgrænser).

Når jernbanevirksomheden har fastslået kompatibiliteten mellem strækning og tog, er den berettiget til at drive toget.

Det er vigtigt at bemærke, at direktiv 2004/49/EF holder infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden ansvarlig for deres respektive dele af systemet. Jernbanevirksomheden er alene ansvarlig for den sikre drift af togene. Infrastrukturforvalterens rolle er begrænset til forvaltning af infrastrukturen, og derfor har infrastrukturforvalteren ikke noget ansvar for driften af togene end at udstede tilladelsen til togkørsel.

6.3. Kanallopnåelse (kapacitetstildeling)

I artikel 5, stk. 1, i direktiv 2001/14/EF hedder det, at »Jernbanevirksomheder er uden forskelsbehandling berettigede til de minimumsadgangsydelser og den sporadgang til servicefaciliteter, der er beskrevet i bilag II. Ydelserne i bilag II, punkt 2, leveres uden forskelsbehandling, og anmodninger fra jernbanevirksomheder kan kun forkastes, hvis der findes levedygtige alternativer på markedsvilkår.«

Jernbanevirksomhederne er således adgangsberettigede og skal ikke anmode infrastrukturforvalteren om godkendelse/tilladelse/accept, og infrastrukturforvalteren skal ikke påtvinge et køretøj eller tog en tilladelses- eller accept-procedure (f.eks. i form af en strækningsaccept) som led i adgangsordningen. Alle spørgsmål om sikkerhed og teknisk kompatibilitet er omfattet af direktiverne om interoperabilitet og sikkerhed. Kun den nationale sikkerhedsmyndighed er bemyndiget til at udstede tilladelser, og det er jernbanevirksomhedens ansvar at sørge for, at den anvender køretøjer og tog, der er kompatible med infrastrukturen.

Hvis en infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed under tilladelsesproceduren har bekymringer vedrørende en tilladelse til ibrugtagning af en tredjeparts køretøj eller faste udstyr, skal den gøre tredjeparten opmærksom herpå og, hvis den stadig ikke er tilfreds, rejse spørgsmålet over for den nationale sikkerhedsmyndighed, som tager højde for disse bemærkninger i sin beslutning om at udstede tilladelse.

Hvis en infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed har bekymringer vedrørende anvendelsen af et bestemt køretøj eller en bestemt del af et fast udstyr på en bestemt strækning, skal den gøre tredjeparten opmærksom herpå med henblik på at finde en almindeligt acceptabel løsning. Såfremt de ikke kan finde en løsning, rejser de spørgsmålet over for den nationale sikkerhedsmyndighed, som træffer sine beslutninger i henhold til sine beføjelser.

Men selv om infrastrukturforvalterne ingen opgaver har i forbindelse med udstedelsen af tilladelser til ibrugtagning af køretøjer, er de i henhold til direktiv 2001/14/EF ansvarlige for kapacitetstildelingen. Tildeling af togkanaler er i virkeligheden det samme som tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet til tog. Det kan nogle gange ske, at der ikke er tilstrækkelig kapacitet til at efterkomme alle anmodningerne fra alle de jernbanevirksomheder, der anmoder om kapacitet. I dette tilfælde finder reglerne i direktiv 2001/14/EF anvendelse.

7. Ændringer af et allerede godkendt delsystem eller køretøj

7.1. Procedure, der skal følges

Delsystemerne skal være i overensstemmelse med de TSI'er, der er gældende på tidspunktet for ibrugtagning, opgradering eller fornyelse (artikel 5, stk. 2). Opgradering eller fornyelse er imidlertid ikke ensbetydende med, at der automatisk udstedes en ny tilladelse til ibrugtagning af de pågældende delsystemer.

⁽¹⁾ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

I henhold til artikel 20 i direktiv 2008/57/EF afgør medlemsstaten under hensyntagen til det dossier, som ordregiveren eller fabrikanten indsender, og den gennemførelsesstrategi, der er angivet i den gældende TSI, om arbejdets omfang kræver en ny ibrugtagningstilladelse. Hvis der kræves en ny tilladelse, afgør medlemsstaten, i hvilket omfang TSI'erne skal anvendes på projektet. En ny ibrugtagningstilladelse er nødvendig, når der er risiko for, at det samlede sikkerhedsniveau for det pågældende delsystem vil blive forringet ved de påtænkte arbejder (når arbejdet medfører en væsentlig ændring af delsystemets foreskrevne driftstilstand — tekniske egenskaber, der er omfattet af TSI'er eller nationale tekniske forskrifter). Hvis den foreskrevne driftstilstand ikke ændres, er det ikke nødvendigt med en ny ibrugtagningstilladelse.

For så vidt angår EF-verifikationsproceduren for delsystemerne, kan ansøgeren, eftersom opgraderingen eller fornyelsen ikke nødvendigvis vedrører hele delsystemet, ansøge om en »verifikationsredegørelse i mellemfasen« for den opgraderede/fornyede del og det tilhørende certifikat udstedt af det bemyndigede organ og den tilhørende erklæring udstedt af ansøgeren (bilag VI ⁽¹⁾). Når en ny ibrugtagningstilladelse er nødvendig, kræves der også en EF-attest og en EF-verifikationserklæringsprocedure, inden tilladelsen kan udstedes. I dette tilfælde angiver de relevante attester og den relevante erklæring en nøjagtig henvisning til TSI'erne eller de dele deraf, hvis overensstemmelse ikke blev undersøgt under EF-verifikationsproceduren.

7.2. *Forbindelse mellem særtilfælde, undtagelser og delvis anvendelse af TSI'erne i forbindelse med fornyelse/opgradering*

Direktiv 2008/57/EF indeholder ingen bestemmelser om et hierarki mellem undtagelser (artikel 9), særtilfælde (artikel 5, stk. 5) og delvis anvendelse af TSI'erne i forbindelse med fornyelse/opgradering (artikel 20).

For så vidt angår valget mellem fremtidige undtagelser, der vil blive anmodet om, og særtilfælde, der vil blive indført i TSI'en, anbefales det, at de relevante parter tager følgende principper i betragtning med henblik på at mindske bureaukratiet:

- Påvist vedvarende mangel på overensstemmelse med målsystemet som specificeret i TSI'ernes kapitel 4 skal håndteres i form af særtilfælde. Det vil forhindre adskillige unødvendige anmodninger om undtagelser (medlemsstaten skal indberette behovet for særtilfælde under udarbejdelsen af TSI'en, så disse særtilfælde kommer med i TSI'en).
- Påviste midlertidige eller lokale enkeltstående tilfælde af manglende overholdelse af en TSI skal håndteres i form af fremtidige undtagelser. Det vil forhindre adskillige unødvendige særtilfælde i TSI.

Ved gennemførelsen af et projekt bør følgende spørgsmål stilles i nedenstående rækkefølge:

- a) Er det muligt at realisere målsystemet?
- b) Hvis ikke, er der så angivet et særtilfælde i TSI?
- c) Hvis ikke, er dette så et tilfælde, der kræver en anmodning om en undtagelse?
- d) Hvis ikke, og hvis der er tale om et opgraderings-/fornyelsesprojekt, hvilken del af målsystemet kan da realiseres? (I nogle tilfælde kan gennemførelsesstrategien i en TSI indeholde bestemmelser om dette.)

I tilfælde a) og b) vil medlemsstaten kunne træffe en beslutning uden indblanding fra Kommissionens eller andre medlemsstaters side. I tilfælde c) og d) vil Kommissionen og de øvrige medlemsstater have adgang til oplysningerne og vil kunne gribe ind i visse tilfælde:

- enten via en udvalgsprocedure (Kommissionen og samtlige medlemsstater)
- eller via bilaterale drøftelser (Kommissionen og den relevante medlemsstat).

I tilfælde c) og d) anbefales det ikke, at anvende TSI'en delvis, hvor der er tale om infrastruktur og udstyr i infrastrukturen, da dette kan hæmme togenes frie bevægelighed gennem en lang periode. I forbindelse med rullende materiel er delvis anvendelse af TSI'en mindre besværlig, da den kun vedrører køretøjets ihænde-haver og de jernbanevirksomheder, der bruger det. Endelig er bestemmelsen om underretning i artikel 20, stk. 2, værdifuld for fastlæggelsen af såvel den fremtidige udvikling/de fremtidige revisioner af TSI'erne som fremskridtene på interoperabilitetsområdet. Den giver ligeledes Kommissionen mulighed for at kontrollere den korrekte anvendelse af direktiv 2008/57/EF.

Der mindes om, at særtilfælde og undtagelser også kan opstå i forbindelse med nye projekter.

⁽¹⁾ Kommissionen er for øjeblikket i færd med at ændre bilag VI.

8. Roller og ansvarsområder

Direktiv 2008/57/EF fastsætter en række roller og ansvarsområder for en række enheder. I nogle tilfælde kan en enhed varetage mere end et af disse ansvarsområder. I nogle tilfælde kan disse enheder give bestemte opgaver i underentreprise, men de må ikke opstille nye krav, roller eller ansvarsområder. En underleverandør er bundet af de samme begrænsninger som de ansvarlige enheder og skal handle som disse. Underleverandørerne er fuldt ud ansvarlige.

8.1. Ansøger om ibrugtagningstilladelse

Ansøgeren er ikke én enkelt enhed. Det er den part, der indsender den relevante ansøgning. Ifølge direktiv 2008/57/EF kan ansøgerne indsende ansøgninger om følgende:

- ISV'er (verifikationsredegørelser i mellemfasen)
- EF-verifikation
- Verifikation ifølge nationale forskrifter
- Vurdering i henhold til den fælles sikkerhedsmetode (forordning (EF) nr. 352/2009)
- Tilladelse til ibrugtagning af delsystem
- Første tilladelse til ibrugtagning af køretøj
- Supplerende tilladelse til ibrugtagning af køretøj
- Godkendelse af køretøjstype.

Ansøgeren om en tilladelse til ibrugtagning af et delsystem:

- indsender ansøgningen om en tilladelse til ibrugtagning af et delsystem
- sikrer, at delsystemet har været undergivet verifikationsproceduren, og tilstiller den nationale sikkerhedsmyndighed den nødvendige dokumentation
- kan være ansvarlig for følgende i henhold til artikel 20:
 - »I tilfælde af fornyelse eller opgradering indsender infrastrukturforvalteren eller fabrikanten en projektbeskrivelse til den berørte medlemsstat«.
- opfordrer i påkommende tilfælde assessororganet i henhold til den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering til at forelægge sikkerhedsvurderingsrapporten.

Ansøgeren om tilladelse til ibrugtagning af et køretøj:

- indsender ansøgningen
- indsender et »dossier« (artikel 23 — køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI) eller et »teknisk dossier« (artikel 25 — køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med TSI) i forbindelse med supplerende tilladelser.

Note 1: Hvis en jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter også fremstår som ansøger om en ibrugtagningstilladelse, bærer den det fulde ansvar, som en ansøger om en ibrugtagningstilladelse pålægges, men dette er uafhængigt af deres aktivitet som jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter. Det forhold, at der er tale om en jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter (eller et andet selskab), har ingen indvirkning på de roller og ansvarsområder, den skal opfylde som ansøger om en ibrugtagningstilladelse.

Note 2: Ansøgeren om en ibrugtagningstilladelse er ikke nødvendigvis den samme som den, der foranlediger EF-verifikationsproceduren og den nationale verifikationsprocedure gennemført. For et køretøj kan fabrikanten f.eks. foranledige en fuldstændig verifikationsprocedure gennemført (vælge og indbyde et eller flere bemyndigede organer, udarbejde EF-erklæringen, foranledige verifikation af overensstemmelsen med nationale forskrifter udført af det eller de udpegede organer og foranledige en risikovurdering gennemført), og derefter kan køretøjets ejer eller ihændehaver ansøge om ibrugtagningstilladelsen.

8.2. Jernbanevirksomhed

Jernbanevirksomheden er en af de enheder (sammen med fabrikanter, ihændehavere osv.), der kan fremstå som ansøgere.

I artikel 15, stk. 3, i direktiv 2008/57/EF henvises der til den forpligtelse, som direktiv 2004/49/EF pålægger jernbanevirksomhedernes sikkerhedsledelsessystem til at sikre, at delsystemet og køretøjerne opfylder de væsentlige krav. Den omfatter derfor forpligtelsen til at opretholde den tekniske kompatibilitet. For at opretholde den tekniske kompatibilitet sikrer jernbanevirksomhedernes sikkerhedsledelsessystem, at de køretøjer, som jernbanevirksomheden driver, hele tiden er i overensstemmelse med TSI'erne og de nationale forskrifter, som fastsætter kravene om teknisk kompatibilitet mellem køretøjer og infrastruktur.

8.3. Infrastrukturforvalter

Dette afsnit gælder udelukkende for infrastrukturforvalteren i dennes egenskab af infrastrukturforvalter og ikke i dens egenskab af operatør af inspektions-/vedligeholdelses-/arbejdstog.

Infrastrukturforvalteren har et direkte ansvar for at lette tilladelsesproceduren. Såfremt den nationale sikkerhedsmyndighed kræver supplerende prøver, fastsættes det i artikel 23, stk. 6, at »infrastrukturforvalteren tilstræber i samråd med ansøgeren så vidt muligt at sikre, at eventuelle prøver finder sted senest tre måneder efter ansøgerens anmodning«.

Derudover henvises der i artikel 15, stk. 3, til den forpligtelse, som direktiv 2004/49/EF pålægger jernbanevirksomhedernes sikkerhedsledelsessystem til at sikre, at deres delsystemer opfylder de væsentlige krav. Dette udmønter sig i forpligtelsen til at opretholde den tekniske kompatibilitet.

For at en infrastrukturforvalter kan opfylde sin forpligtelse til at opretholde den tekniske kompatibilitet (sammen med de øvrige væsentlige krav), mens køretøjerne anvendes på nettet, vedligeholder infrastrukturforvalteren som led i dennes sikkerhedsledelsessystem sine delsystemer i overensstemmelse med TSI'erne og de nationale forskrifter, som fastsætter kravene om teknisk kompatibilitet mellem køretøjer og infrastruktur. Når nettet ikke er i overensstemmelse med TSI'erne eller de nationale forskrifter, skal infrastrukturforvalteren vedligeholde det i henhold til et fast sæt grænser offentliggjort i infrastrukturregistret.

For at opretholde den tekniske kompatibilitet skal infrastrukturforvalteren som led i dennes sikkerhedsledelsessystem underrette jernbanevirksomhederne om infrastrukturens karakter på dens forskellige strækningsafsnit ved at beskrive de parametre, der svarer til specifikationerne i infrastrukturregistret. For at sikre, at strækningsafsnittets kompatibilitet med togene opretholdes over tid, skal infrastrukturforvalteren forvalte og vedligeholde infrastrukturen i henhold til de fastsatte grænser og underrette jernbanevirksomhederne om alle ændringer af infrastrukturens karakter.

Infrastrukturforvalteren er også en af de enheder (sammen med fabrikanter, ihændehavere osv.), der kan fremstå som ansøgere.

8.4. Enhed med ansvar for vedligeholdelse

I artikel 14a i direktiv 2004/49/EF som ændret ved direktiv 2008/110/EF hedder det, at inden et køretøj tages i brug, skal der være udpeget en enhed, der har ansvaret for dets vedligeholdelse.

I betragtning af, at ibrugtagningstilladelsen er uafhængig af en jernbanevirksomheds drift af køretøjet og en enhed med ansvar for vedligeholdelses vedligeholdelse af køretøjet, og da direktiv 2004/49/EF vedrører driften (anvendelsen) og vedligeholdelsen af køretøjer, kan enheden med ansvar for vedligeholdelse enten udpeges før eller efter udstedelsen af tilladelsen til ibrugtagning af køretøjet, men den skal altid udpeges, inden køretøjet registreres i det nationale køretøjsregister (enhed med ansvar for vedligeholdelse er et obligatorisk felt i det nationale køretøjsregister), og inden det rent faktisk tages i brug eller anvendes på nettet.

Det fremgår ligeledes, at enheden med ansvar for vedligeholdelse ikke spiller nogen rolle eller på nogen måde er relevant i forbindelse med tilladelsesproceduren.

8.5. Bemyndiget organ

De bemyndigede organer kontrollerer overensstemmelsen med TSI'erne og udarbejder EF-verifikationerklæringen til ansøgeren.

I artikel 18, stk. 2, i direktiv 2008/57/EF hedder det, at det bemyndigede organs verifikation desuden omfatter »verifikation af grænsefladerne mellem det pågældende delsystem og det system, som det skal indgå i, på grundlag af de oplysninger, der findes i den berørte TSI og i de i artikel 34 og 35 nævnte registre«.

Det indebærer, at det bemyndigede organ spiller en rolle i forbindelse med kontrol af den tekniske kompatibilitet med andre delsystemer, hvilket er på linje med det forhold, at den tekniske kompatibilitet er omfattet af TSI'erne. Omfanget af disse kontroller er begrænset til de relevante TSI'er.

De bemyndigede organer udarbejder et teknisk dossier over de verifikationer, de har foretaget.

8.6. Udpeget organ

I artikel 17 i direktiv 2008/57/EF hedder det, at »Ved denne lejlighed (når nationale forskrifter finder anvendelse) udpeger medlemsstaterne ligeledes de organer, der for disse tekniske forskrifters vedkommende skal forestå den i artikel 18 omhandlede verifikationsprocedure« (proceduren for udarbejdelse af EF-verifikationserklæringen).

Heraf fremgår det, at når nationale forskrifter finder anvendelse, gennemfører det udpegede organ den samme procedure som det bemyndigede organ og udarbejder et teknisk dossier, der beskriver omfanget af verifikationen.

8.7. National sikkerhedsmyndighed

Den nationale sikkerhedsmyndighed handler på vegne af medlemsstaten og udsteder ibrugtagningstilladelser.

Den nationale sikkerhedsmyndigheds opgaver beskrives i artikel 16 i direktiv 2004/49/EF. For så vidt angår beslutningsproceduren træffer den nationale sikkerhedsmyndighed sine afgørelser inden fire måneder efter modtagelse af alle efterspurgte oplysninger, uden at dette berører de specifikke tidsfrister, der fastsættes i artikel 21 i direktiv 2008/57/EF. Det betyder, at fristen på fire måneder f.eks. gælder i forbindelse med en ansøgning om en første ibrugtagningstilladelse.

Da procedurerne kan vare flere måneder, anbefales det, at de forskrifter, som den nationale sikkerhedsmyndighed skal anvende i forbindelse med en given tilladelsesprocedure, er dem, der var i kraft på ansøgningsdatoen, og at der ikke anvendes nye forskrifter under den efterfølgende tilladelsesprocedure.

Hvis medlemsstaterne overvejer at træffe hasteforanstaltninger som følge af ulykker eller hændelser, bør de anerkende jernbanevirksomhedens sikkerhedsledelsessystem som den primære mekanisme til håndtering af nye risici ved driften af køretøjer, der måtte være blevet opdaget under efterforskningen af ulykker/hændelser eller som resultat af tilsynsarbejdet.

Også hvis en medlemsstat mener, at der er påtrængende behov for en ny forskrift for ibrugtagningstilladelse, skal den følge de procedurer, der er foreskrevet i de relevante EU-retsakter, og herunder anmelde et udkast til Kommissionen i overensstemmelse med direktiv 98/34/EF eller direktiv 2004/49/EF. Sådanne forskrifter fastsættes, anvendes og håndhæves åbent og uden forskelsbehandling, og de bør ikke skabe unødvendige yderligere barrierer i det europæiske jernbanetransportsystem.

Desuden har erfaringerne fra opfølgningen på den dramatiske ulykke i Viareggio i juni 2009 vist, at myndighederne bør udveksle oplysninger gennem det netværk/den arbejdsgruppe, der er nedsat af Det Europæiske Jernbaneagentur, inden de træffer nationale hasteforanstaltninger; denne samordningsmekanisme forbedrer analysens kvalitet og neutralitet og giver et bedre underbygget valg af relevante foranstaltninger, hvad enten de skal være obligatoriske eller frivillige og europæiske eller nationale.

8.8. Medlemsstater

Medlemsstaterne er ansvarlige for at gennemføre direktivets bestemmelser i national ret og sikre, at de overholdes.

I forbindelse med ibrugtagningstilladelser har medlemsstaterne i henhold til artikel 17 i direktiv 2008/57/EF ansvaret for at udarbejde en fortegnelse over de nationale forskrifter, der omfatter de væsentlige krav i tilfælde af undtagelser, særtilfælde (hvis særtilfældet kræver det) og udestående punkter, eller hvis der ikke findes nogen relevante TS'er. Medlemsstaterne udpeger ligeledes de organer, der er ansvarlige for at verificere overensstemmelsen med de nationale forskrifter, og de stiller dem til rådighed for infrastrukturforvalterne, jernbanevirksomhederne og ansøgerne om ibrugtagningstilladelser.

Medlemsstaterne skal, såfremt der ikke findes nogen relevante TS'er, basere sig på, offentliggøre og håndhæve de forskrifter, der omfatter de væsentlige krav, herunder kravet om teknisk kompatibilitet mellem køretøjer og deres net. For at bevare den nationale interoperabilitet og undgå forskelsbehandling blandt ansøgerne bør disse forskrifter være lige så detaljerede som TS'erne og være entydige i deres krav (de bør f.eks. angive værdier for de relevante parametre og overensstemmelsesvurderingsmetoder).

Medlemsstaterne er ligeledes ansvarlige for at underrette de bemyndigede organer og de udpegede organer.

8.9. Assessor i henhold til den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering (assessor)

En assessor er med til at verificere den sikre integration, når dette er påkrævet i henhold til artikel 15, stk. 1, i direktiv 2008/57/EF, som beskrevet i den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering.

Den nationale sikkerhedsmyndighed kan handle som assessor i forbindelse med udstedelsen af ibrugtagningstilladelser:

- i forbindelse med EF-verifikationsproceduren for delsystemet, hvor TSI'en kræver deltagelse af en assessor (artikel 7, stk. 3, i forordningen om den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering).
- som fastsat i forordningen om den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering (artikel 2, stk. 2, litra b), artikel 5, stk. 1, litra a) og artikel 7, stk. 2).

Når en national sikkerhedsmyndighed handler som assessor, bør denne opgave dog udskilles funktionelt og udføres af personer, der ikke behandler ansøgningen om ibrugtagningstilladelse og ikke træffer den dermed forbundne afgørelse om udstedelse af tilladelsen.

9. **Registre**

9.1. *Netredegørelse*

Netredegørelsen er et krav i artikel 3 i direktiv 2001/14/EF, hvor den betegnes »netvejledning«, og er et instrument til tildeling af adgangsrettigheder, så infrastrukturforvalteren kan fremlægge de oplysninger om bl.a. »karakteren af den infrastruktur, som er til rådighed«, der vil give jernbanevirksomheden mulighed for at anmode om kapacitet på en bestemt strækning. Jernbanevirksomheden bør kende karakteren af infrastrukturen på strækningen, så den kan fastslå, at strækningen er kompatibel med dens tog.

Af en analyse af infrastrukturforvalternes eksisterende netredegørelser fremgår det, at de til rådighed stillede oplysninger ikke er harmoniserede og er utilstrækkelige til at kontrollere den tekniske kompatibilitet mellem tog og net. I forbindelse med omarbejdningen af direktiv 2001/14/EF skal netredegørelsen og infrastrukturregistreret være kohærente, for så vidt angår oplysningerne om »karakteren af den infrastruktur, som er til rådighed«, for at undgå byrdefulde opgaver og overlapninger.

9.2. *Infrastrukturregister*

Infrastrukturregistreret blev indført som et instrument til at sikre kompatibilitet mellem tog og strækninger og til at beskrive overensstemmelsen af ny, fornyet og opgraderet infrastruktur, der blev taget i brug i henhold til direktiv 2001/16/EF. Dets anvendelsesområde var begrænset til TEN-T. Infrastrukturregistrets indhold skulle beskrives i de relevante TSI'er.

I artikel 35 i direktiv 2008/57/EF bekræftes denne tilgang, og infrastrukturregistrets anvendelsesområde udvides til at omfatte hele jernbanenettet.

Det betyder, at det udvidede infrastrukturregister skal indeholde de nødvendige oplysninger med henblik på at fastslå kompatibiliteten på harmoniseret vis og sikre anvendelsen af direktiv 2008/57/EF, for så vidt angår karakteren af infrastrukturen, i overensstemmelse med direktiv 2001/14/EF.

Når »karakteren af den infrastruktur, som er til rådighed« således ændres på en måde, der påvirker togenes kompatibilitet, skal beskrivelsen af nettet ajourføres i henhold til de specifikationer, der vedtages (artikel 35).

For at gøre kompatibilitetskontrollen effektiv skal parametrene i infrastrukturregistreret og det europæiske register over godkendte køretøjstyper rettes ind efter hinanden.

9.3. *Det europæiske register over godkendte køretøjstyper*

Det europæiske register over godkendte køretøjstyper skal identificere alle de køretøjstyper, der er godkendt til ibrugtagning på Fællesskabets jernbanenet, på entydig vis med henblik på følgende:

- At give de nationale sikkerhedsmyndigheder mulighed for at forenkle udstedelsen af tilladelser til ibrugtagning af køretøjer, der er i overensstemmelse med en godkendt type.
- At fremme den gensidige accept ved at stille supplerende oplysninger til rådighed om de godkendte køretøjstyper.
- At give alle organisationer, der er interesserede i at udøve jernbanerelateret virksomhed (jernbanevirksomheder, køretøjsejere eller -ihændehavere, leasingfirmaer osv.), mulighed for at finde ud af, hvilke køretøjstyper der er godkendt til ibrugtagning i de forskellige medlemsstater, og give ansøgerne rimelig vished om resultatet af en ansøgning om tilladelse til ibrugtagning af et køretøj.
- At give de nationale sikkerhedsmyndigheder, undersøgelsesorganer osv. mulighed for at hente de primære tekniske specifikationer for et hvilket som helst køretøj, der er godkendt til ibrugtagning.

- At give agenturet mulighed for at hente oplysninger om de typer, der er godkendt i de forskellige medlemsstater, alt efter om køretøjerne er i overensstemmelse med TSI eller ej.
- At give alle organisationer, der er interesserede i at udøve jernbanerelateret virksomhed, mulighed for at få en overordnet idé om, hvilke køretøjstyper der kunne være compatible med et bestemt net. Registret bør ikke bruges til den endelige kontrol af et togs tekniske kompatibilitet med et net eller et strækingsafsnit på et net. Dette skyldes, at et tog ikke nødvendigvis er kompatibelt med en strækning, selv om alle de køretøjer, det består af, er compatible med den pågældende strækning. Kompatibiliteten mellem tog og strækning er omfattet af bestemmelserne i TSI'en for drift og trafikstyring (se afsnit 5 ovenfor).
- At kende de begrænsninger, der er forbundet med en køretøjstype.

9.4. *Det nationale køretøjsregister*

Det nationale køretøjsregister anvendes til at identificere godkendte køretøjer og til følgende formål:

- Registrering af godkendelser og køretøjernes identifikationsnummer.
- Søgning efter kortfattede oplysninger om et givet køretøj overalt i Europa.
- Muliggørelse af kontakt med ejer og ihændelever.
- Angivelse af enheden med ansvar for vedligeholdelse af et køretøj, der er taget i brug.

9.5. *Referencedokument*

Artikel 27 i direktiv 2008/57/EF kræver, at der vedtages et referencedokument vedrørende de nationale forskrifter, som medlemsstaterne anvender i forbindelse med ibrugtagning af køretøjer. Dette dokument anvendes:

- til at fastlægge de parametre, der skal kontrolleres i forbindelse med køretøjets godkendelse. Disse parametre skal være de samme som dem, der kræves fastlagt i TSI'en. Og:
- til at registrere ækvivalensen og klassificeringen af nationale forskrifter for godkendelse af køretøjer med henblik på at lette den gensidige anerkendelse.

Referencedokumentet anvendes til alle ibrugtagningstilladelser, som er omfattet af direktiv 2008/57/EF, og når der kræves overensstemmelse med nationale forskrifter. Dette gælder både TEN-strækninger og strækninger uden for TEN. For så vidt angår køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI, vil det gøre det muligt at kontrollere den tekniske kompatibilitet med nettet og overensstemmelsen med de nationale forskrifter i forbindelse med særtilfælde og at afslutte udestående punkter, der vedrører den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og nettet. For så vidt angår køretøjer, der ikke er TSI-konforme, vil referencedokumentet gøre det muligt at sammenligne de nationale forskrifter vedrørende den liste over parametre, som de nationale sikkerhedsmyndigheder skal kontrollere, når de udsteder en tilladelse, bortset fra de aspekter, der evt. måtte være omfattet af en TSI.

9.6. *Register over VKM-mærker (ihændeleveridentifikationsmærker)*

Det ajourførte register offentliggøres regelmæssigt på agenturets websted (for øjeblikket offentliggøres det den første onsdag i hver måned).

Et ihændeleveridentifikationsmærke (VKM) er en kode bestående af 2 til 5 bogstaver, der anbringes på hvert køretøj.

VKM repræsenterer det fulde navn på eller forkortelsen for ihændeleveren, om muligt på en genkendelig måde.

Et VKM er entydigt i alle lande, der er omfattet af TSI'en for drift og trafikstyring, og i alle lande, som indgår en aftale, der indebærer anvendelse af systemet til nummerering af køretøjer og ihændeleveridentifikationsmærke som beskrevet i TSI'en for drift og trafikstyring.

Et VKM må først benyttes på nettet, når det er offentliggjort af det centrale organ (Jernbaneagenturet eller OTIF).

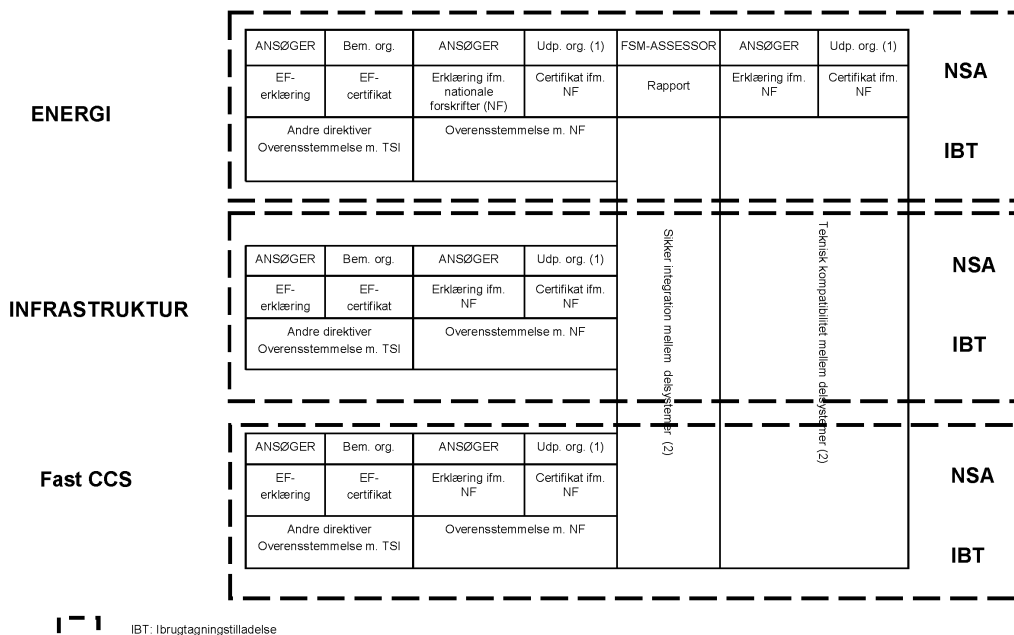
10. **Figurer til illustration af procedurerne for udstedelse af ibrugtagningstilladelser efter direktiv 2008/57/EF**

De procedurer, der skal følges i forbindelse med ibrugtagningstilladelser til delsystemer og køretøjer, illustreres i de vedlagte figurer.

Bemærkning: Det skal bemærkes, at trods procedurernes tilsyneladende kompleksitet kan en og samme aktør faktisk udføre flere handlinger på samme tid. Derudover er det muligt at gennemgå flere procedurer for udstedelse af supplerende tilladelser til et køretøj på det tidspunkt, hvor den første tilladelse udstedes.

Figur 1

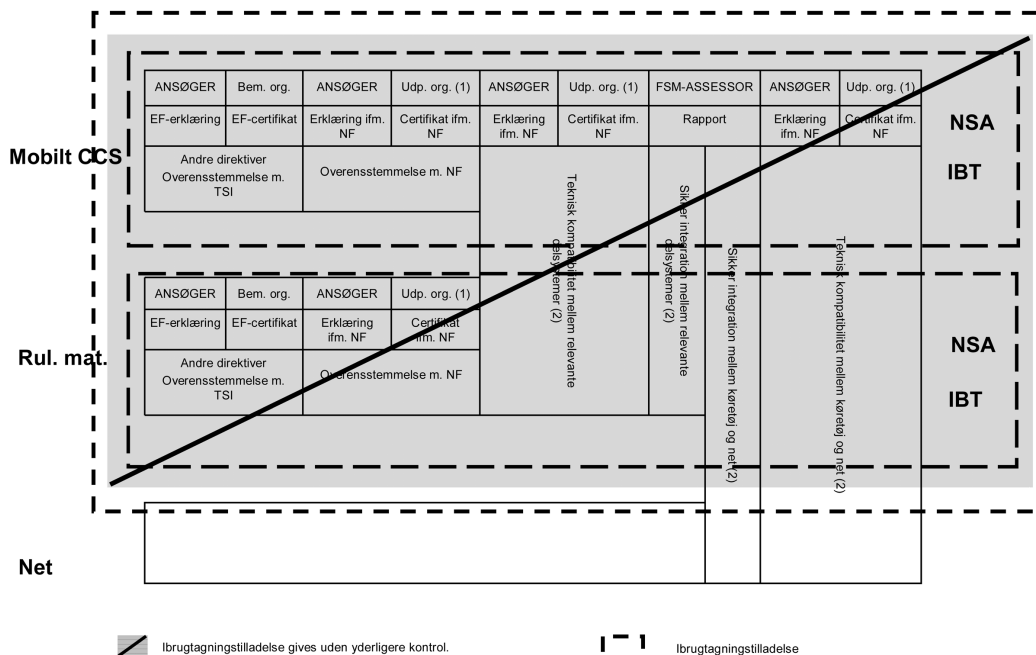
Artikel 15 - Ibrugtagningstilladelse til faste delsystemer



- (1) Af hensyn til den grafiske fremstilling er det udpegede organs opgaver delt op, men de kan godt udføres af det samme bemyndigede organ. Under alle omstændigheder må der kun være ét certifikat for hvert delsystem, når nationale forskrifter finder anvendelse.
- (2) Disse verifikationer er måske allerede gennemført som led i EF-verifikationsproceduren, hvis TSI'en giver mulighed for det. Desuden kan alle disse verifikationer udføres samlet i et enkelt trin.

Figur 2

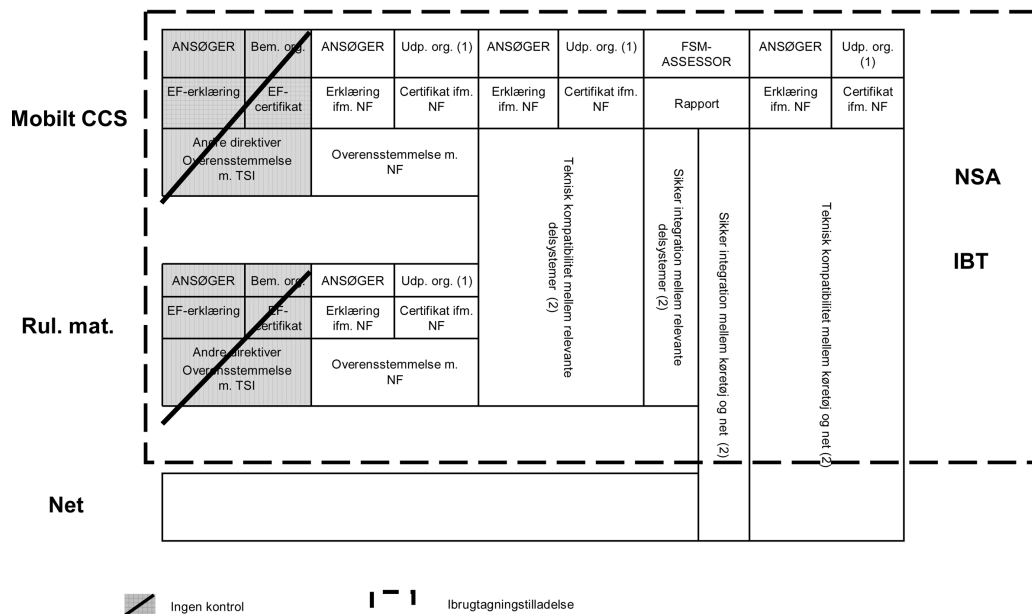
Artikel 22, stk. 2, litra a) - Første IBT til TSI-konforme køretøjer



- (1) Af hensyn til den grafiske fremstilling er det bemyndigede organs opgaver delt op, men de kunne godt udføres af det samme bemyndigede organ i forbindelse med udstedelsen af Ibrugtagningstilladelse for hvert delsystem. Under alle omstændigheder må der kun være ét certifikat for hvert delsystem, når NF finder anvendelse.
- (2) Under udstedelsen af Ibrugtagningstilladelsen for hvert delsystem er disse verifikationer måske gennemført som led i EF-verifikationsproceduren, hvis TSI'en giver mulighed for det. Desuden kan alle disse verifikationer udføres samlet i et enkelt trin.

Figur 3

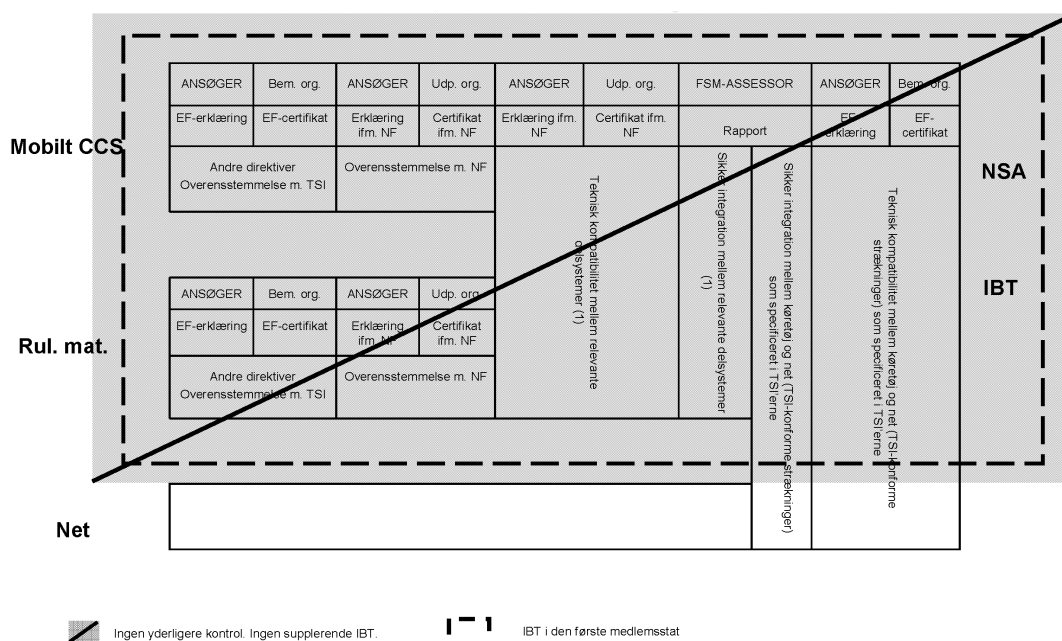
Artikel 22, stk. 2, litra b) - Første IBT til TSI-konforme køretøjer



- (1) Af hensyn til den grafiske fremstilling er det bemyndigede organs opgaver delt op, men de kunne godt udføres af det samme bemyndigede organ. Under alle omstændigheder må der kun være ét certifikat, når nationale forskrifter for køretøjer finder anvendelse.
- (2) Disse verifikationer er måske allerede gennemført som led i EF-verifikationsproceduren, hvis TSI'en giver mulighed for det. Desuden kan alle disse verifikationer udføres samlet i et enkelt trin.

Figur 4

Artikel 23, stk. 1 - Supplerende IBT til TSI-konforme køretøjer til kørsel på alle strækninger



- (1) Under den første IBT, er disse verifikationer måske gennemført som led i EF-verifikationsproceduren, hvis TSI'en giver mulighed for det.

Figur 5

Artikel 23 – Supplerende IBT til TSI-konforme køretøjer

Mobilt CCS	ANSØGER	Bem. org.	ANSØGER	Udp. org.	ANSØGER	Udp. org.	FSM-ASSESSOR	ANSØGER	Udp. org.	NSA	
	EF-erklæring	EF-certifikat	Erklæring ifm. NF	Certifikat ifm. NF	Erklæring ifm. NF	Certifikat ifm. NF	Rapport	Rapport	Erklæring ifm. NF		Certifikat ifm. NF
	Andre direktiver Overensstemmelse m. TSI		Overensstemmelse m. NF		Teknisk kompatibilitet mellem relevante detsystemer		Sikker integration mellem relevante detsystemer	Risikoanalyse ifm. teknisk kompatibilitet mellem køretøj og net, inklusive særtillade og udestående punkter (1)	Teknisk kompatibilitet mellem køretøj og net, inklusive særtillade og udestående punkter		
Rul. mat.	ANSØGER	Bem. org.	ANSØGER	Udp. org.	Teknisk kompatibilitet mellem relevante detsystemer		Sikker integration mellem relevante detsystemer	Risikoanalyse ifm. teknisk kompatibilitet mellem køretøj og net, inklusive særtillade og udestående punkter (1)	Teknisk kompatibilitet mellem køretøj og net, inklusive særtillade og udestående punkter	IBT	
	EF-erklæring	EF-certifikat	Erklæring ifm. NF	Certifikat ifm. NF							
	Andre direktiver Overensstemmelse m. TSI		Overensstemmelse m. NF								
Net											

 Ingen kontrol

 Ibrugtagningstilladelse

(1) Kun hvis den anden nationale sikkerhedsmyndighed forlanger det. Kun B- og C-forskrifter kan gøres gældende.

Figur 6

Artikel 24 - Første IBT til ikke-TSI-konforme køretøjer

Mobilt CCS	ANSØGER	Bem. org.	ANSØGER	Udp. org. (1)	ANSØGER	Udp. org. (1)	FSM-ASSESSOR	ANSØGER	Udp. org. (1)	NSA	
	EF-erklæring	EF-certifikat	Erklæring ifm. NF	Certifikat ifm. NF	Erklæring ifm. NF	Certifikat ifm. NF	Rapport	Erklæring ifm. NF	Certifikat ifm. NF		IBT
	Andre direktiver Overensstemmelse m. TSI		Overensstemmelse m. NF		Teknisk kompatibilitet mellem relevante detsystemer (2)		Sikker integration mellem relevante detsystemer (2)	Teknisk kompatibilitet mellem køretøj og net (2)			
Rul. mat.	ANSØGER	Bem. org.	ANSØGER	Udp. org. (1)							
	EF-erklæring	EF-certifikat	Erklæring ifm. NF	Certifikat ifm. NF							
	Andre direktiver Overensstemmelse m. TSI		Overensstemmelse m. NF								
Net											

 Ingen kontrol

 Ibrugtagningstilladelse

 Ingen kontrol

 Ibrugtagningstilladelse

(1) Af hensyn til den grafiske fremstilling er det bemyndigede organs opgaver delt op, men de kunne godt udføres af det samme bemyndigede organ. Under alle omstændigheder må der kun være ét certifikat, når nationale forskrifter for hvert køretøj finder anvendelse.

(2) Disse verifikationer er måske allerede gennemført som led i EF-verifikationsproceduren, hvis TSI'en giver mulighed for det. Desuden kan alle disse verifikationer udføres samlet i et enkelt trin.

Figur 7

Artikel 25 – Supplerende IBT til ikke-TSI-konforme køretøjer

Mobilt CCS	ANSØGER	Bem. org.	ANSØGER	Udp. org.	ANSØGER	Udp. org.	FSM-ASSESSOR	ANSØGER	Udp. org.	NSA	
	EF-erklæring	EF-certifikat	Erklæring ifm. NF	Certifikat ifm. NF	Erklæring ifm. NF	Certifikat ifm. NF	Rapport	Rapport	Erklæring ifm. NF		Certifikat ifm. NF
	Andre direktiver Overensstemmelse m. TSI		Overensstemmelse m. NF		Teknisk kompatibilitet mellem relevante delsystemer		Sikker integration mellem relevante delsystemer	Risikovaluer i forbindelse med den tekniske kompatibilitet mellem køretøj og net	Teknisk kompatibilitet mellem køretøj og net		
Rul. mat.	ANSØGER	Bem. org.	ANSØGER	Udp. org.	Teknisk kompatibilitet mellem relevante delsystemer		Sikker integration mellem relevante delsystemer	Risikovaluer i forbindelse med den tekniske kompatibilitet mellem køretøj og net	Teknisk kompatibilitet mellem køretøj og net	IBT	
	EF-erklæring	EF-certifikat	Erklæring ifm. NF	Certifikat ifm. NF							
	Andre direktiver Overensstemmelse m. TSI		Overensstemmelse m. NF								
Net											

-  Den anden NSA må kun anfægte denne del, hvis der foreligger en væsentlig sikkerhedsrisiko. Kun B- og C-forskrifter kan gøres gældende.
-  Den anden NSA kan forlange yderligere oplysninger eller prøvninger. Kun B- og C-forskrifter kan gøres gældende.
-  Ingen kontrol
-  Ibrugtagningstilladelse

LISTE OVER FORKORTELSER

Forkortelse	Definition
CCS	Togkontrol og signaler (tidligere: styringskontrol og signaler)
IBT	Ibrugtagningstilladelse
RV efter FSM	Risikovurdering efter den fælles sikkerhedsmetode
MNTF	Meddelte nationale tekniske forskrifter
NF	Nationale forskrifter
NSA	National sikkerhedsmyndighed
EFT/EUT	De Europæiske Fællesskabers Tidende/Den Europæiske Unions Tidende
TEN-T	Det transeuropæiske transportnet
TSI	Teknisk specifikation for interoperabilitet
VKM	Ihændeheridentifikationsmærke