

Veiledning til kjøretøyforskriften (tillatelse til å ta i bruk kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet)

Innhold

1	Formål.....	2
2	Annen relevant informasjon.....	2
3	Oppstart av prosessen.....	2
3.1	Aller først: valg av sikkerhetsmetode for risikovurderinger.....	2
3.2	Melding til Statens jernbanetilsyn.....	3
3.3	Hvilke krav gjelder?	3
3.3.1	Prosessten avhenger av hva slags tillatelse som er nødvendig	3
3.3.2	Felleseuropeisk fremgangsmåte for å få tillatelse	4
3.3.3	Tekniske krav fremgår av TSI og nasjonale regler	4
3.3.4	Egne organer skal verifisere samsvar med kravene	5
4	Under produksjonen.....	5
4.1	Involvering av tilsynet og andre aktører	5
4.2	Testing på jernbanenettet.....	6
5	Når verifiseringene er gjennomført kan man søke om tillatelse	6
5.1	Søknad til tilsynet	6
5.2	Arbeidsmaskiner.....	6
5.3	Dokumentasjon (Technical file).....	7
5.4	Saksbehandlingstid.....	7
5.5	Klage	7
6	Forpliktelser under drift	8
6.1	Registrering	8
6.2	Vedlikehold.....	8
6.3	Bestemmelser om drift og trafikkstyring	8
7	Senere endringer.....	8
7.1	Oppgradering eller fornyelse.....	8
7.2	Melding/informasjon til tilsynet.....	8
7.3	Anvendelse av TSler	8
7.4	Ny tillatelse.....	9

7.4.1.....	9
7.4.2.....	9
7.5.....	9

1 Formål

Denne informasjonen skal være til hjelp for alle som er involvert i en prosess for å få tatt i bruk et jernbanekjøretøy på det nasjonale jernbanenet

2 Annen relevant informasjon

Mye av teksten er hentet fra eller viser til andre kilder. Det er da satt inn en referanse dit i form av en hyperlink, så man kan gå videre hvis man føler det nødvendig. De viktigste kildene er:

- [Direktiv 2008/57/EF](#) (samtrafikkdirektivet)
 - [Samtrafikkforskriften](#)
 - [Rekommandasjon 2011/217/EU om tillatelse til å ta i bruk strukturelle delsystemer og kjøretøyer](#)
 - [Det europeiske jernbanebyrå \(ERA\) sine nettsider](#), herunder:
 - o [Referansedokumentdatabasen](#) (RDD)
 - o [Del 1 av referansedokumentet](#) (veiledning)
 - o Den nasjonale rettslige rammen for kjøretøytillatelser ([National Legal Framework NLF](#))
 - [Kjøretøyforskriften](#)
 - Enkelte [TSler](#)
- - Forskrift om en felles sikkerhetsmetode for risikoevaluering og vurdering (gjennomføring av forordning (EU) nr. 402/2013 som endrer CSM RA-forordningen

3 Oppstart av prosessen

3.1 Aller først: valg av sikkerhetsmetode for risikovurderinger

Alle endringer i jernbanesystemet må på forhånd gjennom en vurdering av om den er å betrakte som vesentlig i artikkel 4 i [CSM RA-forordningens](#) forstand, jf. artikkel 2. Dette må initiativtakeren selv gjøre, og denne vurderingen må dokumenteres.

Det er altså nødvendig å gjøre en slik vurdering i alle saker der kjøretøy skal tas i bruk eller endres. Uansett hvilken fremgangsmåte for risikovurderinger som kommer til anvendelse, vil man her få kartlagt de farene som er aktuelle for den tiltenkte bruken av kjøretøyet (eller endringen) og man får oversikt over de aktuelle kravene som gjelder.

Hvis endringen er å anse som vesentlig, må sikkerhetsmetoden angitt i forordningens artikkel 5 og vedlegg 1 følges. Kjøretøyforskriften forutsetter at denne metoden følges i de tilfellene der det er nødvendig med en ibruktakingstillatelse. Dette medfører særlig krav til å gjøre en uavhengig

vurdering av sikkerhetsmetoden etter artikkel 6. Bruk av den felles sikkerhetsmetoden skal sørge for at de enkelte delsystemene i et kjøretøy er integrert sikkert, og sørge for sikker integrering av kjøretøyet i det nasjonale jernbanesystemet.

3.2 Melding til Statens jernbanetilsyn

På et tidlig stadium i prosessen skal det sendes melding til Statens jernbanetilsyn som bl.a. beskriver kjøretøyet/prosjektet og gir en foreløpig risikovurdering. I forbindelse med en slik melding vil man få tilbakemelding om hva slags tillatelsessak man står overfor, hvilke nasjonale tekniske krav som gjelder, om det kommer TSler til anvendelse og hvilke verifiseringer som er nødvendige. Der det gjøres en endring av et kjøretøy (fornyelse eller oppgradering) vil en melding utgjøre den nødvendige "dokumentasjon som beskriver prosjektet" etter [samtrafikkforskriften § 18](#).

Det fremgår av [kjøretøyforskriften § 13](#) hva en melding skal inneholde.

Melding er ikke alltid påkrevd å sende inn, men kan utelates i følgende tilfeller:

- For arbeidsmaskiner som utelukkende skal brukes på anleggsområde og/eller strekning disponert for arbeid
- I forbindelse med søknad om testing eller transport på det nasjonale jernbanenettet (i disse sakene forutsettes det at det allerede er opprettet en sak ved at det tidligere er sendt melding om det samme kjøretøyet)
- Når man skal søke om tillatelse til et kjøretøy som er lik en type som allerede har tillatelse, såkalt påfølgende tillatelse

I disse tilfellene er det tilstrekkelig med en søknad om tillatelse til ibruktaking når alle verifiseringene er gjennomført. Vær oppmerksom på at der det er nødvendig å verifisere samsvar med nasjonale regler, må et utpekt organ (debo) kontaktes på et tidlig tidspunkt, se avsnitt 3.3.4.

3.3 Hvilke krav gjelder?

3.3.1 Prosessen avhenger av hva slags tillatelse som er nødvendig

Alle kjøretøy må ha en egen tillatelse for å kunne tas i bruk på det nasjonale jernbanenettet, jf. [samtrafikkforskriften § 19](#). Det er beskrevet nærmere hvordan man går frem for å avgjøre hva slags tillatelse som er nødvendig i [trinn 1 i NLF \(se s. 28 i dokumentet\)](#). Tilsynet vil kunne gi veiledning om hva slags tillatelse som er nødvendig i forbindelse med at det sendes inn melding.

Vi har seks ulike typer ibruktakingstillatelse:

- 1) Første tillatelse, der man anskaffer eller produserer et kjøretøy som ikke har tillatelse fra før i EØS. En slik tillatelse vil alltid gjelde for typen, og dermed også være en typetillatelse. Det første kjøretøyet definerer typen for resten av serien og senere identiske kjøretøy.
- 2) Typetillatelse som gis for en type basert på verifiseringer med en prototype.
- 3) Påfølgende tillatelse til et kjøretøy som er i samsvar med en tillatt type kjøretøy (dvs. med tillatelse etter nr. 1) eller 2)).
- 4) Fornytt tillatelse som gis der det foreligger typetillatelse, men regelendringer gjør at typetillatelsen ikke lenger er dekkende for kjøretøyet.
- 5) Ytterligere tillatelse der et kjøretøy har tillatelse i ett eller flere EØS-land.

- 6) Ny tillatelse der det er gjort oppgraderinger eller fornyelse av et kjøretøy og tilsynet har funnet at det er nødvendig å gi en ny tillatelse etter samtrafikkforskriften § 18.

Vær oppmerksom på at kjøretøyforskriften § 12 også krever tillatelse for transport og testing/prøvekjøring på nettet som del av verifiseringene. Det er beskrevet i et eget avsnitt hvordan man går frem for å få slik tillatelse.

3.3.2 Felleseuropeisk fremgangsmåte for å få tillatelse

Prosesen vil arte seg forskjellig etter hva slags kjøretøy man skal ta i bruk og hvilken tillatelse som er nødvendig. Dette er visualisert i flytskjema i den [nasjonale rettslige rammen \(NLF\)](#), som er publisert på ERAs nettsider (se s. 35 og utover i dokumentet). Her kan man også sammenligne informasjon om prosessen i andre europeiske land. Alle de nasjonale prosessene skal likevel ta utgangspunkt i [direktiv 2008/57/EF](#) (samtrafikkdirektivet) og EU-kommisjonens [rekommandasjon 2011/217/EU](#).

3.3.3 Tekniske krav fremgår av TSI og nasjonale regler

Det må gjøres et skille mellom TSI-krav og nasjonale krav. TSI står for teknisk spesifikasjon for samtrafikkvegne, og er vedtatt av EU-kommisjonen etter en anbefaling fra Det europeiske jernbanebyrået (ERA). TSIene stiller opp de aktuelle tekniske kravene for et delsystem, og angir hvordan samsvar med disse kravene skal verifiseres.

Hovedregelen er at TSI-kravene skal følges, men der en TSI ikke kommer til anvendelse gjelder det nasjonale krav. Dette er tilfelle der TSIene har åpne punkter eller særtilfeller, i form av tilpasningstekst til EØS-avtalen for Norge. Som oftest vil det derfor gjelde både TSI-krav og nasjonale krav. De TSIene som gjelder i Norge, er listet på <http://www.sjt.no/no/Lover-og-forskrifter/>.

De enkelte TSI-kravene er i hovedsak funksjonelle, og man må finne den beste tekniske løsningen for å oppfylle kravet ved bruk av standarder der dette finnes. Ofte viser TSIene til europeiske standarder, og da må disse følges som angitt. Der det ikke er noen standard, må man velge den som er best egnet til å oppfylle det aktuelle funksjonskravet.

De nasjonale kravene er samlet i vedlegget til kjøretøyforskriften. Det fremgår av den aktuelle bestemmelsen hvilke standarder som er mest aktuelle å velge for å oppfylle det tilhørende funksjonskravet. Vær likevel oppmerksom på at det er anledning til å velge en annen standard der man finner at den er bedre egnet til å oppfylle et krav. Der det er flere standarder man kan velge mellom, skal man normalt bruke den mest tidsmessige, og siste utgave av den valgte standarden. Dette følger av kjøretøyforskriften § 9.

Man må også være oppmerksom på at dersom man bruker standarder fra flere standardfamilier, må man gjennom analyse sikre at man ikke overser uoverensstemmelser eller mangler som følge av ulik filosofi i ulike standardfamilier. Forutsetningene for standardene kan være ulike, eller sikkerhetsfaktorer kan være lagt inn på ulike måter. Dette kan i verste fall føre til et "sikkerhetshull".

Ofte viser kravene i kjøretøyforskriften til et TSI-krav. Det betyr at TSI-kravet er å anse som et nasjonalt krav, og må verifiseres av et utpekt organ (debo).

De nasjonale reglene for alle EØS-land skal samles i et referansedokument, der det også skal angis om de er like andre lands regler eller ikke. Dette referansedokumentet har form av en database, som ble tatt i bruk fra 2013. Basen utvikles videre. På [ERAs nettsider](#) kan du lese mer om dette.

3.3.4 Egne organer skal verifisere samsvar med kravene

For å verifisere samsvar med de tekniske kravene, må man bruke enten teknisk kontrollorgan (nobo, ofte nevnt som "meldt organ" i den norske oversettelsen av TSIene) og utpekt organ (debo).

Nobo verifiserer samsvar med TSIene, mens debo verifiserer samsvar med nasjonale krav, også der disse fremgår av TSIene i form av en henvisning fra kjøretøyforskriften.

Den som trenger å få utført verifiseringer mot TSI-krav kan velge mellom alle tekniske kontrollorgan som er utpekt for relevant delsystem eller TSI. Listen over tekniske kontrollorgan finnes [her](#).

Verifiseringer mot nasjonale tekniske regler gjøres i Norge av Statens jernbanetilsyn eller de som er utpekt av Statens jernbanetilsyn. Verifiseringsfremgangsmåtene vil i praksis være like de som gjøres mot TSI-krav, og er beskrevet i [vedlegg VI punkt 3 til samtrafikkforskriften](#). Slik verifisering avløser bl.a. den tidligere kompatibilitetserklæringen fra Jernbaneverket. Vi oppfordrer til å ta kontakt med Statens jernbanetilsyn for en nærmere orientering om hvordan denne verifiseringen foregår.

Man kan for å verifisere mot nasjonale tekniske regler bruke assessor eller andre uavhengige tredjeparter. Dette er regulert i [kjøretøyforskriften § 18](#).

Når man skal velge assesserende enhet etter [den felles sikkerhetsmetoden for risikovurderinger](#), er det ikke nødvendig med en egen godkjenning av denne fra Statens jernbanetilsyn eller andre. Ved oppretting av assesserende enhet internt i egen organisasjon for dette formålet må det imidlertid søkes tilsynet om tillatelse. Man må alltid påse og dokumentere at kriteriene i forordningens vedlegg II er oppfylt, deriblant uavhengighet, faglig integritet og teknisk kompetanse.

Det er viktig at verifiseringsorganet involveres i en tidlig fase. Prosjektet må i meldingen til tilsynet beskrive hvordan verifiseringene er planlagt hva gjelder involvering av teknisk kontrollorgan (nobo) og utpekt organ (debo). Oppdragsgiver/søker inngår en avtale med nobo og debo om omfanget av verifiseringene og eventuelt hvilke moduler som skal brukes. Modulene er angitt i TSIene eller i [vedtak 2010/713/EF](#).

Teknisk kontrollorgan og utpekt organ kan brukes for å gi en mellomliggende verifisering (Interim Statement of Verification, ISV) av at et design er i samsvar med TSI-kravene og de nasjonale kravene som gjelder.

Man kan også bruke en ISV som grunnlag for å få testtillatelse etter [kjøretøyforskriften § 12](#) som bekreftelse på at kravene på det gjeldende stadiet ser ut til å være oppfylt.

4 Under produksjonen

4.1 Involvering av tilsynet og andre aktører

Det er en forutsetning at både teknisk kontrollorgan og utpekt organ er involvert gjennom produksjonsfasen for å kunne verifisere samsvar med de aktuelle kravene. Teknisk kontrollorgan skal hele tiden ha adgang til byggeplasser, produksjonsanlegg, lagre og eventuelt prefabrikerings- eller prøvingsanlegg. Søkeren skal gi det tekniske kontrollorganet alle nødvendige dokumenter til bruk for verifiseringen, særlig gjennomføringsplaner og teknisk dokumentasjon.

Det tekniske kontrollorganet og det utpekte organet som har ansvar for å gjennomføre verifiseringene, skal med jevne mellomrom foreta kontroller for å forsikre seg om at de relevante TSI-ene er oppfylt. Organene skal ved disse anledningene utstede en kontrollrapport til de ansvarlige for gjennomføringen. Det kan være nødvendig at organet er til stede under visse faser av byggearbeidet.

4.2 Testing på jernbanenettet

I prinsippet er det lite behov for å involvere tilsynet under produksjonsfasen, da den tekniske dokumentasjonen skal være komplett før man kan sende søknad om tillatelse til tilsynet. Hvis det er nødvendig å gjennomføre tester på jernbanenettet må man likevel søke om en egen tillatelse til dette. Det følger av kjøretøyforskriften § 12 at man da må ha satt opp en testplan og gjort nødvendige risikovurderinger før testingen kan igangsettes. Det er også nødvendig å komme til enighet med infrastrukturforvalter om betingelsene for testkjøringen.

Som nevnt kan en mellomliggende verifisering (ISV) danne grunnlag for å få testtillatelse. Det vil da kunne vises for tilsynet at de aktuelle kravene anses oppfylt så langt i prosessen, og at testing på sporet vil være nødvendig for å fullføre verifiseringene.

5 Når verifiseringene er gjennomført kan man søke om tillatelse

5.1 Søknad til tilsynet

Det må sendes søknad til Statens jernbanetilsyn når all den tekniske dokumentasjonen er på plass og alle verifiseringene er gjennomført med positivt resultat. Hva som er nødvendig av dokumentasjon, avhenger av hva slags tillatelsessak det er. I kjøretøyforskriften er det angitt hvilken dokumentasjon som er nødvendig i den enkelte tillatelsessaken:

- For første tillatelse følger det av kjøretøyforskriften § 14 hva som skal legges ved søknaden. Dette gjelder også for søknad om typetillatelse.
- For ytterligere tillatelse følger det av kjøretøyforskriften § 15 hva som skal legges ved søknaden.
- Søknad om påfølgende tillatelse der et kjøretøy er i samsvar med en type som har tillatelse er regulert i kjøretøyforskriften § 16.
- Hvis man skal søke om ny tillatelse etter fornyelse eller oppgradering, må man følge fremgangsmåten i kjøretøyforskriften § 14 eller § 15, avhengig av omfanget av de endringene som er gjort.

5.2 Arbeidsmaskiner

Alle kjøretøy som skal tas i bruk på det nasjonale jernbanenettet må ha tillatelse. Dette gjelder uavhengig av om de skal gå på anleggsområde eller på linjen under "normal" framføring. Dette gjelder også uavhengig av størrelse på kjøretøyet.

Som for andre kjøretøy er utgangspunktet at de grunnleggende kravene må oppfylles. Disse fremgår av samtrafikkforskriften § 5 og vedlegg III. Kjøretøyforskriften gjør så et skille:

- 1) Arbeidsmaskiner som skal framføres "som tog eller skift". Det må vises at disse oppfyller kravene i kjøretøyforskriften som gjelder for trekkraftkjøretøy, jf. kjøretøyforskriften § 10 annet punktum. Man må for søknad om tillatelse for slike kjøretøy forholde seg til

kjøretøysforskriften § 14 eller § 15, da disse kjøretøyene likestilles med øvrige trekkraftkjøretøy.

- 2) Arbeidsmaskiner som bare skal brukes på avstengt område (det som operasjonelt uttrykkes som anleggsområde eller strekning disponert for arbeid). Disse kan få tillatelse på bakgrunn av å vise at de oppfyller den relevante standarden for arbeidsmaskiner (EN 14033, EN 15746, EN 15954, EN 15955 eller EN 13977. Selv om enkelte av disse fortsatt er utkast, kan de brukes som grunnlag for å vise at kjøretøyet oppfyller de grunnleggende kravene.). Søknad om tillatelse for disse maskinene kan utformes etter kjøretøysforskriften § 17. Da disse kjøretøyene også er unntatt kravet til melding, vil søknad etter § 17 også inneholde elementer av den informasjonen som ellers blir gitt i en melding.

5.3 Dokumentasjon (Technical file)

Det er flere forhold som er verd å merke seg for den dokumentasjonen som skal følge en søknad:

- Teknisk kontrollorgan (nobo) utsteder et sertifikat for verifiseringen av aktuelle TSI-krav, og er ansvarlig for å sammenstille den tekniske dokumentasjonen. Det er angitt i samtrafikkforskriften vedlegg VI punkt 2.4 hvilke elementer den tekniske dokumentasjonen skal inneholde.
- Utpekt organ (debo) utsteder tilsvarende et sertifikat for verifiseringen av de nasjonale reglene som kommer til anvendelse. Vær oppmerksom på at dette sertifikatet skal deles inn i to deler, én del med henvisninger til de nasjonale reglene som utelukkende gjelder den tekniske kompatibiliteten mellom kjøretøyet og det berørte jernbanenettet, og én del for alle øvrige nasjonale regler. Førstnevnte del avløser den tidligere kompatibilitetserklæringen som ble utstedt av infrastrukturforvalter.
- Hvis et delsystem som et kjøretøy består av har tillatelse (for eksempel ombordutrustningen for styring, kontroll og signal), må denne tillatelsen legges frem.
- Hvis det foreligger en tillatelse for kjøretøyet fra andre EØS-land, må disse tillatelsene legges frem, herunder de forutsetningene og eventuelle begrensningene som gjelder for denne.
- Hvis man har kommet frem til at den felles sikkerhetsmetoden kommer til anvendelse, må man legge ved en sikkerhetsvurderingsrapport som bekrefter sikker integrering.

5.4 Saksbehandlingstid

Det er egne krav til saksbehandlingstiden i samtrafikkforskriften kapittel V. For øvrig gjelder forvaltningslovens saksbehandlingsskrav. Tilsynet opererer som utgangspunkt med en saksbehandlingstid på fire uker fra all nødvendig dokumentasjonen er mottatt.

5.5 Klage

Hvis man ikke er enig i et vedtak Statens jernbanetilsyn treffer i en tillatelsessak, kan man klage til Samferdselsdepartementet. Klagen sendes til tilsynet, som først vil vurdere saken på ny. Hvis vedtaket opprettholdes, oversendes det til Samferdselsdepartementet. Departementet kan i sin tur be Det europeiske jernbanebyrået (ERA) om en uttalelse før de treffer en avgjørelse.

6 Forpliktelser under drift

6.1 Registrering

Det er et vilkår for å kunne bruke et kjøretøy at det er registrert i det nasjonale kjøretøyregisteret. Statens jernbanetilsyn har egen informasjon om registrering [her](#).

6.2 Vedlikehold

Jernbaneforetak (og infrastrukturforvalter) er ansvarlig for at kjøretøy blir vedlikeholdt. Dette følger både av [sikkerhetsstyringsforskriften](#) og [kjøretøyforskriften § 7](#).

Vedlikeholdet skal styres ved bruk av en enhet med ansvar for vedlikehold (ECM). For alle kjøretøy skal det være registrert en ECM.

For godsvogner er det krav til at ECM skal være verifisert etter en [egen verifiseringsordning](#). Tilsynet har utarbeidet en egen veiledning om dette her[set inn hyperlink].

6.3 Bestemmelser om drift og trafikkstyring

For det funksjonelle delsystemet drift og trafikkstyring gjelder en egen TSI, populært kalt [TSI OPE](#). Tilsynet vil verifisere samsvar med kravene i denne i forbindelse med tildeling eller fornyelse av sikkerhetssertifikater og sikkerhetsgodkjenninger.

7 Senere endringer

7.1 Oppgradering eller fornyelse

For endringer som gjøres på et kjøretøy i dets levetid, skiller man mellom:

- 1) Utskifting innenfor rammen av vedlikehold: alle utskiftninger av komponenter med deler med identisk funksjon og ytelse innenfor rammen av forebyggende eller korrigerende vedlikehold
- 2) Oppgradering: ethvert større endringsarbeid på et delsystem eller en del av et delsystem som forbedrer delsystemets generelle ytelse, og
- 3) Fornyelse: ethvert større utskiftningsarbeid på et delsystem eller del av et delsystem som ikke endrer delsystemets generelle ytelse

7.2 Melding/informasjon til tilsynet

Det er ved oppgradering og fornyelse at man er forpliktet til å sende inn "dokumentasjon som beskriver prosjektet" til Statens jernbanetilsyn i henhold til [samtrafikkforskriften § 18](#). Dette gjøres i form av en melding som utformes etter [kjøretøyforskriften § 13](#).

7.3 Anvendelse av TSier

Statens jernbanetilsyn skal i forbindelse med slik melding angi to forhold:

- 1) Om det er nødvendig med ny tillatelse til ibruktaking. Dette skal kreves når det allmenne sikkerhetsnivået til vedkommende delsystem kan påvirkes negativt av det planlagte arbeidet
- 2) Hvis det er nødvendig med ny tillatelse, skal tilsynet også bestemme i hvilket omfang TSiene skal få anvendelse på prosjektet. Det vil her normalt være gjennomføringsstrategien i den enkelte TSI som vil angi hvordan TSien skal komme til anvendelse ved fornyelse eller

oppgradering. Der en TSI kommer til anvendelse, må verifiseringer gjennomføres som normalt i den utstrekning endringen tilsier.

7.4 Ny tillatelse

Når endringene er gjennomført og verifiseringene foreligger, kan søknad sendes inn til tilsynet med dokumentasjon som er tilpasset endringens omfang. Her brukes kjøretøyforskriften § 14 eller § 15 så langt det passer, avhengig av hvilken tillatelsestype det er snakk om.