

Europees Spoorwegbureau	
<p>Deel 1 van het referentiedocument als voorzien in artikel 27 van de richtlijn betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem</p> <p>Toepassingsleidraad</p>	
Referentie bij het ERA:	ERA/GUI/XA
Versie bij het ERA:	3.0
Datum:	30-10-2015

Document opgesteld door:	Europees Spoorwegbureau Rue Marc Lefrancq 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex Frankrijk
Documenttype:	Toepassingsleidraad
Documentstatus:	Gepubliceerd

	Naam	Functie
Vrijgegeven door:	Richard LOCKETT [RL]	Hoofd van de eenheid
Gereviseerd door:	Ny Tiana TOURNIER [NTT] Peter MIHM [PM]	Hoofd van de sector Vergunningsprocessen Hoofd van de sector Technische evaluatie
Geschreven door: (Auteur)	Florinel MELINTE [FM] Sorin HANCI [SH] Sarah YOUNG [SY]	Projectmedewerker Projectmedewerker Projectmedewerker

0 DOCUMENTGEGEVENS

0.1. Overzicht van wijzigingen

<i>Tabel 1: Status van het document</i>			
Versie Datum	Auteur	Paragraaf-nummer	Beschrijving wijziging
Versie 2.0 22-7-2013	ERA		
Versie 2.1 31-7-2015	Eenheid XA	Tabel 1 Inhoudsopgave Hoofdstuk 1 Paragraaf 4.3 Paragraaf 5.3 Paragraaf 6.3 Bijlage I Bijlage II Bijlage III	Inleiding, Referenties , Termen en Definities Afwijking van TSI, Vergunning voor serie, Vergunning Model Vergunningsmodel, Eén enkel Europees proces Uitgangspunten – Lussen Modellen bijgewerkt Stroomschema's bijgewerkt Aanvraagmodel toegevoegd
Versie 2.2 8-9-2015	Eenheid XA	Gewijzigde paragrafen	UMT revisie van herziening van opmerkingen over bijgewerkte paragrafen
Versie 2.3 10-9-2015	FM, SH , RL	Hoofdstuk 6	Revisie van paragraaf 6.2
Versie 2.4 14-9-2015	Paul Hampson	Gewijzigde paragrafen	Correctie drukproeven
Versie 2.5 14-9-2015	SH	Gewijzigde paragrafen	Geüpload voor de Werkgroep wederzijdse erkenning nr. 37
Versie 2.6 8-10-2015	SH	Gewijzigde paragrafen	Geüpload voor de Werkgroep wederzijdse erkenning nr. 37
Versie 3.0	SH, FM	Gewijzigd Paragrafen	Bijgewerkt na de Werkgroep wederzijdse erkenning nr. 37
Versie 3.0	Paul Hampson	Gewijzigde paragrafen	Correctie drukproeven

0.2. Inhoudsopgave

0	DOCUMENTGEGEVENS.....	2
0.1.	Overzicht van wijzigingen.....	2
0.2.	Inhoudsopgave.....	3
	Lijst van tabellen.....	3
1	INLEIDING	4
1.1	REFERENTIES	5
1.2	AFKORTINGEN	6
1.3	TERMEN EN DEFINITIES	7
2	DOEL EN TOEPASSINGSGEBIED	12
2.1	DOEL.....	12
2.2	TOEPASSINGSGEBIED.....	12
3	DOELGROEP	14
4	BESCHRIJVING VAN:.....	14
4.1	HET REFERENTIEDOCUMENT	14
4.2	DE NATIONALE REFERENTIEDOCUMENTEN.....	16
4.3	DE NATIONALE WETTELIJKE KADERS	19
5	GEBRUIK VAN:	22
5.1	HET REFERENTIEDOCUMENT	22
5.2	DE NATIONALE REFERENTIEDOCUMENTEN.....	22
5.3	DE NATIONALE WETTELIJKE KADERS	23
6	BEHEER VAN:.....	27
6.1	DE TOEPASSINGSLEIDRAAD BIJ HET REFERENTIEDOCUMENT.....	27
6.2	DE NATIONALE REFERENTIEDOCUMENTEN.....	28
6.3	DE NATIONALE WETTELIJKE KADERS	34
	BIJLAGE I – MODELFORMULIER VOOR ACHTERGRONDINFORMATIE	40
	BIJLAGE II – FASEN VAN HET VERGUNNINGSPROCES	45
	BIJLAGE III - AANVRAAGMODEL	70
	LIJST VAN FIGUREN	
	<i>Figuur 1 Het verband tussen het referentiedocument en de nationale technische voorschriften</i>	<i>15</i>

Lijst van tabellen

Tabel 1:	Status van het document.....	2
Tabel 2:	Documenten waarnaar in deze toepassingsleidraad wordt verwezen.....	5
Tabel 3:	Afkortingen.....	6
Tabel 4:	NVR-evaluatiecriteria (bron: NOTIF-IT)	30



BESLUIT VAN DE COMMISSIE van 9 maart 2011
betreffende de publicatie en het beheer van het referentiedocument als bedoeld in
artikel 27, lid 4, van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad
betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap
(Kennisgeving geschied onder nummer C(2011) 1536)
(Voor de EER relevante tekst)
(2011/155/EU)

1 INLEIDING

Deze toepassingsleidraad bij het referentiedocument vormt deel 1 van het referentiedocument dat wordt voorzien in Besluit 2011/155/EU van 9 maart 2011 betreffende de publicatie en het beheer van het referentiedocument als bedoeld in artikel 27, lid 4, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

Het doel van deze toepassingsleidraad is om te verwijzen naar de elementen van dit besluit en alle andere informatie die relevant is voor het beheer, de interpretatie en het gebruik van het referentiedocument.

Lees voor een beter begrip van het Europese proces voor het verlenen van voertuigvergunningen Aanbeveling 2014/897/EU van de Commissie over aangelegenheden in verband met de indienststelling en het gebruik van subsystemen van structurele aard en voertuigen.

1.1 REFERENTIES

Tabel 2: Documenten waarnaar in deze toepassingsleidraad wordt verwezen

Documentreferentie	Titel	Versie
Richtlijn 2008/57/EG	Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (herschikking)	Zoals gewijzigd bij Richtlijn 2013/9/EU van de Commissie
Beschikking 2009/965/EG	BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE betreffende het referentiedocument als bedoeld in artikel 27, lid 4, van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap	30 november 2009
Besluit 2011/155/EU	BESLUIT VAN DE COMMISSIE betreffende de publicatie en het beheer van het referentiedocument als bedoeld in artikel 27, lid 4, van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap	9 maart 2011
Richtlijn 2004/49/EG	Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede veiligheidscertificering (Spoorwegveiligheidsrichtlijn)	Zoals laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2009/149/EG van de Commissie
Richtlijn 98/34/EG	Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij	Zoals laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad
2014/897/EU	2014/897/EU: Aanbeveling van de Commissie van 5 december 2014 over aangelegenheden in verband met de indienststelling en het gebruik van subsystemen van structurele aard en voertuigen op grond van de Richtlijnen 2008/57/EG en 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad	5 december 2014
402/2013/EU	GVM-verordening 402/2013, Uitvoeringsverordening (EU) nr. 402/2013 van de Commissie van 30 april 2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 352/2009	30 april 2013

1.2 AFKORTINGEN

Tabel 3: Afkortingen

Afkorting	Definitie
AWI	Aangewezen instantie
CCS	Besturing en seingeving (Command Control and Signalling)
EC	Europese Commissie
EMC	Elektromagnetische compatibiliteit
EN	Europese norm
ERATV	Europees register van goedgekeurde voertuigtypen (European Register of
EU	Europese Unie
GGB	Groep geografische belangen
GVM	Gemeenschappelijke veiligheidsmethode
IB	Infrastructuurbeheerder
LS	Lidstaat
NoBo	Aangemelde instantie (Notified Body)
NOTIF-IT	De gegevensbank voor de aanmelding van nationale (technische en veiligheids-) voorschriften aan de Europese Commissie (Notifications using Information
NRD	Nationaal referentiedocument
NTV	Nationaal technisch voorschrift
NV	Nationaal voorschrift
NVI	Nationale veiligheidsinstantie
NWK	Nationaal wettelijk kader
RDD	Gegevensbank voor het referentiedocument (Reference Document Database)
SO	Spoorwegonderneming
TEN	Trans-Europees netwerk
TSI	Technische specificatie inzake interoperabiliteit
UIC	Internationale Spoorwegunie (Union Internationale des Chemins de fer)
VBS	Veiligheidsbeheersysteem
VIS	Vergunning voor indienststelling



1.3 TERMEN EN DEFINITIES

Aangemelde instantie: Rol van een instantie die door een lidstaat is aangemeld voor toetsingen aan bepaalde EU-wetgeving.

Aangewezen instantie: Rol van een instantie die door een lidstaat krachtens artikel 17, lid 3, van Richtlijn 2008/57/EG is aangewezen voor toetsingen aan nationale voorschriften.

Aanvaardbare nationale wijzen van overeenstemming: Niet-bindende adviezen van lidstaten om wijzen te beschrijven waarop overeenstemming met nationale voorschriften kan worden vastgesteld. Dergelijke adviezen moeten worden opgenomen in de RDD en hebben geen dwingend karakter.

Aanvaardbare wijzen van overeenstemming: Niet-bindende adviezen van het Bureau om wijzen te beschrijven waarop overeenstemming met de essentiële eisen kan worden vastgesteld.

Aanvraagmodel: Een geharmoniseerd aanbevolen document dat is ontwikkeld om het aanvragers makkelijker te maken een vergunning voor indienststelling van een voertuig en/of een typegoedkeuring te verkrijgen.

Aanvrager: De rol die wordt vervuld door een entiteit die een aanvraag indient voor het verlenen van een vergunning voor een voertuigtype of voor indienststelling van een voertuig, welke rol kan worden vervuld door de volgende actoren: houder, fabrikant, spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder of anderszins. Andere aanvragers van EG-certificaten vallen hierbuiten.

Aanvullende vergunning: De vergunning die door een andere lidstaat wordt verleend nadat de eerste vergunning is verleend.

Volgens artikel 21, lid 5, van de interoperabiliteitsrichtlijn moeten de lidstaten in het geval van TSI-conforme of niet-TSI-conforme voertuigen voor verduidelijking zorgen indien aanvullende vergunningen nodig zijn.

Afgeven of verlenen van een vergunning: Het verlenen van toestemming voor de indienststelling van een voertuigtype of voertuig. Opgemerkt dient te worden dat er in de richtlijnen niet wordt gesproken van een vergunning voor het gebruik. Op het gebruik van een voertuig zijn de respectieve veiligheidsbeheersystemen (VBS) van een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder van toepassing; dit maakt geen deel uit van het vergunningsproces.

Alternatieve methode: Alle wijzen om overeenstemming aan te tonen die geen aanvaardbare nationale wijzen van overeenstemming zijn (voor zover bestaand). Met het oog op transparantie en ter voorkoming van discriminatie wordt de aanvaarde alternatieve methode als aanvaardbare nationale wijze van overeenstemming opgenomen in de RDD.

Beoordelingsinstantie (GVM): Rol waarin op basis van bewijsmateriaal wordt beoordeeld of een systeem geschikt is om te voldoen aan de toepasselijke veiligheidsvereisten zoals omschreven in Verordening 402/2013/EG.



Beroepsinstantie: Een instantie die door elke lidstaat wordt aangewezen krachtens artikel 17, lid 3, van Richtlijn 2004/49/EG. Dit kan ook de toezichthoudende instantie zijn die is ingesteld overeenkomstig artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG.

Bureau: Europees Spoorwegbureau.

Daaropvolgende vergunning: Vergunning voor een voertuig dat in overeenstemming is met een voertuigtype waarvoor reeds een vergunning is verleend.

Volgens artikel 26, lid 3, van de interoperabiliteitsrichtlijn krijgt een voertuig dat overeenstemt met een type waarvoor reeds een vergunning in een lidstaat is afgegeven van deze lidstaat een vergunning op basis van een door de aanvrager overgelegde verklaring van overeenstemming met dit type, zonder verdere controles.

Eerste vergunning: De vergunning die door de eerste lidstaat wordt verleend voor een nieuw voertuig en/of voertuigtype.

Overeenkomstig de artikelen 22 en 24 van de interoperabiliteitsrichtlijn voor TSI-conforme voertuigen en niet-TSI-conforme voertuigen.

Fase: Het stroomschema dat een referentiesymbool voor een subfase bevat en beschouwd kan worden als de moederfase van die subfase.

Gebruiksvoorwaarden en -beperkingen: Beperkingen ten aanzien van het in het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring beschreven beoogde gebruik, bijvoorbeeld klimatologische omstandigheden, maximumsnelheid, hellingshoek, enz.

Gelijktijdige aanvraag: Een aanvrager vraagt tegelijkertijd in verschillende lidstaten een vergunning aan.

Infrastructuurbeheerder: Rol van een instantie die belast is met de totstandbrenging en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur, of een gedeelte daarvan, als gedefinieerd in Richtlijn 2004/49/EG.

Interoperabiliteitsrichtlijn: Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (herschikking).

Keuringsprocedure: Procedure die de controles en certificering overeenkomstig de eisen van de richtlijnen, TSI's en nationale voorschriften bestrijkt.

Nationaal wettelijk kader: Het geheel aan voorschriften van een lidstaat die betrekking hebben op de procedure voor het verlenen van een vergunning voor indienststelling van voertuigen.

Nationale technische voorschriften: Voorschriften die moeten worden aangemeld krachtens artikel 17 van Richtlijn 2008/57/EG.

Nationale veiligheidsvoorschriften: Voorschriften die moeten worden aangemeld krachtens artikel 8 van Richtlijn 2004/49/EG.

Niet-TSI-conform voertuig: Voertuig dat niet in overeenstemming is/was met alle relevante TSI's die van kracht waren op het moment van de indienststelling, met inbegrip van voertuigen

waarvoor afwijkingen gelden, of gevallen waarin een belangrijk deel van de essentiële eisen niet is /was neergelegd in een of meer TSI's – artikel 24, lid 1, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

Niet-verplichte/Gangbare praktijk: Door de Europese spoorwegsector ontwikkelde praktijk die tijdens het project op facultatieve basis kan worden gevolgd.

Nieuwe vergunning: Vergunning die door een lidstaat wordt verleend na de verbetering/vernieuwing van een bestaand voertuig en/of voertuigtype waarvoor reeds een vergunning is afgegeven.

Volgens artikel 20 van de interoperabiliteitsrichtlijn kan het na wijziging van een bestaand voertuig of voertuigtype nodig zijn dat er een nieuwe vergunning wordt verleend.

Nuldocument: Het document waarin alle aspecten van de voorafgaande informatie-uitwisseling, onder meer betreffende de testomstandigheden op het spoor en, in voorkomend geval, de opschorting van eisen, met betrekking tot het project worden gespecificeerd.

Overeenkomst tussen lidstaten: Elke overeenkomst tussen lidstaten om de uitwisseling van informatie en de afhandeling van het vergunningsproces te vergemakkelijken (eerste, aanvullende, vernieuwde, gelijktijdige vergunning(en), enz.).

Proeven op het spoor: Proeven die worden genomen op het netwerk dat onder de "bevoegdheid" van een nationale veiligheidsinstantie valt (zie artikel 21, lid 1, van de interoperabiliteitsrichtlijn), in tegenstelling tot proeven die worden genomen in testfaciliteiten (laboratoria of gesloten testsporen).

RDD-gebruikersrol: Een vooraf bepaalde reeks rechten voor de toegang tot en het beheer van inhoud en het configureren van elementen binnen de gegevensbank voor het referentiedocument (RDD). Voor RDD-gebruikersrollen die rechten verlenen voor het beheer van inhoud en het configureren van elementen binnen de gegevensbank voor het referentiedocument (RDD), is aanmelding noodzakelijk. Door de lidstaten gepubliceerde informatie is zonder aanmelding beschikbaar.

Samenstellen: Verzamelen.

Thema: Groep van parameters met betrekking tot een bepaalde functie of een bepaald deel van het voertuig (bv. koppeling, wiel, enz.).

Tijdlijn: De exacte datum waarop de teller begint te lopen voor de berekening van het tijdsbestek.

Tijdsbestek: Een periode die wordt berekend vanaf een tijdlijn.

TSI-conform voertuig: Voertuig dat in overeenstemming is met alle relevante TSI's die op het ogenblik van indienststelling van kracht zijn, op voorwaarde dat de essentiële eisen voor een groot deel in deze TSI's zijn opgenomen en dat de relevante TSI inzake rollend materieel in werking is getreden en van toepassing is – artikel 22, lid 1, van de interoperabiliteitsrichtlijn.

Veiligheidsrichtlijn: Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit

en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede veiligheidscertificering (Spoorwegveiligheidsrichtlijn).

Vergoedingen: Alle vergoedingen die de aanvrager tijdens het vergunningsproces aan een nationale instantie dient te betalen, zoals vergoedingen voor de administratiekosten van de nationale veiligheidsinstantie, vergoedingen voor de toegang tot het netwerk in verband met proeven op het spoor, de vergoedingen voor de vergunning en de vergoedingen voor de beoordelingen wanneer de nationale veiligheidsinstantie ook als aangewezen instantie en beoordelingsinstantie (GVM) optreedt.

Vergunningsdossier: Alle documenten die nodig zijn voor een aanvraag van een vergunning voor indienststelling van een voertuig krachtens de interoperabiliteitsrichtlijn, met inbegrip van het technisch dossier (inclusief eventuele toegekende afwijkingen van eisen, bewijs voor de overeenstemming met gelijkwaardige nationale voorschriften die geen verdere controles en bewijs van eerdere vergunningen vereisen, enz.).

Vergunningsgeval: Geval zoals omschreven in paragraaf 4.3 van onderhavig document.

Vernieuwde vergunning: Vernieuwing van een vergunning voor een voertuigtype, indien relevant (bij gewijzigde voorschriften of het aflopen van de geldigheid van een vergunning).

Artikel 26, lid 3, van de interoperabiliteitsrichtlijn is alleen van toepassing in geval van vernieuwing van een vergunning voor een voertuigtype.

Een wijziging in het ontwerp (die een nieuwe EG-keuring noodzakelijk maakt (zie de conformiteitsbeoordelingsmodules SB of SH1)) leidt tot een nieuw voertuigtype, waarvoor een eerste vergunning dient te worden aangevraagd (ERA/REP/01-2012/INT – Voertuigtypegoedkeuring – ontwerp van eindverslag Versie 0.09/16 mei 2012).

Een vernieuwde vergunning beperkt zich tot de gevallen waarin een toetsing aan het(de) gewijzigde voorschrift(en) aantoont dat het voertuigtype in overeenstemming is – zonder wijziging van het ontwerp.

Veronderstelde vergunning: Met betrekking tot een aanvullende vergunning voor indienststelling geldt dat indien binnen de voorgeschreven termijn geen beslissing is genomen door de bevoegde nationale veiligheidsinstantie, de aanvrager het betrokken voertuig als goedgekeurd beschouwt na een periode van drie maanden na afloop van deze termijn – artikel 21, lid 8, van Richtlijn 2008/57/EG.

Voorafgaande informatie-uitwisseling: Voorafgaande uitwisselingen van informatie tussen de aanvrager, de nationale veiligheidsinstantie en andere partijen waarin elke entiteit bevestiging krijgt inzake de haalbaarheid van het project. Deze fase omvat, in voorkomend geval, ook de opschorting van eisen.

Opmerking: de andere betrokken partijen kunnen de volgende zijn:

- een lidstaat, in verband met afwijkingen en/of nieuwe vergunningen (en indien vereist de toegepaste voorschriften);
- een aangemelde instantie in verband met de evaluatie van de regelingen, waaronder de identificatie/bevestiging van TSI's die van toepassing zijn op het project;
- een aangewezen instantie in verband met de evaluatie van de regelingen, waaronder de

- identificatie/bevestiging van nationale voorschriften die van toepassing zijn op het project;
- een beoordelingsinstantie (GVM), in verband met de evaluatie van de regelingen die van toepassing zijn op het project;
 - een infrastructuurbeheerder, in verband met de regelingen voor het uitvoeren van proeven op het spoor, indien vereist;
 - het Europees Spoorwegbureau, als waarnemer.

Voorschriften: Verplichte eisen.

Wettelijke route: Het traject dat op grond van EU-voorschriften en/of EU-aanbevelingen moet worden gevolgd voor het vergunningsgeval.

2 **DOEL EN TOEPASSINGSGEBIED**

2.1 DOEL

Zoals in Besluit 2011/155/EU betreffende de publicatie en het beheer van het referentiedocument wordt beschreven, is het referentiedocument bedoeld om de procedure voor het verlenen van een vergunning voor indienststelling van voertuigen te vergemakkelijken door de:

- (a) opsomming van alle parameters die moeten worden gecontroleerd in verband met het verlenen van een vergunning voor indienststelling van voertuigen;
- (b) vermelding van alle voorschriften die door de lidstaten worden toegepast in samenhang met het verlenen van een vergunning voor indienststelling van voertuigen;
- (c) verwijzing naar het toepasselijke voorschrift voor elk van de parameters die moeten worden gecontroleerd in verband met het verlenen van een vergunning voor indienststelling van voertuigen;
- (d) classificatie van alle voorschriften in categorie A, B of C overeenkomstig punt 2 van bijlage VII bij de interoperabiliteitsrichtlijn; en
- (e) beschrijving van de nationale wettelijke kaders voor het verlenen van de vergunning voor indienststelling overeenkomstig artikel 1 van Beschikking 2009/965/EG.

Samenvattend:

- maakt het referentiedocument het kader voor het verlenen van een voertuigvergunning transparant; en
- vergemakkelijkt het referentiedocument de “wederzijdse erkenning”.

Wederzijdse erkenning heeft twee voordelen:

- controles die worden uitgevoerd als onderdeel van het vergunningsproces in een lidstaat worden automatisch wederzijds erkend. Dit betekent dat het verlenen van een vergunning in een tweede lidstaat alleen controles vereist als “deze strikt noodzakelijk zijn voor de controle van de technische verenigbaarheid van het voertuig met het net in kwestie” (overweging 42 van de interoperabiliteitsrichtlijn); en
- wederzijdse erkenning vermindert de noodzaak dat het ontwerp van een voertuig verschillend moet worden geconfigureerd in verband met de verschillende voorschriften van afzonderlijke lidstaten.

2.2 TOEPASSINGSGEBIED

De interoperabiliteitsrichtlijn bestrijkt:

- TSI-conforme en niet-TSI-conforme voertuigen;
- voertuigen die op en buiten TEN-T-netwerken rijden;
- nieuwe, verbeterde en vernieuwde voertuigen; en



- voertuigen die reeds in een lidstaat worden geëxploiteerd en waarvoor een “aanvullende vergunning” voor indienststelling in een andere lidstaat wordt aangevraagd.

Dit is ook het toepassingsgebied van het referentiedocument. De voorschriften die in dit referentiedocument worden vermeld, zijn alle voorschriften en processen die door de lidstaten in alle verschillende vergunningsgevallen worden toegepast voor het verlenen van een vergunning voor indienststelling van voertuigen. . Ook nationale voorschriften waarnaar in de TSI's wordt verwezen als betrekking hebbend op specifieke gevallen, worden in het document vermeld.

3 **DOELGROEP**

De doelgroep van de toepassingsleidraad bestaat uit drie soorten gebruikers van het referentiedocument:

- Gebruikers = iedereen die op zoek is naar informatie, bv. VIS-aanvragers; LS/NVI; het Bureau
- Beheerder van het referentiedocument = het Bureau
- Beheerders van de nationale referentiedocumenten en nationale wettelijke kaders = LS/NVI

4 **BESCHRIJVING VAN:**

4.1 HET REFERENTIEDOCUMENT

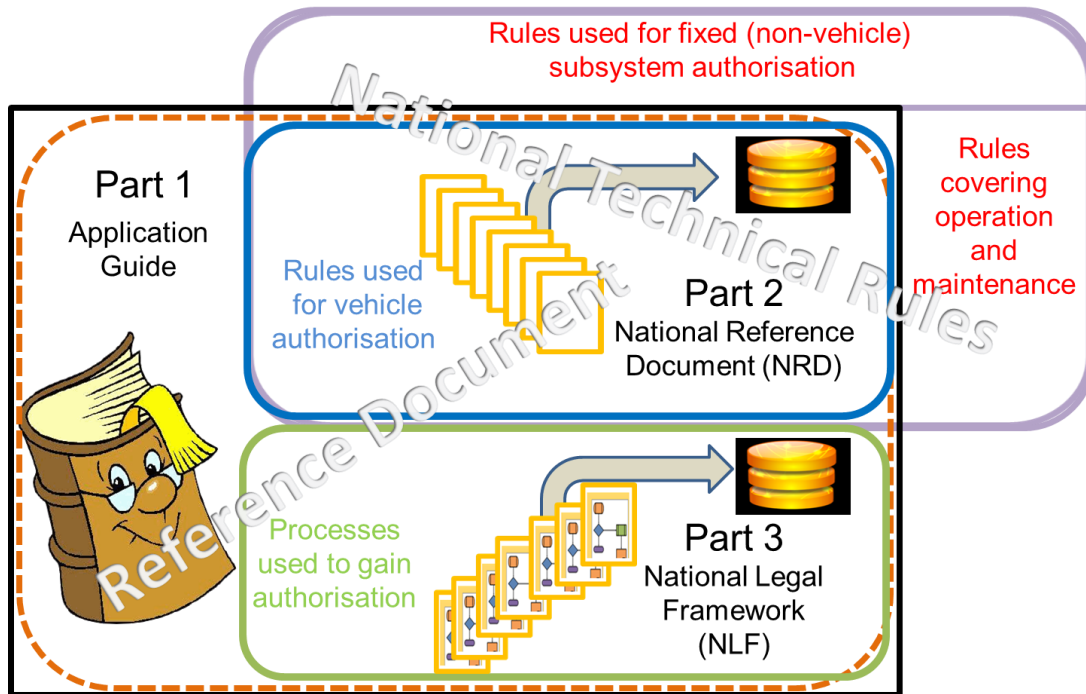
De rechtsgrondslag van het referentiedocument

De verantwoordelijkheid voor het aannemen van nationale voorschriften ligt bij de lidstaten, en anders dan het geval is bij de aanmelding van nationale technische voorschriften bij de Commissie, worden voorschriften door het referentiedocument niet bekrachtigd. Als een voorschrift van toepassing is op het vergunningsproces, moet het door het Bureau worden gepubliceerd. De in het referentiedocument vervatte classificaties van de gelijkwaardigheid van voorschriften hebben echter wel een wettelijke status, omdat zij bepalend zijn voor wat een nationale veiligheidsinstantie die een vergunningsproces uitvoert, kan controleren of ter discussie stellen.

Indeling van het referentiedocument en algemene beginselen

In Besluit 2011/155/EU is bepaald dat het referentiedocument als volgt wordt ingedeeld:

- Deel 1: De toepassingsleidraad: dit deel verwijst naar de elementen van dit besluit (Besluit 2011/155/EU) en alle andere relevante informatie voor het beheer, de interpretatie en het gebruik van het referentiedocument.
- Deel 2: Nationale referentiedocumenten: het referentiedocument omvat alle nationale referentiedocumenten met de opsomming en classificatie van de nationale voorschriften, één per lidstaat, als bedoeld in artikel 3 van Besluit 2011/155/EU.
- Deel 3: Informatie over de nationale wettelijke kaders: overeenkomstig artikel 1 van Beschikking 2009/965/EG moet in het referentiedocument informatie worden opgenomen betreffende de nationale wetgeving inzake de indienststelling van spoorwegvoertuigen. Dit deel wordt ingevuld na aanmelding van de nationale maatregelen ter omzetting van Richtlijn 2008/57/EG door de lidstaten.



National Technical Rules	Nationale technische voorschriften
Reference Document	Referentiedocument
Rules used for fixed (non-vehicle) subsystem authorisation	Voorschriften die worden gebruikt voor het verlenen van een vergunning voor vaste subsystemen (geen voertuigen)
Rules covering operation and maintenance	Voorschriften inzake exploitatie en onderhoud
Rules used for vehicle authorisation	Voorschriften die worden gebruikt voor het verlenen van een vergunning voor voertuigen
Processes used to gain authorisation	Processen die worden gebruikt om een vergunning te verkrijgen
Part 1 Application Guide	Deel 1 Toepassingsleidraad
Part 2 National Reference Document (NRD)	Deel 2 Nationaal referentiedocument (NRD)
Part 3 National Legal Framework (NLF)	Deel 3 Nationaal wettelijk kader (NWK)

De drie delen van het referentiedocument worden gepubliceerd op de website van het Bureau

Figuur 1 Het verband tussen het referentiedocument en de nationale technische voorschriften

Gegevensbanken

De nationale voorschriften die worden gebruikt voor het verlenen van een vergunning voor voertuigen en de bijbehorende gegevens met betrekking tot de nationale referentiedocumenten worden opgeslagen in twee gegevensbanken:

- In de gegevensbank NOTIF-IT, die wordt beheerd door de Europese Commissie, worden de documenten waarin de nationale voorschriften worden beschreven, de verslagen

betreffende de kennisgeving van nationale technische en veiligheidsvoorschriften, en de verwijzingen in al deze voorschriften naar TSI's, naar artikel 8 van de veiligheidsrichtlijn en naar de lijst van parameters (afhankelijk van de aard en de inhoud van het voorschrift) opgeslagen.

- De door het Bureau beheerde gegevensbank voor het referentiedocument (RDD).

Het verband tussen de gegevensbank voor het referentiedocument (RDD) en NOTIF-IT

Om de aanmelding van voorschriften die van toepassing zijn in verband met het verlenen van een vergunning voor voertuigen te vergemakkelijken en dubbele aanmeldingen te voorkomen, hebben de Commissie en het Bureau besloten een functioneel verband te leggen tussen de gegevensbank voor het referentiedocument en NOTIF-IT.

Sinds versie 3.3 van de RDD hoeven de naar de RDD geüploade voorschriften niet meer apart voor aanmelding te worden ingevoerd. De desbetreffende informatie kan met behulp van de applicatiefunctie in de RDD worden geëxporteerd om aanmeldingen in NOTIF-IT aan te maken. Op deze manier hoeft de "aanmelder" na de export uit de RDD alleen maar de aanmelding van de voorschriften in NOTIF-IT te bevestigen om het aanmeldingsproces te starten.

Het exporteren van een voorschrift uit de RDD naar NOTIF-IT zorgt voor een aanmelding van dat voorschrift in NOTIF-IT. Tijdens het exporteren van het voorschrift is het geblokkeerd in de RDD (d.w.z. het kan niet worden gewijzigd in de RDD) en het verwerken van de aanmelding in NOTIF-IT kan starten.

De wijzigingen in de status (van de aanmelding van het voorschrift) in NOTIF-IT worden weergegeven in de RDD. Het bijwerken van het voorschrift in NOTIF-IT wordt echter niet onmiddellijk weergegeven in de RDD.

Aan het eind van de verwerking van de aanmelding in NOTIF-IT wordt het voorschrift, zodra de aanmelding is geaccepteerd, in de RDD bijgewerkt volgens de wijzigingen die zijn doorgevoerd tijdens de aanmelding in NOTIF-IT, voor zover er wijzigingen zijn. Op dat moment wordt de blokkering van het voorschrift in de RDD opgeheven. Als de aanmelding in NOTIF-IT wordt geweigerd, verandert de aanmeldingsstatus van het voorschrift in de RDD in 'geweigerd' en wordt de blokkering van het voorschrift in de RDD opgeheven. Daarna kan het voorschrift weer in de RDD worden gewijzigd.

Uitsluitend de in de RDD opgenomen verplichte voorschriften kunnen naar NOTIF-IT worden geëxporteerd. Export naar NOTIF-IT van voorschriften die in de RDD zijn aangemerkt als "Aanvaardbare nationale wijzen van overeenstemming" en derhalve geen dwingend karakter hebben, is niet mogelijk.

4.2 DE NATIONALE REFERENTIEDOCUMENTEN

Inhoud van de nationale referentiedocumenten

De nationale referentiedocumenten geven tezamen een overzicht van alle nationale technische voorschriften die van toepassing zijn in verband met het verlenen van een vergunning voor

spoorwegvoertuigen. De referentieopzet en de opsomming van deze voorschriften worden gegeven in de lijst van parameters. De huidige versie van deze lijst wordt gevormd door de bijlage bij Beschikking 2009/965/EG, met het corrigendum dat is gepubliceerd in de Toepassingsleidraad bij het referentiedocument v2.0-22.07.2013. Tijdens de 73ste RISC-vergadering van 4 juni 2015 is een bijgewerkte versie van de lijst van parameters goedgekeurd, die op 1 januari 2016 treedt.

Daarnaast moeten de nationale referentiedocumenten de classificatie (in categorie A, B of C) van de voorschriften van andere lidstaten bevatten.

Indien een nationaal technisch voorschrift van een lidstaat niet kan worden toegewezen aan een van de parameters in de lijst van parameters, moet die lidstaat het Europees Spoorwegbureau daarvan op de hoogte stellen.

De nationale referentiedocumenten moeten een volledige lijst bevatten van alle nationale vereisten met betrekking tot het verlenen van een vergunning voor spoorwegvoertuigen, met onderlinge verwijzingen naar en vanuit de lijst van parameters.

Om te bewerkstelligen dat er transparante en geharmoniseerde informatie over de voorschriften betreffende het verlenen van een vergunning voor voertuigen beschikbaar is, moeten de lidstaten voor alle parameters:

- a) het respectievelijke nationale technische voorschrift dat van kracht is, vermelden, of
- b) uitdrukkelijk aangeven dat er geen nationaal technisch voorschrift is.
Als er geen nationaal technisch voorschrift van kracht is voor een bepaalde parameter, moet dit in het nationaal referentiedocument worden aangegeven met "geen vereiste naast toepasselijke TSI's" . Moet de lidstaat nog nagaan of er een vereiste voor een parameter bestaat, dan moet dit worden aangegeven met "te onderzoeken".

Daarnaast moeten de nationale referentiedocumenten ook informatie bevatten over aanvaardbare nationale wijzen van overeenstemming, voor zover van toepassing.

Criteria voor het vaststellen van gelijkwaardigheid

In elk nationaal referentiedocument wordt overeenkomstig bijlage VII bij de interoperabiliteitsrichtlijn 2008/57/EG de classificatie (in categorie A, B of C) van de voorschriften van andere lidstaten voor de parameter vermeld:

- Categorie A omvat "nationale voorschriften die als gelijkwaardig worden beschouwd met de nationale voorschriften van andere lidstaten" of geeft aan dat een voorschrift een "internationale norm" is (bv. EN, UIC-folder).
Een voorschrift wordt als gelijkwaardig beschouwd wanneer lidstaat 1 aanvaardt dat, indien een voorschrift geldig is in lidstaat 2, het ook voldoet aan de essentiële eisen in lidstaat 1.
- Categorie C "omvat de voorschriften met betrekking tot de technische kenmerken van de infrastructuur die strikt noodzakelijk zijn om een veilige en interoperabele exploitatie op



het betrokken net te kunnen waarborgen" (bv. voorschriften met betrekking tot het laadprofiel).

Voor een in categorie C ingedeeld voorschrift zijn aanvullende controles en/of tests nodig om overeenstemming met voorschriften van lidstaat 2 aan te tonen.

- Categorie B "omvat alle voorschriften die niet onder categorie A of C vallen, of nog niet in een van deze categorieën zijn ingedeeld".

Voor een in categorie B ingedeeld voorschrift zijn aanvullende controles en/of tests nodig om overeenstemming met voorschriften van lidstaat 2 aan te tonen.

Volgens de artikelen 23, lid 5, en 25, lid 4, van de interoperabiliteitsrichtlijn 2008/57/EG mag de nationale veiligheidsinstantie alleen verificaties verrichten op basis van de nationale voorschriften van categorie B of C.



4.3 DE NATIONALE WETTELIJKE KADERS

Structuur van het nationale wettelijke kader

De structuur van het nationale wettelijke kader is gebaseerd op de interoperabiliteitsrichtlijn en Aanbeveling 2014/897/EU.

De structuur is zodanig ontworpen dat de nationale wettelijke kaders gemakkelijk vergeleken kunnen worden, waardoor:

- gemeenschappelijke elementen en belangrijke verschillen tussen de nationale wettelijke kaders van de lidstaten kunnen worden gevonden; en
- de nationale wettelijke kaders kunnen worden vergeleken met de interoperabiliteitsrichtlijn en Aanbeveling 2014/897/EU.

Het vergunningsproces voor indienststelling van voertuigen bestaat uit meerdere fasen; deze fasen worden beschreven in bijlage II van dit document.

De structuur van de nationale wettelijke kaders is gebaseerd op de verplichting om informatie te verstrekken in elke fase van het vergunningsproces voor de desbetreffende “vergunningsgevallen”.

Bij het selecteren van de “vergunningsgevallen” voor het vergunningsproces voor indienststelling van voertuigen was het doel om alle gevallen die binnen het toepassingsgebied van de interoperabiliteitsrichtlijn vallen te omsluiten.

Vergunningsgevallen

Voor verschillende “vergunningsgevallen” worden dezelfde procedures gehanteerd. Daarom is een aantal gevallen samengevoegd, ook al waren er enkele meer theoretisch van aard.

Met name de twee volgende gevallen zijn samengevoegd tot één, behalve als het gaat om aanvullende vergunningen:

- TSI-conforme voertuigen; en
- Niet-TSI-conforme voertuigen.

In beide gevallen zijn er twee groepen eisen van toepassing: de TSI's en de nationale technische voorschriften. Het enige verschil is dat op TSI-conforme voertuigen de TSI voor rollend materieel van toepassing is, terwijl dat bij niet-TSI-conforme voertuigen mogelijk nog niet het geval is. Maar ook al verschillen de eisen, het proces is hetzelfde.

Voor niet-TSI-conforme voertuigen is het volgende van toepassing met betrekking tot specifieke gevallen en afwijkingen:

- Specifieke gevallen: zijn toepasselijk voor de vernieuwing of verbetering van een deel van het voertuig waarvoor TSI's gelden. Voor aanvullende vergunningen kunnen specifieke gevallen van toepassing zijn indien nodig voor technische compatibiliteit met het netwerk.

- **Afwijkingen:** zijn toepasselijk op grond van artikel 9 van de interoperabiliteitsrichtlijn. Het is de verantwoordelijkheid van de betrokken lidstaat om bij de Commissie te verzoeken om een afwijking. In geval van complexe verzoeken om afwijking kan de Commissie zich voor advies tot het Bureau wenden. Voor afwijkingen die vallen onder artikel 9, lid 1, onder b), d) en f), van de interoperabiliteitsrichtlijn past de Commissie de in artikel 29 van die richtlijn beschreven regelgevingsprocedure toe.

Volgens artikel 26, lid 2, van de interoperabiliteitsrichtlijn geeft een lidstaat, wanneer deze een vergunning voor een voertuig afgeeft, tegelijkertijd een vergunning voor het voertuigtype af. Maar wanneer een lidstaat een vergunning voor een voertuigtype afgeeft, hoeft deze nog geen vergunning voor indienstelling van een voertuig dat onder dat type valt te hebben afgegeven. Wanneer alleen een vergunning voor het type is afgegeven, moet een EG-keuringsverklaring worden overgelegd (bv. toepassing van module SD).

Wanneer daar niet uitdrukkelijk onderscheid tussen wordt gemaakt, worden het verlenen van een vergunning voor indienstelling van een voertuig en het verlenen van een vergunning voor een voertuigtype in de beschrijving van het proces gecombineerd.

De volgende gevallen zijn ontwikkeld en beschreven in de generieke stroomschema's:

- eerste vergunning voor een voertuigtype/voertuig;
- nieuwe vergunning voor een verbeterd/vernieuwd voertuigtype/voertuig;
- aanvullende vergunningen voor een voertuigtype/voertuig waarvoor een EU-lidstaat reeds een vergunning voor TSI- en niet-TSI-conforme voertuigen heeft verleend;
- vernieuwde vergunning voor een typevergunning die niet meer geldig is;
- daaropvolgende vergunningen voor voertuigen die in overeenstemming met een bepaald voertuigtype zijn (vergunning voor voertuigen van hetzelfde type).

In artikel 21, lid 13, van Richtlijn 2008/57/EG wordt melding gemaakt van het verlenen van een vergunning voor een serie. Dit vergunningsgeval moet worden begrepen en beschouwd als een combinatie van een vergunning voor een voertuigtype gevolgd door het verlenen van een vergunning voor een specifieke reeks daaropvolgende, identieke voertuigen na controle van de overeenstemming met het type. Daarom is het verlenen van een vergunning voor een serie niet beschreven in de generieke stroomschema's.

Aanvraagmodel

Het aanvraagmodel is een geharmoniseerd document dat is ontwikkeld om het aanvragers makkelijker te maken een vergunning voor indienstelling (VIS) van een voertuig of een voertuigtypegoedkeuring te verkrijgen.

Het aanvraagmodel:

- bevat informatie die door de aanvrager moet worden ingevuld vanaf het begin van het vergunningsproces tot aan het einde, waarbij alle stappen van het Europese rechtskader worden bestreken;

Deel 1 van het referentiedocument - Toepassingsleidraad

- *****
- bestrijkt alle vergunningsgevallen als beschreven in paragraaf 4.3 alsmede de gelijktijdige verlening van vergunningen;
 - houdt rekening met de eisen voor registratie van een nieuw voertuigtype in het ERATV;
 - kan als checklist worden gebruikt door zowel de aanvrager als de NVI('s) die bij de vergunning voor indienststelling betrokken is(zijn);
 - zorgt voor traceerbaarheid gedurende het gehele vergunningsproces.

Het model is te vinden in bijlage III.

5 **GEBRUIK VAN:**

5.1 HET REFERENTIEDOCUMENT

Het referentiedocument bevat de voorschriften en processen betreffende het verlenen van vergunningen aan voertuigen die van toepassing zijn in de lidstaten van de EU, Noorwegen en Zwitserland.

Op basis van de reikwijdte van het vergunningverleningsproject zal de gebruiker bepalen welke voorschriften en processen moeten worden toegepast.

Het referentiedocument kan ook worden gebruikt voor:

- analyse van het reeds bereikte interoperabiliteitsniveau;
- analyse van de in het referentiedocument opgenomen gegevens teneinde:
 - te zorgen voor consistentie tussen TSI's en nationale voorschriften (bv. geen dubbele vereisten),
 - het aantal nationale voorschriften waar mogelijk te verminderen,
 - nationale voorschriften waar mogelijk te vervangen door TSI-eisen,
 - open punten in TSI's waar mogelijk te sluiten,
 - één enkel Europees proces tot stand te brengen,
 - verbetering te brengen in het voertuigvergunningproces.
 - de categorieën (A, B, C) te vereenvoudigen waar het gaat om de voorschriften van de lidstaten.
- het beheren van vergunningverleningsprojecten;
- het vergemakkelijken van gelijktijdige verlening van vergunningen. In paragraaf 5.3 is een procedure opgenomen voor gelijktijdige verlening van vergunningen; het gebruik van deze procedure wordt aanbevolen, doch is niet verplicht.

5.2 DE NATIONALE REFERENTIEDOCUMENTEN

Gebruiker

Totdat een lijst van voorschriften van een lidstaat is gevalideerd en in de RDD gepubliceerd door de lidstaat, kan de gebruiker de lijst van voorschriften in pdf-formaat raadplegen op de website van het Bureau.

Binnen het bestek van aanvullende vergunningen voor indienststelling van spoorwegvoertuigen overeenkomstig artikel 23 en artikel 25 van de interoperabiliteitsrichtlijn mag de NVI geen keuringen verrichten op basis van nationale voorschriften die zijn geclassificeerd als behorende tot categorie A en zijn gepubliceerd in deel 2 van het referentiedocument (nationaal referentiedocument). In dit verband mogen de door een nationale veiligheidsinstantie gecontroleerde criteria uitsluitend betrekking hebben op:

- technische compatibiliteit tussen het voertuig en het betrokken netwerk, waarbij ook gekeken wordt naar de nationale voorschriften die van toepassing zijn op de open punten die met het oog op die compatibiliteit nodig zijn,
- de nationale voorschriften die van toepassing zijn op de specifieke, in de relevante TSI's naar behoren omschreven gevallen.

Beheerder van het referentiedocument

De beheerder van het referentiedocument draagt zorg voor:

- het doorvoeren van wijzigingen in de structuur van de nationale referentiedocumenten (NRD's), waaronder eventuele bijwerkingen van de lijst van parameters;
- het op verzoek opstellen van modelverslagen;
- het ondersteunen van de beheerders van de nationale referentiedocumenten (NRD's) bij het uploaden, bijwerken en publiceren van informatie (voorschriften en classificatie van voorschriften) betreffende het NRD van de lidstaat in kwestie;
- het beheer van de gegevensbank voor het referentiedocument.

Beheerder van het nationale referentiedocument

De beheerder van het nationale referentiedocument werkt de nationale voorschriften en classificaties daarvan bij en publiceert deze. Ze worden beschreven in de paragrafen 2.4 en 2.5 van de gebruikershandleiding van de RDD.

5.3 DE NATIONALE WETTELIJKE KADERS

Gebruiker

Totdat een nationaal wettelijk kader van een lidstaat is gevalideerd en in de RDD gepubliceerd door de lidstaat, kan de gebruiker het nationale wettelijke kader in pdf-formaat raadplegen op de website van het Bureau.

In de RDD kan de gebruiker kennis nemen van achtergrondinformatie, stroomschema's, grafische vergelijkingen van stroomschema's en verslagen. Dit wordt beschreven in de paragrafen 3.4 en 3.5 van de gebruikershandleiding van de RDD.

Beheerder van het generieke wettelijke kader

De beheerder van het generieke wettelijke kader stelt de generieke stroomschema's en achtergrondinformatie op. Dit wordt beschreven in paragraaf 5.13 van de gebruikershandleiding van de RDD.

Beheerder van het nationale wettelijke kader

De beheerder van een nationaal wettelijk kader geeft dit kader vorm aan de hand van de generieke stroomschema's en achtergrondinformatie. Dit wordt beschreven in paragraaf 4.6 van de gebruikershandleiding van de RDD.

Gebruik van het aanvraagmodel

Een door het ERA beheerd model voor een aanvraag van een vergunning voor voertuigen is opgenomen in bijlage III van deze versie van de toepassingsleidraad.

De aanvraag moet worden gebaseerd op bovengenoemd aanvraagmodel dat wordt beheerd door de aanvrager en wordt voorgelegd aan de NVI('s). De aanvraag wordt bijgewerkt in elke fase van het vergunningsproces als vermeld in het model:

- Voorbereidingen
- Beoordeling
- Vergunningsdossier

De aanvrager verstrekt de bijgewerkte aanvraag aan de NVI, welke aanvraag vervolgens kan fungeren als uitgangspunt voor de besprekingen tijdens de verschillende fasen van het proces.

Met het oog op een geharmoniseerde vergunningverlening voor het voertuig in kwestie kan de NVI de eindversie van het aanvraagformulier gebruiken.

Aanbevolen procedure voor gelijktijdige verlening van vergunningen

Meerdere NVI's kunnen gezamenlijk overgaan tot het verlenen van een vergunning voor indienststelling van een voertuig. Voor voertuigvergunningen binnen netwerken van meerdere lidstaten moet de aanvrager gelijktijdig bij elke betrokken NVI een aanvraag indienen overeenkomstig de respectievelijke wetgeving die van kracht is op de datum van de aanvraag.

De NVI's zullen een gezamenlijke organisatie opzetten en een tijdschema voor de uitvoering opstellen. Een van de NVI's zal als coördinator fungeren. In het kader van de tenuitvoerlegging van Besluit 2011/155/EU van de Commissie zullen de betrokken NVI's afspraken maken over de implementatie van de desbetreffende referentiedocumenten, met name voor deel 2, "Nationale referentiedocumenten" en deel 3, "Informatie over het nationale wettelijke kader". De resultaten van de voorafgaande informatie-uitwisseling (zie deel 3 van het referentiedocument) over de taakverdeling en de toe te passen criteria (bv. het delen van documenten, documentformaat, taalgebruik, het delen van parameters, het verwerken van niet in categorie A geclassificeerde parameters, enz.) worden vastgelegd in een verslag. Alle deelnemers, met inbegrip van de aanvrager, moeten het eens worden over het nuldocument (bovenbedoeld verslag).

De controles van in categorie A geclassificeerde parameters zullen over de NVI's worden verdeeld in overleg met de aanvrager en kunnen plaatsvinden door de parameters onder te verdelen in welomschreven thema's (bv. "handremgerelateerde parameters"). Documenten die noodzakelijk

zijn voor het verlenen van een vergunning voor indienststelling zullen worden geclassificeerd volgens de structuur van het “gemeenschappelijk technisch dossier” op basis van de bijlage van Beschikking 2009/965/EG van de Commissie.

Voor elke in categorie A geclassificeerde parameter zal de aanvrager de noodzakelijke documentatie uitsluitend ter controle overleggen aan de NVI die verantwoordelijk is voor de beoordeling van die parameter.

De NVI's zullen de door hen beoordeelde informatie uitwisselen via “verklaring(en) van conformiteit” met betrekking tot de in categorie A geclassificeerde parameters. De verklaring van conformiteit wordt afgegeven per thema, niet per parameter. Elke beoordeelde parameter zal duidelijk worden aangegeven in elke verklaring. Deze verklaringen van conformiteit volstaan om aan te tonen dat het beoordeelde voertuig in overeenstemming is met de desbetreffende voorschriften, waaronder die van de LS/NVI's die deze verklaringen ontvangen.

Voor in categorie B en categorie C geclassificeerde parameters moet de aanvrager de vereiste documentatie, met inbegrip van het resultaat van de beoordeling door de AWI, overleggen aan elke betrokken NVI, die haar eigen beoordeling zal uitvoeren volgens de nationale regelgeving en het overeengekomen nuldocument.

De aan elke NVI toegezonden documenten zullen worden opgesteld in de talen zoals aangegeven in het overeengekomen nuldocument.

Voor parameters die worden geclassificeerd als 'A' vanuit lidstaat XX naar lidstaat YY en als 'C' vanuit lidstaat YY naar lidstaat XX, geldt dat de door lidstaat XX verrichte beoordelingen zullen worden aanvaard door lidstaat YY, maar niet vice versa (hetgeen erop duidt dat er mogelijk geen sprake is van wederkerige gelijkwaardigheid).

Er moeten nieuwe beoordelingen worden uitgevoerd voor wijzigingen aan een voertuig die van invloed zijn op een parameter waarvoor een verklaring is afgegeven. Indien conformiteit met de voorschriften is bewezen, wordt een nieuwe verklaring afgegeven.

Elke NVI kan een vergunning voor indienststelling van een voertuig verlenen voor het netwerk van de eigen lidstaat wanneer het desbetreffende vergunningsdossier compleet en aanvaard is.

Het vergunningsdossier bestaat in elke lidstaat uit:

- documenten die rechtstreeks door de NVI van de lidstaat zijn verkregen voor als 'B' en 'C' geclassificeerde parameters;
- documenten die rechtstreeks zijn verkregen en aanvaard door de NVI zelf, of de verklaring die door andere NVI's is afgegeven voor als 'A' geclassificeerde parameters.

Daar elke vergunning voor indienststelling van een voertuig in een bepaalde lidstaat, waaronder aanvullende vergunningen, ook geldig is als voertuigtypevergunning in die lidstaat, moet elke betrokken NVI ten minste beschikken over een kopie van alle verklaringen, waaronder het beoordelingsverslag, zulks vast te stellen door de aangemelde instantie om de volledigheid van het

dossier te waarborgen. Dit is nodig in verband met een mogelijke verdere of vernieuwde aanvraag van de aanvrager in de toekomst.

6 **BEHEER VAN:**

6.1 DE TOEPASSINGSLEIDRAAD BIJ HET REFERENTIEDOCUMENT

Deze toepassingsleidraad zal regelmatig worden bijgewerkt op basis van de ervaringen die worden opgedaan in door het Bureau geïnitieerde activiteiten, met ondersteuning van de Werkgroep wederzijdse erkenning.

1. **Planning**

Het Bureau zal deze toepassingsleidraad ten minste jaarlijks aan een kritische beoordeling onderwerpen en de noodzakelijk geachte voorstellen in dezen doen aan de Werkgroep wederzijdse erkenning. De belanghebbenden kunnen zo nodig om beoordelingen verzoeken.

2. **Bijwerken**

Het Bureau is verantwoordelijk voor het bijwerken van de toepassingsleidraad. Hierbij zal het Bureau rekening houden met de inbreng van de belanghebbenden.

3. **Organisatie en coördinatie van activiteiten**

Het Bureau verzamelt alle input voor de verbetering van deze toepassingsleidraad. Belanghebbenden kunnen hun input inbrengen via sectororganisaties, LS/NVI's of op persoonlijke titel, door het sturen van een e-mail naar RDD@era.europa.eu

Het voorstel van het Bureau voor een update van deze toepassingsleidraad zal ten minste één maand vóór het indienen van dit voorstel bij de Werkgroep wederzijdse erkenning op de website van het Bureau worden geplaatst.

4. **Besluitvorming**

Een besluit om de toepassingsleidraad vaker bij te werken wordt op voorstel van het Bureau genomen door de Werkgroep wederzijdse erkenning.

De Werkgroep wederzijdse erkenning is verantwoordelijk voor:

- het valideren van het voorstel van het Bureau; en
- het goedkeuren van de publicatie van de toepassingsleidraad.



6.2 DE NATIONALE REFERENTIEDOCUMENTEN

Het kader ter vergemakkelijking van het verlenen van vergunningen voor spoorwegvoertuigen met inachtneming van de eisen zoals vervat in nationale technische voorschriften, is gebaseerd op drie stappen:

1. Een gemeenschappelijke lijst van parameters die gecontroleerd moeten worden in verband met het verlenen van vergunningen voor spoorwegvoertuigen.
 - Huidige versie: Bijlage bij Beschikking 2009/965/EG, met het corrigendum dat is gepubliceerd in de Toepassingsleidraad bij het referentiedocument v2.0-22.07. 2013.
 - Tijdens de 73ste RISC-vergadering van 4 juni 2015 is een bijgewerkte versie van de lijst van parameters goedgekeurd, die op 1 januari 2016 in werking treedt.
2. Verzamelen van de verschillende nationale eisen voor elke betrokken parameter, en publicatie van deze eisen in de vorm van het nationale referentiedocument (zie Besluit 2011/155/EU).
3. Het door instanties van verschillende lidstaten classificeren van de gelijkwaardigheid (A, B, C) van de toegepaste nationale voorschriften, en die vergelijken met de voorschriften die door andere lidstaten worden toegepast (overeenkomstig bijlage VII, punt 2 van Richtlijn 2008/57/EG).

Beheer van de nationale referentiedocumenten (NRD's)

In Besluit 2011/155/EU worden de regelingen voor de publicatie en het onderhoud van de nationale referentiedocumenten beschreven. Om de informatie van het nationale referentiedocument toegankelijker en eenvoudiger te maken, heeft het Bureau de gegevensbank voor het referentiedocument (RDD) gelanceerd, die voortdurend wordt bijgewerkt.

Zodra de lijst van voorschriften gevalideerd is en door de lidstaat is gepubliceerd, zal de gebruiker voor de toegang tot die voorschriften, van het pdf-formaat op de website van het Bureau worden doorverwezen naar de pagina 'Report' van de RDD.

Onderhoud van NRD's

De LS/NVI's zullen hun nationale referentiedocument tegen het licht houden om te zorgen voor:

- consistentie met alle relevante EU-wetgeving (bv. TSI's);
- consistentie met alle relevante nationale wetgeving;
- consistentie met de ontwikkeling van relevante standaarden en normen;
- consistentie met de allerlaatste stand van de kennis/techniek (bv. aanvaardbare nationale wijzen van overeenstemming in overweging nemen)

De LS/NVI's zullen de informatie in het nationale referentiedocument regelmatig doorlichten om gelijke tred te houden met de ontwikkeling van de voorschriften, met name in het geval van technische ontwikkelingen of ontwikkeling van TSI's.

Om te garanderen dat de informatie over voorschriften die van toepassing zijn in verband met het verlenen van vergunningen voor spoorwegvoertuigen en de gelijkwaardigheidsclassificatie van die voorschriften actueel zijn, zal het Bureau de nationale veiligheidsinstanties en de lidstaten ondersteuning bieden. Deze ondersteuning zal bestaan uit hulp bij het naar de RDD uploaden van informatie die wordt verstrekt door de LS/NVI's en diverse vormen van gebruikerstraining (bv. trainingsbijeenkomsten, instructievideo's, enz.)

Ook andere actoren (fabrikanten, spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, verenigingen, enz.) kunnen de LS/NVI's en/of het Bureau in kennis stellen van de noodzaak om de RDD bij te werken (bv. als bekende voorschriften ontbreken of als andere relevante informatie in de RDD verouderd lijkt). In dit geval zal het Bureau na ontvangst van de kennisgeving contact opnemen met de desbetreffende lidstaat/nationale veiligheidsinstantie om de gemelde kwestie te analyseren, waarna de lidstaat/nationale veiligheidsinstantie waar nodig de informatie in de RDD zal bijwerken.

Ontwikkeling van nationale referentiedocumenten

De ontwerp-, nieuwe of gewijzigde voorschriften worden aangemeld volgens de procedure van Richtlijn 98/34/EG. Omgekeerd worden de nationale referentiedocumenten niet aangemeld volgens deze procedure.

Een wijziging van een nationaal voorschrift door een lidstaat kan een classificatie in categorie A van dat voorschrift mogelijkwerwijs ongeldig maken, aangezien die wijziging het voertuig onverenigbaar kan maken met het netwerk van de tweede lidstaat. Daarom is het belangrijk dat lidstaten zorgvuldig te werk gaan wanneer ze voorschriften wijzigen en nadenken over de gevolgen die een wijziging kan hebben voor de classificatie van het voorschrift door overige lidstaten. Het is bij het opstellen van het gewijzigde voorschrift een goede praktijk om de wijzigingen in kwestie te bespreken in vergaderingen van de Groep geografische belangen.

Opschonen van NTV's

Ter vergemakkelijking van de aanmelding van NTV's bij de Europese Commissie¹ zal het Bureau de lidstaten ondersteuning bieden wanneer zij nagaan of hun voorschriften aansluiten bij het EU-rechtskader. Hiertoe zal het Bureau een dienst, het zogeheten 'Opschonen van voorschriften', in het leven roepen. Deze dienst beoogt de noodzakelijke activiteiten te bestrijken ter vergemakkelijking van de vergelijking en aanmelding van nationale technische voorschriften, met name in het licht van de ontwikkeling van TSI's, zoals de uitbreiding van het toepassingsgebied van de TSI's in januari 2015. De dienst zal instrumenten aanreiken als:

¹ Zie Project Plan 'Strategy for the alignment of National Technical Rules to the EU legal framework' – referentie ERA-REP-128

- de onderlinge-verwijzingstabel: onderlinge verwijzingen tussen de geharmoniseerde lijst van parameters en de parameters van verschillende TSI's;
- het RDD-overdrachtsbestand: voor het uploaden van bijgewerkte informatie van nationale referentiedocumenten naar de RDD.

In de context van de toepassingsleidraad bij het referentiedocument is het opschonen van NTV's beperkt tot de voorschriften die van toepassing zijn in verband met het verlenen van vergunningen voor spoorwegvoertuigen.

De in tabel 4 vermelde evaluatiecriteria zijn van toepassing op de evaluatie van het nationale technisch voorschrift. Voor deze evaluatie dient alle verplichte informatie voor de aanmelding beschikbaar te zijn, bv. open punt, specifiek geval of parameter waarvoor het voorschrift geldt, enz.

Tabel 4: NVR-evaluatiecriteria (bron: NOTIF-IT)

NVR-EVALUATIECRITERIA	
1.	Valt het NTV onder art. 17, lid 3, van Richtlijn 2008/57/EG?
2.	Verwijst het voorschrift naar een essentiële eis en naar een parameter? (NB: bij de aanmelding van niet-TSI-conforme voorschriften moet worden verwezen naar het subsysteem en de parameter uit de lijst van parameters; bij de aanmelding van voorschriften die verband houden met een TSI hoeft alleen te worden verwezen naar een open punt/specifiek geval, dat immers al impliciet verwijst naar de parameter en de essentiële eis)
3.	Is het NTV bindend in de betreffende lidstaat?
4.	Is het NTV van toepassing op alle betrokken SO's of IB's? (d.w.z. het voorschrift mag de mededinging niet in de weg staan)
5.	Komt in het NTV een niet-TSI-conform subsysteem aan de orde? (zo ja, ga naar vraag 8, zo nee, ga naar vraag 6)
6.	Als in het NTV wordt ingegaan op een door een TSI bestreken toepassingsgebied, verwijst het voorschrift dan naar een open punt/specifiek geval van de betrokken TSI?
7.	Als het NTV verwijst naar een open punt of specifiek geval van de betrokken TSI, geeft het voorschrift dan alleen vereisten gericht op overeenstemming met het open punt of specifieke geval van de TSI? (in dit geval wordt uitsluitend informatie ter vervulling van de OP/SC geaccepteerd; van alle verdere informatie/eisen zal worden nagegaan of die de TSI ondermijnen).
8.	Verwijst het NTV correct naar de in de aanmelding geselecteerde parameter?
9.	Is de tekst van het NTV toegankelijk/openbaar?
10.	Bevat het NTV ook informatie over publicatie of uitgevende instantie? Is het voorschrift uitputtend?
11.	Alleen voor GEWIJZIGDE voorschriften: is het GEWIJZIGDE voorschrift consistent met het voorschrift dat het wijzigt? (kies alleen JA als de details van het eerder geregistreerde voorschrift worden ingevoerd)
12.	Bevat het NTV informatie over de conformiteitsbeoordelings- en keuringsprocedures die voor het voorschrift moeten worden uitgevoerd? Is het voorschrift uitputtend?

13.	Bevat het NTV informatie over de instanties die zijn aangewezen voor de conformiteitsbeoordelings- en keuringsprocedures? Is het voorschrift uitputtend?
-----	--

Bij het invullen van de informatie voor het respectieve NTV in de RDD kunnen de lidstaten, via een speciale functie in de RDD, de voorschriften van de RDD overbrengen naar NOTIF-IT ten behoeve van de aanmelding bij de Europese Commissie.

De laatste fase van het opschoonproces wordt afgesloten met de bekrachtiging van het voorschrift door de Europese Commissie en de bekendmaking van die bekrachtiging in NOTIF-IT, waarna de status 'goedgekeurd' verschijnt in de RDD. Als het voorschrift wordt afgewezen door de Europese Commissie, is het niet langer van toepassing en moet de lidstaat passende stappen ondernemen om het voorschrift bijvoorbeeld in te trekken of aan te passen.

Bijwerken van de lijst van parameters

Het voorstel van het Bureau voor het bijwerken van de lijst van parameters is op 4 juni 2015 tijdens de 73ste RISC-vergadering aangenomen. De nieuwe versie van de lijst van parameters treedt op 1 januari 2016 in werking.

Deze herziening, die een beter begrip en betere toepassing van de lijst van parameters tot doel heeft, behelst:

- aanvulling/verbetering van de toelichting op de parameters,
- schrapping van achterhaalde/overbodige parameters,
- noodzakelijke overwegingen in verband met het bijwerken van TSI's (bv. TSI CCS),
- nadere specificaties,
- nieuwe parameters (voor bepaalde aspecten, bv. EMC).

De gemelde ervaringen van NVI's, GGB's, aanvragers, andere belanghebbenden en het Bureau werden als input voor het voorstel gebruikt.

De nieuwe lijst van parameters zal vergezeld gaan van de onderlinge-verwijzingstabel, een door het Bureau gepubliceerd en beheerd document waarin de relatie wordt getoond tussen de lijst van parameters en de parameters van diverse technische specificaties inzake interoperabiliteit. De inhoud van deze tabel zal in de RDD worden opgenomen.

Totdat de nieuwe lijst van parameters in werking is getreden, zullen de voorschriften en de gelijkwaardigheidsclassificatie daarvan in de RDD worden beheerd op basis van de lijst van parameters die is gepubliceerd in bijlage III van de Toepassingsleidraad bij het referentiedocument v2.0-22.07.2013. Na de inwerkingtreding van de herziene lijst van parameters:

- zal het Bureau de bijgewerkte lijst van parameters invoeren in de RDD;

- zal het Bureau de migratie van de eerder gepubliceerde nationale referentiedocumenten naar de bijgewerkte lijst van parameters afstemmen met de LS/NVI's, aan de hand van de volgende stappen:
 - In overleg met de LS/NVI zal het Bureau zorg dragen voor de evaluatie, door de LS/NVI, van de lijst van de bestaande, in de RDD gepubliceerde voorschriften, binnen de opzet van de nieuwe lijst van parameters. De lijst zal ter beschikking worden gesteld in de vorm van een RDD-uploadbestand (MS Excel). Waar mogelijk zullen de voorschriften automatisch worden toegewezen aan de parameters in de nieuwe lijst (als er met betrekking tot de parameters sprake is van een een-op-eenrelatie). De LS/NVI's zullen de lijst nalopen op nauwkeurigheid en actualiteit van de verstrekte informatie en tevens een passende parameter toewijzen aan voorschriften waarbij geen sprake is van een een-op-eenrelatie tussen de vorige lijst van parameters en de bijgewerkte lijst.
 - Na deze controle zal het RDD-uploadbestand door de LS/NVI bij het Bureau worden ingediend ter uploading en publicatie in de RDD.

Wijzigingen van normen waarnaar wordt verwezen door voorschriften die worden gebruikt voor het verlenen van voertuigvergunningen (bv. EN-norm, UIC-folder, ...)

Daar normen om meerdere (bv. commerciële) redenen kunnen worden gewijzigd door sectororganisaties, moeten alle betrokken lidstaten in geval van zo'n wijziging een beslissing nemen over de vraag of zij het nationale voorschrift willen aanpassen aan de meest recente versie van die norm die van kracht is. Nationale voorschriften moeten altijd duidelijk verwijzen naar de in aanmerking te nemen versie van de norm.

Indien met betrekking tot de versie van de norm die wordt vermeld in het nationale technisch voorschrift, wijziging ervan door de lidstaat wordt voorgesteld, moet voor het nieuwe (bijgewerkte) ontwerp van een voorschrift de aanmeldingsprocedure volgens Richtlijn 98/34/EG worden toegepast.

Een wijziging van de normen waarnaar in voorschriften wordt verwezen, zou alle desbetreffende gelijkwaardigheidsclassificaties (A,B,C) kunnen compromitteren. Daarom moeten deze classificaties opnieuw worden beoordeeld. Om de wederzijdse erkenning niet te ondergraven moet dit aspect in aanmerking worden genomen door alle actoren die betrokken zijn bij de herziening van normen wanneer wordt nagedacht over het wijzigen van normen die worden gebruikt in de context van het verlenen van voertuigvergunningen.

Verwijzingen naar normen of andere documentatie in nationale technische voorschriften:

Om de allerlaatste stand van de kennis/techniek mee te nemen, maar ook om ruim baan te maken voor verdere technische ontwikkelingen, wordt in nationale voorschriften vaak verwezen



naar nationale of internationale normen of andere, door spoorwegsectororganisaties uitgegeven documentatie, zoals EN's, UIC-folders, enz.

De versie van de norm of het document moet worden vermeld en de versie waarnaar wordt verwezen, moet worden toegepast door de aanvrager. In gevallen waarin de norm of het document weliswaar wordt vermeld maar zonder de toepasselijke versie ervan, moet de meest recente versie van deze norm of dat document die van kracht is, door de aanvrager worden toegepast.

De versie van de tijdens het project te gebruiken normen moet worden vermeld in het nuldocument.

6.3 DE NATIONALE WETTELIJKE KADERS

Eén enkel Europees proces tot stand brengen

Met het oog op de totstandbrenging van een geharmoniseerd kader dienen de lidstaten, met steun van het Bureau, hun nationale wettelijke kaders voor het verlenen van voertuigvergunningen zodanig aan te passen dat deze aansluiten bij het EU-kader (het generieke wettelijke kader).

Er wordt momenteel gewerkt aan een procedure voor de ondersteuning van de lidstaten door het Bureau.

Generiek wettelijk kader

Het generieke wettelijke kader bestaat uit generieke stroomschema's en achtergrondinformatie. Dit kader moet worden gebruikt om:

- het nationale wettelijke kader van elke lidstaat vast te leggen; en
- aanvragers gemakkelijk toegang tot de nationale wettelijke kaders te verschaffen.

Om achtergrondinformatie vast te leggen, wordt een ander formaat dan een generiek stroomschema gebruikt.

De generieke stroomschema's en de achtergrondinformatie in bijlage I en II bestrijken alle vergunningsgevallen, en om de benodigde informatie te verzamelen kan elke activiteit/output worden ontwikkeld:

- referenties/hyperlinks naar de voorschriften (wetteksten of richtlijnen);
- kenmerken van de activiteit/output, zoals het formaat (elektronisch, op papier).

De generieke stroomschema's bevatten ook:

- verwijzingen naar de EU-wetgeving;
- de respectieve rollen.

Elke lidstaat zal het generieke wettelijke kader gebruiken om zijn eigen nationale wettelijke kader te beschrijven en zal daarbij ofwel aangeven welke delen daarvan niet worden gebruikt, ofwel opmerkingen en informatie toevoegen, indien nodig.

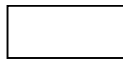
Lezen van de stroomschema's

Stroomschema's

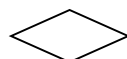
Standaardstroomschema met beschrijving van het vergunningsproces aan de hand van 6 Unified Modeling Language-symbolen:



Begin/Einde



Activiteit



Besluit met
meerdere
antwoorden



Output



Subfase



Splitsen/samenvoegen



Tussentijds
Begin/Einde

Uitgangspunten

- De symbolen zijn met elkaar verbonden via richtingaangevende pijlen.
- Op het symbool voor samenvoegen wordt aangegeven of parallelle pijlen worden beschouwd als “En” of “Of”.
- Het symbool voor splitsen wordt altijd beschouwd als “En”.
- Het stroomschema begint en eindigt met hetzelfde symbool.
- Omwille van de leesbaarheid worden in de stroomschema's geen logische lussen (die staan voor een activiteit of een reeks activiteiten totdat de voorwaarde is vervuld) weergegeven.
- Een activiteit is een handeling die het gebruik van een werkwoord vereist, bv. Verzoeken, Verschaffen, Wijzigen.
- Een besluit is vaak een antwoord op een vraag. Het antwoord is vaak binair Ja/Nee, maar meerdere alternatieven zijn eveneens mogelijk.
- Een output is het resultaat van een handeling en is vaak een document, op papier of elektronisch.
- Outputs worden geplaatst bij de ontvanger.
- De in het stroomschema aangegeven rol moet worden opgevat als de rol die verantwoordelijk is voor de activiteit. Andere actoren kunnen een ondersteunende rol spelen, maar worden niet gespecificeerd in het stroomschema.
- Een eventuele in de wetgeving genoemde tijdlijn wordt in de activiteit/het besluit/de output aangegeven met een: (*).
- De activiteiten/besluiten/outputs worden in kleur weergegeven ter aanduiding van de volgende hoedanigheden:
 - Groen = Aanbevolen praktijk
 - Paars = Verplicht op grond van EU-wetgeving
 - Bruin = Verplicht op grond van nationale wetgeving
- Verwijzingen naar wetgeving worden in kleur weergegeven ter aanduiding van de volgende hoedanigheden:
 - Geel = EU
 - Grijs = Nationaal
- Opmerkingen betreffende:
 - verplichte activiteiten volgens EU-wetgeving die niet wordt omgezet door of toegepast in een lidstaat, of
 - andere activiteiten (aanbevolen praktijk, verplicht volgens nationale wetgeving) die aanvullende informatie geven,worden weergegeven in tekstvakken met witte achtergrond en onderbroken omlijning
- De volgende EU-afkortingen worden gebruikt:
 - IR – Interoperabiliteitsrichtlijn 2008/57/EG
 - A – Aanbeveling 2014/897/EU
 - GVM – GVM-verordening 402/2013

Informatie over het nationale wettelijke kader die naast de stroomschema's moet worden verstrekt

Om de benodigde informatie over de nationale wettelijke kaders te verzamelen, moet naast de stroomschema's ook bepaalde andere informatie worden verstrekt.

Over het algemeen is er informatie met betrekking tot voorschriften en documenten nodig. Deze informatie wordt beschreven in de paragrafen hieronder, en de activiteiten/besluiten/outputs waarvoor aanvullende informatie moet worden verstrekt, worden vermeld binnen de dikke grenzen in de stroomschema's.

Ook kan het andere aanvullende informatie betreffen, die geen betrekking heeft op voorschriften of documenten.

Met betrekking tot voorschriften, vermeld:

- de gedetailleerde referentie van het voorschrift of de voorschriften waarin de eisen worden gespecificeerd;
- de taal of talen waarin het voorschrift of de voorschriften beschikbaar is of zijn.

Achtergrondinformatie

Het beschikbaar stellen van achtergrondinformatie aan de actoren is een gangbare praktijk.

De meeste informatie die wordt verlangd is nodig om de uitvoeringsmaatregelen die lidstaten nemen bij het omzetten van de interoperabiliteitsrichtlijn overeenkomstig Aanbeveling 2014/897/EU, te kunnen begrijpen.

Om de procedure voor alle betrokken partijen transparant te maken, is de verstrekking van achtergrondinformatie daarom een voorafgaande voorwaarde voor het proces.

De achtergrondinformatie bestaat uit beschrijvingen van:

- het vergunningsproces/de vergunningsprocedures en richtlijnen;
- rollen en verantwoordelijkheden van de relevante actoren;
- vergoedingen;
- contactpunten;
- nationale wettelijke tijdsbestekken.

Publicatie en onderhoud van de nationale wettelijke kaders

Beheer van het generieke wettelijke kader

1. Planning

Naar aanleiding van een actualisering van EU-wetgeving en/of enige aanbeveling van EU en/of Bureau ter verbetering van de verlening van voertuigvergunningen, of in het licht van opgedane ervaringen zal het Bureau het generieke wettelijke kader jaarlijks aan een beoordeling onderwerpen en de noodzakelijk geachte voorstellen in dezen doen aan de werkgroep Wederzijdse Erkenning.

2. Bijwerken

Het Bureau is verantwoordelijk voor het bijwerken van het generieke wettelijke kader. Hierbij zal het Bureau rekening houden met de inbreng van de belanghebbenden.

3. Organisatie en coördinatie van activiteiten

Het Bureau verzamelt input voor de verbetering van het generieke wettelijke kader. Belanghebbenden kunnen hun input inbrengen via sectororganisaties, LS/NVI's of op persoonlijke titel, door het sturen van een e-mail naar RDD@era.europa.eu. Het voorstel van het Bureau voor een update van het generieke wettelijke kader zal ten minste één maand vóór het indienen van dit voorstel bij de Werkgroep wederzijdse erkenning op de website van het Bureau worden geplaatst.

4. Besluitvorming

De Werkgroep wederzijdse erkenning is verantwoordelijk voor:

- a. het valideren van het voorstel van het Bureau; en
- b. het goedkeuren van de publicatie van het generieke wettelijke kader.

Beheer van het nationale wettelijke kader

Zodra het nationale wettelijke kader voor een lidstaat gevalideerd is en door de lidstaat is gepubliceerd in de RDD, wordt de mogelijkheid van raadpleging van het nationale wettelijke kader in pdf-formaat op de website van het Bureau geschrapt.

1. Planning

De LS/NVI's zullen hun nationale wettelijke kader aan een beoordeling onderwerpen naar aanleiding van:

- a. een actualisering van EU-wetgeving en/of enige aanbeveling van EU en/of Bureau ter verbetering van de verlening van voertuigvergunningen; of
- b. een actualisering van nationale wetgeving.

2. Bijwerken

De in de achtergrondinformatie genoemde eerste contactpersoon draagt zorg voor het bijwerken van het nationale wettelijke kader.

3. Organisatie en coördinatie van activiteiten

Het Bureau stelt elke contactpersoon die verantwoordelijk is voor het nationale wettelijke kader in de RDD, in kennis van de publicatie van een update van het generieke wettelijke kader via een e-mail van RDD@era.europa.eu.

Het bijgewerkte nationale wettelijke kader zal binnen één maand na de kennisgeving door het Bureau worden gepubliceerd.

Wanneer een nieuw nationaal voorschrift betreffende de verlening van voertuigvergunningen wordt aangemeld in NOTIF-IT, moet het bijgewerkte nationale wettelijke kader binnen één maand na de aanmelding worden gepubliceerd.

4. Besluitvorming

De in de achtergrondinformatie genoemde eerste contactpersoon is verantwoordelijk voor:

- a. het valideren van het bijgewerkte nationale wettelijke kader; en
- b. het goedkeuren van de publicatie ervan.





BIJLAGE I – MODELFORMULIER VOOR ACHTERGRONDINFORMATIE

1. Algemene informatie

Contactgegevens voor het nationale wettelijke kader		
Aanmeldende land	Naam v/d organisatie	Tel. kantoor
Contactpersoon	E-mailadres	Mobiele tel.

	Aanwezig (ja/nee)	Classificatie: (algemeen, specifiek, gedetailleerd)	Volledige referentie van het voorschrift/de voorschriften	De taal/talen waarin het voorschrift/de voorschriften beschikbaar is/zijn	Lidstaten
Interoperabiliteitsrichtlijn omgezet?		n.v.t.			n.v.t.
Nationale richtlijn		n.v.t.			
Aanvullende vergunning vereist		n.v.t.			
Definities:	Voertuigtype				
	Geldigheidsduur van een type	n.v.t.			
	Verbetering				
	Vernieuwing				
Vermeld de regelingen voor proeven op het spoor - administratieve, technische en exploitatie-eisen					
Coördinatie met andere lidstaten	Procedure voor gelijktijdige aanvraag				

Deel 1 van het referentiedocument - Toepassingsleidraad

Vergoedingen	Aanwezig (ja/nee)	Bedrag (euro)	Voorwaarden (vast/uurtarief)	Volledige referentie van het voorschrift/de voorschriften	De taal/talen waarin het voorschrift/de voorschriften beschikbaar is/zijn
voor het verkrijgen van de nationale richtlijn					
voor een ontvangstbevestiging van een aanvraag					
voor het afgeven van een vergunning					
voor de weigering van een vergunning					
voor de beroepsprocedure bij de nationale veiligheidsinstantie					
voor de beroepsprocedure bij de beroepsinstantie					
voor de nationale veiligheidsinstantie als beoordelingsinstantie (AWI/GVM)					
voor certificaten van de nationale veiligheidsinstantie (AWI/GVM)					



2. Rollen en verantwoordelijkheden

Bij de vergunningsprocedure voor de indienststelling van voertuigen kunnen de volgende rollen/actoren betrokken zijn: aanvrager, spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder, houder, aangemelde instantie, aangewezen instantie, nationale veiligheidsinstantie, lidstaat, beoordelingsinstantie (GVM) en andere (laboratoria, enz.).

Bepaalde actoren vervullen verschillende rollen. Zo kan een aanvrager ook een spoorwegonderneming zijn en kan een aangemelde instantie ook een aangewezen instantie zijn. Het doel van deze tabel is om, indien van toepassing, voor elk van bovengenoemde rollen de eisen te verduidelijken.

In deze tabel dient de volgende informatie te worden ingevuld:

- de verwijzing naar de voorschriften waarin elke rol wordt beschreven en de taal/talen waarin deze voorschriften beschikbaar zijn;
- een lijst van criteria die de actor in staat stelt een rol te vervullen; en
- een lijst van alle actoren die een bepaalde rol kunnen vervullen.

Eis aan de actor in verband met de rol	Aanvrager	IB	NoBo	A W I	NVI	LS	Beroeps- instantie	Beoordelings- instantie (GVM)	Bevoegde entiteit	Anders(*)
Volledige referentie van het voorschrift/de voorschriften										
Taal/talen waarin het voorschrift/de voorschriften beschikbaar is/zijn										
Lijst van aanvaardingscriteria	- -									



Lijst van actoren die gerechtigd zijn om in deze rol op te treden:		n.v.t.	n.v.t.							
--	--	--------	--------	--	--	--	--	--	--	--

(*) Beschrijf de rol en de rechtsgrondslag voor de betrokkenheid van “andere” actoren die niet in de interoperabiliteitsrichtlijn en de veiligheidsrichtlijn worden genoemd

3. Tijdsbestek

Is er een nationaal tijdsbestek?		Vermeld tijdsbestek	Volledige referentie van voorschrift/voorschriften	De taal/talen waarin voorschrift/voorschriften beschikbaar is/zijn
In nieuwe vergunningsgevallen na verbetering/vernieuwing: voor de lidstaat/nationale veiligheidsinstantie om een besluit te nemen overeenkomstig artikel 20, lid 1, van de interoperabiliteitsrichtlijn				
Voor alle vergunningsgevallen waarin de vergunning wordt geweigerd overeenkomstig artikel 21, lid 7, van de interoperabiliteitsrichtlijn:	Verzoek van de aanvrager aan de nationale veiligheidsinstantie om herziening van de weigering			
	Bekrachtiging van de weigering door de nationale veiligheidsinstantie			
	Verzoek van de aanvrager aan de beroepsinstantie om herziening van de weigering – mogelijk advies van het Bureau, indien de beroepsinstantie daarom vraagt			
Voor aanvullende vergunningsgevallen m.b.t. TSI-conforme voertuigen:	De nationale veiligheidsinstantie neemt, overeenkomstig artikel 23, lid 7, van de interoperabiliteitsrichtlijn, zo spoedig mogelijk een besluit, en niet later dan:			
	(a) na indiening van het vergunningsdossier			
	(b) waar van toepassing, na verstrekking van aanvullende informatie waar de nationale veiligheidsinstantie om heeft verzocht			
	(c) waar van toepassing, na verstrekking van de testresultaten waar de nationale veiligheidsinstantie om heeft verzocht			

Deel 1 van het referentiedocument - Toepassingsleidraad

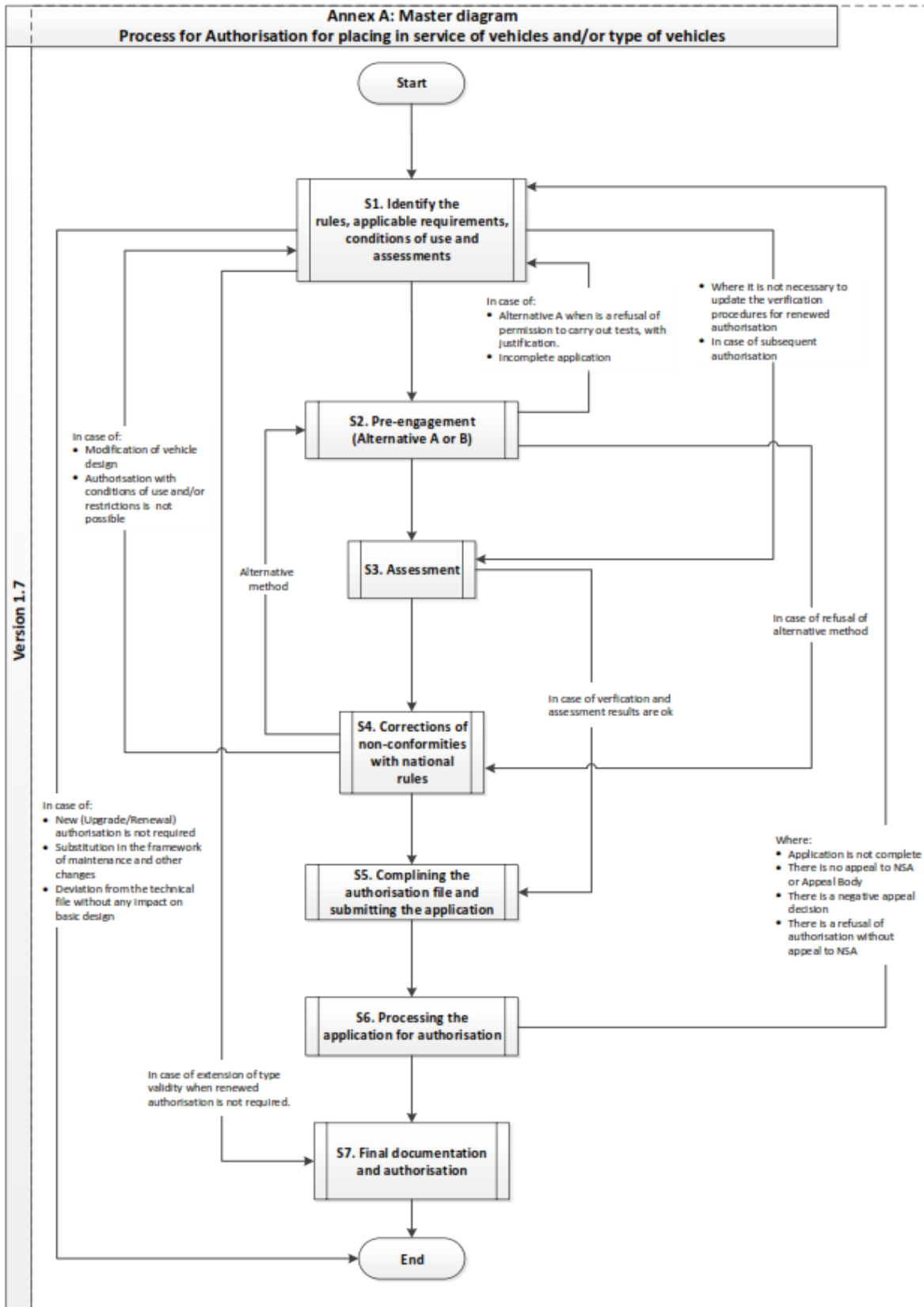
Voor aanvullende vergunningsgevallen m.b.t. niet-TSI-conforme voertuigen:	De nationale veiligheidsinstantie neemt, overeenkomstig artikel 25, lid 5, van de interoperabiliteitsrichtlijn, zo spoedig mogelijk een besluit, en niet later dan:			
	(a) na indiening van het vergunningsdossier			
	(b) waar van toepassing, na verstrekking van aanvullende informatie waar de nationale veiligheidsinstantie om heeft verzocht			
Voor alle aanvullende vergunningsgevallen: TSI-conforme en niet-TSI-conforme voertuigen	(c) waar van toepassing, na verstrekking van de testresultaten waar de nationale veiligheidsinstantie om heeft verzocht			
	Tests/controles (onder meer van de compatibiliteit van het netwerk) met de geïdentificeerde actoren, met name de infrastructuurbeheerder, vinden overeenkomstig artikel 23, lid 6, en artikel 25, lid 4, van de interoperabiliteitsrichtlijn niet later dan drie maanden na het verzoek van de aanvrager plaats			
	Wanneer de aanvrager overeenkomstig artikel 21, lid 8, van de interoperabiliteitsrichtlijn de vergunning als verleend beschouwt			

BIJLAGE II – FASEN VAN HET VERGUNNINGSPROCES

Het proces kan worden onderverdeeld in de verstrekking van achtergrondinformatie en acht fasen. De verstrekking van achtergrondinformatie is een voorafgaande voorwaarde voor de beschrijving van het proces.

Fasen van het proces:

- Fase 1 – Vaststellen van de voorschriften, toepasselijke eisen, gebruiksvoorwaarden en beoordelingen;
 - Fase 1 – subfase 1: Besluit over het vergunningsgeval;
 - Fase 1 – subfase 2: Afwijking van TSI('s);
- Fase 2
 - Voorbereidingen - Alternatief A (wanneer de aanpak voor het uitvoeren van tests inhoudt dat een bevoegde entiteit toestemming geeft voor de testuitvoering):
 - Voorbereidingen - Alternatief B (wanneer bij de aanpak voor testuitvoering geen bevoegde entiteit betrokken is):
 - subfase 1: Evaluatie van het voorstel voor een alternatieve methode om aan de essentiële eisen te voldoen;
 - subfase 2: Toestemming om tests op het spoor uit te voeren;
- Fase 3 – Beoordeling;
- Fase 4 – Correcties van de niet-conformiteit met nationale voorschriften;
- Fase 5 – Samenstellen van het vergunningsdossier en indiening van de aanvraag;
- Fase 6 – Verwerking van de vergunningsaanvraag:
 - subfase 1: Beroep;
- Fase 7 – Definitieve documentatie en vergunning;
- Fase 8 – Registratie van de voertuigvergunning in het nationale voertuigenregister (NVR).



Fase 1. Vaststellen van de voorschriften, toepasselijke eisen, gebruiksvoorwaarden en beoordelingen

Besluit over het toepasselijke vergunningsgeval

De eerste stap in fase 1 is dat de aanvrager besluit welk vergunningsgeval van toepassing is, behalve in geval van een nieuwe vergunning waarover de lidstaat het besluit neemt. In geval van vernieuwing of verbetering moet de aanvrager bij de lidstaat navraag doen of een nieuwe vergunning vereist is. Deze stap is gebaseerd op de achtergrondinformatie in de documentatie over het nationale wettelijke kader.

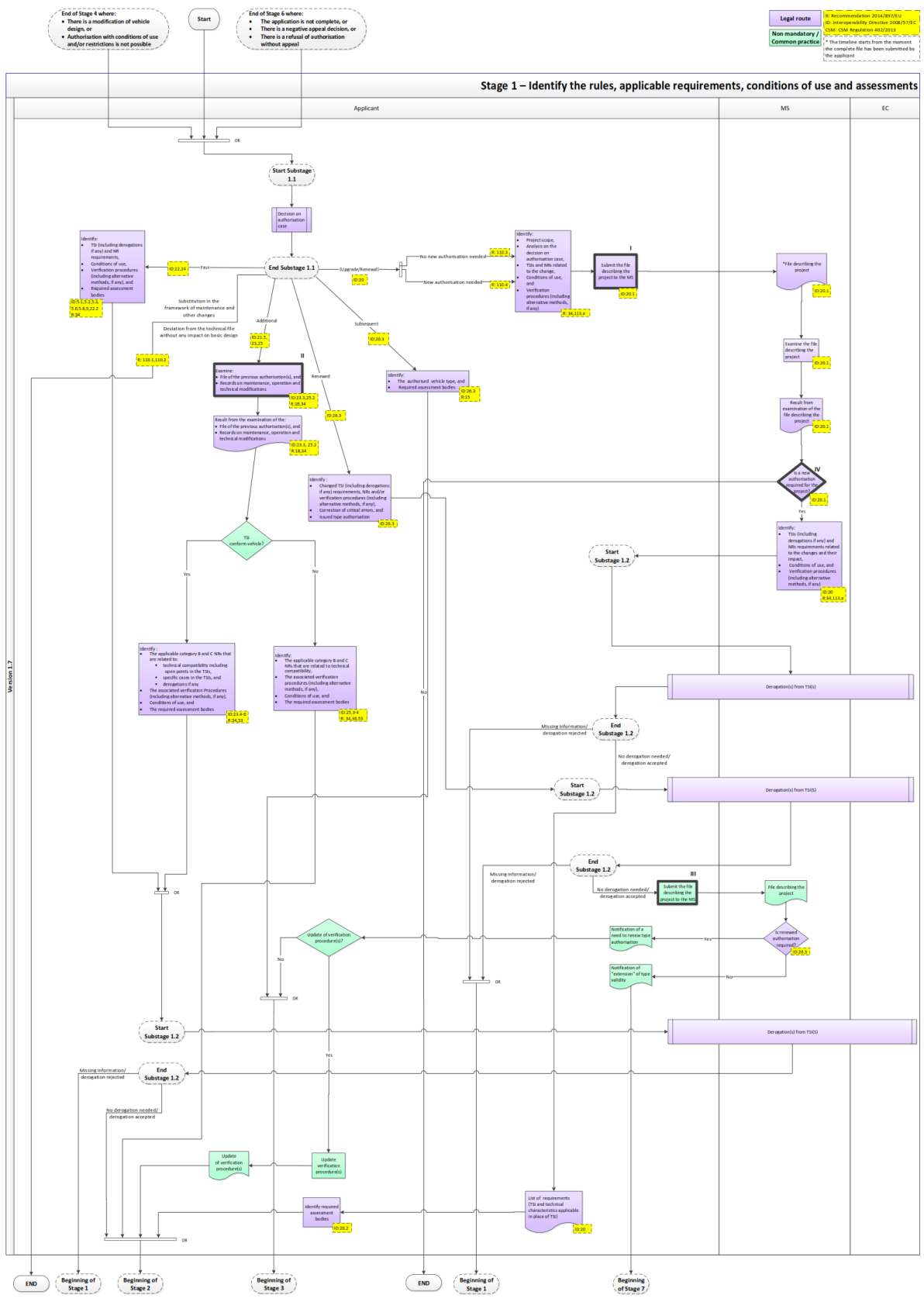
Opmerking: een verandering kan een wijziging van de software omvatten.

Informatie over het nationale wettelijke kader die naast de stroomschema's moet worden verstrekt

Vermeld:

- in geval van verbetering/vernieuwing de eisen aan de inhoud van het dossier waarin het project wordt beschreven;
- de eisen aan de inhoud van het dossier van de eerdere vergunning(en);
- de eisen aan de inhoud van de vastgelegde informatie over het onderhoud, de exploitatie en wijzigingen;
- in geval van verbetering/vernieuwing de eisen aan de inhoud van het dossier waarin het project wordt beschreven;
- de criteria voor een nieuwe vergunning.

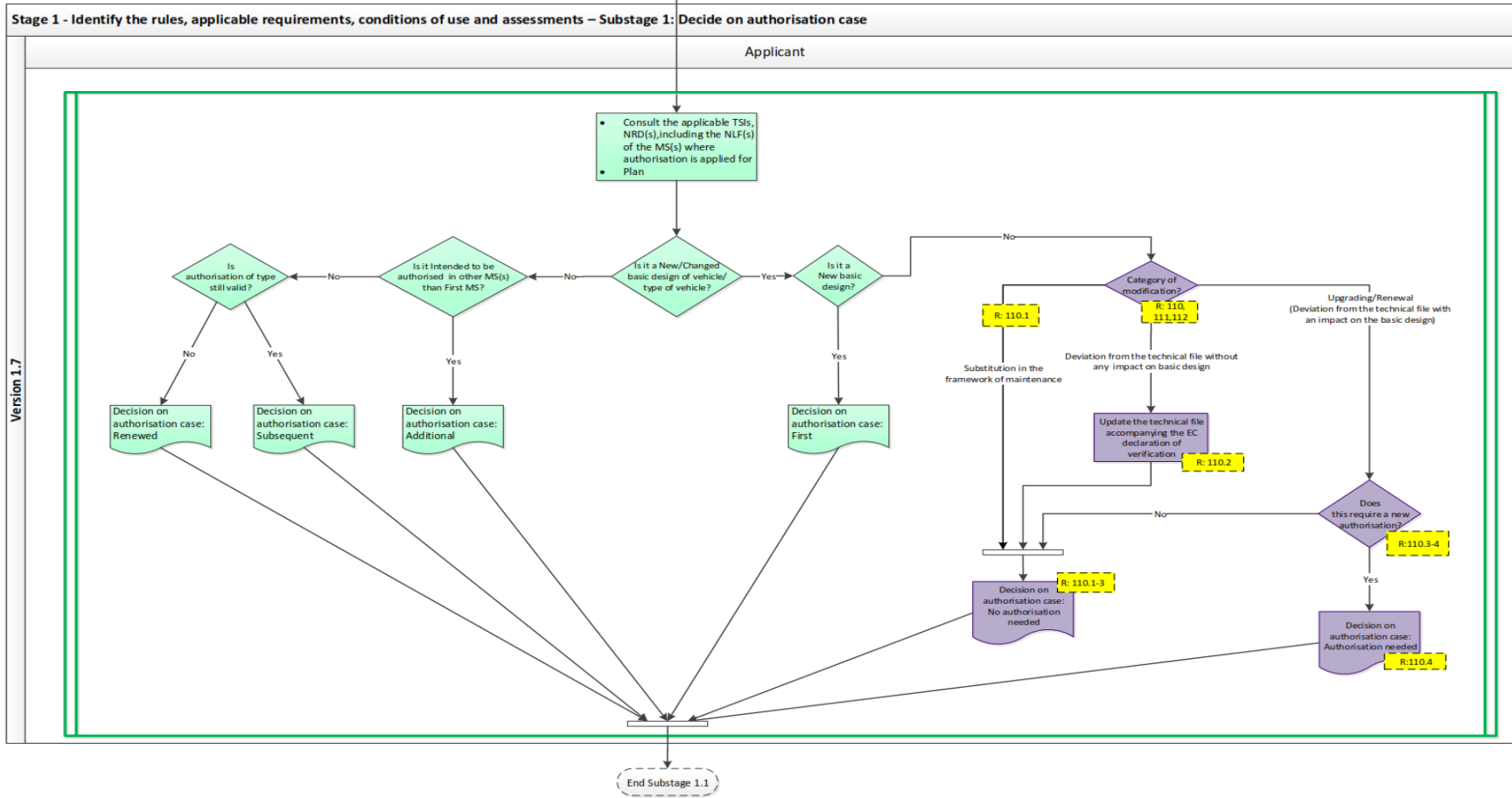
Deel 1 van het referentiedocument - Toepassingsleidraad





Non mandatory/
Common practice
Legal route

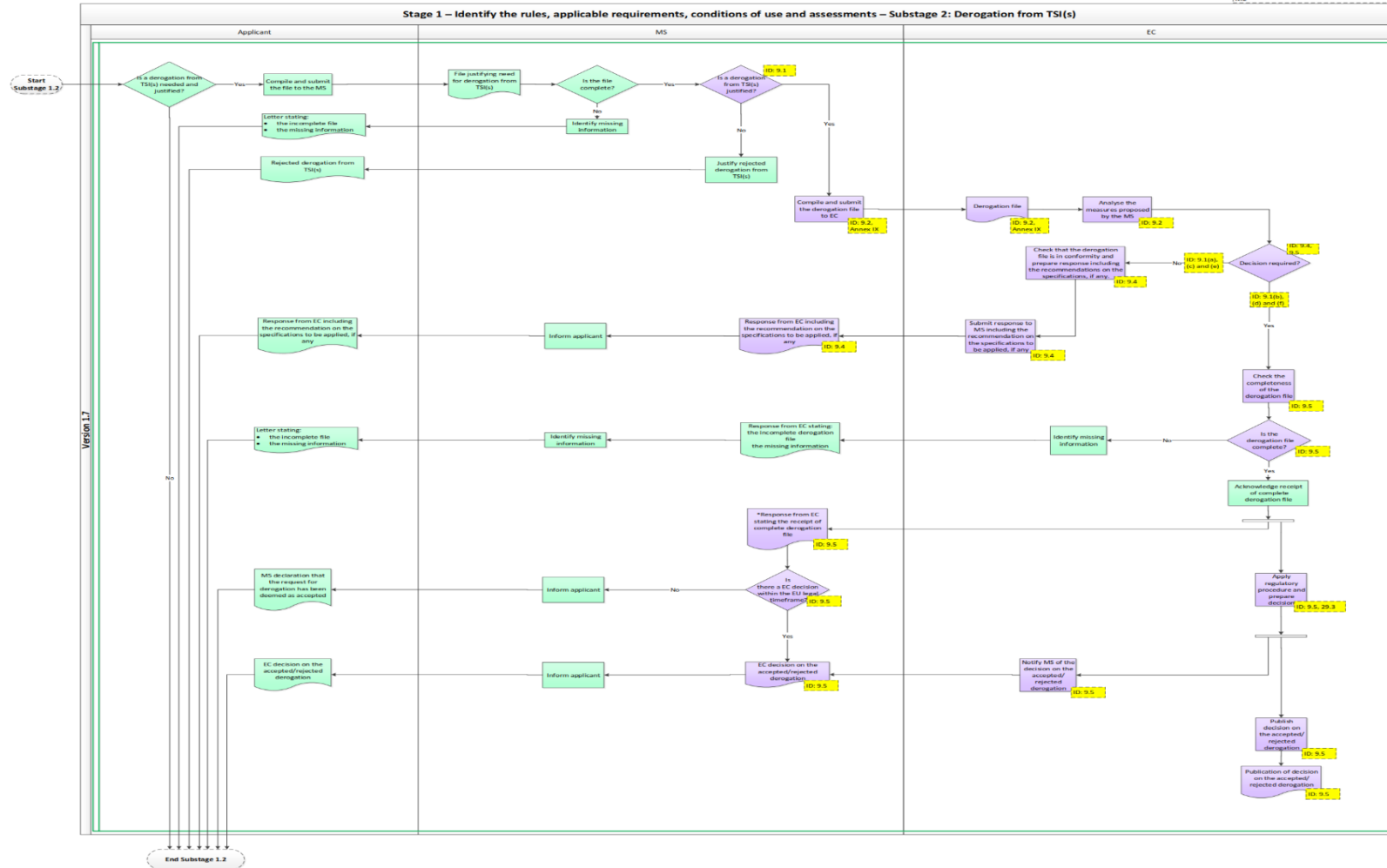
R: Recommendation
2014/897/EU



Deel 1 van het referentiedocument - Toepassingsleidraad



Legal route	ID: Interoperability Directive 2008/57/EC
Non mandatory / Common practice	* The timeline starts from the moment the complete file has been submitted by the MS



Fase 2. Voorbereidingen (Alternatief A/Alternatief B)

De voorafgaande informatie-uitwisseling is opgenomen omdat dit een gangbare, “goede” praktijk is.

Beschrijving van het proces

Het proces wordt beschreven in het stroomschema. Nadere toelichtingen worden hieronder gegeven.

Voor nationale voorschriften worden de beoordelingen, de daarmee verband houdende keuringsprocedures en het vereiste bewijs voor elke lidstaat vastgelegd in deel 2 van het referentiedocument.

In de fase van de voorafgaande informatie-uitwisseling zijn de volgende rollen relevant:

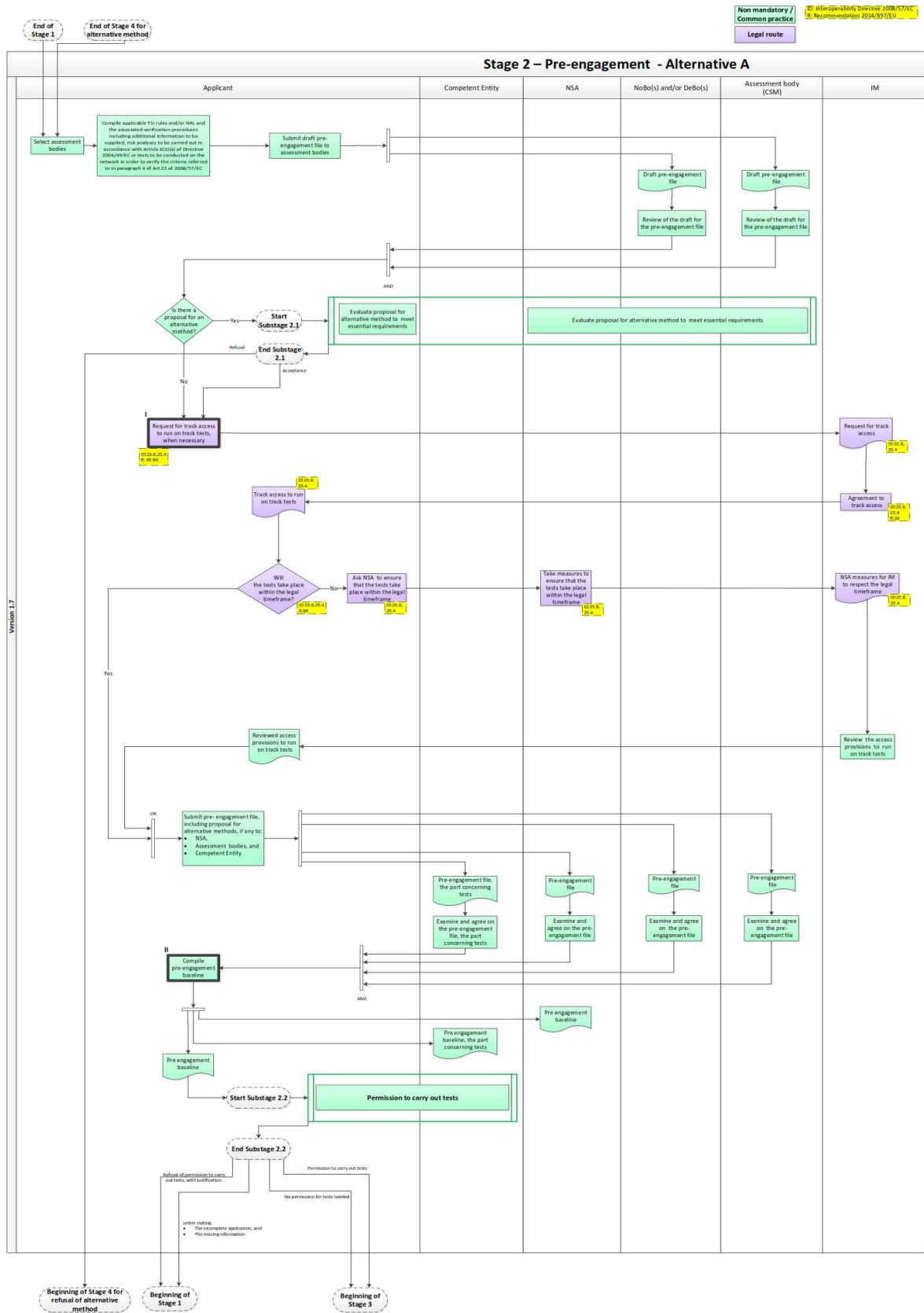
- aanvrager: voor alle onderdelen van de voorafgaande informatie-uitwisseling;
- nationale veiligheidsinstantie: in verband met toepasselijke voorschriften, met inbegrip van specifieke nationale regelingen voor proeven op het spoor;
- beoordelingsinstanties: regelingen met de aanvrager;
- infrastructuurbeheerder: voor de toegang om proeven te kunnen uitvoeren;
- bevoegde entiteit vereist door de lidstaat voor Alternatief A.

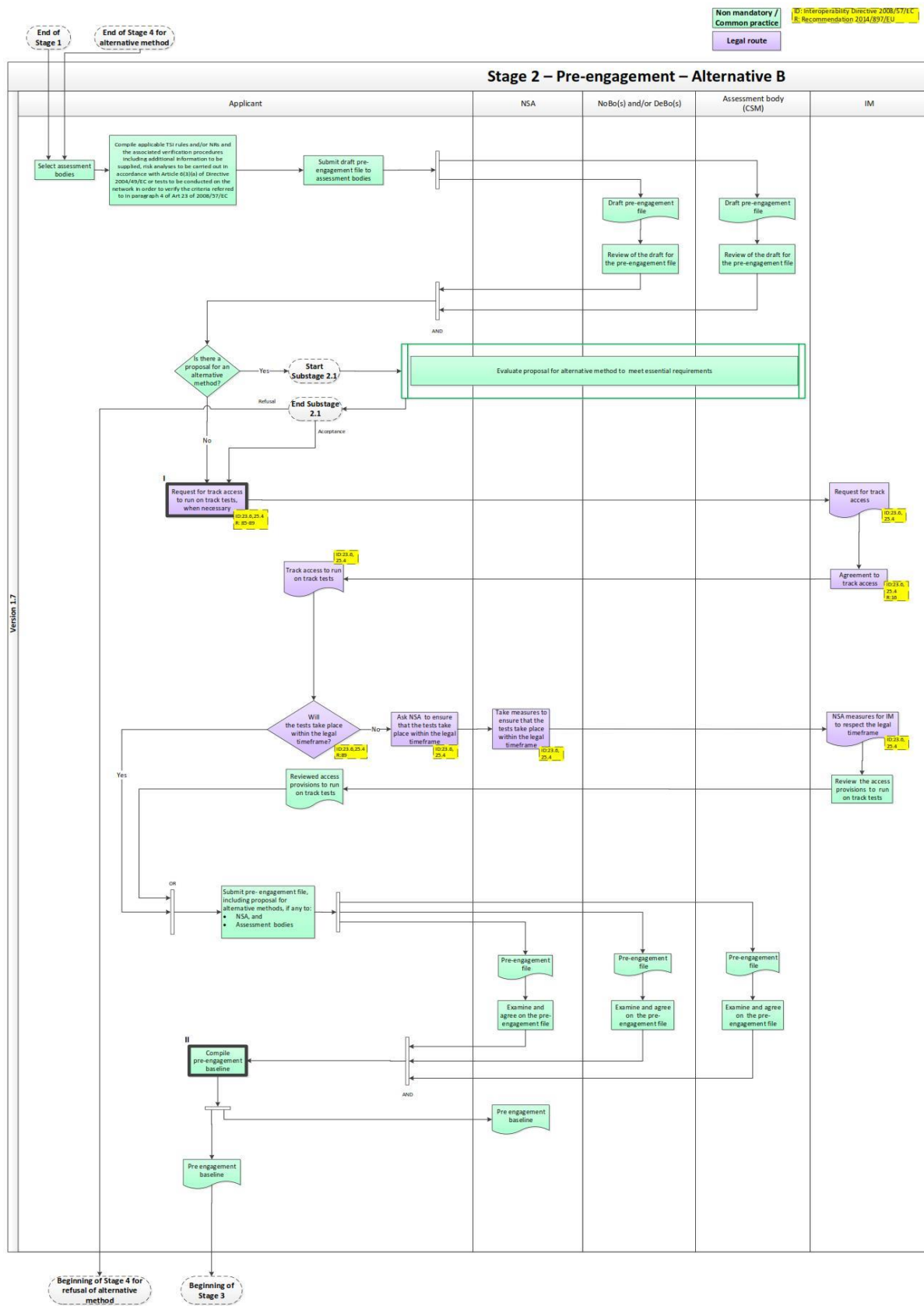
De output van deze fase is het nuldocument dat door de betrokken actoren wordt overeengekomen.

Informatie over het nationale wettelijke kader die naast de stroomschema's moet worden verstrekt

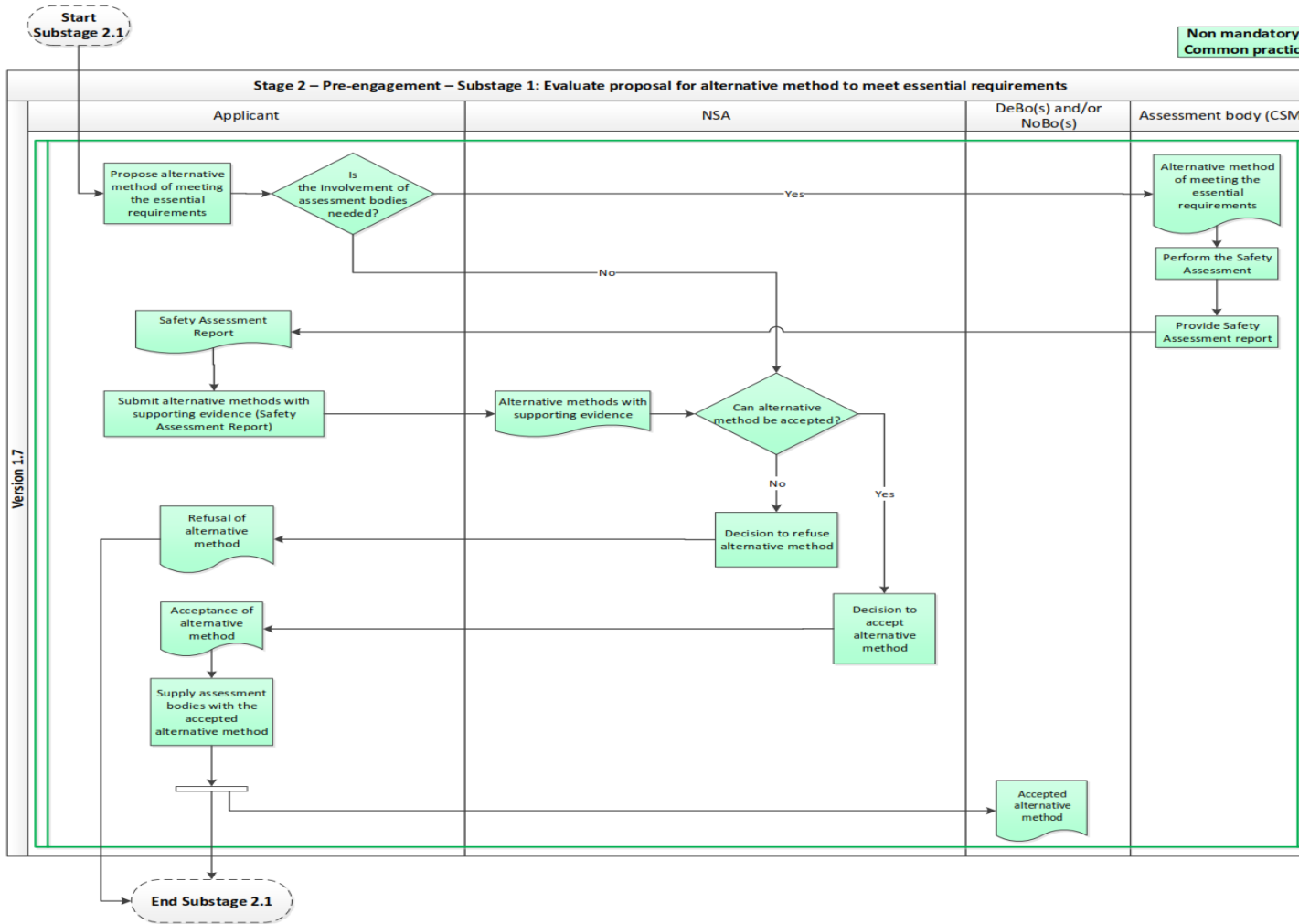
Vermeld:

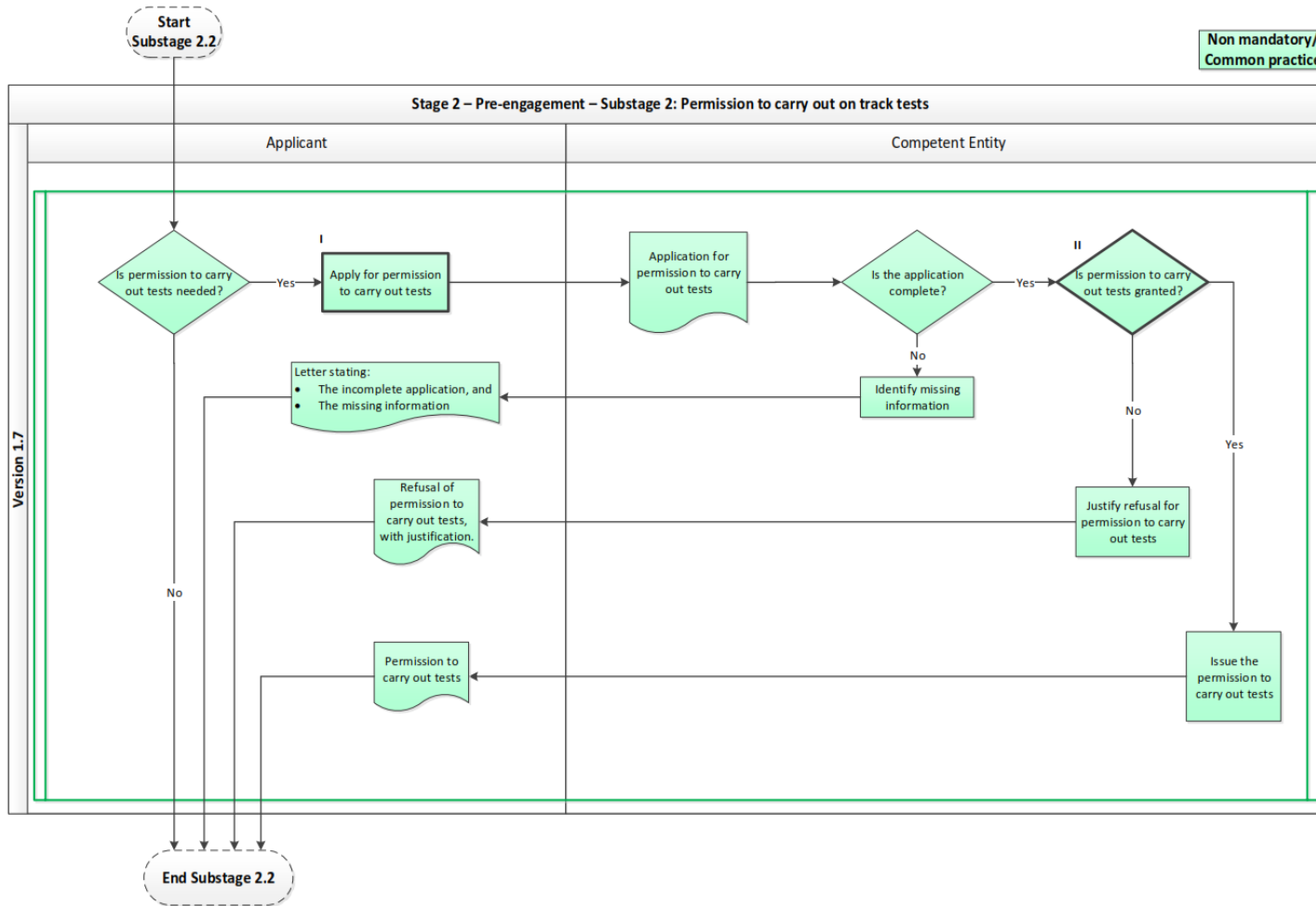
- de procedure voor het vaststellen van de voorwaarden om proeven op het spoor uit te voeren;
- de procedure voor het vaststellen van het nuldocument;
- de eisen aan en de inhoud van de aanvraag voor toestemming om proeven uit te voeren;
- de criteria voor het nemen van besluiten over het verlenen van toestemming voor het uitvoeren van proeven.





Deel 1 van het referentiedocument - Toepassingsleidraad







Fase 3. Beoordeling

Beoordeling vormt een van de fasen in het proces van indienststelling van voertuigen zoals omschreven in de interoperabiliteitsrichtlijn.

Beschrijving van het proces

Alle benodigde beoordelingen voor het verlenen van een vergunning voor een voertuigtype/voertuig vallen onder deze fase; de gedetailleerde beoordelingen (subsystemen, delen van subsystemen, fasen van de keuringen, interoperabiliteitsonderdelen) vinden echter niet in deze fase plaats.

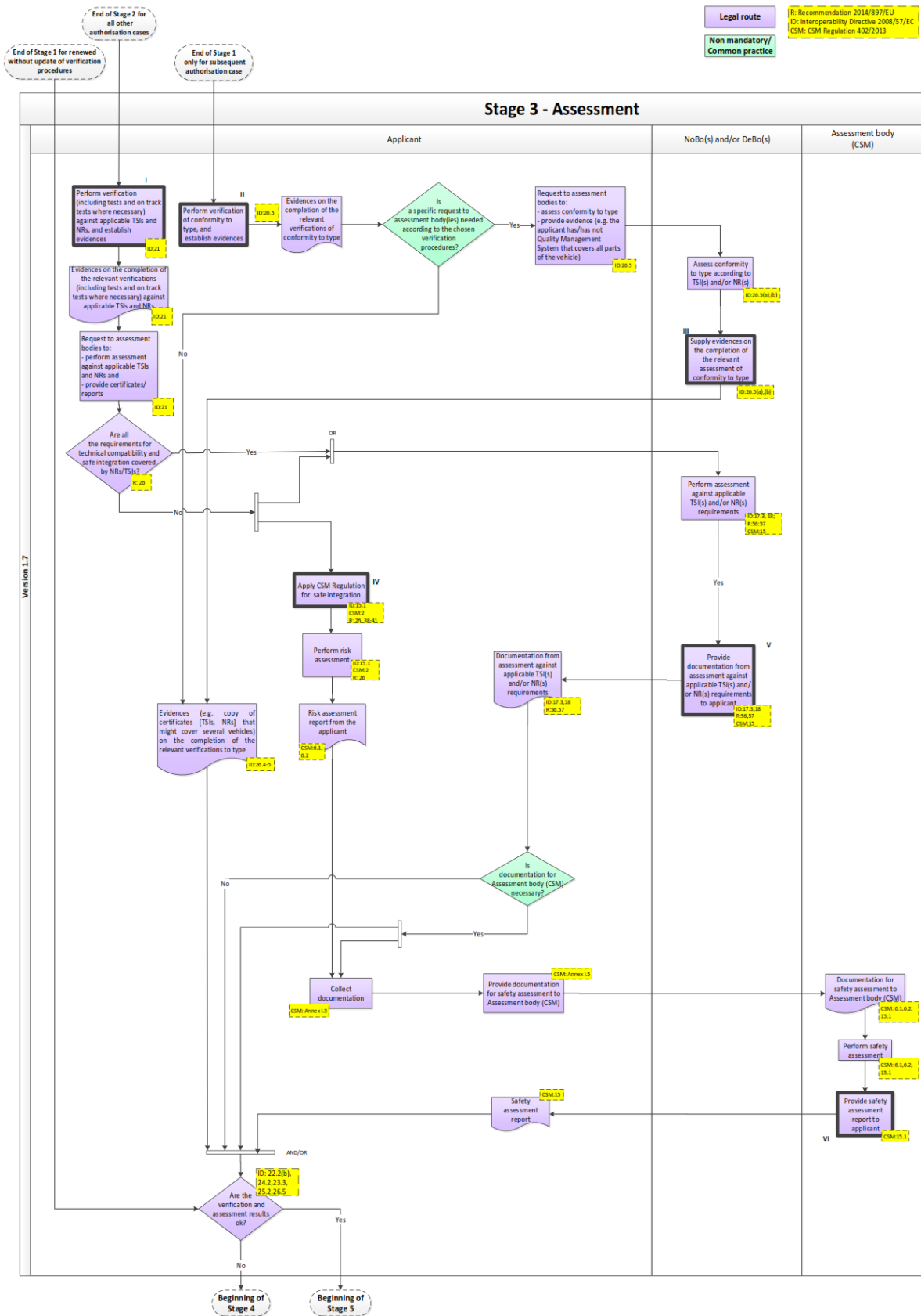
Elke beoordelingsinstantie is verantwoordelijk voor het opstellen van de documenten met betrekking tot de uitgevoerde beoordelingen.

De aanvrager verricht de keuringen en legt de bewijzen vast.

Informatie over het nationale wettelijke kader die naast de stroomschema's moet worden verstrekt

Vermeld:

- de eisen aan de risicobeoordeling;
- de eisen aan het bewijs;
- de eisen aan de inhoud van het verslag over de veiligheidsbeoordeling.





Fase 4. Correcties van de niet-conformiteit met nationale voorschriften

Aangenomen wordt dat voorschriften volledig worden nageleefd, tenzij een afwijking van TSI('s) en/of nationa(a)l(e) voorschrift(en) is toegekend en de aanvrager daarom over weinig opties beschikt om het ontwerp of de gebruiksvoorwaarden te veranderen.

Beschrijving van het proces

Er kunnen net zolang corrigerende maatregelen worden genomen totdat conformiteit wordt verwezenlijkt.

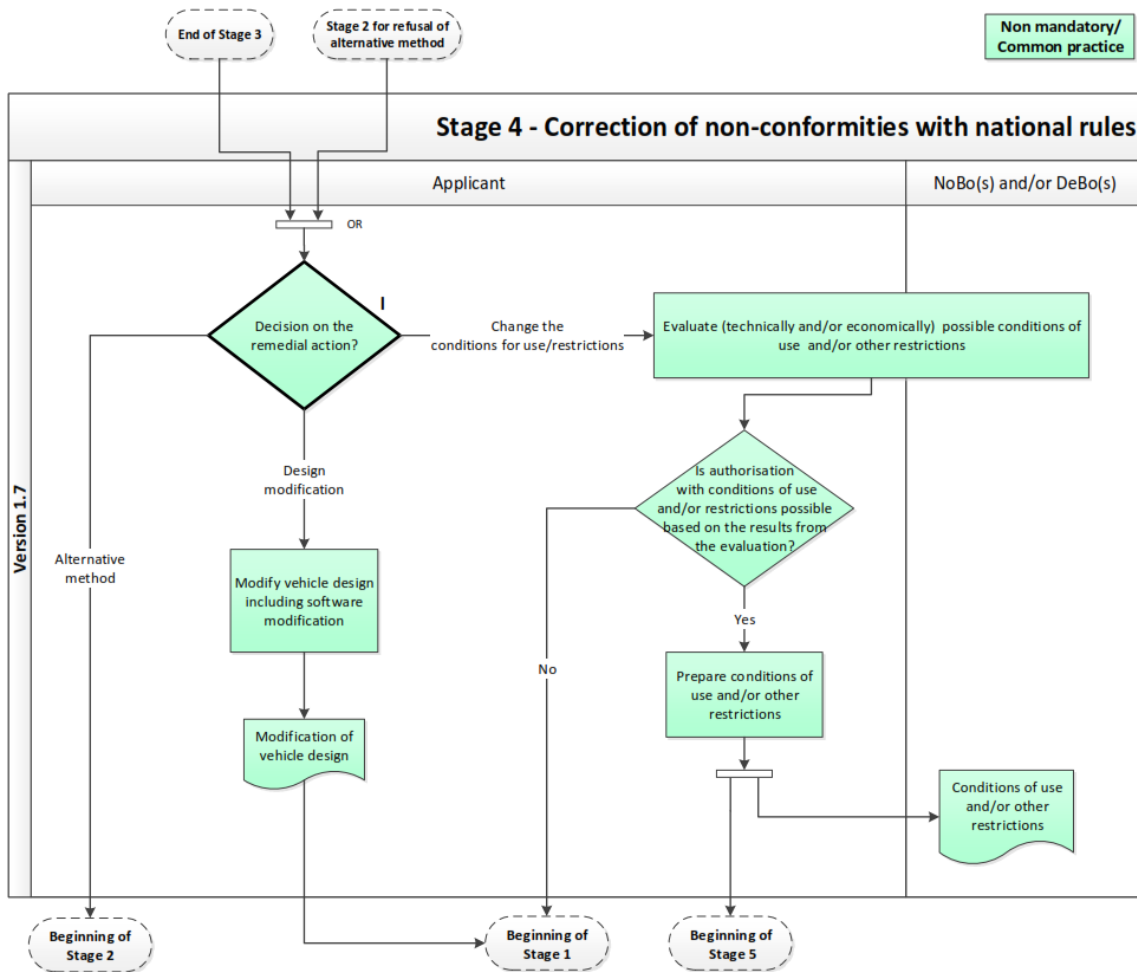
Het voorstel inzake de gebruiksvoorwaarden en andere beperkingen moet zijn gebaseerd op de benodigde beoordelingen van fase 3. Beperkingen moeten zo veel mogelijk worden vermeden.

Opmerking: De vergunningverlening voor indienststelling vindt plaats voordat het voertuig daadwerkelijk in dienst wordt genomen. Het gebruik van een voertuig en de veilige exploitatie ervan (inclusief exploitatie en onderhoud) wordt gereguleerd door het veiligheidsbeheersysteem van infrastructuurbeheerders. Het enige dat de nationale veiligheidsinstantie voor de vergunning voor indienststelling controleert, is de nominale werkingstoestand van het voertuig.

Informatie over het nationale wettelijke kader die naast de stroomschema's moet worden verstrekt

Vermeld:

- mogelijke corrigerende maatregelen: alternatieve methode, wijziging van het ontwerp, wijziging van de gebruiksvoorwaarden/beperkingen;
- de criteria voor het nemen van besluiten over corrigerende maatregelen.



Fase 5. Samenstellen van het vergunningdossier en indiening van de aanvraag

Beschrijving van het proces

Het samenstellen van het vergunningdossier bestrijkt alle activiteiten met betrekking tot het verzamelen van de ondersteunende documentatie waarvan de aanvraag vergezeld moet gaan.

De officiële vergunningaanvraag wordt ingediend wanneer het vergunningdossier alle benodigde informatie bevat.

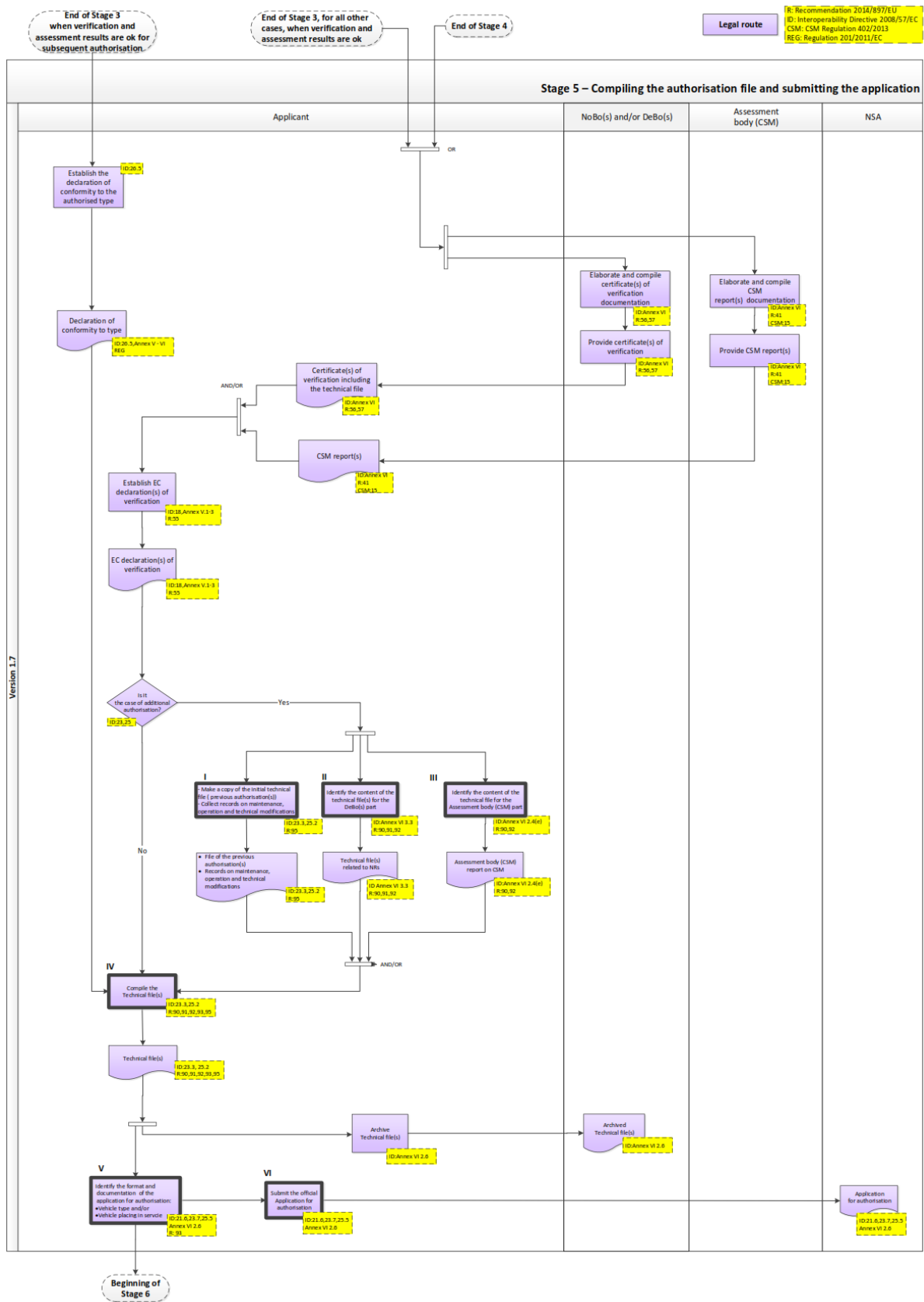
In de certificaten moeten, in voorkomend geval, de gebruiksvoorwaarden en/of beperkingen aan het gebruik worden vermeld, als beschreven in de interoperabiliteitsrichtlijn.

Informatie over het nationale wettelijke kader die naast de stroomschema's moet worden verstrekt

Vermeld:

- de eisen aan de inhoud van het vergunningdossier (waaronder het “technisch dossier”);
- of er een duidelijke controlelijst moet worden aangehouden bij het samenstellen van het vergunningdossier;
- de geaccepteerde documentatie voor vergunningen die vóór de tenuitvoerlegging van de interoperabiliteitsrichtlijn zijn verleend;
- de eisen aan en de inhoud van de officiële aanvraag;
- het tijdsbestek voor de indiening van de officiële aanvraag gerekend vanaf de datum van het nuldocument, indien van toepassing.

Deel 1 van het referentiedocument - Toepassingsleidraad



Fase 6. Verwerking van de vergunningaanvraag

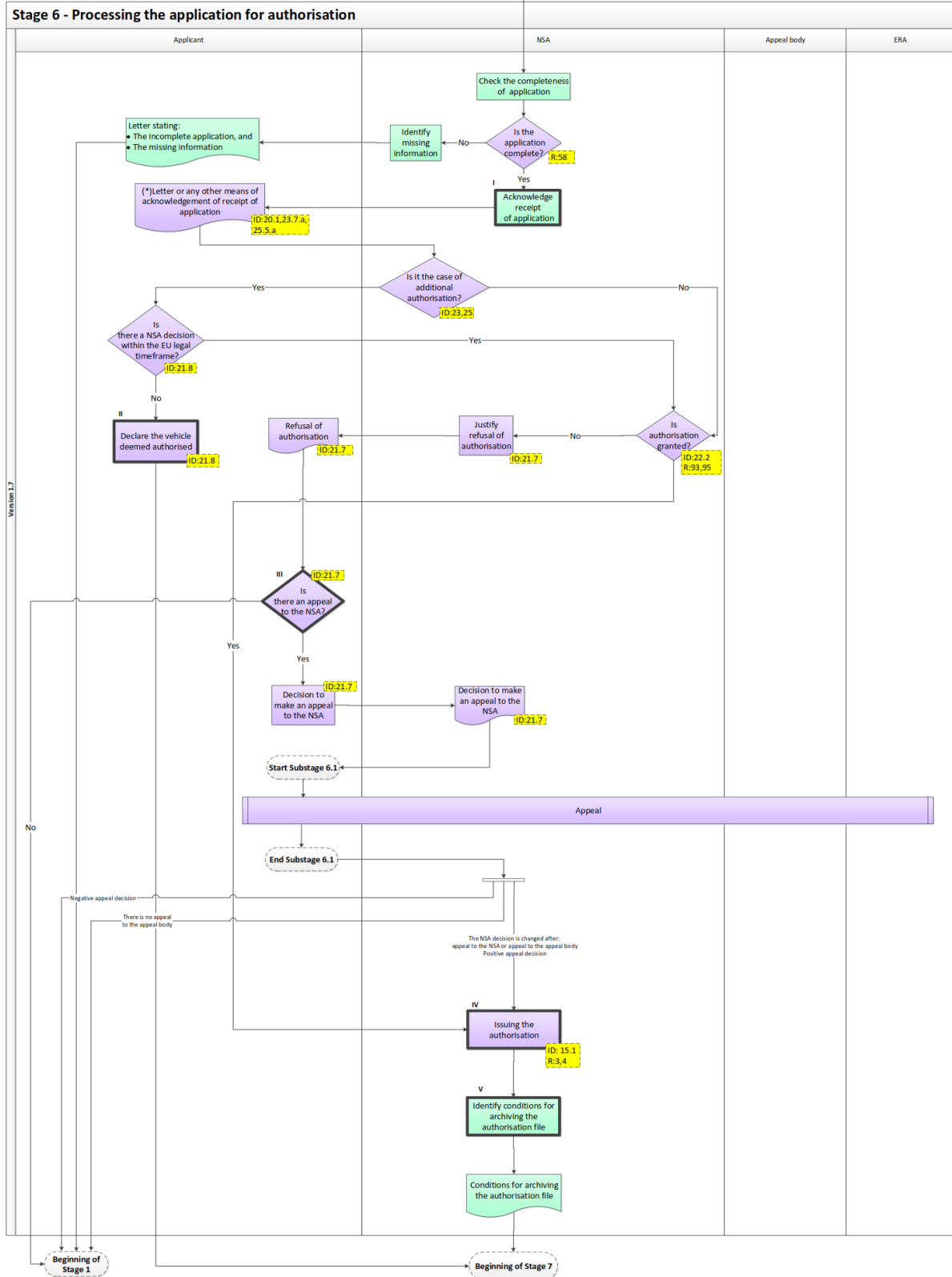
Informatie over het nationale wettelijke kader die naast de stroomschema's moet worden verstrekt

Vermeld:

- de eisen aan de ontvangstbevestiging van de aanvraag;
- de eisen aan het verlenen van een vergunning;
- de eisen aan het beroep bij de nationale veiligheidsinstantie;
- de eisen aan de inhoud van de motivering van het beroep bij de nationale veiligheidsinstantie;
- de eisen aan het instellen van beroep bij de beroepsinstantie;
- de eisen aan de archivering van het vergunningdossier door de nationale veiligheidsinstantie;
- de eisen aan een veronderstelde vergunning.

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

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

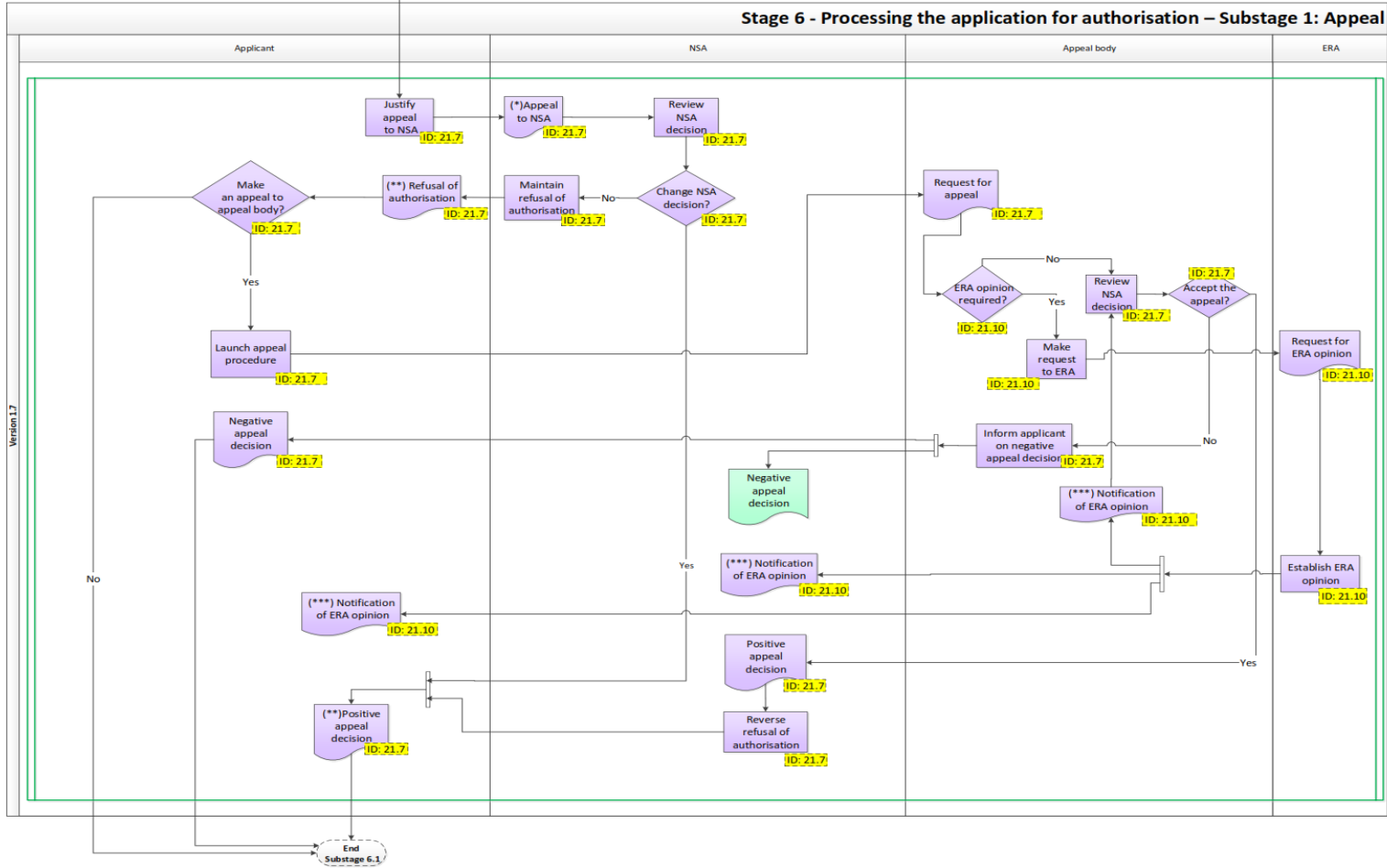


Deel 1 van het referentiedocument - Toepassingsleidraad



(*) Timeline starts from the moment the NSA has refused the authorisation
 (**) Timeline starts from the receipt of the appeal from the applicant
 (***) Timeline starts from the request of the appeal body to ERA for an opinion

Legal route ID: Interoperability Directive 2008/57/EC
 Non mandatory/Common practice





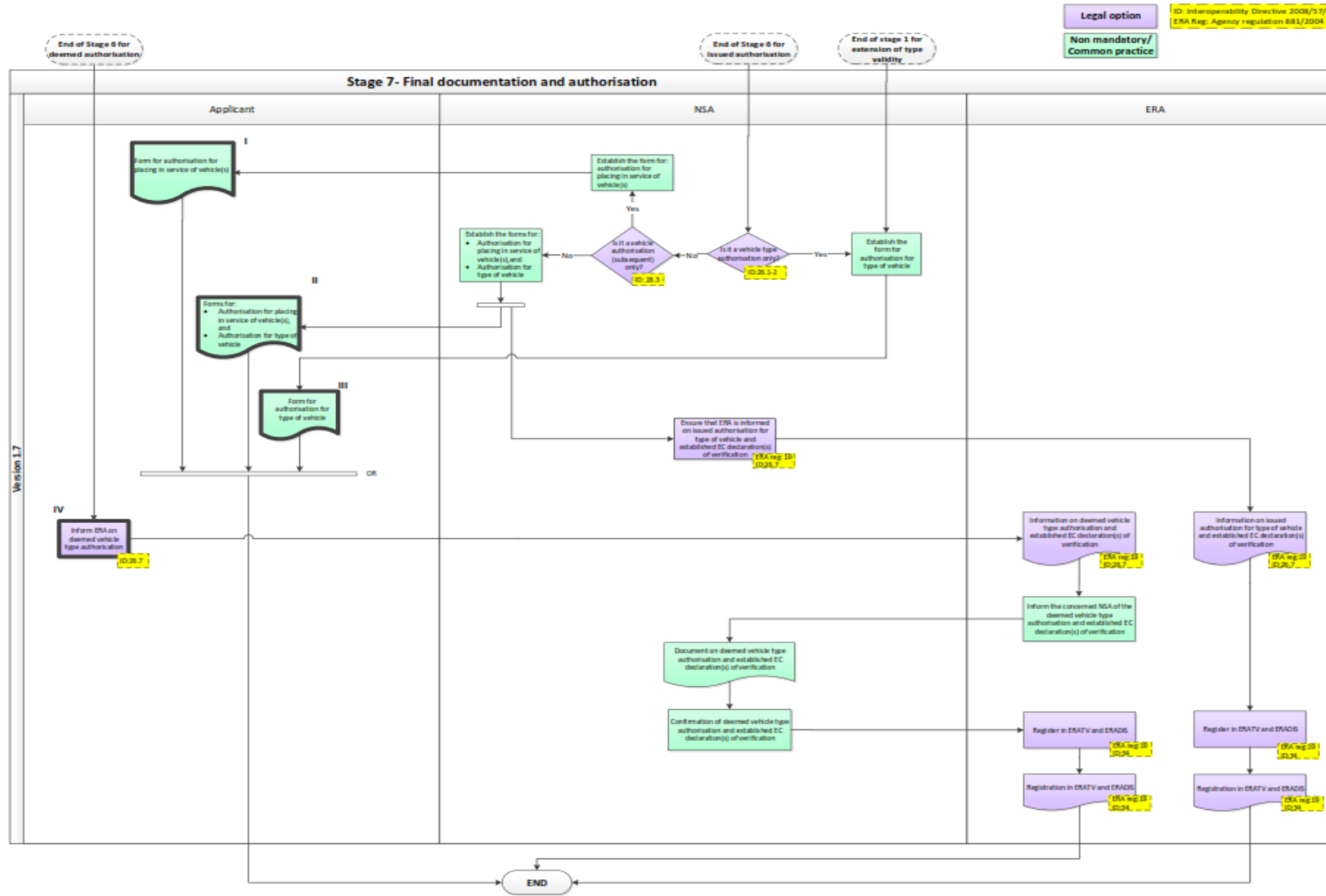
Fase 7. Definitieve documentatie en vergunning

Informatie over het nationale wettelijke kader die naast de stroomschema's moet worden verstrekt

Vermeld:

- het formaat van de afgegeven vergunning (voor het voertuigtype of de indienststelling van een voertuig);
- de procedure voor het in kennis stellen van het Bureau van een veronderstelde voertuigtypevergunning.

Deel 1 van het referentiedocument - Toepassingsleidraad



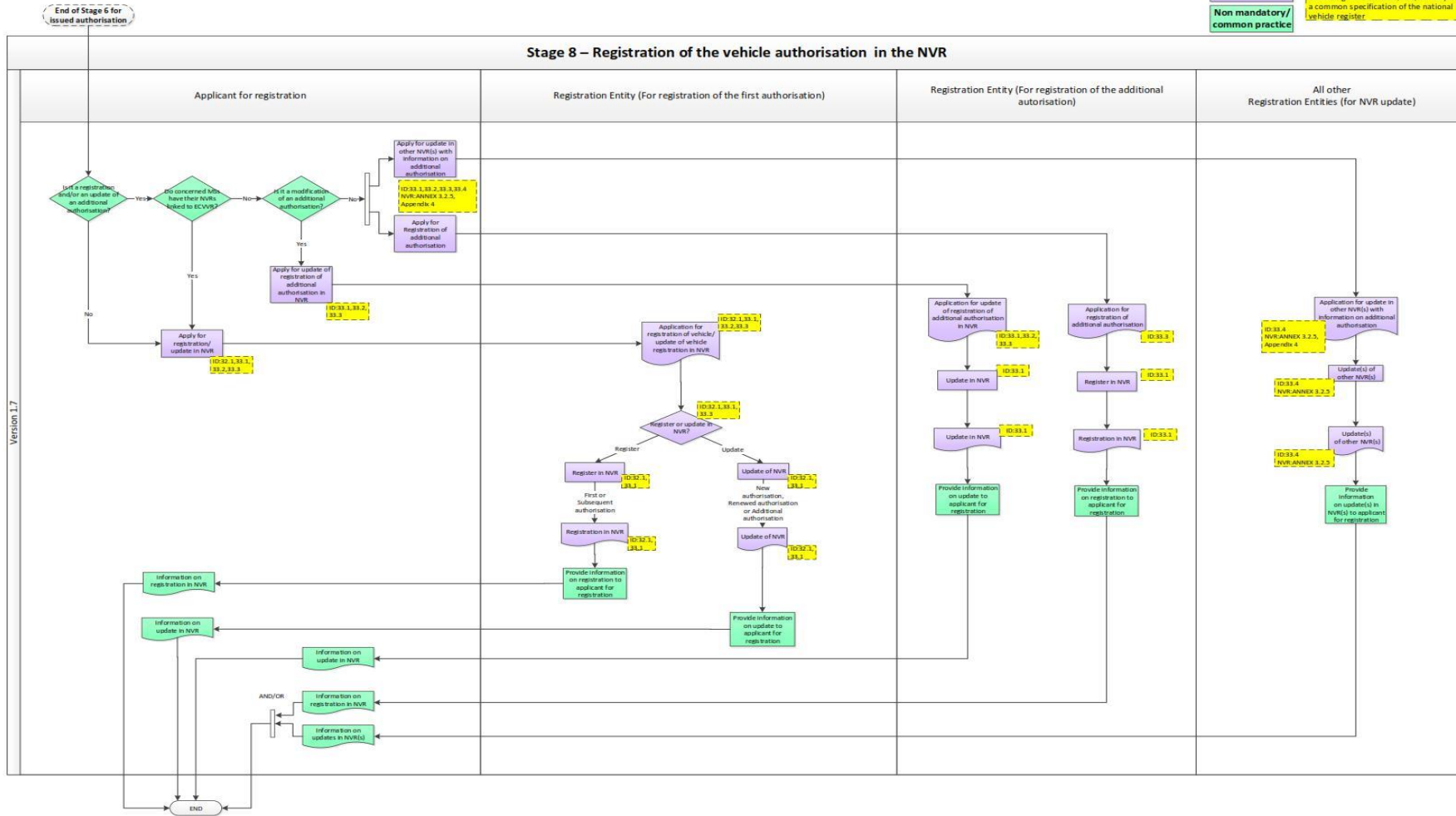
Fase 8 – Registratie van de voertuigvergunning

Opmerking: Zoals was vermeld in versie 2.0 van de toepassingsleidraad, is de registratie in het nationale voertuigenregister geen onderdeel van het vergunningproces, omdat de registratie pas daarna plaatsvindt. Deze fase is toegevoegd als reactie op de talrijke verzoeken om een beschrijving van het proces in de praktijk.



Legal option
Non mandatory/ common practice

10 Interoperability Directive 2008/57/EC
 NVR: Commission Decision 2011/107/EU
 amending Decision 2007/756/EC adopting
 a common specification of the national
 vehicle register



NB: Aanvragers wordt aangeraden om in het vergunningsproces dit model te gebruiken, omdat het aan de wettelijke eisen voor het ERATV voldoet en alle deelnemers aan dit proces van volledige informatie voorziet.

BIJLAGE III - AANVRAAGMODEL

Titel (Omschrijving van het voertuig en eigen referentienummer van aanvrager)

Status model

VOORBEREIDINGEN
 BEOORDELING
 VERGUNNINGSDOSSIER

Versiebeheer

Versie:

Versiedatum:

1 AANVRAGER

Naam aanvrager

Postadres

Postcode

Stad/land

Telefoon

Officieel e-mailadres

Website

2 CONTACTPERSOON

Naam

Titel/functie

Telefoon

E-mailadres



3 AANBESTEDENDE DIENST	
Naam aanbestedende dienst	<input type="checkbox"/> Aanbestedende dienst is dezelfde als de aanvrager
Postadres	
Postcode	Stad/land
Telefoon	Officieel e-mailadres
Website	
4 DE AANVRAAG HEEFT BETREKKING OP: Ref.: Bijlage II, punt 2.6, van Richtlijn 2008/57/EG	
Al dan niet elektrische motortreinstellen	
<input type="checkbox"/> Een treinstel	
<input type="checkbox"/> Een elektrisch en/of dieselmotorstel	
<input type="checkbox"/> Een motorwagen	
Al dan niet elektrische tractievoertuigen:	
<input type="checkbox"/> Een locomotief	
<input type="checkbox"/> Een rangeervoertuig	
Passagiersrijtuigen en andere aanverwante voertuigen:	
<input type="checkbox"/> Een stuurrijtuig	
<input type="checkbox"/> Een bagagewagen	
<input type="checkbox"/> Een rijtuig	
<input type="checkbox"/> Een autorijtuig	
<input type="checkbox"/> Een vast treinstel	
Mobiele uitrusting voor de bouw en het onderhoud van spoorweginfrastructuur	
<input type="checkbox"/> Spoormachines	
<input type="checkbox"/> Infrastructuurinspectievoertuigen	
Goederenwagens, VERORDENING (EU) Nr. 321/2013 van de COMMISSIE	
<input type="checkbox"/> Goederenwagens, met inbegrip van voertuigen die ontworpen zijn voor het vervoer van vrachtwagens	

5 GEBRUIKSDOEL VAN HET/DE VOERTUIG(EN) EN DE BEOOGDE NETWERKEN WAAR DE TECHNISCHE VERENIGBAARHEID ZAL WORDEN VASTGESTELD



Vermeld alle "Gecodeerde beperkingen" (van de NVR-beschikking, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)

Vermeld alle "Niet-gecodeerde beperkingen" (ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)

6 Type aanvraag:
<input type="checkbox"/> Eerste vergunning voor een voertuigtype/voertuig
<input type="checkbox"/> Nieuwe vergunning voor een verbeterd/vernieuwd voertuigtype/voertuig
<input type="checkbox"/> Aanvullende vergunning voor een voertuigtype/voertuig waarvoor een EU-lidstaat reeds een vergunning voor TSI- of niet-TSI-conforme voertuigen heeft verleend
<input type="checkbox"/> Vernieuwde vergunning voor een typevergunning die niet meer geldig is
<input type="checkbox"/> Latere vergunningen voor voertuigen die in overeenstemming zijn met een voertuigtype waarvoor een vergunning is afgegeven (vergunning voor voertuigen van hetzelfde type)
7 Eerdere vergunning(en) voor het voertuig
Eerdere vergunning voor het voertuig: Ja: <input type="checkbox"/> Nee: <input type="checkbox"/>
NVI
Datum VIS
Referentienummer (EIN)

8 Vergunningverleningsproject – toepassingsgebied en definitie
Algemene informatie vergunningverleningsproject
Technisch toepassingsgebied en interfaces
Vergunningverleningsproject – plan, tijdschema, mijlpalen
Aanvangsdatum project



Datum contractondertekening
Verwachte voltooiingsdatum technisch dossier
Werkelijke voltooiingsdatum technisch dossier
Verwachte datum APIS
Verwachte datum eerste inbedrijfstelling
Gevraagde afwijkingen van TSI-versie(s) – gelieve te vermelden waarom om afwijkingen wordt gevraagd



9 TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE VEHICLE, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV		
	Parameter	
0	Identificatie van het type	
0,1	IDENTIFICATIEGEGEVENS TYPE	
0,2	Versies die tot dit type behoren	
0,3	Datum van registratie in het ERATV	
1	Algemene gegevens	
1,1	Naam van het type	
1,2	Alternatieve naam van het type	
1,3	Naam van de fabrikant	
1,4	Categorie	
1,5	Subcategorie	
2	Overeenkomst met TSI's	
2,1	Overeenkomst met TSI	
2,2	Referentie van de „EG-typeonderzoekcertificaten” (indien SB-module van toepassing) en/of „EG-ontwerponderzoekcertificaten” (indien SH1-module van toepassing)	
2,3	Toepasselijke bijzondere gevallen (bijzondere gevallen waarmee de overeenstemming werd beoordeeld)	
2,4	Delen van TSI waaraan niet is voldaan	
3	Vergunningen	
3,1	Vergunning in	
3.1.1	Lidstaat van vergunning	
3.1.2	Huidige status	



3.1.2.1	Status	
3.1.2.2	Geldigheid van de vergunning (indien bepaald)	
3.1.2.3	Gecodeerde beperkingen	
3.1.2.4	Niet-gecodeerde beperkingen	
3.1.3	Historiek	
3.1.3.1	Oorspronkelijke vergunning	
3.1.3.1.1	Datum	
3.1.3.1.2	Houder van een vergunning	
3.1.3.1.3	Referentie vergunningsdocument	
3.1.3.1.4	Referenties nationaal certificaat (indien van toepassing)	
3.1.3.1.5	Parameters waarvoor overeenkomst met toepasselijke nationale voorschriften werd beoordeeld	
3.1.3.1.6	Commentaar	
3.1.3.X	Wijziging aan een vergunning	
3.1.3.X.1	Soort wijziging	
3.1.3.X.2	Datum	
3.1.3.X.3	Houder van de vergunning (indien van toepassing)	
3.1.3.X.4	Referentie van document voor wijziging vergunning	
3.1.3.X.5	Referenties nationaal certificaat (indien van toepassing)	
3.1.3.X.6	Toepasselijke nationale voorschriften (indien van toepassing)	
3.1.3.X.7	Commentaar	
3.X	Vergunning in	
4	Technische eigenschappen van het voertuig	



4,1	Algemene technische eigenschappen	
4.1.1	Aantal stuurcabines	
4.1.2	Snelheid	
4.1.2.1	Maximale ontwerpsnelheid	
4.1.2.2	Maximumsnelheid zonder last	
4.1.3	Wielstelbreedte	
4.1.4	Gebruiksvoorwaarden voor treinsamenstelling	
4.1.5	Maximum aantal treinstellen of locomotieven die aan elkaar zijn gekoppeld in meervoudig bedrijf	
4.1.6	Aantal elementen in een stel goederenwagons (enkel voor subcategorie „stel goederenwagons”)	
4.1.7	Lettercodes	
4.1.8	Type voldoet aan de toepasselijke eisen voor de geldigheid van de door een andere lidstaat voor het voertuig verleende vergunning	
4.1.9	Gevaarlijke goederen waarvoor het voertuig geschikt is (tankcode)	
4.1.10	Structurele categorie	
4,2	Kinematisch omgrenzingsprofiel	
4.2.1	Kinematisch omgrenzingsprofiel (interoperabel profiel)	
4.2.2	Kinematisch omgrenzingsprofiel (andere profielen die aan de hand van de kinematische methode werden beoordeeld)	
4,3	Omgevingsomstandigheden	



4.3.1	Temperatuurbereik	
4.3.2	Hoogtebereik	
4.3.3	Sneeuw, ijs en hagel	
4.3.4	Ballastspatten (uitsluitend voor voertuigen van $v \geq 190$ km/u)	
4,4	Brandveiligheid	
4.4.1	Categorie brandveiligheid	
4,5	Ontwerpgewicht en lasten	
4.5.1	Toegelaten nuttige last voor verschillende lijncategorieën	
4.5.2	Ontwerpgewicht	
4.5.2.1	Bedrijfsklaar ontwerpgewicht	
4.5.2.2	Ontwerpgewicht bij normale belasting	
4.5.2.3	Ontwerpgewicht bij uitzonderlijke belasting	
4.5.3	Statische aslast	
4.5.3.1	Bedrijfsklare statische aslast	
4.5.3.2	Statische aslast bij normale nuttige last/maximale nuttige last voor goederenwagons	
4.5.3.3	Statische aslast bij uitzonderlijke belasting	
4.5.4	Quasi statische geleidekracht (indien meer dan de grenswaarden in de TSI of niet bepaald in de TSI)	
4,6	Dynamisch gedrag van het rollend materieel	
4.6.1	Verkantingstekort (maximale niet-gecompenseerde dwarsversnelling) waarvoor het voertuig werd beoordeeld	
4.6.2	Voertuig uitgerust met een verkantingscompensatiesysteem („kantelbak”)	



4.6.3	Bedrijfswaarden van equivalente coniciteit (of afgesleten wielprofiel) waarvoor het voertuig werd getest	
4,7	Remkarakteristieken	
4.7.1	Maximumvertraging van de trein	
4.7.2	Bedrijfsreminrichting	
4.7.2.1	Remprestaties op steile hellingen bij normale belasting	
4.7.2.1.1	Referentie van de TSI	
4.7.2.1.2	Snelheid (indien geen referentie is vermeld)	
4.7.2.1.3	Helling (indien geen referentie is vermeld)	
4.7.2.1.4	Afstand (indien geen referentie is vermeld)	
4.7.2.1.5	Tijd (indien de afstand niet is vermeld) (Indien geen referentie is vermeld)	
4.7.3	Parkeerrem	
4.7.3.1	Alle voertuigen van dit type moeten met een parkeerrem zijn uitgerust (parkeerrem verplicht voor voertuigen van dit type)	
4.7.3.2	Type parkeerrem (als het voertuig ermee is uitgerust)	
4.7.3.3	Maximale helling waarop de eenheid blijft stilstaan met enkel de parkeerrem aangetrokken (als het voertuig ermee is uitgerust)	
4.7.4	Remsystemen op het voertuig	
4.7.4.1	Wervelstroomrem	
4.7.4.1.1	Wervelstroomrem geïnstalleerd	



4.7.4.1.2	Mogelijkheid om het gebruik van de wervelstroomrem te vermijden (uitsluitend indien wervelstroomremmen zijn geïnstalleerd)	
4.7.4.2	Magneetrem	
4.7.4.2.1	Magneetrem geïnstalleerd	
4.7.4.2.2	Mogelijkheid om het gebruik van de magneetrem te vermijden (uitsluitend indien magneetremmen zijn geïnstalleerd)	
4.7.4.3	Recuperatierem (uitsluitend voor voertuigen met elektrische tractie)	
4.7.4.3.1	Recuperatierem geïnstalleerd	
4.7.4.3.2	Mogelijkheid om het gebruik van de recuperatierem te vermijden (uitsluitend indien recuperatieremmen zijn geïnstalleerd)	
4,8	Geometrische eigenschappen	
4.8.1	Lengte van het voertuig	
4.8.2	Minimumwieldiameter bij bedrijf	
4.8.3	Rangeerbependingen	
4.8.4	Mogelijke horizontale minimumboogstraal	
4.8.5	Mogelijke verticale bolle minimumboogstraal	
4.8.6	Mogelijke verticale holle minimumboogstraal	
4.8.7	Hoogte van laadplatform (voor platte wagons en gecombineerd vervoer)	
4.8.8	Geschikt voor vervoer op ferry's	
4,9	Apparatuur	



4.9.1	Type eindkoppeling (met vermelding van trek- en drukkrachten)	
4.9.2	Aslagerbewaking (warmloperdetector)	
4.9.3	Smering van wielflenzen	
4.9.3.1	Smering van wielflenzen geïnstalleerd	
4.9.3.2	Mogelijkheid om het smeertoestel uit te schakelen (uitsluitend indien smering van wielflenzen is geïnstalleerd)	
4,10	Energievoorziening	
4.10.1	Energievoorzieningssysteem	
4.10.2	Maximale stroom (moet worden vermeld voor elk energievoorzieningssysteem waarvoor het voertuig is uitgerust)	
4.10.3	Maximale nominale stroomafname van de bovenleiding (moet worden vermeld voor elk energievoorzieningssysteem waarvoor het voertuig is uitgerust)	
4.10.4	Maximale stroomafname per stroomafnemer bij stilstand (moet worden vermeld voor elk gelijkstroomsysteem waarvoor het voertuig is uitgerust)	
4.10.5	Hoogte van interactie van stroomafnemer met rijdraden (boven de spoorstaaf) (moet worden vermeld voor elk energievoorzieningssysteem waarvoor het voertuig is uitgerust)	



4.10.6	Stroomafnemer kop (moet worden vermeld voor elk energievoorzieningssysteem waarvoor het voertuig is uitgerust)	
4.10.7	Aantal stroomafnemers in contact met de bovenleiding (moet worden vermeld voor elk energievoorzieningssysteem waarvoor het voertuig is uitgerust)	
4.10.8	Kortste afstand tussen twee stroomafnemers in contact met de bovenleiding (moet worden vermeld voor elk energievoorzieningssysteem waarvoor het voertuig is uitgerust; moet worden vermeld voor enkelvoudig en, indien van toepassing, meervoudig bedrijf) (uitsluitend indien het aantal opgezette stroomafnemers meer dan 1 bedraagt)	
4.10.9	Soort bovenleiding die wordt gebruikt voor het testen van de stroomafnamekwaliteit (moet worden vermeld voor elk energievoorzieningssysteem waarvoor het voertuig is uitgerust) (uitsluitend indien het aantal opgezette stroomafnemers meer dan 1 bedraagt)	



4.10.10	Materiaal van het sleepstuk van de stroomafnemer waarmee het voertuig uitgerust kan zijn (moet worden vermeld voor elk energievoorzieningssysteem waarvoor het voertuig is uitgerust)	
4.10.11	Automatische strijkinrichting geïnstalleerd (moet worden vermeld voor elk energievoorzieningssysteem waarvoor het voertuig is uitgerust)	
4.10.12	TSI-conforme energiemeter voor facturering aan boord geïnstalleerd	
4,11	Geluidseigenschappen	
4.11.1	Passeergeluidsniveaus (dB(A))	
4.11.2	Passeergeluidsniveaus werden gemeten onder referentieomstandigheden	
4.11.3	Stationaire geluidsniveaus (dB(A))	
4.11.4	Geluidsniveau bij het starten (dB(A))	
4,12	Eigenschappen met betrekking tot reizigers	
4.12.1	Algemene eigenschappen met betrekking tot reizigers	
4.12.1.1	Aantal vaste zitplaatsen	
4.12.1.2	Aantal toiletten	
4.12.1.3	Aantal slaappleatsen	
4.12.2	Eigenschappen met betrekking tot personen met beperkte mobiliteit	
4.12.2.1	Aantal gereserveerde zitplaatsen	
4.12.2.2	Aantal rolstoelplaatsen	





4.12.2.3	Aantal toiletten die toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit	
4.12.2.4	Aantal rolstoeltoegankelijke slaapruiden	
4.12.3	Toegang en uitgang voor passagiers	
4.12.3.1	Perronhoogten waarvoor het voertuig is ontworpen.	
4.12.3.2	Beschrijving van de aan boord aanwezige instaphulpmiddelen (indien aanwezig)	
4.12.3.3	Beschrijving van verplaatsbare instapmiddelen indien hiermee bij het ontwerp van het voertuig werd rekening gehouden om te voldoen aan de eisen van de TSI „Personen met beperkte mobiliteit”	
4.13	Besturings- en seingevingssystemen aan boord (voor voertuigen met uitsluitend een stuurcabine)	
4.13.1	Seingeving	
4.13.1.1	ETCS-apparatuur aan boord en niveau ervan	
4.13.1.2	Referentie.versie (x.y) van ETCS. Indien de versie niet volledig compatibel is, moet dit tussen haakjes worden vermeld	
4.13.1.3	ETCS-treinapparatuur voor ontvangst van infill-functie-informatie via loop of GSM-R	
4.13.1.4	Nationale toepassingen van ETCS uitgevoerd (NID_XUSER van Packet 44)	



4.13.1.5	Klasse B- of andere treinbeveiligings-, besturings- en cabinesignaleringsystemen geïnstalleerd (systeem en, indien van toepassing, versie)	
4.13.1.6	Bijzondere voorzieningen aan boord voor het schakelen tussen verschillende treinbeveiligings-, besturings- en cabinesignaleringsystemen	
4.13.2	Radio	
4.13.2.1	GSM-R-treinapparatuur en de versie ervan (FRS en SRS)	
4.13.2.2	Aantal mobiele GSM-R-sets in stuurcabine voor gegevensoverdracht	
4.13.2.3	Klasse B- of andere radiosystemen geïnstalleerd (systeem en, indien van toepassing, versie)	
4.13.2.4	Bijzondere voorzieningen aan boord voor het schakelen tussen verschillende radiosystemen	
4,14	Compatibiliteit met treindetectiesystemen	
4.14.1	Type treindetectiesysteem waarvoor het voertuig werd ontworpen en beoordeeld	
4.14.2	Gedetailleerde voertuigeigenschappen met betrekking tot treindetectiesystemen	
4.14.2.1	Maximumafstand tussen opeenvolgende assen	
4.14.2.2	Minimumafstand tussen opeenvolgende assen	



4.14.2.3	Afstand tussen de eerste en laatste as	
4.14.2.4	Maximumlengte van de neus van het voertuig	
4.14.2.5	Minimumbreedte van de velg	
4.14.2.6	Minimumwioldiameter	
4.14.2.7	Minimumdikte wielflenzen	
4.14.2.8	Minimumhoogte wielflenzen	
4.14.2.9	Maximumhoogte wielflenzen	
4.14.2.10	Minimumaslast	
4.14.2.11	Ruimte tussen wielen zonder metaal- en inductieve onderdelen	
4.14.2.12	Het materiaal van de wielen is ferromagnetisch	
4.14.2.13	Maximale zandstrooicapaciteit	
4.14.2.14	Mogelijkheid om het gebruik van zandstrooien te vermijden	
4.14.2.15	Metaal massa van het voertuig	
4.14.2.16	Maximumimpedantie tussen tegenovergestelde wielen van een wielset	
4.14.2.17	Minimumimpedantie van het voertuig (tussen wielen en stroomafnemer (uitsluitend voor voertuigen die zijn uitgerust voor 1 500 V of 3 000 V gelijkstroom))	
4.14.2.18	Elektromagnetische storingen door retourstroom in de sporen	
4.14.2.19	Elektromagnetische emissie van de trein in verband met de comptabiliteit met treindetectiesystemen	



10 AANVULLENDE INFORMATIE BESTURING EN SEINGEVING (CCS) VEREIST VOOR GOEDKEURING VAN HET ETCS-SUBSYSTEEM AAN BOORD		
10.1	ETCS-display (DMI) (fabrikant, HW-versie, SW-versie)	
10.2	Apparatuur voor odometrie (fabrikant, HW-versie, SW-versie)	
10.3	Inrichting voor bewaking van de oplettendheid van de bestuurder (fabrikant, HW-versie, SW-versie)	
10.4	Boordapparatuur voor registratie van juridische gegevens (fabrikant, HW-versie, SW-versie)	
10.5	GSM-R-display (DMI) (fabrikant, HW-versie, SW-versie)	



11 VERGUNNINGSPROCES	
Aangemelde instanties (dat kunnen er meer dan één zijn)	
Naam aangemelde instantie I	ID-nummer aangemelde instantie
Postadres	
Postcode	Stad/land
Telefoon	Officieel e-mailadres
Website	
Naam aangemelde instantie II	ID-nummer aangemelde instantie
Postadres	
Postcode	Stad/land
Telefoon	Officieel e-mailadres
Website	



12 AANGEWENZEN INSTANTIE (dat kunnen er meer dan één zijn)	
Naam aangewezen instantie I	
Postadres	
Postcode	Stad/land
Telefoon	Officieel e-mailadres
Website	
4.2 Naam aangewezen instantie II	
Postadres	
Postcode	Stad/land
Telefoon	Officieel e-mailadres
Website	



15 SPECIFICATIES, STANDAARDEN, NORMEN EN NATIONALE TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN TOEGEPAST IN HET VERGUNNINGSPROCES:	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	



16 BEVESTIGING AANVRAGER

Ik bevestig dat ik wettelijk bevoegd ben om dit formulier te ondertekenen en alle hierin vermelde gegevens naar beste weten correct en volledig heb ingevuld.

17 HANDTEKENING:

Plaats en datum

Handtekening:

Naam en functie in hoofdletters:

Bijlage: Toelichting op het aanvraagmodel

Naam voertuig en eigen referentie van aanvrager

De aanvrager vult hier naam van het voertuig/type in alsmede diens eigen referentienummer. Ook kan er een foto worden bijgevoegd.

Status model / Versiebeheer

Status model:

De drie ondergenoemde onderdelen belichamen de belangrijkste fasen van het Europese rechtskader:

- Voorbereidingsfase (fase 2 NWK - Voorbereidingen): in deze fase ontvangt de aanvrager een overzicht van zijn project, "de vergunningsstrategie", waaronder het (de) vergunningsgeval(len), de technische voorschriften (TSI, nationale voorschriften, evt. afwijking), en de verificatieprocedures m.i.v. uit te voeren risicoanalyses of test.

Opmerking: Het document kan worden gebruikt in een vroeg stadium van het vergunningsproces en vóór de vergadering waarin de voorbereidingsfase ter tafel komt.

- Beoordeling (fase 3 NWK - Beoordeling): het model kan tijdens de beoordeling van de vergunning worden gebruikt in het kader van een tussentijdse status waarbij aan de nationale veiligheidsinstanties (NVI's) een gedetailleerder beeld van het project wordt verstrekt.
- Vergunningverlening/Technisch dossier (fase 6 NWK – Samenstellen van het vergunningsdossier en indiening van de aanvraag): De aanvrager stelt de technische dossiers samen en werkt het model bij met de laatste gegevens, zoals de ERATV-parameters.

Versiebeheer / Versiedatum:

Bij elke wijziging moet de aanvrager de versie van het document bijwerken.

Hoofdstuk 1 t/m 3 – Informatie met betrekking tot de aanvrager:

Dit onderdeel moet alle benodigde gegevens bevatten met betrekking tot de aanvrager en/of de aanbestedende dienst die de rol van aanvrager vervult.

De aanvrager kan een consortium zijn dat uit meerdere entiteiten is samengesteld.

Hoofdstuk 4 – Informatie met betrekking tot de vergunningsaanvraag:

De aanvrager moet aangeven voor welk type rollend materiaal of type wagon de aanvraag bedoeld is.

Gedetailleerde definities is beschikbaar in:

- bijlage I, punt 1.2, van Richtlijn 2008/57/EG;
- bijlage II, punt 2.7, van Richtlijn 2011/18/EU;
- punt 2 van de TSI "Goederenwagens" en de TSI "Locomotieven en passagiersvoertuigen".

Hoofdstuk 5 – Gebruiksdoel van het/de voertuig(en) en de beoogde netwerken waar de technische verenigbaarheid zal worden vastgesteld

Hier moet de aanvrager een toelichting geven over de voorwaarde voor het gebruik en/of de beperkingen van het (de) voertuig(en) en over de beoogde netwerken waar de technische verenigbaarheid zal worden vastgesteld.

Er is ook ruimte om de NVI te informeren over gecodeerde en niet-gecodeerde beperkingen. De beperkingen worden omschreven in de NVR-beschikking (Beschikking 2007/756/EG tot vaststelling van de gemeenschappelijke specificatie van het nationaal voertuigregister, als gewijzigd bij Besluit 2011/107/EU), en in de documenten ERA/TD/2011-09/INT en ERA/GUI/01-2012/INT.

Hoofdstuk 6 – Type aanvraag:

De aanvrager legt het vergunningsgeval voor dat van toepassing is op zijn aanvraag. Voor de omschrijving van de verschillende vergunningsgevallen wordt verwezen naar het model en/of naar paragraaf 4.3 van het referentiedocument Toepassingsleidraad.

Het vergunningsgeval wordt tijdens de vergadering betreffende de voorbereidingsfase (S2) overgelegd aan de NVI('s).

Hoofdstuk 7 – Eerdere vergunning(en) voor een voertuig

De aanvrager vult met betrekking tot (een) eerdere vergunning(en)/typegoedkeuring(en) de volgende gegevens in:

- Nationale veiligheidsinstantie (NVI): Naam NVI van afgifte van de vorige vergunning voor het voertuig/typegoedkeuring
- Datum van vergunningverlening voor indienststelling (VIS): Datum(s) van afgifte van de vergunning voor indienststelling
- Referentienummer (EIN – Europees Identificatienummer): voor een nadere omschrijving wordt verwezen naar Beschikking 2007/756/EG als gewijzigd bij Besluit 2011/107/EU.

NB: Voornoemde gegevens worden vermeld in de eerdere VIS.

Hoofdstuk 8 – Vergunningsverleningsproject – toepassingsgebied en definitie

In dit hoofdstuk geeft de aanvrager een algemeen overzicht van het (de) project(en):

- Algemene informatie over het voertuig/type waarvoor een vergunning wordt aangevraagd
- Technisch toepassingsgebied en interfaces: de aanvrager moet aangeven op welk subsysteem de aanvraag van toepassing is (rollend materieel, besturing en seingeving aan boord, enz.)
- Vergunningverleningsproject – plan, tijdschema, mijlpalen
- Gevraagde afwijkingen van TSI-versie(s) – gelieve te vermelden waarom om afwijkingen wordt gevraagd: voor afwijkingen van een of meer TSI's moet de aanvrager verwijzen naar artikel 9 van Richtlijn 2008/57/EG en het bestaande nationale rechtskader.

Hoofdstuk 9 – Technische kenmerken van het voertuig, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV

De aanvrager stelt de NVI('s) in kennis van de technische kenmerken/parameters van het voertuig op basis van het Europees register van goedgekeurde voertuigtypen (ERATV). De structuur van dit hoofdstuk is gelijk aan die in het register.

Voor meer informatie over het ERATV wordt verwezen naar de toepassingsleidraad “ERA/GUI/01-2012/INT”, die te vinden is op: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/ERATV-Application-Guide.aspx>.

Hoofdstuk 10 – AANVULLENDE INFORMATIE BESTURING EN SEINGEVING (CCS) VEREIST VOOR GOEDKEURING VAN HET ETCS-SUBSYSTEEM AAN BOORD

In dit hoofdstuk verstrekt de aanvrager aanvullende informatie over het ETCS-subsysteem aan boord.

Hoofdstukken 11-13

De aanvrager verstrekt de contactgegevens van de beoogde in te zetten beoordelingsinstanties. In deze hoofdstukken gaat het om: de aangemelde instantie voor beoordeling van TSI's, de aangewezen instantie voor beoordeling van nationale voorschriften en de risicobeoordelingsinstantie voor CSM-beoordeling, voor zover noodzakelijk.

Hoofdstuk 14: CERTIFICATEN AFGEGEVEN OP BASIS VAN NATIONALE VOORSCHRIFTEN EN DE REGELS DIE WORDEN TOEGEPAST VOOR DE VASTSTELLING VAN TECHNISCHE VERENIGBAARHEID VOLGENS bijlage VI bij Richtlijn 2008/57/EG

De aanvrager stelt een technisch dossier samen dat bij de EG-verklaring wordt gevoegd. Het dossier bevat alle ondersteunende documenten die voor de vergunning voor indienststelling benodigd zijn:

- alle dossiers van de aangemelde en aangewezen instanties (m.i.v. alle certificering);
- alle andere dossiers die volgens alle toepasselijke EU-wetgeving vereist zijn, waaronder tekeningen enz., zoals vereist in punt 2.4 van bijlage VI bij Richtlijn 2008/57/EG;
- alles wat verder nog nodig is voor de vergunningverlening en het daadwerkelijk gebruik van het subsysteem/voertuig (incl. gebruiksvoorwaarden en beperkingen).

In dit hoofdstuk moet de aanvrager verwijzingen opnemen naar de documenten in het technisch dossier, te weten:

- EG-keuringsverklaring voor voertuigen;
- EG-keuringsverklaring op basis van TSI's verstrekt door de aangemelde instantie(s);
- EG-keuringsverklaring voor interoperabiliteitsonderdelen;
- eventuele tussentijdse keuringsverklaringen (ISV's);
- technisch dossier opgesteld door de aangemelde instantie(s);
- EG-keuringscertificaten op basis van nationale voorschriften verstrekt door de aangewezen instantie(s);
- technisch dossier opgesteld door de aangewezen instantie(s);
- verslagen over de veiligheidsbeoordeling op basis van de CSM-risicobeoordeling;
- documentatie vereist op grond van andere richtlijnen, m.i.v. eventueel benodigde certificaten van derden.

Hoofdstuk 15: SPECIFICATIES, STANDAARDEN, NORMEN EN NATIONALE TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN TOEGEPAST IN HET VERGUNNINGSPROCES

De aanvrager is er verantwoordelijk voor dat aan alle essentiële eisen van alle toepasselijke wetgeving wordt voldaan.

In dit hoofdstuk moet opgave worden gedaan van **verplichte specificaties in:**

- technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's);
- nationale technische voorschriften;
- standaarden rechtstreeks vastgesteld in TSI's en/of in nationale technische voorschriften;
- overige wettelijk vereisten;

en van **niet-verplichte specificaties in:**

- geharmoniseerde EN-normen;
- overige openbare normen en documenten;
- bedrijfsstandaarden.

Hoofdstuk 16 en 17:

De aanvrager dient te bevestigen dat de verstrekte gegevens juist en volledig zijn.