



**Europeiska järnvägsbyrån**

**RIKTLINJER FÖR TILLÄMPNING AV TEKNISKA  
SPECIFIKATIONER FÖR DRIFTSKOMPATIBILITET  
(TSD)**

**Enligt rammandat C(2007)3371 slutlig av den 13/07/2007**

<b>Referens i ERA:</b>	ERA/GUI/07-2011/INT
<b>Version i ERA:</b>	1.02
<b>Datum:</b>	30 november 2012

<b>Dokument utarbetat av</b>	Europeiska järnvägsbyrån Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex Frankrike
<b>Dokumenttyp:</b>	Vägledning
<b>Dokumentstatus:</b>	Offentlig



## 0. DOKUMENTINFORMATION

### 0.1. Förteckning över ändringar

**Tabell 1: Dokumentets status**

Version datum	Författare	Avsnittsnummer	Beskrivning av ändring
Riktlinjer Version 1.0 18 april 2011	Europeisk a järnvägsbyrån IU	Samtliga	Första publiceringen
Riktlinjer Version 1.01 26 aug 2011	Europeisk a järnvägsbyrån IU	1.2.6, 2.1.2, Tabell 3 (2.12.4), Tabell 4 (2.13.1), Tabell 5 (2.14.1), 5.2 [G 80], Referensdokument Tabell 7	Uppdatering efter antagande av TSD:er CR INF, CR ENE, CR LOC&PAS, TAP.
Riktlinjer Version 1.02 30 nov 2012	Europeisk a järnvägsbyrån IU	Samtliga	Uppdatering efter att nya TSD:er trätt i kraft och gällande TSD:er reviderats

## 0.2. Innehållsförteckning

<b>0. DOKUMENTINFORMATION.....</b>	<b>2</b>
0.1. Förteckning över ändringar .....	2
0.2. Innehållsförteckning .....	3
0.3. Tabellförteckning .....	4
<b>1. INLEDNING OCH BAKGRUND .....</b>	<b>5</b>
1.1. Byråns mandat .....	5
1.2. Tillämpningsområde .....	5
1.3. Målgrupp .....	6
1.4. Riktlinjernas innehåll .....	6
<b>2. DIREKTIV 2008/57/EG OCH TEKNISKA SPECIFIKATIONER FÖR DRIFTSKOMPATIBILITET .....</b>	<b>7</b>
2.1. Inledning.....	7
2.2. Målsättningar för direktivet om driftskompatibilitet.....	8
2.3. Geografisk omfattning av direktivet om driftskompatibilitet .....	8
2.4. Geografisk omfattning av TSD.....	9
2.5. Teknisk omfattning av TSD:er.....	9
2.6. Undantag.....	10
2.7. Huvudsakliga TSD-relaterade bestämmelser i direktivet om driftskompatibilitet .....	10
2.8. TSD:ers struktur och innehåll.....	16
2.9. Målsystem och specialfall .....	18
2.10. Fel i TSD:er .....	19
2.11. Byråns tekniska utlåtanden.....	19
2.12. Nuläge för TSD:er .....	20
2.13. TSD:ers relevans för de delsystem som anges i bilaga II till direktivet om driftskompatibilitet .....	20
2.14. Tillämpning av olika TSD:er i praktiken .....	22
2.15. TSD:er och andra krav .....	23
2.16. Frågor om TSD:er .....	26
<b>3. TILLÄMPLIGA STANDARDER OCH ANDRA DOKUMENT .....</b>	<b>28</b>
3.1. Översikt .....	28
3.2. Hänvisning till europeiska standarder och andra dokument i TSD:erna .....	28
3.3. Byråns tekniska dokument.....	29
<b>4. INTRESSETER .....</b>	<b>30</b>
4.1. Tillverkare av driftskompatibilitetskomponenter.....	30
4.2. Sökande av EG-kontroll .....	31
4.3. Behörigt ombud .....	32
4.4. Anmälda organ .....	32
4.5. Utsedda organ.....	34
4.6. Ansökan om godkännande för att ta ett delsystem i bruk.....	34
4.7. Nationella säkerhetsmyndigheter.....	35
<b>5. BEDÖMNING AV ÖVERENSSTÄMMELSE .....</b>	<b>36</b>
5.1. Förfaranden för bedömning av överensstämmelse .....	36

---

\*\*\*\*\*

5.2.	Moduler för bedömning av överensstämmelse.....	38
5.3.	Val av modul.....	38
5.4.	Bedömningar som är tillämpliga på vissa stadier .....	40
5.5.	Fall som inte täcks av EG-kontroll .....	41
5.6.	Bedömning vid modernisering eller ombyggnad .....	41
<b>6.</b>	<b>TSD-TILLÄMPNING UNDER HELA LIVSCYKELN FÖR JÄRNVÄGSSYSTEMENS KOMPONENTER .....</b>	<b>43</b>
6.1.	Utsläppande på marknaden av driftskompatibilitetskomponenter.....	43
6.2.	Delsystemens livscykel .....	44
6.3.	Ibrukttagande av ett fordon .....	46
<b>7.</b>	<b>FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR.....</b>	<b>47</b>
	<b>REFERENSDOKUMENT .....</b>	<b>48</b>
	<b>DEFINITIONER OCH FÖRKORTNINGAR .....</b>	<b>58</b>
	Definitioner.....	58
	Förkortningar .....	62

### 0.3. Tabellförteckning

<i>Tabell 1: Dokumentets status .....</i>	<i>2</i>
<i>Tabell 2: Innehåll i TSD:er .....</i>	<i>17</i>
<i>Tabell 3: TSD:ers tillämpningsområde jämfört med delsystem.....</i>	<i>21</i>
<i>Tabell 4: Tillämpning av respektive TSD i praktiken .....</i>	<i>22</i>
<i>Tabell 5: Krav tillämpliga på strukturella delsystem och bedömning av överensstämmelse med dessa .....</i>	<i>26</i>
<i>Tabell 6: Referensdokument .....</i>	<i>48</i>
<i>Tabell 7: Definitioner.....</i>	<i>58</i>
<i>Tabell 8: Förkortningar .....</i>	<i>62</i>

## 1. INLEDNING OCH BAKGRUND

### 1.1. Byråns mandat

1.1.1. I Europeiska järnvägsbyråns rammandat, avsnitt 2.3.1, står att: *"Med tanke på den tid som behövs för att utarbeta och se över respektive TSD ska byrån regelbundet lämna och publicera på sin webbplats en allmän översyn av den vägledning för genomförande som kommissionen publicerade 2004 och som är avsedd att hjälpa intressenter att tillämpa TSD:erna. Kapitlet om tillämpliga standarder i vägledningen för genomförande ska uppdateras och offentliggöras minst en gång per år"*.

### 1.2. Tillämpningsområde

1.2.1. Dessa riktlinjer innehåller information om tillämpningen av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD), men då dessa är att betrakta som sekundärlagstiftning från direktiven är det också nödvändigt att nämna vissa begrepp och förfaranden som hänvisas till i direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen ("driftskompatibilitetsdirektivet"<sup>1</sup>), som trädde i kraft den 19 juli 2008 och skulle vara införlivat i nationell lag senast den 19 juli 2010. Trots detta ingick flera av dess bestämmelser redan i nationell lagstiftning eftersom de härrör från de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven (96/48/EG och 2001/16/EG).

1.2.2. Riktlinjerna syftar dessutom till att förklara hur driftskompatibilitetskomponenter och delsystem bör bedömas i syfte att uppfylla de grundläggande kraven i driftskompatibilitetsdirektivet. Hänvisningar och förfaranden här gäller bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning liksom EG-kontrollen av strukturella delsystem rörande gällande TSD. När en driftskompatibilitetskomponent släpps ut på marknaden eller ett delsystem tas i bruk i en medlemsstat krävs emellertid att all relevant EU-lagstiftning, nationell lagstiftning och alla bestämmelser, som är förenliga med EU:s lagstiftning, har uppfyllts och tillämpas på ett icke diskriminerande sätt. Dessa riktlinjers tillämpningsområde innefattar inte godkännande för att ta fordon i bruk ([kapitel V], [artiklarna 21 till 26]. De är inte heller avsedda att innehålla riktlinjer för att utforma eller tillverka järnvägsutrustning.

1.2.3. Riktlinjerna innehåller inga rättsligt bindande råd. De kan fungera som ett klagörande verktyg utan att på något sätt påbjuda obligatoriska förfaranden som ska följas och utan att fastställa någon rättsligt bindande praxis. Riktlinjerna innehåller förklaringar till bestämmelserna i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD) och bör vara till nytta för att förstå de synsätt och regler som beskrivs i dessa. De är därmed avsedda att bidra till att minimera antalet tillämpningar av garantiklausuler i [artiklarna 14 och 19], särskilt de som härrör från avvikande tolkningar av direktivet och tillhörande TSD.

1.2.4. Riktlinjerna eller dess bilagor innehåller exempel på tekniska lösningar. Dessa bör inte betraktas som "bättre" lösningar. Varje annan lösning som uppfyller kraven i relevanta TSD är acceptabla.

1.2.5. Riktlinjerna bör läsas och användas enbart tillsammans med direktivet om driftskompatibilitet och tillhörande beslut och förordningar om TSD för att underlätta tillämpningen, men ersätter dem inte.

<sup>1</sup> Hänvisningar till skäl, artiklar och kapitel i direktiv 2008/57/EG står inom hakparentes.

- \*\*\*\*\*
- 1.2.6. Riktlinjerna har utarbetats av Europeiska järnvägsbyrån (ERA) med stöd av representativa organ från järnvägssektorn och samordningsgruppen för anmälda organ – järnväg (Anmält organ järnväg). Europeiska standardiseringsorganisationer och nationella säkerhetsmyndigheter har också haft möjlighet att bidra till och kommentera riktlinjernas innehåll. Riktlinjerna har lagts fram för kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet för järnvägar.
- 1.2.7. Riktlinjerna är tillgängliga för allmänheten och kommer att uppdateras regelbundet för att spegla framsteg inom europeisk standard och förändringar av TSD:er. Läsaren hänvisas till Europeiska järnvägsbyråns webbplats för information om den senast tillgängliga versionen.

### **1.3. Målgrupp**

- 1.3.1. Syftet med riktlinjerna är att bidra till förståelsen bland järnvägens intressenter och därmed tillämpningen av gällande TSD. Målgrupperna är medlemsstaternas myndigheter och alla berörda ekonomiska aktörer och krafter, exempelvis järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, tillverkare, leverantörer av underhållstjänster, branschorganisationer, upphandlande enheter och anmälda organ.

### **1.4. Riktlinjernas innehåll**

- 1.4.1. För att i så stor utsträckning som möjligt motsvara målgruppens behov syftar de här riktlinjerna till att ge användarna en fullständig översikt över innehållet i TSD och förklara hur deras krav kan uppfyllas, utifrån en teknisk synvinkel (exempelvis "öppna punkter" och "specialfall", användning av moduler för bedömning av överensstämmelse osv.) Riktlinjerna består därför av en allmän del med huvudsakliga förklaringar av begrepp, roller och ramar och specifika riktlinjer för varje tillhörande TSD.

## 2. DIREKTIV 2008/57/EG OCH TEKNISKA SPECIFIKATIONER FÖR DRIFTSKOMPATIBILITET

### 2.1. Inledning

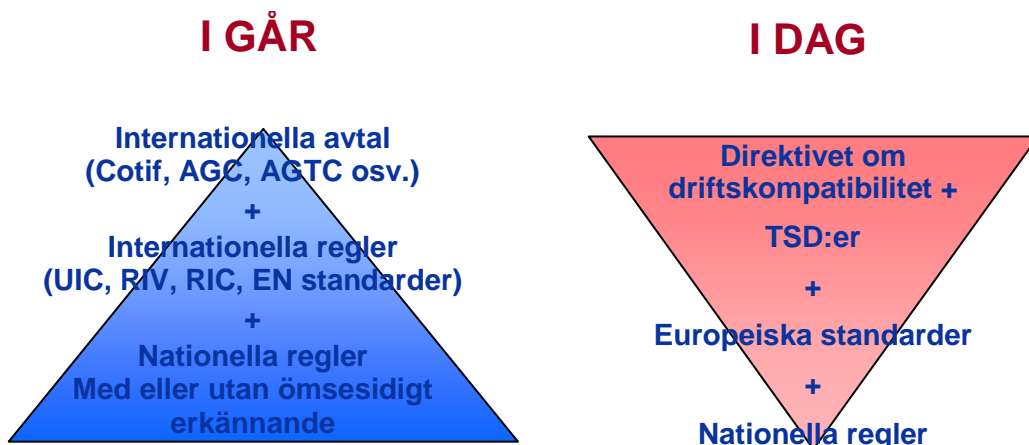
2.1.1. Direktivet om driftskompatibilitet (2008/57/EG) är en omarbetning av de tidigare direktiven om driftskompatibilitet – 96/48/EG om höghastighetståg och 2001/16/EG om konventionella tåg, som båda ändrats genom direktiven 2004/50/EG och 2007/32/EG. Direktivet om driftskompatibilitet följer följande principer i direktiven om den nya metoden (Riktlinjer för genomförandet av direktiv som grundar sig på den nya metoden och helhetsmetoden, avsnitt 1.1):

- *Den rättsliga harmoniseringen begränsas till väsentliga krav som produkter som släpps ut på den gemensamma marknaden måste uppfylla för att kunna röra sig fritt inom gemenskapen.*
- *De tekniska specifikationerna för produkter som uppfyller de väsentliga krav som föreskrivs i direktiven fastställs i form av harmoniserade standards.*
- *Tillämpningen av harmoniserade eller andra standards förblir frivillig, och tillverkaren kan alltid tillämpa andra tekniska specifikationer för att uppfylla kraven.*
- *Produkter som tillverkats enligt harmoniserade standards åtnjuter en presumtion om överensstämmelse med motsvarande väsentliga krav.*

Ytterligare information om dessa allmänna principer och ramen lämnas i bilaga 3 till riktlinjerna.

2.1.2. På grund av järnvägssystemets komplexitet och dess integrerade utformning när det gäller grundläggande krav var det nödvändigt att upprätta TSD:er för att trygga den obligatoriska driftskompatibiliteten för järnvägssystemet. I dessa anges de "villkor som ska uppfyllas för att driftskompatibiliteten (...) ska kunna genomföras" och de ska betraktas som en definition av "optimal nivå för teknisk harmonisering" (artikel 1 i direktivet om driftskompatibilitet).

2.1.3. Genom TSD:er underlättas övergången från de gamla integrerade nationella järnvägssystemen, som huvudsakligen styrdes av nationella regler, till det gemensamma europeiska järnvägsområdet som huvudsakligen regleras av gemensamma EU-regler.



2.1.4. Den 29 mars 2011 antog kommissionen [43] rekommendationen om godkännande för ibruktagande av strukturella delsystem och fordon, där principer och riktlinjer fastställs som

medlemsstaterna bör ta hänsyn till när de godkänner ibruktagande av strukturella delsystem och fordon. Dokumentet är avsett för medlemsstaterna men kan rekommenderas för alla som vill förstå TSD:ers roll och EG-kontrollförfarandet i processen som leder till att ibruktagande godkänns.

## 2.2. Målsättningar för direktivet om driftskompatibilitet

2.2.1. Enligt [artikel 1] ska ramen för direktivet om driftskompatibilitet uppfattas på ett bredare sätt än i tidigare direktiv:

*1. "Detta direktiv syftar till att fastställa de villkor som ska uppfyllas för att driftskompatibiliteten hos gemenskapens järnvägssystem ska kunna genomföras i överensstämmelse med bestämmelserna i direktiv 2004/49/EG.  
Dessa villkor gäller projektering, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av delarna av systemet samt yrkesmässiga kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet för den personal som arbetar med driften och underhållet av systemet.  
2. Strävandena för att uppnå detta mål måste leda till att en optimal nivå för teknisk harmonisering fastställs och göra det möjligt att:  
(a) underlätta, förbättra och utveckla de internationella järnvägstjänsterna inom Europeiska unionen och med tredjeländer,  
(b) bidra till att stegvis förverkliga den inre marknaden för utrustning och tjänster för att bygga upp, modernisera, bygga om och driva järnvägssystemet inom gemenskapen,  
(c) bidra till driftskompatibiliteten hos järnvägssystemen inom gemenskapen.*

2.2.2. Målsättningarna i direktivet om driftskompatibilitet ska uppfattas som en del av EU:s metod för att förbättra resultatet inom järnvägstransport, vars hörnstenar är:

- öppen tillgång till järnvägstransport för att gynna konkurrenskraft och skapa incitament till produktinnovation och tjänster av hög kvalitet,
- främjande av driftskompatibilitet inom de nationella nätverken (och därmed internationella tjänster) via teknisk harmonisering,
- utveckling av ett europeiskt nätverk för järnväg genom att utvidga det transeuropeiska nätverket till hela gemenskapens järnvägssystem,
- genomförande av en gemensam metod för järnvägssäkerhet för att underlätta tillträde till marknaden och samtidigt upprätthålla en rimligt hög säkerhetsnivå.

2.2.3. Avslutningsvis avser i direktivet om driftskompatibilitet termerna "Gemenskapen" (vilket sedan Lissabonfördraget trädde i kraft ska uppfattas som "Europeiska unionen") och "den inre marknaden" även territorierna Liechtenstein, Island och Norge som ingår i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), enligt rådets och kommissionens beslut[19]. I praktiken består den geografiska omfattningen av 27 stater (dvs. samtliga medlemsstater i EU och EES, med undantag för Cypern, Malta och Island, som inte har någon järnvägsinfrastruktur).

## 2.3. Geografisk omfattning av direktivet om driftskompatibilitet

2.3.1. Den geografiska omfattningen av direktivet om driftskompatibilitet har utvidgats från TEN-T till hela "[EU:s] järnvägssystem". När medlemsstaterna införlivar direktivet kan de undanta:

- a) *"tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem,*



- b) *järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från resten av järnvägssystemet och avsedda endast för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik, samt järnvägsföretag som enbart använder dessa järnvägsnät,*
- c) *privatägd järnvägsinfrastruktur och fordon som endast används på sådan infrastruktur och som förekommer uteslutande för att användas av ägaren vid dess godstransportverksamhet,*
- d) *järnvägsinfrastruktur och fordon avsedda att användas uteslutande för lokala ändamål, historiska ändamål eller turiständamål.”*

2.3.2. Den exakta omfattningen av tillämpningen av direktivet om driftskompatibilitet i respektive medlemsstat anges i den nationella lagstiftning som införlivar den.

## 2.4. Geografisk omfattning av TSD

2.4.1. Denna utvidgade omfattning av direktivet om driftskompatibilitet innebär inte någon automatisk utvidgning av TSD:ernas omfattning. I [artikel 1.4] anges att *”räckvidden för TSD:erna ska (...) gradvis utvidgas till att omfatta hela järnvägssystemet (...)”*.

2.4.2. Den geografiska omfattningen av TSD:erna kommer att utvidgas genom översyn av befintliga eller antagande av nya TSD:er. Den geografiska omfattningen som ursprungligen angivits i respektive TSD gäller fortfarande.

2.4.3. Det innebär att den geografiska omfattningen av flertalet befintliga TSD:er är det transeuropeiska höghastighetsnätet och järnvägsnätet för konventionell trafik enligt definitionen i bilaga I till direktivet om driftskompatibilitet (eller enligt tidigare definition i bilaga I till direktiv 96/48/EG och bilaga I till direktiv 2001/16/EG), dvs. järnvägslinjerna inom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och de fordon som sannolikt kommer att använda sig av det. Det transeuropeiska transportnätet definieras i [24] beslut 661/2010/EU vilket ersätter [25] beslut 1692/96/EG.

2.4.4. Under 2010 erhöll Europeiska järnvägsbyrån ett tredje mandat [40] i syfte att utvidga TSD:erna till att omfatta Europeiska unionens hela järnvägssystem och genomför en översyn av TSD:er *”för att täcka de linjer och det rullande materiel som ännu inte omfattas”*.

2.4.5. En medlemsstat kan besluta att tillämpa en TSD eller vissa krav i en TSD utöver den geografiska omfattning som definieras i TSD:n. Det ska då speglas i den nationella lagstiftningen. En medlemsstat kan anmäla kraven i en TSD som nationell regel för den del av nätverket som inte ingår i TEN enligt [artikel 17].

## 2.5. Teknisk omfattning av TSD:er

2.5.1. I [artikel 5.2] står att *”delsystemen ska stämma överens med de TSD:er som är i kraft vid deras ibruktagande, ombyggnad eller modernisering”*.

2.5.2. För strukturella delsystem innebär detta att alla nya delsystem som faller inom TSD:ernas geografiska omfattning bör överensstamma med dem.

2.5.3. När det gäller strukturella delsystem som byggs om eller moderniseras bör [artikel 20] beaktas. Där står att medlemsstaten först ska *”avgöra om (...) att det krävs ett nytt godkännande för att ta delsystemet i bruk”* och i så fall för det andra *”i vilken utsträckning TSD:erna behöver tillämpas på projektet”*. Medlemsstaterna bör fatta sina beslut *”med beaktande av den genomförandestrategi som anges i tillämplig TSD”*.

2.5.4. När det gäller funktionella delsystem som inte tas i bruk definieras tillämpningen av TSD-kraven på järnvägssystem i genomförandestrategin för aktuell TSD.

- 2.5.5. En medlemsstat kan besluta att tillämpa en TSD eller vissa krav för en TSD utöver den tekniska omfattning som anges i själva TSD:erna eller i situationer som inte definieras i direktivet om driftskompatibilitet. Det ska då speglas i den nationella lagstiftningen.

## 2.6. Undantag

- 2.6.1. I princip utarbetas TSD med beaktande av olika avvikande situationer som kräver särskild behandling. Dessa situationer tas normalt upp i kapitel 7 i TSD:erna och kan bland annat innefatta övergångsperioder och specialfall. Det kan emellertid förekomma vissa oväntade situationer som inte har förutsetts och tagits upp i TSD:erna. I dessa fall kan en medlemsstat om det är motiverat begära undantag för vissa TSD:er eller delar av TSD:er.
- 2.6.2. Såsom angivits ovan är en TSD tillämplig på alla nya delsystem som faller inom dess geografiska omfattning. För att inte behöva tillämpa en TSD måste ett projekt ha beviljats undantag enligt [artikel 9], där de fall där ett undantag kan beviljas anges och vilka förfaranden som ska tillämpas.
- 2.6.3. Undantag beviljas av Europeiska kommissionen efter ansökan från den berörda medlemsstaten. Om den organisation som är ansvarig för projektet anser att undantaget är nödvändigt måste den informera myndigheterna i den medlemsstat där delsystemet ska tas i bruk så att medlemsstaten kan lämna in en begäran till kommissionen.
- 2.6.4. Framför allt bör de fall som sorterar under [artikel 9.1 a] uppmärksammas, dvs. ett projekt "som, vid den tidpunkt då [den särskilda TSD:en] offentliggörs, är långt framskridet eller omfattas av ett avtal som håller på att genomföras".
- 2.6.5. Medlemsstaterna måste lämna in en förteckning över dessa projekt till kommissionen inom ett år efter att TSD:en trätt i kraft.

## 2.7. Huvudsakliga TSD-relaterade bestämmelser i direktivet om driftskompatibilitet

Följande artiklar i direktivet är av särskild betydelse för TSD:er.

### Artikel 1.1: Villkor för driftskompatibilitet

*Dessa villkor gäller projektering, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av systemets delar samt yrkesmässiga kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet för den personal som arbetar med drift och underhåll av systemet.*

- [G 1] TSD:erna utarbetades i syfte att, i överensstämmelse med direktivets grundläggande krav, möjliggöra säker rörlighet utan driftsavbrott för driftskompatibla tåg. I dessa hanteras därför exempelvis inte villkoren som gäller för komfortkrav, vilka inte hindrar fri och säker rörlighet för tågen, dvs. inte är förbundna med de grundläggande kraven och inte relevanta när det gäller godkännande av ibruktagande av delsystem eller rätt till utsläppande på marknaden av driftskompatibilitetskomponenter (artiklarna 4, 10 och 16 i direktivet om driftskompatibilitet).
- [G 2] TSD:er är endast tillämpliga på nya, ombyggda och moderniserade delsystem. TSD:er är inte någon handbok i projektering. De omfattar inte alla aspekter av systemet, utan endast dem som gäller de grundläggande kraven.

### Artikel 2a: "Transeuropeiska järnvägssystem"

*"Det transeuropeiska järnvägssystemet: de transeuropeiska järnvägssystemen för konventionell"*

*trafik och för höghastighetstrafik enligt bilaga I, punkt 1 och 2 i direktivet”.*

- [G 3] Även om direktiven om höghastighetstrafik och järnvägssystem för konventionell trafik har omarbetats i ett enda dokument och tillämpningsområdet för direktivet om driftskompatibilitet har utvidgats till att omfatta EU:s hela järnvägssystem, är definitionen av det transeuropeiska järnvägssystemet [24] och dess delar som rör höghastighetstrafik och järnvägssystem för konventionell trafik fortfarande viktiga för omfattningen av tillämpningen av gällande TSD:er. Tillämpningsområdet för dessa TSD kvarstår enligt vad som anges i respektive TSD.

## Artikel 2b: ”Driftskompatibilitet”

*”Driftskompatibilitet” är egenskapen hos ett järnvägssystem att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erforderade prestandakrav uppfylls. Denna egenskap är beroende av alla de föreskrifter samt tekniska och driftmässiga villkor som ska iakttas för att de väsentliga kraven ska uppfyllas”.*

- [G 4] Direktivet om driftskompatibilitet och tillhörande TSD:er är utformade för att underlätta ”optimal nivå för teknisk harmonisering” av EU:s hela järnvägssystem i syfte att förbättra dess konkurrenskraft, exempelvis genom att minska kostnaderna för produktion, acceptans, drift och underhåll. Målet är för det första att underlätta internationella järnvägstjänster och för det andra att inrätta gemensamma regler för hela EU när det gäller bedömning av överensstämmelse och ibruktagande av infrastruktur, fasta installationer och fordon.

- [G 5] Under senare år har ett antal nya höghastighetståg tagits i bruk på internationella sträckor. Detta har uppnåtts på ett säkert sätt och med ett minimum av avbrott, men så gott som alla dessa nya tåg uppnådde gränsöverskridande driftskompatibilitet på specifika sträckor. Med andra ord byggde dessa nya tåg på former av driftskompatibilitet som inte fullständigt uppfyllde direktivet om driftskompatibilitet och tillhörande TSD:er. De fordon som användes på dessa internationella sträckor var specifikt utrustade för dessa sträckor med flera kontrollsystem som gjorde det möjligt att exempelvis vid behov snabbt växla från ett kontrollsystem till ett annat. Dessa specifika lösningar som bygger på reglerna i olika stater medför ytterligare kostnader för produktion och bedömning av överensstämmelse.

## Artikel 2c: ”Fordon”

*”fordon” innebär ett järnvägsfordon som trafikerar järnvägslinjer på egna hjul, med eller utan dragkraft. Ett fordon består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem eller delar av sådana delsystem”.*

- [G 6] Ett lok består exempelvis normalt av två delsystem:
- rullande materiel och
  - trafikstyrning och signalering på tåget.

## Artikel 2e: ”Delsystem”

*”Delsystem” innebär resultatet av uppdelningen av järnvägssystemet, såsom anges i bilaga II [i direktivet om driftskompatibilitet]. Dessa delsystem, för vilka väsentliga krav ska anges, kan vara av strukturell eller funktionell beskaffenhet”.*

- [G 7] I [bilaga II] anges att med avseende på tillämpningen av direktivet om driftskompatibilitet kan järnvägssystemet delas upp i:

- Fem strukturella delsystem:
  - infrastruktur
  - energi
  - stationär trafikstyrning och signalering
  - trafikstyrning och signalering ombord samt
  - rullande materiel

(de första tre delsystemen kan kallas "nätverksrelaterade delsystem", och de två sista "fordonsrelaterade delsystem")
- Tre funktionella delsystem
  - drift och trafikledning
  - underhåll
  - telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik.

[G 8] I [artikel 15.1] anges dessutom att "(...) ska varje medlemsstat besluta om godkännande att ta i bruk de strukturella delsystem som ingår i järnvägssystemet (...)". För de funktionella delsystemen finns inget ibruktage och därför finns heller ingen EG-kontrollförklaring, inget EG-kontrollförfarande och inga delaktiga anmälda organ.

[G 9] Hur strukturella och funktionella delsystem ska bli driftskompatibla anges i dokument kallade "tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD)" som antas genom beslut eller förordningar från Europeiska kommissionen och därför är obligatoriska.

## Artikel 2f: "Driftskompatibilitetskomponenter"

*"Driftskompatibilitetskomponent" innebär alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet är direkt eller indirekt beroende av. Begreppet "komponent" omfattar såväl materiella föremål som immateriella föremål, t.ex. programvara".*

[G 10] Driftskompatibilitetskomponenterna och dessas driftskompatibla egenskaper fastställs i TSD:erna. En av målsättningarna är att skapa en europeisk industriell marknad för järnvägsprodukter. För att undvika onödig upprepning av bedömningsförfaranden och tillhörande kostnader, har komponenter och underenheter i ett delsystem som krävs för driftskompatibilitet, och som tillverkas med identisk utformning som serieprodukter som senare ska säljas i kvantiteter och ingå i delsystem, definierats som driftskompatibilitetskomponenter.

[G 11] Rent allmänt har driftskompatibilitetskomponenter följande gemensamma punkter:

- Driftskompatibilitetskomponenters egenskaper kan utvärderas genom hänvisning till en europeisk standard eller annat relevant dokument, oberoende av det delsystem som komponenterna ska ingå i.
- Driftskompatibilitetskomponenter kan användas separat som reservdelar och släppas ut på den europeiska marknaden av tillverkaren, innan de integreras i ett delsystem.
- Driftskompatibilitetskomponenter är delar vars utformning kan utvecklas och bedömas separat.

- [G 12] Bedömningen av en driftkompatibilitetskomponents överensstämmelse beror inte på huruvida den kan integreras i ett delsystem. Under alla omständigheter kommer det under ett systems EG-kontrollförfarande att bli nödvändigt att kontrollera huruvida driftkompatibilitetskomponenter används inom deras användningsområde, såsom avses i kapitel 5 i respektive TSD, och integreras korrekt i delsystemet. Vid kontrollen av integration i delsystemet bör restriktioner och bestämmelser som anges i driftkompatibilitetskomponentens EG-försäkran om överensstämmelse beaktas. I direktivet om driftkompatibilitet betonas dessutom betydelsen av komponenternas överensstämmelse som syftar till att garantera systemets driftkompatibilitet.
- [G 13] När det gäller direktivet om driftkompatibilitet (och utan att det påverkar bestämmelserna i andra förordningar) behöver inte tillverkarna "CE-märka komponenter" som omfattas av bestämmelserna. Tillverkarens försäkran om överensstämmelse är tillräckligt ([skäl 36]). CE-märkning av en driftkompatibilitetskomponent eller ett delsystem innebär inte att det uppfyller direktivet om driftkompatibilitet och tillhörande TSD:er. Märkningen sker som ett resultat av tillämpningen av andra europeiska direktiv om teknisk harmonisering. Bevis för att direktivet om driftkompatibilitet och tillhörande TSD:er är uppfyllda måste finnas i relevant dokumentation.
- [G 14] CE-märkningen måste fästas på driftkompatibilitetskomponenterna om detta krävs i någon annan förordning som är tillämplig på denna driftkompatibilitetskomponent.

## Artikel 5.2: "Ett delsystems överensstämmelse med TSD:er"

*"Delsystemen ska stämma överens med de TSD:er som är i kraft vid deras ibruktagande, ombyggnad eller modernisering, i enlighet med direktivet om [driftkompatibilitet]. Denna överensstämmelse ska föreligga under hela den tid delsystemet är i bruk".*

- [G 15] I denna artikel föreskrivs skyldigheten att uppfylla TSD:er endast för de strukturella delsystem som har tagits i bruk (sedan de byggts upp, byggts om eller moderniserats) efter att dessa TSD:er trätt i kraft. En TSD kan inte antas retroaktivt. Det finns ingen skyldighet att befintliga strukturella delsystem ska överensstämma med den, om inte dessa delsystem byggts om eller moderniserats. Vid ombyggnad eller modernisering ska [artikel 20] gälla.
- [G 16] Ett delsystem måste bedömas mot tillämpliga TSD:er, även om dessa TSD:er inte fullständigt täcker detta delsystem. För exempelvis ett tågsätt i konventionell trafik är TSD:erna Säkerhet i järnvägstunnlar (SRT), Buller (NOI) och Personer med nedsatt rörelseförmåga (PRM) tillämpliga, även om TSD Lok och rullande materiel för persontrafik (LOC&PAS) ännu inte trätt i kraft.
- [G 17] I [artikel 15.3] och skäl 40 hänvisas till artiklarna 10 och 11 i säkerhetsdirektivet (för säkerhetsintyg för järnvägsföretag respektive säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare) i syfte att klargöra ansvaret för att upprätthålla delsystemens överensstämmelse med tillhörande TSD:er under deras användning. Bibehållande av delsystemens överensstämmelse med gällande TSD:er under användningen faller med andra ord under ansvaret för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som driver dessa delsystem, och när det gäller fordon är den enhet som ansvarar för underhåll ansvarig för att se till att delsystemen överensstämmer med TSD:erna. På detta område är det leverantörens ansvar att erbjuda järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enheten som ansvarar för underhåll relevant dokumentation (dokumentation om drift, underhåll och utbildning) så att de kan utföra sina uppgifter. Denna bibehållna överensstämmelse med TSD:er gäller endast dessa TSD:ers överensstämmelse med det som bedömdes och förklarades när delsystemen togs i bruk (dvs. strukturella delsystem som togs i bruk innan en TSD trätt i kraft behöver inte uppfylla denna TSD).

- [G 18] För funktionella delsystem finns inget ibrukttagande. Uppfyllandet av bestämmelserna i TSD gällande dem måste kontrolleras i samband med beviljande och övervakning av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd.

### Artikel 5.7: "Driftskompatibla tåg och tåg som inte omfattas av TSD:er"

*"TSD:er får inte hindra medlemsstaterna från att fatta beslut om användningen av infrastrukturerna för förflyttning av fordon som inte omfattas av TSD:erna".*

- [G 19] Såsom anges ovan föreligger ingen skyldighet att befintliga strukturella delsystem ska överensstämma med TSD:erna.
- [G 20] När TSD:erna utarbetades beaktades samtidig trafik på samma infrastruktur både med tåg som överensstämmer med TSD och andra tåg som inte omfattas av TSD:er, oavsett om det gäller person- eller godståg. Denna situation krävde inga enskilda specifikationer för denna typ av blandad trafik eftersom specifikationerna för majoriteten av de grundläggande parametrarna för de nätverksrelaterade delsystemen gjorde det möjligt att anta gränsvärden som var kompatibla med andra tågs förflyttningar, utan att det stör trafiken med tåg som överensstämmer med TSD. Valet av enskilda gränsvärden ligger emellertid inom behörighetsområdet för infrastrukturförvaltaren som måste stå för den ekonomiska effekten och kontrollera att de överensstämmer med TSD-kraven.

### Artikel 10.2: "Utsläppande av driftskompatibilitetskomponenter på marknaden"

*"Medlemsstaterna får inte, på sitt territorium och på grundval av detta direktiv, förbjuda, begränsa eller förhindra att driftskompatibilitetskomponenter släpps ut på marknaden för användning i järnvägssystemet om de uppfyller bestämmelserna i direktivet. De får i synnerhet inte kräva sådana kontroller som redan har utförts inom ramen för förfarandet för EG-försäkringen om överensstämmelse eller lämplighet för användning, närmare beskrivet i bilaga IV.*

- [G 21] I bilaga IV till direktivet om driftskompatibilitet anges tre olika kategorier av komponenter:
- *"Komponenter med flera användningsområden, vilka inte är specifika för järnvägssystemet och kan i befintligt skick användas också på andra områden".*
  - *Komponenter med flera användningsområden och särskilda egenskaper som i sig inte är specifika för järnvägssystemet, men de måste uppvisa specifika prestanda om de ska användas för järnvägsändamål.*
  - *Särskilda komponenter för användning i järnvägssystem."*

För delsystem inom TSD:ernas tekniska och geografiska omfattning är användningen av driftskompatibilitetskomponenter som täcks av en EG-försäkringen obligatorisk, om inget annat anges i tillämpliga TSD:er (exempelvis under en övergångsperiod).

- [G 22] I TSD:er fastställs *"alla villkor som ska uppfyllas av en driftskompatibilitetskomponent, liksom det förfarande som ska följas vid bedömningen av överensstämmelse"* ([skäl 15]). Dessutom anges att *"när en TSD träder i kraft finns det redan ett antal driftskompatibilitetskomponenter på marknaden. En övergångsperiod bör medges så att komponenterna kan integreras i ett delsystem även om de inte på alla punkter överensstämmer med denna TSD"* ([skäl 38]).
- [G 23] För att möjliggöra teknisk innovation innefattar flertalet gällande TSD:er bestämmelser om "innovativa lösningar" som inte uppfyller kraven i TSD:n eller inte är möjliga att bedöma enligt vad som anges i TSD:n. I dessa fall måste den sökande ange undantagen från relevanta delar av TSD:n och lämna dem till kommissionen för analys. Om kommissionens

uppfattning är positiv kommer ett nytt specifikations- och bedömningsförfarande att ingå i TSD:n under översynen och det kan bli tillåtet att använda den innovativa lösningen innan den införs i TSD:n.

- [G 24] Enligt artikel 16 i säkerhetsdirektivet är de nationella säkerhetsmyndigheterna ansvariga för att övervaka att driftskompatibilitetskomponenterna som släpps ut på marknaden uppfyller TSD:erna.

## Artikel 15: "Ibruktagande av strukturella delsystem"

*"(...) ska varje medlemsstat besluta om godkännande att ta i bruk de strukturella delsystem som ingår i järnvägssystemet och som är belägna eller används på dess territorium.*

- [G 25] För detta ändamål ska medlemsstaterna särskilt kontrollera:
- *"dessa delsystems tekniska kompatibilitet med det system som de integreras i" (artikel 15.1),*
  - *"att integreringen av dessa delsystem är säker enligt säkerhetsdirektivet" (artiklarna 4.3 och 6.3),*
  - *att de är förenliga "med relevanta TSD-föreskrifter om drift och underhåll", i tillämpliga fall.*
- [G 26] *"De delsystem som utgör järnvägssystemet bör underkastas ett kontrollförfarande. Denna kontroll måste ge de myndigheter som ansvarar för godkännande att ta i bruk möjlighet att försäkra sig om att resultatet i projekterings-, uppbyggnads- och ibruktagandestadierna överensstämmer med gällande regler och tekniska och driftsmässiga föreskrifter. Kontrollförfarandet måste även göra det möjligt för tillverkarna att kunna räkna med likabehandling oavsett vilket land det rör sig om. Det är således nödvändigt att utforma en eller flera moduler som fastställer principerna och villkoren för en EG-kontroll av delsystemen" ([skäl 39]).*
- [G 27] För att godkänna att ett delsystem tas i bruk måste de nationella säkerhetsmyndigheterna i praktiken kontrollera huruvida följande förfaranden har genomförts med positivt resultat:
- EG-kontroll.
  - Kontroll av överensstämmelse med tillämpliga anmälda nationella regler (öppna punkter, specialfall, undantag).
  - Bedömning och utvärdering av risk om detta krävs enligt kommissionens förordning (EG) nr 352/2009 (vilket även kan innebära ett uttryckligt krav i TSD:n).
- [G 28] *"Efter det att ett delsystem har tagits i bruk bör man försäkra sig om att det används och underhålls i enlighet med de väsentliga krav som gäller för delsystemet" ([skäl 40]).* I detta syfte anges i säkerhetsdirektivet järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas ansvar för de delsystem de driver. Medlemsstaterna måste kontrollera att detta ansvar uppfylls när man beviljar och övervakar säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd.
- [G 29] För att möjliggöra teknisk innovation innefattar flertalet TSD:er bestämmelser för "innovativa lösningar".

## Artikel 20: "Ibruktagande av befintliga delsystem efter modernisering eller ombyggnad"

*"Om det behövs ett nytt godkännande ska medlemsstaten besluta om i vilken utsträckning TSD:erna behöver tillämpas på projektet."*

- [G 30] EG-kontroll som ett anmält organ ska genomföra är begränsad till de delar eller egenskaper i delsystemet för vilka TSD:erna har tillämpats.
- [G 31] I [artikel 2m] definieras "ombyggnad" som "sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av ett delsystem som förbättrar delsystemets totala prestanda". Definitionen är i allmänhet tillämplig på varje slag av avsiktlig förändring av ett delsystems totala prestanda, exempelvis:
- om ett beslut fattas att avveckla ett spår på en linje med låg trafik skulle denna avveckling minska linjens kapacitet, men göra dess drift och underhåll mer kostnadseffektiva (dvs. det skulle förbättra resultatet),
  - Om ett beslut fattas att bygga om en flakvagn till en containervagn har ingen av de två typerna i princip bättre prestanda, men beslutet har definitivt fattats med avsikten att förbättra prestanda vid en specifik affärssituation.
- [G 32] I samtliga dessa fall gäller [artikel 20] och den berörda medlemsstaten ska "besluta om i vilken utsträckning TSD:erna behöver tillämpas".
- [G 33] I vissa fall innehåller TSD:erna särskilda krav rörande tillämpningen eller moderniseringen.

## Kapitel V: "Fordon"

- [G 34] "...eftersom direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG berörde nya och ombygga delsystem och direktiv 2004/49/EG är inriktat på rullande materiel i bruk har alla bestämmelser om förfarandet för att ta fordon i bruk integrerats i [kapitel V i direktivet om driftskompatibilitet]" ([skäl 41] för både fordon som överensstämmer med TSD och fordon som inte överensstämmer med TSD, för delar av nätverket som både täcks av den geografiska omfattningen av TSD:erna och de som ännu inte gör det. I dessa bestämmelser beaktas den nya definitionen av fordon (se kommentar i [artikel 2c]).
- [G 35] Vart och ett av delsystemen som utgör ett fordon omfattas av de relevanta bestämmelserna i direktivet om driftskompatibilitet och när det gäller nya, ombyggda och moderniserade delsystem omfattas de av relevanta TSD:er.
- [G 36] Förfarandet för godkännande för att ta fordon i bruk ligger utanför dessa riktlinjers tillämpningsområde.

## 2.8. TSD:ers struktur och innehåll

- 2.8.1. I [artikel 5.3] anges innehållet i TSD:er, i den mån det är nödvändigt för att uppnå driftskompatibilitet inom EU:s järnvägssystem.



**Tabell 2: Innehåll i TSD:er**

<p><i>”Varje TSD ska:</i></p> <p><i>a) Ange det tillämpningsområde som avses (del av det järnvägsnät eller de fordon som anges i bilaga I [i direktivet om driftskompatibilitet]; delsystem eller del av delsystem som avses i bilaga II [i direktivet om driftskompatibilitet]);</i></p>	<p>Detta innehåll ingår i kapitel 1 och 2 i TSD:erna.</p>
<p><i>b) Ange de väsentliga kraven för det berörda delsystemet och dess gränssnitt mot andra delsystem</i></p>	<p>De grundläggande kraven anges i allmänna termer i bilaga III i direktivet om driftskompatibilitet. De utvecklas ytterligare för respektive delsystem i TSD:ernas kapitel 3.</p>
<p><i>c) Fastställa de funktionella och tekniska specifikationer som ska följas när det gäller delsystemen och deras gränssnitt mot andra delsystem. Om det är nödvändigt kan dessa specifikationer variera beroende på användningen av delsystemet, till exempel efter kategori av linjer, knutpunkter och/eller fordon enligt bilaga I [i direktivet om driftskompatibilitet]</i></p>	<p>De grundläggande specifika kraven för delsystemen speglas i de tekniska kraven rörande parametrar, gränssnitt och prestanda som anges för respektive delsystem i kapitel 4 i TSD:erna.</p> <p>Som ett exempel på de olika kraven kan hänvisning ske till olika kategorier av linjer, som definieras i TSD Infrastruktur för höghastighetstrafik och konventionell trafik, olika system för kraftöverföring i TSD Energi för höghastighetstrafik och konventionell trafik osv.</p>
<p><i>d) Ange vilka driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som ska vara föremål för europeiska specifikationer, inbegripet de europeiska standarder som krävs för att uppnå driftskompatibilitet hos järnvägssystemet.</i></p>	<p>I kapitel 5 i TSD:erna tas komponenter och gränssnitt upp som täcks av europeiska specifikationer.</p> <p>Standarder (frivilliga eller obligatoriska, se avsnitt 3 i dessa riktlinjer) som säkerställer överensstämmelse med de grundläggande kraven i direktivet om driftskompatibilitet gör det möjligt att uppfylla de tekniska egenskaper hos delsystemen som anges i kapitel 4 i TSD:erna, och inte direkt direktivets grundläggande krav.</p>
<p><i>e) För varje tänkbart fall ange vilka förfaranden som ska tillämpas vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning å ena sidan eller vid EG-kontroll av delsystem å andra sidan. Dessa förfaranden ska grunda sig på de moduler som anges i beslut 93/465/EEG och dess påföljande ändringar.</i></p>	<p>Kapitel 6 i TSD:erna. Det bör även påpekas att detta beslut har ersatts av beslut 768/2008/EG. Dessutom har ett särskilt beslut om järnvägsmoduler antagits. TSD:er som antagits vid eller efter att detta särskilda beslut antagits hänvisar till det. TSD:er som antagits före detta datum innehåller beskrivningen av modulerna i respektive TSD.</p>

**Tabell 2: Innehåll i TSD:er**

<p>f) Ange strategin för att genomföra TSD:erna. Det är framför allt nödvändigt att ange de etapper som ska slutföras för en stegvis övergång från den nuvarande situationen till den slutliga situationen, då TSD:erna ska utgöra gällande norm.</p>	<p>I kapitel 7 i TSD:erna, som innehåller specifika fall, definieras också övergångsperioder för tillämpning av olika bestämmelser i TSD:n och ger möjlighet till viss tid för att ta delsystem i bruk som överensstämmer med de regler som gällde innan TSD:n antogs.</p>
<p>g) För den berörda personalen ange de yrkesmässiga kvalifikationer och de villkor avseende hälsa och säkerhet som krävs för drift och underhåll av de delsystem som avses ovan samt för genomförandet av TSD:erna.</p>	<p>Dessa punkter beskrivs i kapitel 4 som en del av delsystemens utmärkande drag.</p>

2.8.2. I [artikel 5.6] slås fast att "om vissa tekniska aspekter som hänför sig till väsentliga krav inte på ett uttryckligt sätt kan behandlas i en TSD, ska dessa aspekter tydligt anges i en bilaga till TSD som **öppna punkter**". Tanken är att vissa aspekter anses nödvändiga för att uppfylla de grundläggande kraven, men det har (på grund av deras komplexitet eller tidsbrist) ännu inte varit möjligt att fastställa en lämplig specifikation för målsystemet. I detta fall kan en TSD antas i syfte att stänga den öppna punkten vid ytterligare översyner. Under tiden gäller anmälda nationella regler för denna öppna punkt.

2.8.3. Dessa nationella regler för de öppna punkterna och de organ som utses för att bedöma överensstämmelsen med dessa regler måste anmälas av medlemsstaten till kommissionen efter att den TSD som innehåller dessa öppna punkter har antagits.

## 2.9. Målsystem och specialfall

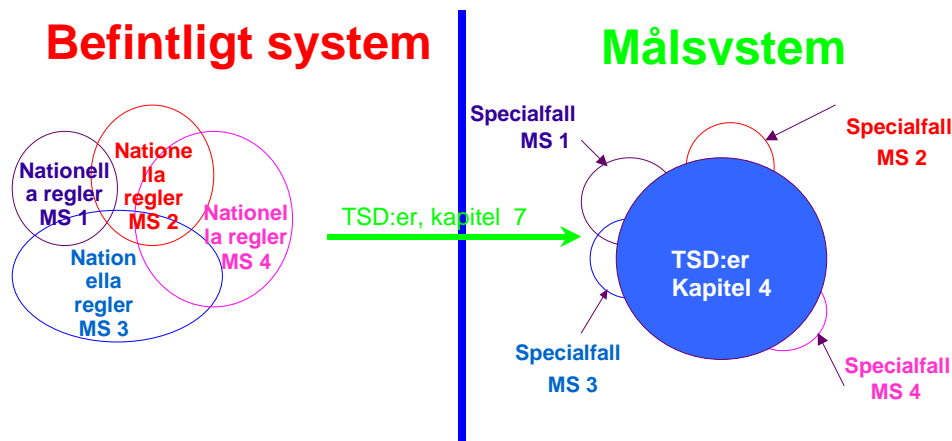
2.9.1. Målsättningen med TSD:en är att bidra till att uppnå "optimal nivå för teknisk harmonisering" genom att fastställa en specifikation för ett gemensamt målsystem (ska inte förväxlas med en metod där "en storlek passar alla").

2.9.2. Beroende på den särskilda situationen i respektive medlemsstat är det eventuellt inte möjligt att uppnå målsystemet (eller också krävs en lång övergångsperiod). Med tanke på detta ska TSD:erna "(...) bevara kompatibiliteten i varje medlemsstats järnvägssystem (...) specialfall anges för varje TSD både i fråga om järnvägsnät och fordon... För varje specialfall ska i TSD:erna anges tillämpningsföreskrifter (...)" ([artikel 5.5]).

2.9.3. Dessa specialfall klassificeras enligt två kategorier: bestämmelserna gäller antingen permanent (P-fall) eller tillfälligt (T-fall).

2.9.4. Om det i relevant TSD så krävs ska medlemsstaten anmäla till kommissionen de organ som utsetts för att bedöma överensstämmelsen i specialfallen. Precis som vid fallet med öppna punkter måste anmälan göras efter att TSD:n antagits.

2.9.5. I diagrammet nedan illustreras förflyttningen från uppsättningen av nationella regler till TSD:erna.



## 2.10. Fel i TSD:er

- 2.10.1. I direktivet om driftskompatibilitet införs begreppen mindre fel ([artikel 7.2]) respektive stort eller allvarligt fel ([artikel 7.3]).
- 2.10.2. I ”rammandatet för byrån” definieras dessutom ett fel som allvarligt när ett delsystem eller en komponent hindras från att:
- färdigställas eller utformas som driftskompatibel,
  - bedömas beträffande överensstämmelse,
  - tas i bruk på marknaden,
  - vara driftskompatibel.
- 2.10.3. Av samtliga dessa skäl ska kommissionen eller järnvägsbyrån eller en medlemsstat, så snart ett allvarligt fel har upptäckts, informeras om detta så att kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet för järnvägar kan konsulteras, byrån kan uppmanas att lämna ett tekniskt yttrande och förfarandet för att ändra TSD:n kan inledas. Om ett anmält organ upptäcker ett sådant fel/sådana fel kan det inleda ett förfarande med frågor och klargöranden via det anmälda organet – gruppen NB Rail.
- 2.10.4. Om ett fel inte är allvarligt kan det anses som ett mindre fel, vilket också anmäls till kommissionen eller järnvägsbyrån eller en medlemsstat, men hanteras mindre skyndsamt. Detta fall innefattar även översättningsfel.
- 2.10.5. Byrån ska publicera en förteckning över upptäckta mindre fel, inklusive översättningsfel, på sin webbplats, i avvaktan på en översyn av den aktuella TSD:n. Förteckningen ska även överlämnas till kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet för järnvägar för information.

## 2.11. Byråns tekniska utlåtanden

- 2.11.1. Enligt [artikel 7.1] i direktivet om driftskompatibilitet, och såsom fastslagits i artiklarna 2 a och 2 b i förordning (EG) nr 881/2004, kan Europeiska kommissionen begära ett tekniskt utlåtande från byrån rörande bland annat brister i TSD:er (inklusive fall där ett krav i TSD:n inte är tydligt och kan leda till olika tolkningar). Men hänvisning till det senare ska effekten av sådana brister på driftskompatibiliteten och på gränssnitten med TSD:n och andra TSD utvärderas.

- \*\*\*\*\*
- 2.11.2. Det tekniska utlåtandet ska erbjuda en lösning som bedömer inverkan när det gäller ekonomi, driftskompatibilitet och gränssnitt, liksom överensstämmelse med grundläggande krav och detaljer för bedömning av överensstämmelse.
  - 2.11.3. Byrån ska lämna sitt tekniska utlåtande inom två månader (artikel 10.2 a i förordning (EG) nr 881/2004). Utlåtandet ska lämnas till kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet för järnvägar och om det antas ska det ingå i översynen av relevant TSD. Under tiden (i avvaktan på att TSD:n ses över) ska utlåtandet publiceras av byrån på dess webbplats och spridas via nätverket av nationella säkerhetsmyndigheter. Utlåtandet kan även publiceras på gruppen NB Rails webbplats.
  - 2.11.4. Enligt [artikel 7.2] kan kommissionen rekommendera att ett tekniskt utlåtande används. I detta fall ska det användas av de upphandlande enheterna eller tillverkarna för att fortsätta utformningen av delsystem/komponenter eller av anmälda organ för bedömning av överensstämmelse.
  - 2.11.5. Det tekniska utlåtandet är rättsligt bindande först när det ingår i en TSD. Om det har använts måste det anges tydligt i både EG-deklarationen och EG-försäkran för det aktuella delsystemet eller den aktuella komponenten.

## 2.12. Nuläge för TSD:er

- 2.12.1. Den första gruppen av TSD:er för höghastighetslinjer rörande strukturella delsystem för infrastruktur, energi, rullande materiel samt trafikstyrning och signalering liksom funktionella delsystem för drift och underhåll publicerades i maj 2002.
- 2.12.2. Dessa och alla TSD:er som antagits före 2009 utarbetades för Europeiska kommissionens räkning av det gemensamma representativa organet, senare kallat den europeiska organisationen för driftskompatibilitet för järnvägar (AEIF), som består av infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och företrädare för järnvägsindustrin.
- 2.12.3. När Europeiska järnvägsbyrån bildats tog den över utarbetandet av TSD:er. Byrån utarbetade därför ändringsförslag till TSD Godsvagnar (WAG) och TSD Drift och trafikledning som antogs 2009 och samtliga TSD:er som antogs från och med 2009. För en snabb översikt över TSD:ernas status finns en tabell på Europeiska järnvägsbyråns webbplats under Interoperability/TSIs.

## 2.13. TSD:ers relevans för de delsystem som anges i bilaga II till direktivet om driftskompatibilitet

- 2.13.1. I [artikel 5.1] står att *"ett delsystem får vid behov omfattas av flera TSD:er och en TSD kan omfatta flera delsystem"*. I praktiken leder detta till en typ av matris som förbinder olika delsystem med olika TSD:er. I nedanstående tabell visas vilka TSD:er som är tillämpliga för vilka delsystem och därför måste beaktas vid bedömning av ett visst delsystems överensstämmelse (förslagen till TSD:er anges endast som referens).

**Tabell 3: TSD:ers tillämpningsområde jämfört med delsystem**

Tillämpliga TSD:er	Delsystem							
	Infrastruktur	Energi	Trafikstyrning och signalering ombord	Markbaserad trafikstyrning och signalering	Rullande materiel	Drifts- och trafikstyrning	Underhåll	Telematikapplikationer
Beslut 2008/217/EG HS INF TSD	X						X	
Beslut 2011/275/EG CR INF TSD	X						X	
Beslut 2008/284/EG HS ENE		X					X	
Beslut 2011/274/EG CR ENE TSD		X					X	
Beslut 2012/88/EU CCS TSD			X	X			X	
Beslut 2008/232/EG HS RST TSD					X		X	
Beslut 2006/861/EG CR WAG TSD					X		X	
Beslut 2011/291/EG CR LOC & PAS TSD					X		X	
Beslut 2011/229/EG RST NOI TSD					X		X	
Beslut 2008/231/EG HS OPE TSD						X		
Beslut 2011/314/EG CR OPE TSD						X		
Förordn 62/2006/EG TAF TSD								X
Förordn 454/2011/EG TAP TSD								X
Beslut 2008/163/EG HS&CR SRT TSD	X	X	X	X	X	X	X	
Beslut 2008/164/EG HS&CR PRM TSD	X				X		X	

2.13.2. I tabellen ovan visas delsystemen enligt definitionen i bilaga II till direktivet om driftskompatibilitet. Det innebär inte att alla TSD:er som angivits för ett visst delsystem är tillämpliga i samtliga fall. Exempelvis är TSD för höghastighetståg och rullande materiel (beslut 2008/232/EG) tillämpligt på delsystemet för rullande materiel generellt, men inte tillämpligt för delsystemet för konventionella rullande materiel, medan TSD för höghastighetståg och konventionell trafik och Personer med nedsatt rörelseförmåga (beslut 2008/164/EG) är tillämpligt på delsystemet för rullande materiel generellt men är inte tillämpligt på godsvagnar.

## 2.14. Tillämpning av olika TSD:er i praktiken

2.14.1. Ur praktisk synvinkel motsvaras inte projekten nödvändigtvis av ett av delsystemen som anges i direktivet om driftkompatibilitet utan innefattar snarare flera strukturella delsystem parallellt. Såsom framgår av ovan kan dessutom ett delsystem omfattas av flera TSD:er (och gör det i allmänhet). I följande tabell (som inte är fullständig) ges exempel på olika TSD:ers relevans i vissa praktiska fall.

**Tabell 4: Tillämpning av respektive TSD i praktiken**

Tillämpliga TSD;e	Fall										
	HS-linje	CR elektrifierad linje	CR ej elektrifierad linje	HS-tågsätt	CR-tågsätt	CR tågsätt för tillfällig användning på HS-linjer	HS-lok	CR-lok	CR-vagn för persontransport	Godsvagn	Ombyggnad av CR-linjes signalsystem
Beslut 2008/217/EG HS INF TSD	X										
Beslut 2011/275/EG CR INF TSD		X	X								
Beslut 2008/284/EG HS ENE	X										
Beslut 2011/274/EG CR ENE TSD		X									
Beslut 2012/88/EU CCS TSD	X	X	X	X	X	X	X	X			X
Beslut 2008/232/EG HS RST TSD				X		X	X				
Beslut 2006/861/EG CR WAG TSD										X	
Beslut 2011/291/EG CR LOC & PAS TSD					X	X		X	X		
Beslut 2011/229/EG RST NOI TSD					X	X		X	X	X	
Beslut 2008/163/EG HS&CR SRT TSD	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Beslut 2008/164/EG HS&CR PRM TSD	X	X	X	X	X	X			X		

2.14.2. Exemplen i tabellen ska läsas enligt följande:

- Ett projekt för en ny höghastighetslinje innefattar stationära delsystem för infrastruktur, energi och trafikstyrning. Relevanta TSD:er för respektive delsystem är:
  - Infrastruktur: TSD Höghastighetståg Infrastruktur, TSD Personer med nedsatt rörelseförmåga (om linjen innefattar stationer), TSD Säkerhet i järnvägstunnlar (om linjen innefattar tunnlar)
  - Energi: TSD Höghastighetståg Energi, TSD Säkerhet i järnvägstunnlar (om linjen innefattar tunnlar)
  - Stationär trafikstyrning: TSD trafikstyrning, TSD Säkerhet i järnvägstunnlar
- Ett projekt för en ny konventionell linje innefattar infrastruktur, energi (om linjen är elektrifierad) och stationära delsystem för trafikstyrning. Relevanta TSD för respektive delsystem är:
  - Infrastruktur: TSD konventionell trafik Infrastruktur, TSD Personer med nedsatt förelseförmåga (om linjen innefattar stationer), TSD Säkerhet i järnvägstunnlar (om linjen innefattar tunnlar)
  - Energi: TSD konventionell trafik Energi (om linjen är elektrifierad), TSD Säkerhet i järnvägstunnlar (om linjen innefattar tunnlar). Vissa parametrar gäller även om linjen inte är elektrifierad)
  - Stationär trafikstyrning: TSD Trafikstyrning, TSD Säkerhet i järnvägstunnlar
- Ett nytt tågsätt för höghastighetstrafik innefattar delsystemen Rullande materiel och Trafikstyrning ombord. Tillämpliga TSD för respektive delsystem är:
  - Rullande materiel: TSD Höghastighetståg Rullande materiel, TSD Personer med nedsatt rörelseförmåga, TSD Säkerhet i järnvägstunnlar
  - Trafikstyrning ombord: TSD Trafikstyrning
- Ett konventionellt lok innefattar delsystemen Rullande materiel och Trafikstyrning ombord. Tillämpliga TSD för respektive delsystem är:
  - Rullande materiel: TSD Lok och rullande materiel för persontrafik för konventionell trafik, TSD Rullande materiel, TSD Rullande materiel Buller
  - Trafikstyrning ombord: TSD Trafikstyrning

2.14.3. I vart och ett av dessa fall måste därför EG-kontrollen av respektive delsystem innefatta överensstämmelse med relevanta TSD:er.

## 2.15. TSD:er och andra krav

### 2.15.1. Tillämpliga nationella regler

[G 37] Ett delsystem som överensstämmer med samtliga tillämpliga TSD:er utan öppna punkter ska anses uppfylla de grundläggande kraven i direktivet om driftskompatibilitet. För närvarande omfattas emellertid inte alla aspekter rörande de grundläggande kraven av TSD:erna (dvs. den geografiska omfattningen av TSD:erna täcker inte hela EU:s nätverk och det finns öppna punkter). Under denna övergångsperiod för de aspekter som ännu inte omfattas av gällande TSD:er gäller nationella regler på respektive medlemsstats territorium vilka medlemsstaten anmäler till Europeiska kommissionen enligt [artikel 17.3].

[G 38] Dessa anmälda nationella regler gäller som referens för kontroll av att de grundläggande kraven har uppfyllts när (enligt [artikel 17.3]):

- ”*relevant TSD saknas, eller*
- *ett undantag har anmälts (...) eller*
- *ett specialfall kräver tillämpning av tekniska föreskrifter som inte omfattas av relevant TSD*”

eller (såsom anges i [artikel 20]) TSD:erna inte tillämpas fullt ut vid en modernisering eller ombyggnad av ett delsystem.

[G 39] Utöver denna allmänna skyldighet vad gäller anmälan av nationella regler innefattar rättsakter om antagande av TSD:er vanligtvis mer detaljerade krav på omfattningen av den anmälan som krävs.

[G 40] Medlemsstaterna ska också utse organ som ansvarar för bedömning av överensstämmelsen med dessa nationella regler, de så kallade ”utsedda organen”.

[G 41] Nationella regler ska betraktas som ett komplement till gällande TSD:er i syfte att säkerställa överensstämmelse med grundläggande krav. Den fullständiga förteckningen över hänvisningar till dessa nationella regler har offentliggjorts på webbplatsen om driftskompatibilitet för järnvägen (se länk på järnvägsbyråns webbplats under Europeiska järnvägsbyråns databas för driftskompatibilitet och säkerhet - ERADIS).

[G 42] Nationella regler (inklusive kompletterande regler) får inte strida mot gällande TSD:er.

[G 43] Om det krävs i TSD:erna ska nationella regler användas för att bedöma överensstämmelse i specialfall.

[G 44] Vid behov kan en medlemsstat ändra de regler den anmält. Förteckningens syfte att säkerställa rättvis och icke diskriminerande behandling av alla intressenter genom att göra tillämpliga nationella regler offentliga kräver emellertid en viss stabilitet.

[G 45] Behovet av dessa nationella regler kommer att minska när TSD:erna ändras och utvecklas, öppna punkter stängs och omfattningen utvidgas till EU:s hela järnvägsnät.

[G 46] Nationella regler kommer emellertid fortfarande att vara tillämpliga för undantag och partiell tillämpning av TSD:er vid ombyggnad och modernisering.

## 2.15.2. Överensstämmelse med andra förordningar som följer av fördraget

[G 47] Alla övriga direktiv som täcker den tekniska omfattningen av direktivet om driftskompatibilitet, inklusive delsystem och driftskompatibilitetskomponenter, gäller även fortsättningsvis, under förutsättning att de inte gäller de grundläggande krav som anges i direktivet om driftskompatibilitet. I förekommande fall ska bestämmelserna i [artikel 13.3] gälla: ”*Om en driftskompatibilitetskomponent omfattas av andra gemenskapsdirektiv som behandlar andra aspekter ska det framgå av EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning att komponenten också uppfyller de krav som uppställs i dessa andra direktiv*”.

[G 48] Den allmänna principen är att TSD:erna inte upprepar de krav som redan täcks av andra EU-förordningar (elektromagnetisk kompatibilitet (EMC), avgasutsläpp osv.). Det innebär inte att järnvägens delsystem är befriade från skyldigheten att uppfylla dessa övriga förordningar.

[G 49] Följande bestämmelser ska tillämpas:



- [artikel 3.2]: *"Bestämmelserna i detta direktiv ska tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av andra relevanta gemenskapsbestämmelser. När det gäller driftskompatibilitetskomponenter kan emellertid uppfyllandet av de väsentliga kraven i detta direktiv innebära att särskilda, för ändamålet fastställda europeiska specifikationer måste tillämpas"*.
- Bilaga VI (2.1) till direktivet om driftskompatibilitet: *"EG-kontroll är det förfarande genom vilket ett anmält organ kontrollerar och intygar att delsystemet:*
  - *överensstämmer med relevant(a) TSD(:er);*
  - *överensstämmer med andra regler som ska tillämpas i överensstämmelse med fördraget"*.

[G 50] Utöver överensstämmelsen med TSD:erna är tillverkaren av en driftskompatibilitetskomponent ansvarig för att garantera att den överensstämmer med kraven i all annan tillämplig lagstiftning. Tillverkaren måste därför vid behov utse organ som anmälts i enlighet med dessa direktiv (se järnvägsbyråns webbplats under interoperability/cooperation with organisations för länken till förteckningen över organ som anmälts enligt direktiven med den nya metoden). Det anmälda organ som utses för att bedöma en driftskompatibilitetskomponents överensstämmelse med direktivet för driftskompatibilitet och TSD:erna behöver inte bedöma om komponenten överensstämmer med övriga relevanta direktiv. Denna bedömning genomförs antingen av de organ som anmälts för att bedöma överensstämmelsen enligt tillämpliga direktiv eller, om dessa direktiv medger det, av tillverkaren själv. Samma organisation kan emellertid genomföra en bedömning av överensstämmelse med flera direktiv, under förutsättning att den är anmäld för samtliga.

[G 51] Fallet med delsystem är annorlunda. Det anmälda organ som utför EG-kontrollen ska kontrollera att delsystemet överensstämmer med:

- TSD:erna och att driftskompatibilitetskomponenterna tillhandahålls tillsammans med EG-försäkran om överensstämmelse, i enlighet med [artikel 13], och
- eventuella andra tillämpliga förordningar som följer av fördraget. I det sammanhanget behöver det anmälda organ som utsetts för att bedöma delsystemets överensstämmelse med direktivet om driftskompatibilitet inte bedöma delsystemets överensstämmelse med övriga förordningar. Det anmälda organet måste emellertid begära bevis på överensstämmelse med alla övriga tillämpliga förordningar från den sökande. Denna ska också tillhandahålla sådana bevis på överensstämmelse som är relevanta, och det anmälda organet ska ta med det i det tekniska underlaget.

[G 52] På sin webbplats har NB Rail en förteckning över andra förordningar som följer av fördraget och som är tillämpliga för delsystemen (se ovan nämnda länk på järnvägsbyråns webbplats). Förteckningen är inte bindande och det finns ingen laglig skyldighet för NB Rail att ha en sådan förteckning.

[G 53] Vid konflikt mellan grundläggande krav i direktivet om driftskompatibilitet (eller TSD-krav) och dem i annan lagstiftning med samma tekniska omfattningar, ska frågan tas upp med kommissionen som kommer att söka den lämpligaste lösningen. En rättsprincip som kan gälla i detta fall är att sektorspecifik lagstiftning har företräde framför övergripande lagstiftning.

### 2.15.3. TSD:er och andra krav - sammanfattning

[G 54] I följande tabell tydliggörs kombinationen av olika krav som är tillämpliga på strukturella delsystem och bedömningen av överensstämmelse med dessa:

**Tabell 5: Krav tillämpliga på strukturella delsystem och bedömning av överensstämmelse med dessa**

	Krav	Bedömning av överensstämmelse utförd enligt:	Organ med ansvar för bedömning av överensstämmelse
<b>Grundläggande parametrar och driftskompatibilitetskomponenter</b>	Kapitel 4 och 5 i TSD:n	Kapitel 6 i TSD:n.	Anmält organ för direktivet om driftskompatibilitet
<b>Specialfall</b>	Kapitel 7 i TSD:n.	Anmälan från medlemsstaten	Utsett organ
<b>Öppna punkter</b>	Anmälan från medlemsstat (nationella regler)	Anmälan från medlemsstat	Utsett organ
<b>Andra förordningar som följer av fördraget</b>	Övriga förordningar	Övriga förordningar	Anmälda organ övriga förordningar

[G 55] I allmänhet ska omfattningen av anmälan av nationella regler och utsedda organ (enligt [artikel 17]) motsvara det grå området i tabellen ovan, medan det vita området omfattas av EU-lagstiftning (TSD:er och andra förordningar som följer av fördraget). De specialfall som anges i kapitel 7 i TSD:erna kan hänvisa till nationella regler vilka då måste anmälas av medlemsstaterna.

[G 56] Om ett undantag har beviljats är det utsedda organet ansvarigt för att kontrollera överensstämmelsen med anmälda nationella regler som tillämpas i stället för TSD:erna.

[G 57] Vid modernisering eller ombyggnad är det utsedda organet ansvarigt för att kontrollera överensstämmelsen med anmälda nationella regler som tillämpas i stället för TSD:erna.

## 2.16. Frågor om TSD:er

- 2.16.1. Den juridiska texten kan endast tolkas formellt av EU-domstolen.
- 2.16.2. För att direktivet om driftskompatibilitet och TSD:erna ska vara fullständigt effektiva är det avgörande att alla intressenter inom järnvägen i EU har en gemensam förståelse för och tillämpning av innehållet och kraven.
- 2.16.3. Järnvägsbyrån har fått många önskemål om klargöranden från användare under arbetet och de tas upp i denna version av riktlinjerna. Användarna kommer sannolikt ändå att ha frågor och dessa kommer att samlas in och besvaras vid senare revideringar.
- 2.16.4. Frågor om TSD:er kan sändas till Europeiska järnvägsbyrån och kommer att sammanställas som Vanliga frågor på byråns webbplats. Frågorna kommer att beaktas vid senare revideringar av riktlinjerna och i förekommande fall under revideringen av TSD:erna.

- \*\*\*\*\*
- 2.16.5. Organ som anmälts enligt [artikel 28] i direktivet om driftskompatibilitet kan hänvisa till sin samordningsgrupp, NB Rail, för eventuella frågor om förfaranden för bedömning och kontroll när det gäller genomförande av TSD:erna (se även avsnitt 4.4).

### 3. TILLÄMPLIGA STANDARDER OCH ANDRA DOKUMENT

#### 3.1. Översikt

- 3.1.1. TSD:erna antas genom EG-beslut eller förordningar och är därmed obligatoriska. Emellertid föreskrivs i dessa normalt ingen specifik teknisk lösning för att uppfylla kraven.
- 3.1.2. Enligt [artikel 5.8] får "en uttrycklig, klart igenkännlig hänvisning till europeiska eller internationella standarder eller specifikationer eller tekniska dokument som offentliggjorts av byrån göras i TSD:erna" eller, i avsaknad av sådana, "till andra klart fastställda, normativa handlingar" (exempelvis broschyrer från internationella järnvägsunionen (UIC), nationell standard osv.), och överensstämmelse med dessa standarder eller specifikationer (eller relevanta delar) eller handlingar ska vara obligatoriska. Endast de (delar av) standarder, specifikationer och dokument som är absolut nödvändiga för att uppnå driftskompatibilitet för EU:s järnvägssystem hänvisas till specifikt och föreskrivs därför i TSD:erna.
- 3.1.3. Flera andra standarder och dokument är emellertid också relevanta för TSD:erna, även om ingen hänvisning ges till dem. Uppfyllandet av dessa standarder eller dokument är fortfarande frivillig. Uppfyllande av harmoniserade standarder förutsätter överensstämmelse med motsvarande grundläggande krav.
- 3.1.4. Hänvisning till harmoniserade standarder där direktiven anges (direktiv med den nya metoden och direktiv baserade på den nya metoden) vilka förmodas överensstämma publiceras i Europeiska unionens officiella tidning (EUT) och finns också på webbplatsen för GD Näringsliv.
- 3.1.5. Det kan därför även förekomma att samma standard (helt eller delvis) samtidigt är harmoniserad (dvs. frivillig och som innebär att överensstämmelse förutsätts) och obligatorisk (dvs. hänvisas till i TSD:n). Standarden kommer därför att finnas i förteckningen över harmoniserade standarder som offentliggörs i EUT och i förteckningen över obligatoriska standarder som TSD:erna hänvisar till..
- 3.1.6. I praktiken hänvisas i dessa standarder och andra dokument till de tekniska kraven i kapitel 4 och 5 i respektive TSD (grundläggande parametrar, gränssnitts- och resultatkrav för respektive delsystem). Dessa krav speglar i sin tur de grundläggande kraven i direktivet om driftskompatibilitet och de grundläggande kraven som är specifika för delsystemen, vilka anges i kapitel 3 i TSD:erna.
- 3.1.7. Förteckningen över standarder och dokument för respektive delsystem, både obligatoriska och frivilliga, ingår i de specifika TSD-riktlinjerna (Bilaga 1 i dessa riktlinjer).

#### 3.2. Hänvisning till europeiska standarder och andra dokument i TSD:erna

- 3.2.1. Hänvisningar i TSD:erna till befintliga standarder eller andra dokument kan vara antingen:
- "strikta" hänvisningar – genom vilka hänvisningen uttryckligen identifierar en särskild version av dokumentet (dvs. med hänvisning till versionsnummer, datum osv.) eller
  - "glidande" hänvisningar (dvs. utan uttryckligt angivande av en viss version av dokumentet) – genom vilka hänvisningen gäller den version av dokumentet som gäller vid antagandet av den senaste versionen av aktuell TSD.
- 3.2.2. Så långt det är möjligt sker endast strikta hänvisningar i TSD:erna.
- 3.2.3. I båda fallen är versionen av den standard (eller det dokument) som hänvisas till i en TSD bindande. Om en ny version av denna standard (eller detta dokument) antas efter att en TSD

\*\*\*\*\*  
antagits medför det ingen ändring av TSD utan den "gamla" versionen som hänvisas till i TSD:n är fortfarande bindande. Det innebär i båda fallen att inget egentligen är "glidande".

- 3.2.4. Om en TSD hänvisar till en standard eller ett dokument är hela standarden eller dokumentet obligatoriskt. Om en TSD hänvisar till en del av en standard eller ett dokument är endast den del som hänvisas till obligatorisk.
- 3.2.5. Om en standard som hänvisas till i en TSD innehåller en hänvisning till en annan standard blir också denna andra standard obligatorisk, om inget annat anges i TSD:n.
- 3.2.6. I TSD:erna hänvisas inte till standarder eller andra relevanta dokument vars tillämpning inte är obligatorisk.

### **3.3. Byråns tekniska dokument**

- 3.3.1. Observera att "byråns tekniska dokument" inte är detsamma som "byråns tekniska utlåtande" som beskrivs i avsnitt 2.11.
- 3.3.2. En TSD kan hänvisa till ett av byråns tekniska dokument på samma sätt som till en standard. En regleringsåtgärd för antagande av TSD:n kan dessutom innefatta bestämmelser för byråns uppdatering av ett tekniskt dokument.

## 4. INTRESSEENTER

### 4.1. Tillverkare av driftskompatibilitetskomponenter

- 4.1.1. Tillverkare av en driftskompatibilitetskomponent är den organisation som är ansvarig för utformning och tillverkning av den driftskompatibilitetskomponent som omfattas av direktivet om driftskompatibilitet och tillhörande TSD:er, i syfte att släppa ut den på marknaden i EU för egen räkning.
- 4.1.2. Om en upphandlande enhet (dvs. ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare) tillsammans med leverantören är delaktig i utformningen av en driftskompatibilitetskomponent ska det tydligt anges vilken part som betraktas som tillverkare. Tillhörande skyldigheter och ansvar gäller för den person som upprättade EG-försäkran.
- 4.1.3. Den som avsevärt förändrar en driftskompatibilitetskomponent, så att den blir "som ny" (dvs. där ändringarna skulle kunna påverka egenskaperna hos de grundläggande parametrar som stöds av driftskompatibilitetskomponenten), i syfte att släppa ut den på marknaden inom EU, anses som tillverkare och måste se till att lämplig bedömning av överensstämmelse genomförs.
- 4.1.4. Ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare, innehavare av ett fordon osv. kan utforma och tillverka eller ändra en driftskompatibilitetskomponent för egen användning. I detta fall anses de sätta ut denna komponent på marknaden och vara dess tillverkare.
- 4.1.5. Tillverkaren ansvarar för:
- utformning och tillverkning av driftskompatibilitetskomponenten,
  - att följa förfaranden för certifiering av överensstämmelse och lämplighet för användning av driftskompatibilitetskomponenter gentemot kraven i direktivet om driftskompatibilitet och tillhörande TSD:er.
- 4.1.6. Tillverkaren har det enda och slutgiltiga ansvaret för att dess driftskompatibilitetskomponenter överensstämmer med alla tillämpliga direktiv. Tillverkaren måste ha förståelse för både utformning och tillverkning av driftskompatibilitetskomponenten, om det krävs i relevant TSD, ordna med EC-certifiering av anmält organ och utfärda en EG-deklaration om överensstämmelse eller lämplighet för användning när det gäller alla tillämpliga bestämmelser och krav i relevanta direktiv.
- 4.1.7. Tillverkaren kan ha underleverantörer för vissa åtgärder – utformning eller tillverkning av driftskompatibilitetskomponenter exempelvis – under förutsättning att tillverkaren fortfarande har den övergripande kontrollen och ansvaret för driftskompatibilitetskomponenten som helhet. Av samma skäl kan tillverkaren använda färdiga delar eller komponenter oavsett om de är EG-märkta eller ej, för att tillverka driftskompatibilitetskomponenten utan att förlora sin ställning som tillverkare.
- 4.1.8. I bilaga IV till direktivet om driftskompatibilitet anges de skyldigheter som åligger tillverkaren när det gäller EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning av en driftskompatibilitetskomponent.
- 4.1.9. Tillverkaren kan vara baserad i gemenskapen eller på annan plats. I båda fallen kan tillverkaren utse ett behörigt ombud (se avsnitt 4.3) inom EU för att agera för hans räkning när det gäller att utföra vissa uppgifter som krävs i de tillämpliga direktiven, under förutsättning att de anges i ett uppdrag mellan tillverkaren och dess behöriga ombud. En

tillverkare som är baserad utanför EU är inte skyldig att ha ett behörigt ombud, även om detta kan innebära vissa fördelar.

## 4.2. Sökande av EG-kontroll

4.2.1. Ordet "sökande" används i direktivet om driftskompatibilitet i flera artiklar och bilagor. Det hänvisar inte alltid till samma roll och behöver inte vara samma organisation. Några exempel:

- en tillverkare av rullande materiel kan fungera som sökande av EG-kontroll för delsystemet till rullande materiel ([artikel 18]);
- en tillverkare av Trafikstyrning ombord kan fungera som sökande av EG-kontroll för delsystemet Trafikstyrning ombord ([artikel 18]),
- ett leasingföretag kan fungera som sökande för det första godkännandet för att ta fordonet i bruk ([artikel 22]) och
- ett järnvägsföretag kan fungera som sökande för ytterligare godkännande för ibruktagande i en annan medlemsstat ([artikel 23]).

4.2.2. Den som ansöker om EG-kontrollförfarandet "får vara den upphandlande enheten eller konstruktören, eller deras i gemenskapen etablerade behöriga ombud". Oavsett vilken organisation som söker är den sökande skyldig att upprätta EG-kontrollförklaringen. Den sökande är därför den enhet som ansvarar för att delsystemet uppfyller TSD:erna och andra förordningar som följer av fördraget (krav som omfattas av en EG-försäkran).

4.2.3. Den som ansöker om EG-kontroll är ansvarig för:

- utformning, tillverkning och slutlig provning av delsystemet. Den sökande är även ansvarig för delsystemets utformning och uppbyggnad även om komponenter i delsystemet utformats och byggts upp av olika organisationer.
- att se till att EG-kontroll genomförs av ett anmält organ (se detaljer i bilaga 2 till dessa riktlinjer)
- att utarbeta EG-kontrollförklaringen för delsystemet.

4.2.4. Den som ansöker om EG-kontroll kan delegera eller lämna till en underleverantör vissa uppgifter som rör ett delsystem (exempelvis utformning, uppbyggnad eller provning) men behåller den övergripande kontrollen och ansvaret för delsystemet som helhet och är fortsatt ansvarig för EG-kontrollförklaringen. Den sökande som upprättar EG-kontrollförklaringen (efter modul SD eller SF) måste också vara densamma som erhöll intyget om EG-typprovning".

4.2.5. Om vissa delar eller stadier i delsystemet omfattas av ett mellanliggande utlåtande om kontroll kan den sökande som utarbetar EG-kontrollförklaringen vara en annan person/enhet än den som utarbetade delkontrollförklaringen.

4.2.6. I bilaga V och VI till direktivet om driftskompatibilitet definieras skyldigheten som åligger den som ansöker om godkännande för ibruktagande beträffande EG-kontrollförklaringen och arrangemangen för att inneha denna EG-försäkran, tillsammans med det tekniska underlag som åtföljer den.

4.2.7. Vid ombyggnad eller modernisering ansvarar den som ansöker om EG-kontroll för att informera anmälda organ om det beslut som fattats av medlemsstaten rörande omfattningen

av TSD-ansökan. Enligt [artikel 20.1] ska "den upphandlande enheten eller tillverkaren lämna in en beskrivning av projektet till den berörda medlemsstaten." Den upphandlande enheten och tillverkaren ska komma överens om vem som lämnar in beskrivningen. Normalt ska en av dessa två aktörer vara den som ansöker om EG-kontroll..

### 4.3. Behörigt ombud

- 4.3.1. Enligt definition R1.4 i bilaga I till beslut [22] om en gemensam ram för marknadsföring av produkter är det behöriga ombudet "varje fysisk eller juridisk person som är etablerad i gemenskapen och som enligt skriftlig fullmakt från tillverkaren har rätt att i dennes ställe utföra särskilda uppgifter".
- 4.3.2. När det gäller direktivet om driftskompatibilitet är det en organisation som uttryckligen, genom ett skriftligt uppdrag, utses av tillverkaren eller av den upphandlande enheten att agera för dennas räkning när det gäller vissa tillverkares eller upphandlande enheters skyldigheter. I vilken omfattning det behöriga ombudet kan göra åtaganden som är bindande för tillverkaren eller den upphandlande enheten avgörs i enlighet med det uppdrag som det behöriga ombudet fått av tillverkaren eller den upphandlande enheten.
- 4.3.3. Exempelvis kan det behöriga ombudet utses för att begära bedömningen av överensstämmelse på EU:s territorium, underteckna EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning eller EG-kontrollförklaringen, och ställa dessa handlingar och det tekniska underlaget (i förekommande fall) till förfogande för de behöriga myndigheterna under driftskompatibilitetskomponentens eller delsystemets livstid.
- 4.3.4. En tillverkares eller upphandlande enhets behöriga ombud måste vara etablerad inom EU.
- 4.3.5. Kommersiella företrädare för en tillverkare (exempelvis godkända distributörer) ska, oavsett om de är etablerade inom EU eller ej, inte förväxlas med ett behörigt ombud i den mening som avses i direktivet om driftskompatibilitet.
- 4.3.6. Det behöriga ombudet måste respektera skyldigheterna som åligger tillverkaren eller den upphandlande enheten, exempelvis skyldigheten vad gäller bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning, EG-kontroll, EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning, EG-kontrollförklaring eller arrangemang för att ställa EG-försäkran, tillsammans med det tekniska underlaget, till förfogande för behöriga myndigheter.
- 4.3.7. Det behöriga ombudet kan kontaktas av medlemsstatens myndigheter i stället för tillverkaren eller den upphandlande myndigheten när det gäller den senares skyldigheter enligt direktivet om driftskompatibilitet. Tillverkaren eller den upphandlande myndigheten är fortsatt ansvarig för åtgärder som genomförs av ett behörigt ombud för dennas räkning.
- 4.3.8. Det behöriga ombudet kan samtidigt fungera som underleverantör, importör eller ansvara för utsläppande på marknaden.

### 4.4. Anmälda organ

- 4.4.1. Ett anmält organ är en organisation som ansvarar för tredje parts bedömning av en driftskompatibilitetskomponent eller ett strukturellt delsystem gentemot kraven i relevant TSD. Enligt artiklarna 2 j, 13.2, 18 och 28 och bilaga VI i direktivet om driftskompatibilitet har de anmälda organen följande uppgifter:
- Att bedöma driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet för användning.



- Att genomföra EG-kontroll av delsystemen.
- Att utarbeta (sammanställa) det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen eller delrapporten.
- Att regelbundet offentliggöra information om
  - inkomna ansökningar om EG-kontroll, delrapporter och bedömning av överensstämmelse och/eller lämplighet för användning av mottagna driftskompatibilitetskomponenter,
  - delrapporter, EG-deklarationer om kontroll som utfärdats och EG-försäkran om överensstämmelse och/eller lämplighet för användning som utfärdats eller avslagits.

Dessa uppgifter överensstämmer med principerna om "helhetsmetod" som förklaras i bilaga 3 till dessa riktlinjer.

- 4.4.2. Dessutom är *Riktlinjer för genomförandet av direktiv som grundar sig på den nya metoden och helhetsmetoden* (ännu ej uppdaterad i enlighet med den nya lagstiftningsramen) fortfarande relevant för verksamhet inom anmälda organ, med undantag för bestämmelser som gäller CE-märkning av driftskompatibilitetskomponenter och delsystem.
- 4.4.3. I enlighet med principerna om "helhetsmetod" krävs i direktivet om driftskompatibilitet att anmälda organ ska ha ett nära samarbete i syfte att samordna sin verksamhet. En samordningsgrupp för anmälda organ, NB Rail, har inrättats för att diskutera eventuella problem som kan uppstå i anslutning till bedömningen av överensstämmelsen eller lämpligheten för användning av driftskompatibilitetskomponenter och EG-kontroll av delsystem, och föreslå lösningar på dessa problem ([artikel 28.5]). Dessa lösningar formaliseras som "Rekommendationer" (RFU) eller "Frågor och klargöranden" (Q&C). Q&C lämnas till kommissionen för antagande. RFU och Q&C ersätter inte utan kompletterar EU:s lagstiftning genom att lämna ytterligare stöd och information till anmälda organ i tekniska frågor. När en RFU eller en Q&C väl har antagits används den av samtliga anmälda organ.
- 4.4.4. Information om RFU och Q&C finns på NB Rails webbplats (se länk på Europeiska järnvägsbyråns webbplats under interoperability/cooperation with organisations).
- 4.4.5. När ett organ anmäls enligt direktivet om driftskompatibilitet ska den medlemsstat som gör anmälan ange omfattningen av det anmälda organets behörighet:
- Förfarande: bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse, bedömning av driftskompatibilitetskomponenters lämplighet för användning eller EG-kontroll av delsystem.
  - Delsystem: energi, stationär trafikstyrning och signalering, trafikstyrning och signalering ombord, rullande materiel eller infrastruktur.
  - TSD och översyn av TSD:er.
- 4.4.6. I bilaga VIII till direktivet om driftskompatibilitet anges minimikriterier som ska beaktas av medlemsstaterna vid anmälan av organ. Dessa kriterier gäller oftast behörighet och oberoende för både affärsaktörerna (tillverkare, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare osv.) och de myndigheter som godkänner ibruktagande.

## 4.5. Utsedda organ

- 4.5.1. Ett utsett organ är en organisation som ansvarar för bedömningen från tredje part av en driftskompatibilitetskomponent eller strukturellt delsystem gentemot kraven i relevanta anmälda nationella regler (se avsnitt 2.15.1 för de fall där nationella regler gäller).
- 4.5.2. Organisationen eller organisationerna som utsetts för bedömning av överensstämmelse med anmälda nationella regler kan (och bör enligt [skäl 18]) vara desamma som de anmälda organen. Detta är emellertid inte obligatoriskt. Om samma organisation samtidigt är "utsett organ" och "anmält organ" och ur praktisk synvinkel kan genomföra hela bedömningen i ett enda förfarande, agerar den ur formell synvinkel fortfarande i två olika roller, och detta bör speglas i de dokument som upprättas.
- 4.5.3. De utsedda organens uppgifter när det gäller kontroll av överensstämmelse med nationella regler ska också gälla för de anmälda organens uppgifter vad gäller kontroll av överensstämmelse med TSD:erna. Det finns emellertid en betydande skillnad – för EG-kontrollförfarandet har den sökande rätt att utse vilket behörigt anmält organ som helst (oavsett vilken medlemsstat som har anmält det), medan den sökande när det gäller kontroll av överensstämmelse med nationella regler och specialfall måste vända sig till det organ som utsetts av den medlemsstat på vars territorium delsystemet är avsett att tas i bruk.
- 4.5.4. I direktivet om driftskompatibilitet definieras inte vilka kriterier som medlemsstaterna måste följa när de utser dessa organ. I detta sammanhang kan artikel 6.2 i beslut [22] om en gemensam ram för marknadsföring av produkter nämnas som vägledning. Där står att *"Om det i harmoniserad gemenskapslagstiftning föreskrivs att bedömningen av överensstämmelse ska göras av myndigheter, ska det i lagstiftningen anges att organen för bedömning av överensstämmelse, som utför tekniska bedömningar åt dessa myndigheter, ska uppfylla samma kriterier som fastställs för anmälda organ i detta beslut"*.

## 4.6. Ansökan om godkännande för att ta ett delsystem i bruk

- 4.6.1. Den som ansöker om godkännande för att ta ett delsystem i bruk kan vara någon annan än den som ansöker om EG-kontroll.
- 4.6.2. Den som ansöker om godkännande för ibruktagande förklaras i avsnitt 8.1 i [43] rekommendationerna om godkännande för ibruktagande av strukturella delsystem och fordon. Den sökande ansvarar för:
- Att se till att delsystemet har genomgått kontrollförfarandet och erbjuder den nationella säkerhetsmyndigheten nödvändiga bevis, bland annat:
    - EG-kontroll,
    - kontroll av överensstämmelse med tillämpliga nationella regler (öppna punkter, specialfall, undantag),
    - bedömning och utvärdering av risk om detta krävs enligt kommissionens förordning nr 352/2009.
  - Att lämna en ansökan om godkännande av ibruktagande från den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstat på vars territorium delsystemet är avsett att placeras och drivas.

## 4.7. Nationella säkerhetsmyndigheter

4.7.1. Vad gäller ansökan om TSD:er är huvuduppgiften för de nationella säkerhetsmyndigheterna följande (samtliga definieras i artikel 16 i säkerhetsdirektivet):

- *"att besluta om godkännande att ta i bruk de strukturella delsystemen (...)"*;
- *"att tillse att driftskompatibilitetskomponenterna uppfyller de grundläggande kraven (...)"*;
- *"att kontrollera att de villkor och krav som föreskrivs i [säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd] är uppfyllda samt att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag verkar inom ramen för de krav som fastställs i gemenskapsbestämmelser eller nationell lagstiftning".* Detta innefattar kontroll av att TSD-kraven för funktionella delsystem uppfylls.

## 5. BEDÖMNING AV ÖVERENSSTÄMMELSE

### 5.1. Förfaranden för bedömning av överensstämmelse

#### 5.1.1. Driftskompatibilitetskomponenter

- [G 58] Innan en driftskompatibilitetskomponent släpps ut på marknaden (se avsnitt 6.1) måste den ha en EG-försäkran om överensstämmelse och om så krävs en EG-försäkran om lämplighet för användning. Dessa försäkringar utfärdas av driftskompatibilitetskomponentens tillverkare eller dess behöriga ombud, i förekommande fall efter intygande från ett anmält organ.
- [G 59] När det gäller direktivet om driftskompatibilitet bör den allmänna definitionen av "bedömning av överensstämmelse" (se definitioner i Tabell 7) uppfattas för driftskompatibilitetskomponenter som den process som visar huruvida kraven i relevant TSD rörande en driftskompatibilitetskomponent har uppfyllts.
- [G 60] Andra egenskaper hos en driftskompatibilitetskomponent kan definieras kontraktsmässigt mellan tillverkaren och köparen, under förutsättning att de inte strider mot kraven i TSD:er. Ett anmält organ behöver inte bedöma dessa egenskaper inom ramen för driftskompatibiliteten.
- [G 61] I EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning för en driftskompatibilitetskomponent måste den produkt den upprättas för identifieras exakt.
- [G 62] En ny bedömning av överensstämmelsen och en ny EG-försäkran om överensstämmelse krävs för en befintlig driftskompatibilitetskomponent (innan den har integrerats i ett delsystem) när
- den är avsevärt ändrad (dvs. när ändringarna kan påverka de grundläggande parametrarnas egenskaper) eller om
  - den är avsedd att användas inom ett nytt användningsområde.
- [G 63] I ovannämnda fall krävs en ny EG-försäkran om lämplighet för användning också om denna försäkran krävs för driftskompatibilitetskomponenten av relevant TSD.
- [G 64] Den enhet som släpper ut driftskompatibilitetskomponenten på marknaden på EU:s territorium måste ställa till behörig nationell myndighets förfogande EG-försäkran/försäkringar om överensstämmelse och EG-försäkran/försäkringar om lämplighet för användning och den tekniska dokumentationen, under en period som anges i relevant TSD. Om det i TSD:n inte anges någon period är den 10 år från den dag då den tidigare driftskompatibilitetskomponenten tillverkades. Detta gäller för driftskompatibilitetskomponenter som tillverkats i EU liksom för de som importerats från ett tredje land. Om tillverkaren eller dennas behöriga ombud i EU inte har uppfyllt denna skyldighet åligger detta den som släppte ut driftskompatibilitetskomponenten på EU:s marknad (importör eller annan person).
- [G 65] I praktiken tillverkas driftskompatibilitetskomponenter vanligtvis i serieproduktion på grundval av samma utformning eller typ och de kan införlivas i olika delsystem. Med tanke på detta utfärdas en EG-försäkran om överensstämmelse och/eller lämplighet för användning innan driftskompatibilitetskomponenten införlivas i ett delsystem och den är vanligtvis inte förbunden med något specifikt projekt eller delsystem.
- [G 66] En driftskompatibilitetskomponent med EG-försäkran om överensstämmelse och/eller lämplighet för användning kan införlivas i ett delsystem utan att överensstämmelsen behöver bedömas ytterligare. Senare EG-kontroll av delsystemet (se avsnitt 5.3.3 nedan)

ska innefatta en kontroll av huruvida driftskompatibilitetskomponenten har införlivats korrekt och är kompatibel med övriga driftskompatibilitetskomponenter i detta delsystem (särskilt EG-kontrollförfarandet måste innefatta en kontroll av att driftskompatibilitetskomponenterna används inom relevant användningsområde).

[G 67] När en driftskompatibilitetskomponent ingår i en annan (exempelvis är driftskompatibilitetskomponenten "syll" en del av driftskompatibilitetskomponenten "växel") är respektive tillverkare ansvarig för att tillhandahålla lämplig kontroll och EG-försäkran. I ovannämnda exempel har därför tillverkaren av driftskompatibilitetskomponenten "syll" ansvar för att tillhandahålla EG-försäkran för denna till tillverkaren av växeln.

[G 68] En ansökan om kontroll av överensstämmelse av en komponent kan göras när som helst. Om inte relevant TSD föreskriver annat kan emellertid EG-deklarationen för det delsystem där denna driftskompatibilitetskomponent ingår endast upprättas efter att alla relevanta EG-försäkringar om överensstämmelse och lämplighet för användning har upprättats.

[G 69] Om driftskompatibilitetskomponenten bedöms samtidigt som delsystemet och släpps ut på EU:s marknad genom ibruktagande av detta delsystem krävs fortfarande en särskild EG-försäkran om överensstämmelse för denna driftskompatibilitetskomponent om inte relevant TSD föreskriver annat (exempelvis en övergångsperiod). Utsläppande på marknaden av en driftskompatibilitetskomponent kan inte omfattas av en EG-kontrollförklaring av delsystemet som driftskompatibilitetskomponenten ingår i. Ur formell synvinkel är förfarandet med bedömning av överensstämmelse av driftskompatibilitetskomponenten skild från kontrollförfarandet för delsystemet.

[G 70] I särskilda situationer (där skyldigheterna rörande EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning inte har uppfyllts av tillverkaren eller dennas behöriga ombud) kan organisationen som använder driftskompatibilitetskomponenten (exempelvis en fordonstillverkare som införlivar driftskompatibilitetskomponenten i sitt fordon, en leverantör av anläggningsarbete som använder driftskompatibilitetskomponenter för infrastruktur, eller den upphandlande enheten) utfärda en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning för en driftskompatibilitetskomponent i stället för tillverkaren. I detta fall måste organisationen ordna med bedömningen av EG-överensstämmelsen och kommer att betraktas som den enhet som släppte ut denna driftskompatibilitetskomponent på marknaden ([artikel 13.4]).

[G 71] EG-försäkran om överensstämmelse och EG-försäkran om lämplighet för användning måste registreras i Europeiska järnvägsbyråns databas, ERADIS.

## 5.1.2. Delsystem

[G 72] Innan en medlemsstat ansöker om godkännande för att ta ett delsystem i bruk måste följande steg vidtas:

- EG-kontroll av delsystemet av ett anmält organ (bilaga VI i direktivet om driftskompatibilitet) och det anmälda organets upprättande av intyget om EG-kontroll.
- Upprättande av en EG-kontrollförklaring för delsystemet från den som ansöker om EG-kontrollen.
- I förekommande fall kontroll utförd av ett utsett organ om överensstämmelse med anmälda nationella regler.
- Vid behov en riskbedömning enligt en gemensam säkerhetsmetod.

Dessa riktlinjer omfattar inte det fullständiga förfarandet utan är begränsade till överensstämmelse med TSD:er.

- [G 73] En EG-kontrollförklaring krävs för alla nya och, om medlemsstaten kräver det, även för ombyggda eller moderniserade strukturella delsystem. Om ett projekt innefattar mer än ett av de strukturella delsystem som anges i bilaga II till direktivet om driftskompatibilitet (exempelvis kan ett fordon innefatta ett delsystem för rullande materiel och ett delsystem för trafikstyrning ombord, en järnvägslinje innefattar ett delsystem för infrastruktur och vanligtvis stationära delsystem för energi och trafikstyrning), då behövs flera EC-kontrollförklaringar, en för varje strukturellt delsystem.
- [G 74] Vid serieproduktion (exempelvis för rullande materiel) ska varje enhet omfattas av en EG-kontrollförklaring. Det kan ske genom separat förklaring för respektive enhet eller genom en förteckning över flera enheter i samma förklaring.
- [G 75] Om endast vissa delar eller vissa stadier av delsystemet omfattas och de uppfyller kraven i relevant/a TSD/er utfärdar det anmälda organet en delrapport i enlighet med [artikel 18.4].
- [G 76] Vid en delrapport upprättar den sökande en EG-försäkran om överensstämmelse för det mellanliggande delsystemet.

## 5.2. Moduler för bedömning av överensstämmelse

- [G 77] Förfarandena för bedömning av överensstämmelse och lämplighet för användning och EG-kontroll baseras på användningen av moduler.
- [G 78] TSD:er som antagits före 2010 innefattar en beskrivning av moduler för bedömning av överensstämmelse i respektive TSD. TSD:er som antagits under 2010 gäller ett separat beslut från kommissionen om moduler för bedömning av överensstämmelse och innehåller därför inte beskrivningen av själva modulerna. Detta beslut innefattar en tabell över korrelationen mellan "gamla" och "nya" moduler i en bilaga.
- [G 79] Både "gamla" och "nya" moduler bygger på generiska moduler enligt definitionen i beslut [26] om moduler för olika stadier i förfaranden för bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande och användning av EG-märkning om överensstämmelse respektive [22] om en gemensam ram för marknadsföring av produkter. På grund av särskilda krav inom järnvägssektorn har de emellertid anpassats (exempelvis har separata moduler för driftskompatibilitetskomponenter och delsystem inrättats [42]).
- [G 80] Ytterligare detaljer (inklusive uppgifter för tillverkarna, sökande till EG-kontroll och anmälda organ) ges i bilaga 2 till dessa riktlinjer.

## 5.3. Val av modul

### 5.3.1. Bedömningen av driftskompatibilitetskomponent

- [G 81] Det är upp till tillverkaren av driftskompatibilitetskomponenten att bland de moduler som anges i TSD för en viss driftskompatibilitetskomponent välja dem som bäst passar produktionsprocessen.
- [G 82] Den grad av inblandning som krävs av ett anmält organ i förfarandet för att bedöma driftskompatibilitetskomponenten skiljer sig åt mellan modulerna.
- [G 83] I allmänhet medger TSD:en ett val mellan minst två moduler för bedömning av överensstämmelsen för en driftskompatibilitetskomponent: En modul för tillverkare utan ett kvalitetsstyrningssystem och en modul för tillverkare med kvalitetsstyrningssystem. I det senare fallet måste en formell certifiering av ett kvalitetssäkringssystem (exempelvis EN ISO 9001) från ett ackrediterat certifieringsorgan beaktas av det anmälda organet när dessa certifieringar tillämpas på driftskompatibilitetskomponenten. Om det inte finns något

certifierat kvalitetsstyrningssystem måste det anmälda organet bedöma det kvalitetsstyrningssystem som genomförts för utformning och/eller tillverkning av driftkompatibilitetskomponenten.

- [G 84] Om det gäller ett certifierat kvalitetsstyrningssystem täcker bedömningen av ett anmält organ inte allmänna krav i kvalitetsstyrningssystem utan endast detta kvalitetsstyrningssystemets ansökan för den specifika driftkompatibilitetskomponenten.
- [G 85] CA- och CC-moduler (en CC-modul kan endast användas i en CB+CC-kombination) kräver ingen inblandning av ett anmält organ i bedömningen av överensstämmelse eller utfärdandet av ett intyg från ett anmält organ.
- [G 86] CD-moduler (en CD-modul kan endast användas i en CB+CD-kombination) och CH och CH1-moduler kräver ett kvalitetsstyrningssystem.
- [G 87] Om en tillverkare inte har något kvalitetsstyrningssystem kan endast CA, CA1, CA2, CB, CC och CF-moduler (CC- och CF-moduler kan endast användas i CB+CC respektive CB+CF-kombinationer) användas för bedömning av en driftkompatibilitetskomponent.
- [G 88] För vissa driftkompatibilitetskomponenter kräver TSD inte någon bedömning av överensstämmelsen av ett anmält organ (CA modul) eller någon bedömning av överensstämmelse av ett anmält organ i produktionsstadiet (CC-modul). I dessa fall omfattas inte driftkompatibilitetskomponenten av någon EG-försäkran om överensstämmelse. Tillverkaren är emellertid ansvarig för att utfärda en EG-försäkran om överensstämmelse för alla tillverkade driftkompatibilitetskomponenter.

### 5.3.2. Bedömning av driftkompatibilitetskomponenters lämplighet för användning

- [G 89] Förfarandet för att bedöma lämplighet för användning gäller komponenter som behöver ett godkännande genom användningserfarenhet. Det gäller särskilt komponenter med ny utformning eller som används inom ett nytt användningsområde.
- [G 90] När förfarandet för lämplighet för användning krävs i TSD ska CV-modulen tillämpas. I detta fall kompletterar den alltid CB- eller CH1-modulerna för bedömning av överensstämmelse.
- [G 91] Förfarandet för bedömning av lämplighet för användning innebär normalt användning av den komponent som är i drift, och som representativt integrerats i delsystemet under en specifik tid eller körsträcka.
- [G 92] Om relevant TSD anger en sådan möjlighet kan lämpligheten för användning bedömas genom simuleringsmetoder (exempelvis på provbänk eller i en provkrets). Villkoren för acceptans anges i TSD:n.

### 5.3.3. EG-kontroll av delsystem

- [G 93] Det är upp till den sökande att bland de moduler som anges i TSD:n för aktuellt delsystem välja de som bäst passar förfarandet med utformning, produktion och slutlig provning av delsystemet.
- [G 94] För bedömning av delsystem ska EG-kontrollförfarandet i samtliga fall genomföras av ett anmält organ och ett intyg om EG-kontroll ska utfärdas.
- [G 95] SD- och SH1-moduler kräver att den sökande använder ett kvalitetsstyrningssystem.
- [G 96] För att använda SD-modulen måste den sökande använda ett kvalitetsstyrningssystem för tillverkning och slutlig provning av delsystemet.

- [G 97] För att använda SH1-modulen måste den sökande använda ett kvalitetsstyrningssystem för utformning, tillverkning och slutlig provning av delsystemet.
- [G 98] Om flera parter medverkar i ett projekt och använder en modul som baseras på ett kvalitetssäkringssystem måste relevanta uppgifter för alla parter som är delaktiga i utformning, tillverkning, installation och slutlig provning (exempelvis både infrastrukturledning och leverantörer om de är inblandade) omfattas av ett kvalitetsstyrningssystem.
- [G 99] Om en sökande saknar kvalitetsstyrningssystem kan endast SB+SF- eller SG-modulerna användas för EG-kontrollen av delsystemen.
- [G 100] Den sökande som upprättar EG-kontrollförklaringen (efter modul SD eller SF) ska vara densamma som erhölet intyget om EG-typprovning.
- [G 101] Den sökande upprättar EG-kontrollförklaringen helt på eget ansvar. Det innebär att oavsett eventuella avtalsmässiga bestämmelser tar den sökande det fullständiga ansvaret för produkten, inklusive utformningen, som omfattas av modul SB. Om ett delsystem inte uppfyller TSD:ns krav kan den sökande därför inte hävda att han endast tillverkade det som fanns på ritningen och inte är ansvarig för utformningen.
- [G 102] Om en sökande som innehar ett intyg om EG-typprovning (sökande X) vill ge rättigheterna för sin produkt till någon annan (sökande Y) kan det ske på följande sätt:
- Sökande X tar fram all nödvändig dokumentation om typprovning som är tillgänglig för sökande Y
  - Sökande Y ansöker om ett eget intyg om EG-typprovning och tar med denna dokumentation i sin ansökan som "resultat av tester som genomförts av den sökandes lämpliga testorgan, eller av ett annat testorgan för dennas räkning och på dennas ansvar" (avsnitt 3 i beskrivningen av modul SB).

Efter att sökande Y erhållit sitt intyg om EG-typprovning kan han kontrollera att produkten överensstämmer med typen (modul SD eller SF).

## 5.4. Bedömningar som är tillämpliga på vissa stadier

- 5.4.1. I TSD:erna anges för vilka stadier (övergripande utformning, tillverkning eller slutlig provning) bedömningarna av överensstämmelse gäller och genom vilka specifika bedömningsmetoder (översikt av utformning, typprovning, översyn av tillverkningsprocess, validering av användningserfarenhet osv.) de måste genomföras. Valet av modul beror på dessa stadier.
- 5.4.2. För vissa grundläggande parametrar är endast utformningsegenskaper viktiga (såsom dimensionskrav som säkerställer överensstämmelse). I dessa fall är bedömningen av överensstämmelse inriktad på en översyn av utformningen av driftskompatibilitetskomponenten eller delsystemet.
- 5.4.3. Om en översyn av utformningen krävs i TSD:n eller i den modul som den sökande väljer måste denna översyn av utformningen antingen
- utföras av ett anmält organ, enligt en dokumenterad process eller
  - ingå i ett kvalitetsstyrningssystem
- 5.4.4. Det anmälda organet ska bedöma hur översynen av utformningen genomförts i enlighet med förfarandet i den modul för bedömning av överensstämmelse som den sökande väljer. Om det är en del av ett kvalitetsstyrningssystem som certifieras av en oberoende tredje part, ska



det anmälda organet beakta denna certifiering vid bedömningen av hur översynen av utformningen har genomförts.

5.4.5. Den sökande kan se till att ett anmält organ endast kontrollerar ett visst stadium. I detta fall utfärdar det anmälda organet ett mellanliggande EG-kontrollintyg och baserat på detta utfärdar den sökande en mellanliggande EG-kontrollförklaring (bilaga VI till direktivet om driftskompatibilitet).

5.4.6. Alla anmälda organ som ansvarar för ytterligare stadier i EG-kontrollen ska använda det mellanliggande EG-kontrollintyget som bevis på överensstämmelse under det stadium som täcks av det.

## 5.5. Fall som inte täcks av EG-kontroll

5.5.1. Ett EG-kontrollförfarande som genomförs av ett anmält organ innefattar inte kontroll av överensstämmelse i följande fall:

- Nationella regler gäller för en öppen punkt.
- Ett specialfall gäller i stället för en klausul i kapitel 4 i TSD:n.
- Nationella regler gäller i stället för ett krav på en TSD efter ett undantag.
- Nationella regler gäller i stället för ett krav i en TSD vid modernisering eller uppbyggnad.

5.5.2. I dessa fall ska EG-kontrollintyget och EG-kontrollförklaringen tydligt identifiera delar i relevant TSD för vilka överensstämmelse inte har bedömts.

5.5.3. Delar eller aspekter av delsystemet som inte omfattas av EG-kontrollen måste bedömas av ett anmält organ mot tillämpliga nationella regler.

## 5.6. Bedömning vid modernisering eller ombyggnad

5.6.1. I dessa fall är det [artikel 20] som gäller. Följande situationer kan urskiljas:

- Modernisering eller ombyggnad av befintligt delsystem (eller serier av delsystem) i enlighet med TSD:erna som gäller vid tiden för moderniseringen eller ombyggnaden.
- Modernisering eller ombyggnad av befintligt delsystem (eller serier av delsystem) som inte överensstämmer med TSD:erna som gäller vid tidpunkten för moderniseringen eller ombyggnaden, men som överensstämmer med tidigare versioner av TSD:erna (dvs. i överensstämmelse med TSD:erna som gäller vid den tidpunkt när den/de ursprungligen togs i bruk).
- Modernisering eller ombyggnad av befintligt delsystem (eller serier av delsystem) som inte överensstämmer med någon version av TSD:erna.

5.6.2. I de senare två fallen måste omfattningen av tillämpningen av gällande TSD:er beslutas av den medlemsstat på vars territorium delsystemet är avsett att tas i bruk efter att det moderniserats eller byggts om.

5.6.3. I detta sammanhang bör de utmärkande dragen i situationen med delsystem som utgör ett fordon nämnas. Dessa delsystem omfattas av godkännande för ibruktagande från den nationella säkerhetsmyndigheten i alla medlemsstater på vars territorium fordonet är avsett att användas. Beslutet om omfattningen av tillämpningen av TSD:erna bör fattas av den medlemsstat i vilken det första godkännandet för ibruktagande efter ombyggnad eller modernisering har sökts. Vad gäller ytterligare godkännanden måste omfattningen av tillhörande kontroller begränsas i enlighet med bestämmelserna i [artiklarna 23 eller 25].

- 
- \*\*\*\*\*
- 5.6.4. Vid modernisering eller ombyggnad av befintliga delsystem i enlighet med de TSD:er som gällde vid tidpunkten för modernisering eller ombyggnad bör en fullständig tillämpning av TSD:erna inte utgöra något problem.
  - 5.6.5. Begreppen "modernisering" respektive "ombyggnad" hänför sig till befintliga delsystem. I anslutning till [artikel 20] hänvisar de inte till ändringar av en certifierad typ eller utformning i syfte att ta fram nya delsystem.

## 6. TSD-TILLÄMPNING UNDER HELA LIVSCYKELN FÖR JÄRNVÄGSSYSTEMENS KOMPONENTER

### 6.1. Utsläppande på marknaden av driftskompatibilitetskomponenter

6.1.1. I [artikel 10] anges att *"Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att driftskompatibilitetskomponenterna:*

- *endast släpps ut på marknaden om de medger att driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet uppnås och de uppfyller de väsentliga kraven,*
- *används inom avsett användningsområde och på ett avsett sätt samt installeras och underhålls korrekt."*

6.1.2. Dessa bestämmelser utgör inte något hinder för att komponenterna släpps ut på marknaden för andra tillämpningar.

6.1.3. Utsläppande på marknaden av en driftskompatibilitetskomponent är den inledande åtgärden, som normalt sker när komponenten lämnar tillverkningsstadiet, för att göra komponenten tillgänglig för första gången på EU:s territorium, i syfte att distribuera den eller använda den inom EU. Begreppet med utsläppande på marknaden hänför sig till respektive enskild driftskompatibilitetskomponent, inte en typ av komponent, och oavsett om den tillverkas som en enskild enhet eller i serier.

6.1.4. En driftskompatibilitetskomponent kan göras tillgänglig (dvs. utsläppas på marknaden) antingen mot betalning eller kostnadsfritt, normalt genom fysiskt överlämnande eller genom överföring av ägandet från tillverkaren, tillverkarens behöriga ombud eller importören i EU till distributörerna eller direkt till slutanvändarna, oavsett vilken rättsakt överföringen baseras på (försäljning, lån, hyra, leasing eller annan typ av rättsligt instrument).

6.1.5. En driftskompatibilitetskomponent måste överensstämma med tillämpliga direktiv och TSD:erna vid utsläppande på marknaden. Eftersom begreppet med utsläppande på marknaden hänför sig till respektive enskilda driftskompatibilitetskomponent ska tillverkaren se till att varje sådan komponent uppfyller direktivet om driftskompatibilitet, tillhörande TSD:er och andra tillämpliga direktiv vid utsläppandet på marknaden.

6.1.6. Om en tillverkare, dennas behöriga ombud i EU eller importören erbjuder en driftskompatibilitetskomponent som omfattas av direktivet om driftskompatibilitet och tillhörande TSD:er i en katalog, anses den inte ha släppts ut på marknaden förrän den faktiskt gjorts tillgänglig för första gången. Om en driftskompatibilitetskomponent som erbjuds i en katalog inte fullständigt överensstämmer med bestämmelserna i direktivet om driftskompatibilitet och tillhörande TSD:er ska därför denna uppgift anges tydligt i katalogen.

6.1.7. När driftskompatibilitetskomponenten släpps ut på marknaden måste den omfattas av en EC-försäkran. En EG-försäkran kan omfatta en enda komponent eller en serie av identiska komponenter. I båda fallen måste komponenten eller komponenterna som omfattas av EG-försäkran vara tydligt identifierade i den, exempelvis genom serienummer.

6.1.8. Utsläppande på marknaden anses inte äga rum när produkten:

- överförs från en tillverkare i ett tredjeland till ett behörigt ombud i EU som tillverkaren har engagerat för att se till att driftskompatibilitetskomponenten överensstämmer med direktivet om driftskompatibilitet och tillhörande TSD:er,
- har importerats till EU i syfte att vidareexporteras, dvs. för förädling,
- har tillverkats inom EU för export till tredjeland,

- har visats upp vid affärsmässor och utställningar. I detta fall är den eventuellt inte fullständigt överensstämmande med bestämmelserna i direktivet om driftskompatibilitet och tillhörande TSD:er, men denna uppgift ska tydligt anges i anslutning till den driftskompatibilitetskomponent som visas.

## 6.2. Delsystemens livscykel

[G 103] Ett delsystems livscykel består av följande stadier:

- utformning
- tillverkning
- slutlig provning
- ibruktagande
- drift och underhåll
- livscykeln avslutande

[G 104] Ett delsystems livscykel kan innehålla flera moderniseringar eller ombyggnader.

[G 105] I [artikel 5.2] står att "Delsystemen ska stämma överens med de TSD:er som är i kraft vid deras ibruktagande, ombyggnad eller modernisering, i enlighet med [direktivet om driftskompatibilitet]; denna överensstämmelse ska föreligga under hela den tid delsystemet är i bruk".

[G 106] Vid det tillfälle då ett delsystem tas i bruk ligger ansvaret för överensstämmelse med TSD:erna hos den organisation som upprättade EG-kontrollförklaringen. Denna överensstämmelse med TSD:erna ska dessutom kontrolleras och intygas av ett anmält organ.

[G 107] Efter att ett delsystem har tagits i bruk ligger ansvaret för överensstämmelse med TSD:erna, i enlighet med [artikel 15.3], hos det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som hanterar delsystemet och enligt artikel 14a i säkerhetsdirektivet hos den enhet som ansvarar för underhåll när underhåll av fordon avses.

[G 108] Bilaga 4 i dessa riktlinjer innehåller några exempel som illustreras med flödesscheman.

### 6.2.1. Utformning, tillverkning och slutlig provning av ett delsystem

[G 109] Såsom anges i [artikel 18.2] börjar de anmälda organens delaktighet vid projekteringsstadiet och slutar omedelbart innan ett delsystem tas i bruk. För vissa aspekter kan ett anmält organ inte utföra kontrollerna om det inte har varit delaktigt från allra första början av tillverkningsstadiet och i vilket fall som helst kan EG-kontrollen försenas och därmed godkännandet för ibruktagande, om ett anmält organ kommer in i processen sent.

[G 110] Som ett resultat av EG-kontrollen upprättar det anmälda organet en EG-deklaration om kontroll.

[G 111] Det anmälda organet är också ansvarigt för att sammanställa det tekniska underlaget som åtföljer EG-kontrollförklaringen ([artikel 18.3]). Detta underlag ska bland andra dokument innehålla "*alla uppgifter om villkor och begränsningar för användning, föreskrifter om underhåll, kontinuerlig eller periodisk övervakning, inställningar och underhåll*".

[G 112] Det tekniska underlaget ska innehålla resultaten av den kontroll som de utsedda organen genomfört av överensstämmelse med tillämpliga anmälda nationella regler och,

vid behov, enligt kommissionens förordning (EG) nr 352/2009, rapporten om gemensam säkerhetsmetod för riskbedömning som hänvisas till i artikel 6.3 i direktiv 2004/49/EG (enligt avsnitten 2.4 och 3.3 i bilaga VI i direktivet om driftskompatibilitet).

## 6.2.2. Ibruktagande av ett delsystem

[G 113] I [artikel 15.1] anges dessutom att varje medlemsstat ska ”besluta om godkännande att ta i bruk de strukturella delsystem som ingår i järnvägssystemet och som är belägna eller används på dess territorium.

*För detta ändamål ska medlemsstaterna vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att dessa delsystem kan tas i bruk endast om de har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att delsystemet uppfyller de väsentliga kraven när det integreras i järnvägssystemet.”*

Detta innefattar, men är inte begränsat till, överensstämmelse med relevanta TSD:er. Det innefattar även överensstämmelse med tillämpliga anmälda nationella regler och ett säkert införlivande av dessa delsystem.

[G 114] I enlighet med [artikel 18] upprättar den upphandlande parten eller tillverkaren, eller deras behöriga ombud inom EU, EG-kontrollförklaringen på grundval av ett intyg om EG-kontroll som utfärdas av ett anmält organ och det tekniska underlag som åtföljer detta intyg.

[G 115] När kontrollförfarandet väl har fullgjorts bör de nationella säkerhetsmyndigheterna i den medlemsstat där delsystemet är avsett att tas i bruk godkänna ibruktagandet av delsystemet.

[G 116] Ett delsystems skyldighet att överensstämma med en särskild TSD börjar med dess första ibruktagande efter att denna TSD trätt i kraft, om tillämpningsområdet (både geografiskt och tekniskt) av denna TSD innefattar detta särskilda delsystem. Denna överensstämmelse måste därför kontrolleras vid varje påföljande ibruktagande. Överensstämmelsen ska dessutom bibehållas permanent när respektive delsystem används.

## 6.2.3. Modernisering eller ombyggnad av ett delsystem

[G 117] Vid modernisering eller ombyggnad måste som ett första steg den upphandlande enheten eller tillverkaren lämna ett underlag som beskriver projektet till den berörda medlemsstaten. Baserat på underlaget och med hänsyn till genomförandestrategin i kapitel 7 i tillämplig TSD ska medlemsstaten besluta huruvida omfattningen av arbetet innebär att ett nytt godkännande för ibruktagande behövs, enligt den mening som avses i direktivet om driftskompatibilitet.

[G 118] Detta godkännande för ibruktagande krävs så snart säkerhetsnivån kan påverkas negativt av det planerade arbetet.

[G 119] Om ett nytt godkännande behövs måste medlemsstaten besluta om i vilken utsträckning TSD behöver tillämpas på projektet. Den kan i förekommande fall ange egenskaper hos det delsystem som måste omfattas av en ny granskning av utformningen och/eller typprovning, de delar av TSD:en som måste uppfyllas eller delar av delsystemet som måste överensstämma med TSD:erna.

## 6.2.4. Drift och underhåll av ett delsystem

[G 120] För delsystem som tagits i bruk, byggts om eller moderniserats innan relevanta TSD:er trädde i kraft är det, när det gäller underhållsrelaterad ersättning, frivilligt att tillämpa dessa TSD:er.

- \*\*\*\*\*
- [G 121] För ett delsystem som tagits i bruk, byggts om eller moderniserats efter att relevanta TSD:er trätt i kraft ska överensstämmelse med dessa TSD bibehållas under delsystemets livstid, även vid eventuell underhållsrelaterad ersättning. Detta inbegriper användningen av driftskompatibilitetskomponenter som omfattas av en EG-försäkran.
- [G 122] För att uppfylla detta krav innehåller en åtgärd som upphäver en TSD vanligtvis en artikel som innebär att bestämmelserna i den upphävda TSD:n fortsätter att gälla för projekt som godkänts i enlighet med denna TSD.
- [G 123] Det innebär att anmälda organ kan utfärda en EG-deklaration som överensstämmer med en upphävd TSD, framför allt för en driftskompatibilitetskomponent i ett delsystem som godkänts enligt denna TSD.
- [G 124] Utöver rullande materiels överensstämmelse med bestämmelserna i direktivet om driftskompatibilitet måste ett järnvägsföretag också erhålla ett säkerhetsintyg i var och en av de medlemsstater där det verkar, och en infrastrukturförvaltare måste erhålla ett säkerhetstillstånd, i enlighet med artiklarna 10 respektive 11 i säkerhetsdirektivet.
- [G 125] Inga anmälda organ är inblandade i drifts- och underhållsstadiet för ett delsystem.

### 6.3. Ibruktagande av ett fordon

- 6.3.1. I [artikel 21.1] i direktivet om driftskompatibilitet anges att *"[i]nnan ett fordon används i ett järnvägsnät ska den nationella säkerhetsmyndigheten som har behörighet för järnvägsnätet lämna godkännande för att fordonet tas i bruk om inte annat föreskrivs..."*.
- 6.3.2. Ett fordon kan bestå av ett eller flera delsystem.
- 6.3.3. Alla bestämmelser hänförliga till godkännande av ibruktagande av fordon (både befintliga och nya) ingår i direktivet om driftskompatibilitet.
- 6.3.4. En viktig skillnad mellan delsystemen som utgör ett nätverk (infrastruktur och fasta anläggningar) och delsystem som utgör ett fordon är att den förra erhåller endast ett godkännande för ibruktagande (beviljas av den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstat där nätverket är beläget), medan den senare (om inget annat anges i [kapitel V]) måste vara godkänd i alla medlemsstater där fordonet är avsett att användas.
- 6.3.5. För fordon fastställs i direktivet om driftskompatibilitet skillnaden mellan *första godkännande att ta i bruk* (dvs. godkännande i den första medlemsstaten där fordonet är avsett att tas i bruk) och *kompletterande godkännande att ta i bruk* (dvs. godkännande i andra medlemsstater där fordonet är avsett att användas).
- 6.3.6. Principen är att kontroller som genomförs för godkännande i en medlemsstat inte ska upprepas för godkännande i någon annan medlemsstat. EG-kontrollen behöver framför allt genomföras för det första godkännandet för ibruktagning och gäller även för ytterligare godkännanden.

## 7. FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR

1. Specifika riktlinjer för olika TSD:er (inklusive förteckning över tillämpliga standarder och andra dokument)
2. Bedömning av överensstämmelse och EG-kontroll
3. Det europeiska ramverket
4. Exempel på tillämpning av TSD:er på olika stadier

(Se byråns webbplats för de senaste tillgängliga versionerna av bilagor, användbara Internetlänkar och adresser samt vanliga frågor).

## REFERENSDOKUMENT

**Tabell 6: Referensdokument**

Ref .	Referensdokument	EGT/EUT	Senast ändrad	Version
[1]	Rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar	L 237, 24.8.1991	Direktiv 2007/58/EG L 315, 3.12.2007	--
[2]	Rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag	L 143, 27.6.1995	Direktiv 2004/49/EG L 220, 21.6.2004	--
[3]	Rådets direktiv 95/19/EG av den 19 juni 1995 om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och uttag av infrastrukturavgifter	L 143, 27.6.1995	Direktiv 2001/14/EG (upphävande) L 75, 15.3.2001	--
[4]	Rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg	L 235, 17.9.1996	Direktiv 2008/57/EG (upphävande) L 191, 18.7.2008	--
[5]	Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter	L 24, 21.7.1998	Direktiv 2006/96/EG L 363, 20.12.2006	--
[6]	Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar	L 75, 15.3.2001	Rättelse, L 334, 18.12.2001	--
[7]	Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag	L 75, 15.3.2001	–	--
[8]	Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg	L 75, 15.3.2001	Direktiv 2007/58/EG L 315, 3.12.2007	--



**Tabell 6: Referensdokument**

Ref .	Referensdokument	EGT/EUT	Senast ändrad	Version
[9]	Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg	L 110, 20.4.2001	Direktiv 2008/57/EG (upphävande)  L 191, 18.7.2008	--
[10]	Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster	L 134, 30.4.2004	Förordning (EG) nr 1251/2011  L 319 43 2.12.2011	--
[11]	Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg	L 164, 30.4.2004	Direktiv 2009/149/EG  L 313, 28.11.2009	--
[12]	Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg	L 164, 30.4.2004	Direktiv 2008/57/EG (upphävande)  L 191, 18.7.2008	--
[13]	Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar	L 164, 30.4.2004	Rättelse  L 164, 30.4.2004	--

**Tabell 6: Referensdokument**

Ref .	Referensdokument	EGT/EUT	Senast ändrad	Version
[14]	Kommissionens direktiv 2007/32/EG av den 1 juni 2007 om ändring av bilaga VI till rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och bilaga VI till Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg	L 141, 2.6.2007	Direktiv 2008/57/EG (upphävande)  L 191, 18.7.2008	--
[15]	Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur	L 315, 3.12.2007	–	--
[16]	Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen	L 315, 3.12.2007	–	--
[17]	Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen	L 191, 18.7.2008	Direktiv 2009/131/EG L 273, 17.10.2009  Direktiv 2011/18/EU  L 57, 2.3.2011	--
[18]	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer	L 315, 3.12.2007	–	--

**Tabell 6: Referensdokument**

Ref .	Referensdokument	EGT/EUT	Senast ändrad	Version
[19]	Rådets och kommissionens beslut 94/1/EG av den 13 december 1993 om ingående av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet mellan Europeiska gemenskaperna, deras medlemsstater och Finland, Island, Liechtenstein, Norge, Schweiz, Sverige och Österrike	L 1, 3.1.1994	–	--
[20]	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen)	L 220, 21.6.2004	Förordning (EG) nr 1335/2008  L 354, 31.12.2008	--
[21]	Rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter	L 184, 17.7.1999	Förordning (EU) nr 182/2011  L 55, 28.2.2011	--
[22]	Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG av den 9 juli 2008 om en gemensam ram för saluföring av produkter och upphävande av rådets beslut 93/465/EEG	L 218, 13.8.2008	–	--
[23]	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93	L 218, 13.8.2008	–	--
[24]	Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet	L 286, 4.11.2010	–	--

**Tabell 6: Referensdokument**

Ref .	Referensdokument	EGT/EUT	Senast ändrad	Version
[25]	Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet	L 228, 9.9.1996	Beslut nr 661/2010/EU (upphävande)  L 286, 4.11.2010	--
[26]	Rådets beslut 93/465/EEG av den 22 juli 1993 om moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande och användning av EG-märkning om överensstämmelse, avsedda att användas i tekniska harmoniseringsdirektiv	L 220, 30.8.1993	Beslut 768/2008/EG (upphävande)  L 218, 13.8.2008	--
[27]	Rådets förordning (EEG) nr 339/93 av den 8 februari 1993 om kontroll av att produkter som importeras från tredje land är i överensstämmelse med reglerna för produktsäkerhet	L 40, 17.2.1993	Förordning (EG) nr 765/2008 (upphävande)  L 218, 13.8.2008	--
[28]	Kommissionens beslut 2006/679/EG om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg	L 284, 16.10.2006	Upphävande:  Beslut 2012/88/EU  L 51, 25.1.2012  Ändringsförslag:  Beslut 2012/463/EU  L 217, 14.8.2012	--
[29]	Kommissionens beslut 2006/860/EG den 7 november 2006 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och om ändring av bilaga A till beslut 2006/679/EG av den 28 mars 2006 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg	L 342, 7.12.2006	Upphävande:  Beslut 2012/88/EU  L 51, 25.1.2012  Ändringsförslag:  Beslut 2012/463/EU  L 217, 14.8.2012	

**Tabell 6: Referensdokument**

Ref .	Referensdokument	EGT/EUT	Senast ändrad	Version
[30]	Kommissionens beslut 2006/861/EG om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg	L 344, 8.12.2006	Ändringsförslag: Beslut 2009/107/EG L 45, 14.2.2009 Beslut 2012/464/EU L 217, 14.8.2012	--
[31]	Kommissionens beslut 2006/920/EG av den 11 augusti 2006 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Drift och trafikledning hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg	L 359, 18.12.2006	Upphävande: Beslut 2011/314/EU L 144, 31.5.2011	--
[32]	Kommissionens beslut 2011/229/EU av den 4 april 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – buller i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik	L 99, 13.4.2011	Beslut 2012/464/EU L 217, 14.8.2012	--
[33]	Kommissionens förordning (EG) nr 62/2006 av den 23 december 2005 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg	L 13, 18.1.2006	Kommissionens förordning (EU) 328/2012 L 106, 17.4.2012	--
[34]	Kommissionens beslut 2008/217/EG av den 20 december 2007 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Infrastruktur hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg	L 77, 19.3.2008	Ändringsförslag: Beslut 2012/464/EU L 217, 14.8.2012	--

**Tabell 6: Referensdokument**

Ref .	Referensdokument	EGT/EUT	Senast ändrad	Version
[35]	Kommissionens beslut 2008/163/EG av den 20 december 2007 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende Säkerhet i järnvägstunnlar i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och höghastighetståg	L 64, 7.3.2008	Ändringsförslag:  Beslut 2011/291/EU  L 139, 26.5.2011  Beslut 2012/464/EU  L 217, 14.8.2012	--
[36]	Kommissionens beslut 2008/164/EG av den 21 december 2007 om tekniska specifikationer för driftskompatibiliteten avseende funktionshindrade i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg	L 64, 7.3.2008	Ändringsförslag:  Beslut 2012/464/EU  L 217, 14.8.2012	--
[37]	Kommissionens beslut 2008/231/EG av den 21 februari 2008 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet hos delsystemet Drift i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg som avses i artikel 6.1 i rådets direktiv 96/48/EG och om upphävande av kommissionens beslut 2002/734/EG av den 30 maj 2002	L 84, 26.3.2008	Ändringsförslag:  Beslut 2010/640/EU  L 280, 26.10.2010  Beslut 2012/464/EU  L 217, 14.8.2012	--
[38]	Kommissionens beslut 2008/232/EG av den 21 februari 2008 om tekniska specifikationer för driftskompatibiliteten avseende delsystemet Rullande materiel i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg	L 84, 26.3.2008	Ändringsförslag:  Beslut 2012/464/EU  L 217, 14.8.2012	--
[39]	Kommissionens beslut 2008/284/EG av den 6 mars 2008 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Energi i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg	L 104, 14.4.2008	Ändringsförslag:  Beslut 2012/464/EU  L 217, 14.8.2012	--

**Tabell 6: Referensdokument**

Ref .	Referensdokument	EGT/EUT	Senast ändrad	Version
[40]	Kommissionens beslut C(2010)2576 om ett mandat för Europeiska järnvägsbyrån att vidareutveckla och se över de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet för att utöka deras räckvidd till att omfatta hela järnvägssystemet i unionen.			
[41]	Kommissionens beslut 2010/640/EU av den 21 oktober 2010 om ändring av besluten 2006/920/EG och 2008/231/EG gällande de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD:er) avseende delsystemet Drift och trafikledning hos de transeuropeiska järnvägssystemen för konventionell trafik och höghastighetstrafik	L 280, 26.10.2010	Beslut 2011/314/EU L 144, 31.5.2011	--
[42]	Kommissionens beslut 2010/713/EU av den 9 november 2010 om moduler för förfarandena för bedömning av överensstämmelse, bedömning av lämplighet för användning och EG-kontroll som ska användas i de tekniska specifikationer som antas i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG	L 319, 4.12.2010	--	--
[43]	Kommissionens rekommendation 2011/217/EU av den 29 mars 2011 om godkännande för ibruktagande av strukturella delsystem och fordon enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG	L 95, 8.4.2011	--	--
[44]	Europeiska järnvägsbyråns rammandat för genomförande av viss verksamhet enligt direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG – beslut C (2007)3371	Ej tillämpligt.	–	--

**Tabell 6: Referensdokument**

Ref .	Referensdokument	EGT/EUT	Senast ändrad	Version
[45]	Kommissionens beslut 2011/274/EU av den 26 april 2011 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Energi i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik	L 126, 14.5.2011	Beslut 2012/464/EU L 217, 30, 14.8.2012	--
[46]	Kommissionens beslut 2011/275/EU av den 26 april 2011 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Infrastruktur i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik	L126, 14.5.2011	Beslut 2012/464/EU L 217, 14.8.2012	--
[47]	Kommissionens beslut 2011/291/EU av den 26 april 2011 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Rullande materiel – Lok och passagerarfordon" i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik	L 139, 26.5.2011	Beslut 2012/464/EU L 217, 14.8.2012	--
[48]	Kommissionens beslut 2011/314/EU av den 12 maj 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik	L 144, 31.5.2011	Ändringsförslag: Beslut 2012/464/EU L 217, 14.8.2012	--
[49]	Kommissionens förordning (EU) 454/2011 av den 5 maj 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Telematikapplikationer för persontrafik" i det transeuropeiska järnvägssystemet	L 123, 12.5.2011	Förordning (EU) 665/2012 L 194, 1, 21.7.2012	--



**Tabell 6: Referensdokument**

Ref .	Referensdokument	EGT/EUT	Senast ändrad	Version
[50]	Kommissionens direktiv 2009/131/EG av den 16 oktober 2009 om ändring av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen	L 273, 17.10.2009	--	--
[51]	Kommissionens direktiv 2011/18/EU av den 1 mars 2011 om ändring av bilagorna II, V och VI till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemen inom gemenskapen	L 57, 2.3.2011	--	--
[52]	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter	L 55, 28.2.2011	--	--
[53]	Kommissionens beslut av den 25 januari 2012 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet	Beslut 2012/88/EU L 51, 1, 25.1.2012		

## DEFINITIONER OCH FÖRKORTNINGAR

### Definitioner

- [G 126] Nedanstående tabell innehåller en förteckning över termer som används i dessa riktlinjer tillsammans med definitioner.
- [G 127] Vissa av termerna har redan definierats i relevanta juridiska texter. I dessa fall anges de med kursiv stil inom citattecken och källan till definitionen anges. Dessa definitioner är bindande.
- [G 128] Vissa termer definieras inte i de juridiska texterna. I dessa fall har definitionerna hämtats från standarder eller riktlinjer eller utarbetats av den grupp som utformat de här riktlinjerna. Dessa definitioner är inte bindande.

**Tabell 7: Definitioner**

Term	Definition/källa
Byråns rättsakter	Alla handlingar som utfärdats av Europeiska Järnvägsbyrån enligt artikel 2a i förordning (EG) nr 881/2004.
Användningsområde	Beskrivning av de/det delsystem som driftskompatibilitetskomponenten är avsedd att införlivas i.
Grundparameter	<i>"regler och tekniska eller driftsrelaterade villkor som är av avgörande betydelse för driftskompatibiliteten och som anges i den relevanta TSD:en"</i> ([Artikel 2k])
Överensstämmelse	Uppfyllande av specificerade krav avseende en produkt, en process, en tjänst, ett system, en person eller ett organ (tolkning av artikel R1.12 i bilaga 1 till beslut 768/2008/EG).
Bedömning av överensstämmelse	<i>"en process där det visas huruvida specificerade krav avseende en produkt, en process, en tjänst, ett system, en person eller ett organ har uppfyllts"</i> (Artikel R1.12 i bilaga 1 till beslut 768/2008/EG)
Organ för bedömning av överensstämmelse	<i>"ett organ som utför bedömning av överensstämmelse, bland annat kalibrering, provning, certifiering och kontroll"</i> (artikel R1.13 i bilaga 1 till beslut 768/2008/EG). När det gäller driftskompatibilitetsdirektivet är ett anmält organ ett organ för bedömning av överensstämmelse rörande TSD:er och ett utsett organ är ett organ för bedömning av överensstämmelse rörande anmälda nationella regler.
Bedömningsorgan för gemensam säkerhetsmetod	<i>"den oberoende och fackkunniga person, organisation eller enhet som utför en undersökning för att, på grundval av bevisning, avgöra huruvida ett system kan uppfylla sina säkerhetskrav"</i> (artikel 3.14 i kommissionens förordning (EG) nr 352/2009).
Upphandlande enhet	<i>"varje offentligt eller privat organ som beställer projektering och/eller uppbyggnad eller modernisering eller ombyggnad av ett delsystem. Detta organ kan vara ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en fordonsinnehavare, eller också en koncessionsinnehavare som har fått i uppdrag att genomföra ett projekt"</i> ([artikel 2r]).

**Tabell 7: Definitioner**

Term	Definition/källa
Undantag	Undantag från hela eller del av TSD-krav som beviljats enligt [artikel 9].
Granskning av utformning	Bedömning av en produkts utformning genom att granska metoderna och verktygen för utformning samt resultaten, i förekommande fall med beaktande av tester och översyner och valideringar genom användningserfarenhet  (förfarande inom CH1-modulen för driftskompatibilitetskomponenter eller SH1-modulen för delsystem).
Utsett organ	Organ som utsetts av en medlemsstat för att bedöma ett delsystems överensstämmelse med anmälda nationella tekniska regler enligt [artikel 17 eller 20].
Väsentliga krav	<i>De krav som anges i bilaga III och som ska uppfyllas av järnvägssystemet, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och även gränssnitten</i> ([artikel 2g]).
Europeisk specifikation	<i>"en gemensam teknisk specifikation, ett europeiskt tekniskt godkännande eller en nationell standard som införlivar en europeisk standard, såsom de definieras i bilaga XXI till direktiv 2004/17/EG"</i> ([artikel 2h]).
Befintligt järnvägssystem	<i>"hela det befintliga systemet bestående av järnvägsinfrastrukturerna, med linjer och fasta installationer, samt fordon av alla kategorier och ursprung som färdas på dessa infrastrukturer"</i> ([artikel 2o]).
Harmoniserad standard	<i>"europeisk standard som antagits av ett av de europeiska standardiseringsorgan som förtecknas i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster inom ramen för ett uppdrag från kommissionen som fastställts i enlighet med det förfarande som anges i artikel 6.3 i det direktivet och som utgör, ensam eller tillsammans med andra standarder, en lösning som gör det möjligt att uppfylla en lagbestämmelse"</i> ([artikel 2u]).
Infrastrukturförvaltare	<i>"organ eller företag som framför allt ansvarar för inrättande och underhåll av järnvägsinfrastruktur eller delar av den, enligt definitionen i artikel 3 i direktiv 91/440/EEG, vilket även kan omfatta förvaltning av kontroll- och säkerhetshanteringssystem för infrastrukturen. Infrastrukturförvaltarens uppgifter i ett järnvägsnät eller en del av ett nät kan tilldelas olika organ eller företag"</i> (artikel 3b i järnvägssäkerhetsdirektivet).
Innovativ lösning	Teknisk lösning som uppfyller de grundläggande kraven i driftskompatibilitetsdirektivet och andra förordningar som följer av fördraget, men som inte uppfyller alla krav i relevanta TSD:er och/eller inte kan bedömas enligt kraven i dessa TSD:er.

**Tabell 7: Definitioner**

Term	Definition/källa
Nationella säkerhetsmyndigheter	"nationellt organ som har tilldelats uppgifter med anknytning till järnvägssäkerhet i enlighet med [säkerhets]direktivet eller något binationellt organ som medlemsstaterna anförtrott dessa uppgifter för att uppnå en enhetlig säkerhetsordning om specialiserad gränsöverskridande infrastruktur" (artikel 3g i järnvägssäkerhetsdirektivet).
Anmält organ	"[ett organ] som har till uppgift att bedöma driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet för användning eller att handlägga förfarandet för EG-kontroll av delsystem" ([artikel 2j]).
Öppen punkt	Tekniska aspekter som hänför sig till väsentliga krav som inte på ett uttryckligt sätt kan behandlas i en TSD och tydligt anges i en bilaga till TSD:en enligt [artikel 5.6].
Ibruktagande	"alla åtgärder som sammantagna gör att ett delsystem eller ett fordon färdigställs för projekterad drift" ([artikel 2q]).
Utsläppande på marknaden	"tillhandahållande för första gången av en produkt på gemenskapsmarknaden" (artikel R1.2 i bilaga 1 till beslut 768/2008/EG), där "tillhandahållande på marknaden" innebär "varje leverans av en produkt för distribution, förbrukning eller användning på gemenskapsmarknaden i samband med kommersiell verksamhet, mot betalning eller gratis" (artikel R1.1 i bilaga 1 till beslut 768/2008/EG).
Långt framskridet projekt	"projekt vars planerings- eller uppbyggnadsfas är i ett sådant stadium att en ändring av de tekniska specifikationerna skulle vara oacceptabel för den berörda medlemsstaten. Ett sådant hinder kan vara av rättslig, avtalsmässig, ekonomisk, finansiell, social eller miljömässig karaktär och måste styrkas på vederbörligt sätt" ([artikel 2t]).
Järnvägsföretag	"järnvägsföretag enligt definitionen i direktiv 2001/14/EG, samt andra offentliga eller privata företag vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- och/eller persontrafik på järnväg med krav på att företaget ska sörja för traktion (dragkraft); här innefattas även företag som endast tillhandahåller traktion" (artikel 3c i järnvägssäkerhetsdirektivet)
Regelverk	Produktkrav och alla åtgärder för att uppfylla, kontrollera och intyga dessa krav som enligt lag krävs av staten eller en statlig myndighet.
Modernisering	"sådant större arbete för att byta ett delsystem eller en del av ett delsystem som inte ändrar delsystemets totala prestanda ([artikel 2n]).

**Tabell 7: Definitioner**

Term	Definition/källa
Specialfall	<i>"del i järnvägssystemet som nödvändiggör särskilda tillfälliga eller definitiva föreskrifter i TSD:er av skäl som hänför sig till begränsningar beroende på geografi, topografi eller stadsmiljö eller till en strävan att uppnå kompatibilitet med det befintliga systemet. Detta kan i synnerhet gälla järnvägslinjer och järnvägsnät som är isolerade från resten av gemenskapen, lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd, fordon som uteslutande är avsedda för lokal, regional eller historisk användning samt fordon på väg till eller från tredjeländer"</i> ([artikel 2l]).
Byte i samband med underhåll	<i>"ersättande av komponenter med delar som har identisk funktion och prestanda i samband med förebyggande underhåll och reparationer"</i> ([artikel 2p]).
Tekniskt utlåtande	Handling som byrån utfärdat i enlighet med artikel 2 i järnvägsbyråförordningen.
Typprovning	EG-typprovning är den del av ett förfarande för bedömning av överensstämmelse där ett anmält organ granskar en produkts tekniska utformning och kontrollerar och intygar att produktens tekniska utformning uppfyller kraven i den rättsakt som gäller för den.  (Förfarande inom CB- och SB-modulerna i TSD:er som också tas upp i Europaparlamentets och rådets beslut 768/2008/EG.)
Ombyggnad	<i>"sådan större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av ett delsystem som förbättrar delsystemets totala prestanda"</i> ([artikel 2m]).
Frivilligt område	Produktkrav och alla åtgärder för att uppfylla, kontrollera och intyga dessa krav som kontraktsevenligt ställs av kunden men som inte enligt lag krävs av staten eller en statlig myndighet.

## Förkortningar

**Tabell 8: Förkortningar**

FÖRKORTNING	FULLSTÄNDIG TEXT
AEIF	Europeisk organisation för driftskompatibilitet för järnvägar
CCS	Trafikstyrning
CEN	Europeiska standardiseringskommittén
Cenelec	Europeiska kommittén för elektroteknisk standardisering
CR	Konventionell trafik
CSM	Gemensamma säkerhetsmetoder
DeBo	Utsett organ
ECM	Enhet som ansvarar för underhåll
EES	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EIM	Europeiska infrastrukturförvaltare
EMC	Elektromagnetisk kompatibilitet
ENE	Energi
EPTTOLA	Sammanlutning av europeiska leasingföretag som hyr ut tåg för persontrafik eller dragfordon
ERA	Europeiska järnvägsbyrån, även kallad "byrån"
ERADIS	Europeiska järnvägsbyråns databas över driftskompatibilitet inom databasen för driftskompatibilitet och säkerhet
ERTMS	Europeiskt trafikstyrningssystem för tåg
ESO	Europeiskt standardiseringsorgan
ETCS	Europeiska tågkontrollsystemet
ETSI	Europeiska institutet för telekommunikationsstandarder
EU	Europeiska unionen
GSM-R	Internationellt system för mobilkommunikation – särskilt avsett för tåg
HS	Höghastighetståg
IC	Driftskompatibilitetskomponent

**Tabell 8: Förkortningar**

FÖRKORTNING	FULLSTÄNDIG TEXT
IEC	Internationella elektrotekniska kommissionen
IM	Infrastrukturförvaltare
INF	Infrastruktur
ISO	Internationella standardiseringsorganisationen
ISV	Delrapport
LOC&PAS	Lok och rullande materiel för persontrafik
MS	Medlemsstat i EU eller EES
NB Rail	Samordningsgrupp för anmälda organ för järnvägsprodukter och system
NoBo	Anmält organ
NSA	Nationell säkerhetsmyndighet
PRM	Personer med nedsatt rörelseförmåga
EUT	Europeiska unionens officiella tidning
OPE	Delsystemet drift och trafikledning
Q&C	Frågor och klaganden
QMS	Kvalitetsstyrningssystem
RFU	Användningsrekommendation
RISC	Kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet för järnvägar
RST	Rullande materiel
RU	Järnvägsföretag
SRT	Säkerhet i järnvägstunlar
TAF	Telematikapplikationer för godstrafik
TAP	Telematikapplikationer för persontrafik
TEN-T	Transeuropeiska transportnät
TO	Tekniskt utlåtande

**Tabell 8: Förkortningar**

FÖRKORTNING	FULLSTÄNDIG TEXT
TSD	Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet
UIC	Internationella järnvägsunionen
UIP	Privatvagnsägareföreningarnas internationella union
UIRR	Internationella unionen av transportföretag inom kombinerad trafik väg-järnväg
UITP	Internationella kollektivtrafikunionen
UNIFE	Unionen för den europeiska järnvägsindustrin
WAG	Godsvagnar