

Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

► **B**

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 23 december 2005

om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet ”Rullande materiel — buller” i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg

[delgivet med nr K(2005) 5666]

(Text av betydelse för EES)

(2006/66/EG)

(EUT L 37, 8.2.2006, s. 1)

Ändrad genom:

Officiella tidningen

► **M1**

Kommissionens beslut 2012/462/EU av den 23 juli 2012

nr	sida	datum
L 217	1	14.8.2012

▼B

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 23 december 2005

om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet ”Rullande materiel — buller” i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg

[delgivet med nr K(2005) 5666]

(Text av betydelse för EES)

(2006/66/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg ⁽¹⁾, särskilt artikel 6.1, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med artikel 2 c i direktiv 2001/16/EG är det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg uppdelat i delsystem av strukturell eller funktionell beskaffenhet.
- (2) Enligt artikel 23.1 i direktivet måste det finnas en teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet ”Buller”.
- (3) Det första steget för upprättandet av en TSD är att uppdra åt den europeiska organisationen för driftskompatibilitet för järnvägar, *European Association for Railway Interoperability* (AEIF) – som utsetts till gemensamt organ för järnvägssektorn – att göra ett utkast.
- (4) AEIF fick i enlighet med artikel 6.1 i direktivet i uppdrag att utarbeta ett utkast till en TSD för delsystemet ”Buller”. Grundparametrarna för detta utkast antogs genom kommissionens beslut 2004/446/EG av den 29 april 2004 om fastställande av grundparametrar för de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD) för buller, godsvagnar och telematiktillämpningar för godstrafik som avses i direktiv 2001/16/EG ⁽²⁾.
- (5) Det utkast till TSD som utarbetades på basis av grundparametrarna åtföljdes av en inledande rapport. I enlighet med artikel 6.5 i ovannämnda direktiv innehöll den en kostnads–nyttö–analys.
- (6) Utkastet till TSD:n har – med beaktande av den inledande rapporten – granskats av den kommitté som inrättats genom artikel 21 i rådets direktiv 98/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg ⁽³⁾.

⁽¹⁾ EGT L 110, 20.4.2001, s. 1. Direktivet ändrat genom direktiv 2004/50/EG (EUT L 164, 30.4.2004, s. 114. Rättat i EUT L 220, 21.6.2004, s. 40).

⁽²⁾ EUT L 155, 30.4.2004, s. 1. Rättat i EUT L 193, 1.6.2004, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 235, 17.9.1996, s. 6. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2004/50/EG.

▼B

- (7) Direktiv 2001/16/EG och TSD:erna gäller för modernisering men inte för komponentutbyte i samband med underhåll. Medlemsstaterna uppmanas dock att tillämpa TSD:erna – när det går att göra det och omfattningen av underhållsarbetet motiverar det – även på utbyte av komponenter i samband med underhåll.
- (8) TSD:n avseende ”Rullande materiel – buller” bör inte innehålla några krav på användning av viss teknik eller bestämda tekniska lösningar, utom i de fall då detta är absolut nödvändigt för driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.
- (9) TSD:n är grundad på bästa tillgängliga sakkunskap vid den tidpunkt då utkastet i fråga utarbetas. Teknikens utveckling och nya krav i fråga om drift och säkerhet samt andra samhällskrav kan göra att TSD:n efterhand behöver revideras eller kompletteras. Vid behov kommer ett förfarande för översyn respektive uppdatering att inledas i enlighet med artikel 6.3 i direktiv 2001/16/EG.
- (10) För att främja innovationer och för att tillvarata vunnen erfarenhet kan TSD:n behöva revideras med jämna mellanrum. Detta regleras i kapitel 7 i TSD:n.
- (11) Rullande materiel för konventionella tåg regleras för närvarande av befintliga nationella, bilaterala, multinationella eller internationella avtal. Det är viktigt att dessa avtal inte hindrar den pågående och framtida utvecklingen i riktning mot driftskompatibilitet. Kommissionen måste därför granska dessa avtal för att avgöra huruvida den TSD som återfinns i bilagan behöver revideras som en följd av avtalen.
- (12) För att undvika alla missförstånd bör det fastställas att de bestämmelser i beslut 2004/446/EG som rör grundparametrarna för det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg inte längre skall gälla.
- (13) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 21 i direktiv 96/48/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den tekniska specifikation för driftskompatibilitet (nedan kallad ”TSD”) som rör delsystemet ”Buller” i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och som avses i artikel 6.1 i direktiv 2001/16/EG, fastställs i bilagan till detta beslut.

TSD:n skall vara fullt tillämplig på rullande materiel – såsom detta begrepp definieras i bilaga I till direktiv 2001/16/EG – i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.

▼ B*Artikel 2*

TSD:n skall omfatta ett tvåstegsförfarande i enlighet med kapitel 7 i bilagan. Utan att det påverkar tillämpningen av det system för regelbunden revidering som beskrivs i kapitel 7 skall kommissionen, senast sju år efter det datum då detta beslut träder i kraft, tillställa den kommitté som inrättas genom artikel 21 i direktiv 96/48/EG en rapport och, vid behov, ett förslag till revidering av avsnitt 7.2 i bilagan.

Artikel 3

Om ett avtal innehåller krav avseende bullergränsvärden skall medlemsstaterna anmäla detta till kommissionen inom sex månader efter det att detta beslut har trätt i kraft. De avtalstyper som skall anmälas är följande:

- a) Sådana nationella avtal mellan medlemsstater och järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare som ingåtts på permanent eller tidsbegränsad basis och som är nödvändiga på grund av den mycket specifika eller lokala beskaffenheten hos den planerade trafiken.
- b) Sådana bilaterala eller multilaterala avtal mellan järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller säkerhetsmyndigheter som leder till en hög grad av driftskompatibilitet lokalt eller regionalt.
- c) Sådana internationella avtal som ingåtts mellan en eller flera medlemsstater och minst ett land utanför Europeiska unionen, eller mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i medlemsstater och minst ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare i ett land utanför Europeiska unionen, och som leder till en hög grad av driftskompatibilitet lokalt eller regionalt.

Artikel 4

De bestämmelser i beslut 2004/446/EG som rör grundparametrarna för det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg upphör att gälla det datum detta beslut träder i kraft.

Artikel 5

Detta beslut träder i kraft sex månader efter dagen för anmälan.

Artikel 6

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

▼B*BILAGA***Teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet ”Rullande materiel – buller” i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg**

1. **INLEDNING**
 - 1.1 TEKNISKT TILLÄMPNINGSOMRÅDE
 - 1.2 GEOGRAFISKT TILLÄMPNINGSOMRÅDE
 - 1.3 INNEHÅLLET I DENNA TSD
2. **DEFINITION AV DELSYSTEMET/TILLÄMPNINGSOMRÅDET**
 - 2.1 DEFINITION AV DELSYSTEMET
 - 2.2 GRÄNSSNITT MOT ANDRA DELSYSTEM
3. **VÄSENTLIGA KRAV**
 - 3.1 ALLMÄNT
 - 3.2 VÄSENTLIGA KRAV
 - 3.3 ALLMÄNNA VÄSENTLIGA KRAV
 - 3.3.1 Miljöskydd
 - 3.4 SÄRSKILDA VÄSENTLIGA KRAV FÖR DELSYSTEMET RULLANDE MATERIEL
4. **BESKRIVNING AV DELSYSTEMET**
 - 4.1 INLEDNING
 - 4.2 FUNKTIONELLA OCH TEKNISKA SPECIFIKATIONER FÖR DELSYSTEMET
 - 4.2.1 *Buller från godsvagnar*
 - 4.2.1.1 Gränsvärden för buller från förbipasserande fordon
 - 4.2.1.2 Gränsvärden för buller från stationära fordon
 - 4.2.2 *Buller från lok, motorvagnar och personvagnar*
 - 4.2.2.1 Inledning
 - 4.2.2.2 Gränsvärden för buller från stationära fordon
 - 4.2.2.3 Gränsvärden för startbuller
 - 4.2.2.4 Gränsvärden för buller från förbipasserande fordon
 - 4.2.3 *Buller inuti lok, motorvagnar och personvagnar*
 - 4.3 FUNKTIONELLA OCH TEKNISKA SPECIFIKATIONER FÖR GRÄNSSNITTEN
 - 4.3.1 *Delsystemet Konventionell rullande materiel*
 - 4.3.2 *Delsystemen Lok, Motorvagnar och Personvagnar*
 - 4.4 DRIFTSREGLER
 - 4.5 UNDERHÅLLSREGLER
 - 4.6 YRKESKVALIFIKATIONER
 - 4.7 HÄLSO- OCH SÄKERHETSKRAV
 - 4.8 REGISTREN ÖVER INFRASTRUKTUR OCH RULLANDE MATERIEL
 - 4.8.1 *Infrastrukturregistret*
 - 4.8.2 *Europeiska registret över godkända typer av fordon*
5. **DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER**
 - 5.1 DEFINITION

▼B**6. BEDÖMNING AV KOMPONENTERNAS ÖVERENSSTÄMMELSE OCH/ELLER LÄMPLIGHET FÖR ANVÄNDNING OCH KONTROLL AV DELSYSTEMET**

6.1 DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER

6.2 DELSYSTEMET RULLANDE MATERIEL MED AVSEENDE PÅ BULLER FRÅN FORDON

6.2.1 *Bedömningsförfaranden*6.2.2 *Moduler*6.2.3 *Delsystemet Rullande materiel, aspekten buller***7. GENOMFÖRANDE**

7.1 ALLMÄNT

7.2 ÖVERSYN AV TSD

7.3 ETT FÖRFARANDE I TVÅ STEG

7.4 UPPRUSTNINGSPROGRAM FÖR BULLERMINSKNING

7.5 TILLÄMPNING AV DENNA TSD PÅ NY RULLANDE MATERIEL

7.5.1 *Övergångsperiod för yttre buller*7.5.2 *Startbuller*7.5.3 *Buller i förarhytten*7.5.4 *Undantag för nationella, bilaterala, multilaterala eller multinationella överenskomelser*

7.5.4.1 Befintliga överenskomelser

7.5.4.2 Framtida överenskomelser eller ändringar av befintliga överenskomelser

7.6 TILLÄMPNING AV DENNA TSD PÅ BEFINTLIG RULLANDE MATERIEL

7.6.1 *Systemutbyte eller uppgradering av befintliga godsvagnar*7.6.2 *Systemutbyte eller uppgradering av lok, motorvagnar och personvagnar*

7.7 SPECIALFALL

7.7.1 *Inledning*7.7.2 *Förteckning över specialfall*

7.7.2.1 Gränsvärde för buller från stationära fordon, för fordon endast för användning på Storbritanniens och Irlands järnvägsnät

7.7.2.2 Finland

7.7.2.3 Gränsvärden för startbuller, för fordon endast för användning på Storbritanniens och Irlands järnvägsnät

7.7.2.4 Gränsvärden för förbifartsbuller från godsvagnar i Finland, Norge, Estland, Lettland och Litauen

7.7.2.5 Specialfall för Grekland

7.7.2.6 Specialfall för Estland, Lettland och Litauen

BILAGA A: MÄTFÖRHÅLLANDEN**A.1 UNDANTAG FRÅN PREN ISO 3095:2001**

A.1.1 BULLER FRÅN STATIONÄRA FORDON

A.1.2 STARTBULLER

A.1.3 BULLER FRÅN FÖRBIPASSERANDE FORDON

A.1.4 REFERENSSPÅR FÖR FÖRBIFARTSBULLER

A.2 BESKRIVNING AV REFERENSSPÅRENS DYNAMISKA PRESTANDA

A.2.1 MÄTFÖRFARANDE

▼B

A.2.2 MÄTSYSTEM

A.2.3 BEHANDLING AV MÄTDATA

A.2.4 PROVNINGSRAPPORT

**BILAGA B: MODULER FÖR EG-KONTROLL AV DELSYSTEM –
ASPEKT: BULLER**

B.1 MODUL SB: TYPKONTROLL

B.2 MODUL SD: SYSTEM FÖR KVALITETSLEDNING AV PRODUK-
TIONEN

B.3 MODUL SF: PRODUKTKONTROLL

B.4 MODUL SH2: FULLSTÄNDIGT KVALITETSLEDNINGSSYSTEM
MED KONTROLL AV KONSTRUKTIONEN

▼B**DET TRANSEUROPEISKA JÄRNVÄGSSYSTEMET FÖR
KONVENTIONELLA TÅG****Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet****Delsystem: Konventionell rullande materiel****Tillämpningsområde: Buller**

Aspekt: Bulleremission från godsvagnar, lok, motorvagnar och personvagnar

1. INLEDNING**1.1 Tekniskt tillämpningsområde**

Denna TSD rör delsystemet Rullande materiel, som ingår i förteckningen i punkt 1 i bilaga II till direktiv 2001/16/EG.

Mer information om delsystemet Rullande materiel ges i kapitel 2.

Denna TSD omfattar buller från godsvagnar, lok, motorvagnar och personvagnar.

1.2 Geografiskt tillämpningsområde

Det geografiska tillämpningsområdet för denna TSD är det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, såsom det beskrivs i bilaga I till direktiv 2001/16/EG.

1.3 Innehållet i denna TSD

Denna TSD uppfyller kraven i artikel 5.3 i direktiv 2001/16/EG genom att

- a) ange det tillämpningsområde som avses (del av det nät eller den rullande materiel som anges i bilaga I; delsystem eller del av delsystem som avses i bilaga II till direktivet) – kapitel 2,
- b) ange de väsentliga kraven för det berörda delsystemet och dess gränssnitt mot andra delsystem – kapitel 3,
- c) fastställa funktionella och tekniska specifikationer som skall 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 rullande materiel enligt bilaga I till direktivet – kapitel 4,
- d) ange vilka driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som är föremål för europeiska specifikationer, däribland europeiska standarder, angående vad som krävs för att uppnå driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg – kapitel 5,
- e) för varje tänkbart fall ange vilka förfaranden som skall tillämpas för att bedöma överensstämmelsen eller lämpligheten; detta omfattar, bland annat, de moduler som anges i beslut 93/465/EEG och, i förekommande fall, de specifika förfaranden som skall tillämpas vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet, och EG-kontrollen av delsystem – kapitel 6,
- f) ange strategin för genomförande av TSD:n; bland annat anges de etapper som skall slutföras för en stegvis övergång från den nuvarande situationen till den slutliga situationen, då TSD iakttas generellt – kapitel 7,

▼B

- g) för den berörda personalen ange de yrkesmässiga kvalifikationer och de villkor avseende hälsa och säkerhet som krävs för drift och underhåll av det delsystem som avses samt för genomförandet av TSD – kapitel 4.

Vidare anges, i enlighet med artikel 5.5, specialfall för denna TSD. Dessa beskrivs i kapitel 7.

Slutligen innehåller denna TSD också, i kapitel 4, de särskilda drifts- och underhållskrav som gäller för det tillämpningsområde som anges i avsnitten 1.1 och 1.2 ovan.

2. DEFINITION AV DELSYSTEMET/TILLÄMPNINGSOMRÅDET

2.1 Definition av delsystemet

Den rullande materiel som omfattas av denna TSD innefattar lok, motorvagnar, godsvagnar och personvagnar som kan förväntas trafikera hela eller delar av det transeuropeiska järnvägsnätet för konventionella tåg. Godsvagnar inbegriper fordon konstruerade för transport av lastbilar.

Den rullande materielen innefattar såväl fordon som är avsedda för internationell användning som fordon avsedda endast för nationell (*specifik*) användning, med vederbörligt beaktande av fordonens lokala eller regionala användning eller långdistansanvändning.

TSD Buller för delsystemet Rullande materiel innehåller gränsvärden för stationärt buller, startbuller, förbifartsbuller och buller i förarhytter, som orsakas av konventionell rullande materiel.

2.2 Gränssnitt mot andra delsystem

Denna TSD Buller har gränssnitt mot följande delsystem:

- Delsystemet Godsvagnar, vars TSD tillhör den första gruppen i prioriteringsordningen för antagande av TSD:er enligt artikel 23.1 a i direktiv 2001/16/EG, med avseende på
 - förbifartsbuller,
 - stationärt buller.
- Delsystemen Lok, Motorvagnar och Personvagnar, vars TSD:er inte tillhör den första gruppen i prioriteringsordningen för antagande av TSD:er enligt artikel 23.1 b i direktiv 2001/16/EG och som ännu inte är färdigställda, med avseende på
 - stationärt buller,
 - startbuller,
 - förbifartsbuller,
 - buller i förarhytten, om tillämpligt.

3. VÄSENTLIGA KRAV

3.1 Allmänt

Inom ramen för denna TSD uppfylls de relevanta väsentliga krav som anges i kapitel 3 i denna TSD genom överensstämmelse med de specifikationer för delsystemet som beskrivs i kapitel 4, vilket visas genom ett positivt bedömningsresultat vid kontrollen av delsystemet, så som beskrivs i kapitel 6.

Om delar av de väsentliga kraven omfattas av nationella bestämmelser, till följd av

- punkter i TSD där möjligheter till och reservationer för nationella bestämmelser anges,

▼B

- undantag enligt artikel 7 i direktiv 2001/16/EG,
- specialfall som beskrivs i avsnitt 7.6 i denna TSD,

skall emellertid bedömningen av överensstämmelse utföras enligt förfaranden som faller under den berörda medlemsstatens ansvar.

Enligt artikel 4.1 i direktiv 2001/16/EG skall det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, dess delsystem och driftskompatibilitetskomponenter, inbegripet gränssnitt, uppfylla de relevanta väsentliga krav som definieras i bilaga III till direktivet.

3.2 Väsentliga krav

De väsentliga kraven avser

- säkerhet,
- tillförlitlighet och tillgänglighet,
- hälsa,
- miljöskydd,
- teknisk kompatibilitet.

Dessa krav innefattar allmänna krav och särskilda krav för varje delsystem.

3.3 Allmänna väsentliga krav

3.3.1 Miljöskydd

Väsentligt krav 1.4.4 i bilaga III till direktiv 2001/16/EG: Det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg skall drivas under iakttagande av föreskrivna regler för buller.

När det gäller delsystemet Rullande materiel och aspekten buller från fordon, specificeras detta väsentliga krav i följande avsnitt:

- Buller från förbipasserande fordon (grundparametrar 4.2.1.1 och 4.2.2.4).
- Buller från stationära fordon (grundparametrar 4.2.1.2 och 4.2.2.2).
- Startbuller (grundparameter 4.2.1.3).
- Buller inuti lok, motorvagnar och manöverbagnar (grundparameter 4.2.3).

3.4 Särskilda väsentliga krav för delsystemet Rullande materiel

De väsentliga krav som är specifika för delsystemet Rullande materiel är inte relevanta för aspekten buller från fordon.

4. BESKRIVNING AV DELSYSTEMET

4.1 Inledning

Det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, som omfattas av direktiv 2001/16/EG och där delsystemet Rullande materiel utgör en del, är ett integrerat system vars enhetlighet måste kontrolleras. Enhetligheten måste kontrolleras särskilt med avseende på specifikationerna för delsystemet, dess gränssnitt mot det system det ingår i och reglerna för drift och underhåll.

Med beaktande av alla tillämpliga väsentliga krav beskrivs delsystemet Rullande materiel med avseende på aspekten buller från fordon i detta kapitel 4.

▼B

Denna TSD är tillämplig på nya fordon, och på systemutbyta eller upgraderade fordon om så krävs enligt bestämmelserna i avsnitt 7.2.

Avsnitt 4.2 i denna TSD är endast tillämpligt på ibruktagande av fordon enligt artikel 14.1 eller 14.3 i direktiv 2001/16/EG.

4.2 Funktionella och tekniska specifikationer för delsystemet

Mot bakgrund av de väsentliga kraven i kapitel 3 gäller följande funktionella och tekniska specifikationer för delsystemet Rullande materiel och aspekten buller från fordon:

- Buller från stationära fordon (grundparametrar 4.2.1.2 och 4.2.2.2).
- Startbuller (grundparameter 4.2.2.3).
- Buller från förbipasserande fordon (grundparametrar 4.2.1.1 och 4.2.2.4).
- Buller inuti lok, motorvagnar och manöverbagnar (grundparameter 4.2.3).

Arbetsfordon skall anses utgöra lok under aktiv transportkörning, men behöver inte överensstämma med denna TSD under arbete.

4.2.1 Buller från godsvagnar

Buller från godsvagnar kan delas upp i förbifartsbuller och stationärt buller.

Bullret från en förbipasserande godsvagn påverkas i hög grad av rulljudet (ljudet från kontakten mellan hjul och räls), som är hastighetsberoende.

Rulljudet i sig orsakas av hjulens och rälsens kombinerade ytjämnhet och av spårets och hjulparens dynamiska beteende.

Parameteruppsättningen för beskrivning av förbifartsbuller omfattar

- ljudtrycksnivån, enligt en definierad mätmetod,
- mikrofonens position,
- vagnens hastighet,
- rälsens ytjämnhet,
- spårets dynamiska och ljudalstrande egenskaper.

Buller från en stationärt uppställd godsvagn är endast aktuellt om vagnen är utrustad med hjälpanordningar som motorer, generatorer eller kylsystem. Det är då oftast fråga om kylvagnar.

Parameteruppsättningen för beskrivning av stationärt buller omfattar

- ljudtrycksnivån, enligt en definierad mätmetod och mikrofonens position,
- driftsförhållandena.

4.2.1.1 Gränsvärden för buller från förbipasserande fordon

Förbifartsbuller mäts som ekvivalent kontinuerlig A-vägd ljudtrycksnivå L_{pAeq, T_p} mätt under tiden för förbipasserandet på ett avstånd av 7,5 m från spårets mittlinje, 1,2 m ovanför rälsytan. Mätningarna skall göras i enlighet med prEN ISO 3095:2001, med det undantaget att referensspåret skall uppfylla de krav som anges i punkt A.1.4 i bilaga A. Tillgång till referensspåret skall ges på icke-diskriminerande villkor.

▼B

Gränsvärdena $L_{pAeq, Tp}$ för förbifartsbuller från godsvagnar under de ovan angivna förhållandena anges i tabell 1.

Tabell 1:

Gränsvärden $L_{pAeq, Tp}$ för förbifartsbuller från godsvagnar

Vagnar	$L_{pAeq, Tp}$
Nya godsvagnar med ett genomsnittligt antal axlar per längdenhet (apl) på upp till $0,15 \text{ m}^{-1}$ vid 80 km/h	$\leq 82 \text{ dB(A)}$
Systemutbytta eller uppgraderade godsvagnar enligt artikel 14.3 i direktiv 2001/16/EG med ett genomsnittligt antal axlar per längdenhet (apl) på upp till $0,15 \text{ m}^{-1}$ vid 80 km/h	$\leq 84 \text{ dB(A)}$
Nya godsvagnar med ett genomsnittligt antal axlar per längdenhet (apl) på över $0,15 \text{ m}^{-1}$ och upp till $0,275 \text{ m}^{-1}$ vid 80 km/h	$\leq 83 \text{ dB(A)}$
Systemutbytta eller uppgraderade godsvagnar enligt artikel 14.3 i direktiv 2001/16/EG med ett genomsnittligt antal axlar per längdenhet (apl) på över $0,15 \text{ m}^{-1}$ och upp till $0,275 \text{ m}^{-1}$ vid 80 km/h	$\leq 85 \text{ dB(A)}$
Nya godsvagnar med ett genomsnittligt antal axlar per längdenhet (apl) på över $0,275 \text{ m}^{-1}$ vid 80 km/h	$\leq 85 \text{ dB(A)}$
Systemutbytta eller uppgraderade godsvagnar enligt artikel 14.3 i direktiv 2001/16/EG med ett genomsnittligt antal axlar per längdenhet (apl) på över $0,275 \text{ m}^{-1}$ vid 80 km/h	$\leq 87 \text{ dB(A)}$

Antal axlar per längdenhet (apl) är antalet axlar delat med längd över buffertar.

Förbifartsbullret från ett tåg skall mätas vid 80 km/h och vid högsta hastighet (v), dock lägre än 190 km/h. Det värde som skall jämföras med gränsvärdena (se tabell 1) är det som är högst av det uppmätta värdet vid 80 km/h och det uppmätta värdet vid högsta hastighet men normaliserat till 80 km/h genom ekvationen $L_{pAeq, Tp}(80 \text{ km/h}) = L_{pAeq, Tp}(v) - 30 \cdot \log(v/80 \text{ km/h})$. Andra hastigheter som anges i prEN ISO 3095:2001 skall inte beaktas.

4.2.1.2 Gränsvärden för buller från stationära fordon

Stationärt buller beskrivs i termer av ekvivalent kontinuerlig A-vägd ljudtrycksnivå $L_{pAeq, T}$, i enlighet med kapitel 7.5 i prEN ISO 3095:2001, med de undantag som anges i bilaga A. Gränsvärdet för stationärt buller från godsvagnar på ett avstånd av 7,5 m från spårets mittlinje och 1,2 m över rälsöverkant anges i tabell 2. Mätvärdet för ljudtrycksnivån betecknas $L_{pAeq, T}$.

Tabell 2:

Gränsvärde $L_{pAeq, T}$ för stationärt buller från godsvagnar

Vagnar	$L_{pAeq, T}$
Alla godsvagnar	$\leq 65 \text{ dB(A)}$

▼B

Den angivna nivån för stationärt buller är energimedelvärdet av alla uppmätta värden vid de mätpunkter som anges i punkt A.1.1 i bilaga A till denna TSD.

4.2.2 *Buller från lok, motorvagnar och personvagnar*

4.2.2.1 *Inledning*

Buller från lok, motorvagnar och personvagnar kan delas upp i stationärt buller, startbuller och förbifartsbuller. Även buller i förarhytter beaktas.

Stationärt buller påverkas i hög grad av hjälpanordningar, såsom kylsystem, luftkonditionering och kompressorer.

Startbuller är en kombination av buller från drivkomponenter, såsom dieselmotorer och kylfläktar, från hjälpanordningar och, ibland, från hjulsirning.

Förbifartsbuller påverkas i hög grad av rulljudet, som uppkommer i samspillet mellan hjul och räls och som är en funktion av vagnens hastighet.

Rulljudet i sig orsakas av hjulens och rälsens kombinerade ytjämnhet och av spårets och hjulparens dynamiska beteende.

Vid lägre hastigheter är även bullret från hjälpanordningar och drivutrustning av betydelse.

Bulleremissionsnivån bestäms av

- ljudtrycksnivån, enligt en definierad mätmetod,
- mikrofonens position,
- fordonets hastighet,
- rälsens ytjämnhet,
- spårets dynamiska och ljudalstrande egenskaper.

Parameteruppsättningen för beskrivning av stationärt buller omfattar

- ljudtrycksnivån, enligt en definierad mätmetod och mikrofonens position,
- driftsförhållandena.

Motorvagnar är permanentkopplade fordon med distribuerad traktion eller med en eller flera drivenheter och mellanvagnar. Motorvagnar med elektrisk framdrivning betecknas med "EMU" (Electric Multiple Units), dieseldrivna med "DMU". I denna TSD avses med termerna "diesel" eller "dieselmotor" alla slags förbränningsmotorer som används för framdrivning. Fasta tågsätt som består av två lok och personvagnar kan inte anses vara motorvagnar om loken kan fungera i olika tågkonfigurationer.

▼B**4.2.2.2 Gränsvärden för buller från stationära fordon**

Gränsvärdena för buller från stationära fordon skall uppnås på ett avstånd av 7,5 m från spårets mittlinje, och 1,2 m över rälsöverkant. Måtförhållandena definieras i standarden prEN ISO 3095:2001 med de undantag som anges i bilaga A. Beteckningen för ljudtrycksnivån är $L_{pAeq, T}$. Gränsvärdena för buller från fordon under de förhållanden som beskrivs ovan anges i tabell 3.

Tabell 3:

Gränsvärden $L_{pAeq, T}$ för stationärt buller från el- och diesellok, EMU, DMU och personvagnar

Fordon	$L_{pAeq, T}$
Elektriska lok	$\leq 75 \text{ dB(A)}$
Diesellok	$\leq 75 \text{ dB(A)}$
EMU	$\leq 68 \text{ dB(A)}$
DMU	$\leq 73 \text{ dB(A)}$
Personvagnar	$\leq 65 \text{ dB(A)}$

Den angivna nivån för stationärt buller är energimedelvärdet av alla uppmätta värden vid de mätpunkter som anges i punkt A.1.1 i bilaga A till denna TSD.

4.2.2.3 Gränsvärden för startbuller

Gränsvärdena för startbuller skall uppnås på ett avstånd av 7,5 m från spårets mittlinje, 1,2 m över rälsöverkant. Måtförhållandena definieras i standarden prEN ISO 3095:2001 med de undantag som anges i punkt A.1.2 i bilaga A. Beteckningen för ljudnivån är L_{pAFmax} . Gränsvärdena för startbuller från fordon under de ovan angivna förhållandena anges i tabell 4.

Tabell 4:

Gränsvärden L_{pAFmax} för startbuller från el- och diesellok, EMU och DMU

Fordon	L_{pAFmax}
Elektriska lok $P < 4\,500 \text{ kW}$ (vid hjulring)	$\leq 82 \text{ dB(A)}$
Elektriska lok $P \geq 4\,500 \text{ kW}$ (vid hjulring)	$\leq 85 \text{ dB(A)}$
Diesellok $P < 2\,000 \text{ kW}$ (motoreffekt)	$\leq 86 \text{ dB(A)}$
Diesellok $P \geq 2\,000 \text{ kW}$ (motoreffekt)	$\leq 89 \text{ dB(A)}$
EMU	$\leq 82 \text{ dB(A)}$
DMU $P < 500 \text{ kW/motor}$	$\leq 83 \text{ dB(A)}$
DMU $P \geq 500 \text{ kW/motor}$	$\leq 85 \text{ dB(A)}$

▼ **B**

4.2.2.4 Gränsvärden för buller från förbipasserande fordon

Gränsvärdena för förbifartsbuller skall uppnås på ett avstånd av 7,5 m från referensspårets mittlinje, 1,2 m över rälsöverkant vid en fordons-hastighet på 80 km/h. Beteckningen för ekvivalent kontinuerlig A-vägd ljudnivå är $L_{pAeq, Tp}$.

Mätningarna skall utföras i enlighet med prEN ISO 3095:2001 med de undantag som anges i punkterna A.1.3 och A.1.4 i bilaga A. Tillgång till referensspåret skall ges på icke-diskriminerande villkor.

Förbifartsbuller från ett tåg skall mätas vid 80 km/h och vid högsta hastighet (v), dock högst 190 km/h. Andra hastigheter som anges i prEN ISO 3095:2001 skall inte beaktas. Det värde som skall jämföras med gränsvärdena (se tabell 5) är det som är högst av det uppmätta värdet vid 80 km/h och det uppmätta värdet vid högsta hastighet men normaliserat till 80 km/h genom ekvationen

$$L_{pAeq, Tp}(80 \text{ km/h}) = L_{pAeq, Tp}(v) - 30 \cdot \log(v/80 \text{ km/h}).$$

Gränsvärdena för buller från el- och diesellok, EMU, DMU och personvagnar under de ovan angivna förhållandena ges i tabell 5.

Tabell 5:

Gränsvärden $L_{pAeq, Tp}$ för förbifartsbuller från el- och diesellok, EMU, DMU och personvagnar

Fordon	$L_{pAeq, Tp}$ @ 7,5 m
Elektriska lok	$\leq 85 \text{ dB(A)}$
Diesellok	$\leq 85 \text{ dB(A)}$
EMU	$\leq 81 \text{ dB(A)}$
DMU	$\leq 82 \text{ dB(A)}$
Personvagnar	$\leq 80 \text{ dB(A)}$

4.2.3 Buller inuti lok, motorvagnar och personvagnar

Bullernivån inuti passagerarfordon anses inte vara en grundparameter. Bullernivån i förarhytten är dock en viktig fråga. Bullernivån i förarhytten skall hållas så låg som möjligt genom bullerbegränsning vid källan och genom andra lämpliga åtgärder (ljudisolering, ljudabsorption). Gränsvärdena anges i tabell 6.

Tabell 6:

Gränsvärden $L_{pAeq, T}$ för buller i förarhytten på el- och diesellok, EMU, DMU och manövernivån

Buller i förarhytten	$L_{pAeq, T}$	Tidsintervall för mätning T
Stillastående (vid extern ljudsignal med maximalt ljudtryck från tyfonen, dock högst 125 dB(A), 5 m framför fordonet på 1,6 m höjd ovanför rälsens ovansida)	$\leq 95 \text{ dB(A)}$	3 s

▼B

Buller i förarhytten	$L_{pAeq, T}$	Tidsintervall för mätning T
Högsta hastighet, tillämpligt på hastigheter under 190 km/h (öppen terräng, utan interna eller externa ljudsignaler)	$\leq 78 \text{ dB(A)}$	1 min

Mätningarna skall utföras under följande förhållanden:

- Dörrar och fönster skall vara stängda.
- Tågvikten exklusive lok skall motsvara minst två tredjedelar av det högsta tillåtna värdet.

För mätningarna vid högsta hastighet skall mikrofonen vara placerad i nivå med förarens öra (i sittande ställning), i mitten av ett horisontalplan från vindrutan till hyttens bakre vägg.

För mätningarna av tyfonens inverkan skall 8 mikrofonpositioner användas, jämnt spridda runt positionen för förarens huvud (i sittande ställning) i ett horisontalplan och med en radie på 25 cm. Det aritmetiska medelvärdet av de 8 värdena skall jämföras mot gränsvärdet.

Denna tabell är tillämplig på förarhytter. I alla händelser måste Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/10/EG av den 6 februari 2003 om minimikrav för arbetstagares hälsa och säkerhet vid exponering för risker som har samband med fysikaliska agens (buller) i arbetet tillämpas av järnvägsföretag och deras personal, men överensstämmelsen med direktiv 2003/10/EG berör inte EG-kontrollen av rullande materiel med förarhytt/hytter.

4.3 Funktionella och tekniska specifikationer för gränssnitten

4.3.1 Delsystemet Konventionell rullande materiel

Gränsvärdena för buller från godsvagnar i denna TSD skall beaktas inom ramen för TSD Konventionell rullande materiel, som en konstruktionsparameter i avsnitt 4.2.4 (Bromsning) och som en del av godkännandet av delsystemet i avsnitt 6.2 (Delsystemet Konventionell rullande materiel – godsvagnar).

4.3.2 Delsystemen Lok, Motorvagnar och Personvagnar

Dessa TSD:er är ännu inte färdigställda. När det gäller buller från lok, motorvagnar och personvagnar måste fordonens konstruktion överensstämma med de angivna gränsvärdena i kapitel 4 (Beskrivning av delsystemet) i respektive TSD.

4.4 Driftsregler

Mot bakgrund av de väsentliga kraven i kapitel 3 finns det inga särskilda driftsregler för delsystemet Rullande materiel med avseende på buller från fordon.

4.5 Underhållsregler

- Parametrar för hjul-rälskontakt (hjulprofil).
- Hjuldefekter (hjulplattor, orundheter).

Se Underhållsjournal i avsnitt 4.2.8 i TSD Konventionell rullande materiel.

▼B**4.6 Yrkeskvalifikationer**

Det finns inga ytterligare krav utöver dem som följer av europeisk lagstiftning och nationella bestämmelser som överensstämmer med europeisk lagstiftning angående yrkeskvalifikationer.

4.7 Hälso- och säkerhetskrav

De undre insatsvärden för exponering som anges i artikel 3 i direktiv 2003/10/EG (sjuttonde särdirektivet enligt artikel 16.1 i direktiv 89/391/EEG) motsvaras av de här angivna gränsvärdena för buller i förarhytter

— med avseende på toppvärden,

— och i allmänhet med avseende på medelvärden, vid normala driftsförhållanden.

4.8 Registren över infrastruktur och rullande materiel**4.8.1 Infrastruktureregistret**

Inte tillämpligt på denna TSD.

▼M1**4.8.2 Europeiska registret över godkända typer av fordon**

De uppgifter som ska anges för de register som föreskrivs i artikel 34 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG ⁽¹⁾ är de som anges i kommissionens genomförandebeslut 2011/665/EU av den 4 oktober 2011 om det europeiska registret över godkända typer av fordon ⁽²⁾.

▼B**5. DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER****5.1 Definition**

Enligt artikel 2 d i direktiv 2001/16/EG avses med driftskompatibilitetskomponenter ”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 det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg är direkt eller indirekt beroende av; begreppet ’komponent’ omfattar såväl materiella föremål som immateriella föremål, t.ex. programvara”.

Inga driftskompatibilitetskomponenter specificeras i denna TSD.

6. BEDÖMNING AV KOMPONENTERNAS ÖVERENSSTÄMMELSE OCH/ELLER LÄMPLIGHET FÖR ANVÄNDNING OCH KONTROLL AV DELSYSTEMET**6.1 Driftskompatibilitetskomponenter**

Inte tillämpligt.

6.2 Delsystemet Rullande materiel med avseende på buller från fordon**6.2.1 Bedömningsförfaranden**

På anmodan av en upphandlande enhet eller dess ombud i gemenskapen genomför det anmälda organet en EG-kontroll i enlighet med bilaga VI till direktiv 2001/16/EG.

Den upphandlande enheten skall utfärda en EG-kontrollförklaring för delsystemet rullande materiel inbegripet aspekten buller, i enlighet med artikel 18.1 och bilaga V till direktiv 2001/16/EG.

⁽¹⁾ EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 264, 8.10.2011, s. 32.

▼B**6.2.2** *Moduler*

När det gäller kontrollförfarandet för kraven i fråga om buller, vilka beskrivs i kapitel 4, kan den upphandlande enheten eller dess ombud i gemenskapen välja följande moduler:

- Antingen typkontrollförfarandet (modul SB) för konstruktions- och utvecklingsfasen, i kombination med en av följande moduler för produktionsfasen:
- Förfarandet med ett system för kvalitetsledning av produktionen (modul SD).
- Förfarandet för produktkontroll (modul SF).
- Eller förfarandet med ett fullständigt kvalitetsledningssystem med kontroll av konstruktionen (modul SH2).

Dessa moduler beskrivs i bilaga B till denna TSD.

Bedömningen av överensstämmelse med bullerkraven för godsvagnar kan utföras samtidigt med kontrollförfarandena för övriga krav på godsvagnar, vilka beskrivs i TSD Konventionell rullande materiel.

Modul SD kan endast väljas i de fall den upphandlande enheten, eller berörda huvudentreprenörer, använder ett kvalitetsledningssystem som omfattar tillverkning samt avsyning och provning av den färdiga produkten, som godkänts och övervakas av ett valfritt anmält organ.

Modul SH2 kan endast väljas i de fall den upphandlande enheten, eller berörda huvudentreprenörer, använder ett kvalitetsledningssystem som omfattar konstruktion och tillverkning samt avsyning och provning av den färdiga produkten, som godkänts och övervakas av ett valfritt anmält organ.

Följande tilläggsinformation skall beaktas angående användningen av modulerna:

- Konstruktionsfasen: modul SB, med hänvisning till avsnitt 4.3 i modulen, en granskning av konstruktionen krävs.
- Produktionsfasen: tillämpningen av modulerna SD, SF och SH2 för produktionsfasen skall möjliggöra kontroll av fordonens överensstämmelse med den godkända typen så som den beskrivs i typkontrollintyget. Framför allt skall tillämpningen visa att tillverkningen och monteringen utförs med samma komponenter och samma tekniska lösningar som den godkända typen.

6.2.3 *Delsystemet Rullande materiel, aspekten buller*

Detta kapitel ligger till grund för kontrollen av delsystemet Rullande materiel och aspekten buller från godsvagnar, lok, motorvagnar och personvagnar.

Förfaranden för EG-kontroll: Bilaga A till denna TSD.

Förteckning över specifikationer, beskrivning av testförfaranden:

- A.1 Mätförhållanden, undantag från prEN ISO 3095:2001
- A.1.1 Buller från stationära fordon
- A.1.2 Startbuller
- A.1.3 Buller från förbipasserande fordon
- A.1.4 Referensspår för förbifartsbuller

▼B**7. GENOMFÖRANDE****7.1 Allmänt**

Vid genomförandet av denna TSD måste hänsyn tas till det konventionella järnvägssystemets övergripande övergång till fullständig driftskompatibilitet.

För att stödja denna övergång ges i denna TSD utrymme för en stegvis, successiv tillämpning och ett samordnat genomförande med övriga TSD:er.

7.2 Översyn av TSD

Enligt artikel 6.3 i direktiv 2001/16/EG, ändrat genom direktiv 2004/50/EG, skall Europeiska järnvägsbyrån ansvara för att förbereda översyn och uppdatering av TSD:erna och förse den kommitté som avses i artikel 21 med lämpliga rekommendationer för att den tekniska utvecklingen eller förändringar i de samhälleliga kraven skall kunna beaktas. Dessutom kan framtida antaganden och översyner av andra TSD:er också inverka på denna TSD. Föreslagna ändringar av denna TSD skall bli föremål för ingående granskning, och uppdaterade TSD:er kommer att offentliggöras regelbundet med ett vägledande tidsintervall på tre år.

I vilket fall som helst kommer kommissionen att, senast sju år efter den dag då denna TSD träder i kraft, för den kommitté som avses i artikel 21 lägga fram en rapport och, om så krävs, ett förslag till översyn av denna TSD med avseende på följande frågor:

1. En utvärdering av genomförandet av TSD, särskilt vad gäller kostnader och nytta.
2. Användningen av en kontinuerlig kurva för gränsvärdena L_{pAeq, T_p} för förbifartsbuller från godsvagnar som en funktion av antalet axlar per längdenhet (APL), förutsatt att det inte motverkar teknisk innovation, särskilt när det gäller vagnsätt.
3. Det andra stegets gränsvärden för förbifartsbuller från godsvagnar, lok, motorvagnar och personvagnar (se 7.2), i enlighet med resultaten av noggranna bullermätningsskampanjer, med särskilt beaktande av tekniska framsteg och tillgänglig teknik för både spår och fordon samt kostnads-nytto-analyser.
4. Ett eventuellt andra stegs gränsvärden för startbuller från diesellok och motorvagnar.
5. Inlemmandet av infrastrukturen i tillämpningsområdet för TSD Buller i samordning med TSD Infrastruktur.
6. Införandet i TSD av ett system för övervakning av hjuldefekter. Hjuldefekter inverkar på bulleremissionen.

7.3 Ett förfarande i två steg

Det rekommenderas, när det gäller ny rullande materiel som beställs tio år efter det att denna TSD trätt i kraft eller som tas i bruk tolv år efter det att denna TSD trätt i kraft, att avsnitten 4.2.1.1 och 4.2.2.4 i denna TSD tillämpas med ett avdrag på 5 dB(A) utom för DMU och EMU. För de bägge sistnämnda bör avdraget vara på 2 dB(A). Denna rekommendation skall endast ses som ett underlag för översynen av avsnitten 4.2.1.1 och 4.2.2.4 inom ramen för den översyn av TSD som tas upp i avsnitt 7.2.

▼B**7.4 Upprustningsprogram för bullerminskning**

Med tanke på att järnvägsfordon i allmänhet har lång livslängd, är det också nödvändigt att vidta åtgärder med avseende på befintlig rullande materiel, särskilt godsvagnar, för att få till stånd en avsevärd minskning av den upplevda bullernivån inom en rimlig tidrymd. Kommissionen kommer att ta initiativ till diskussioner med berörda intressenter kring olika alternativ för upprustning av godsvagnar, för att nå en allmän överenskommelse med industrin.

7.5 Tillämpning av denna TSD på ny rullande materiel

Specifikationerna i denna TSD gäller för all ny rullande materiel inom tillämpningsområdet för denna TSD.

När det gäller nya godsvagnar måste även TSD Konventionell rullande materiel tillämpas fullt ut.

7.5.1 Övergångsperiod för yttre buller

Gränsvärden som ligger 2 dB(A) högre än dem som anges i kapitel 4 och kapitel 7 i denna TSD får tillämpas på yttre buller från ellok, diesellok, EMU, DMU och personvagnar under en övergångsperiod på 24 månader från den dag då denna TSD träder i kraft. Detta gäller endast för följande:

- Avtal som redan undertecknats eller för vilka slutfasen av ett upphandlingsförfarande redan inletts den dag då denna TSD träder i kraft, samt optioner i dessa avtal angående köp av ytterligare fordon.
- Avtal om köp av ny rullande materiel av en befintlig konstruktions-typ som undertecknas under denna övergångsperiod.

7.5.2 Startbuller

Gränsvärdena för startbuller får höjas med 2 dB(A) för alla DMU med en motoreffekt på över 500 kW/motor som tas i bruk under en övergångsperiod på fem år från den dag då denna TSD träder i kraft. Detta gäller inte som ett tillägg till de 2 dB(A) som anges i avsnitt 7.5.1.

7.5.3 Buller i förarhytten

När det gäller buller i förarhytten i nya och befintliga konstruktioner får gränsvärdet vid stillastående när tyfonen avger signal höjas med 2 dB(A) för de första tre åren från den dag då denna TSD träder i kraft. Detta gäller för följande:

- Avtal som redan undertecknats eller för vilka slutfasen av ett upphandlingsförfarande redan inletts den dag då denna TSD träder i kraft, samt optioner i dessa avtal angående köp av ytterligare fordon.
- Avtal om köp av ny rullande materiel av en ny eller befintlig konstruktionstyp som undertecknas under denna övergångsperiod.

▼B**7.5.4** *Undantag för nationella, bilaterala, multilaterala eller multinationella överenskommelser***7.5.4.1** *Befintliga överenskommelser*

I de fall överenskommelser innehåller krav i fråga om buller skall medlemsstaterna, inom sex månader från det att denna TSD träder i kraft, till kommissionen anmäla följande typer av överenskommelser rörande driften av godsvagnar, lok, DMU, EMU och personvagnar som omfattas av denna TSD:

- a) Nationella, bilaterala eller multilaterala överenskommelser mellan medlemsstater och järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare, som nåtts på antingen permanent eller tillfällig basis och som motiveras av den mycket specifika eller lokala karaktären hos transporttjänsten i fråga.
- b) Bilaterala eller multilaterala överenskommelser mellan järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller säkerhetsmyndigheter som leder till en hög grad av driftskompatibilitet lokalt eller regionalt.
- c) Internationella överenskommelser mellan en eller flera medlemsstater och minst ett tredjeland, eller mellan järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare i medlemsstater och minst ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare i ett tredjeland, som leder till en hög grad av driftskompatibilitet lokalt eller regionalt.

Dessa överenskommelsers förenlighet med EU:s lagstiftning, inbegripet icke-diskriminerande aspekter och framför allt förenligheten med denna TSD, kommer att analyseras, och kommissionen kommer att vidta nödvändiga åtgärder, såsom till exempel att se över denna TSD och eventuellt göra tillägg angående specialfall eller övergångslösningar.

Dessa överenskommelser kommer att vara tillåtna till dess att nödvändiga åtgärder vidtagits inbegripet överenskommelser på EU-nivå avseende denna TSD med Ryska federationen och övriga OSS-länder som gränsar till EU.

RIV-avtalet och COTIF-instrumenten skall inte anmälas eftersom dessa är kända.

7.5.4.2 *Framtida överenskommelser eller ändringar av befintliga överenskommelser*

I alla framtida överenskommelser och ändringar av befintliga överenskommelser skall hänsyn tas till EU:s lagstiftning och särskilt till denna TSD. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om sådana överenskommelser/ändringar. Samma förfarande som i avsnitt 7.5.4.1 är då tillämpligt.

7.6 **Tillämpning av denna TSD på befintlig rullande materiel****7.6.1** *Systemutbyte eller uppgradering av befintliga godsvagnar*

Vid systemutbyte eller uppgradering av godsvagnar skall medlemsstaten, enligt artikel 14.3 i direktiv 2001/16/EG ändrat genom direktiv 2004/50/EG, avgöra om det krävs ett nytt godkännande för att ta fordonen i bruk. Om bromssystemets prestanda ändras vid systemutbytet eller uppgraderingen av en godsvagn och om ett nytt godkännande för att ta fordonet i bruk krävs, är kravet att nivån på förbifartsbullret från vagnen skall överensstämma med relevant nivå i tabell 1 i avsnitt 4.2.1.1. Om en godsvagn i samband med systemutbyte eller uppgradering förses med kompositbromsblock och inga ytterligare bullerkällor tillförs vagnen, skall det förutsättas utan provning att värdena i avsnitt 4.2.1.1 är uppfyllda.

▼B

Uppgradering enbart i syfte att minska bulleremissionen är inte obligatorisk, men om en uppgradering görs i ett annat syfte måste det visas att systemutbytet eller uppgraderingen inte ökar förbifartsbullret i jämförelse med fordonets prestanda i detta avseende före systemutbytet eller uppgraderingen.

När det gäller stationärt buller måste det visas att upprustningen inte leder till ökat buller i jämförelse med fordonets prestanda i detta avseende före systemutbytet eller uppgraderingen.

Men om en godsvagn i samband med systemutbyte eller uppgradering förses med en ytterligare bullerkälla, måste vagnen uppfylla gränsvärdet i avsnitt 4.2.1.2 (buller från stationära fordon).

Uppgraderade eller systemutbytta godsvagnar för vilka det krävs ett nytt godkännande för att ta fordonen i bruk enligt artikel 14.3 i direktiv 2001/16/EG skall uppfylla kraven i TSD Konventionell rullande materiel, i enlighet med bestämmelserna i avsnitt 7.3 i den TSD:n.

7.6.2 *Systemutbyte eller uppgradering av lok, motorvagnar och personvagnar*

Det måste endast visas att ett systemutbytt eller uppgraderat fordon inte ger upphov till ökat buller i jämförelse med fordonets prestanda i detta avseende före systemutbytet eller uppgraderingen.

7.7 **Specialfall**

7.7.1 *Inledning*

Följande särskilda bestämmelser är tillåtna i nedanstående specialfall.

Det finns två kategorier av specialfall: bestämmelserna tillämpas antingen permanent ("P"-fall) eller temporärt ("T"-fall). När det gäller temporära fall rekommenderas att de berörda medlemsstaterna bör ha uppnått överensstämmelse med kraven för delsystemet i fråga antingen år 2010 ("T1"-fall), ett mål som fastställs i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, eller år 2020 ("T2"-fall).

7.7.2 *Förteckning över specialfall*

7.7.2.1 Gränsvärde för buller från stationära fordon, för fordon endast för användning på Storbritanniens och Irlands järnvägsnät

Kategori "P" – permanent

Tabell 7:

Gränsvärden $L_{pAeq, T}$ för stationärt buller från DMU

Fordon	$L_{pAeq, T}$
DMU	≤ 77

7.7.2.2 Finland

Kategori "T" – temporärt

Inom Finlands territorium skall gränsvärdena för stationärt buller i avsnitt 4.2.1.2 inte tillämpas på godsvagnar utrustade med ett dieselaggregat för strömförsörjning som överstiger 100 kW vid drift. I detta fall får gränsvärdet för stationärt buller höjas med 7 dB(A) med anledning av ett temperaturomfång ned till -40 °C tillsammans med frostiga och isiga förhållanden.

▼B**7.7.2.3 Gränsvärden för startbuller, för fordon endast för användning på Storbritanniens och Irlands järnvägsnät**

Kategori "P" – permanent

Tabell 8:

Gränsvärden L_{pAFmax} för startbuller från el- och diesellok samt DMU

Fordon	L_{pAFmax}
Elektriska lok, mindre än 4 500 kW vid hjulring	≤ 84 dB(A)
Diesellok, mindre än 2 000 KW (motoreffekt)	≤ 89 dB(A)
DMU, $P < 500$ kW/motor	≤ 85 dB(A)

7.7.2.4 Gränsvärden för förbifartsbuller från godsvagnar i Finland, Norge, Estland, Lettland och Litauen

Kategori "T1" – temporärt

Gränsvärdena för buller från godsvagnar gäller inte i Finland, Norge, Estland, Lettland och Litauen. Anledningen till detta är säkerhetsaspekter under nordiska vinterförhållanden. Detta specialfall gäller till dess att funktionella specifikationer och bedömningsmetoder för kompositbromsblock införts i den reviderade versionen av TSD Konventionell rullande materiel.

Detta hindrar inte att godsvagnar från andra medlemsstater används i de nordiska och baltiska staterna.

7.7.2.5 Specialfall för Grekland

Kategori "T1" – temporärt: rullande materiel för spårvidd 1 000 mm eller mindre

För befintlig separat järnväg med 1 000 mm spårvidd, som inte ingår i tillämpningsområdet för denna TSD, skall nationella regler gälla.

7.7.2.6 Specialfall för Estland, Lettland och Litauen

Kategori "T1" – temporärt

Gränsvärdena för buller från samtliga typer av fordon (lok, personvagnar, EMU och DMU) gäller inte i Estland, Lettland och Litauen fram till översynen av denna TSD. Under tiden fram tills dess kommer mätningar att genomföras i dessa stater. Resultaten av dessa mätningar skall beaktas vid översynen av denna TSD.



BILAGA A
MÄTFÖRHÅLLANDEN

A.1 UNDANTAG FRÅN PREN ISO 3095:2001

A.1.1 **Buller från stationära fordon**

Mätningen av stationärt buller skall utföras i enlighet med prEN ISO 3095:2001 med följande undantag (se tabell A1).

Normal drift definieras som prestanda vid en extern temperatur på 20 °C. Konstruktionsparametrar som påverkar driften i syfte att simulera förhållandena vid 20 °C skall tillhandahållas av tillverkaren.

Tabell A1:

Stationärt buller, undantag från prEN ISO 3095:2001

Punkt (prEN ISO 3095:2001)	Ämne	Undantag (markerat med halvfet, kursiv stil)
6.2.3	Mikrofonpositioner, mätningar på stillastående fordon	<i>Mätningarna skall utföras i enlighet med prEN ISO 3095:2001, bilaga A, figur A.1.</i>
6.3.1	Fordonsförhållanden	<i>Smuts på skyddsgaller, filter och fläktar skall avlägsnas före mätningarna.</i>
7.5.1	Allmänt	<i>Mättiden skall vara 60 sek.</i>
7.5.2	Personvagnar, godsvagnar och elektriska kraftenheter	All utrustning som kan vara i drift när fordonet är stillastående, däribland den primära drivutrustningen där detta är relevant, <i>utom luftkompressorn till bromsarna</i> , skall vara i drift. Hjälp-utrustningen skall drivas med <i>normal</i> belastning.
7.5.3.1	Kraftenheter med förbränningsmotorer	Motor i obelastad tomgång, fläkt i <i>normal</i> hastighet, hjälputrustning med <i>normal</i> belastning, luftkompressor till broms <i>ej i drift</i> .
7.5.3.2	Kraftenheter med förbränningsmotorer	<i>Denna bestämmelse är inte relevant för diesellok och DMU.</i>
7.5.1	Mätningar på stillastående fordon, allmänt	<i>Ljudnivån för buller från stationära fordon är den genomsnittliga energinivån för alla mätvärden som erhållits vid mätpunkterna enligt prEN ISO 3095:2001, bilaga A, figur A.1.</i>

A.1.2 **Startbuller**

Mätningen av startbuller skall utföras i enlighet med prEN ISO 3095:2001 med följande undantag (se tabell A2).

Normal drift definieras som prestanda vid en extern temperatur på 20 °C. Konstruktionsparametrar som påverkar driften i syfte att simulera förhållandena vid 20 °C skall tillhandahållas av tillverkaren.



Tabell A2:

Startbuller, undantag från prEN ISO 3095:2001

Punkt (prEN ISO 3095:2001)	Ämne	Undantag (markerat med halvfet, kursiv stil)
6.1.2	Meteorologiska förhållanden	<i>Mätningar på accelererande fordon skall utföras endast om rälsen är torr.</i>
6.3.1	Fordonsförhållanden	<i>Smuts på skyddsgaller, filter och fläktar skall avlägsnas före mätningarna.</i>
6.3.3	Dörrar, fönster, hjälputrustning	<i>Prov på accelererande tåg skall utföras med all hjälputrustning i drift med normal belastning. Ljudemission från luftkompressorer för bromsar skall inte medräknas.</i>
7.3.1	Allmänt	Prov måste utföras <i>med maximal traktion utan hjulspinn och utan glidning ("macro slip")</i> . Om tåget under provet inte utgör ett fast tågsätt, skall belastningen bestämmas. Den skall motsvara normal drift.
7.3.2	Tåg med individuell kraftenhet	<i>Prov på accelererande tåg skall utföras med all hjälputrustning i drift med normal belastning. Ljudemission från luftkompressorer för bromsar skall inte medräknas.</i>

A.1.3 Buller från förbipasserande fordon

Punkt (prEN ISO 3095:2001)	Ämne	Undantag (markerat med halvfet, kursiv stil)
6.2	Mikrofonposition	<i>Det får inte finnas något spår mellan provspåret och mikrofonen.</i>
6.3.1	Fordonsförhållanden	<i>Smuts på skyddsgaller, filter och fläktar skall avlägsnas före mätningarna.</i>
7.2.3	Provförfarande	<i>En varvräknare skall användas så att hastigheten hos förbipasserande fordon kan mätas tillräckligt noggrant. Tåghastigheter som avviker med mer än $\pm 3\%$ från fastlagd provhastighet skall korrekt kunna bestämmas som varande utanför detta intervall och skall inte medräknas.</i> <i>Minimal traktion för att bibehålla en konstant hastighet skall upprätthållas under minst 60 sek före och under mätningen vid förbifart.</i>

▼B

A.1.4 Referensspår för förbifartsbuller

Specifikationerna för referensspåret har tagits fram endast för att göra det möjligt att bedöma fordon i förhållande till gränsvärdena för förbifartsbuller. I detta avsnitt specificeras varken konstruktion, underhåll eller normala driftförhållanden för "normala" spår, vilka inte utgör "referensspår".

Godkännande av referensspåret skall ske enligt prEN ISO 3095:2001 med följande undantag.

- Rälsens ytjämnhet skall ligga under de gränsvärden som anges i figur F1. Denna gränsvärdeskurva ersätter specifikationerna i punkt 6.4.2 (figur 4) i bilaga C, "Procedure for determining the rail roughness limit spectrum", till prEN ISO 3095:2001. Bilaga D, "Rail roughness measurement specifications", är endast tillämplig vad gäller punkterna D.1.2 (direct acquisition method), D.2.1 (Processing of roughness data – Direct measurement) med nedanstående undantag och D4 (data presentation):

Punkt (prEN ISO 3095:2001)	Ämne	Undantag (markerat med halvfet, kursiv stil)
D.1.2.2	Direktmätning av ytjämnhet	<i>Våglängdsbandbredden bör vara minst [0,003; 0,10] meter.</i> <i>Antalet linjer som används för att bestämma ytjämnheten väljs med hänsyn till den aktuella rullytan. Antalet linjer bör vara förenligt med</i> <i>— faktisk kontaktposition, och</i> <i>— rullytans ("löpbandets") faktiska bredd, så att enbart linjer som ligger inom den bredden beaktas vid beräkning av genomsnittsvärdet för den totala ytjämnheten.</i> <i>Utan tekniskt styrkande underlag för dessa två parametrar gäller prEN ISO 3095:2001, avsnitt D.1.2.2.</i>
D.2.1	Direktmätning	<i>Ytjämnhetsspektrum (en tredjedels oktav) skall bearbetas med hjälp av det kvadratiska medelvärdet för varje spektrum från de elementära referensspåravsnitten.</i>

Dessa metoder, som användes inom projektet NOEMIE, har visat sig ge tillförlitliga resultat i fråga om spår som uppfyller de föreslagna gränsvärdena för rälsens ytjämnhet. Men även andra tillgängliga och beprövade direkta metoder, som kan ge jämförbara resultat, kan användas.

- Referensspårets (provspårets) dynamiska beteende skall beskrivas med hjälp av spårets vertikala och laterala dämpfaktor (TDR, track decay rate), som kvantifierar dämpningen av vibrationer i rälen med avståndet längs spåret. Den mätmetod som användes i NOEMIE-projektet beskrivs i avsnitt A.2. Den visade sig lämplig för att på ett tydligt sätt beskriva spårets dynamiska egenskaper. Det är också tillåtet att använda en likvärdig mätmetod för beskrivning av spårets egenskaper, förutsatt att metoden är tillgänglig och beprövad. I sådana fall måste det visas att provspårets vertikala och

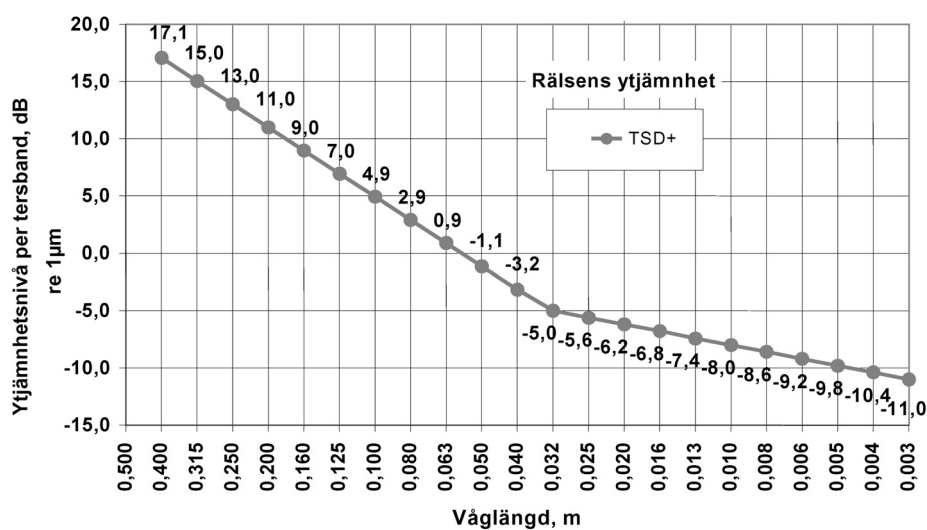
▼ B

lateral dämpfaktorer är likvärdiga med dämpfaktorerna för den spårtyp som anges i denna TSD, mätt i enlighet med specifikationerna i avsnitt A.2. Referensspårets dämpfaktorer skall ligga över de nedre gränsvärden som anges i figur F2.

- Referensspårets banöverbyggnad skall vara enhetlig längs en minsta sträcka på 100 m. De uppmätta dämpfaktorerna för spåret måste hänföra sig till 40 m på var sida av mikrofonens position. Kontrollen av ytjämnheten skall utföras i enlighet med prEN ISO 3095:2001.

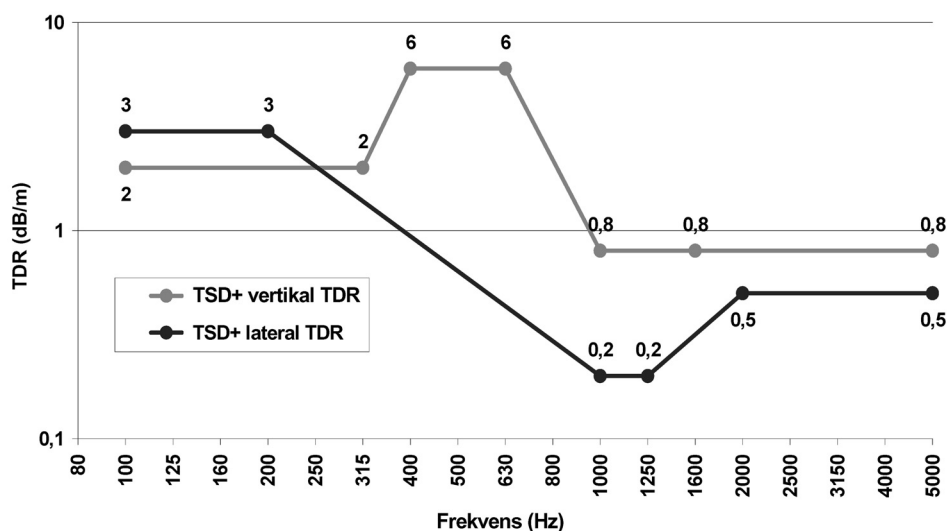
Figur F1:

Kurva över gränsvärden för rälsens ytjämnhet



Figur F2:

Kurva över nedre gränsvärden för referensspårets vertikala och laterala dämpfaktorer



▼ **B****A.2 BESKRIVNING AV REFERENSSPÅRENS DYNAMISKA PRE-
STANDA****A.2.1 Mätförfarande**

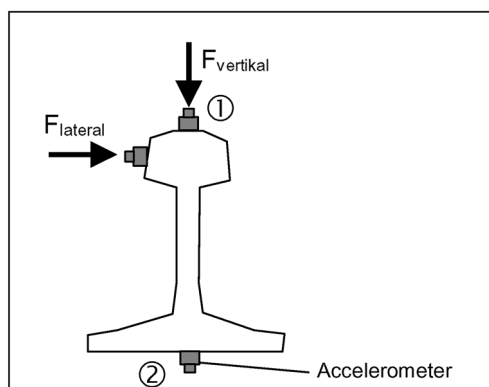
Följande förfarande skall tillämpas i lateral följt av vertikal riktning, på varje plats längs spåret som skall beskrivas.

Två accelerometrar sätts fast (limmas eller bultas) på rälen, i mellansektionen mellan två sliprar (se figur F3):

- en i vertikal riktning på rälsens längsgående axel, placerad på rälhuvudet (1; att föredra) eller under rälfoten (2),
- den andra i transversal riktning, placerad på den yttre sidan av rälhuvudet.

Figur F3:

Placering av receptorer på ett tvärsnitt av rälen



En mätbar kraftimpuls anbringas på rälhuvudet, i vardera riktningen, med hjälp av en impulshammare med ett huvud av lämplig hårdhet för mätning av kraft och respons i frekvensområdet [50–6 000 Hz]. (Ett huvud av hårdat stål krävs för den övre delen av frekvensområdet och räcker vanligen, men inte alltid, till för att anbringa tillräckligt stor kraft även i den nedre delen av frekvensområdet. En extra mätning med ett mjukare huvud kan behöva göras.)

Acceleransen (frekvensöverföringsfunktion från kraft till acceleration) eller rörlighet hastighet/kraft mäts i vertikal och lateral-transversal riktning för en kraft som anbringas i samma riktningar på ett antal platser på olika avstånd längs rälen (definieras nedan). Det är inte nödvändigt att mäta korsvisa förhållanden (vertikal kraft mot lateral respons eller vice versa). Om analog integrering av accelerometermätningen är möjlig, har det visat sig att en bättre kvalitet på mätningen uppnås om frekvensresponsfunktionen (FRF) för rörlighet registreras snarare än acceleransen. Detta ger bättre kvalitet på mätvärdena vid låga frekvenser, där den uppmätta responsen är väldigt liten jämfört med vid höga frekvenser, eftersom det minskar mätvärdenas dynamiska spridning före registrering och digitalisering. En genomsnittlig FRF bör beräknas utifrån åtminstone 4 giltiga impulser. Kvaliteten på varje uppmätt FRF (reproducerbarhet, linearitet etc.) bör övervakas med användning av koherensfunktionen. Detta bör också registreras.

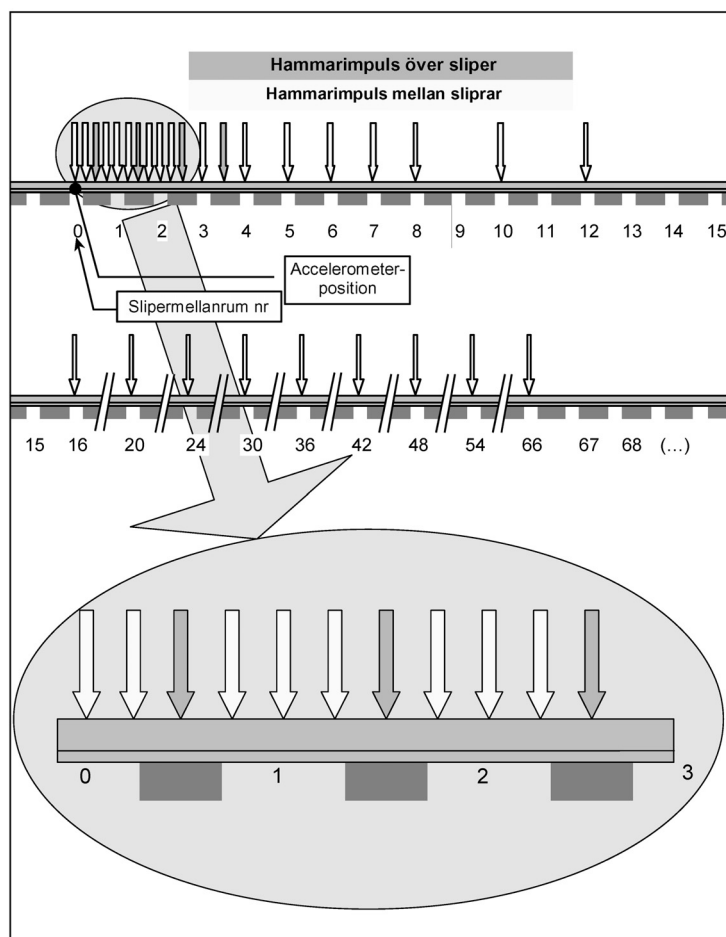
▼B

FRF:er bör beräknas för överföringen till platsen där accelerometern är monterad från var och en av de positioner som anges i figur F4. Mät-positionerna kan delas in i serier, i förhållande till mätpunktens placering; en mätserie i "närområdet" och en i "fjärrområdet" enligt följande:

- Positionen 0 är detsamma som mittpunkten i det första slipermellanrummet. När impulsen anbringas på denna punkt (i praktiken så nära denna punkt som möjligt) mäts FRF i *punkten*.
- Mätningarna i *närområdet* utförs genom att impulsen anbringas på en rad punkter som, med början vid "punkten", ligger med ett mellanrum motsvarande en fjärdedelens sliperavstånd fram till slutet av slipermellanrum 2, därefter motsvarande ett halvt sliperavstånd fram till mitten av slipermellanrum 4 och sedan mitt emellan varje sliper fram till slipermellanrum 8.
- För mätningarna i *fjärrområdet* används positioner för impulsen med början från slipermellanrum 8 räknat från accelerometers läge och utåt, i mitten av slipermellanrummen nr 10, 12, 16, 20, 24, 30, 36, 42, 48, 54, 66 etc., så som visas i figur F4. Mätningarna behöver endast utföras fram till den punkt där responsen vid alla frekvenser i området blir obetydlig (i förhållande till mätbruset). Koherensfunktionen ger ledning för detta. I idealfallet bör responsnivån i varje tredjedels oktavband vara minst 10 dB lägre än nivån i samma band vid positionen 0.

Figur F4:

Spårets dämpfaktorer – positioner för impulspunkter



▼ **B**

Erfarenheten har visat att variationerna mellan resultaten är sådana att hela mätningen av dämpningen bör upprepas med en annan accelerometersposition längs spåret. Ett avstånd mellan de båda accelerometerspositionerna på cirka 10 m är tillräckligt.

Eftersom dämpfaktorerna varierar med styvheten i mellanläggsplattorna och materialet i mellanläggsplattorna vanligtvis är avsevärt temperaturberoende, bör plattornas temperatur registreras vid mätningen.

A.2.2 Mätssystem

Varje sensor- och insamlingssystem bör ha ett kalibreringscertifikat, i enlighet med standarden EN ISO 17025 ⁽¹⁾.

Hela mätssystemet bör kalibreras före och efter varje serie av mätningar (särskilt vid ändring av mätposition, mät- eller insamlingssystem).

A.2.3 Behandling av mätdata

Den totala ljudeffekt som emitteras från en räl som bringas i svängning är produkten av rälen emitteringsförhållande (emitteringseffektivitet) och kvadraten av hastighetsamplituden summerad över den emitterande ytan. Om både vertikala och laterala vågor i rälen förutsätts dämpas exponentiellt från impulspunkten (hjulkontakten) med avståndet längs rälen, så är $A(z) \approx A(0)e^{-\beta z}$ där β är dämpkonstanten för responsens amplitud, A , med avståndet z längs rälen från impulspunkten. β kan konverteras till en dämpfaktor uttryckt i dB per meter, D , enligt följande: $\Delta = 20 \log_{10}(e^{\beta}) = 8,686\beta$ dB/m.

Om A hänför sig till respons hastigheten så är den ljudeffekt som emitteras från spåret proportionell mot $\int_0^{\infty} |A(z)|^2 dz$. Denna kvantitet står i en enkel relation till dämpfaktorn, för antingen vertikala eller laterala vågor, enligt följande:

$$\int_0^{\infty} |A(z)|^2 dz = |A(0)|^2 \int_0^{\infty} e^{-2\beta z} dz = |A(0)|^2 \frac{1}{2\beta} \quad (\text{A2.1})$$

Detta visar på vilket sätt dämpfaktorn förhåller sig till spårstrukturens ljudemitteringsegenskaper. Dämpfaktorn bör uttryckas som ett värde i dB/m för varje tredjedels oktavband.

Dämpfaktorn kan, i princip, beräknas som lutningen i ett diagram över responsamplitud i dB i förhållande till avståndet z . I praktiken är det dock bättre att beräkna en dämpfaktor utifrån en direkt uppskattning av den sammantagna responsen:

$$\frac{\int_0^{\infty} |A(z)|^2 dz}{|A(0)|^2} = \frac{1}{2\beta} \approx \sum_{z=0}^{z_{\max}} \frac{|A(z)|^2}{|A(0)|^2} \Delta z \quad (\text{A2.2})$$

där $z_{\max}$ är det största mätavståndet och en summering görs med avseende på positionerna för responsmätning där Δz motsvarar intervallet mellan mittpunkterna och mätpositionerna åt endera hållet. Inverkan av det intervall som väljs för mätning vid $z_{\max}$ bör vara liten, men det förutsätts här vara symmetriskt kring $z_{\max}$.

⁽¹⁾ SS-EN ISO/IEC 17025: Allmänna kompetenskrav för provnings- och kalibreringslaboratorier, 2000.

▼ **B**

Följaktligen beräknas dämpfaktorn för responsmedelvärde i varje tredjedels oktavband som:

$$\Delta \text{ (in dB/m)} \approx \frac{4,343}{\sum_{z=0}^{z_{\max}} \frac{|A(z)|^2}{|A(0)|^2} \Delta z} \quad (\text{A2.3})$$

Av detta framgår tydligt att det är oväsentligt huruvida A står för responsen i termer av accelerans eller rörlighet, eftersom dessa endast skiljer sig åt genom faktorn $2\pi f$, där f är frekvensen. Beräkningen av medelvärde för varje tredjedels oktavband inom frekvensområdet kan göras antingen före beräkningen av dämpfaktorn för varje FRF eller efteråt med funktionen $\Delta(f)$. Observera att det är viktigt att göra en exakt mätning av $A(0)$, eftersom den används som en konstant faktor vid summeringen. I själva verket är detta den FRF som är enklast att mäta exakt. Erfarenheten har visat att inget avgörande fel införs till följd av att vågorna i närområdet inte beaktas i denna enkla analys.

Denna beräkningsmetod är stabil för stora dämpfaktorer, men kan innehålla fel om det aktuella värdet på $z_{\max}$ skär av responsen i något tredjedels oktavband innan en tillräcklig dämpning har ägt rum för att summeringen till $z_{\max}$ skall motsvara en god approximering av den oändliga integralen. Följaktligen är den minsta dämpfaktor som kan beräknas för ett visst värde på $z_{\max}$ följande:

$$\Delta_{\min} = 4,343 / z_{\max} \quad (\text{A2.4})$$

Den beräknade dämpfaktorn bör jämföras med detta värde, och om den ligger nära detta bör beräkningen bedömas som osäker. Ett värde på $z_{\max}$ kring 40 m bör räcka för att beräkna en dämpfaktor för spåret som överensstämmer med de minimivärden som anges i figur F2. Vissa styva spår har betydligt lägre dämpfaktorer i vissa frekvensband, och för att undvika en eskalering av mätinsatserna kan det bli nödvändigt att göra en linjär anpassning för vissa band. När det gäller små dämpfaktorer tenderar responsdata att vara befriade från vissa av de problem som nämns ovan. De bör kontrolleras genom att de plottas i ett diagram tillsammans med de uppmätta FRF i förhållande till avstånd, för varje tredjedels oktavband.

A.2.4 Provningsrapport

Spårets rumsliga TDR (vertikal och transversal riktning) bör redovisas för bandbredden en tredjedels oktav, i ett diagram utformat enligt specifikationerna i prEN ISO 3740 ⁽¹⁾ och IEC 60263 ⁽²⁾ med ett skalförhållande mellan den horisontella och den vertikala axeln på 3/4, för en oktavs bandbredd respektive en dämpfaktor på 5 dB/m.

⁽¹⁾ EN ISO 3740:2000: Akustik – Bestämning av ljudeffektnivåer för bullerkällor – Vägledning för användning av grundläggande standarder.

⁽²⁾ IEC 60263: Scales and sizes for plotting frequency characteristics and polar diagrams.



BILAGA B

MODULER FÖR EG-KONTROLL AV DELSYSTEM – ASPEKT: BULLER

MODULER FÖR EG-KONTROLL AV DELSYSTEM

Modul SB: Typkontroll

Modul SD: System för kvalitetsledning av produktionen

Modul SF: Produktkontroll

Modul SH2: Fullständigt kvalitetsledningssystem med kontroll av konstruktionerna

B.1 Modul SB: Typkontroll

1. I denna modul beskrivs det EG-kontrollförfarande varigenom ett anmält organ på begäran av en upphandlande enhet eller dess i gemenskapen etablerade ombud kontrollerar och intygar att en typ av ett delsystem Rullande materiel, aspekten buller, som är representativ för berörd produktion, överensstämmer med

— denna TSD och varje annan tillämplig TSD, vilket visar att de väsentliga kraven ⁽¹⁾ i direktiv 2001/16/EG ⁽²⁾ är uppfyllda,

— alla övriga bestämmelser som följer av fördraget.

Den typkontroll som definieras genom denna modul skulle kunna inbegripa särskilda bedömningsfaser – granskning av konstruktionerna, typprovning, eller granskning av tillverkningsprocessen – vilka beskrivs i respektive TSD.

2. Den upphandlande enheten ⁽³⁾ skall inge en ansökan om EG-kontroll av delsystemet (genom typkontroll) till valfritt anmält organ.

Ansökan skall innehålla följande uppgifter:

— Den upphandlande enhetens eller dess ombuds namn och adress.

— Teknisk dokumentation enligt beskrivningen i punkt 3.

3. Den sökande skall förse det anmälda organet med ett provexemplar av delsystemet ⁽⁴⁾ som är representativt för den aktuella produktionen, i det följande kallat ”typ”.

En typ kan omfatta olika versioner av delsystemet förutsatt att skillnaderna mellan versionerna inte medför avvikelser från bestämmelserna i TSD.

Det anmälda organet kan begära ytterligare provexemplar om provningsprogrammet så kräver.

Om så krävs för specifika provnings- och undersökningsmetoder, och detta anges i TSD eller i den europeiska specifikationen ⁽⁵⁾, skall ett eller flera provexemplar av en underenhet eller enhet eller ett provexemplar av delsystemet i ej hopmonterat skick tillhandahållas.

⁽¹⁾ De väsentliga kraven återspeglas i de tekniska parametrar, gränssnitt och prestandakrav som anges i kapitel 4 i TSD.

⁽²⁾ Denna modul skulle kunna användas i framtiden när de olika TSD:erna för höghastighetståg enligt direktiv 96/48/EG har uppdaterats.

⁽³⁾ I denna modul avses med ”den upphandlande enheten” den upphandlande enheten för delsystemet, enligt definitionen i direktivet, eller dess ombud i gemenskapen.

⁽⁴⁾ I tillämpligt avsnitt av en TSD kan särskilda krav anges i detta avseende.

⁽⁵⁾ En definition av en europeisk specifikation anges i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG. I ”Guide for the application of the high-speed TSIs of Council Directive 96/48/EG” förklaras hur de europeiska specifikationerna skall användas.

▼B

Med utgångspunkt i den tekniska dokumentationen och provexemplaret/-exemplaren skall det vara möjligt att förstå delsystemets konstruktion, tillverkning, installation, underhåll och funktion, samt att bedöma överensstämmelsen med bestämmelserna i TSD.

Den tekniska dokumentationen skall innehålla följande uppgifter:

- En allmän beskrivning av delsystemet, dess övergripande konstruktion och uppbyggnad.
- Registret för rullande materiel, inklusive alla uppgifter som anges i TSD.
- Övergripande konstruktions- och tillverkningsinformation, till exempel ritningar, diagram över komponenter, underenheter, enheter, kretsar etc.
- Nödvändiga beskrivningar och förklaringar för att förstå konstruktions- och tillverkningsinformationen samt delsystemets underhåll och drift.
- De tekniska specifikationer, inklusive europeiska specifikationer, som har tillämpats.
- Nödvändiga stödande bevis för ovannämnda specifikations lämplighet, särskilt i de fall europeiska specifikationer och relevanta bestämmelser inte har tillämpats fullt ut.
- En förteckning över de driftskompatibilitetskomponenter som skall ingå i delsystemet.
- Kopior av de EG-försäkringar om överensstämmelse eller lämplighet för användning som utfärdats för driftskompatibilitetskomponenterna och alla nödvändiga uppgifter som anges i bilaga VI till direktiven.
- Bevis på överensstämmelse med övriga bestämmelser som följer av fördraget (inbegripet intyg).
- Teknisk dokumentation avseende tillverkning och montering av delsystemet.
- En förteckning över tillverkare som är delaktiga i delsystemets konstruktion, tillverkning, montering och installation.
- Användningsvillkor för delsystemet (inskränkningar med avseende på användningstid eller körsträcka, gränsvärden för slitage etc.).
- Underhållsvillkor och teknisk dokumentation avseende delsystemets underhåll.
- Alla tekniska krav som skall beaktas i samband med tillverkning, underhåll och drift av delsystemet.
- Resultaten av gjorda konstruktionsberäkningar, utförda kontroller etc.
- Provningsrapporter.

Om det i TSD krävs att den tekniska dokumentationen skall innehålla ytterligare uppgifter skall dessa tas med.

4. Det anmälda organet skall utföra följande uppgifter:

4.1 Granska den tekniska dokumentationen.

▼B

- 4.2 Kontrollera att provexemplaret/-exemplaren av delsystemet, eller av enheterna eller underenheterna i delsystemet, har tillverkats i enlighet med den tekniska dokumentationen och utföra eller låta utföra de typprovningar som krävs enligt bestämmelserna i TSD och tillämpliga europeiska specifikationer. Kontrollen av tillverkningen skall utföras med användning av en lämplig bedömningsmodul.
- 4.3 Om en granskning av konstruktionen föreskrivs i TSD, undersöka konstruktionsmetoder, konstruktionsverktyg och konstruktionsresultat i syfte att bedöma huruvida det kan garanteras att kraven på delsystemets överensstämmelse är uppfyllda i konstruktionens slutfas.
- 4.4 Identifiera de delar som har konstruerats enligt tillämpliga bestämmelser i TSD och de europeiska specifikationerna, liksom de delar vars konstruktion inte bygger på tillämpliga bestämmelser i nämnda europeiska specifikationer.
- 4.5 Utföra eller låta utföra lämpliga undersökningar och de provningar som krävs enligt punkterna 4.2 och 4.3 för att fastställa huruvida relevanta europeiska specifikationer verkligen har tillämpats, i de fall då tillverkaren har valt att tillämpa dessa.
- 4.6 Utföra eller låta utföra lämpliga undersökningar och de provningar som krävs enligt punkterna 4.2 och 4.3 för att fastställa huruvida de lösningar som tillverkaren har valt uppfyller kraven i TSD, i de fall då tillämpliga europeiska specifikationer inte har tillämpats.
- 4.7 Tillsammans med den sökande bestämma på vilken plats nödvändiga undersökningar och provningar skall utföras.
5. Om typen uppfyller bestämmelserna i TSD skall det anmälda organet utfärda ett typkontrollintyg till den sökande. Intyget skall innehålla den upphandlande enhetens namn och adress, namn på och adress till den/de tillverkare som anges i den tekniska dokumentationen, slutsatser av undersökningen, giltighetsvillkor för intyget och de uppgifter som krävs för att identifiera den godkända typen.

En förteckning över relevanta delar av den tekniska dokumentationen skall bifogas intyget, och en kopia skall bevaras av det anmälda organet.

Om den upphandlande enheten får avslag på sin ansökan om typkontrollintyg skall det anmälda organet utförligt motivera avslaget. Ett överklagandeförfarande skall inrättas.

6. Varje anmält organ skall meddela övriga anmälda organ relevant information om typkontrollintyg som har utfärdats, återkallats eller avslagits.
7. Övriga anmälda organ kan på begäran få kopior av utfärdade typkontrollintyg och/eller tillägg till dessa. Intygens bilagor skall hållas tillgängliga för övriga anmälda organ.
8. Kopior av typkontrollintyg och tillägg till dessa skall tillsammans med den tekniska dokumentationen förvaras av den upphandlande enheten under delsystemets hela livslängd. De skall överlämnas till övriga medlemsstater som begär detta.

▼B

9. Sökanden skall underrätta det anmälda organ som innehar den tekniska dokumentationen för typkontrollintyget om alla ändringar av delsystemet som kan påverka överensstämmelsen med kraven i TSD eller de föreskrivna användningsvillkoren. Ett nytt godkännande av delsystemet krävs i sådana fall. Det nya godkännandet kan utfärdas antingen i form av ett tillägg till det ursprungliga typkontrollintyget eller i form av ett nytt intyg som utfärdas sedan det gamla intyget återkallats.

B.2 Modul SD: System för kvalitetsledning av produktionen

1. I denna modul beskrivs det EG-kontrollförfarande varigenom ett anmält organ på begäran av en upphandlande enhet eller dess i gemenskapen etablerade ombud kontrollerar och intygar att ett delsystem Rullande materiel, aspekten buller, för vilket ett typkontrollintyg redan utfärdats av ett anmält organ, överensstämmer med

— denna TSD och varje annan tillämplig TSD, vilket visar att de väsentliga kraven ⁽¹⁾ i direktiv 2001/16/EG ⁽²⁾ är uppfyllda,

— alla övriga bestämmelser som följer av fördraget, och kan tas i bruk.

2. Det anmälda organet genomför förfarandet, under förutsättning att

— det typkontrollintyg som utfärdats före bedömningen fortfarande är giltigt för det delsystem som ansökan gäller,

— den upphandlande enheten ⁽³⁾ och berörda huvudentreprenörer uppfyller sina skyldigheter enligt punkt 3.

Med ”huvudentreprenörer” avses företag vars verksamheter bidrar till att de väsentliga kraven i TSD uppfylls. Begreppet omfattar

— det företag som har det övergripande ansvaret för delsystemsprojektet (och särskilt för delsystemets integrering),

— andra företag som är delaktiga endast i en del av delsystemsprojektet (och som utför till exempel montering eller installation av delsystemet).

Det omfattar inte tillverkares underleverantörer som tillhandahåller komponenter och driftskompatibilitetskomponenter.

3. För det delsystem som är föremål för EG-kontrollförfarandet skall den upphandlande enheten, eller berörda huvudentreprenörer, tillämpa ett godkänt kvalitetsledningssystem som omfattar tillverkning samt avsyning och provning av den färdiga produkten enligt vad som anges i punkt 5 och som är underställt den övervakning som föreskrivs i punkt 6.

Om den upphandlande enheten själv har det övergripande ansvaret för delsystemsprojektet (och särskilt för delsystemets integrering), eller om den upphandlande enheten är direkt delaktig i produktionen (inbegripet montering och installation), skall den tillämpa ett godkänt kvalitetsledningssystem för dessa verksamheter, som är underställt den övervakning som föreskrivs i punkt 6.

⁽¹⁾ De väsentliga kraven återspeglas i de tekniska parametrar, gränssnitt och prestandakrav som anges i kapitel 4 i TSD.

⁽²⁾ Denna modul skulle kunna användas i framtiden när de olika TSD:erna för höghastighetståg enligt direktiv 96/48/EG har uppdaterats.

⁽³⁾ I denna modul avses med ”den upphandlande enheten” den upphandlande enheten för delsystemet, enligt definitionen i direktivet, eller dess ombud i gemenskapen.

▼B

Om en huvudentreprenör har det övergripande ansvaret för delsystemsprojektet (särskilt för delsystemets integrering), skall denne tillämpa ett godkänt kvalitetsledningssystem som omfattar tillverkning samt avsyning och provning av den färdiga produkten och som är underställt den övervakning som föreskrivs i punkt 6.

4. EG-kontrollförfarande

- 4.1 Den upphandlande enheten skall till ett valfritt anmält organ inge en ansökan om EG-kontroll av delsystemet (genom system för kvalitetsledning av produktionen) inbegripet samordning av övervakningen av kvalitetsledningssystemen enligt punkterna 5.3 och 6.5. Den upphandlande enheten skall underrätta de berörda tillverkarna om valet av anmält organ och om att ansökan ingetts.
- 4.2 Med utgångspunkt i uppgifterna i ansökan skall det vara möjligt att förstå delsystemets konstruktion, tillverkning, montering, installation, underhåll och funktion, samt att bedöma överensstämmelsen med typen enligt beskrivningen i typkontrollintyget och med kraven i TSD.

Ansökan skall innehålla följande uppgifter:

- Den upphandlande enhetens eller dess ombuds namn och adress.
- Den tekniska dokumentationen för den godkända typen, inklusive en kopia av typkontrollintyget, vilket utfärdats efter fullgörande av det förfarande som anges i modul SB.

Följande uppgifter skall också ingå i ansökan, om de inte redan omfattas av den tekniska dokumentationen:

- En allmän beskrivning av delsystemet, dess övergripande konstruktion och uppbyggnad.
- De tekniska specifikationer, inklusive europeiska specifikationer, som har tillämpats.
- Nödvändiga stödande bevis för ovannämnda specifikations lämplighet, särskilt i de fall de europeiska specifikationerna och relevanta bestämmelser inte har tillämpats fullt ut. Bevisen skall omfatta resultaten av de provningar som utförts i tillverkarens för ändamålet avsedda laboratorium eller för hans räkning.

▼M1**▼B**

- Teknisk dokumentation avseende tillverkning och montering av delsystemet.
- Bevis på överensstämmelse med övriga bestämmelser som följer av fördraget (inbegripet intyg) för produktionsfasen.
- En förteckning över de driftskompatibilitetskomponenter som skall ingå i delsystemet.
- Kopior av de EG-försäkringar om överensstämmelse eller lämplighet för användning som skall ha utfärdats för driftskompatibilitetskomponenterna och alla nödvändiga uppgifter som anges i bilaga VI till direktiven.
- En förteckning över tillverkare som är delaktiga i delsystemets konstruktion, tillverkning, montering och installation.

▼B

- Bevis på att alla faser som nämns i punkt 5.2 omfattas av den upphandlande enhetens, om den är delaktig, och/eller huvudentreprenörernas kvalitetsledningssystem och bevis på dessa systems effektivitet.
- Uppgift om vilket anmält organ som är ansvarigt för godkännande och övervakning av dessa kvalitetsledningssystem.

- 4.3 Det anmälda organet skall först granska ansökan med avseende på typkontrollens och typkontrollintygets giltighet.

Om det anmälda organet anser att typkontrollintyget inte längre är giltigt eller är oriktigt och att en ny typkontroll krävs, skall det motivera sitt beslut.

5. Kvalitetsledningssystem

- 5.1 Den upphandlande enheten, om den är delaktig, och berörda huvudentreprenörer skall inge en ansökan om bedömning av deras kvalitetsledningssystem till ett valfritt anmält organ.

Ansökan skall innehålla följande uppgifter:

- All relevant information om det berörda delsystemet.
- Dokumentation av kvalitetsledningssystemet.
- Den tekniska dokumentationen för den godkända typen och en kopia av typkontrollintyget, som utfärdats efter fullgörande av det förfarande för typkontroll som anges i modul SB.

För dem som medverkar i endast en del av delsystemsprojektet skall uppgifter lämnas endast för ifrågavarande del.

- 5.2 De kvalitetsledningssystem som används av den upphandlande enheten eller den huvudentreprenör som har det övergripande ansvaret för delsystemsprojektet skall garantera att delsystemet i sin helhet överensstämmer med den typ som beskrivs i typkontrollintyget och att delsystemet i sin helhet överensstämmer med kraven i TSD. När det gäller övriga huvudentreprenörer skall deras kvalitetsledningssystem garantera överensstämmelse med den typ som beskrivs i typkontrollintyget och med kraven i TSD med avseende på deras medverkan i delsystemet.

Alla de villkor, krav och bestämmelser som tillämpas av den/de sökande skall dokumenteras på ett systematiskt och överskådligt sätt i form av skriftliga riktlinjer, förfaranden och instruktioner. Denna dokumentation av kvalitetsledningssystemet skall garantera att riktlinjer och förfaranden för kvalitetsledning, såsom kvalitetsprogram, planer, handledningar och dokumentation, tolkas enhetligt.

För samtliga sökande skall i synnerhet följande frågor beskrivas utförligt i denna dokumentation:

- Kvalitetsmålen och den organisatoriska uppbyggnaden.
- De metoder, processer och systematiska åtgärder som kommer att användas vid tillverkning, kvalitetskontroll och kvalitetsledning.
- De undersökningar, kontroller och provningar som kommer att utföras före, under och efter tillverkning, montering och installation med uppgift om genomförandefrekvens.

▼B

- Kvalitetsdokumentation, såsom inspektionsrapporter och provningsdata, kalibreringsdata, rapporter om den berörda personalens kvalifikationer etc. för såväl sökande som för den upphandlande enheten eller den huvudentreprenör som har det övergripande ansvaret för delsystemprojektet.
- Ledningens ansvar och befogenheter med avseende på delsystemets kvalitet i sin helhet, i synnerhet hanteringen av delsystemets integrering.

Undersökningarna, provningarna och kontrollerna skall omfatta samtliga följande etapper:

- Delsystemets uppbyggnad, särskilt ingenjörsarbetet, komponenternas montering samt justering av helheten.
- Provning av det färdiga delsystemet.
- Validitetsprovning under verkliga driftsförhållanden, om detta anges i TSD.

- 5.3 Det anmälda organ som valts av den upphandlande enheten skall kontrollera att alla de etapper av delsystemet som nämns i punkt 5.2 täcks in på ett tillräckligt och lämpligt sätt, genom godkännande och övervakning av den/de sökandes kvalitetsledningssystem (¹).

Om delsystemets överensstämmelse med den typ som beskrivs i EG-typkontrollintyget och delsystemets överensstämmelse med kraven i TSD grundar sig på fler än ett kvalitetsledningssystem skall det anmälda organet särskilt undersöka

- huruvida förhållanden och gränssnitt mellan kvalitetsledningssystemen är tydligt dokumenterade,
- (för huvudentreprenörerna) huruvida ledningens övergripande ansvar och befogenheter för att säkerställa hela delsystemets överensstämmelse är tillräckligt och adekvat definierade.

- 5.4 Det anmälda organ som nämns i punkt 5.1 skall bedöma kvalitetsledningssystemet för att avgöra om det uppfyller kraven i punkt 5.2. Det förutsätts att dessa krav är uppfyllda om den sökande tillämpar ett kvalitetssystem som omfattar tillverkning samt avsyning och provning av den färdiga produkten som följer standarden EN/ISO 9001:2000 och där hänsyn tas till de särskilda egenskaperna hos det delsystem det tillämpas på.

Om en sökande tillämpar ett certifierat kvalitetsledningssystem skall det anmälda organet beakta detta vid bedömningen.

Granskningen skall vara särskilt avpassad för det berörda delsystemet, och den sökandes specifika medverkan i delsystemet skall beaktas. Minst en av granskningsgruppens deltagare skall ha erfarenhet av att bedöma det berörda delsystemets teknik. I bedömningsförfarandet ingår en inspektion på plats hos den sökande.

Beslutet skall meddelas den sökande. Meddelandet skall innehålla slutsatserna från undersökningen och det motiverade beslutet.

- 5.5 Den upphandlande enheten, om den är delaktig, och huvudentreprenörerna skall åta sig att uppfylla de skyldigheter som följer av det godkända kvalitetsledningssystemet och att upprätthålla systemets tillämplighet och effektivitet.

(¹) För TSD Rullande materiel kan det anmälda organet närvara vid den slutliga provningen under drift av lok eller tågsätt under de förhållanden som beskrivs i relevant avsnitt av TSD.

▼B

De skall informera det anmälda organ som godkänt kvalitetsledningssystemet om alla betydande ändringar som kan påverka delsystemets uppfyllande av kraven i TSD.

Det anmälda organet skall bedöma de förändringar som föreslås och besluta om huruvida det ändrade kvalitetsledningssystemet kommer att fortsätta att uppfylla de krav som anges i punkt 5.2 eller om en ny bedömning krävs.

Beslutet skall meddelas den sökande. Meddelandet skall innehålla slutsatserna från undersökningen och det motiverade beslutet.

6. Övervakning av kvalitetsledningssystemet/-systemen under det anmälda organets ansvar

6.1 Övervakningens syfte är att säkerställa att den upphandlande enheten, om den är delaktig, och huvudentreprenörerna vederbörligen uppfyller de skyldigheter som följer av det/de godkända kvalitetsledningssystemet/-systemen.

6.2 Den upphandlande enheten, om den är delaktig, och huvudentreprenörerna skall till det anmälda organ som avses i punkt 5.1 överlämna (eller låta överlämna) all dokumentation som krävs för detta syfte, inbegripet genomförandeplaner och teknisk dokumentation avseende delsystemet (i den mån det är relevant för de sökandes specifika medverkan i delsystemet). Framför allt skall följande tillhandahållas:

— Dokumentation av kvalitetsledningssystemet, inbegripet särskilda åtgärder som vidtagits för att

— när det gäller den upphandlande enheten eller den huvudentreprenör som har det övergripande ansvaret för delsystemsprojektet, se till att ledningens övergripande ansvar och befogenheter för att säkerställa hela delsystemets överensstämmelse är tillräckligt och adekvat definierade,

— när det gäller alla sökande, se till att kvalitetsledningssystemet sköts på rätt sätt, så att integration på delsystemsnivå kan uppnås.

— Kvalitetsdokument avseende kvalitetsledningssystemets tillverkningsdel (inbegripet montering och installation) såsom inspektionsrapporter och provningsdata, kalibreringsdata, rapporter om den berörda personalens kvalifikationer etc.

6.3 Det anmälda organet skall regelbundet utföra granskningar för att försäkra sig om att den upphandlande enheten, om den är delaktig, och huvudentreprenörerna upprätthåller och tillämpar kvalitetsledningssystemet, samt lämna en granskningsrapport till dem. Om de tillämpar ett certifierat kvalitetsledningssystem, skall det anmälda organet beakta detta vid övervakningen.

Granskningarna skall utföras minst en gång per år och minst en granskning skall utföras under pågående arbete (tillverkning, montering eller installation) inom ramen för det delsystem som är föremål för EG-kontrollförfarandet i punkt 8.

▼B

6.4 Dessutom kan det anmälda organet avlägga oanmälda besök vid den/de sökandes relevanta anläggningar. Vid dessa besök kan det anmälda organet, där så bedöms vara nödvändigt, utföra eller låta utföra fullständiga eller partiella granskningar, och utföra eller låta utföra provningar, för att kontrollera att kvalitetsledningssystemet fungerar väl. Det anmälda organet skall förse den/de sökande med en inspektionsrapport och gransknings- och/eller provningsrapporter, såsom tillämpligt.

6.5 Det anmälda organ som valts av den upphandlande enheten och som ansvarar för EG-kontrollen måste, om det inte självt utför övervakningen av alla berörda kvalitetsledningssystem, samordna övervakningsverksamheten med alla andra anmälda organ med ansvar för sådana uppgifter, för att

- försäkra sig om en korrekt hantering av gränssnitten mellan de olika kvalitetsledningssystem som berör integreringen av delsystemet,
- tillsammans med den upphandlande enheten samla in alla uppgifter som krävs för att bedöma huruvida en enhetlig och övergripande övervakning av de olika kvalitetsledningssystemen kan garanteras.

Denna samordningsuppgift ger det anmälda organet rätt att

- få sig tillsänd all dokumentation (godkännande och övervakning) som utfärdas av övriga anmälda organ,
- medverka vid de övervakningsgranskningar som föreskrivs i punkt 6.3,
- på eget ansvar och tillsammans med övriga anmälda organ ta initiativ till kompletterande granskningar enligt punkt 6.4.

7. I syfte att genomföra inspektioner, granskningar och övervakning, skall det anmälda organ som avses i punkt 5.1 ges tillträde till konstruktions- och produktionsverkstäder, platser för montering och installation, lagringsutrymmen och, om tillämpligt, anläggningar för prefabricering och provning och i allmänhet till samtliga lokaler som de anser sig behöva ha tillgång till för att utföra sitt uppdrag, i enlighet med den sökandes specifika medverkan i delsystemsprojektet.

8. Den upphandlande enheten, om den är delaktig, och huvudentreprenörerna skall under en tioårsperiod räknat från delsystemets senaste tillverkningsdatum hålla följande dokument tillgängliga för de nationella myndigheterna:

- Den dokumentation som anges i punkt 5.1 andra stycket andra strecksatsen.
- De ändringar som avses i punkt 5.5 andra stycket.
- De beslut och rapporter från det anmälda organet som avses i punkterna 5.4, 5.5 och 6.4.

9. Om delsystemet uppfyller kraven i TSD skall det anmälda organet på grundval av typkontrollen och godkännandet och övervakningen av kvalitetsledningssystemet/-systemen utfärda ett intyg om överensstämmelse till den upphandlande enheten, som i sin tur utfärdar en EG-kontrollförklaring avsedd för tillsynsmyndigheten i den medlemsstat där delsystemet är beläget och/eller används.

▼B

EG-kontrollförklaringen och medföljande dokument skall vara daterade och underskrivna. Förklaringen skall avfattas på samma språk som det tekniska underlaget och minst innehålla de uppgifter som anges i bilaga V till direktivet.

10. Det anmälda organ som valts av den upphandlande enheten skall ansvara för sammanställningen av det tekniska underlag som skall medfölja EG-kontrollförklaringen. Det tekniska underlaget skall åtminstone innehålla de uppgifter som anges i artikel 18.3 i direktivet, särskilt följande uppgifter:

- Alla nödvändiga dokument avseende delsystemets egenskaper.
- En förteckning över de driftskompatibilitetskomponenter som ingår i delsystemet.
- Kopior av de EG-försäkringar om överensstämmelse och i förekommande fall EG-försäkringar om lämplighet för användning som dessa komponenter skall vara försedda med enligt artikel 13 i direktivet, tillsammans med eventuella tillhörande dokument (intyg, dokument om godkännande och övervakning av kvalitetsledningssystem) som utfärdats av anmälda organ.
- Alla uppgifter som rör underhåll samt villkor och begränsningar för användningen av delsystemet.
- Alla uppgifter som avser föreskrifter för service, kontinuerlig eller rutinmässig övervakning, skötsel och underhåll.
- Typkontrollintyget för delsystemet och den medföljande tekniska dokumentationen, enligt beskrivningen i modul SB.
- Bevis på överensstämmelse med övriga bestämmelser som följer av fördraget (inbegripet intyg).
- Det intyg om överensstämmelse som nämns i punkt 9, utfärdat och attesterat av det anmälda organet, tillsammans med tillhörande beräkningar. Av intyget skall framgå att projektet är förenligt med direktivet och med TSD, och i förekommande fall skall eventuella förbehåll som formulerats under åtgärdernas genomförande, och ej återkallats, anges. Till intyget bör även fogas de inspektions- och granskningsrapporter som upprättats i samband med kontrollen, såsom nämns i punkterna 6.3 och 6.4.

▼M1**▼B**

11. Varje anmält organ skall till övriga anmälda organ lämna relevant information om de godkännanden av kvalitetsledningssystem som det har utfärdat, återkallat eller avslagit.

Övriga anmälda organ kan på begäran få kopior av utfärdade godkännanden av kvalitetsledningssystem.

12. Den dokumentation som medföljer intyget om överensstämmelse skall deponeras hos den upphandlande enheten.

Den upphandlande enheten skall förvara en kopia av det tekniska underlaget under delsystemets hela livslängd. En kopia skall överlämnas till varje annan medlemsstat som begär detta.

▼B

B.3 Modul SF: Produktkontroll

1. I denna modul beskrivs det EG-kontrollförfarande varigenom ett anmält organ på begäran av en upphandlande enhet eller dess i gemenskapen etablerade ombud kontrollerar och intygar att ett delsystem Rullande materiel, aspekten buller, för vilket ett typkontrollintyg redan utfärdats av ett anmält organ, överensstämmer med

— denna TSD och varje annan tillämplig TSD, vilket visar att de väsentliga kraven ⁽¹⁾ i direktiv 2001/16/EG ⁽²⁾ är uppfyllda,

— alla övriga bestämmelser som följer av fördraget, och

kan tas i bruk.

2. Den upphandlande enheten ⁽³⁾ skall inge en ansökan om EG-kontroll av delsystemet (genom produktkontroll) till valfritt anmält organ. Ansökan skall innehålla följande uppgifter:

— Den upphandlande enhetens eller dess ombuds namn och adress.

— Den tekniska dokumentationen.

3. I denna del av förfarandet kontrollerar och intygar den upphandlande enheten att delsystemet i fråga överensstämmer med den typ som beskrivs i typkontrollintyget och uppfyller kraven i tillämplig TSD.

Det anmälda organet skall genomföra förfarandet under förutsättning att det typkontrollintyg som tidigare utfärdats för det delsystem som ansökan avser fortfarande är giltigt.

4. Den upphandlande enheten skall vidta alla åtgärder som krävs för att vid tillverkningsprocessen (inbegripet montering och integrering av driftskompatibilitetskomponenter som utförs av berörda huvudentreprenörer ⁽⁴⁾) säkerställa att delsystemet överensstämmer med den typ som beskrivs i typkontrollintyget samt med kraven i tillämplig TSD.

5. Med utgångspunkt i uppgifterna i ansökan skall det vara möjligt att förstå delsystemets konstruktion, tillverkning, installation, underhåll och funktion, samt att bedöma överensstämmelsen med typen enligt beskrivningen i typkontrollintyget och med kraven i TSD.

Ansökan skall innehålla följande uppgifter:

— Den tekniska dokumentationen för den godkända typen, inklusive en kopia av typkontrollintyget, vilket utfärdats efter fullgörande av det förfarande som anges i modul SB.

Följande uppgifter skall också ingå i ansökan, om de inte redan omfattas av den tekniska dokumentationen:

⁽¹⁾ De väsentliga kraven återspeglas i de tekniska parametrar, gränssnitt och prestandakrav som anges i kapitel 4 i TSD.

⁽²⁾ Denna modul skulle kunna användas i framtiden när de olika TSD:erna för höghastighetståg enligt direktiv 96/48/EG har uppdaterats.

⁽³⁾ I denna modul avses med "den upphandlande enheten" den upphandlande enheten för delsystemet, enligt definitionen i direktivet, eller dess ombud i gemenskapen.

⁽⁴⁾ Med "huvudentreprenörer" avses företag vilkas verksamheter bidrar till att de väsentliga kraven i TSD uppfylls. Begreppet avser såväl det företag som eventuellt har det övergripande ansvaret för delsystemsprojektet, som andra företag som endast är delaktiga i en del av delsystemsprojektet (till exempel montering eller installation av delsystemet).

▼ B

- En allmän beskrivning av delsystemet, dess övergripande konstruktion och uppbyggnad.

▼ M1

▼ B

- Övergripande konstruktions- och tillverkningsinformation, till exempel ritningar, diagram över komponenter, underenheter, enheter, kretsar etc.
- Teknisk dokumentation avseende tillverkning och montering av delsystemet.
- De tekniska specifikationer, inklusive europeiska specifikationer, som har tillämpats.
- Nödvändiga stödjande bevis för ovannämnda specifikations lämplighet, särskilt i de fall de europeiska specifikationerna och relevanta bestämmelser inte har tillämpats fullt ut.
- Bevis på överensstämmelse med övriga bestämmelser som följer av fördraget (inbegripet intyg) för produktionsfasen.
- En förteckning över de driftskompatibilitetskomponenter som skall ingå i delsystemet.
- Kopior av de EG-försäkringar om överensstämmelse eller lämplighet för användning som skall ha utfärdats för driftskompatibilitetskomponenterna och alla nödvändiga uppgifter som anges i bilaga VI till direktiven.
- En förteckning över tillverkare som är delaktiga i delsystemets konstruktion, tillverkning, montering och installation.

Om det i TSD krävs att den tekniska dokumentationen skall innehålla ytterligare uppgifter skall dessa tas med.

6. Det anmälda organet skall först granska ansökan med avseende på typkontrollens och typkontrollintygets giltighet.

Om det anmälda organet anser att typkontrollintyget inte längre är giltigt eller är oriktigt och att en ny typkontroll krävs, skall det motivera sitt beslut.

Det anmälda organet skall utföra lämpliga undersökningar och provningar för att kontrollera delsystemets överensstämmelse med den typ som beskrivs i typkontrollintyget och med kraven i TSD. Det anmälda organet skall undersöka och prova varje delsystem som serietillverkats enligt vad som anges i punkt 4.

7. Kontroll genom undersökning och provning av varje delsystem (som serietillverkats)
- 7.1 Det anmälda organet skall utföra provningar, undersökningar och kontroller för att säkerställa att delsystemen, såsom serietillverkade produkter, överensstämmer med föreskrifterna i TSD. Undersökningarna, provningarna och kontrollerna skall omfatta de etapper som föreskrivs i TSD.

▼B

- 7.2 Varje delsystem (såsom serietillverkad produkt) skall undersökas, provas och kontrolleras individuellt ⁽¹⁾ för att kontrollera dess överensstämmelse med den typ som beskrivs i typkontrollintyget och med tillämpliga krav i TSD. Om en provning inte beskrivs i TSD (eller i en europeisk standard som citeras i TSD), är relevanta europeiska specifikationer eller likvärdiga provningar tillämpliga.
8. Det anmälda organet och den upphandlande enheten (och huvudentreprenörerna) får komma överens om var provningen skall äga rum, och de kan gemensamt besluta att provningen av det färdiga delsystemet och, om detta anges i TSD, provningar eller validitetsprovning under verkliga driftsförhållanden, skall genomföras av den upphandlande enheten under direkt överinsyn och i närvaro av det anmälda organet.

I syfte att genomföra provningar och kontroller skall det anmälda organet ha tillträde till produktionsverkstäder, platser för montering och installation samt, om tillämpligt, lokaler för prefabricering och provningsanläggningar, för att kunna fullgöra sitt uppdrag enligt TSD.

9. Om delsystemet uppfyller kraven i TSD, skall det anmälda organet utfärda ett intyg om överensstämmelse till den upphandlande enheten, som i sin tur utfärdar en EG-kontrollförklaring avsedd för tillsynsmyndigheten i den medlemsstat där delsystemet är beläget och/eller används.

Denna åtgärd från det anmälda organets sida skall grunda sig på typkontrollen och på de provningar och kontroller som utförts på alla serietillverkade produkter såsom anges i punkt 7 och som krävs enligt TSD och/eller relevanta europeiska specifikationer.

EG-kontrollförklaringen och medföljande dokument skall vara daterade och underskrivna. Förklaringen skall avfattas på samma språk som det tekniska underlaget och minst innehålla de uppgifter som anges i bilaga V till direktivet.

10. Det anmälda organet skall ansvara för sammanställningen av det tekniska underlag som skall medfölja EG-kontrollförklaringen. Det tekniska underlaget skall åtminstone innehålla de uppgifter som anges i artikel 18.3 i direktivet, särskilt följande uppgifter:

— Alla nödvändiga dokument avseende delsystemets egenskaper.

▼M1**▼B**

- En förteckning över de driftskompatibilitetskomponenter som ingår i delsystemet.
- Kopior av de EG-försäkringar om överensstämmelse och i förekommande fall EG-försäkringar om lämplighet för användning som komponenterna skall vara försedda med enligt artikel 13 i direktivet, tillsammans med eventuella tillhörande dokument (intyg, dokument om godkännande och övervakning av kvalitetsledningssystem) som utfärdats av anmälda organ.

⁽¹⁾ När det gäller TSD Rullande materiel, närvarar det anmälda organet vid den slutliga provningen under drift av rullande materiel eller tågsätt. Detta anges i relevant avsnitt av TSD.

▼B

- Alla uppgifter som rör underhåll samt villkor och begränsningar för användningen av delsystemet.
 - Alla uppgifter som avser föreskrifter för service, kontinuerlig eller rutinmässig övervakning, skötsel och underhåll.
 - Typkontrollintyget för delsystemet och den medföljande tekniska dokumentationen, enligt beskrivningen i modul SB.
 - Det intyg om överensstämmelse som nämns i punkt 9, utfärdat och attesterat av det anmälda organet, tillsammans med tillhörande beräkningar. Av intyget skall framgå att projektet är förenligt med direktivet och med TSD och i förekommande fall skall eventuella förbehåll som formulerats under åtgärdernas genomförande, och ej återkallats, anges. Till intyget bör även om så är motiverat fogas inspektions- och granskningsrapporter som upprättats i samband med kontrollen.
11. Den dokumentation som medföljer intyget om överensstämmelse skall deponeras hos den upphandlande enheten.

Den upphandlande enheten skall förvara en kopia av det tekniska underlaget under delsystemets hela livslängd. En kopia skall överlämnas till varje annan medlemsstat som begär detta.

B.4 Modul SH2: Fullständigt kvalitetsledningssystem med kontroll av konstruktionen

1. I denna modul beskrivs det EG-kontrollförfarande varigenom ett anmält organ på begäran av en upphandlande enhet eller dess i gemenskapen etablerade ombud kontrollerar och intygar att ett delsystem Rullande materiel, aspekten buller, överensstämmer med
 - denna TSD och varje annan tillämplig TSD, vilket visar att de väsentliga kraven ⁽¹⁾ i direktiv 2001/16/EG ⁽²⁾ är uppfyllda,
 - alla övriga bestämmelser som följer av fördraget, och
 kan tas i bruk.
2. Det anmälda organet skall genomföra förfarandet, inbegripet en kontroll av delsystemets konstruktion, under förutsättning att den upphandlande enheten ⁽³⁾ och berörda huvudentreprenörer uppfyller sina skyldigheter enligt punkt 3.

Med "huvudentreprenörer" avses företag vars verksamheter bidrar till att de väsentliga kraven i TSD uppfylls. Begreppet omfattar

- det företag som har det övergripande ansvaret för delsystemsprojektet (och särskilt för delsystemets integrering),
- andra företag som är delaktiga endast i en del av delsystemsprojektet (och som utför till exempel konstruktion, montering eller installation av delsystemet).

Det omfattar inte tillverkares underleverantörer som tillhandahåller komponenter och driftskompatibilitetskomponenter.

⁽¹⁾ De väsentliga kraven återspeglas i de tekniska parametrar, gränssnitt och prestandakrav som anges i kapitel 4 i TSD.

⁽²⁾ Denna modul skulle kunna användas i framtiden när de olika TSD:erna för höghastighetståg enligt direktiv 96/48/EG har uppdaterats.

⁽³⁾ I denna modul avses med "den upphandlande enheten" den upphandlande enheten för delsystemet, enligt definitionen i direktivet, eller dess ombud i gemenskapen.

▼ B

3. För det delsystem som är föremål för EG-kontrollförfarandet skall den upphandlande enheten, eller berörda huvudentreprenörer, tillämpa ett godkänt kvalitetsledningssystem som omfattar konstruktion, tillverkning samt avsyning och provning av den färdiga produkten enligt vad som anges i punkt 5 och som är underställt den övervakning som föreskrivs i punkt 6.

Den huvudentreprenör som har det övergripande ansvaret för delsystemsprojektet (särskilt för delsystemets integrering), skall tillämpa ett godkänt kvalitetsledningssystem som omfattar konstruktion, tillverkning samt avsyning och provning av den färdiga produkten och som är underställt den övervakning som föreskrivs i punkt 6.

Om den upphandlande enheten själv har det övergripande ansvaret för delsystemsprojektet (och särskilt för delsystemets integrering), eller om den upphandlande enheten är direkt delaktig i konstruktionen och/eller produktionen (inbegripet montering och installation), skall den tillämpa ett godkänt kvalitetsledningssystem för dessa verksamheter, som är underställt den övervakning som föreskrivs i punkt 6.

Sökande som endast är delaktiga i montering och installation får tillämpa ett godkänt kvalitetsledningssystem som endast omfattar tillverkning samt avsyning och provning av den färdiga produkten.

4. EG-kontrollförfarande
 - 4.1 Den upphandlande enheten skall till ett valfritt anmält organ inge en ansökan om EG-kontroll av delsystemet (genom fullständigt kvalitetsledningssystem med kontroll av konstruktionen) inbegripet samordning av övervakningen av kvalitetsledningssystemen enligt punkterna 5.4 och 6.6. Den upphandlande enheten skall underrätta de berörda tillverkarna om valet av anmält organ och om att ansökan ingetts.
 - 4.2 Med utgångspunkt i uppgifterna i ansökan skall det vara möjligt att förstå delsystemets konstruktion, tillverkning, montering, installation, underhåll och funktion samt att bedöma överensstämmelsen med kraven i TSD.

Ansökan skall innehålla följande uppgifter:

- Den upphandlande enhetens eller dess ombuds namn och adress.
- Den tekniska dokumentationen, som skall innehålla följande:
 - En allmän beskrivning av delsystemet, dess övergripande konstruktion och uppbyggnad.
 - De tekniska specifikationer för konstruktionen, inklusive europeiska specifikationer, som har tillämpats.
 - Nödvändiga stödjande bevis för ovannämnda specifikations lämplighet, särskilt i de fall de europeiska specifikationerna och relevanta bestämmelser inte har tillämpats fullt ut.
- Testprogrammet.
- Registret för rullande materiel, inklusive alla uppgifter som anges i TSD.
- Teknisk dokumentation avseende tillverkning och montering av delsystemet.
- En förteckning över de driftskompatibilitetskomponenter som skall ingå i delsystemet.

▼B

- Kopior av de EG-försäkringar om överensstämmelse eller lämplighet för användning som skall ha utfärdats för drifts-kompatibilitetskomponenterna och alla nödvändiga uppgifter som anges i bilaga VI till direktiven.
 - Bevis på överensstämmelse med övriga bestämmelser som följer av fördraget (inbegripet intyg).
 - En förteckning över alla tillverkare som är delaktiga i del-systemets konstruktion, tillverkning, montering och installation.
 - Användningsvillkor för delsystemet (inskränkningar med avseende på användningstid eller körsträcka, gränsvärden för slitage etc.).
 - Underhållsvillkor och teknisk dokumentation avseende del-systemets underhåll.
 - Alla tekniska krav som skall beaktas i samband med till-verkning, underhåll och drift av delsystemet.
 - En förklaring om på vilket sätt alla faser som nämns i punkt 5.2 omfattas av de kvalitetsledningssystem som tillämpas av huvudentreprenören/-entreprenörerna och/eller den upphand-lande enheten, om denna är delaktig, och bevis på dessa systems effektivitet.
 - Uppgift om vilket eller vilka anmälda organ som är ansva-riga för godkännande och övervakning av dessa kvalitetsled-ningsssystem.
- 4.3 Den upphandlande enheten skall redovisa resultaten av de under-sökningar, kontroller och provningar ⁽¹⁾, inklusive typkontroller om så krävs, som utförts av enheten i dess för ändamålet avsedda labo-ratorium eller för dess räkning.
- 4.4 Det anmälda organet skall granska ansökan med avseende på kont-rollen av konstruktionen och bedöma resultaten av provningarna. Om konstruktionen uppfyller tillämpliga bestämmelser i direktivet och i TSD, skall det anmälda organet utfärda en konstruktionskon-trollrapport till den sökande. Rapporten skall innehålla slutsatserna från konstruktionskontrollen, giltighetsvillkor, nödvändiga uppgifter för att identifiera den konstruktion som kontrollerats, och om så krävs en beskrivning av delsystemets funktion.

Om den upphandlande enheten får avslag på sin ansökan om en konstruktionskontrollrapport skall det anmälda organet utförligt mo-tivera avslaget. Ett överklagandeförfarande skall inrättas.

5. Kvalitetsledningssystem
- 5.1 Den upphandlande enheten, om den är delaktig, och berörda huvud-entreprenörer skall inge en ansökan om bedömning av deras kva-litetsledningssystem till ett valfritt anmält organ.

Ansökan skall innehålla följande uppgifter:

- All relevant information om det berörda delsystemet.
- Dokumentation av kvalitetsledningssystemet.

⁽¹⁾ Redovisningen av resultaten kan inges samtidigt med ansökan eller senare.

▼B

För dem som medverkar i endast en del av delsystemprojektet, skall uppgifter lämnas endast för ifrågavarande del.

- 5.2 För den upphandlande enheten eller den huvudentreprenör som har det övergripande ansvaret för delsystemprojektet, skall kvalitetsledningssystemet garantera delsystemets övergripande överensstämmelse med kraven i TSD.

När det gäller övriga huvudentreprenörer, skall deras kvalitetsledningssystem garantera att deras respektive medverkan i delsystemet uppfyller kraven i TSD.

Alla de villkor, krav och bestämmelser som tillämpas av de sökande skall dokumenteras på ett systematiskt och överskådligt sätt i form av skriftliga riktlinjer, förfaranden och instruktioner. Denna dokumentation av kvalitetsledningssystemet skall garantera att riktlinjer och förfaranden för kvalitetsledning, såsom kvalitetsprogram, planer, handledningar och dokumentation, tolkas enhetligt. Framför allt skall följande frågor beskrivas utförligt i dokumentationen av systemet:

- För samtliga sökande:
 - Kvalitetsmålen och den organisatoriska uppbyggnaden.
 - De metoder, processer och systematiska åtgärder som kommer att användas vid tillverkning, kvalitetskontroll och kvalitetsledning.
 - De undersökningar, kontroller och provningar som kommer att utföras före, under och efter konstruktion, tillverkning, montering och installation med uppgift om genomförandefrekvens.
 - Kvalitetsdokument såsom inspektionsrapporter och provningsdata, kalibreringsdata, rapporter om den berörda personalens kvalifikationer etc.
- För huvudentreprenörerna, i den mån det är relevant för deras medverkan i delsystemets konstruktion:
 - De tekniska specifikationer för konstruktionen, inberäknat europeiska specifikationer⁽¹⁾, som kommer att tillämpas, och, i de fall de europeiska specifikationerna inte kommer att tillämpas fullt ut, de åtgärder som kommer att vidtas för att de för delsystemet tillämpliga kraven i TSD skall uppfyllas.
 - De metoder, processer och systematiska åtgärder som kommer att användas vid delsystemets konstruktion för att styra och kontrollera konstruktionen.
 - Åtgärder för att övervaka att delsystemets konstruktion och utförande når upp till den krävda kvalitetsnivån samt att kvalitetsledningssystemen i alla faser inbegripet produktionen fungerar väl.
- Dessutom, för den upphandlande enheten eller den huvudentreprenör som har det övergripande ansvaret för delsystemprojektet:
 - Ledningens ansvar och befogenheter med avseende på delsystemets kvalitet i sin helhet, i synnerhet hanteringen av delsystemets integrering.

Undersökningarna, provningarna och kontrollerna skall omfatta samtliga följande etapper:

- Övergripande konstruktion.

⁽¹⁾ En definition av en europeisk specifikation anges i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG, liksom i "Guide for the application of the high-speed TSIs of Council Directive 96/48/EG".

▼B

- Delsystemets uppbyggnad, särskilt ingenjörskapet, komponenternas montering samt justering av helheten.
- Provning av det färdiga delsystemet.
- Validitetsprovning under verkliga driftförhållanden, om detta anges i TSD.

5.3 Det anmälda organ som valts av den upphandlande enheten skall kontrollera att alla de etapper av delsystemet som nämns i punkt 5.2 täcks in på ett tillräckligt och lämpligt sätt, genom godkännande och övervakning av den/de sökandes kvalitetsledningssystem ⁽¹⁾.

Om delsystemets överensstämmelse med kraven i TSD grundar sig på fler än ett kvalitetsledningssystem skall det anmälda organet särskilt kontrollera följande:

- Huruvida förhållanden och gränssnitt mellan kvalitetsledningssystemen är tydligt dokumenterade.
- (För huvudentreprenören:) Huruvida ledningens övergripande ansvar och befogenheter för att säkerställa hela delsystemets överensstämmelse är tillräckligt och adekvat definierade.

5.4 Det anmälda organ som nämns i punkt 5.1 skall bedöma kvalitetsledningssystemet för att avgöra om det uppfyller kraven i punkt 5.2. Det förutsätts att dessa krav är uppfyllda om den sökande tillämpar ett kvalitetssystem som omfattar konstruktion, tillverkning samt avsyning och provning av den färdiga produkten som följer standarden EN/ISO 9001: 2000 och där hänsyn tas till de särskilda egenskaperna hos det delsystem det tillämpas på.

Om en sökande tillämpar ett certifierat kvalitetsledningssystem, skall det anmälda organet beakta detta vid bedömningen.

Granskningen skall vara särskilt anpassad för det berörda delsystemet, och den sökandes specifika medverkan i delsystemet skall beaktas. Minst en av granskningsgruppens deltagare skall ha erfarenhet av att bedöma det berörda delsystemets teknik. I bedömningsförfarandet ingår en inspektion på plats hos den sökande.

Beslutet skall meddelas den sökande. Meddelandet skall innehålla slutsatserna från undersökningen och det motiverade beslutet.

5.5 Den upphandlande enheten, om den är delaktig, och huvudentreprenörerna skall åta sig att uppfylla de skyldigheter som följer av det godkända kvalitetsledningssystemet och att upprätthålla systemets tillämplighet och effektivitet.

De skall informera det anmälda organ som godkänt deras kvalitetsledningssystem om alla betydande ändringar som kan påverka delsystemets uppfyllande av kraven.

Det anmälda organet skall bedöma alla förändringar som föreslås och besluta om det ändrade kvalitetsledningssystemet kommer att fortsätta att uppfylla de krav som anges i punkt 5.2 eller om en ny bedömning krävs.

⁽¹⁾ För TSD Rullande materiel kan det anmälda organet närvara vid den slutliga provningen under drift av rullande materiel eller tågsätt under de förhållanden som beskrivs i relevant avsnitt av TSD.

▼B

Organet skall meddela den sökande sitt beslut. Meddelandet skall innehålla slutsatserna från undersökningen och det motiverade beslutet.

6. Övervakning av kvalitetsledningssystemet/-systemen under det anmälda organets ansvar
- 6.1 Övervakningens syfte är att säkerställa att den upphandlande enheten, om den är delaktig, och huvudentreprenörerna vederbörligen uppfyller de skyldigheter som följer av det/de godkända kvalitetsledningssystemet/-systemen.
- 6.2 Den upphandlande enheten, om den är delaktig, och huvudentreprenörerna skall till det anmälda organ som avses i punkt 5.1 överlämna (eller låta överlämna) all dokumentation som krävs för detta syfte, särskilt genomförandeplaner och teknisk dokumentation avseende delsystemet (i den mån det är relevant för den sökandes specifika medverkan i delsystemet). Följande skall tillhandahållas:
 - Dokumentation av kvalitetsledningssystemet, inbegripet särskilda åtgärder som vidtagits för att
 - när det gäller den upphandlande enheten eller den huvudentreprenör som har det övergripande ansvaret för delsystemsprojektet, se till att ledningens övergripande ansvar och befogenheter för att säkerställa hela delsystemets överensstämmelse är tillräckligt och adekvat definierade,
 - när det gäller alla sökande, se till att kvalitetsledningssystemet sköts på rätt sätt, så att integration på delsystemsnivå kan uppnås.
 - Kvalitetsdokument avseende kvalitetsledningssystemets konstruktionsdel, såsom analysresultat, beräkningar, provningsresultat etc.
 - Kvalitetsdokument avseende kvalitetsledningssystemets tillverkningsdel (inbegripet montering, installation och integrering) såsom inspektionsrapporter och provningsdata, kalibreringsdata, rapporter om den berörda personalens kvalifikationer etc.
- 6.3 Det anmälda organet skall regelbundet utföra granskningar för att försäkra sig om att den upphandlande enheten, om den är delaktig, och huvudentreprenörerna upprätthåller och tillämpar kvalitetsledningssystemet, samt lämna en granskningsrapport till dem. Om de tillämpar ett certifierat kvalitetsledningssystem skall det anmälda organet beakta detta vid övervakningen.

Granskningarna skall utföras minst en gång per år och minst en granskning skall utföras under pågående arbete (konstruktion, tillverkning, montering eller installation) inom ramen för det delsystem som är föremål för EG-kontrollförfarandet i punkt 4.
- 6.4 Dessutom kan det anmälda organet avlägga oanmälda besök på den/de sökandes anläggningar som nämns i punkt 5.2. Vid dessa besök kan det anmälda organet där så bedöms vara nödvändigt utföra eller låta utföra fullständiga eller partiella granskningar, och utföra eller låta utföra provningar, för att kontrollera att kvalitetsledningssystemet fungerar väl. Det anmälda organet skall förse den/de sökande med en inspektionsrapport och gransknings- och/eller provningsrapporter, såsom tillämpligt.

▼B

6.5 Det anmälda organ som valts av den upphandlande enheten och som ansvarar för EG-kontrollen måste, om det inte självt utför övervakningen av alla berörda kvalitetsledningssystem som anges i punkt 5, samordna övervakningsverksamheten med alla andra anmälda organ med ansvar för sådana uppgifter, för att

- försäkra sig om en korrekt hantering av gränssnitten mellan de olika kvalitetsledningssystem som berör integreringen av delsystemet,
- tillsammans med den upphandlande enheten samla in alla uppgifter som krävs för att bedöma huruvida en enhetlig och övergripande övervakning av de olika kvalitetsledningssystemen kan garanteras.

Denna samordningsuppgift ger det anmälda organet rätt att

- få sig tillsänd all dokumentation (godkännande och övervakning) som utfärdas av övriga anmälda organ,
 - medverka vid de övervakningsgranskningar som föreskrivs i punkt 5.4,
 - på eget ansvar och tillsammans med övriga anmälda organ ta initiativ till kompletterande granskningar enligt punkt 5.5.
7. I syfte att genomföra inspektioner, granskningar och övervakning skall det anmälda organ som avses i punkt 5.1 ges tillträde till konstruktions- och produktionsverkstäder, platser för montering och installation, lagringsutrymmen och, om tillämpligt, anläggningar för prefabricering eller provning och i allmänhet till samtliga lokaler som de anser sig behöva ha tillgång till för att utföra sitt uppdrag, i enlighet med den sökandes specifika medverkan i delsystemsprojektet.
8. Den upphandlande enheten, om den är delaktig, och huvudentreprenörerna skall under en tioårsperiod räknat från delsystemets senaste tillverkningsdatum hålla följande dokument tillgängliga för de nationella myndigheterna:
- Den dokumentation som anges i punkt 5.1 andra stycket andra strecksatsen.
 - De ändringar som avses i punkt 5.5 andra stycket.
 - De beslut och rapporter från det anmälda organet som avses i punkterna 5.4, 5.5 och 6.4.
9. Om delsystemet uppfyller kraven i TSD, skall det anmälda organet på grundval av konstruktionskontrollen och godkännandet och övervakningen av kvalitetsledningssystemet/-systemen utfärda ett intyg om överensstämmelse till den upphandlande enheten, som i sin tur utfärdar en EG-kontrollförklaring avsedd för tillsynsmyndigheten i den medlemsstat där delsystemet är beläget och/eller används.

EG-kontrollförklaringen och medföljande dokument skall vara daterade och underskrivna. Förklaringen skall avfattas på samma språk som det tekniska underlaget och minst innehålla de uppgifter som anges i bilaga V till direktivet.

▼B

10. Det anmälda organ som valts av den upphandlande enheten skall ansvara för sammanställningen av det tekniska underlag som skall medfölja EG-kontrollförklaringen. Det tekniska underlaget skall åtminstone innehålla de uppgifter som anges i artikel 18.3 i direktivet, särskilt följande uppgifter:
- Alla nödvändiga dokument avseende delsystemets egenskaper.
 - En förteckning över de driftskompatibilitetskomponenter som ingår i delsystemet.
 - Kopior av de EG-försäkringar om överensstämmelse och i förekommande fall EG-försäkringar om lämplighet för användning som komponenterna skall vara försedda med enligt artikel 13 i direktivet, tillsammans med eventuella tillhörande dokument (intyg, dokument om godkännande och övervakning av kvalitetsledningssystem) som utfärdats av anmälda organ.
 - Bevis på överensstämmelse med övriga bestämmelser som följer av fördraget (inbegripet intyg).
 - Alla uppgifter som rör underhåll samt villkor och begränsningar för användningen av delsystemet.
 - Alla uppgifter som avser föreskrifter för service, kontinuerlig eller rutinmässig övervakning, skötsel och underhåll.
 - Det intyg om överensstämmelse som nämns i punkt 9, utfärdat och attesterat av det anmälda organet, tillsammans med tillhörande beräkningar. Av intyget skall framgå att projektet är förenligt med direktivet och med TSD, och i förekommande fall skall eventuella förbehåll som formulerats under åtgärdernas genomförande, och ej återkallats, anges. Till intyget bör även fogas de eventuella inspektions- och granskningsrapporter som upprättats i samband med kontrollen, såsom nämns i punkterna 6.4 och 6.5.

▼M1**▼B**

11. Varje anmält organ skall till övriga anmälda organ lämna relevant information om de godkännanden av kvalitetsledningssystem och de EG-konstruktionskontrollrapporter som organet har utfärdat, återkallat eller avslagit.

De andra anmälda organen kan på begäran få kopior av följande:

- Godkännanden av kvalitetsledningssystem och kompletterande godkännanden som utfärdats.
- Utfärdade EG-konstruktionskontrollrapporter och tillägg till sådana.

12. Den dokumentation som medföljer intyget om överensstämmelse skall deponeras hos den upphandlande enheten.

Den upphandlande enheten skall förvara en kopia av det tekniska underlaget under delsystemets hela livslängd. En kopia skall överlämnas till varje annan medlemsstat som begär detta.