

0. DOCUMENTGEGEVENS

0.1. Wijzigingsoverzicht

Tabel 1: Status van het document

Versie/ datum	Auteur(s)	Nummer paragraaf / tabel	Beschrijving van de wijziging
Leidraad versie 1.0 18 april 2011	Interne eenheid van ERA	Alle	Eerste publicatie
Leidraad versie 1.01 26 aug 2011	Interne eenheid van ERA	1.2.6, 2.1.2, tabel 3 (2.12.4), tabel 4 (2.13.1), tabel 5 (2.14.1), 5.2 [G 80], referentie- documenten tabel 7	Bijwerking na de vaststelling van de TSI's CR INF, CR ENE, CR LOC&PAS en TAP.
Leidraad versie 1.02 30 nov 2012	Interne eenheid van ERA	Alle	Bijwerking na de vaststelling van nieuwe TSI's en herziening van geldende TSI.

0.2. Inhoudsopgave

0. DOCUMENTGEGEVENS.....	2
0.1. Wijzigingsoverzicht.....	2
0.2. Inhoudsopgave.....	3
0.3. Lijst van tabellen.....	4
1. INLEIDING EN ACHTERGROND	5
1.1. Mandaat van het Bureau.....	5
1.2. Toepassingsgebied	5
1.3. Doelgroep.....	6
1.4. Inhoud van de leidraad.....	6
2. RICHTLIJN 2008/57/EG EN TECHNISCHE SPECIFICATIES INZAKE INTEROPERABILITEIT	7
2.1. Inleiding.....	7
2.2. Doelstellingen van de interoperabiliteitsrichtlijn.....	8
2.3. Geografisch toepassingsgebied van de interoperabiliteitsrichtlijn.....	9
2.4. Geografisch toepassingsgebied van TSI's	9
2.5. Technisch toepassingsgebied van TSI's	10
2.6. Afwijkingen	10
2.7. Belangrijke bepalingen van de interoperabiliteitsrichtlijn met betrekking tot TSI's.....	11
2.8. Structuur en inhoud van TSI's.....	18
2.9. Doelsysteem en specifieke gevallen.....	19
2.10. Fouten in TSI's	20
2.11. Technische adviezen van het Bureau.....	21
2.12. TSI's: stand van zaken.....	21
2.13. Relevantie van de TSI's voor de subsystemen die in bijlage II bij de interoperabiliteitsrichtlijn worden omschreven.....	22
2.14. Toepassing van de verschillende TSI's in de praktijk.....	23
2.15. TSI's en andere eisen	25
2.16. Vragen over TSI's.....	28
3. TOEPASSELIJKE NORMEN EN ANDERE DOCUMENTEN.....	29
3.1. Overzicht	29
3.2. Verwijzing naar Europese normen en andere documenten in de TSI's	29
3.3. Technische documenten van het Bureau	30
4. BELANGHEBBENDE PARTIJEN.....	31
4.1. Fabrikant van een interoperabiliteitsonderdeel.....	31
4.2. Aanvrager van de 'EG'-keuring.....	32
4.3. Gemachtigde	33
4.4. Aangemelde instanties	34
4.5. Aangewezen instanties	35
4.6. Aanvrager van een vergunning voor indienststelling van een subsysteem	36
4.7. Nationale veiligheidsinstanties.....	36
5. CONFORMITEITSBEOORDELING	37

5.1.	Conformiteitsbeoordelingsprocedures	37
5.2.	Conformiteitsbeoordelingsmodules.....	39
5.3.	Keuze van modules.....	40
5.4.	Op bepaalde stadia van toepassing zijnde beoordelingen.....	42
5.5.	Gevallen die niet door de 'EG'-keuring worden bestreken	42
5.6.	Beoordelingen in geval van vernieuwing of verbetering	43
6.	TOEPASSING VAN TSI'S TIJDENS DE LEVENSCYCLUS VAN ELEMENTEN VAN SPOORWEGSYSTEMEN	44
6.1.	In de handel brengen van een interoperabiliteitsonderdeel	44
6.2.	Levenscyclus van subsystemen	45
6.3.	Indienststelling van een voertuig.....	47
7.	LIJST VAN BIJLAGEN	49
	REFERENTIEDOCUMENTEN.....	50
	DEFINITIES EN AFKORTINGEN	60
	Definities	60
	Afkortingen.....	65

0.3. Lijst van tabellen

<i>Tabel 1: Status van het document.....</i>	<i>2</i>
<i>Tabel 2: Inhoud van TSI's.....</i>	<i>18</i>
<i>Tabel 3: Toepassing van TSI's op subsystemen</i>	<i>22</i>
<i>Tabel 4: Toepassing van elke TSI in de praktijk</i>	<i>23</i>
<i>Tabel 5: Eisen die van toepassing zijn op structurele subsystemen en de beoordeling van de conformiteit met deze eisen.....</i>	<i>27</i>
<i>Tabel 6: Referentiedocumenten</i>	<i>50</i>
<i>Tabel 7: Definities.....</i>	<i>60</i>
<i>Tabel 8: Afkortingen</i>	<i>65</i>

1. INLEIDING EN ACHTERGROND

1.1. Mandaat van het Bureau

1.1.1. In paragraaf 2.3.1 van het kadermandaat van het Europees Spoorwegbureau wordt het volgende bepaald: *Wat betreft het tijdschema voor het opstellen of herzien van elke TSI dient het Bureau regelmatig een algemene herziening i van de Uitvoeringshandleiding die de Commissie in 2004 heeft gepubliceerd en die ten doel heeft om de belanghebbenden te helpen bij de toepassing van de TSI's uit te voeren, en plaatst deze op haar website. Het hoofdstuk in de Uitvoeringshandleiding over de van toepassing zijnde normen wordt ten minste jaarlijks bijgewerkt en gepubliceerd.*

1.2. Toepassingsgebied

1.2.1. In deze leidraad wordt informatie verstrekt over de toepassing van technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's); omdat deze TSI's als secundaire, van richtlijnen afgeleide wetgeving moeten worden beschouwd, moet echter ook aandacht worden besteed aan bepaalde begrippen en procedures die worden gebruikt in Richtlijn 2008/57/EG *betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap* ('de interoperabiliteitsrichtlijn'¹), die op 19 juli 2008 in werking is getreden en op 19 juli 2010 in nationale wetgeving moest zijn omgezet. Overigens waren veel bepalingen van deze richtlijn reeds onderdeel van nationale wetgeving, omdat ze afkomstig waren uit de eerdere interoperabiliteitsrichtlijnen (Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG).

1.2.2. Voorts wordt in deze leidraad toegelicht hoe interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen moeten worden beoordeeld met het oog op naleving van de essentiële eisen van de interoperabiliteitsrichtlijn. De verwijzingen en de procedures die in deze leidraad worden behandeld, hebben betrekking op de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen en op de 'EG'-keuring van structurele subsystemen in het kader van de geldende TSI's. Het in de handel brengen van een interoperabiliteitsonderdeel of de indienststelling van een subsysteem in een lidstaat vereist echter ook de naleving van alle desbetreffende EU-wetgeving, nationale wetgeving en regelgevende bepalingen die verenigbaar zijn met de EU-wetgeving en die op niet-discriminerende wijze worden toegepast. Het toepassingsgebied van deze leidraad omvat niet de vergunning voor indienststelling van voertuigen ([hoofdstuk V], [artikelen 21 tot en met 26]). Tot slot moet deze leidraad niet worden gezien als een verzameling richtsnoeren voor het ontwerp of de fabricage van spoorwegmaterieel.

1.2.3. Deze leidraad bevat geen wettelijk bindende adviezen. De leidraad kan worden gebruikt als instrument om een aantal zaken beter te begrijpen, zonder dat echter op enigerlei wijze verplicht te volgen procedures worden opgelegd of een wettelijk bindende praktijk wordt vastgesteld. In de leidraad worden toelichtingen gegeven op de bepalingen van de TSI's, en de leidraad zou moeten leiden tot een beter begrip van de betekenis van de TSI's en regels die in de TSI's worden beschreven. De leidraad is, anders gezegd, bedoeld om het aantal toepassingen van de vrijwaringsclausules als neergelegd in de [artikelen 14 en 19] te helpen minimaliseren, met name die welke voortvloeien uit uiteenlopende interpretaties van de richtlijn en de daaraan gerelateerde TSI's.

¹ Verwijzingen naar overwegingen, artikelen en hoofdstukken van Richtlijn 2008/57/EG zijn tussen vierkante haken geplaatst.

- 1.2.4. In de leidraad en de bijlagen bij de leidraad worden voorbeelden van technische oplossingen gegeven. Deze voorbeelden moeten niet worden opgevat als 'voorkeursoplossingen'; elke andere oplossing die voldoet aan de eisen van de desbetreffende TSI's is aanvaardbaar.
- 1.2.5. De leidraad moet uitsluitend worden gelezen en gebruikt in combinatie met de interoperabiliteitsrichtlijn en de daaraan gerelateerde TSI-besluiten en -verordeningen, met als doel om de toepassing daarvan te vergemakkelijken, maar vervangt deze niet.
- 1.2.6. De leidraad is opgesteld door het Europees Spoorwegbureau (ERA) met behulp van de vertegenwoordigende organen van de spoorwegsector en de Coördinatiegroep voor aangemelde instanties – Spoorwegen (NB Rail). Ook Europese normalisatieorganisaties (ENO's) en nationale veiligheidsinstanties (national safety authorities – NSA's) hebben de gelegenheid gehad om bij te dragen aan en opmerkingen te maken over de inhoud van de leidraad. De leidraad is gepresenteerd aan het Comité inzake spoorweginteroperabiliteit en -veiligheid (Railway Interoperability and Safety Committee – RISC).
- 1.2.7. De leidraad is beschikbaar voor het publiek en zal regelmatig worden bijgewerkt om de vooruitgang op het gebied van de Europese normen en wijzigingen van de TSI's weer te geven. Voor informatie over de meest recente versie van de leidraad wordt de lezer verwezen naar de website van het ERA.

1.3. Doelgroep

- 1.3.1. Het doel van deze leidraad is om belanghebbenden in de spoorwegsector hulp te bieden bij het begrijpen van de geldende TSI's en daarmee ook van de toepassing van deze TSI's. De regelgevende instanties in de lidstaten en alle betrokken economische spelers en partijen, zoals spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, fabrikanten, aanbieders van onderhoudsdiensten, handelsverenigingen, aanbestedende diensten en aangemelde instanties, vormen de doelgroep.

1.4. Inhoud van de leidraad

- 1.4.1. Om zo goed mogelijk tegemoet te komen aan de behoeften van het publiek, wordt er in deze leidraad naar gestreefd om de gebruikers een volledig overzicht te bieden van de inhoud van de TSI's en om uit te leggen hoe vanuit technisch oogpunt aan de eisen ervan kan worden voldaan (bv. 'open punten' en 'specifieke gevallen', gebruik van conformiteitsbeoordelingsmodules, enz.). Dienovereenkomstig bestaat de leidraad uit een algemeen gedeelte, waarin een toelichting op de belangrijkste begrippen, taken en kaders wordt gegeven, en uit richtsnoeren die specifiek zijn voor elke TSI.

2. RICHTLIJN 2008/57/EG EN TECHNISCHE SPECIFICATIES INZAKE INTEROPERABILITEIT

2.1. Inleiding

2.1.1. De interoperabiliteitsrichtlijn (Richtlijn 2008/57/EG) is een herschikking van de eerste interoperabiliteitsrichtlijnen – Richtlijn 96/48/EG betreffende hogesnelheidsspoorsystemen en Richtlijn 2001/16/EG betreffende het conventionele spoorwegsysteem, die beide zijn gewijzigd bij Richtlijn 2004/50/EG en Richtlijn 2007/32/EG. De interoperabiliteitsrichtlijn volgt de beginselen van de “nieuweraanpakrichtlijnen”, te weten (Leidraad voor de toepassing van richtlijnen op basis van de nieuwe aanpak en de algemene aanpak, paragraaf 1.1):

- *‘De harmonisatie op het gebied van de wetgeving beperkt zich tot de belangrijkste vereisten waaraan de op de markt van de Gemeenschap gebrachte producten moeten voldoen om van het vrije verkeer van goederen in de Gemeenschap te kunnen profiteren.*
- *De technische specificaties van producten die aan de in de betrokken richtlijnen neergelegde vereisten voldoen, worden vastgelegd in geharmoniseerde normen.*
- *De toepassing van de geharmoniseerde of andere normen geschiedt op vrijwillige basis en de producent kan altijd gebruik maken van andere technische specificaties om aan de vereisten te voldoen.*
- *De producten die volgens de geharmoniseerde normen geproduceerd zijn, profiteren van een aanname van overeenstemming met de desbetreffende fundamentele vereisten’.*

Aanvullende informatie over deze algemene beginselen en dit algemene kader wordt verstrekt in bijlage 3 bij de leidraad.

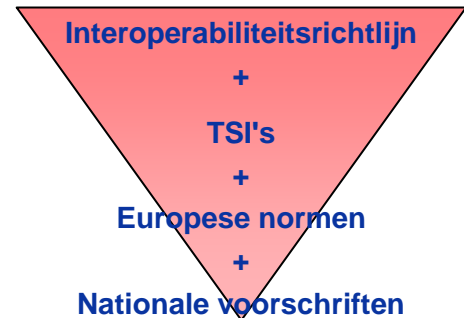
2.1.2. De complexiteit van het spoorwegsysteem en de geïntegreerde aspecten daarvan in het licht van de essentiële eisen maakte het echter noodzakelijk om TSI's vast te stellen teneinde de verplichte interoperabiliteit van het spoorwegsysteem te waarborgen. In deze TSI's worden de *‘voorwaarden waaraan dient te worden voldaan om interoperabiliteit te verwezenlijken’* gespecificeerd. Dientengevolge dienen de TSI's te worden beschouwd als een omschrijving van het begrip *‘optimaal niveau van technische harmonisatie’* [artikel 1 van de interoperabiliteitsrichtlijn].

2.1.3. De TSI's vergemakkelijken de overgang van de oude geïntegreerde nationale spoorwegsysteem, die voornamelijk door nationale voorschriften werden gereguleerd, naar de gedeelde Europese spoorwegruimte die voornamelijk door gemeenschappelijke EU-voorschriften wordt gereguleerd.

VERLEDEN



NU



- 2.1.4. Op 29 maart 2011 heeft de Commissie de Aanbeveling betreffende vergunningen voor de indienststelling van subsystemen van structurele aard en voertuigen vastgesteld [43], waarin de beginselen en richtsnoeren zijn neergelegd waarmee de lidstaten rekening dienen te houden bij het verlenen van een vergunning voor indienststelling van structurele subsystemen en voertuigen. Het document is gericht tot de lidstaten, maar vormt aanbevolen lectuur voor iedereen die de rol van de TSI's en de EG-keuringsprocedure in het proces dat tot een vergunning voor indienststelling leidt wil begrijpen.

2.2. Doelstellingen van de interoperabiliteitsrichtlijn

- 2.2.1. Volgens [artikel 1] moet het kader dat de interoperabiliteitsrichtlijn vormt breder worden opgevat dan dat van de eerdere richtlijnen:

1. 'Deze richtlijn beoogt de voorwaarden vast te stellen waaraan dient te worden voldaan om in het spoorwegstelsel van de Gemeenschap interoperabiliteit te verwezenlijken op een wijze die verenigbaar is met het bepaalde in Richtlijn 2004/49/EG. Deze voorwaarden betreffen het ontwerp, de constructie, de indienststelling, de verbetering, de vernieuwing, de exploitatie en het onderhoud van de onderdelen van dit systeem, alsmede de kwalificaties van, en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor het personeel dat bij de exploitatie en het onderhoud betrokken is.

2. De verwezenlijking van dit doel moet resulteren in de vaststelling van een optimaal niveau van technische harmonisatie en moet het mogelijk maken dat:

a) de internationale spoorwegdiensten binnen de Unie en met derde landen te vergemakkelijken, te verbeteren en uit te breiden;

b) wordt bijgedragen tot de geleidelijke totstandbrenging van de interne markt op het gebied van de uitrusting en diensten die nodig zijn voor de constructie, vernieuwing, verbetering en werking van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap;

c) een bijdrage wordt geleverd tot de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap.'

- 2.2.2. De doelstellingen van de interoperabiliteitsrichtlijn moeten worden opgevat als onderdeel van de EU-aanpak om de prestaties van de spoorwegen te verbeteren. De hoekstenen van deze aanpak zijn:

- open toegang tot het spoorwegvervoer om concurrentie te bevorderen en stimulansen te creëren voor productinnovatie en een kwalitatief hoogwaardige dienstverlening;
- het bevorderen van de interoperabiliteit van de nationale netwerken (en dientengevolge ook van internationale diensten) door technische harmonisatie;
- de ontwikkeling van een Europees spoorwegennetwerk door het trans-Europese netwerk uit te breiden tot het hele spoorwegsysteem van de Gemeenschap;
- de toepassing van een gemeenschappelijke aanpak van de veiligheid op het spoor om de markttoegang te verbeteren onder handhaving van een relatief hoog niveau van veiligheid.

2.2.3. Tot slot worden voor de toepassing van de interoperabiliteitsrichtlijn onder de termen 'Gemeenschap' (sinds de inwerkingtreding van het Verdrag van Lissabon te lezen als 'Europese Unie') en 'interne markt' ook de grondgebieden van Liechtenstein, IJsland en Noorwegen verstaan, als onderdeel van de Europese Economische Ruimte (EER) overeenkomstig het Besluit van de Raad en de Commissie [19]. In de praktijk is het geografische toepassingsgebied samengesteld uit 27 landen (ofwel alle lidstaten van de EU en de EER, met uitzondering van Cyprus, Malta en IJsland, die niet over spoorweginfrastructuur beschikken).

2.3. Geografisch toepassingsgebied van de interoperabiliteitsrichtlijn

2.3.1. Het geografische toepassingsgebied van de interoperabiliteitsrichtlijn is uitgebreid van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) tot het hele '[EU]-spoorwegsysteem'. Bij de omzetting van de richtlijn kunnen de lidstaten de volgende elementen uitsluiten:

- a) 'metro's, trams en andere lichte spoorwegsysteem';*
- b) netwerken die functioneel los staan van de rest van het spoorwegennet, en die uitsluitend bedoeld zijn voor de uitvoering van plaatselijke, stedelijke of voorstedelijke passagiersdiensten, alsook spoorwegondernemingen die uitsluitend op deze netwerken het vervoer verzorgen;*
- c) spoorweginfrastructuur die particulier eigendom is, en enkel op deze infrastructuur gebruikte voertuigen die uitsluitend door de eigenaar van de infrastructuur voor eigen goederenvervoer worden gebruikt;*
- d) infrastructuur en voertuigen bestemd voor strikt lokaal, historisch of toeristisch gebruik.'*

2.3.2. Het precieze toepassingsgebied van de interoperabiliteitsrichtlijn in elke lidstaat is omschreven in de nationale wetgeving waan van de richtlijn is omgezet.

2.4. Geografisch toepassingsgebied van TSI's

2.4.1. Deze uitbreiding van het toepassingsgebied van de interoperabiliteitsrichtlijn betekent niet dat het toepassingsgebied van de TSI's automatisch wordt uitgebreid. In [artikel 1, lid 4] wordt namelijk bepaald dat '[h]et toepassingsgebied van de TSI's (...) geleidelijk [wordt] uitgebreid tot het gehele spoorwegsysteem (...)'.
2.4.2. Het geografische toepassingsgebied van de TSI's zal worden uitgebreid door bestaande TSI's te herzien of nieuwe aan te nemen. Het geografische toepassingsgebied dat oorspronkelijk in elke TSI wordt vermeld, blijft geldig.

- 2.4.3. Dit betekent dat het geografische toepassingsgebied van het merendeel van de bestaande TSI's wordt gevormd door het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem als omschreven in bijlage I bij de interoperabiliteitsrichtlijn (of als eerder omschreven in bijlage I bij Richtlijn 96/48/EG en bijlage I bij Richtlijn 2001/16/EG), ofwel de spoorwegen van het TEN-T en de voertuigen die geschikt zijn om daarop te rijden. Het trans-Europese vervoersnetwerk is omschreven in [24] Besluit 661/2010/EU, dat [25] Beschikking 1692/96/EG heeft vervangen.
- 2.4.4. In 2010 ontving het ERA een derde mandaat [40] met het oog op de uitbreiding van het toepassingsgebied van TSI's tot het gehele spoorwegsysteem in de Europese Unie; het ERA werkt momenteel aan een herziening van TSI's *'teneinde lijnen en rollend materieel op te nemen waarvoor nog geen TSI's bestaan'*.
- 2.4.5. Een lidstaat kan besluiten om een TSI of bepaalde eisen van een TSI van toepassing te verklaren tot buiten het geografische toepassingsgebied dat in de TSI zelf wordt omschreven. In dat geval moet dit zijn weerslag vinden in de nationale wetgeving. Overeenkomstig [artikel 17] kan een lidstaat de eisen van een TSI aanmelden als nationaal voorschrift voor het deel van het netwerk dat geen deel uitmaakt van het TEN-T.

2.5. Technisch toepassingsgebied van TSI's

- 2.5.1. Volgens [artikel 5, lid 2] *'[stemmen] de subsystemen (...) overeenkomstig deze richtlijn met de op het moment van inwerkingtreding, vernieuwing of verbetering geldende TSI's overeen'*.
- 2.5.2. Voor structurele subsystemen betekent dit dat een nieuw subsysteem dat binnen het geografische toepassingsgebied van de TSI's valt met deze TSI's in overeenstemming dient te zijn.
- 2.5.3. In geval van structurele subsystemen die worden vernieuwd of verbeterd, moet [artikel 20] in aanmerking worden genomen. Dit artikel bepaalt dat de lidstaat eerst dient te besluiten of *'er opnieuw toestemming voor indienststelling'* moet worden gegeven en zo ja, vervolgens *'in hoeverre de TSI's op het project moeten worden toegepast'*. De lidstaten dienen hun besluit te nemen *'in het licht van de uitvoeringsstrategie in de desbetreffende TSI'*.
- 2.5.4. In geval van functionele subsystemen, waarbij geen sprake is van indienststelling, wordt de toepassing van de eisen van een TSI op het spoorwegsysteem beschreven in de uitvoeringsstrategie van de desbetreffende TSI.
- 2.5.5. Een lidstaat kan besluiten om een TSI of bepaalde eisen van een TSI toe te passen tot buiten de grenzen van het technische toepassingsgebied dat in de TSI's zelf wordt omschreven of in situaties die niet worden omschreven in de interoperabiliteitsrichtlijn. In dit geval moet dit zijn weerslag vinden in de nationale wetgeving.

2.6. Afwijkingen

- 2.6.1. In beginsel worden de TSI's opgesteld om verschillende atypische situaties die een bijzondere behandeling vereisen in aanmerking te nemen. Deze situaties komen normaliter aan de orde in hoofdstuk 7 van de TSI's en kunnen onder meer betrekking hebben op overgangperiodes en specifieke gevallen. Er kunnen zich echter bepaalde onverwachte situaties voordoen die in de TSI niet worden voorzien of behandeld. In deze gevallen kan een lidstaat, indien dit is gerechtvaardigd, een verzoek indienen om te mogen afwijken van bepaalde TSI's of delen van TSI's.
- 2.6.2. Zoals hierboven is opgemerkt, is een TSI van toepassing op alle nieuwe subsystemen die binnen het geografische toepassingsgebied van de TSI vallen. Om een TSI niet te hoeven toepassen, moet aan een project een afwijking zijn toegekend op grond van [artikel 9],

- waarin de gevallen waarin een afwijking kan worden toegekend en de te volgen procedures worden beschreven.
- 2.6.3. Afwijkingen worden toegekend door de Europese Commissie op verzoek van de betrokken lidstaat. Als de organisatie die is belast met het beheer van het project een afwijking nodig acht, moet deze de autoriteiten in de lidstaten waarin het subsysteem in dienst wordt gesteld daarvan in kennis stellen, zodat de lidstaat bij de Commissie een verzoek om afwijking kan indienen.
- 2.6.4. Bijzondere aandacht moet worden geschonken aan de gevallen die onder [artikel 9, lid 1, onder a)] vallen, dat wil zeggen projecten *'in een gevorderde ontwikkelingsfase of waarvoor een uitvoeringsovereenkomst loopt wanneer [de desbetreffende] TSI's worden gepubliceerd'*.
- 2.6.5. De lidstaten moeten binnen een jaar na de inwerkingtreding van de TSI bij de Commissie een lijst van dergelijke projecten indienen.

2.7. Belangrijke bepalingen van de interoperabiliteitsrichtlijn met betrekking tot TSI's

De volgende artikelen van de richtlijn zijn van bijzonder belang ten aanzien van de TSI's.

Artikel 1, lid 1: Interoperabiliteitsvoorwaarden

'Deze [interoperabiliteits]voorwaarden betreffen het ontwerp, de constructie, de indienststelling, de verbetering, de vernieuwing, de exploitatie en het onderhoud van de onderdelen van dit systeem, alsmede de kwalificaties van, en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor het personeel dat bij de exploitatie en het onderhoud betrokken is.'

- [G 1] De TSI's zijn opgesteld om, overeenkomstig de essentiële eisen van de richtlijn, het veilige en ononderbroken verkeer van interoperabele treinen mogelijk te maken. Daarom hebben ze geen betrekking op, bijvoorbeeld, de voorwaarden om te voldoen aan vereisten inzake comfort, die geen belemmering vormen voor een vrij en veilig treinverkeer, d.w.z. dat ze geen verband houden met de essentiële eisen en niet relevant zijn vanuit het oogpunt van het verlenen van een vergunning voor indienststelling van subsystemen of het op de markt brengen van interoperabiliteitsonderdelen (artikelen 4, 10 en 16 van de interoperabiliteitsrichtlijn).
- [G 2] TSI's zijn alleen van toepassing op nieuwe, verbeterde en vernieuwde subsystemen. TSI's vormen geen ontwerphandboek. Ze bestrijken niet alle aspecten van het systeem, maar alleen de aspecten die verband houden met de essentiële eisen.

Artikel 2, onder a): 'Trans-Europees spoorwegsysteem'

'"trans-Europees spoorwegsysteem": het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem en het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem als aangegeven in bijlage I, punt 1, respectievelijk punt 2.'

- [G 3] Hoewel de richtlijn betreffende hogesnelheidsspoorwegsysteem en de richtlijn betreffende conventionele spoorwegsysteem zijn herschikt in één enkel document en het toepassingsgebied van de interoperabiliteitsrichtlijn is uitgebreid tot het hele EU-spoorwegsysteem, is de definitie van 'trans-Europees spoorwegsysteem' [24] en de samenstellende onderdelen daarvan, hogesnelheids- en conventionele spoorwegsysteem, nog steeds belangrijk voor het toepassingsgebied van de geldende TSI's. Het toepassingsgebied van deze TSI's blijft gelijk aan het toepassingsgebied zoals dat in elke TSI wordt omschreven.

Artikel 2, onder b): 'Interoperabiliteit'

"interoperabiliteit": de geschiktheid van een spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer, waarbij de voor de betrokken lijnen gespecificeerde prestaties worden geleverd. Deze geschiktheid hangt af van het geheel van wettelijke, technische en operationele voorwaarden die moeten worden vervuld om aan de essentiële eisen te voldoen.'

- [G 4] De interoperabiliteitsrichtlijn en de daaraan gerelateerde TSI's zijn ontworpen om de verwezenlijking van een 'optimaal niveau van technische harmonisatie' van het hele EU-spoorwegsysteem te vergemakkelijken met het oog op verbetering van de concurrentie, bv. door de productie-, aanvaardings-, exploitatie- en onderhoudskosten te verminderen. Het doel is in de eerste plaats om internationale spoorwegdiensten mogelijk te maken, en in de tweede plaats om gemeenschappelijke, EU-brede regels voor conformiteitsbeoordelingen en indienststelling van infrastructuur, vaste installaties en voertuigen te ontwikkelen.
- [G 5] In de afgelopen jaren is op internationale trajecten een aantal nieuwe hogesnelheidstreinen in dienst genomen. Dit is op veilige wijze geschied en heeft tot slechts minimale storingen geleid. Bijna al deze treinen hebben echter alleen op specifieke trajecten grensoverschrijdende interoperabiliteit verwezenlijkt. Met andere woorden: deze nieuwe treinen steunden op vormen van interoperabiliteit die niet volledig in overeenstemming waren met de interoperabiliteitsrichtlijn en de daaraan gerelateerde TSI's. De voertuigen die op deze internationale trajecten werden gebruikt, waren doorgaans specifiek voor deze trajecten uitgerust met meerdere controlesystemen, die de voertuigen bijvoorbeeld in staat stelden om zo nodig snel van het ene controlesysteem op het andere over te schakelen. Deze specifieke oplossingen, die de regels van verschillende landen omsloten, brachten extra productiekosten en extra kosten van conformiteitsbeoordelingen mee.

Artikel 2, onder c): 'Voertuig'

"voertuig": een spoorvoertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder tractie. Een voertuig bestaat uit een of meer structurele en functionele subsystemen of onderdelen van dergelijke subsystemen.'

- [G 6] Een voorbeeld: een locomotief bestaat normaliter uit twee subsystemen:
- rollend materieel en
 - besturing en seingeving aan boord.

Artikel 2, onder e): 'Subsystemen'

"substelsysteem": het resultaat van de onderverdeling van het spoorwegsysteem, zoals in bijlage II aangegeven. Deze subsystemen waarvoor essentiële eisen moeten worden gedefinieerd, kunnen van structurele of functionele aard zijn.'

- [G 7] In [bijlage II] wordt bepaald dat, voor de toepassing van de interoperabiliteitsrichtlijn, het spoorwegsysteem kan worden onderverdeeld in:
- vijf structurele subsystemen:
 - infrastructuur;
 - energie;
 - besturing en seingeving langs het spoor;

- besturing en seingeving aan boord; en
- rollend materieel.

(de eerstgenoemde drie subsystemen kunnen 'netwerkgerelateerde subsystemen' worden genoemd, en de twee laatstgenoemde 'voertuiggerelateerde subsystemen')

- drie functionele subsystemen:
 - exploitatie en verkeersleiding;
 - onderhoud;
 - telecommunicatietoepassingen voor reizigers en vracht.

[G 8] Voorts wordt in [artikel 15, lid 1] bepaald dat '(...) elke lidstaat toestemming [geeft] voor de indienststelling van de zich op zijn grondgebied bevindende of geëxploiteerde subsystemen van structurele aard (...)'. Bij functionele subsystemen is er geen sprake van indienststelling, waardoor er geen 'EG'-keuringsverklaring wordt afgegeven, geen 'EG'-keuringsprocedure wordt uitgevoerd en er geen betrokkenheid van aangemelde instanties is.

[G 9] De middelen waarmee structurele en functionele subsystemen voor interoperabiliteit moeten zorgen, worden beschreven in documenten die 'technische specificaties inzake interoperabiliteit' (TSI's) worden genoemd. Deze worden vastgesteld bij besluiten of verordeningen van de Europese Commissie en houden derhalve een verplichting in.

Artikel 2, onder f): 'Interoperabiliteitsonderdelen'

"interoperabiliteitsonderdeel": een basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem, en waarvan de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem direct of indirect afhankelijk is. Het begrip "onderdeel" dekt niet alleen materiële, maar ook immateriële objecten, zoals programmatuur.'

[G 10] De interoperabiliteitsonderdelen en hun interoperabiliteitskarakteristieken worden omschreven in de TSI's. Een van de doelstellingen is om een Europese industriële markt voor spoorwegproducten tot stand te brengen. Om onnodige herhaling van beoordelingsprocedures en daarmee verbonden kosten te vermijden, zijn componenten of subassemblages van een subsysteem dat nodig is om interoperabiliteit te verwezenlijken en die worden vervaardigd op basis van een identiek ontwerp, als serieproducten, om later in grote hoeveelheden te worden verkocht, gedefinieerd als interoperabiliteitsonderdelen.

[G 11] In algemene zin hebben interoperabiliteitsonderdelen het volgende gemeen:

- de interoperabiliteitskarakteristieken kunnen worden geëvalueerd onder verwijzing naar een Europese norm of een ander relevant document, ongeacht het subsysteem waarin de onderdelen zullen worden geïntegreerd;
- interoperabiliteitsonderdelen kunnen afzonderlijk worden gebruikt als reserveonderdelen en door de producent op de Europese markt worden gebracht voordat ze in een subsysteem worden geïntegreerd;
- interoperabiliteitsonderdelen zijn elementen waarvan het ontwerp individueel kan worden ontwikkeld en beoordeeld.

[G 12] De conformiteitsbeoordeling van een interoperabiliteitsonderdeel houdt geen verband met de vraag of het onderdeel kan worden geïntegreerd in een subsysteem. Tijdens de 'EG'-

keuringsprocedure voor een subsysteem zal het echter in elk geval nodig zijn om te controleren of interoperabiliteitsonderdelen binnen hun toepassingsgebied worden gebruikt, als bedoeld in hoofdstuk 5 van elke TSI, en naar behoren zijn geïntegreerd in het subsysteem. Bij de controle van de integratie in het subsysteem moet rekening worden gehouden met de restricties en bepalingen van de 'EG'-verklaring van overeenstemming voor het interoperabiliteitsonderdeel. Daarnaast wordt in de interoperabiliteitsrichtlijn nadrukkelijk gewezen op het belang van de conformiteit van onderdelen voor het waarborgen van de interoperabiliteit van het systeem.

[G 13] Voor de toepassing van de interoperabiliteitsrichtlijn (onverminderd de bepalingen van andere wetgeving) is het niet noodzakelijk dat een fabrikant 'de CE-markering op de onder deze richtlijn vallende onderdelen aanbrengt'. De verklaring van overeenstemming van de fabrikant volstaat ([overweging (36)]). Het feit dat een CE-markering op een interoperabiliteitsonderdeel of subsysteem is aangebracht, betekent niet dat dit onderdeel of subsysteem voldoet aan de interoperabiliteitsrichtlijn en de daaraan gerelateerde TSI's; de markering wordt aangebracht als gevolg van de toepassing van andere Europese richtlijnen inzake harmonisatie. Bewijs voor naleving van de interoperabiliteitsrichtlijn en de daaraan gerelateerde TSI's moet worden gezocht in de desbetreffende documentatie.

[G 14] De CE-markering moet op het interoperabiliteitsonderdeel worden aangebracht als dat vereist wordt door andere wetgeving die op dit onderdeel van toepassing is.

Artikel 5, lid 2: 'Conformiteit van een subsysteem met TSI's'

'De subsystemen stemmen overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG met de op het moment van inwerkingtreding, vernieuwing of verbetering geldende TSI's overeen; deze conformiteit blijft tijdens het gebruik van elk subsysteem ononderbroken gehandhaafd.'

[G 15] Dit artikel bepaalt dat alleen de TSI's voor structurele subsystemen die na de inwerkingtreding van deze TSI's in dienst zijn gesteld (na hun constructie, verbetering of vernieuwing) hoeven te worden nageleefd. De vaststelling van een TSI heeft geen terugwerkende kracht en legt derhalve geen verplichting op om bestaande structurele subsystemen in overeenstemming met de TSI te brengen, tenzij deze subsystemen worden verbeterd of vernieuwd. Bij verbetering of vernieuwing is [artikel 20] van toepassing.

[G 16] Een subsysteem moet worden beoordeeld op basis van de toepasselijke TSI's, ook als deze TSI's dit subsysteem niet volledig bestrijken. Zo geldt bijvoorbeeld voor een treinstel voor het conventionele spoorwegsysteem dat de TSI's SRT, NOI en PRM van toepassing zijn, ook al is de TSI LOC & PAS nog niet in werking getreden.

[G 17] [Artikel 15, lid 3] en overweging (40) verwijzen naar de artikelen 10 en 11 van de veiligheidsrichtlijn (inzake veiligheidscertificaten voor spoorwegondernemingen en veiligheidsvergunningen voor infrastructuurbeheerders, respectievelijk) om de verantwoordelijkheden voor de handhaving van de overeenstemming van subsystemen met de desbetreffende TSI's tijdens het gebruik ervan te verduidelijken. Met andere woorden: de handhaving van de overeenstemming van subsystemen met de desbetreffende TSI's tijdens het gebruik ervan is de verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders die deze subsystemen exploiteren, en wat betreft voertuigen, van de met het onderhoud belaste entiteit. Daarbij is het de verantwoordelijkheid van de leverancier om de spoorwegonderneming, de infrastructuurbeheerder en de met het onderhoud belaste entiteit de relevante documentatie (documenten met betrekking tot de exploitatie, het onderhoud en de benodigde opleidingen) te verstrekken, zodat deze hun eigen taken kunnen uitvoeren. Deze verplichting om de overeenstemming met TSI's te handhaven heeft alleen betrekking op TSI's waarvoor geldt dat bij de indienstelling van het subsysteem de overeenstemming

met de TSI is beoordeeld en verklaard (d.w.z. dat structurele subsystemen die reeds vóór de inwerkingtreding van een TSI in dienst zijn gesteld niet aan deze TSI hoeven te voldoen).

- [G 18] Bij functionele subsystemen is geen sprake van indienststelling. De naleving van de bepalingen van de TSI die deze systemen bestrijkt, moet worden gecontroleerd in het kader van het afgeven van en het toezicht op veiligheidslicenties en veiligheidsvergunningen.

Artikel 5, lid 7: 'Interoperabele treinen en treinen waarop geen TSI's van toepassing zijn'

'TSI's vormen geen belemmering voor besluiten van de lidstaten inzake het gebruik van de infrastructuur voor het verkeer van voertuigen waarop de TSI's niet van toepassing zijn.'

- [G 19] Zoals hierboven is opgemerkt, is er geen verplichting om bestaande structurele subsystemen in overeenstemming met de TSI's te brengen.
- [G 20] Bij het opstellen van de TSI's is rekening gehouden met het gelijktijdige gebruik van dezelfde infrastructuur door TSI-conforme treinen en andere treinen waarop geen TSI's van toepassing zijn, zowel passagiers- als vrachttreinen. Deze situatie maakte geen individuele specificaties voor dit type gemengd verkeer nodig, voor zover de specificaties die geldig bleven voor de meerderheid van de fundamentele parameters van de netwerkgerelateerde subsystemen het mogelijk maakten om grenswaarden aan te nemen die verenigbaar waren met het verkeer van andere treinen, zonder het verkeer van TSI-conforme treinen te verstoren. De keuze van de individuele grenswaarden blijft echter een bevoegdheid van de infrastructuurbeheerder die de economische gevolgen moet dragen en de verenigbaarheid ervan met de eisen van de TSI's moet keuren.

Artikel 10, lid 2: 'Het in de handel brengen van interoperabiliteitsonderdelen'

'De lidstaten mogen niet uit hoofde van deze richtlijn het in de handel brengen op hun grondgebied van interoperabiliteitsonderdelen met het oog op het gebruik daarvan voor het spoorwegsysteem verbieden, beperken of belemmeren, wanneer deze onderdelen aan de bepalingen van deze richtlijn voldoen. In het bijzonder mogen zij geen verificaties verlangen die al zijn verricht in het kader van de procedure die tot de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik heeft geleid. De onderdelen van deze procedure zijn aangegeven in bijlage IV.'

- [G 21] In bijlage IV van de interoperabiliteitsrichtlijn worden drie verschillende categorieën van onderdelen gedefinieerd:
- *onderdelen voor algemeen gebruik, die niet specifiek zijn ontworpen voor het spoorwegsysteem en die in ongewijzigde vorm voor andere toepassingen kunnen worden gebruikt;*
 - *onderdelen voor algemeen gebruik met specifieke eigenschappen, die niet specifiek voor het spoorwegsysteem zijn ontworpen, maar die specifieke prestaties moeten leveren bij gebruik in de spoorwegsector;*
 - *onderdelen die specifiek zijn ontworpen voor spoorwegtoepassingen.*

Voor subsystemen binnen het technische en geografische toepassingsgebied van de TSI's is het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen waarvoor een EG-verklaring is afgegeven verplicht, tenzij in de toepasselijke TSI's anders wordt bepaald (bv. in verband met een overgangperiode).

- [G 22] In TSI's worden *'alle bepalingen opgenomen waaraan een interoperabiliteitsonderdeel dient te voldoen, alsmede de met het oog op de beoordeling van de overeenstemming te volgen procedure'* ([overweging (15)]). Bovendien geldt dat *'[w]anneer een TSI van kracht wordt, (...) een aantal interoperabiliteitsonderdelen al in de handel [zijn] gebracht. Er moet worden voorzien in een overgangperiode, zodat deze interoperabiliteitsonderdelen in een subsysteem kunnen worden geïntegreerd, ook al voldoen ze niet strikt aan de desbetreffende TSI'* ([overweging (38)]).
- [G 23] Om technologische innovatie mogelijk te maken, bevatten de meeste van kracht zijnde TSI's bepalingen voor *'innovatieve oplossingen'* die niet aan de in de TSI gespecificeerde eisen voldoen of volgens de TSI niet beoordeelbaar zijn. In dergelijke gevallen moet de aanvrager de afwijkingen van de relevante delen van de TSI vermelden en deze aan de Commissie voorleggen voor analyse. Wanneer het advies van de Commissie positief is, zullen bij de herziening van de TSI een nieuwe specificatie en een nieuwe beoordelingsprocedure in de TSI worden opgenomen en kan het gebruik van de innovatieve oplossing worden toegestaan voordat deze in de TSI wordt opgenomen.
- [G 24] Volgens artikel 16 van de veiligheidsrichtlijn dienen de NSA's erop toe te zien dat de in de handel gebrachte interoperabiliteitsonderdelen voldoen aan de TSI's.

Artikel 15: 'Indienststelling van structurele subsystemen'

'(...) elke lidstaat [geeft] toestemming voor de indienststelling van de zich op zijn grondgebied bevindende of geëxploiteerde subsystemen van structurele aard, die van het spoorwegsysteem deel uitmaken.'

- [G 25] Hiertoe moeten de lidstaten met name het volgende controleren:
- *'de technische compatibiliteit van deze subsystemen met het systeem waarin ze worden opgenomen'* (artikel 15, lid 1);
 - *'de veilige integratie van deze subsystemen in overeenstemming met artikel 4, lid 3, en artikel 6, lid 3'* van de veiligheidsrichtlijn;
 - *of deze subsystemen voldoen aan 'de desbetreffende TSI-bepalingen inzake bedrijf en onderhoud', indien van toepassing.*
- [G 26] *'De subsystemen die samen het spoorwegsysteem vormen, dienen aan een keuringsprocedure onderworpen te zijn. Deze keuring moet de autoriserende instanties die toestemming geven voor de indienststelling daarvan in staat stellen zich ervan te vergewissen dat het resultaat in het ontwerpstadium, bij de aanleg en bij de indienststelling beantwoordt aan de geldende wettelijke, technische en operationele bepalingen. Zij moet tevens de constructeurs een gelijke behandeling waarborgen, ongeacht het land. Bijgevolg moeten een of meer modules worden vastgesteld waarin de beginselen en voorwaarden voor de Europese Gemeenschap-keuring van de subsystemen worden omschreven.'* ([overweging (39)]).
- [G 27] In de praktijk moet de nationale veiligheidsinstantie voorafgaand aan de toestemming voor de indienststelling van een subsysteem nagaan of de volgende procedures zijn uitgevoerd met een positief resultaat:
- de 'EG'-keuring;
 - de controle op de overeenstemming met de toepasselijke aangemelde nationale voorschriften (open punten, specifieke gevallen, afwijkingen);

- een risico-evaluatie en -beoordeling, indien vereist door Verordening (EG) nr. 352/2009 van de Commissie (wat ook kan neerkomen op een uitdrukkelijke eis in de TSI).

[G 28] *'Na de indienststelling van een subsysteem moet erop worden toegezien dat dit subsysteem wordt geëxploiteerd en onderhouden overeenkomstig de essentiële eisen die erop van toepassing zijn'* ([overweging (40)]). Met het oog hierop wordt in de veiligheidsrichtlijn een omschrijving gegeven van de verantwoordelijkheden van de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders met betrekking tot de subsystemen die ze exploiteren. De lidstaten moeten controleren dat deze verantwoordelijkheden worden vervuld bij het afgeven van en het houden van toezicht op veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen.

[G 29] Om technologische innovatie mogelijk te maken, bevatten de meeste van kracht zijnde TSI's bepalingen voor 'innovatieve oplossingen'.

Artikel 20: 'Indienststelling van bestaande subsystemen na vernieuwing of verbetering'

'Als een nieuwe toestemming nodig is, besluit de lidstaat in hoeverre de TSI's op het project moeten worden toegepast.'

[G 30] De door een aangemelde instantie uit te voeren 'EG'-keuring beperkt zich tot de delen of kenmerken van het subsysteem waarop de TSI's zijn toegepast.

[G 31] In [artikel 2, onder m)] wordt 'verbetering' gedefinieerd als *'belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben'*. Dit is bijvoorbeeld het geval:

- wanneer een besluit wordt genomen om een stuk spoor op een lijn met weinig verkeer te ontmantelen en de capaciteit van de lijn als gevolg van deze ontmanteling afneemt, maar de exploitatie en het onderhoud ervan kostenefficiënter wordt (ofwel: de prestaties van de lijn verbeteren);
- wanneer een besluit wordt genomen om een platte wagon om te bouwen tot een wagon die containers kan vervoeren en geen van deze twee types a priori beter presteert, maar het besluit zeker is genomen met het oogmerk om de prestaties in een bepaald bedrijfssegment te verbeteren.

[G 32] In al deze gevallen is [artikel 20] van toepassing en moet de betrokken lidstaat besluiten *'in hoeverre de TSI's op het project moeten worden toegepast'*.

[G 33] In bepaalde gevallen bevatten TSI's speciale eisen voor de toepassing of vernieuwing ervan.

Hoofdstuk V: 'Voertuigen'

[G 34] *'(...) Daar Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG van toepassing zijn op nieuwe en verbeterde subsystemen en Richtlijn 2004/49/EG van toepassing is op voertuigen die in gebruik zijn, moeten alle bepalingen inzake vergunning voor indienststelling van voertuigen in [hoofdstuk V van de interoperabiliteits]richtlijn worden opgenomen'* ([overweging (41)]) (voor zowel TSI-conforme als niet-TSI-conforme voertuigen, voor zowel delen van het netwerk die binnen het geografische toepassingsgebied van de TSI's vallen als delen die daar nog niet binnen vallen). Deze bepalingen houden rekening met de nieuwe definitie van voertuig (zie de opmerkingen over [artikel 2, onder c)]).

[G 35] Elk van de subsystemen die een voertuig vormen is onderworpen aan de desbetreffende bepalingen van de interoperabiliteitsrichtlijn en, wat betreft nieuwe, verbeterde en vernieuwde subsystemen, onderworpen aan de desbetreffende TSI's.

[G 36] De procedure voor het afgeven van een vergunning voor indienststelling van voertuigen valt buiten de werkingssfeer van deze leidraad.

2.8. Structuur en inhoud van TSI's

2.8.1. In [artikel 5, lid 3] wordt vermeld welke inhoud TSI's moeten hebben, voor zover nodig om interoperabiliteit binnen het spoorwegsysteem van de EU tot stand te brengen.

Tabel 2: Inhoud van TSI's

<p><i>Elke TSI omvat:</i></p> <p>a) <i>een vermelding van de beoogde reikwijdte (deel van het netwerk of voertuigen als bedoeld in bijlage I [van de interoperabiliteitsrichtlijn]; subsysteem of deel van subsysteem vermeld in bijlage II [van de interoperabiliteitsrichtlijn]);</i></p>	<p>Deze inhoud is opgenomen in de hoofdstukken 1 en 2 van de TSI's.</p>
<p>b) <i>de essentiële eisen voor het betrokken subsysteem en de interfaces van dit systeem met de overige subsystemen;</i></p>	<p>De essentiële eisen worden in algemene termen uiteengezet in bijlage III bij de interoperabiliteitsrichtlijn en worden voor elk systeem verder uitgewerkt in hoofdstuk 3 van de TSI's.</p>
<p>c) <i>de functionele en technische specificaties waaraan elk subsysteem en de interfaces ervan met de overige subsystemen moeten voldoen. Indien nodig kunnen deze specificaties naargelang van het gebruik van het subsysteem verschillen, bijvoorbeeld voor elk van de categorieën lijnen, knooppunten en/of voertuigen bedoeld in bijlage I;</i></p>	<p>De essentiële eisen die specifiek zijn voor een subsysteem zijn verwerkt in de technische parameters, interfaces en prestatie-eisen van elk subsysteem, die worden omschreven in hoofdstuk 4 van de TSI's.</p> <p>Als voorbeeld van deze variatie aan eisen kan worden verwezen naar verschillende categorieën lijnen, die worden omschreven in de TSI voor hogesnelheids- en conventionele spoorweginfrastructuur, verschillende elektriciteitsvoorzieningssystemen in de TSI's HS en CR Energie, enz.</p>
<p>d) <i>de interoperabiliteitsonderdelen en interfaces waarvoor Europese specificaties moeten worden vastgesteld, waaronder de Europese normen die noodzakelijk zijn om de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem tot stand te brengen;</i></p>	<p>Hoofdstuk 5 van de TSI's heeft betrekking op de onderdelen en interfaces die worden bestreken door Europese specificaties.</p> <p>Normen (vrijwillige of verplichte, zie hoofdstuk 3 van deze leidraad) die voor naleving van de essentiële eisen van de interoperabiliteitsrichtlijn zorgen, maken de vervulling van de technische kenmerken van de subsystemen als omschreven in hoofdstuk 4 van de TSI's mogelijk, en niet direct de vervulling van de essentiële eisen van de richtlijn.</p>

Tabel 2: Inhoud van TSI's

<p>e) <i>per geval de procedures die moeten worden gehanteerd voor de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen enerzijds, of de EG-keuring van de subsystemen anderzijds. Die procedures moeten gebaseerd zijn op de in Besluit 93/465/EEG omschreven modules;</i></p>	<p>Hoofdstuk 6 van de TSI's. Ook moet erop worden gewezen dat dit besluit is vervangen door Besluit nr. 768/2008/EG. Voorts is een specifiek besluit betreffende spoorwegmodules vastgesteld. In TSI's die tegelijk met of na dit specifieke besluit zijn vastgesteld, wordt naar dit besluit verwezen. TSI's die vóór die datum zijn vastgesteld bevatten de beschrijving van de modules in elke TSI zelf.</p>
<p>f) <i>de uitvoeringsstrategie voor de TSI. Daarin staan met name de stappen via welke de bestaande situatie overgaat in de uiteindelijke situatie waarin overal aan de TSI wordt voldaan;</i></p>	<p>In hoofdstuk 7 van de TSI's, waarin specifieke gevallen worden omschreven, worden ook overgangperiodes voor de toepassing van verschillende bepalingen van de TSI vastgesteld en wordt voorzien in een bepaalde termijn voor de indienststelling van subsystemen overeenkomstig de regels die van kracht waren vóór de vaststelling van de TSI.</p>
<p>g) <i>voor het betrokken personeel de kwalificaties en gezondheids- en veiligheidsvoorschriften op het werk voor de exploitatie en het onderhoud van het subsysteem in kwestie en voor de toepassing van de TSI.</i></p>	<p>Deze punten worden beschreven in hoofdstuk 4, als onderdeel van de karakterisering van het subsysteem.</p>

2.8.2. In [artikel 5, lid 6] wordt bepaald dat '*Indien bepaalde technische aspecten die overeenkomen met essentiële eisen niet uitdrukkelijk aan de orde kunnen komen in een TSI, zij duidelijk als **open punten** [worden] omschreven in een bijlage van de TSI*'. Het idee is dat bepaalde aspecten worden beschouwd als noodzakelijk om aan de essentiële eisen te voldoen, maar het (vanwege hun complexiteit of tijdsgebrek) nog niet mogelijk is geweest om een passende specificatie voor het doelsysteem op te stellen. In dit geval kan een TSI worden vastgesteld met het oog op het sluiten van een open punt in toekomstige herzieningen. Ondertussen zijn aangemelde nationale voorschriften van toepassing op dit open punt.

2.8.3. Deze nationale voorschriften voor de open punten en de instanties die zijn aangewezen voor de beoordeling van de overeenstemming met deze voorschriften moeten na de vaststelling van de TSI die deze open punten omvat door de lidstaten worden aangemeld bij de Commissie.

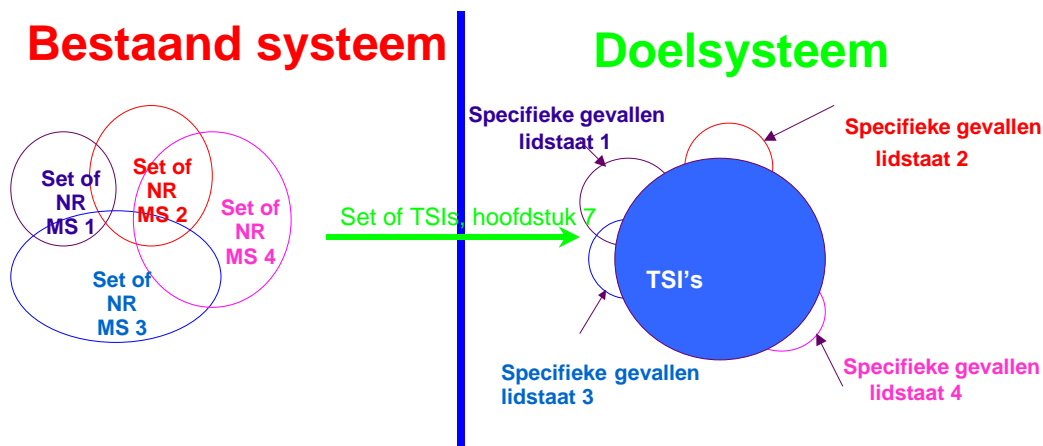
2.9. Doelsysteem en specifieke gevallen

2.9.1. Het doel van de TSI is bij te dragen aan de verwezenlijking van een '*optimaal niveau van technische harmonisatie*' door middel van de vaststelling van een specificatie voor een gemeenschappelijk doelsysteem (niet te verwarren met een standaardaanpak die voor alle landen geldt).

2.9.2. Afhankelijk van de specifieke situatie van elke lidstaat is het mogelijk dat de verwezenlijking van het doelsysteem niet haalbaar is (of een lange overgangperiode vereist). Rekening houdend met dit feit, houden TSI's '*de samenhang van het bestaande spoorwegsysteem in*

elke lidstaat (...) zoveel mogelijk in stand. (...) [B]innen elke TSI [kan] rekening worden gehouden met specifieke gevallen, zowel op het gebied van het netwerk als de voertuigen (...). Voor elk specifiek geval wordt in de TSI aangegeven hoe de TSI-bepalingen (...) moeten worden toegepast (...) (artikel 5, lid 5).

- 2.9.3. Deze specifieke gevallen worden ingedeeld in twee categorieën: de bepalingen zijn ofwel permanent van toepassing (P-gevallen), ofwel tijdelijk (T-gevallen).
- 2.9.4. Indien de desbetreffende TSI dit vereist, moet de lidstaat de Commissie in kennis stellen van de instanties die zijn aangewezen voor het uitvoeren van de conformiteitsbeoordeling in de specifieke gevallen. Net als bij de open punten moeten deze instanties na de vaststelling van de TSI worden aangemeld.
- 2.9.5. Het onderstaande diagram laat de migratie van het geheel aan nationale voorschriften van de lidstaten naar de TSI's zien.



EN	NL
Set of NR	Geheel van nationale voorschriften
MS	Lidstaat

2.10. Fouten in TSI's

- 2.10.1. De interoperabiliteitsrichtlijn introduceert de begrippen 'geringe fout' ([artikel 7, lid 2]) en 'ernstige of kritieke fout' ([artikel 7, lid 3]).
- 2.10.2. Daar komt bij dat in het 'kadermandaat van het Bureau' een fout als kritiek wordt gedefinieerd wanneer deze fout verhindert dat een subsysteem of een onderdeel:
 - wordt voltooid of als interoperabel wordt ontworpen;
 - wordt beoordeeld in verband met de conformiteit ervan;
 - in dienst wordt gesteld of in de handel wordt gebracht;
 - interoperabel is.
- 2.10.3. Om al deze redenen moet, zodra een kritieke fout wordt ontdekt, de Commissie of het ERA of een lidstaat daarvan in kennis worden gesteld, zodat het Comité inzake spoorweginteroperabiliteit en -veiligheid (RISC) kan worden geraadpleegd, het Bureau kan

worden gevraagd om een technisch advies en de procedure voor de wijziging van een TSI in gang kan worden gezet. Bovendien kan een aangemelde instantie, wanneer deze een dergelijke fout heeft vastgesteld, een vraag- en antwoordprocedure starten via NB Rail.

2.10.4. Wanneer een tekortkoming niet kritiek is, kan deze worden beschouwd als een geringe fout, die ook moet worden gemeld aan de Commissie of het ERA of een lidstaat, maar met minder spoed wordt behandeld; deze categorie fouten omvat vertaalfouten.

2.10.5. Het Bureau publiceert op zijn website een lijst van ontdekte geringe fouten, waaronder vertaalfouten, in afwachting van de herziening van desbetreffende TSI's. De lijst wordt ter informatie ook toegezonden aan het RISC.

2.11. Technische adviezen van het Bureau

2.11.1. Volgens [artikel 7, lid 1] van de interoperabiliteitsrichtlijn, en zoals wordt bepaald in artikel 2, onder a) en b), van Verordening (EG) nr. 881/2004, kan de Europese Commissie het Bureau verzoeken een technisch advies uit te brengen over, onder andere, tekortkomingen in TSI's (met inbegrip van gevallen dat een eis van de TSI niet duidelijk is en kan leiden tot uiteenlopende interpretaties). In dat laatste geval moeten de gevolgen van een dergelijke tekortkoming voor de interoperabiliteit en de interfaces met de TSI zelf en met andere TSI's worden geëvalueerd.

2.11.2. Het technisch advies moet een oplossing aanreiken, waarvan de economische effecten en de gevolgen voor de interoperabiliteit en de interfaces, evenals de naleving van de essentiële eisen en details in verband met de conformiteitsbeoordeling moeten worden beoordeeld.

2.11.3. Het Bureau moet zijn technisch advies binnen twee maanden uitbrengen (artikel 10, lid 3, van Verordening (EG) nr. 881/2004). Het technisch advies moet aan het RISC worden voorgelegd en, indien vastgesteld, worden meegenomen in de herziening van de desbetreffende TSI. Intussen (in afwachting van de herziening van de TSI) moet het Bureau het advies op zijn website publiceren en verspreiden via het netwerk van nationale veiligheidsinstanties. Ook kan het advies worden gepubliceerd op de website van NB Rail.

2.11.4. Volgens [artikel 7, lid 2] kan de Commissie aanbevelen dat een technisch advies wordt gebruikt. In dat geval moet het door de aanbestedende dienst of fabrikanten worden gebruikt voor het verdere ontwerp van het subsysteem/onderdeel, of door aangemelde instanties voor het verrichten van conformiteitsbeoordelingen.

2.11.5. Het technisch advies is niet wettelijk verbindend totdat het een onderdeel van een TSI is geworden. Als het advies is gebruikt, moet dit duidelijk worden verklaard op zowel het 'EG'-certificaat als de 'EG'-verklaring voor het subsysteem of onderdeel in kwestie.

2.12. TSI's: stand van zaken

2.12.1. De eerste groep van TSI's voor hogesnelheidslijnen, te weten die voor "infrastructuur", "energie", "rollend materieel" en "besturing en seingeving" voor structurele subsystemen en "exploitatie" en "onderhoud" voor functionele subsystemen, is gepubliceerd in mei 2002.

2.12.2. Deze TSI's, en alle TSI's die vóór 2009 zijn vastgesteld, werden namens de Europese Commissie opgesteld door de representatieve gemeenschappelijke instantie, later bekend als de Europese Associatie voor spoorweginteroperabiliteit (AEIF), die werd gevormd door infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen en vertegenwoordigers van de spoorwegindustrie.

2.12.3. Na de oprichting van het Europees Spoorwegbureau (ERA) nam het Bureau het opstellen van TSI's over. Het Bureau heeft derhalve de wijzigingen van de TSI WAG en de TSI OPE opgesteld, die in 2009 zijn vastgesteld, evenals alle andere TSI's die sinds 2009 zijn vastgesteld. Op de website van het ERA is onder Interoperability/TSIs een tabel beschikbaar waarin u in één oogopslag kunt zien wat de status van de TSI's is.

2.13. Relevantie van de TSI's voor de subsystemen die in bijlage II bij de interoperabiliteitsrichtlijn worden omschreven

2.13.1. In [artikel 5, lid 1] wordt bepaald dat '*[e]en subsysteem (...) zo nodig bestreken [kan] worden door verscheidene TSI's en één TSI kan verscheidene subsystemen betreffen*'. Dit kan worden uitgebeeld in een matrix waarin verschillende subsystemen aan verschillende TSI's zijn gekoppeld. Onderstaande tabel laat zien welke TSI's van toepassing zijn op welk subsysteem en daarom in aanmerking moeten worden genomen bij de conformiteitsbeoordeling van een specifiek subsysteem (de ontwerp-TSI's worden slechts ter referentie vermeld).

Tabel 3: Toepassing van TSI's op subsystemen

Toepasselijke TSI's	Subsysteem							
	Infrastructuur	Energie	Besturing en seingeving aan boord	Besturing en seingeving langs het spoor	Rollend materieel	Exploitatie en verkeersleiding	Onderhoud	Telematica-toepassingen
Besch. 2008/217/EG TSI HS INF	X						X	
Besl. 2011/275/EU TSI CR INF	X						X	
Besch. 2008/284/EG TSI HS ENE		X					X	
Besl. 2011/274/EU TSI CR ENE		X					X	
Besl. 2012/88/EU TSI CCS			X	X			X	
Besch. 2008/232/EG TSI HS RST					X		X	
Besch. 2006/861/EG TSI CR WAG					X		X	
Besl. 2011/291/EU TSI CR LOC&PAS					X		X	
Besl. 2011/229/EU TSI RST Geluid					X		X	
Besch. 2008/231/EG TSI HS OPE						X		
Besl. 2011/314/EU TSI CR OPE						X		
Verord. (EG) nr. 62/2006 TSI TAF								X

Tabel 3: Toepassing van TSI's op subsystemen

Verord. (EU) nr. 454/2011 TSI TAP									X
Besch. 2008/163/EG TSI HS&CR SRT	X	X	X	X	X	X	X	X	
Besch. 2008/164/EG TSI HS&CR PRM	X					X		X	

2.13.2. Bovenstaande tabel toont de subsystemen als omschreven in bijlage II bij de interoperabiliteitsrichtlijn. Dat betekent niet dat alle TSI's die voor een gegeven subsysteem zijn aangekruist in alle gevallen van toepassing zijn. Zo is de TSI HS RST (Beschikking 2008/232/EG) van toepassing op het subsysteem "rollend materieel" in het algemeen, maar niet op het subsysteem "conventioneel rollend materieel", en de TSI HS&CR PRM (Beschikking 2008/164/EG) op het subsysteem "rollend materieel" in het algemeen, maar niet op "goederenwagens".

2.14. Toepassing van de verschillende TSI's in de praktijk

2.14.1. Vanuit praktisch oogpunt hoeven projecten niet noodzakelijkerwijs overeen te komen met een van de in de interoperabiliteitsrichtlijn omschreven subsystemen, maar kunnen ze verschillende subsystemen tegelijkertijd omvatten. Bovendien kan, zoals hierboven reeds is opgemerkt, een subsysteem door verschillende TSI's worden bestreken (wat doorgaans ook het geval is). In de volgende tabel (die niet uitputtend is) wordt een voorbeeld gegeven van de relevantie van verschillende TSI's in enkele praktische gevallen.

Tabel 4: Toepassing van elke TSI in de praktijk

Toepasselijke TSI's	Geval										
	HS-lijn	Elektrische CR-lijn	Niet-elektrische CR-lijn	HS-treinset	CR-treinset	CR-treinset voor incidenteel gebruik op HS-lijnen	HS-locomotief	CR-locomotief	CR-passagierswagon	Goederenwagon	Verbetering van het seinsysteem van een CR-lijn
Besch. 2008/217/EG TSI HS INF	X										
Besl. 2011/275/EU TSI CR INF		X	X								
Besch. 2008/284/EG TSI HS ENE	X										
Besl. 2011/274/EU TSI CR ENE		X									
Besl. 2012/88/EU TSI CCS	X			X		X	X				
Besch. 2008/232/EG TSI HS RST				X		X	X				

Tabel 4: Toepassing van elke TSI in de praktijk

Besch. 2006/861/EG TSI CR WAG										X	
Besl. 2011/291/EU TSI CR LOC&PAS					X	X		X	X		
Besl. 2011/229/EU TSI RST NOI					X	X		X	X	X	
Besch. 2008/163/EG TSI HS&CR SRT	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Besch. 2008/164/EG TSI HS&CR PRM	X	X	X	X	X	X			X		

2.14.2. De voorbeelden die in de tabel worden getoond, moeten als volgt worden begrepen:

- Een project voor een nieuwe hogesnelheidslijn omvat de subsystemen “infrastructuur”, “energie” en “besturing en seingeving langs het spoor”. De TSI's die voor elk van deze subsystemen relevant zijn, zijn:
 - Infrastructuur: TSI HS INF, TSI PRM (als de lijn stations omvat), TSI SRT (als de lijn tunnels omvat)
 - Energie: TSI HS ENE, TSI SRT (als de lijn tunnels omvat)
 - Besturing en seingeving langs het spoor: TSI CCS, TSI SRT
- Een project voor een nieuwe conventionele lijn omvat de subsystemen “infrastructuur”, “energie” (als de lijn elektrisch is) en “besturing en seingeving langs het spoor”. De TSI's die voor elk van deze subsystemen relevant zijn, zijn:
 - Infrastructuur: TSI CR INF, TSI PRM (als de lijn stations omvat), TSI SRT (als de lijn tunnels omvat)
 - Energie: TSI CR ENE (als de lijn elektrisch is), TSI SRT (als de lijn tunnels omvat; ook als de lijn niet elektrisch is zijn enkele parameters van toepassing)
 - Besturing en seingeving langs het spoor: TSI CCS, TSI SRT
- Een nieuw treinstel voor hogesnelheidslijnen omvat de subsystemen “rollend materieel” en “besturing en seingeving aan boord”. De TSI's die op elk van deze subsystemen van toepassing zijn, zijn:
 - Rollend materieel: TSI HS RST, TSI PRM, TSI SRTI
 - Besturing en seingeving aan boord: TSI CCS
- Een conventionele locomotief omvat de subsystemen “rollend materieel” en “besturing en seingeving aan boord”. De TSI's die op elk van deze subsystemen van toepassing zijn, zijn:
 - Rollend materieel: TSI CR LOC&PAS, TSI SRT, TSI RST Geluid
 - Besturing en seingeving aan boord: TSI CCS

2.14.3. Dientengevolge moet in elk van deze gevallen de 'EG'-keuring van elk subsysteem overeenstemming met de voor het subsysteem relevante TSI's omvatten.

2.15. TSI's en andere eisen

2.15.1. Toepasselijke nationale voorschriften

- [G 37] Een subsysteem dat in overeenstemming is met alle toepasselijke TSI's, zonder open punten, moet worden geacht te voldoen aan alle essentiële eisen van de interoperabiliteitsrichtlijn. Op dit moment bestrijken de TSI's echter nog niet alle aspecten van de essentiële eisen (zo bestrijkt het geografische toepassingsgebied van de TSI's niet het hele EU-netwerk en zijn er open punten). Tijdens deze overgangperiode voor de aspecten die nog niet door de geldende TSI's worden bestreken, zijn de nationale voorschriften, die door elke lidstaat krachtens [artikel 17, lid 3] zijn gemeld aan de Europese Commissie, van toepassing op het grondgebied van die lidstaat.
- [G 38] Deze aangemelde nationale voorschriften zijn van toepassing als referentie voor de verificatie van de vervulling van de essentiële eisen wanneer (zoals wordt bepaald in [artikel 17, lid 3]):
- *'er geen desbetreffende TSI's bestaan, of*
 - *er (...) kennis is gegeven van een afwijking (...) of*
 - *het in specifieke gevallen nodig is technische regels toe te passen die niet in de desbetreffende TSI zijn opgenomen'*
- of wanneer (zoals wordt bepaald in [artikel 20]) de TSI's niet volledig worden toegepast bij een verbetering of vernieuwing van een subsysteem.
- [G 39] Behalve deze algemene verplichting inzake de kennisgeving van nationale voorschriften bevatten de wetteksten waarmee TSI's worden vastgesteld doorgaans meer gedetailleerde eisen met betrekking tot het toepassingsgebied van de vereiste kennisgevingen.
- [G 40] Ook moeten de lidstaten instanties aanwijzen die worden belast met de beoordeling van de overeenstemming met deze nationale voorschriften, de zogeheten 'aangewezen instanties'.
- [G 41] De nationale voorschriften moeten worden beschouwd als aanvulling op de huidige TSI's met het oog op het waarborgen van naleving van de essentiële eisen. De volledige lijst van verwijzingen naar deze nationale voorschriften is gepubliceerd op de website over de interoperabiliteit van de spoorwegen in de Gemeenschap (zie de link op de website van het ERA, onder Registers\European Railway Agency Database of Interoperability and Safety – ERADIS).
- [G 42] De nationale voorschriften (met inbegrip van aanvullende voorschriften) mogen niet in strijd zijn met de relevante TSI's.
- [G 43] Indien dit door een TSI wordt vereist, moeten de nationale voorschriften worden gebruikt om in specifieke gevallen de conformiteit te beoordelen.
- [G 44] Indien nodig kan een lidstaat de aangemelde voorschriften wijzigen. Voor het doel van de lijst om door middel van de publicatie van de toepasselijke nationale voorschriften een eerlijke en niet-discriminerende behandeling van alle belanghebbende partijen te waarborgen, is echter een zekere stabiliteit vereist.
- [G 45] De noodzaak van dergelijke nationale voorschriften zal minder sterk worden naarmate de TSI's verder worden gewijzigd en ontwikkeld, open punten worden gesloten en het toepassingsgebied wordt uitgebreid tot het hele spoorwegnetwerk van de EU.

- [G 46] Voor afwijkingen en de gedeeltelijke toepassing van TSI's in geval van verbetering of vernieuwing zullen echter nationale voorschriften van toepassing blijven.

2.15.2. Naleving van andere wetgeving die is afgeleid uit het Verdrag

- [G 47] Alle andere richtlijnen die betrekking hebben op het technische toepassingsgebied van de interoperabiliteitsrichtlijn, met inbegrip van subsystemen en interoperabiliteitsonderdelen, blijven van toepassing, mits ze geen verband houden met de essentiële eisen van de interoperabiliteitsrichtlijn. In voorkomend geval is de bepaling van [artikel 13, lid 3] van toepassing: *'Wanneer op interoperabiliteitsonderdelen andere communautaire richtlijnen betreffende andere aspecten van toepassing zijn, geeft de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik aan dat de betrokken interoperabiliteitsonderdelen eveneens aan de eisen van die andere richtlijnen voldoen'*.
- [G 48] Het algemene beginsel is dat de TSI's geen eisen omvatten die al in andere EU-regelgeving zijn neergelegd (bijvoorbeeld met betrekking tot elektromagnetische compatibiliteit, uitlaatmissies, enz.). Dit betekent niet dat spoorwagsubsystemen zijn uitgezonderd van de verplichting om in overeenstemming met deze andere regelgeving te zijn.
- [G 49] De volgende bepalingen zijn van toepassing:
- [artikel 3, lid 2]: *'De bepalingen van deze richtlijn gelden onverminderd andere relevante communautaire bepalingen. In het geval van de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, kan het echter voor het voldoen aan de essentiële eisen van deze richtlijn noodzakelijk zijn gebruik te maken van daartoe vastgestelde bijzondere Europese specificaties.'*
 - Bijlage VI (2.1) van de interoperabiliteitsrichtlijn: *'De EG-keuring is de procedure volgens welke een aangemelde instantie nagaat en verklaart dat het subsysteem:*
 - *in overeenstemming is met de bepalingen van de richtlijn;*
 - *voldoet aan de overige uit het Verdrag afgeleide bepalingen'*.
- [G 50] Behalve voor de overeenstemming met de TSI's is de fabrikant van een interoperabiliteitsonderdeel ook verantwoordelijk voor het waarborgen van de overeenstemming daarvan met alle andere van toepassing zijnde wetgeving. Hiertoe moet de fabrikant zo nodig, in overeenstemming met deze richtlijnen, aangemelde instanties benoemen (zie de website van het ERA, onder interoperability\cooperation with organisations, voor de link naar de lijst van krachtens de nieuweaanpakrichtlijnen aangemelde instanties). De aangemelde instantie die is benoemd om de overeenstemming van een interoperabiliteitsonderdeel met de interoperabiliteitsrichtlijn en de TSI's te beoordelen, hoeft niet te beoordelen of dat onderdeel in overeenstemming is met andere relevante richtlijnen. Deze beoordeling zal worden uitgevoerd door hetzij de instanties die zijn aangemeld om de overeenstemming met de van toepassing zijnde richtlijnen te beoordelen, hetzij, indien deze richtlijnen dat toestaan, de fabrikant zelf. Dezelfde organisatie kan de overeenstemming met verschillende richtlijnen beoordelen, mits zij voor al deze richtlijnen is aangemeld.
- [G 51] Bij een subsysteem ligt de zaak anders. De aangemelde instantie die de 'EG'-keuring uitvoert, moet nagaan of het subsysteem voldoet aan:
- de TSI's, en of voor de interoperabiliteitsonderdelen de 'EG'-verklaring van overeenstemming is afgegeven in overeenstemming met [artikel 13], en

- andere van toepassing zijnde regelgeving die is afgeleid van het Verdrag. Hiertoe hoeft de aangemelde instantie die is benoemd om de overeenstemming van het subsysteem met de interoperabiliteitsrichtlijn te beoordelen, de overeenstemming van het subsysteem met andere regelgeving niet te beoordelen. De aangemelde instantie moet de aanvrager echter wel om bewijs van de overeenstemming met alle andere van toepassing zijnde regelgeving verzoeken. De aanvrager moet dit bewijs van overeenstemming, voor zover relevant, verstrekken, en de aangemelde instantie moet het in het technisch dossier opnemen.

[G 52] NB Rail houdt een lijst bij van andere van het Verdrag afgeleide regelgeving die op de subsystemen van toepassing is. Deze lijst is te vinden op de website van NB Rail (zie de bovengenoemde link op de website van het ERA). De lijst is niet verbindend, en NB Rail heeft geen wettelijke verplichting om de lijst bij te houden.

[G 53] Wanneer essentiële eisen van de interoperabiliteitsrichtlijn (of van een TSI) botsen met die van andere wetgeving die hetzelfde technische toepassingsgebied bestrijkt, dient de zaak onder de aandacht van de Commissie te worden gebracht, die naar de best mogelijke oplossing zal zoeken. Een rechtsbeginsel dat in dit soort gevallen van toepassing kan zijn, is dat sectorspecifieke wetgeving voorrang heeft boven horizontale wetgeving.

2.15.3. TSI's en andere eisen – samenvatting

[G 54] In de volgende tabel worden de verschillende eisen ten aanzien van structurele subsystemen gecombineerd met de beoordeling van de conformiteit met deze eisen:

Tabel 5: Eisen die van toepassing zijn op structurele subsystemen en de beoordeling van de conformiteit met deze eisen

	Eisen	Conformiteitsbeoordeling uitgevoerd overeenkomstig:	Instantie die is belast met de conformiteitsbeoordeling
Fundamentele parameters en interoperabiliteitsonderdelen	Hoofdstukken 4 en 5 van de TSI	Hoofdstuk 6 van de TSI	Aangemelde instantie van de interoperabiliteitsrichtlijn
Specifieke gevallen	Hoofdstuk 7 van de TSI	Kennisgeving door de lidstaten	Aangewezen instantie
Open punten	Kennisgeving door de lidstaten (nationale voorschriften)	Kennisgeving door de lidstaten	Aangewezen instantie
Andere van het Verdrag afgeleide regelgeving	Andere regelgeving	Andere regelgeving	Krachtens andere regelgeving aangemelde instanties

[G 55] In het algemeen gesproken moet het toepassingsgebied van de kennisgeving van nationale voorschriften en aangewezen instanties (volgens [artikel 17]) overeenkomen met het grijze gebied in bovenstaand schema, terwijl het witte gebied wordt bestreken door EU-wetgeving

(TSI's en andere van het Verdrag afgeleide regelgeving). De specifieke gevallen als bedoeld in hoofdstuk 7 van de TSI's kunnen verwijzingen naar nationale voorschriften bevatten, welke voorschriften vervolgens door de lidstaten moeten worden aangemeld.

[G 56] Wanneer een afwijking is toegekend, is de aangewezen instantie verantwoordelijk voor het controleren van de conformiteit met de aangemelde nationale voorschriften die in plaats van de TSI('s) zijn toegepast.

[G 57] In geval van vernieuwing of verbetering is de aangewezen instantie verantwoordelijk voor het controleren van de conformiteit met de aangemelde nationale voorschriften die in plaats van de TSI('s) zijn toegepast.

2.16. Vragen over TSI's

2.16.1. Een formele uitleg van de wettekst kan alleen worden gegeven door het Europees Hof van Justitie.

2.16.2. Om de interoperabiliteitsrichtlijn en de TSI's volledig effectief te laten zijn, is het essentieel dat alle belanghebbende partijen in de spoorwegsector in de EU een gemeenschappelijk begrip van de inhoud en de eisen van de TSI's hebben en deze op dezelfde wijze toepassen.

2.16.3. Het ERA heeft in de loop der tijd een groot aantal verzoeken van gebruikers om nadere uitleg ontvangen, die in deze versie van de leidraad wordt gegeven. Desondanks zullen gebruikers nog steeds vragen hebben. Deze zullen worden verzameld en in latere herzieningen worden beantwoord.

2.16.4. Vragen over een TSI kunnen aan het ERA worden gezonden; deze vragen zullen op de website van het Bureau worden verzameld als 'Veelgestelde vragen' ('FAQ'). De vragen zullen in aanmerking worden genomen bij latere herzieningen van deze leidraad en, indien van toepassing, bij de herziening van de TSI's.

2.16.5. Voorts kunnen de op grond van [artikel 28] van de interoperabiliteitsrichtlijn aangemelde instanties zich wenden tot hun coördinatiegroep, NB Rail, met mogelijke vragen over de beoordelings- en keuringsprocedures in verband met de uitvoering van de TSI's (zie ook paragraaf 4.4).

3. TOEPASSELIJKE NORMEN EN ANDERE DOCUMENTEN

3.1. Overzicht

- 3.1.1. De TSI's worden vastgesteld bij besluiten en verordeningen van de Europese Commissie en hebben daarom een verplicht karakter. Normaliter schrijven ze echter geen specifieke technische oplossing voor om aan de eisen te voldoen.
- 3.1.2. Volgens [artikel 5, lid 8], kunnen de *'TSI's expliciet en duidelijk verwijzen naar Europese of internationale normen of specificaties of door het Bureau bekendgemaakte technische documenten'* of, bij het ontbreken daarvan, *'naar andere, duidelijk bepaalde documenten met een normatief karakter'* (zoals brochures van de UIC, nationale normen, enz.), en wordt naleving van deze normen of specificaties (of de desbetreffende onderdelen daarvan) of documenten verplicht. Alleen het onderdeel of de onderdelen van normen, specificaties en documenten dat of die strikt noodzakelijk zijn om de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem van de EU tot stand te brengen wordt of worden specifiek in de TSI's vermeld als verplicht na te leven.
- 3.1.3. Daarnaast is een aantal andere normen en documenten relevant voor de TSI's, ook al wordt er niet naar verwezen. De naleving van deze normen en documenten blijft vrijwillig. Naleving van geharmoniseerde normen leidt tot een vermoeden van overeenstemming met de overeenkomstige essentiële eisen.
- 3.1.4. De referentienummers van geharmoniseerde normen waarin de richtlijnen worden vermeld (nieuweraanpakrichtlijnen en richtlijnen die zijn gebaseerd op de nieuwe aanpak) waarvoor ze een vermoeden van overeenstemming verlenen, worden bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie (PB) en zijn ook te vinden op de website van het directoraat-generaal Ondernemingen en Industrie.
- 3.1.5. Eén en dezelfde norm kan dus, voor een deel of integraal, zowel geharmoniseerd (d.w.z. vrijwillig en leidend tot een vermoeden van overeenstemming) als verplicht (d.w.z. als zodanig aangeduid in de TSI) zijn. Een dergelijke norm zal dan ook zowel in de lijst van geharmoniseerde normen die wordt bekendgemaakt in het PB, als in de lijst van verplichte normen waarnaar wordt verwezen in de TSI's, worden opgenomen.
- 3.1.6. In de praktijk hebben de normen en andere documenten betrekking op de technische eisen die zijn neergelegd in de hoofdstukken 4 en 5 van elke TSI (in de fundamentele parameters, interfaces en prestatie-eisen voor elk subsysteem). Deze eisen weerspiegelen op hun beurt de essentiële eisen van de interoperabiliteitsrichtlijn en de subsysteemspecifieke essentiële eisen van hoofdstuk 3 van de TSI's.
- 3.1.7. De lijsten van (verplichte en vrijwillige) normen en documenten voor elk subsysteem worden opgenomen in de leidraden voor de specifieke TSI's (bijlage 1 bij deze leidraad).

3.2. Verwijzing naar Europese normen en andere documenten in de TSI's

- 3.2.1. Verwijzingen in de TSI's naar bestaande normen of andere documenten kunnen:
- 'strikte' verwijzingen zijn – waarbij expliciet naar een bepaalde versie van het document wordt verwezen (zoals het versienummer, de datum, enz.), of
 - 'glijdende' verwijzingen zijn (d.w.z. zonder expliciete identificatie van een bepaalde versie van het document) – waarbij wordt verwezen naar het document dat van kracht was op het moment van de vaststelling van de meest recente versie van de TSI in kwestie.

-
- 3.2.2. Voor zover mogelijk worden in TSI's alleen strikte verwijzingen opgenomen.
- 3.2.3. In beide gevallen is de versie van de norm (of het document) waarnaar in een TSI wordt verwezen de bindende versie. Indien na de vaststelling van een TSI een nieuwe versie van deze norm (of van dit document) wordt vastgesteld die geen wijziging van de TSI inhoudt, is de 'oude' versie waarnaar in de TSI wordt verwezen nog steeds de bindende versie. In beide gevallen 'glijdt' er dus niets.
- 3.2.4. Wanneer een TSI verwijst naar een norm of een document, heeft de volledige norm of het volledige document een verplicht karakter. Wanneer een TSI verwijst naar een deel van een norm of van een document, heeft alleen dat deel een verplicht karakter.
- 3.2.5. Wanneer een norm waarnaar in een TSI wordt verwezen een verwijzing naar een andere norm bevat, krijgt ook deze tweede norm een verplicht karakter, tenzij in de TSI anders wordt bepaald.
- 3.2.6. De TSI's bevatten geen verwijzingen naar normen of andere relevante documenten waarvan de toepassing niet verplicht is.

3.3. Technische documenten van het Bureau

- 3.3.1. Opgemerkt dient te worden dat 'technisch document van het Bureau' niet hetzelfde is als 'technisch advies van het Bureau'. Deze laatste term wordt beschreven in paragraaf 2.11.
- 3.3.2. Een TSI kan op dezelfde wijze als naar een norm, verwijzen naar een technisch document van het Bureau. Daarnaast kan de regelgevende maatregel tot vaststelling van de TSI bepalingen bevatten voor het bijwerken van een technisch document door het Bureau.

4. BELANGHEBBENDE PARTIJEN

4.1. Fabrikant van een interoperabiliteitsonderdeel

- 4.1.1. De fabrikant van een interoperabiliteitsonderdeel is de organisatie die verantwoordelijk is voor het ontwerp en de fabricage van het interoperabiliteitsonderdeel, met het oog op het voor eigen rekening op het grondgebied van de EU in de handel brengen ervan, dat door de interoperabiliteitsrichtlijn en de daaraan gerelateerde TSI's wordt bestreken.
- 4.1.2. Wanneer een aanbestedende dienst (zoals een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder) samen met de leverancier betrokken is bij het ontwerp van een interoperabiliteitsonderdeel, moet duidelijk worden vermeld welke partij als de fabrikant wordt beschouwd. De daarmee verband houdende verplichtingen en verantwoordelijkheden zijn van toepassing op de persoon die de 'EG'-verklaring heeft opgesteld.
- 4.1.3. Een ieder die, met het oog op het op het grondgebied van de EU in de handel brengen ervan, een interoperabiliteitsonderdeel substantieel verandert, resulterend in een interoperabiliteitsonderdeel dat 'als nieuw' is (d.w.z. dat de wijzigingen de karakteristieken van de fundamentele parameters die door het interoperabiliteitsonderdeel worden ondersteund zouden kunnen beïnvloeden), wordt de fabrikant van dat onderdeel en moet de bijbehorende conformiteitsbeoordeling regelen.
- 4.1.4. Een infrastructuurbeheerder, spoorwegonderneming, houder van een voertuig, enz., kan een interoperabiliteitsonderdeel voor eigen gebruik ontwerpen en fabriceren of wijzigen. In dat geval wordt deze partij geacht haar interoperabiliteitsonderdeel in de handel te brengen en de fabrikant ervan te zijn.
- 4.1.5. De fabrikant draagt verantwoordelijkheid voor:
- het ontwerp en de fabricage van het interoperabiliteitsonderdeel;
 - het volgen van de procedures voor de certificering van de overeenstemming en geschiktheid voor gebruik van het interoperabiliteitsonderdeel in het licht van de in de interoperabiliteitsrichtlijn en daaraan gerelateerde TSI's neergelegde eisen.
- 4.1.6. De fabrikant is exclusief verantwoordelijk en eindverantwoordelijk voor de overeenstemming van zijn interoperabiliteitsonderdeel met de toepasselijke richtlijn(en). Hij moet zowel het ontwerp als de fabricage van het interoperabiliteitsonderdeel begrijpen, en indien dit wordt vereist door de desbetreffende TSI de EG-keuring laten verrichten door (een) aangemelde instantie(s), en een 'EG'-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik afgeven met betrekking tot alle van toepassing zijnde bepalingen en eisen van de desbetreffende richtlijnen.
- 4.1.7. De fabrikant kan bepaalde activiteiten – zoals het ontwerp of de fabricage van het interoperabiliteitsonderdeel – uitbesteden, mits hij de algemene controle over en de eindverantwoordelijkheid voor het interoperabiliteitsonderdeel als geheel behoudt. Ook kan hij gebruiksklare elementen of componenten gebruiken, al dan niet met een 'CE'-markering, om het interoperabiliteitsonderdeel te produceren zonder zijn status als fabrikant te verliezen.
- 4.1.8. In bijlage IV bij de interoperabiliteitsrichtlijn worden de verplichtingen van de fabrikant met betrekking tot de 'EG'-verklaring van overeenstemming of geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel omschreven.

- 4.1.9. De fabrikant kan in de Unie zijn gevestigd of elders. In beide gevallen kan de fabrikant een gemachtigde in de EU benoemen (zie paragraaf 4.3) om namens hem op te treden bij het uitvoeren van bepaalde taken die door de van toepassing zijnde richtlijnen worden vereist, mits deze worden gespecificeerd in een mandaat van de fabrikant aan zijn gemachtigde. Een fabrikant die is gevestigd buiten de EU is echter niet verplicht om een gemachtigde te hebben, hoewel dit wel een aantal voordelen met zich mee kan brengen.

4.2. Aanvrager van de 'EG'-keuring

- 4.2.1. Het woord 'aanvrager' wordt in verschillende artikelen en bijlagen van de interoperabiliteitsrichtlijn gebruikt, maar verwijst niet in alle gevallen naar dezelfde rol en hoeft ook niet steeds dezelfde organisatie te betreffen. Enkele voorbeelden:
- een fabrikant van rollend materieel kan optreden als aanvrager van de 'EG'-keuring van het subsysteem "rollend materieel" ([artikel 18]);
 - een fabrikant van apparatuur voor besturing en seingeving aan boord kan optreden als aanvrager van de 'EG'-keuring van het subsysteem "besturing en seingeving aan boord" ([artikel 18]);
 - een leasemaatschappij kan optreden als aanvrager van de eerste vergunning voor indienststelling van het voertuig ([artikel 22]); en
 - een spoorwegonderneming kan optreden als aanvrager van een aanvullende vergunning voor indienststelling in een andere lidstaat ([artikel 23]).
- 4.2.2. De aanvrager van de 'EG'-keuringsprocedure *'kan de aanbestedende dienst, de fabrikant of hun gemachtigde in de Gemeenschap zijn'*. Ongeacht welke organisatie de aanvrager is, is het de verplichting van deze organisatie om de 'EG'-keuringsverklaring op te stellen. De aanvrager is derhalve de entiteit die verantwoordelijk is voor de overeenstemming van het subsysteem met de eisen van de TSI's en andere regelgeving die is afgeleid van het Verdrag (eisen die worden bestreken door een 'EG'-verklaring).
- 4.2.3. De aanvrager van de 'EG'-keuring is verantwoordelijk voor:
- het ontwerp, de fabricage en de eindcontrole van het subsysteem. Ook als elementen van het subsysteem door verschillende organisaties zijn ontworpen en gebouwd, is de aanvrager verantwoordelijk voor het ontwerp en de constructie;
 - het regelen van de 'EG'-keuring door een aangemelde instantie (voor nadere informatie, zie bijlage 2 bij deze leidraad);
 - het opstellen van de 'EG'-keuringsverklaring voor het subsysteem.
- 4.2.4. De aanvrager van de 'EG'-keuring kan bepaalde taken met betrekking tot het subsysteem (zoals het ontwerp, de constructie of het testen) delegeren of uitbesteden, maar behoudt de algemene controle over en de verantwoordelijkheid voor het subsysteem als geheel en blijft verantwoordelijk voor de 'EG'-keuringsverklaring. Tot slot moet de aanvrager die de 'EG'-keuringsverklaring (na module SD of SF) opstelt, dezelfde persoon zijn als degene die de verklaring van 'EG'-typeonderzoek heeft verkregen.
- 4.2.5. Wanneer voor delen of stadia van het subsysteem een tussentijdse keuringsverklaring is afgegeven, kan de aanvrager, die de 'EG'-keuringsverklaring opstelt, een andere persoon/entiteit zijn dan die welke de tussentijdse keuringsverklaring heeft opgesteld.

- 4.2.6. De bijlagen V en VI bij de interoperabiliteitsrichtlijn hebben betrekking op de verplichtingen van de aanvrager van een vergunning voor indienststelling met betrekking tot de 'EG'-keuringsverklaring en de regelingen voor het houden van deze 'EG'-verklaring, samen met het begeleidende technisch dossier.
- 4.2.7. In geval van verbetering of vernieuwing is het de verantwoordelijkheid van de aanvrager van de 'EG'-keuring om de aangemelde instantie in kennis te stellen van het besluit van de betrokken lidstaat over de vraag in hoeverre de TSI's van toepassing zijn. Volgens [artikel 20, lid 1] *'zendt de aanbestedende dienst of de fabrikant bij de betrokken lidstaat een dossier in waarin het project beschreven wordt'*. De aanbestedende dienst en de fabrikant moeten afspreken wie dit doet. Normaliter is een van beide partijen aanvrager van de 'EG'-keuring.

4.3. Gemachtigde

- 4.3.1. Volgens de definitie van artikel R1, onder punt 4, van bijlage I bij het besluit [22] betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten is de gemachtigde *'een in de Gemeenschap gevestigde natuurlijke of rechtspersoon die schriftelijk door een fabrikant is gemachtigd om namens hem specifieke taken te vervullen'*.
- 4.3.2. In het kader van de interoperabiliteitsrichtlijn is de gemachtigde een organisatie die uitdrukkelijk door de fabrikant of de aanbestedende dienst is aangewezen, door middel van een schriftelijke overeenkomst, om namens hem op te treden in verband met bepaalde verplichtingen van de fabrikant of de aanbestedende dienst. In hoeverre de gemachtigde verbintenissen kan aangaan die voor de fabrikant of de aanbestedende dienst verbindend zijn, wordt bepaald in het mandaat dat door de fabrikant of de aanbestedende dienst aan de gemachtigde is verleend.
- 4.3.3. De gemachtigde kan bijvoorbeeld worden aangewezen om op het grondgebied van de EU een verzoek om een conformiteitsbeoordeling in te dienen, de 'EG'-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik te ondertekenen en deze documenten en het technisch dossier (indien van toepassing) gedurende de gehele levenscyclus van het interoperabiliteitsonderdeel of het subsysteem ter beschikking van de bevoegde instanties te houden.
- 4.3.4. Een gemachtigde van een fabrikant of een aanbestedende dienst moet zijn gevestigd in de EU.
- 4.3.5. Commerciële vertegenwoordigers van een fabrikant (zoals gemachtigde distributeurs), ongeacht of deze in de EU zijn gevestigd of niet, mogen niet worden verward met een gemachtigde als bedoeld in de interoperabiliteitsrichtlijn.
- 4.3.6. De gemachtigde moet de verplichtingen die op de fabrikant of de aanbestedende dienst rusten eerbiedigen, zoals de verplichtingen met betrekking tot de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor gebruik, de 'EG'-keuring, de 'EG'-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, de 'EG'-keuringsverklaring of regelingen voor het ter beschikking van de bevoegde instanties houden van de 'EG'-verklaring samen met het technisch dossier.
- 4.3.7. De gemachtigde kan, in plaats van de fabrikant of de aanbestedende dienst, door de autoriteiten in de lidstaten worden aangesproken in verband met de verplichtingen die in het kader van de interoperabiliteitsrichtlijn op de fabrikant of de aanbestedende dienst rusten. De fabrikant of de aanbestedende dienst blijft verantwoordelijk voor de handelingen die een gemachtigde namens hem verricht.

- 4.3.8. De gemachtigde kan tegelijkertijd optreden als onderaannemer, importeur en de persoon die verantwoordelijk is voor het in de handel brengen.

4.4. Aangemelde instanties

- 4.4.1. Een aangemelde instantie is een organisatie die belast is met de beoordeling van een interoperabiliteitsonderdeel of structureel subsysteem door een derde in verband met de overeenstemming daarvan met de desbetreffende TSI's. Volgens artikel 2, onder j), artikel 13, lid 2, artikel 18 en artikel 28 van en bijlage VI bij de interoperabiliteitsrichtlijn hebben aangemelde instanties de volgende taken:

- het beoordelen van de overeenstemming of de geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen;
- het uitvoeren van de 'EG'-keuring van de subsystemen;
- het opstellen (samenstellen) van het technisch dossier bij de 'EG'-keuringsverklaring of tussentijdse keuringsverklaring;
- het periodiek publiceren van informatie met betrekking tot
 - verzoeken om een 'EG'-keuring, een tussentijdse keuringsverklaring of een beoordeling van de overeenstemming en/of geschiktheid voor gebruik van ontvangen interoperabiliteitsonderdelen;
 - afgegeven of geweigerde tussentijdse 'EG'-keuringsverklaringen, 'EG'-keuringsverklaringen en 'EG'-verklaringen van overeenstemming en/of geschiktheid voor gebruik.

Deze taken zijn in overeenstemming met de beginselen van de 'algemene aanpak' als toegelicht in bijlage 3 bij deze leidraad.

- 4.4.2. Daarnaast is de *Leidraad voor de uitvoering van richtlijnen op basis van de nieuwe aanpak en de algemene aanpak* (nog niet bijgewerkt aan de hand van het nieuwe wettelijk kader) nog steeds relevant voor de activiteiten van de aangemelde instanties, met uitzondering van de bepalingen die betrekking hebben op het aanbrengen van 'CE'-markeringen op interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen.
- 4.4.3. In overeenstemming met de beginselen van de 'algemene aanpak' vereist de interoperabiliteitsrichtlijn dat aangemelde instanties nauw met elkaar samenwerken met het oog op de coördinatie van hun activiteiten. Hiertoe is een coördinatiegroep voor aangemelde instanties (NB Rail) ingesteld. Deze coördinatiegroep bespreekt problemen die zich kunnen voordoen in verband met de beoordeling van de overeenstemming of geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen en de 'EG'-keuring van subsystemen en stelt oplossingen voor deze problemen voor ([artikel 28, lid 5]). Deze oplossingen worden geformaliseerd als 'aanbevelingen voor gebruik' ('RFU') of 'vragen en toelichtingen' ('Q&C'). Vragen en toelichtingen worden aan de Commissie voorgelegd voor vaststelling. Aanbevelingen voor gebruik en vragen en toelichtingen hebben geen voorrang op de EU-wetgeving, maar vormen daar een aanvulling op, in de zin dat hiermee aanvullende ondersteuning en informatie over technische aangelegenheden aan aangemelde instanties wordt verstrekt. Zodra een aanbeveling voor gebruik of een vraag en toelichtingen is vastgesteld, wordt deze door alle aangemelde instanties gebruikt.

- 4.4.4. Informatie over aanbevelingen voor gebruik en over vragen en toelichtingen is te vinden op de website van NB Rail (zie de link op de website van het ERA, onder Interoperability\Cooperation with organisations).
- 4.4.5. Bij het aanmelden van een instantie krachtens de interoperabiliteitsrichtlijn moet de lidstaat het toepassingsgebied van de bevoegdheid van deze aangemelde instantie vermelden:
- Procedure: beoordeling van de conformiteit van interoperabiliteitsonderdelen, beoordeling van de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen of 'EG'-keuring van een subsysteem;
 - Subsystemen: "energie", "besturing en seingeving langs het spoor", "besturing en seingeving aan boord", "rollend materieel" of "infrastructuur";
 - TSI's en herziening van TSI's.
- 4.4.6. In bijlage VIII bij de interoperabiliteitsrichtlijn zijn minimumcriteria neergelegd die de lidstaten in acht moeten nemen bij het aanmelden van instanties. Deze criteria hebben voornamelijk betrekking op de bevoegdheden en de onafhankelijkheid van zowel de commerciële spelers (fabrikanten, spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, enz.) als de instanties die vergunningen voor indienststelling afgeven.

4.5. Aangewezen instanties

- 4.5.1. Een aangewezen instantie is een organisatie die is belast met de beoordeling van een interoperabiliteitsonderdeel of structureel subsysteem in verband met de overeenstemming daarvan met de desbetreffende aangemelde nationale voorschriften (zie paragraaf 2.15.1 voor de gevallen waarin nationale voorschriften van toepassing zijn).
- 4.5.2. De organisatie(s) die is/zijn aangewezen om de overeenstemming met aangemelde nationale voorschriften te beoordelen kan/kunnen dezelfde zijn als de aangemelde instantie(s) (en volgens [overweging (18)] zou dit ook wenselijk zijn). Dit is echter niet verplicht. In elk geval geldt dat als dezelfde organisatie tegelijkertijd een 'aangewezen instantie' en een 'aangemelde instantie' is en vanuit praktisch oogpunt de hele beoordeling in één enkel proces kan uitvoeren, deze organisatie vanuit formeel oogpunt nog steeds in twee verschillende hoedanigheden optreedt, wat tot uiting dient te komen in de documenten die zij opstelt.
- 4.5.3. De taken van de aangewezen instanties in verband met de controle van de overeenstemming met de nationale voorschriften zijn *mutatis mutandis* die van de aangemelde instanties in verband met de controle van de overeenstemming met de TSI's. Er is echter één belangrijk verschil – met betrekking tot de 'EG'-keuringsprocedure staat het de aanvrager vrij om elke bevoegde aangemelde instantie te benoemen (ongeacht welke lidstaat deze heeft aangemeld), terwijl bij de controle van de overeenstemming met nationale voorschriften en specifieke gevallen de aanvrager zich verplicht moet richten tot de instantie die is aangewezen door de lidstaat op wiens grondgebied het subsysteem in dienst zal worden gesteld.
- 4.5.4. De interoperabiliteitsrichtlijn stelt geen criteria vast die de lidstaten moeten volgen bij het aanwijzen van deze instanties. In dit verband kan artikel 6, lid 2, van het besluit [22] betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten worden genoemd als richtsnoer. In dit artikel wordt het volgende bepaald: *'Wanneer in de communautaire harmonisatiewetgeving wordt bepaald dat de conformiteitsbeoordeling door overheidsinstanties wordt uitgevoerd, wordt voorgeschreven dat de conformiteitsbeoordelingsinstanties die de technische beoordelingen voor de*

overheidsinstanties verrichten, moeten voldoen aan dezelfde criteria die in dit besluit zijn vastgesteld voor aangemelde instanties'.

4.6. Aanvrager van een vergunning voor indienststelling van een subsysteem

4.6.1. De aanvrager van een vergunning voor indienststelling van een subsysteem kan een andere zijn dan de aanvrager van de 'EG'-keuring.

4.6.2. De aanvrager van een vergunning voor indienststelling wordt omschreven in paragraaf 8.1 van [43] de Aanbeveling betreffende vergunningen voor indienststelling van subsystemen van structurele aard en voertuigen. De aanvrager:

- zorgt ervoor dat het subsysteem de keuringsprocedure heeft doorlopen en overlegt aan de nationale veiligheidsinstantie de nodige bewijsstukken, waaronder:
 - de 'EG'-keuring;
 - de controle van de overeenstemming met de van toepassing zijnde nationale voorschriften (open punten, specifieke gevallen, afwijkingen);
 - een risico-evaluatie en -beoordeling, indien deze wordt vereist door Verordening (EG) nr. 352/2009 van de Commissie;
- dient een aanvraag voor een vergunning voor indienststelling in bij de nationale veiligheidsinstantie van de lidstaat op wiens grondgebied het subsysteem zal worden geplaatst of geëxploiteerd.

4.7. Nationale veiligheidsinstanties

4.7.1. Wat betreft de toepassing van de TSI's zijn de belangrijkste taken van de nationale veiligheidsinstanties de volgende (zie artikel 16 van de veiligheidsrichtlijn):

- *'verleent toestemming om de subsystemen van structurele aard (...) in dienst te stellen;*
- *'ziet erop toe dat de interoperabiliteitsonderdelen voldoen aan de essentiële eisen (...);'*
- *'controleert of aan de [in de veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen] vervatte voorwaarden en eisen is voldaan en of de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen handelen overeenkomstig de communautaire en nationale voorschriften';* dit omvat het controleren dat wordt voldaan aan de eisen van TSI's voor de functionele subsystemen.

5. CONFORMITEITSBEOORDELING

5.1. Conformiteitsbeoordelingsprocedures

5.1.1. Interoperabiliteitsonderdelen

- [G 58] Voordat een interoperabiliteitsonderdeel in de handel wordt gebracht (zie paragraaf 6.1), moet hiervoor een 'EG'-verklaring van overeenstemming en, indien vereist, een 'EG'-verklaring van geschiktheid voor gebruik zijn afgegeven. Deze verklaringen worden afgegeven door de fabrikant van het interoperabiliteitsonderdeel of diens gemachtigde na certificering door een aangemelde instantie, indien van toepassing.
- [G 59] Voor de toepassing van de interoperabiliteitsrichtlijn moet de algemene definitie van 'conformiteitsbeoordeling' (zie de definities in Tabel 7) voor de interoperabiliteitsonderdelen worden begrepen als het proces waarin wordt aangetoond of is voldaan aan de eisen met betrekking tot een interoperabiliteitsonderdeel die in de desbetreffende TSI zijn vastgesteld.
- [G 60] Andere kenmerken van een interoperabiliteitsonderdeel kunnen contractueel worden vastgelegd tussen de fabrikant en de koper, mits ze niet in strijd zijn met de eisen van de TSI's. Een aangemelde instantie hoeft deze kenmerken niet te beoordelen in het kader van interoperabiliteit.
- [G 61] De 'EG'-verklaring van overeenstemming of geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel moet het product waarvoor het is opgesteld nauwkeurig identificeren.
- [G 62] Voor een bestaand interoperabiliteitsonderdeel zijn een nieuwe conformiteitsbeoordeling en een nieuwe 'EG'-verklaring van overeenstemming nodig (voordat het onderdeel in een subsysteem wordt geïntegreerd) wanneer:
- het substantieel is gewijzigd (d.w.z. dat de wijzigingen de karakteristieken van de fundamentele parameters zouden kunnen beïnvloeden); of
 - het bedoeld is om te worden gebruikt in een nieuw toepassingsgebied.
- [G 63] In bovengenoemde gevallen is ook een nieuwe 'EG'-verklaring van geschiktheid voor gebruik nodig als deze verklaring door de desbetreffende TSI voor het interoperabiliteitsonderdeel verplicht wordt gesteld.
- [G 64] De entiteit die het interoperabiliteitsonderdeel op het grondgebied van de EU in de handel brengt, moet de 'EG'-verklaring(en) van overeenstemming en de 'EG'-verklaring(en) van geschiktheid voor gebruik, alsmede de technische documentatie, gedurende een in de desbetreffende TSI omschreven periode ter beschikking van de bevoegde nationale instantie houden; als deze termijn niet in de TSI wordt omschreven, bedraagt deze tien jaar vanaf de datum waarop het laatste interoperabiliteitsonderdeel is gefabriceerd. Dit geldt zowel voor interoperabiliteitsonderdelen die in de EU zijn gefabriceerd als voor uit een derde land geïmporteerde interoperabiliteitsonderdelen. Als door de fabrikant of diens gemachtigde in de EU niet aan deze verplichting is voldaan, berust de verplichting bij degene die het interoperabiliteitsonderdeel in de EU in de handel heeft gebracht (de importeur of iemand anders).
- [G 65] In de praktijk worden interoperabiliteitsonderdelen doorgaans in serieproductie gefabriceerd, op basis van hetzelfde ontwerp of type, en kunnen ze in verschillende subsystemen worden geïntegreerd. Met dit in gedachten wordt een 'EG'-verklaring van overeenstemming en/of geschiktheid voor gebruik afgegeven voordat het

interoperabiliteitsonderdeel in een subsysteem wordt geïntegreerd, en de verklaring heeft doorgaans geen betrekking op een specifiek project of subsysteem.

- [G 66] Een interoperabiliteitsonderdeel dat over een 'EG'-verklaring van overeenstemming en/of geschiktheid voor gebruik beschikt, kan zonder verdere conformiteitsbeoordeling in een subsysteem worden geïntegreerd. Als onderdeel van de daaropvolgende 'EG'-keuring van het subsysteem (zie paragraaf 5.3.3 hieronder) moet worden gecontroleerd of het interoperabiliteitsonderdeel correct is geïntegreerd en compatibel is met andere interoperabiliteitsonderdelen in dat subsysteem (in het kader van het 'EG'-keuringsproces moet in het bijzonder worden gecontroleerd dat interoperabiliteitsonderdelen in hun relevante toepassingsgebied worden gebruikt).
- [G 67] Wanneer een interoperabiliteitsonderdeel deel uitmaakt van een ander interoperabiliteitsonderdeel (een voorbeeld: het interoperabiliteitsonderdeel 'dwarsligger' maakt deel uit van interoperabiliteitsonderdeel 'wissel'), is het de verantwoordelijkheid van elke respectieve fabrikant om voor de passende keuring te zorgen en de juiste 'EG'-verklaring af te geven. In bovenstaand voorbeeld heeft de fabrikant van de dwarsliggers een verantwoordelijkheid om de 'EG'-verklaring voor de dwarsliggers aan de fabrikant van de wissels te verstrekken.
- [G 68] Een aanvraag voor een conformiteitsbeoordeling van een onderdeel kan op elk moment worden ingediend. Tenzij in de desbetreffende TSI anders wordt bepaald, kan de 'EG'-verklaring voor het subsysteem waarin het interoperabiliteitsonderdeel is geïntegreerd echter alleen worden opgesteld nadat alle relevante 'EG'-verklaringen van overeenstemming en geschiktheid voor gebruik zijn opgesteld.
- [G 69] Als het interoperabiliteitsonderdeel tegelijk met het subsysteem wordt beoordeeld en in de handel wordt gebracht door de indienststelling van dit subsysteem, is nog steeds een 'EG'-verklaring van overeenstemming nodig voor het interoperabiliteitsonderdeel, tenzij in de desbetreffende TSI anders wordt bepaald (bv. in verband met een overgangperiode). Het in de handel brengen van een interoperabiliteitsonderdeel kan niet worden gedekt door de 'EG'-keuringsverklaring van het subsysteem waarin het interoperabiliteitsonderdeel is geïntegreerd. Formeel gezien is het proces van beoordeling van de conformiteit van het interoperabiliteitsonderdeel gescheiden van het proces van keuring van het subsysteem.
- [G 70] In bijzondere situaties (wanneer de fabrikant of diens gemachtigde niet hebben voldaan aan de verplichtingen met betrekking tot de 'EG'-verklaring van overeenstemming of geschiktheid voor gebruik) heeft de organisatie die interoperabiliteitsonderdelen gebruikt (zoals een fabrikant van voertuigen die interoperabiliteitsonderdelen in een voertuig integreert, een aannemer die interoperabiliteitsonderdelen in infrastructuurwerken gebruikt, of de aanbestedende dienst) de mogelijkheid om in plaats van de fabrikant een 'EG'-verklaring van overeenstemming of geschiktheid voor gebruik af te geven. In dat geval moet de organisatie de 'EG'-conformiteitsbeoordeling regelen en zal deze organisatie worden beschouwd als de entiteit die dit interoperabiliteitsonderdeel in de handel heeft gebracht ([artikel 13, lid 4]).
- [G 71] De 'EG'-verklaring van overeenstemming en de 'EG'-verklaring van geschiktheid voor gebruik moeten worden geregistreerd in Eradis, de gegevensbank van het Europees Spoorwegbureau.

5.1.2. Subsystemen

- [G 72] Voordat een lidstaat toestemming kan worden gevraagd voor de indienststelling van een subsysteem, moeten de volgende stappen worden ondernomen:

- 'EG'-keuring van het subsysteem door een aangemelde instantie (bijlage VI bij de interoperabiliteitsrichtlijn); en het opstellen van het 'EG'-keuringscertificaat door deze aangemelde instantie;
- het opstellen van een 'EG'-keuringsverklaring voor het subsysteem door de aanvrager van de 'EG'-keuring;
- beoordeling van de overeenstemming met aangemelde nationale voorschriften door een aangewezen instantie, indien nodig;
- een risico-evaluatie op basis van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode, indien nodig.

Deze leidraad bestrijkt niet het hele proces, maar beperkt zich tot de overeenstemming met de TSI's.

- [G 73] Een 'EG'-keuringsverklaring is nodig voor alle nieuwe, en als de lidstaat zulks vereist, verbeterde of vernieuwde structurele subsystemen. Als een project meer dan een van de in bijlage II bij de interoperabiliteitsrichtlijn vermelde subsystemen van structurele aard omvat (een voertuig kan bijvoorbeeld een subsysteem "rollend materieel" en een subsysteem "besturing en seingeving aan boord" omvatten; een spoorweglijn omvat een subsysteem "infrastructuur" en doorgaans ook de subsystemen "energie" en "besturing en seingeving langs het spoor"), zijn meerdere 'EG'-keuringsverklaringen nodig, één voor elk structureel subsysteem.
- [G 74] Bij serieproductie (bv. van rollend materieel), moet voor elke eenheid een 'EG'-keuringsverklaring worden afgegeven. Dit kan op twee manieren gebeuren: een afzonderlijke verklaring voor elke eenheid of het opnemen van meerdere eenheden in één verklaring.
- [G 75] Als alleen bepaalde delen of stadia van het subsysteem worden bestreken en deze voldoen aan de eisen van de desbetreffende TSI('s), geeft de aangemelde instantie een tussentijdse keuringsverklaring af overeenkomstig [artikel 18, lid 4].
- [G 76] In geval van een procedure voor de afgifte van een tussentijdse keuringsverklaring stelt de aanvrager een 'EG'-verklaring van tussentijdse conformiteit op.

5.2. Conformiteitsbeoordelingsmodules

- [G 77] De procedures voor de beoordeling van de conformiteit en geschiktheid voor gebruik en de 'EG'-keuring zijn gebaseerd op het gebruik van modules.
- [G 78] De TSI's die zijn vastgesteld vóór 2010 bevatten een beschrijving van de conformiteitsbeoordelingsmodules. De TSI's die zijn vastgesteld in 2010 verwijzen naar een afzonderlijk besluit van de Commissie inzake de conformiteitsbeoordelingsmodules en bevatten derhalve zelf geen beschrijving van de modules. Een bijlage van genoemd besluit bevat een correlatietabel van 'oude' en 'nieuwe' modules.
- [G 79] Zowel de 'oude' als de 'nieuwe' modules zijn gebaseerd op generieke modules, die respectievelijk worden beschreven in het besluit^[26] betreffende de modules voor de verschillende fasen van de overeenstemmingsbeoordelingsprocedures en de voorschriften inzake het aanbrengen en het gebruik van de CE-markering van overeenstemming, en het besluit^[22] betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten. Vanwege specifieke eisen in de spoorwegsector zijn deze echter aangepast (zo zijn er afzonderlijke modules voor interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen gecreëerd^[42]).

- [G 80] Nadere informatie (waaronder over de taken van fabrikanten, aanvragers van de 'EG'-keuring en aangemelde instanties) wordt verstrekt in bijlage 2 bij deze leidraad.

5.3. Keuze van modules

5.3.1. Beoordeling van een interoperabiliteitsonderdeel

- [G 81] Het is aan de fabrikant van het interoperabiliteitsonderdeel om uit de modules die in de TSI voor een specifiek interoperabiliteitsonderdeel worden vermeld de module te kiezen die het best aansluit bij zijn productieproces.
- [G 82] De mate waarin een aangemelde instantie betrokken moet worden bij de procedure voor de beoordeling van het interoperabiliteitsonderdeel is voor elke module verschillend.
- [G 83] Over het algemeen staat de TSI een keuze toe tussen ten minste twee modules voor de conformiteitsbeoordeling van een interoperabiliteitsonderdeel: een module voor fabrikanten zonder kwaliteitsbeheerssysteem en een module voor fabrikanten met een kwaliteitsbeheerssysteem. In het laatste geval moet de aangemelde instantie een formele certificering van een kwaliteitsbeheerssysteem (bv. EN ISO 9001) door een geaccrediteerde certificeringsinstantie in aanmerking nemen wanneer deze certificering van toepassing is op een interoperabiliteitsonderdeel. Als er geen gecertificeerd kwaliteitsbeheerssysteem is, moet de aangemelde instantie het kwaliteitsbeheerssysteem beoordelen dat op het ontwerp en/of de fabricage van het interoperabiliteitsonderdeel is toegepast.
- [G 84] In geval van een gecertificeerd kwaliteitsbeheerssysteem heeft de beoordeling door de aangemelde instantie geen betrekking op de algemene eisen van het kwaliteitsbeheerssysteem, maar alleen op de toepassing van dit kwaliteitsbeheerssysteem op het specifieke interoperabiliteitsonderdeel.
- [G 85] Bij het gebruik van de modules CA en CC (module CC kan alleen worden gebruikt in de combinatie CB+CC) hoeft er geen aangemelde instantie bij de beoordeling te worden betrokken of een certificaat door een aangemelde instantie te worden afgegeven.
- [G 86] Voor de modules CD (module CD kan alleen worden gebruikt in de combinatie CB+CD) en CH en CH1 is een kwaliteitsbeheerssysteem nodig.
- [G 87] Wanneer een fabrikant geen kwaliteitsbeheerssysteem heeft, kunnen de modules CA, CA1, CA2, CB, CC en CF (de modules CC en CF kunnen alleen worden gebruikt in de combinatie CB+CC respectievelijk CB+CF) worden gebruikt om een interoperabiliteitsonderdeel te beoordelen.
- [G 88] Voor bepaalde interoperabiliteitsonderdelen geldt dat de TSI's geen conformiteitsbeoordeling door een aangemelde instantie (module CA) of een conformiteitsbeoordeling door een aangemelde instantie in de productiefase (module CC) vereisen. In deze gevallen valt het interoperabiliteitsonderdeel niet onder een 'EG'-conformiteitscertificaat. De fabrikant is echter verantwoordelijk voor de afgifte van een 'EG'-verklaring van overeenstemming voor alle gefabriceerde interoperabiliteitsonderdelen.

5.3.2. Beoordeling van de geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel

- [G 89] De procedure voor het beoordelen van de geschiktheid voor gebruik is van toepassing op interoperabiliteitsonderdelen waarvoor een proefondervindelijke keuring is vereist. Deze procedure is in het bijzonder bedoeld voor onderdelen met een nieuw ontwerp of onderdelen die worden gebruikt in een nieuw toepassingsgebied.

- [G 90] Wanneer de TSI een procedure voor het beoordelen van de geschiktheid voor gebruik vereist, dient de module CV te worden toegepast. In dit geval is de procedure altijd complementair aan de conformiteitsbeoordelingsmodule CB of CH1.
- [G 91] De procedure voor het beoordelen van de geschiktheid voor gebruik impliceert normaliter dat het onderdeel in gebruik is, waarbij een representatieve integratie in het subsysteem gedurende een specifieke operationele duur of over een specifieke afstand gewaarborgd moet zijn.
- [G 92] Als de desbetreffende TSI deze mogelijkheid toestaat, kan de geschiktheid voor gebruik worden beoordeeld met behulp van simulatiemethoden (zoals een testbank of een testcircuit). De voorwaarden hiervoor worden gespecificeerd in de TSI.

5.3.3. 'EG'-keuring van subsystemen

- [G 93] Het is aan de aanvrager om uit de modules die in de TSI voor het desbetreffende subsysteem worden vermeld de modules te kiezen die het beste aansluiten bij het proces van ontwerp, fabricage en eindcontrole van het subsysteem.
- [G 94] Bij de beoordeling van subsystemen moet de 'EG'-keuringsprocedure in alle gevallen worden uitgevoerd door een aangemelde instantie, en er moet een 'EG'-keuringsverklaring worden opgesteld.
- [G 95] De modules SD en SH1 vereisen dat de aanvrager een kwaliteitsbeheerssysteem toepast.
- [G 96] Om de module SD te kunnen gebruiken, moet de aanvrager een kwaliteitsbeheerssysteem voor de fabricage en eindcontrole van het subsysteem toepassen.
- [G 97] Om de module SH1 te kunnen gebruiken, moet de aanvrager een kwaliteitsbeheerssysteem voor het ontwerp, de fabricage en de eindcontrole van het subsysteem toepassen.
- [G 98] Als er meerdere partners bij een project betrokken zijn, moet, om een module op basis van een kwaliteitsbeheerssysteem te kunnen gebruiken, een kwaliteitsbeheerssysteem worden toegepast op de uitvoering van alle relevante taken van alle partners die bij het ontwerp, de fabricage en de eindcontrole zijn betrokken (bv. zowel de infrastructuurbeheerder als de leveranciers, indien deze bij het project betrokken zijn).
- [G 99] Wanneer een aanvrager geen kwaliteitsbeheerssysteem heeft, kunnen alleen de modules SB+SF of de module SG worden gebruikt voor de 'EG'-keuring van de subsystemen.
- [G 100] De aanvrager die de 'EG'-keuringsverklaring (na module SD of SF) opstelt, moet dezelfde persoon zijn als degene die de verklaring van 'EG'-typeonderzoek heeft verkregen.
- [G 101] De verantwoordelijkheid voor het opstellen van de 'EG'-keuringsverklaring berust uitsluitend bij de aanvrager. Anders gesteld is de aanvrager, los van eventuele contractuele regelingen, volledig verantwoordelijk voor het product met inbegrip van het ontwerp daarvan, dat valt onder module SB. Als een subsysteem niet aan de eisen van de TSI's voldoet, kan de aanvrager derhalve niet stellen dat hij slechts vervaardigd heeft wat op de tekeningen stond en dat hij niet verantwoordelijk is voor het ontwerp.
- [G 102] Indien een aanvrager die in het bezit is van een verklaring van 'EG'-typeonderzoek (aanvrager X), het ontwerp van zijn product aan iemand anders wil toevertrouwen (aanvrager Y), bestaan daarvoor de volgende mogelijkheden:

- aanvrager X stelt alle relevante documentatie betreffende het typeonderzoek beschikbaar aan aanvrager Y;
- aanvrager Y dient een aanvraag in voor zijn eigen verklaring van 'EG'-typeonderzoek en neemt deze documentatie op in zijn aanvraag als *"resultaten (...) van tests die door een geschikte keuringsdienst van de aanvrager of namens hem en onder zijn verantwoordelijkheid door een andere keuringsdienst zijn verricht"* (punt 3 van de beschrijving van module SB).

Nadat aanvrager Y zijn verklaring van 'EG'-typeonderzoek heeft verkregen, kan hij controleren of zijn producten overeenstemmen met dit type (module SD of SF).

5.4. Op bepaalde stadia van toepassing zijnde beoordelingen

- 5.4.1. In de TSI's wordt vermeld op welke stadia (algemeen ontwerp, fabricage en eindcontrole) de conformiteitsbeoordelingen van toepassing zijn en welke specifieke methoden (ontwerptoetsing, typekeuring, productieprocestoetsing, proefondervindelijke typekeuring, enz.) voor deze beoordelingen moeten worden gebruikt. De keuze van de modules is afhankelijk van het stadium waarop de beoordeling betrekking heeft.
- 5.4.2. Voor sommige fundamentele parameters zijn alleen ontwerpkenmerken (zoals de eisen ten aanzien van de afmetingen, in verband met de compatibiliteit) essentieel. In deze gevallen concentreert de conformiteitsbeoordeling zich op een ontwerptoetsing van het interoperabiliteitsonderdeel of het subsysteem.
- 5.4.3. Wanneer de TSI of de module die de aanvrager heeft gekozen een ontwerptoetsing vereist, moet deze ontwerptoetsing ofwel
- worden uitgevoerd door een aangemelde instantie, volgens een gedocumenteerd proces; ofwel
 - onderdeel zijn van een kwaliteitsbeheerssysteem.
- 5.4.4. De aangemelde instantie moet de uitvoering van de ontwerptoetsing beoordelen overeenkomstig de procedure die wordt beschreven in de door de aanvrager gekozen conformiteitsbeoordelingsmodule. Als deze toetsing deel uitmaakt van een door een onafhankelijke derde partij gecertificeerd kwaliteitsbeheerssysteem, moet de aangemelde instantie deze certificering in aanmerking nemen bij de beoordeling van de uitvoering van de ontwerptoetsing.
- 5.4.5. De aanvrager kan een onderzoek door een aangemelde instantie regelen dat zich beperkt tot een bepaald stadium. In dat geval verstrekt de aangemelde instantie een tussentijdse 'EG'-keuringsverklaring en geeft de aanvrager op basis daarvan een EG-verklaring van tussentijdse subsysteemconformiteit af (bijlage VI bij de interoperabiliteitsrichtlijn).
- 5.4.6. Elke aangemelde instantie die is belast met de beoordeling van verdere stadia van de 'EG'-keuring moet de tussentijdse 'EG'-keuringsverklaring beschouwen als bewijs voor de conformiteit van het stadium dat door de verklaring wordt bestreken.

5.5. Gevallen die niet door de 'EG'-keuring worden bestreken

- 5.5.1. Een 'EG'-keuringsprocedure, die wordt uitgevoerd door een aangemelde instantie, omvat in de volgende gevallen geen conformiteitsbeoordeling:
- er zijn nationale voorschriften van toepassing op een open punt;

- er is een specifiek geval van toepassing in plaats van een bepaling van hoofdstuk 4 van de TSI;
- na de toekenning van een afwijking zijn nationale voorschriften van toepassing in plaats van een eis van een TSI;
- er zijn nationale voorschriften van toepassing in plaats van een eis van een TSI in een geval van vernieuwing of verbetering.

5.5.2. In deze gevallen moet in het 'EG'-keuringscertificaat en de 'EG'-keuringsverklaring duidelijk worden vermeld met welke delen van de desbetreffende TSI's de conformiteit niet is beoordeeld.

5.5.3. Delen of aspecten van het subsysteem die niet worden bestreken door de 'EG'-keuring moeten door de aangewezen instantie worden getoetst aan de toepasselijke nationale voorschriften.

5.6. Beoordelingen in geval van vernieuwing of verbetering

5.6.1. In deze gevallen is [artikel 20] van toepassing. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen de volgende situaties:

- vernieuwing of verbetering van een bestaand subsysteem (of een serie subsystemen) in overeenstemming met de TSI's die op het moment van de vernieuwing of verbetering geldig zijn;
- vernieuwing of verbetering van een bestaand subsysteem (of een serie subsystemen) dat niet in overeenstemming is met de TSI's die op het moment van de vernieuwing of verbetering geldig zijn, maar wel in overeenstemming is met eerdere versies van de TSI's (bv. met de TSI's die geldig waren op het moment dat het subsysteem (of de serie subsystemen) oorspronkelijk in dienst werd gesteld);
- vernieuwing of verbetering van een bestaand subsysteem (of een serie subsystemen) dat met geen enkele versie van de TSI's in overeenstemming is.

5.6.2. In de laatste twee gevallen moet de lidstaat op wiens grondgebied het subsysteem na de vernieuwing of verbetering ervan in dienst zal worden gesteld, besluiten in hoeverre de geldende TSI's moeten worden toegepast.

5.6.3. In dit verband moet de bijzondere situatie worden genoemd van subsystemen die een voertuig vormen. Deze subsystemen zijn onderworpen aan toestemming door de nationale veiligheidsinstanties van alle lidstaten op wier grondgebied het voertuig zal worden geëxploiteerd. Het besluit over de vraag in hoeverre de TSI's moeten worden toegepast, moet worden genomen door de lidstaat waarin de eerste vergunning voor indienststelling na de vernieuwing of verbetering wordt aangevraagd. Wat betreft de aanvullende vergunningen moet het toepassingsgebied van gerelateerde keuringen worden beperkt overeenkomstig de bepalingen van [artikel 23 of artikel 25].

5.6.4. In geval van vernieuwing of verbetering van bestaande subsystemen in overeenstemming met de TSI's die op het moment van de vernieuwing of verbetering geldig zijn, zou de volledige toepassing van de TSI's geen problemen moeten opleveren.

5.6.5. De termen 'vernieuwing' en 'verbetering' verwijzen naar bestaande subsystemen. In de context van [artikel 20] hebben ze geen betrekking op wijzigingen van een gecertificeerd type of een gecertificeerd ontwerp voor de fabricage van nieuwe subsystemen.

6. TOEPASSING VAN TSI'S TIJDENS DE LEVENSCYCLUS VAN ELEMENTEN VAN SPOORWEGSYSTEMEN

6.1. In de handel brengen van een interoperabiliteitsonderdeel

6.1.1. [Artikel 10] bepaalt dat *'[d]e lidstaten (...) alle dienstige maatregelen [nemen] opdat de interoperabiliteitsonderdelen:*

- *alleen op de markt worden gebracht indien zij de interoperabiliteit van het systeem mogelijk maken door te voldoen aan de essentiële eisen;*
- *binnen hun toepassingsgebied worden gebruikt overeenkomstig hun bestemming en naar behoren worden geïnstalleerd en onderhouden.*

6.1.2. *Deze bepalingen vormen geen belemmering voor het op de markt brengen van deze onderdelen voor andere toepassingen.'*

6.1.3. Het in de handel brengen van een interoperabiliteitsonderdeel is de initiële actie, die doorgaans plaatsvindt wanneer het onderdeel het fabricagestadium verlaat, om dit onderdeel voor het eerst op het grondgebied van de EU beschikbaar te stellen met het oog op de distributie of het gebruik ervan in de EU. Het begrip 'in de handel brengen' heeft betrekking op elk individueel interoperabiliteitsonderdeel, niet op het type onderdeel, en het is voor dit begrip niet relevant of het onderdeel als individuele eenheid of in serie wordt geproduceerd.

6.1.4. Een interoperabiliteitsonderdeel kan ofwel tegen betaling, ofwel gratis beschikbaar worden gesteld (d.w.z. in de handel worden gebracht), over het algemeen door fysieke overhandiging of door overdracht van de eigendom van de fabrikant, diens gemachtigde of de in de EU gevestigde importeur aan de distributeurs of rechtstreeks aan de eindgebruikers, ongeacht het juridisch instrument waarop de overdracht is gebaseerd (een verkoop-, leen-, huur- of leaseovereenkomst of enig ander soort juridisch instrument).

6.1.5. Wanneer een interoperabiliteitsonderdeel in de handel wordt gebracht, moet het voldoen aan de van toepassing zijnde richtlijnen en TSI's. Omdat het begrip 'in de handel brengen' betrekking heeft op elk individueel interoperabiliteitsonderdeel, moet de fabrikant ervoor zorgen dat elk individueel interoperabiliteitsonderdeel voldoet aan de interoperabiliteitsrichtlijn, de daaraan gerelateerde TSI's en andere richtlijnen die van toepassing zijn op het moment dat het onderdeel op de markt wordt gebracht.

6.1.6. Als een fabrikant, diens gemachtigde in de EU of de importeur een interoperabiliteitsonderdeel dat voldoet aan de interoperabiliteitsrichtlijn en de daaraan gerelateerde TSI's aanbiedt in een catalogus, wordt dat onderdeel geacht niet in de handel te zijn gebracht totdat het feitelijk voor het eerst beschikbaar is gesteld. Als een interoperabiliteitsonderdeel dat in een catalogus wordt aangeboden niet volledig in overeenstemming is met de bepalingen van de interoperabiliteitsrichtlijn en de daaraan gerelateerde TSI's, moet dit daarom duidelijk in de catalogus worden vermeld.

6.1.7. Wanneer het interoperabiliteitsonderdeel in de handel is gebracht, moet dit onderdeel door een 'EG'-verklaring worden bestreken. Een 'EG'-verklaring kan betrekking hebben op één component of op een serie identieke componenten. In beide gevallen moet(en) de component(en) waarop de 'EG'-verklaring betrekking heeft duidelijk worden geïdentificeerd, bijvoorbeeld door middel van serienummers.

6.1.8. Een product wordt geacht niet in de handel te zijn gebracht wanneer het product:

- wordt overgedragen door een fabrikant in een derde land aan een gemachtigde in de EU aan wie de fabrikant de taak heeft toevertrouwd om ervoor te zorgen dat het

interoperabiliteitsonderdeel aan de interoperabiliteitsrichtlijn en de daaraan gerelateerde TSI's voldoet;

- wordt ingevoerd in de EU met het oog op wederuitvoer, dat wil zeggen in het kader van veredelingsregelingen;
- wordt gefabriceerd in de EU ten behoeve van uitvoer naar een derde land;
- wordt tentoongesteld op handelsbeurzen of tentoonstellingen. In dit geval is het mogelijk dat het niet volledig in overeenstemming is met de bepalingen van de interoperabiliteitsrichtlijn en de desbetreffende TSI's. Dit feit moet duidelijk worden vermeld naast het tentoongestelde interoperabiliteitsonderdeel.

6.2. Levenscyclus van subsystemen

[G 103] De levenscyclus van een subsysteem bestaat uit de volgende stadia:

- ontwerp;
- fabricage;
- eindcontrole;
- indienststelling;
- exploitatie en onderhoud; en
- levenseinde.

[G 104] De levenscyclus van een subsysteem kan meerdere vernieuwingen en/of verbeteringen omvatten.

[G 105] Zoals wordt bepaald in [artikel 5, lid 2], “[stemmen] de subsystemen (...) overeenkomstig [de operabiliteits]richtlijn met de op het moment van inwerkingtreding, vernieuwing of verbetering geldende TSI's overeen; deze conformiteit blijft tijdens het gebruik van elk subsysteem ononderbroken gehandhaafd”.

[G 106] Op het moment dat een subsysteem in dienst wordt gesteld, ligt de verantwoordelijkheid voor de overeenstemming met de TSI's bij de organisatie die de 'EG'-keuringsverklaring heeft opgesteld. Daarnaast moet deze overeenstemming worden gecontroleerd en gecertificeerd door een aangemelde instantie.

[G 107] Nadat een subsysteem in dienst is gesteld, ligt de verantwoordelijkheid voor de overeenstemming met de TSI's volgens [artikel 15, lid 3] bij de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die het subsysteem exploiteert, en volgens artikel 14 bis van de veiligheidsrichtlijn bij de met het onderhoud belaste entiteit voor zover het het onderhoud van voertuigen betreft.

[G 108] Bijlage 4 bij deze leidraad bevat enkele praktijkvoorbeelden, die worden geïllustreerd met stroomschema's.

6.2.1. Ontwerp, fabricage en eindcontrole van een subsysteem

[G 109] Zoals wordt opgemerkt in [artikel 18, lid 2], begint de taak van de aangemelde instanties in het ontwerpstadium en eindigt deze direct vóór de indienststelling van een subsysteem. Opgemerkt dient te worden dat voor bepaalde aspecten geldt dat een aangemelde instantie de controles niet kan uitvoeren als zij niet meteen vanaf het begin van het fabricage stadium bij het proces is betrokken, en in elk geval kan het op een laat tijdstip bij

het proces betrekken van een aangemelde instantie leiden tot vertraging van de 'EG'-keuring en dientengevolge van de afgifte van een vergunning voor indienststelling.

- [G 110] Naar aanleiding van de 'EG'-keuring stelt de aangemelde instantie een 'EG'-keuringsverklaring op.
- [G 111] De aangemelde instantie is ook verantwoordelijk voor het samenstellen van het technisch dossier waarvan de 'EG'-keuringsverklaring vergezeld moet gaan ([artikel 18, lid 3]). Dit dossier moet, behalve andere documenten, *'alle gegevens inzake de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen, alsmede inzake de voorschriften voor onderhoud, permanent of periodiek toezicht en gebruik bevatten'*.
- [G 112] Het technisch dossier moet de resultaten van de keuring van de overeenstemming met de van toepassing zijnde aangemelde nationale voorschriften door de aangewezen instanties omvatten, evenals, indien dit wordt vereist door Verordening (EG) nr. 352/2009 van de Commissie, het verslag met betrekking tot de gemeenschappelijke veiligheidsmethode (CSM) voor risicobeoordeling als bedoeld in artikel 6, lid 3, van Richtlijn 2004/49/EG (overeenkomstig de paragrafen 2.4 en 3.3 van bijlage VI van de interoperabiliteitsrichtlijn).

6.2.2. Indienststelling van een subsysteem

- [G 113] In [Artikel 15, lid 1] wordt bepaald dat *'(...) elke lidstaat toestemming [geeft] voor de indienststelling van de zich op zijn grondgebied bevindende of geëxploiteerde subsystemen van structurele aard, die van het spoorwegsysteem deel uitmaken.*

Daarvoor nemen de lidstaten alle noodzakelijke maatregelen opdat deze subsystemen alleen in dienst kunnen worden gesteld indien zij zodanig zijn ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd en/of zodanig worden geëxploiteerd dat de inachtneming van de desbetreffende essentiële eisen niet in het gedrang komt wanneer zij in het spoorwegsysteem worden opgenomen.'

Dit omvat, maar is niet beperkt tot, overeenstemming met de desbetreffende TSI's. Ook omvat dit overeenstemming met de van toepassing zijnde aangemelde nationale voorschriften en de veilige integratie van deze subsystemen.

- [G 114] Overeenkomstig [artikel 18] stelt de aanbestedende dienst of de fabrikant, of hun gemachtigde in de EU, de 'EG'-keuringsverklaring op, op basis van een door een aangemelde instantie verstrekt 'EG'-keuringscertificaat en het technisch dossier waarvan het certificaat vergezeld gaat.
- [G 115] Wanneer de keuringsprocedure eenmaal is afgerond, moet de veiligheidsinstantie van de lidstaat waarin het subsysteem in dienst zal worden gesteld een vergunning voor indienststelling van het subsysteem afgeven.
- [G 116] De verplichting dat een subsysteem overeenstemt met een specifieke TSI begint met de eerste indienststelling na de inwerkingtreding van deze TSI als het toepassingsgebied (zowel het geografische als het technische) van deze TSI dit specifieke subsysteem omvat. Daarna moet deze overeenstemming worden geverifieerd bij elke volgende indienststelling. Bovendien moet deze overeenstemming voortdurend in stand worden gehouden zolang elk subsysteem wordt gebruikt.

6.2.3. Vernieuwing of verbetering van een subsysteem

- [G 117] Bij vernieuwing of verbetering moet de aanbestedende dienst of de fabrikant, als eerste stap, de betrokken lidstaat een dossier overleggen waarin het project wordt beschreven. Op basis van het dossier, en rekening houdend met de uitvoeringsstrategie die wordt

beschreven in hoofdstuk 7 van de van toepassing zijnde TSI, moet de lidstaat besluiten of de reikwijdte van de vernieuwing of verbetering met zich meebrengt dat een nieuwe vergunning voor indienststelling in de zin van de interoperabiliteitsrichtlijn moet worden afgegeven.

- [G 118] Een dergelijke vergunning voor indienststelling is nodig wanneer het veiligheidsniveau negatief kan worden beïnvloed door de voorziene vernieuwing of verbetering.
- [G 119] Als een nieuwe vergunning nodig is, moet de lidstaat besluiten in hoeverre de TSI's op het project moeten worden toegepast. De lidstaat kan, indien nodig, met name specificeren welke karakteristieken het subsysteem dat aan een nieuwe ontwerpvoetsing en/of typekeuring moet worden onderworpen moet hebben, aan welke delen van de TSI's moet worden voldaan en welke delen van het subsysteem aan de TSI's moeten voldoen.

6.2.4. Exploitatie en onderhoud van een subsysteem

- [G 120] Voor subsystemen die in dienst zijn gesteld, zijn verbeterd of zijn vernieuwd vóór de inwerkingtreding van de desbetreffende TSI's geldt, in geval van onderhoudsgerelateerde vervanging, dat de toepassing van deze TSI's vrijwillig is.
- [G 121] Voor een subsysteem dat in dienst is gesteld, is verbeterd of is vernieuwd na de inwerkingtreding van de desbetreffende TSI's geldt dat de overeenstemming met deze TSI's gedurende de hele levenscyclus van dit subsysteem in stand moet worden gehouden, ook bij onderhoudsgerelateerde vervanging. Dit omvat het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen die door een 'EG'-verklaring worden bestreken.
- [G 122] Voor de vervulling van deze eis omvat een maatregel tot intrekking van een TSI doorgaans een artikel volgens welk de bepalingen van de ingetrokken TSI van toepassing blijven met betrekking tot de instandhouding van projecten die overeenkomstig deze TSI zijn goedgekeurd.
- [G 123] Op deze manier kunnen aangemelde instanties (een) 'EG'-verklaring(en) afgeven die overeenstem(m)(t)(en) met (een) ingetrokken TSI('s), met name voor een interoperabiliteitsonderdeel voor een subsysteem dat overeenkomstig deze TSI is goedgekeurd.
- [G 124] Behalve dat ze voor overeenstemming van het rollend materieel met de bepalingen van de interoperabiliteitsrichtlijn moeten zorgen, moeten spoorwegondernemingen ook in elk van de lidstaten waarin zij actief zijn een veiligheidscertificaat verkrijgen en moeten infrastructuurbeheerders een veiligheidsvergunning verkrijgen, in overeenstemming met artikel 10 respectievelijk artikel 11 van de veiligheidsrichtlijn.
- [G 125] Bij de exploitatie en het onderhoud van een subsysteem is geen aangemelde instantie betrokken.

6.3. Indienststelling van een voertuig

- 6.3.1. Volgens [artikel 21, lid 1] van de interoperabiliteitsrichtlijn wordt, *'[a]lvorens op een net te worden gebruikt, (...) voor de indienststelling van een voertuig een vergunning afgegeven door de nationale veiligheidsinstantie die voor dit net bevoegd is, tenzij in dit hoofdstuk anderszins is bepaald.'*
- 6.3.2. Een voertuig kan bestaan uit een of meerdere subsystemen.
- 6.3.3. Alle bepalingen met betrekking tot vergunningen voor indienststelling van voertuigen (zowel bestaande als nieuwe) zijn opgenomen in de interoperabiliteitsrichtlijn.

-
- 6.3.4. Een belangrijk verschil tussen subsystemen die een netwerk vormen (infrastructuur en vaste installaties) en subsystemen die een voertuig vormen, is dat de eerste categorie slechts één vergunning voor indienststelling ontvangt (verleend door de nationale veiligheidsinstantie van de lidstaat waarin het netwerk is geïnstalleerd), terwijl voor de tweede categorie (tenzij in [hoofdstuk V] anders wordt bepaald) in elke lidstaat waarin het voertuig zal worden gebruikt een vergunning is vereist.
- 6.3.5. Met betrekking tot voertuigen wordt in de interoperabiliteitsrichtlijn een verschil vastgesteld tussen de *'eerste vergunning voor indienststelling'* (de vergunning in de eerste lidstaat waarin het voertuig in dienst zal worden gesteld) en *'aanvullende vergunningen voor indienststelling'* (vergunningen in andere lidstaten waarin het voertuig zal worden geëxploiteerd).
- 6.3.6. Het principe is dat de controles die worden uitgevoerd voor het verkrijgen van een vergunning in één lidstaat niet hoeven te worden herhaald voor het verkrijgen van vergunningen in een andere lidstaat. In het bijzonder geldt daarbij dat de 'EG'-keuring die moet worden uitgevoerd voor de eerste vergunning voor indienststelling ook geldig is voor de aanvullende vergunning.

7. LIJST VAN BIJLAGEN

1. Specifieke leidraden voor verschillende TSI's (met inbegrip van lijsten van toepasselijke normen en andere documenten)
2. Conformiteitsbeoordeling en 'EG'-keuring
3. Het Europees kader
4. Voorbeelden van toepassing van TSI's tijdens verschillende stadia

(zie de website van het Bureau voor de meest recente beschikbare versies van de bijlagen, nuttige internetlinks en -adressen en veelgestelde vragen.)

REFERENTIEDOCUMENTEN

Tabel 6: Referentiedocumenten

Ref.	Document	Publicatieblad	Meest recente wijziging	Versie
[1]	Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap	L 237 van 24.8.1991	Richtlijn 2007/58/EG L 315 van 3.12.2007	--
[2]	Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen	L 143 van 27.6.1995	Richtlijn 2004/49/EG L 220 van 21.6.2004	--
[3]	Richtlijn 95/19/EG van de Raad van 19 juni 1995 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van gebruiksrechten voor de infrastructuur	L 143 van 27.6.1995	Richtlijn 2001/14/EG (intrekking) L 75 van 15.3.2001	--
[4]	Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem	L 235 van 17.9.1996	Richtlijn 2008/57/EG (intrekking) L 191 van 18.7.2008	--
[5]	Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften	L 24 van 21.7.1998	Richtlijn 2006/96/EG L 363 van 20.12.2006	--
[6]	Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap	L 75 van 15.3.2001	Corrigendum, L 334 van 18.12.2001	--
[7]	Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen	L 75 van 15.3.2001	–	--

Tabel 6: Referentiedocumenten

Ref.	Document	Publicatieblad	Meest recente wijziging	Versie
[8]	Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering	L 75 van 15.3.2001	Richtlijn 2007/58/EG L 315 van 3.12.2007	--
[9]	Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem	L 110 van 20.4.2001	Richtlijn 2008/57/EG (intrekking) L 191 van 18.7.2008	--
[10]	Richtlijn 2004/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten	L 134 van 30.4.2004	Verordening (EU) nr. 1251/2011 L 319/43 van 2.12.2011	--
[11]	Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de gemeenschappelijke spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG en Richtlijn 2001/14/EG	L 164 van 30.4.2004	Richtlijn 2009/149/EG L 313 van 28.11.2009	--
[12]	Richtlijn 2004/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Richtlijn 96/48/EG van de Raad betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van Richtlijn 2001/16/EG van de Raad en het Europees Parlement betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem	L 164 van 30.4.2004	Richtlijn 2008/57/EG (intrekking) L 191 van 18.7.2008	--

Tabel 6: Referentiedocumenten

Ref.	Document	Publicatieblad	Meest recente wijziging	Versie
[13]	Richtlijn 2004/51/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap	L 164 van 30.4.2004	Corrigendum L 164 van 30.4.2004	--
[14]	Richtlijn 2007/32/EG tot wijziging van bijlage VI bij Richtlijn 96/48/EG betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem en bijlage VI bij Richtlijn 2001/16/EG betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem	L 141 van 2.6.2007	Richtlijn 2008/57/EG (intrekking) L 191 van 18.7.2008	--
[15]	Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, en van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur	L 315 van 3.12.2007	–	--
[16]	Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen	L 315 van 3.12.2007	–	--
[17]	Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap	L 191 van 18.7.2008	Richtlijn 2009/131/EG L 273 van 17.10.2009 Richtlijn 2011/18/EU L 57 van 2.3.2011	--

Tabel 6: Referentiedocumenten

Ref.	Document	Publicatieblad	Meest recente wijziging	Versie
[18]	Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer	L 315 van 3.12.2007	–	--
[19]	Besluit 94/1/EG van de Raad en de Commissie van 13 december 1993 betreffende de sluiting van de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte tussen de Europese Gemeenschappen, hun lidstaten en de Republiek Oostenrijk, de Republiek Finland, de Republiek IJsland, het Vorstendom Liechtenstein, het Koninkrijk Noorwegen, het Koninkrijk Zweden en de Zwitserse Bondsstaat	L 1 van 3.1.1994	–	--
[20]	Verordening (EG) nr. 881/2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau (Spoorwegbureauverordening)	L 220 van 21.6.2004	Verordening (EG) nr. 1335/2008 L 354 van 31.12.2008	--
[21]	Besluit 1999/468/EG van de Raad tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden	L 184 van 17.7.1999	Verordening (EU) nr. 182/2011 L 55 van 28.2.2011	--
[22]	Besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van Besluit 93/465/EEG van de Raad	L 218 van 13.8.2008	–	--
[23]	Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93	L 218 van 13.8.2008	--	--

Tabel 6: Referentiedocumenten

Ref.	Document	Publicatieblad	Meest recente wijziging	Versie
[24]	Besluit nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet	L 286 van 4.11.2010	–	--
[25]	Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een transeuropees vervoersnet	L 228 van 9.9.1996	Besluit nr. 661/2010/EU (intrekking) L 286 van 4.11.2010	--
[26]	Besluit 93/465/EEG van de Raad van 22 juli 1993 betreffende de modules voor de verschillende fasen van de overeenstemmings-beoordelingsprocedures en de voorschriften inzake het aanbrengen en het gebruik van de CE-markering van overeenstemming	L 220 van 30.8.1993	Besluit nr. 768/2008/EG (intrekking) L 218 van 13.8.2008	--
[27]	Verordening (EEG) nr. 339/93 van de Raad van 8 februari 1993 betreffende controles op de overeenstemming van uit derde landen ingevoerde produkten met de op het gebied van de produktveiligheid toepasselijke voorschriften	L 40 van 17.2.1993	Verordening (EG) nr. 765/2008 (intrekking) L 218 van 13.8.2008	--
[28]	Beschikking 2006/679/EG van de Commissie betreffende de technische specificatie van het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem	L 284 van 16.10.2006	Intrekking: Besluit 2012/88/EU L 51 van 25.1.2012 Wijziging: Besluit 2012/463/EU L 217 van 14.8.2012	--
[29]	Beschikking 2006/860/EG van de Commissie betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem besturing en seingeving van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem	L 342 van 7.12.2006	Intrekking: Besluit 2012/88/EU L 51 van 25.1.2012 Wijziging: Besluit 2012/463/EU L 217 van 14.8.2012	--

Tabel 6: Referentiedocumenten

Ref.	Document	Publicatieblad	Meest recente wijziging	Versie
[30]	Beschikking 2006/861/EG van de Commissie betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem rollend materieel — goederenwagens van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem	L 344 van 8.12.2006	Wijziging: Beschikking 2009/107/EG L 45 van 14.2.2009 Besluit 2012/464/EU L 217 van 14.8.2012	--
[31]	Beschikking 2006/920/EG van de Commissie betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem "exploitatie en beheer van het treinverkeer" van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem	L 359 van 18.12.2006	Intrekking: Besluit 2011/314/EU L 144 van 31.5.2011	--
[32]	Besluit 2011/229/EU van de Commissie betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem "rollend materieel – geluidsemissies" van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem	L 99 van 13.4.2011	Besluit 2012/464/EU L 217 van 14.8.2012	--
[33]	Verordening (EG) nr. 62/2006 van de Commissie betreffende de technische specificaties voor interoperabiliteit van het subsysteem Telematicatoepassingen voor goederenvervoer van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem	L 13 van 18.1.2006	Verordening (EU) nr. 328/2012 van de Commissie L 106 van 17.4.2012	--
[34]	Beschikking 2008/217/EG van de Commissie betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem infrastructuur van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem	L 77 van 19.3.2008	Wijziging: Besluit 2012/464/EU L 217 van 14.8.2012	--

Tabel 6: Referentiedocumenten

Ref.	Document	Publicatieblad	Meest recente wijziging	Versie
[35]	Beschikking 2008/163/EG van de Commissie betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit met betrekking tot "veiligheid in spoorwegtunnels" voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem en het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem	L 64 van 7.3.2008	Wijziging: Besluit 2011/291/EU L 139 van 26.5.2011 Besluit 2012/464/EU L 217 van 14.8.2012	--
[36]	Beschikking 2008/164/EG van de Commissie betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit met betrekking tot personen met beperkte mobiliteit voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem en het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem	L 64 van 7.3.2008	Wijziging: Besluit 2012/464/EU L 217 van 14.8.2012	--
[37]	Beschikking 2008/231/EG van de Commissie betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem overeenkomstig artikel 6, lid 1, van Richtlijn 96/48/EG van de Raad en houdende intrekking van Beschikking nr. 2002/734/EG van de Commissie	L 84 van 26.3.2008	Wijziging: Besluit 2010/640/EU L 280 van 26.10.2010 Besluit 2012/464/EU L 217 van 14.8.2012	--
[38]	Beschikking 2008/232/EG van de Commissie betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem rollend materieel van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem	L 84 van 26.3.2008	Wijziging: Besluit 2012/464/EU L 217 van 14.8.2012	--
[39]	Beschikking 2008/284/EG van de Commissie betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem energie van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem	L 104 van 14.4.2008	Wijziging: Besluit 2012/464/EU L 217 van 14.8.2012	--

Tabel 6: Referentiedocumenten

Ref.	Document	Publicatieblad	Meest recente wijziging	Versie
[40]	Besluit C(2010)2576 van de Commissie betreffende een mandaat aan het Bureau om de technische specificaties inzake operabiliteit te ontwikkelen en bij te werken teneinde de werkingssfeer daarvan uit te breiden tot het volledige spoorwegsysteem in de Unie			
[41]	Besluit 2010/640/EU van de Commissie van 21 oktober 2010 tot wijziging van Beschikkingen 2006/920/EG en 2008/231/EG wat betreft de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem "Exploitatie en beheer van het treinverkeer" van de trans-Europese conventionele en hogesnelheidsspoorwegsysteem	L 280 van 26.10.2010	Besluit 2011/314/EU L 144 van 31.5.2011	--
[42]	Besluit 2010/713/EU van de Commissie van 9 november 2010 inzake de modules voor de procedure voor de beoordeling van de conformiteit, de geschiktheid voor gebruik en de EG-keuring die moeten worden toegepast in het kader van de overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde technische specificaties inzake interoperabiliteit	L 319 van 4.12.2010	--	--
[43]	Aanbeveling 2011/217/EU van de Commissie van 29 maart 2011 betreffende vergunningen voor de indienststelling van subsystemen van structurele aard en voertuigen op grond van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad	L 95 van 8.4.2011	--	--
[44]	Kadermandaat voor het Europees Spoorwegbureau voor de uitvoering van bepaalde activiteiten in het kader van Richtlijn 96/48/EG en 2001/16/EG – Besluit C(2007)3371	Niet van toepassing	--	--

Tabel 6: Referentiedocumenten

Ref.	Document	Publicatieblad	Meest recente wijziging	Versie
[45]	Besluit 2011/274/EU van de Commissie van 26 april 2011 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "Energie" van het conventionele trans-Europees spoorwegsysteem	L 126 van 14.5.2011	Besluit 2012/464/EU L 217, 30, van 14.8.2012	--
[46]	Besluit 2011/275/EU van de Commissie van 26 april 2011 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "infrastructuur" van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem	L126 van 14.5.2011	Besluit 2012/464/EU L 217, van 14.8.2012	--
[47]	Besluit 2011/291/EU van de Commissie van 26 april 2011 betreffende een technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "rollend materieel – Locomotieven en reizigerstreinen" van het conventionele trans-Europees spoorwegsysteem	L 139 van 26.5.2011	Besluit 2012/464/EU L 217 van 14.8.2012	--
[48]	Besluit 2011/314/EU van de Commissie van 12 mei 2011 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem "Exploitatie en verkeersleiding" van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem	L 144 van 31.5.2011	Wijziging: Besluit 2012/464/EU L 217 van 14.8.2012	--
[49]	Verordening (EU) nr. 454/2011 van de Commissie van 5 mei 2011 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem telematicatoepassingen ten dienste van passagiers van het trans-Europees spoorwegsysteem	L 123 van 12.5.2011	Verordening (EU) nr. 665/2012 L 194, 1, van 21.7.2012	--

Tabel 6: Referentiedocumenten

Ref.	Document	Publicatieblad	Meest recente wijziging	Versie
[50]	Richtlijn 2009/131/EG van de Commissie van 16 oktober 2009 tot wijziging van bijlage VII bij Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap	L 273 van 17.10.2009	--	--
[51]	Richtlijn 2011/18/EU van de Commissie van 1 maart 2011 tot wijziging van de bijlagen II, V en VI bij Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap	L 57 van 2.3.2011	--	--
[52]	Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren	L 55 van 28.2.2011		
[53]	Besluit van de Commissie van 25 januari 2012 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van de subsystemen besturing en seingeving van het trans-Europese spoorwegsysteem	Besluit 2012/88/EU L 51 van 23.2.2012	--	--

DEFINITIES EN AFKORTINGEN

Definities

- [G 126] Onderstaande tabel bevat een lijst van termen die in deze leidraad worden gebruikt, met de bijbehorende definities.
- [G 127] Een aantal van deze termen is reeds in de desbetreffende wetteksten gedefinieerd; in dat geval wordt de definitie in cursief en tussen aanhalingstekens geplaatst en wordt de bron van de definitie vermeld. Deze definities zijn bindend.
- [G 128] Andere termen zijn niet reeds in wetteksten gedefinieerd; in dat geval is de definitie overgenomen uit de normen of leidraden of zijn ze uitgewerkt door het team dat deze leidraad heeft opgesteld. Deze definities zijn niet bindend.

Tabel 7: Definities

Term	Definitie/bron
Handelingen van het Bureau	Elk document dat het Europees Spoorwegbureau uitbrengt overeenkomstig artikel 2, onder a), van Verordening (EG) nr. 881/2004.
Toepassingsgebied	Ontwerpkarakteristieken van een subsysteem of subsystemen waarin het operabiliteitsonderdeel zal worden geïntegreerd.
Fundamentele parameter	<i>'elke wettelijke, technische of operationele voorwaarde die kritiek is op het vlak van de interoperabiliteit en die in de desbetreffende TSI's wordt vermeld.'</i> ([artikel 2, onder k])
Conformiteit	Naleving van gespecificeerde eisen door een product, dienst, systeem, persoon of orgaan (uitleg van artikel R1, punt 12, van bijlage 1 bij Besluit nr. 768/2008/EG).
Conformiteitsbeoordeling	<i>'het proces waarin wordt aangetoond of voldaan is aan de vastgestelde eisen voor een product, proces, dienst, systeem, persoon of instantie'</i> (artikel R1, punt 12, van bijlage 1 bij Besluit nr. 768/2008/EG).
Conformiteitsbeoordelingsinstantie	<i>'een instantie die conformiteitsbeoordelingsactiviteiten verricht, zoals onder meer ijken, testen, certificeren en inspecteren'</i> (artikel R1, punt 13, van bijlage 1 bij Besluit nr. 768/2008/EG); in het kader van de interoperabiliteitsrichtlijn is een aangemelde instantie een conformiteitsbeoordelingsinstantie met betrekking tot de TSI's en is een aangewezen instantie een conformiteitsbeoordelingsinstantie met betrekking tot aangemelde nationale voorschriften.
GVM-beoordelingsinstantie	<i>'een onafhankelijke en bevoegde persoon, organisatie of entiteit die een onderzoek verricht om, op basis van bewijsmateriaal, te beoordelen of een systeem geschikt is om aan de vastgestelde veiligheidsvereisten te voldoen'</i> (artikel 3, lid 14) van Verordening (EG) nr. 352/2009 van de Commissie

Tabel 7: Definities

Term	Definitie/bron
Aanbestedende dienst	' <i>elk openbaar of particulier bedrijf of orgaan dat opdracht geeft voor het ontwerp en/of de bouw of de vernieuwing of verbetering van een subsysteem. Deze entiteit kan een spoorwonderneming, een infrastructuurbeheerder, een houder of een concessionaris die belast is met de indienststelling van een project zijn</i> ' ([artikel 2, onder r])
Afwijking	Vrijstelling van alle of een deel van de eisen van een TSI, verleend overeenkomstig [artikel 9].
Ontwerptoetsing	Beoordeling van het ontwerp van een product door de ontwerpmethoden, de ontwerpinstrumenten en de ontwerpresultaten, rekening houdend met, in voorkomend geval, de resultaten van tests, evaluaties en proefondervindelijke keuring (procedure binnen module CH1 voor interoperabiliteitsonderdelen of module SH1 voor subsystemen)
Aangewezen instantie	Instantie die door een lidstaat is aangewezen om de overeenstemming van subsystemen met aangemelde nationale voorschriften te beoordelen volgens [Artikel 17 of 20]
Essentiële eisen	' <i>het geheel van de in bijlage III omschreven voorwaarden waaraan het spoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, moeten voldoen</i> ' ([artikel 2, onder g])
Europese specificatie	' <i>een gemeenschappelijke technische specificatie, een Europese technische goedkeuring of een nationale norm waarin een Europese norm is omgezet, zoals gedefinieerd in bijlage XXI bij Richtlijn 2004/17/EG</i> ' ([artikel 2, onder h])
Bestaand spoorwegsysteem	' <i>het geheel van spoorweginfrastructuren van het bestaande spoorwegsysteem, bestaande uit de lijnen en vaste installaties en uit voertuigen, ongeacht categorie of herkomst, die op deze infrastructuren rijden</i> ' ([artikel 2, onder o])
Geharmoniseerde norm	' <i>elke Europese norm die is opgesteld door een van de Europese normalisatie-instellingen die worden vermeld in bijlage I bij Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (1) in het kader van een door de Commissie gegeven mandaat dat volgens de procedure van artikel 6, lid 3, van die richtlijn is opgesteld, en die alleen of samen met andere normen een oplossing vormt voor het probleem van de naleving van een wetgevingsbepaling</i> ' ([artikel 2, onder u])

Tabel 7: Definities

Term	Definitie/bron
Infrastructuur-beheerder	'een instantie of onderneming die met name belast is met de totstandbrenging en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur of een deel daarvan, als omschreven in artikel 3 van Richtlijn 91/440/EEG. Dit kan ook het beheer van de infrastructuurcontrole en veiligheidssystemen omvatten. De taken van de infrastructuurbeheerder op een net of een deel van een net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen' (artikel 3, onder b) van de veiligheidsrichtlijn)
Innovatieve oplossing	Technische oplossing die voldoet aan de essentiële eisen van de interoperabiliteitsrichtlijn en andere regelgeving die is afgeleid uit het Verdrag, maar niet aan bepaalde eisen van de desbetreffende TSI's, en/of die volgens deze TSI's niet beoordeelbaar is.
Nationale veiligheidsinstantie	'het nationale orgaan dat belast is met de taken betreffende de veiligheid op het spoor overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn, of een binationaal orgaan dat door de lidstaten met deze taken belast is om te zorgen voor een uniforme veiligheidsregeling voor gespecialiseerde grensoverschrijdende infrastructuur' (artikel 3, onder g) van de veiligheidsrichtlijn)
Aangemelde instantie	'[de] instantie[] die belast [is] met de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de EG-keuringsprocedure van de subsystemen' ([artikel 2, onder j])
Open punt	Technische aspecten die overeenkomen met de essentiële eisen die niet uitdrukkelijk aan de orde konden komen in een TSI en die duidelijk als open punten zijn omschreven in een bijlage van de TSI [artikel 5, lid 6].
Indienststelling	'alle handelingen door middel waarvan een subsysteem of een voertuig in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht' ([artikel 2, onder q])
In de handel brengen	'het voor het eerst in de Gemeenschap op de markt aanbieden van een product' (artikel R1, punt 2, van bijlage 1 bij Besluit nr. 768/2008/EG), waarbij onder 'op de markt aanbieden' wordt verstaan 'het in het kader van een handelsactiviteit, al dan niet tegen betaling, verstrekken van een product met het oog op distributie, consumptie of gebruik op de communautaire markt' (artikel R1, punt 1, van bijlage 1 bij Besluit nr. 768/2008/EG)
Project in vergevorderd stadium	'elk project waarvan de planning/aanlegfase zodanig is gevorderd dat een wijziging van het technische aanbestedingsdossier voor de betrokken lidstaat onaanvaardbaar is om juridische, contractuele, economische, financiële, sociale of milieuredenen; dit moet voldoende worden gemotiveerd' ([artikel 2, onder t])

Tabel 7: Definities

Term	Definitie/bron
Spoorwegonderneming	<i>'spoorwegonderneming als omschreven in Richtlijn 2001/14/EG of een andere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke onderneming die goederen en/of reizigers over het spoor vervoert, waarbij in ieder geval door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend de tractie leveren' (artikel 5, onder c), van de veiligheidsrichtlijn)</i>
Regelgevings-domein	Door de staat of een overheidsinstantie vastgestelde producteisen en alle acties en activiteiten om aan deze eisen te voldoen, dit te controleren en hierover een verklaring te verstrekken.
Vernieuwing	<i>'belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben' ([artikel 2, onder n])</i>
Specifiek geval	<i>'elk deel van het spoorwegsysteem waarvoor om geografische of topografische redenen of omwille van het stadsmilieu en de samenhang van het bestaande systeem, bijzondere tijdelijke of definitieve bepalingen in de TSI's moeten worden opgenomen. Dergelijke gevallen zijn bijvoorbeeld lijnen en netwerken die niet verbonden zijn met het netwerk in de rest van de Gemeenschap, het profiel, de spoorwijdte of de spoorafstand, alsmede voertuigen die bestemd zijn voor strikt lokaal, regionaal of historisch gebruik en voertuigen met een plaats van vertrek of bestemming in derde landen' ([artikel 2, onder l])</i>
Vervanging in het kader van onderhoud	<i>'vervanging van onderdelen door onderdelen met een identieke functie en identieke prestaties in het kader van preventief onderhoud of herstelwerkzaamheden' ([artikel 2, onder p])</i>
Technisch advies	Handeling van het Bureau overeenkomstig artikel 2 van de Spoorwegbureauverordening.
Typekeuring	De EG-typekeuring is dat gedeelte van een conformiteitsbeoordelingsprocedure waarin een aangemelde instantie het technisch ontwerp van een product onderzoekt om te controleren of het aan de toepasselijke eisen van het wetgevingsinstrument voldoet, en een verklaring hierover verstrekt. (procedure binnen de modules CB en SB in TSI's, ook voorzien in Besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad.)
Verbetering	<i>'belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben' ([artikel 2, onder m])</i>

Tabel 7: Definities

Term	Definitie/bron
Vrijwillig domein	Door de klant op contractbasis, maar niet door de staat of een overheidsinstantie vastgestelde producteisen en alle acties en activiteiten om aan deze eisen te voldoen, dit te controleren en hierover een verklaring te verstrekken.

Afkortingen

Tabel 8: Afkortingen

AFKORTING	VOLLEDIGE TERM
AEIF	Europese Associatie voor spoorweginteroperabiliteit (Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire)
CCS	Besturing en seingeving (Command Control and Signalling)
CEN	Europees Comité voor normalisatie
CENELEC	Europees Comité voor elektrotechnische normalisatie
CR	Conventionele spoorwegsysteem (Conventional Rail)
CSM	Gemeenschappelijke veiligheidsmethode (Common Safety Method)
EER	Europese Economische Ruimte
EIM	Europese Infrastructuurbeheerders
EMC	Elektromagnetische compatibiliteit
ENE	Energie
EPTTOLA	European Passenger Train and Traction Operating Lessors Association
ERA	Europees Spoorwegbureau (European Railway Agency), ook 'het Bureau' genoemd
ERADIS	Interoperabiliteitsgegevensbank van het Europees Spoorwegbureau – Gegevensbank voor interoperabiliteit en veiligheid
ERTMS	Europees systeem voor het beheer van het spoorwegverkeer (European Rail Traffic Management System)
ESO	Europese Normalisatieorganisatie (European Standardisation Organisation)
ETCS	Europees systeem voor treinbesturing (European Train Control System)
ETSI	Europees Instituut voor telecommunicatienormen (European Telecommunications Standards Institute)
EU	Europese Unie
GSM-R	Wereldwijd (Global) systeem voor mobiele communicatie – rail
HS	Hogesnelheidsspoorwegsysteem
IC	Interoperabiliteitsonderdeel (Interoperability Constituent)

Tabel 8: Afkortingen

AFKORTING	VOLLEDIGE TERM
IEC	Internationale Elektrotechnische Commissie
IM	Infrastructuurbeheerder (Infrastructure Manager)
INF	Infrastructuur
ISO	Internationale Organisatie voor normalisatie
TKV	Tussentijdse keuringsverklaring
LOC&PAS	Locomotieven en rollend materieel voor passagiersvervoer
NB Rail	Coördinatiegroep voor aangemelde instanties inzake spoorwegproducten en -systemen
PRM	Personen met beperkte mobiliteit (Persons with Reduced Mobility)
PB	Publicatieblad van de Europese Unie
OPE	Exploitatie en verkeersleiding (Operation and Traffic Management)
QMS	Kwaliteitsbeheerssysteem (Quality Management System)
RISC	Comité inzake spoorweginteroperabiliteit en -veiligheid (Railway Interoperability and Safety Committee)
RST	Rollend materieel (Rolling Stock)
SRT	Veiligheid in spoorwegtunnels (Safety in Railway Tunnels)
TAF	Telematicatoepassingen voor goederenvervoer (Telematic Applications for Freight Services)
TAP	Telematicatoepassingen ten dienste van passagiers (Telematic Applications for Passenger Services)
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor vervoer
TO	Technisch Advies (Technical Opinion)
TSI	Technische specificatie inzake interoperabiliteit
UIC	Internationale Spoorwegunie (Union Internationale des Chemins de fer)
UIP	Internationaal Verbond van eigenaren van particuliere goederenwagons (Union Internationale d'associations de Propriétaires de wagons de particuliers)

Tabel 8: Afkortingen

AFKORTING	VOLLEDIGE TERM
UIRR	Internationale Unie van maatschappijen voor gecombineerd rail-wegvervoer (Union Internationale des opérateurs de transport combiné Rail-Route)
UITP	Internationale Unie van het openbaar vervoer (Union Internationale des Transports Publics)
UNIFE	Vereniging van de Europese spoorwegnijverheid (Union des Industries Ferroviaires Européennes)
WAG	Goederenwagons