

KOMMISJONSBEKLUTNING

2015/EØS/76/106

av 21. oktober 2010

om endring av vedtak 2006/920/EF og 2008/231/EF om tekniske spesifikasjoner for samtrafikkvegne som gjelder delsystemet «Drift og trafikkstyring» i de transeuropeiske jernbanesystemene for konvensjonelle tog og høyhastighetstog*[meddelt under dokument K(2010) 7179]*

(2010/640/EU)(*)

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF av 17. juni 2008 om samtrafikkvegnen i Fellesskapets jernbanesystem⁽¹⁾, særlig artikkel 6 nr. 1,

under henvisning til Det europeiske jernbanebyrås anbefalinger av 17. juli 2009 om ensartede ERTMS-regler i TSI-er om styring, kontroll og signalering samt drift og trafikkstyring (ERA/REC/2009-02/INT), om revisjon av vedlegg P til TSI-er om drift og trafikkstyring for høyhastighetstog og konvensjonelle tog (ERA/REC/2009-03/INT), om revisjon av vedlegg T til TSI om drift og trafikkstyring for konvensjonelle tog (ERA/REC/2009-04/INT) og om en endring med sikte på å oppnå samsvar mellom direktiv 2007/59/EF og TSI-er om drift og trafikkstyring med hensyn til bestemmelsene om lokomotivføreres kompetanse (ERA/REC/2009-05/INT), og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Det er ved artikkel 12 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004⁽²⁾ fastsatt at Det europeiske jernbanebyrå (heretter kalt «byrået») skal sikre at de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkvegne (TSI-ene) tilpasses den tekniske utvikling og markedsutviklingen samt de samfunnsmessige kravene, og at det skal framlegge forslag for Kommisjonen om de endringene i TSI-ene som det anser nødvendige.
- 2) Ved vedtak K(2007) 3371 av 13. juli 2007 ga Kommisjonen et rammemandat til byrået for utøvelse av visse former for virksomhet i henhold til rådsdirektiv

96/48/EF av 23. juli 1996 om samtrafikkvegnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog⁽³⁾ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/16/EF av 19. mars 2001 om samtrafikkvegnen til jernbanesystemet for konvensjonelle tog⁽⁴⁾. I henhold til vilkårene i dette rammemandatet ble byrået anmodet om å revidere TSI-en om drift og trafikkstyring for konvensjonelle tog, vedtatt ved kommisjonsvedtak 2006/920/EF⁽⁵⁾, og den reviderte TSI-en om drift og trafikkstyring for høyhastighetstog, vedtatt ved kommisjonsvedtak 2008/231/EF⁽⁶⁾, samt å avgi tekniske uttalelser om vesentlige feil og offentliggjøre en liste over påviste mindre feil.

- 3) Et europeisk togstyringssystem (European Train Control System, «ETCS») og et verdensomspennende system for mobiltelekommunikasjonstjenester (Global System for Mobile communications — Railways: «GSM-R») anses som viktige hjelpemidler på veien mot et harmonisert transeuropeisk jernbanesystem. Reglene for disse systemene må derfor harmoniseres så snart som mulig. Som følge av dette prinsippet er ETCS og GSM-R spesifisert i TSI-er.
- 4) Kravene fastsatt i TSI-ene må være sammenhengende og entydige. Det betyr også at ulike TSI-er ikke kan henvise til tekniske krav på ulike utviklingstrinn. Alle TSI-ene bør derfor henvise til identiske tekniske krav.
- 5) For å harmonisere de relevante reglene i TSI-ene for det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog og høyhastighetstog bør reglene som gjelder driftsforhold, offentliggjøres som et teknisk dokument på byråets nettsted.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 280 av 26.10.2010, s. 29, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 80/2011 av 1. juli 2011 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 54 av 6.10.2011, s. 64.

⁽¹⁾ EUT L 191 av 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 164 av 30.4.2004, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 235 av 17.9.1996, s. 6.

⁽⁴⁾ EFT L 110 av 20.4.2001, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 359 av 18.12.2006, s. 1.

⁽⁶⁾ EUT L 84 av 26.3.2008, s. 1.

6) TSI-en om drift og trafikkstyring for konvensjonelle tog bør inneholde den samme henvisningen som den reviderte TSI-en om drift og trafikkstyring for høyhastighetstog.

direktiv 2008/57/EF —

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

7) Revisjonen av det tekniske dokumentet «Vedlegg A til TSI OPE» bør følge prosessen for endringsstyring (Change Control Management process – CCM), som anvendes for validering av tekniske ERTMS-spesifikasjoner.

Artikkel 1

Endring av vedtak 2006/920/EF

I vedtak 2006/920/EF gjøres følgende endringer:

8) I henhold til artikkel 32 nr. 1 i direktiv 2008/57/EF skal hvert enkelt kjøretøy motta et europeisk kjøretøynummer når den første ibruktakingstillatelsen gis. I samsvar med kommisjonsvedtak 2007/756/EF av 9. november 2007 om vedtakelse av en felles spesifikasjon for det nasjonale kjøretøyregisteret fastsatt i artikkel 14 nr. 4 og 5 i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF⁽¹⁾ registreres det europeiske kjøretøynummeret i et nasjonalt kjøretøyregister som føres og oppdateres av et nasjonalt organ utpekt av den berørte medlemsstaten.

a) Nye artikler 1a og 1b skal lyde:

«Artikkel 1a

Forvaltning av tekniske koder

1. Det europeiske jernbanebyrå (ERA) skal offentliggjøre listene med tekniske koder omhandlet i vedlegg P.9, P.10, P.11, P.12 og P.13 på sitt nettsted.

2. Byrået skal holde kodelistene nevnt i nr. 1 à jour og underrette Kommisjonen om utviklingen av dem. Kommisjonen skal underrette medlemsstatene om utviklingen av de nevnte tekniske kodene gjennom komiteen nedsatt ved artikkel 29 i direktiv 2008/57/EF.

(9) Kravene til kjøretøynummer i vedlegg P til TSI-en om drift og trafikkstyring (for høyhastighetstog og konvensjonelle tog) trenger ikke å revideres, idet det også tas hensyn til utviklingen av den rettslige rammen gitt i direktiv 2008/57/EF og vedtak 2007/756/EF. Ettersom den tekniske utvikling fører til at en rekke tekniske koder endrer seg over tid, bør byrået få oppgaven med å offentliggjøre og ajourføre slike lister med tekniske koder.

Artikkel 1b

Inntil 31. desember 2013, dersom et kjøretøy selges eller leies i et sammenhengende tidsrom på mer enn seks måneder, og dersom alle de tekniske kjennetegnene som danner grunnlaget for å ta kjøretøyet i bruk, forblir uendret, kan det europeiske kjøretøynummeret endres ved å registrere kjøretøyet på nytt og trekke tilbake den første registreringen.

10) Kravene til bremsevirkning er et åpent punkt i TSI-en om drift og trafikkstyring for konvensjonelle tog. Driftsforholdene for bremsevirkning bør harmoniseres.

Gjelder den nye registreringen en annen medlemsstat enn den som kjøretøyet ble registrert i første gang, kan registreringsinstansen som er ansvarlig for den nye registreringen, be om en kopi av dokumentasjonen knyttet til den første registreringen.

11) Kravene til lokomotivføreres faglige dyktighet samt fysiske og psykiske skikkethet er fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF⁽²⁾. For å unngå overlapping og dobbeltarbeid bør TSI-ene om drift og trafikkstyring ikke inneholde slike krav.

En slik endring av det europeiske kjøretøynummeret berører ikke artikkel 21-26 i direktiv 2008/57/EF med hensyn til framgangsmåtene for godkjenning.

12) Vedtak 2006/920/EF og 2008/231/EF bør derfor endres.

Administrasjonskostnadene knyttet til endring av det europeiske kjøretøynummeret skal dekkes av den som søker om å få endret kjøretøynummeret.»

13) Tiltakene fastsatt i denne beslutning er i samsvar med uttalelse fra komiteen nedsatt ved artikkel 29 nr. 1 i

b) Vedleggene endres som angitt i vedlegg I.

⁽¹⁾ EUT L 305 av 23.11.2007, s. 30.

⁽²⁾ EUT L 315 av 3.12.2007, s. 51.

*Artikkel 2***Endring av vedtak 2008/231/EF**

I vedtak 2008/231/EF gjøres følgende endringer:

a) Nye artikler 1a og 1b skal lyde:

*«Artikkel 1a***Forvaltning av tekniske koder**

1. Det europeiske jernbanebyrå (ERA) skal offentliggjøre listene med tekniske koder omhandlet i vedlegg P.9, P.10, P.11, P.12 og P.13 på sitt nettsted.

2. Byrået skal holde kodelistene nevnt i nr. 1 à jour og underrette Kommisjonen om utviklingen av dem. Kommisjonen skal underrette medlemsstatene om utviklingen av de nevnte tekniske kodene gjennom komiteen nedsatt ved artikkel 29 i direktiv 2008/57/EF.

Artikkel 1b

Inntil 31. desember 2013, dersom et kjøretøy selges eller leies i et sammenhengende tidsrom på mer enn seks måneder, og dersom alle de tekniske kjennetegnene som danner grunnlaget for å ta kjøretøyet i bruk, forblir uendret, kan det europeiske kjøretøynummeret endres ved å registrere kjøretøyet på nytt og trekke tilbake den første registreringen.

Gjelder den nye registreringen en annen medlemsstat enn den som kjøretøyet ble registrert i første gang, kan

registreringsinstansen som er ansvarlig for den nye registreringen, be om en kopi av dokumentasjonen knyttet til den første registreringen.

En slik endring av det europeiske kjøretøynummeret berører ikke artikkel 21-26 i direktiv 2008/57/EF med hensyn til framgangsmåtene for godkjenning.

Administrasjonskostnadene knyttet til endring av det europeiske kjøretøynummeret skal dekkes av den som søker om å få endret kjøretøynummeret.»

b) Vedleggene endres som angitt i vedlegg I.

Artikkel 3

Denne beslutning får anvendelse fra 25. oktober 2010.

Nr. 6 i vedlegg I og nr. 5 i vedlegg II får likevel anvendelse fra 1. januar 2014.

Artikkel 4

Denne beslutning er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 21. oktober 2010.

For Kommisjonen

Siim KALLAS

Visepresident

VEDLEGG I

I vedleggene til vedtak 2006/920/EF gjøres følgende endringer:

1) I vedlegget gjøres følgende endringer:

a) Nr. 2.2.1 skal lyde:

«2.2.1. PERSONALE OG TOG

Nr. 4.6 og 4.7 får anvendelse på personale som utfører sikkerhetskritiske oppgaver knyttet til å følge med et tog, når dette innebærer å krysse én eller flere grenser mellom stater og å arbeide utenfor det eller de områdene som angis som «grense» i netterklæringen til en infrastrukturforvaltning, og som omfattes av dennes sikkerhetsgodkjenning.

Nr. «4.6.2 Språkferdighet» får i tillegg anvendelse på lokomotivførere som angitt i nr. 8 i vedlegg VI til direktiv 2007/59/EF.

Personale anses ikke å passere en grense dersom vedkommende utelukkende arbeider innenfor de «grense»-områdene som er beskrevet i første avsnitt i dette nummer.

For personale som utfører sikkerhetskritiske oppgaver som å ekspedere tog og gi tillatelse til togbevegelser, får gjensidig godkjenning av faglige kvalifikasjoner og helse- og sikkerhetsvilkår mellom medlemsstatene anvendelse.

For personale som utfører sikkerhetskritiske oppgaver i forbindelse med siste klargjøring av et tog før det skal passere en eller flere grenser, og som arbeider utenfor det eller de «grense»-områdene som er beskrevet i første avsnitt i dette nummer, får nr. 4.6 anvendelse med gjensidig godkjenning av helse- og sikkerhetsvilkår mellom medlemsstatene. Et tog anses ikke som en tjeneste over landegrensene dersom alle kjøretøyene i toget bare passerer landegrensen, men ikke den eller de «grense»-områdene som er beskrevet i første avsnitt i dette nummer.

Dette kan sammenfattes i følgende tabeller:

Personale som er involvert i driften av tog som passerer landegrensene, når togene beveger seg forbi grenseområdet.

Oppgave	Faglige kvalifikasjoner	Medisinske krav
Følge med et tog	4.6	4.7
Gi tillatelse til togbevegelser	Gjensidig godkjenning	Gjensidig godkjenning
Klargjøre tog	4.6	Gjensidig godkjenning
Ekspedere tog	Gjensidig godkjenning	Gjensidig godkjenning

Personale som arbeider med tog som ikke krysser landegrensene, eller tog som passerer grensene fram til grenseområdene

Oppgave	Faglige kvalifikasjoner	Medisinske krav
Følge med et tog	Gjensidig godkjenning	Gjensidig godkjenning
Gi tillatelse til togbevegelser	Gjensidig godkjenning	Gjensidig godkjenning
Klargjøre tog	Gjensidig godkjenning	Gjensidig godkjenning
Ekspedere tog	Gjensidig godkjenning	Gjensidig godkjenning

b) i nr. 2.2.2 skal fjerde avsnitt lyde:

«Følgelig er detaljerte driftsregler for det europeiske togstyringssystemet (ETCS) og det verdensomspennende systemet for mobiltelekommunikasjonstjenester — jernbaner (GSM-R) nå spesifisert i vedlegg A til denne TSI-en.»

- c) Nr. 4.2.2.6.2 skal lyde:

«4.2.2.6.2. **Bremsevirkning**

Infrastrukturforvaltningen skal opplyse jernbaneforetaket om det faktiske kravet til bremsevirkning. Denne opplysningen skal om nødvendig omfatte vilkårene for bruk av bremseanlegg som kan tenkes å påvirke infrastrukturen, som for eksempel magnetiske bremsere, regenerative bremsere og virvelstrømsbremsere.

For å sikre at toget har tilstrekkelig bremsevirkning, skal jernbaneforetaket utstede bremseregler som personalet skal følge.

Reglene om bremsevirkning skal forvaltes innenfor rammene av infrastrukturforvaltningens og jernbaneforetakets sikkerhetsstyringssystem.

Ytterligere krav er spesifisert i vedlegg T.»

- d) Nr. 4.3.2.6 skal lyde:

«4.3.2.6. **Bruk av sanding. Minstekrav til faglige kvalifikasjoner for å føre et tog**

Det finnes et grensesnitt mellom på den ene side vedlegg B (avsnitt C1) i denne TSI-en og på den annen side nr. 4.2.11 (Kompatibilitet med togdeteksjonssystemer montert langs sporet) og nr. 4.1 i tillegg 1 til vedlegg A (som nevnt i nr. 4.3.1.10) til TSI-en for delsystemet «Styring, kontroll og signalering» med hensyn til bruk av sanding.»

- e) Nr. 4.3.3.11 skal lyde:

«4.3.3.11. **Togsammensetning, vedlegg L**

Det finnes et grensesnitt mellom på den ene side nr. 4.2.2.5 og vedlegg L til denne TSI-en og på den annen side nr. 4.2.3.5 (Trykkrefter i lengderetningen) i TSI-en om rullende materiell (godsvogner) med hensyn til kjøring av tog, toghåndtering og fordeling av kjøretøyer i toget.

Det kommer et grensesnitt mot framtidige versjoner av TSI-en for rullende materiell som tar for seg motorvogner og passasjervogner.»

- f) Siste punktum i nr. 4.6.1 skal lyde:

«Vedlegg J og L inneholder minstekrav til faglige kvalifikasjoner for de enkelte oppgavene.»

- g) Punkt C og D i nr. 4.6.3.1 skal lyde:

«C Førstegangsvurdering

- grunnleggende vilkår,
- vurderingsprogram, herunder praktisk demonstrasjon,
- læreres og instruktørers kvalifikasjoner,
- utstedelse av kompetansesertifikat.

D Opprettholdelse av kompetanse

- prinsipper for opprettholdelse av kompetanse,
- metoder som skal følges,
- formalisering av prosessen for opprettholdelse av kompetanse,
- vurderingsprosess.»

- h) Nr. 4.6.3.2.3.1 skal lyde:

«4.6.3.2.3.1. **Kunnskap om jernbanestrekninger**

Jernbaneforetaket skal fastsette prosessen togpersonalet følger for å oppnå og vedlikeholde kunnskap om strekningene som betjenes. Prosessen skal

- bygge på de opplysningene om strekningen som infrastrukturforvaltningen framlegger, og

– være i samsvar med framgangsmåten beskrevet i nr. 4.2.1 i denne TSI-en.»

- i) Nr. 4.7.5.4 oppheves.
- j) Nr. 4.7.6 oppheves.
- k) Nr. 7.3.2 skal lyde:

«LISTE OVER SÆRTILFELLER

Bevisst utelatt.»

- 2) Vedlegg A1 og vedlegg A2 erstattes med følgende vedlegg A:

«VEDLEGG A

DRIFTSREGLER FOR ERTMS/ETCS OG ERTMS/GSM-R

Driftsreglene for ERTMS/ETCS og ERTMS/GSM-R er angitt i det tekniske dokumentet «ETCS and GSM-R rules and principles — version 1», offentliggjort på byråets nettsted (www.era.europa.eu).»

- 3) I tabellene i vedlegg G gjøres følgende endringer:
 - a) For parameteren «Helse- og sikkerhetsvilkår» slettes dataelementet «Graviditet (lokomotivførere)» i kolonnen «Elementer som skal kontrolleres for hver parameter».
 - b) For parameteren «Helse- og sikkerhetsvilkår» slettes raden som inneholder «Særlige krav til lokomotivførere: syn, krav til hørsel og tale, antropometri», sammen med henvisningen til nr. 4.7.6.
- 4) Vedlegg H oppheves.
- 5) I vedlegg N utgår siste rad i tabellen (4.7.6 — Særlige krav med hensyn til togframføring).
- 6) Vedlegg P, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12 og P13 erstattes med følgende:

«VEDLEGG P

IDENTIFIKASJON AV KJØRETØYER

1. Generelle merknader

I dette vedlegget beskrives det europeiske kjøretøynummeret og tilhørende merking, som skal påføres synlig på kjøretøyet for å kunne identifisere kjøretøyet på en entydig og varig måte under drift. Andre numre eller merkinger som eventuelt inngraveres i eller påføres permanent på understellet eller kjøretøyets viktigste komponenter når det konstrueres, er ikke beskrevet i vedlegget.

2. Europeisk kjøretøynummer og tilhørende forkortelser

Hver jernbanevogn får et nummer bestående av 12 sifre (kalt europeisk kjøretøynummer) med følgende struktur:

Gruppe rullende materiell	Samtrafikkevne og kjøretøytype [To sifre]	Staten der det rullende materialet er registrert [To sifre]	Tekniske kjennetegn [Fire sifre]	Serienummer [Tre sifre]	Kontrollsiffrer [Ett siffer]
Godsvogner	00 til 09 10 til 19 20 til 29 30 til 39 40 til 49 80 til 89 [nærmere opplysninger i vedlegg P.6]	01 til 99 [nærmere opplysninger i vedlegg P.4]	0000 til 9999 [nærmere opplysninger i vedlegg P.9]	000 til 999	0 til 9 [nærmere opplysninger i vedlegg P.3]
Passasjervogner	50 til 59 60 til 69 70 til 79 [nærmere opplysninger i vedlegg P.7]		0000 til 9999 [nærmere opplysninger i vedlegg P.10]	000 til 999	

Gruppe rullende materiell	Samtrafikkevne og kjøretøytype [To sifre]	Staten der det rullende materiellet er registrert [To sifre]	Tekniske kjennetegn [Fire sifre]	Serienummer [Tre sifre]	Kontrollsiffer [Ett siffer]
Rullende trekkraftmateriell og enheter i et togsett i fast eller forehåndsdefinert sammensetning	90 til 99 [nærmere opplysninger i vedlegg P.8]		0000000 til 8999999 [betydningen av disse sifrene er fastsatt av medlemsstatene og eventuelt ved bilaterale eller multilaterale avtaler]		
Spesialkjøretøyer			9000 til 9999 [nærmere opplysninger i vedlegg P.11]	000 til 999	

I en gitt stat er det sjusifrede tallet for tekniske kjennetegn og serienummeret tilstrekkelig for entydig å kunne identifisere et kjøretøy i gruppene av passasjervogner og spesialkjøretøyer⁽¹⁾.

Bokstavkoder supplerer nummeret:

- merking knyttet til samtrafikkevnen (nærmere opplysninger i vedlegg P.5),
- forkortelse for staten der kjøretøyet er registrert (nærmere opplysninger i vedlegg P.4),
- kjørelvers merke (nærmere opplysninger i vedlegg P.1),
- forkortelser for tekniske kjennetegn (nærmere opplysninger i vedlegg P.12 for godsvogner, vedlegg P.13 for passasjervogner).

3. Tildeling av nummer

Det europeiske kjøretøynummeret skal tildeles i samsvar med reglene fastsatt i kommisjonsvedtak 2007/756/EC av 9. november 2007 om vedtakelse av en felles spesifisering for det nasjonale kjøretøyregisteret fastsatt i artikkel 14 nr. 4 og 5 i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF.

Det europeiske kjøretøynummeret skal endres når det som følge av tekniske endringer av kjøretøyet ikke gjenspeiler samtrafikkevnen eller de tekniske kjennetegnene i henhold til dette vedlegg. Slike tekniske endringer kan gjøre det nødvendig med en ny tillatelse for ibruktaking i henhold til artikkel 20-25 i samtrafikkeveddirektivet, direktiv 2008/57/EF.

VEDLEGG P.1

KJØRETØYINNEHAVERS MERKE (VKM)

1. Definisjon av kjøretøyinnehavers merke (VKM)

Kjøretøyinnehavers merke (VKM) er en bokstavkode bestående av to til fem bokstaver⁽²⁾. VKM påføres på hver jernbanevogn i nærheten av det europeiske kjøretøynummeret. VKM identifiserer den registrerte innehaveren av kjøretøyet i et nasjonalt kjøretøyregister.

Et VKM er entydig og gyldig i alle stater som omfattes av denne TSI-en, og i alle stater som inngår en avtale som omfatter anvendelse av systemet for kjøretøynummerering og kjøretøyinnehavermerking som beskrives i denne TSI-en.

2. Format på kjøretøyinnehavers merke (VKM)

VKM angir kjøretøyinnehaverens fulle navn eller en forkortelse av det, om mulig på en gjenkjennelig måte. Alle 26 bokstaver i det latinske alfabetet kan brukes. Bokstavene i VKM skal være store bokstaver. Bokstaver som ikke er de første bokstavene i innehaverens navn, kan være små bokstaver. Ved kontroll av entydighet anses små bokstaver å ha samme betydning som store bokstaver.

Bokstavene kan inneholde diakritiske tegn⁽³⁾. Ved kontroll av entydighet skal det ses bort fra diakritiske tegn som brukes sammen med disse bokstavene.

⁽¹⁾ For spesialvogner skal nummeret være entydig i en gitt stat og inneholde det første og de fem siste sifrene for de tekniske egenskapene og serienummeret.

⁽²⁾ For NMBS/SNCB kan bokstaven B omgitt av en sirkel fortsatt brukes.

⁽³⁾ Diakritiske tegn er «aksenttegn» som f.eks. i Å, Ç, Ö, Ć, Ž, Å osv. Spesialbokstaver som f.eks. Ø and Æ vil bli angitt med én enkelt bokstav; ved kontroll av entydighet behandles Ø som O og Æ som A.

For kjøretøyer som eies av innehavere som er bosatt i en stat som ikke bruker det latinske alfabetet, kan en oversettelse av VKM med bruk av statens eget alfabet påføres etter VKM, atskilt med en skråstrek («/»). Det ses bort fra det oversatte VKM ved databehandling.

3. Bestemmelser om tildeling av kjøretøyinnehavermerker (VKM)

En kjøretøyinnehaver kan få utstedt mer enn ett VKM dersom

- kjøretøyinnehaveren har et formelt navn på mer enn ett språk,
- en kjøretøyinnehaver har gode grunner til å skille mellom ulike kjøretøyparker innenfor sin organisasjon.

Ett enkelt VKM kan utstedes til en gruppe av foretak

- som tilhører én enkelt foretaksstruktur (f.eks. holdingstruktur),
- som tilhører én enkelt foretaksstruktur som har utpekt og gitt fullmakt til én organisasjon i denne strukturen til å håndtere alle spørsmål på vegne av alle andre,
- som har gitt én enkelt, frittstående juridisk person fullmakt til å håndtere alle spørsmål på dens vegne; i så fall er den juridiske personen innehaveren.

4. Register over VKM og framgangsmåte for tildeling

VKM-registeret er offentlig og ajourføres løpende.

En søknad om et VKM rettes til søkerens vedkommende nasjonale myndighet og videresendes byrået. Et VKM kan ikke brukes før det er offentliggjort av byrået.

Innehaveren av et VKM skal underrette vedkommende nasjonale myndighet når bruken av det opphører, og vedkommende nasjonale myndighet skal videresende denne opplysningen til byrået. Et VKM blir deretter annullert når innehaveren har bevist at merkingen er endret på alle de berørte kjøretøyene. Merket vil ikke bli utstedt på nytt for om ti år, med mindre det gjenutstedes til den opprinnelige innehaveren, eller til en annen innehaver på dennes anmodning.

Et VKM kan overføres til en annen innehaver som er rettsetterfølger til den opprinnelige innehaveren. Et VKM beholder sin gyldighet når innehaveren endrer navn og det nye navnet ikke ligner på det eksisterende VKM-merket.

VEDLEGG P.2

PÅFØRING AV NUMMERET OG DET TILHØRENDE BOKSTAVMERKET PÅ KAROSSERIET

1. Generelle retningslinjer for utvendig merking

De store bokstavene og sifrene som merkingen består av, skal være minst 80 mm høye med sans-serif-typer i trykkvalitet. En mindre høyde kan brukes bare dersom den eneste muligheten er å sette merket på rammebjelkene.

Merkingen skal ikke plasseres høyere enn to meter over skinnenivået.

2. Godsvogner

Merkingen skal påføres vognkarosseriet på følgende måte:

23	TEN	31	TEN	33	TEN
80	D-RFC	80	D-DB	84	NL-ACTS
7369	553-4	0691	235-2	4796	100-8
Zcs		Tanoos		Slpss	

For godsvogner som ikke har stor nok plass på karosseriet til denne typen merking, særlig flatvogner, skal merkingen påføres på følgende måte:

01 87 3320 644-7

TEN E-SNCF Ks

Når én eller flere registreringsbokstaver med landbetydning påføres på en godsvogn, skal den nevnte nasjonale merkingen stå etter den internasjonale bokstavmerkingen og være atskilt fra denne med en bindestrek på følgende måte:

01 87 3320 644-7

TEN E-SNCF Ks-xy

3. Passasjervogner

Nummeret skal påføres hver av kjøretøyets sidevegger på følgende måte:

E-SNCF 61 87 20 - 72 021 - 7

B¹⁰ tu

Merket med kjøretøyets registreringsstat og de tekniske kjennetegnene påføres rett foran, etter eller under det europeiske kjøretøynummeret.

For passasjervogner med førerhus skal det europeiske kjøretøynummeret også påføres inne i førerhuset.

4. Lokomotiver, motorvogner og spesialkjøretøyer

Det europeiske kjøretøynummeret skal påføres på hver av trekkvognenes sidevegger på følgende måte:

92 10 1108 062-6

Det europeiske kjøretøynummeret skal også påføres inne i hver av trekkvognenes førerhus.

Innehaveren kan påføre sin egen nummermerking (som vanligvis består av serienummeret supplert med en bokstavkode) med tegn som er større enn det europeiske kjøretøynummeret, noe som kan være nyttig med henblikk på driften. Det overlates til innehaveren å velge sted for påføring av det egne merket; det europeiske kjøretøynummeret skal imidlertid alltid enkelt kunne skilles fra innehaverens egen nummermerking.

VEDLEGG P.3

REGLER FOR BESTEMMELSE AV KONTROLLSIFFERET (12. SIFFER)

Kontrollsifferet bestemmes på følgende måte:

- Sifrene på de like plassene i grunntallet (regnet fra høyre) settes lik sine egne desimalverdier.
- Sifrene på de ulike plassene i grunntallet (regnet fra høyre) ganges med 2.
- Deretter summeres sifrene på de like plassene og alle sifrene som utgjør delresultatene fra de ulike plassene.
- Enerposisjonen i denne summen beholdes.
- Det tallet som må legges til denne enerposisjonen for at summen skal bli 10, utgjør kontrollsifferet; dersom enerposisjonen er null, blir kontrollsifferet også null.

Eksempler

1 —	Grunntall	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
	Multiplikasjonsfaktor	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
		<hr/>										
		6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Sum: $6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52$

Enerposisjonen i denne summen er 2.

Kontrollsifferet er derfor 8, og grunntallet blir således registreringsnummeret 33 84 4796 100 - 8.

2 —	Grunntall	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
	Multiplikasjonsfaktor	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
		<hr/>										
		6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Sum: $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

Enerposisjonen i denne summen er 0.

Kontrollsifferet er derfor 0, og grunntallet blir således registreringsnummeret 31 51 3320 198 - 0.

VEDLEGG P.4

LANDKODER FOR DE STATENE DER KJØRETØYENE ER REGISTRERT (3. OG 4. SIFFER OG FORKORTEELSE)

Opplysningene om tredjestater er bare til orientering.

Stater	Alfabetisk landkode ⁽¹⁾	Numerisk landkode	Stater	Alfabetisk landkode ⁽¹⁾	Numerisk landkode
Albania	AL	41	Egypt	ET	90
Algerie	DZ	92	Estland	EST	26
Armenia	AM	58	Finland	FIN	10
Østerrike	A	81	Frankrike	F	87
Aserbajdsjan	AZ	57	Georgia	GE	28
Hviterussland	BY	21	Tyskland	D	80
Belgia	B	88	Hellas	GR	73
Bosnia-Hercegovina	BIH	49	Ungarn	H	55
Bulgaria	BG	52	Iran	IR	96
Kina	RC	33	Irak	IRQ ⁽¹⁾	99
Kroatia	HR	78	Irland	IRL	60
Cuba	CU ⁽¹⁾	40	Israel	IL	95
Kypros	CY		Italia	I	83
Tsjekkia	CZ	54	Japan	J	42
Danmark	DK	86	Kasakhstan	KZ	27

Stater	Alfabetisk landkode ⁽¹⁾	Numerisk landkode	Stater	Alfabetisk landkode ⁽¹⁾	Numerisk landkode
Kirgisistan	KS	59	Romania	RO	53
Latvia	LV	25	Russland	RUS	20
Libanon	RL	98	Serbia	SRB	72
Liechtenstein	FL		Slovakia	SK	56
Litauen	LT	24	Slovenia	SLO	79
Luxembourg	L	82	Sør-Korea	ROK	61
Makedonia	MK	65	Spania	E	71
Malta	M		Sverige	SE	74
Moldova	MD ⁽¹⁾	23	Sveits	CH	85
Monaco	MC		Syria	SYR	97
Mongolia	MGL	31	Tadsjikistan	TJ	66
Montenegro	ME	62	Tunis	TN	91
Marokko	MA	93	Tyrkia	TR	75
Nederland	NL	84	Turkmenistan	TM	67
Nord-Korea	PRK ⁽¹⁾	30	Ukraina	UA	22
Norge	N	76	Det forente kongerike	GB	70
Polen	PL	51	Usbekistan	UZ	29
Portugal	P	94	Vietnam	VN ⁽¹⁾	32

⁽¹⁾ I henhold til det alfabetiske kodesystemet beskrevet i tillegg 4 til 1949-konvensjonen og artikkel 45 nr. 4 i 1968-konvensjonen om veitrafikk.

VEDLEGG P.5

BOOKSTAVMERKING AV SAMTRAFIKKEVNE

«TEN»: Kjøretøy som oppfyller følgende krav:

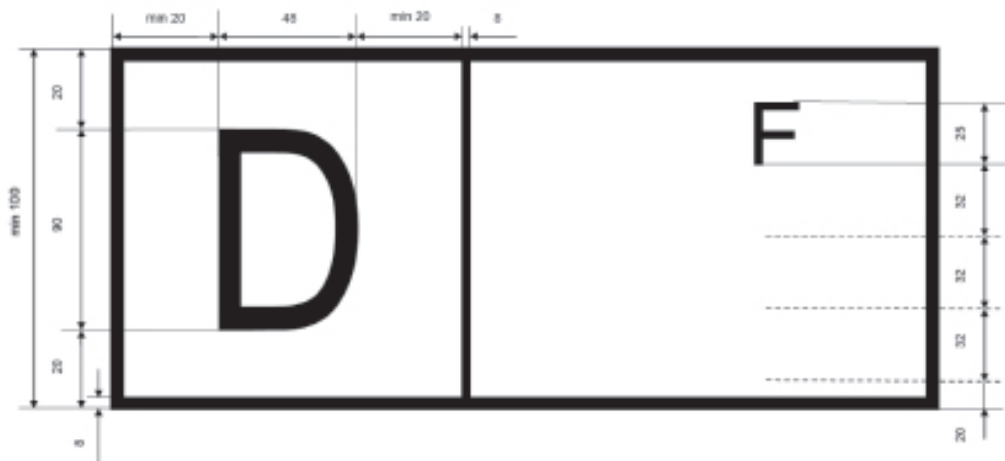
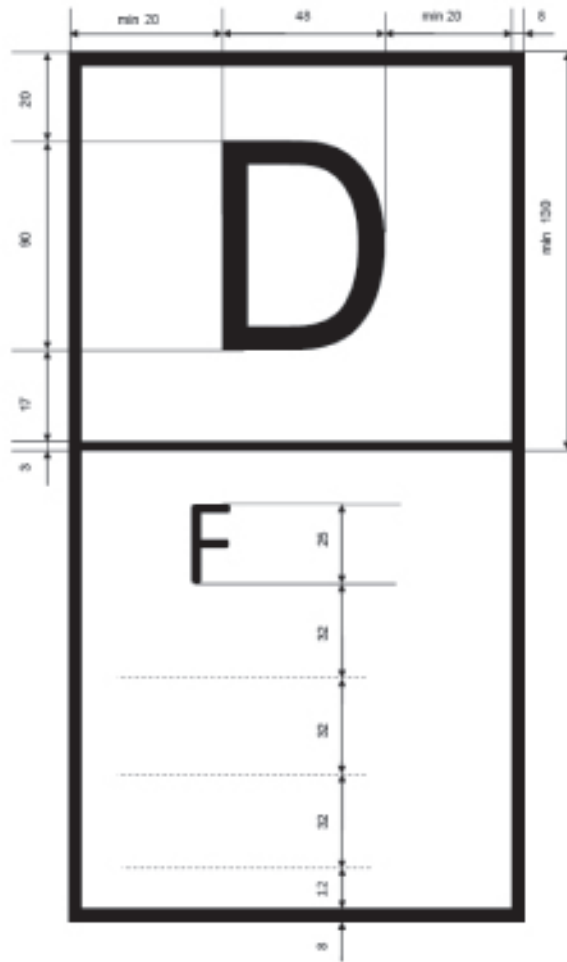
- Det er i samsvar med alle relevante TSI-er i kraft på ibruktakingstidspunktet, og det er gitt tillatelse til å ta det i bruk i henhold til artikkel 22 nr. 1 i direktiv 2008/57/EF.
- Det er utstyrt med en tillatelse som er gyldig i alle medlemsstater i samsvar med artikkel 23 nr. 1 i direktiv 2008/57/EF, eller det har alternativt fått enkelttillatelser fra alle medlemsstatene.

«PPV/PPW»: Kjøretøy som oppfyller kravene i PPV/PPW- eller PGW-avtalen (i OSJD-stater)

(i original: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении; PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Merk:

- Kjøretøyer merket med TEN tilsvarer kode 0-3 i det første sifferet i samtrafikkoden angitt i vedlegg P.6.
- Kjøretøyer som ikke har fått drifttillatelse i alle medlemsstater, må ha merking som angir i hvilke medlemsstater de har fått tillatelse. Listen over medlemsstater som har gitt tillatelse, bør merkes i samsvar med en av følgende tegnninger, der D står for medlemsstaten som har gitt den første tillatelsen (i eksempelet : Tyskland), og F står for den andre medlemsstaten som har gitt tillatelse (i eksempelet : Frankrike). Medlemsstatene kodes i samsvar med vedlegg P.4. Dette kan omfatte kjøretøyer som samsvarer med TSI-ene, og kjøretøyer som ikke gjør det. Disse kjøretøyene tilsvarer kode 4-8 i det første sifferet i samtrafikkoden angitt i vedlegg P.6.



VEDELEGG P.6

SAMTRAFIKKODER FOR GODSVOGNER (1. OG 2. SIFFER)

	2. siffer		1. siffer		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. siffer		1. siffer	
															Sporvidde			
TEN ^(a) og/eller COTIF ^(b) og/eller PPV/PPW	0	med aksler	fast eller variabel	variabel	fast eller variabel	variabel	variabel	fast	variabel	fast	variabel	fast	variabel	fast eller variabel	med aksler	med aksler	0	
	1	med boggier																med boggier
TEN ^(a) og/eller COTIF ^(b) og/eller PPV/PPW	2	med aksler	Benyttes ikke	variabel	TEN ^(a) - og/eller COTIF-godsvogner	variabel	variabel	fast	variabel	fast	variabel	fast	variabel	fast eller variabel	med aksler	med aksler	2	
	3	med boggier																med boggier
Andre godsvogner	4	med aksler ^(c)	vedlikeholdrelaterte godsvogner	variabel	TEN ^(c) - og/eller COTIF-godsvogner	variabel	variabel	fast	variabel	fast	variabel	fast	variabel	fast eller variabel	med aksler	med aksler	4	
	8	med boggier ^(c)																med boggier
		Trafikk	Innenlands trafikk eller internasjonal trafikk etter særlig avtale															
	1. siffer	2. siffer	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1. siffer	2. siffer				

^(a) Godsvogner med tillatelse til å merkes med TEN, se vedlegg P.5.

^(b) Herunder godsvogner som i henhold gjeldende forskrifter er merket med sifrene angitt i denne tabell. COTIF: kjøretøy som oppfyller kravene i gjeldende COTIF-forskrift på ibruktakingsstidspunktet.

^(c) Fast eller variabel sporvidde.

^(d) Unntatt for godsvogner i kategori 1 (temperaturregulerte godsvogner) benyttes ikke for nylig ibruktatte godsvogner.

VEDELEGG P.7

KODER FOR EVNE TIL INTERNASJONAL TRAFIKK SOM BRUKES FOR PASSASJERVOGNER (1. OG 2. SIFFER)

2. siffer 1. siffer	Innenlands trafikk	TEN ^(a) og/eller COTIF ^(b) og/eller PPV/PPW					Innenlands trafikk eller internasjonal trafikk etter s ³ /rtlig avtale	TEN ^(c) og/eller COTIF ^(b)	PPV/PPW	
		1	2	3	4	5			6	7
5	Kjøretøyer for innenlands trafikk	Kjøretøyer med fast sporvidde, uten klimaanlegg (herunder godsvogner for transport av biler)	Kjøretøyer med justerbar sporvidde (1435/1520), uten klimaanlegg	Benyttes ikke	Kjøretøyer med justerbar sporvidde (1435/1668), uten klimaanlegg	Historiske kjøretøyer	Benyttes ikke ^(c)	Kjøretøyer med justerbar sporvidde (1435/1520), ved hjelp av boggiskifte	Kjøretøyer med justerbar sporvidde (1435/1520), med aksler som kan tilpasses sporvidden	Benyttes ikke
6	Service-kjøretøyer	Kjøretøyer med fast sporvidde og klimaanlegg	Kjøretøyer med justerbar sporvidde (1435/1520) og klimaanlegg	Service-kjøretøyer	Kjøretøyer med justerbar sporvidde (1435/1668) og klimaanlegg	Godsvogner for transport av biler	Benyttes ikke ^(c)			Benyttes ikke
7	Trykkette kjøretøyer med klimaanlegg	Benyttes ikke	Benyttes ikke	Trykkette kjøretøyer med fast sporvidde og klimaanlegg	Benyttes ikke	Andre kjøretøyer	Benyttes ikke			Benyttes ikke

^(a) Samsvar med gjeldende TSI-er, se vedlegg P.5.

^(b) Herunder godsvogner som i henhold gjeldende forskrifter er merket med sifrene angitt i denne tabell. COTIF kjøretøyer som oppfyller kravene i gjeldende COTIF-forskrift på ibruktakingsstidspunktet.

^(c) Unntatt for allerede ibrukta peassasjervogner med fast (56) og justerbar (66) sporvidde benyttes ikke for nye kjøretøyer.

*VEDLEGG P.8***TYPER AV RULLENDE TREKKRAFTMATERIELL OG ENHETER I ET TOGSETT MED FAST ELLER FORHÅNDSDEFINERT SAMMENSETNING (1. OG 2. SIFFER)**

Første siffer er «9».

Dersom annet siffer beskriver type trekkraftmateriell, er følgende koder obligatoriske:

Kode	Generell kjøretøytype
0	Diverse
1	Elektrisk lokomotiv
2	Diesellokomotiv
3	Elektrisk motorvognsett (høyhastighet) [motorvogn eller tilhenger]
4	Elektrisk motorvognsett (unntatt høyhastighet) [motorvogn eller tilhenger]
5	Dieselmotorvognsett [motorvogn eller tilhenger]
6	Spesialtilhenger
7	Elektrisk skiftemaskin
8	Dieseldrevet skiftemaskin
9	Spesialkjøretøy

*VEDLEGG P.9***MERKING AV GODSVOGNER MED STANDARDNUMMER (5.-8. SIFFER)**

I dette vedlegget fastsettes nummermerkingen for godsvognens viktigste tekniske kjennetegn, som offentliggjøres på Det europeiske jernbanebyrås nettsted (www.era.europa.eu).

En søknad om ny kode rettes til registreringsenheten (som omhandlet i vedtak 2007/756/EF) og sendes til byrået. En ny kode kan ikke brukes før den er offentliggjort av byrået.

*VEDLEGG P.10***KODER FOR DE TEKNISKE KJENNETEGNENE TIL PASSASJERVOGNER (5. OG 6. SIFFER)**

Vedlegg P.10 offentliggjøres på byråets nettsted (www.era.europa.eu).

En søknad om ny kode rettes til registreringsenheten (som omhandlet i vedtak 2007/756/EF) og sendes til byrået. En ny kode kan ikke brukes før den er offentliggjort av byrået.

*VEDLEGG P.11***KODER FOR DE TEKNISKE KJENNETEGNENE TIL SPESIALKJØRETØYER (6.-8. SIFFER)**

Vedlegg P.11 offentliggjøres på byråets nettsted (www.era.europa.eu).

En søknad om ny kode rettes til registreringsenheten (som omhandlet i vedtak 2007/756/EF) og sendes til byrået. En ny kode kan ikke brukes før den er offentliggjort av byrået.

*VEDLEGG P.12***BOKSTAVMERKING AV GODSVOGNER UNNTATT LEDDVOGNER OG VOGNSETT**

Vedlegg P.12 offentliggjøres på byråets nettsted (www.era.europa.eu).

En søknad om ny kode rettes til registreringsenheten (som omhandlet i vedtak 2007/756/EF) og sendes til byrådet. En ny kode kan ikke brukes før den er offentliggjort av byrådet.

*VEDLEGG P.13***BOKSTAVMERKING AV PASSASJERVOGNER**

Vedlegg P.13 offentliggjøres på byråets nettsted (www.era.europa.eu).

En søknad om ny kode rettes til registreringsenheten (som omhandlet i vedtak 2007/756/EF) og sendes til byrådet. En ny kode kan ikke brukes før den er offentliggjort av byrådet.»

- 7) Vedlegg P14 oppheves.
- 8) Vedlegg T skal lyde:

*«VEDLEGG T***BREMSEVIRKNING****Infrastrukturforvaltningens rolle**

Infrastrukturforvaltningen skal underrette jernbaneforetaket om bremsevirkningen som kreves for hver strekning, og gi opplysninger om strekningsegenskapene. Infrastrukturforvaltningen skal sørge for at virkningen av strekningsegenskapene og marginene langs sporet tas med i kravene til bremsevirkning.

Bremsevirkningen som kreves, skal i prinsippet uttrykkes som bremsetall uttrykt i hundredeler, med mindre infrastrukturforvaltningen og jernbaneforetaket er blitt enige om en annen enhet som uttrykk for bremsevirkningen (f.eks. oppbremsede tonn, bremsekrefter, retardsjonsverdier, retardsjonsprofiler).

For togsett og faste togsammensetninger skal infrastrukturforvaltningen oppgi bremsevirkningskravene i retardsjonsverdier dersom jernbaneforetaket forlanger det.

Jernbaneforetakets rolle

Jernbaneforetaket skal sikre at hvert tog oppfyller eller overoppfyller infrastrukturforvaltningens krav til bremsevirkning. Jernbaneforetaket skal derfor beregne et togs bremsevirkning på grunnlag av togsammensetningen.

Jernbaneforetaket skal ta hensyn til kjøretøyets eller togsettets bremsevirkning når kjøretøyet eller togsettet tas i bruk. Marginer knyttet til rullende materiell, som bremsenes pålitelighet og tilgjengelighet, skal vurderes. Ved justering av bremsevirkningen for å stanse og sikre et tog må jernbaneforetaket også ta hensyn til opplysningene om strekningsegenskaper som har innvirkning på togets atferd.

Bremsevirkningen som framgår av kontrollen av det aktuelle toget (som togsammensetning, bremsetilgjengelighet, bremseinstillinger), skal brukes som inngangsverdi for eventuelle driftsbestemmelser som senere skal gjelde for toget.

Bremsevirkning ikke oppnådd

Infrastrukturforvaltningen skal utarbeide bestemmelser som skal anvendes dersom et tog ikke oppnår den bremsevirkningen som kreves, og skal gjøre disse bestemmelsene tilgjengelige for jernbaneforetakene.

Dersom et tog ikke oppnår den bremsevirkning som kreves for de strekningene toget skal trafikkere, må jernbaneforetaket overholde de derav følgende restriksjoner, som f.eks. hastighetsbegrensning.»

9) Vedlegg U skal lyde:

«*VEDLEGG U*

LISTE OVER ÅPNE PUNKTER

Nr. 4.2.2 — Togsammensetningsdokument

Vedlegg B (se nr. 4.4 i denne TSI-en) — Andre bestemmelser som muliggjør en sammenhengende drift av de nye strukturelt forskjellige delsystemene.

Vedlegg R (se nr. 4.2.3.2. i denne TSI-en) — Identifisering av tog

Vedlegg S (se nr. 4.2.2.1.3 i denne TSI-en) — Togsynlighet — Bakende»

—————

Vedlegg II

[*Vedlegg II er publisert i EUT L 280 av 26.10.2010, s. 46-58*]