

## KOMMISJONSBEVLUTNING

2022/EØS/40/33

av 23. juli 2012

om endring av vedtak 2006/861/EF, 2008/163/EF, 2008/164/EF, 2008/217/EF, 2008/231/EF, 2008/232/EF og 2008/284/EF samt beslutning 2011/229/EU, 2011/274/EU, 2011/275/EU, 2011/291/EU og 2011/314/EU om tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne

[meddelt under nummer K(2012) 4985]

(2012/464/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 samtrafikkevnen i Fellesskapets jernbanesystem<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 6 nr. 1, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I artikkel 12 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004 av 29. april 2004 om opprettelse av et europeisk jernbanebyrå<sup>(2)</sup> er det fastsatt at Det europeiske jernbanebyrå (heretter kalt «Byrået») skal sikre at de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkevne (heretter kalt «TSI-ene») tilpasses den tekniske utvikling, markedsutviklingen og de samfunnmessige kravene, og skal framlegge forslag for Kommisjonen om de endringer i TSI-ene som det anser for nødvendige.
- 2) Ved vedtak K(2007) 3371 av 13. juli 2007 ga Kommisjonen Byrået et rammemandat til å utøve visse former for virksomhet i henhold til rådsdirektiv 96/48/EF av 23. juli 1996 om samtrafikkevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog<sup>(3)</sup> og europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/16/EF av 19. mars 2001 om samtrafikkevnen til det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog<sup>(4)</sup>. Ifølge det nevnte rammemandatet skulle Byrået revidere TSI-ene for rullende materiell for høyhastighetstog, godsvogner, lokomotiver og rullende materiell for passasjertrafikk, støy, infrastruktur, energi, styring, kontroll og signal, drift og trafikkstyring, telematikkprogrammer for godstrafikk og persontrafikk, sikkerhet i jernbanetunneler og tilgjengelighet for bevegelsehemmede personer.
- 3) Den 31. mars 2011 utstedte Byrået en anbefaling om spesifikasjonen for infrastrukturregisteret, framgangsmåten for å påvise nivået av samsvar med de grunnleggende parametrene i TSI-ene for eksisterende jernbanelinjer og etterfølgende endringer av TSI-ene (ERA/REC/04-2011/INT).

- 4) Den 9. juni 2011 avga komiteen nedsatt i samsvar med artikkel 29 nr. 1 i direktiv 2008/57/EF en positiv uttalelse om utkastet til Kommisjonens gjennomføringsbeslutning om det europeiske registeret over godkjente typer jernbanekjøretøyer og om utkastet til Kommisjonens gjennomføringsbeslutning om de felles spesifikasjonene for registeret over jernbaneinfrastruktur. Etter vedtakelsen av de to kommisjonsrettsaktene basert på disse utkastene, nemlig Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2011/633/EU av 15. september 2011 om de felles spesifikasjonene for registeret over jernbaneinfrastruktur<sup>(5)</sup> og Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2011/665/EU av 4. oktober 2011 om det europeiske registeret over godkjente typer jernbanekjøretøyer<sup>(6)</sup>, er det nødvendig å ajourføre de relevante TSI-ene for å sikre overordnet sammenheng.
- 5) Tillegg A til de gjeldende TSI-ene for drift og trafikkstyring viser til versjon 1 av driftsreglene for det europeiske systemet for styring av jernbanetrafikk (ERTMS), som ble utviklet på grunnlag av versjon 2.2.2 av systemkravspesifikasjonen (SRS) for det europeiske togkontrollsystemet (ETCS).
- 6) ETCS SRS har nådd en stabil versjon 2.3.0.d. Dette må avspeiles i TSI-ene for drift og trafikkstyring gjennom ajourførte driftsregler for ERTMS, for både jernbanesystemet for konvensjonelle tog og jernbanesystemet for høyhastighetstog.
- 7) Den 20. juli 2011 utstedte byrået en anbefaling om reviderte driftsregler og -prinsipper for ERTMS i TSI-ene for drift og trafikkstyring for jernbanesystemet for konvensjonelle tog og jernbanesystemet for høyhastighetstog (ERA/REC/08-2011/INT-ERTMS).
- 8) Den 8. september 2011 utstedte byrået en anbefaling om ytterligere endringer i TSI-ene for å korrigere feil og mangler (ERA/REC/07-2011/INT).
- 9) Av praktiske årsaker er det ønskelig å endre en rekke TSI-er gjennom en enkelt kommisjonsbeslutning for å gjennomføre særlige korrigeringer og ajourføringer i de juridiske tekstene. Disse korrigeringene og ajourføringene skyldes ikke en samlet gjennomgang av TSI-ene eller en utvidelse av deres geografiske virkeområde.
- 10) Følgende vedtak og beslutninger må derfor endres:

(\*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 217 av 14.8.2012, s. 20, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 19/2014 av 14. februar 2014 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende nr. 42 av 17.7.2014, s. 25.

(1) EUT nr. 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 256 av 1.10.2011, s. 1.

(6) EUT L 264 av 8.10.2011, s. 32.

- Kommisjonsvedtak 2006/861/EF av 28. juli 2006 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevegne som gjelder for delsystemet «Rullende materiell — godsvogner» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog<sup>(1)</sup>
  - Kommisjonsvedtak 2008/163/EF av 20. desember 2007 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevegne med hensyn til sikkerhet i jernbanetunneler i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog og høyhastighetstog<sup>(2)</sup>
  - Kommisjonsvedtak 2008/164/EF av 21. desember 2007 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevegne med hensyn til «bevegelseshemmede personer» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog og høyhastighetstog<sup>(3)</sup>
  - Kommisjonsvedtak 2008/217/EF av 20. desember 2007 om en teknisk spesifikasjon for samtrafikkevegne med hensyn til delsystemet «infrastruktur» i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog<sup>(4)</sup>
  - Kommisjonsvedtak 2008/231/EF av 1. februar 2008 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevegne med hensyn til delsystemet «drift» i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog nevnt i artikkel 6 nr. 1 i rådsdirektiv 96/48/EF, og om oppheving av kommisjonsvedtak 2002/734/EF av 30. mai 2002<sup>(5)</sup>
  - Kommisjonsvedtak 2008/232/EF av 21. februar 2008 om en teknisk spesifikasjon for samtrafikkevegne med hensyn til delsystemet «rullende materiell» i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog<sup>(6)</sup>
  - Kommisjonsvedtak 2008/284/EF av 6. mars 2008 om en teknisk spesifikasjon for samtrafikkevegne med hensyn til delsystemet «energi» i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog<sup>(7)</sup>
  - Kommisjonsbeslutning 2011/229/EU av 4. april 2011 om tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevegne som gjelder for delsystemet «Rullende materiell — støy» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog<sup>(8)</sup>
  - Kommisjonsbeslutning 2011/274/EU av 26. april 2011 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevegne for delsystemet «Energi» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog<sup>(9)</sup>
  - Kommisjonsbeslutning 2011/275/EU av 26. april 2011 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevegne for delsystemet «Infrastruktur» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog<sup>(10)</sup>
  - Kommisjonsbeslutning 2011/291/EU av 26. april 2011 om en teknisk spesifikasjon for samtrafikkevegne med hensyn til delsystemet «Rullende materiell — lokomotiver og rullende materiell for passasjertrafikk» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog<sup>(11)</sup>
  - Kommisjonsbeslutning 2011/314/EU av 12. mai 2011 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevegne med hensyn til delsystemet «Drift og trafikkstyring» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog<sup>(12)</sup>
- (11) Tiltakene fastsatt i denne beslutning er i samsvar med uttalelse fra komiteen nedsatt ved artikkel 29 nr. 1 i direktiv 2008/57/EF —

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

*Artikkel 1*

Vedlegget til vedtak 2006/861/EF endres i samsvar med vedlegg I til denne beslutning.

*Artikkel 2*

Vedlegget til vedtak 2008/163/EF endres i samsvar med vedlegg II til denne beslutning.

*Artikkel 3*

Vedlegget til vedtak 2008/164/EF endres i samsvar med vedlegg III til denne beslutning.

*Artikkel 4*

Vedlegget til vedtak 2008/217/EF endres i samsvar med vedlegg IV til denne beslutning.

*Artikkel 5*

Vedlegget til vedtak 2008/231/EF endres i samsvar med vedlegg V til denne beslutning.

*Artikkel 6*

Vedlegget til vedtak 2008/232/EF endres i samsvar med vedlegg VI til denne beslutning.

*Artikkel 7*

Vedlegget til vedtak 2008/284/EF endres i samsvar med vedlegg VII til denne beslutning.

*Artikkel 8*

Vedlegget til beslutning 2011/229/EU endres i samsvar med vedlegg VIII til denne beslutning.

*Artikkel 9*

Vedlegget til beslutning 2011/274/EU endres i samsvar med vedlegg IX til denne beslutning.

<sup>(1)</sup> EUT L 344 av 8.12.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUT L 64 av 7.3.2008, s. 1.

<sup>(3)</sup> EUT L 64 av 7.3.2008, s. 72.

<sup>(4)</sup> EUT L 77 av 19.3.2008, s. 1.

<sup>(5)</sup> EUT L 84 av 26.3.2008, s. 1.

<sup>(6)</sup> EUT L 84 av 26.3.2008, s. 132.

<sup>(7)</sup> EUT L 104 av 14.4.2008, s. 1.

<sup>(8)</sup> EUT L 99 av 13.4.2011, s. 1.

<sup>(9)</sup> EUT L 126 av 14.5.2011, s. 1.

<sup>(10)</sup> EUT L 126 av 14.5.2011, s. 53.

<sup>(11)</sup> EUT L 139 av 26.5.2011, s. 1.

<sup>(12)</sup> EUT L 144 av 31.5.2011, s. 1.

*Artikkel 10*

Vedlegget til beslutning 2011/275/EU endres i samsvar med vedlegg X til denne beslutning.

*Artikkel 11*

Vedlegget til beslutning 2011/291/EU endres i samsvar med vedlegg XI til denne beslutning.

*Artikkel 12*

Vedlegget til beslutning 2011/314/EU endres i samsvar med vedlegg XII til denne beslutning.

*Artikkel 13*

Denne beslutning får anvendelse fra 24. januar 2013.

*Artikkel 14*

Denne beslutning er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 23. juli 2012.

*For Kommissjonen*

Siim KALLAS

*Visepresident*

---

## VEDLEGG I

I vedlegget til vedtak 2006/861/EF (WAG TSI) gjøres følgende endringer:

- 1) I nr. 3.4.3 «TEKNISK KOMPATIBILITET» utgår sjette ledd 10. strekpunkt.
  - 2) Nr. 4.2.3.2 skal lyde:

«4.2.3.2. **Statisk aksellast, masse per lengdeenhet og akselavstandens geometriske egenskaper**

Den tillatte nyttelasten som en vogn kan transportere, for jernbanelinjer inntil 25 t, skal bestemmes ved anvendelse av nr. 6.1 og 6.2 i EN 15528:2008. For egenskaper ved togdeteksjonssystemene innføres ytterligere krav til vognene (se TSI-en for styring, kontroll og signal, vedlegg A, tillegg 1).»
  - 3) I nr. 4.2.4.1.2.2 «Bremsevirkningselementer», underpunktet «Bremseprosent», skal annet ledd lyde:

«Metoden for å bestemme bremsemasse/bremseprosent skal fortsatt kunne brukes ved siden av metoden med retardasjonsprofiler, og produsenten skal opplyse om disse verdiene.»
  - 4) I nr. 4.2.4.1.2.8 «Parkeringsbrems» skal 11. ledd lyde:

«Parkeringsbremmens minste bremsevirkning, uten vindpåvirkning, skal bestemmes ved hjelp av beregninger som definert i punkt 6 i EN 14531-6:2009. Parkeringsbremmens minste bremsevirkning skal avmerkes på enheten. Merkingen skal være i samsvar med EN 15877-1:2010 (punkt 4.5.25).»
  - 5) I nr. 4.2.6.1.1 «Allment» oppheves tredje ledd.
  - 6) I nr. 4.2.8 «VEDLIKEHOLD: VEDLIKEHOLDSPPLAN» oppheves femte ledd.
  - 7) I nr. 4.2.8.1.2 «Håndtering av vedlikeholdsplan» utgår første strekpunkt.
  - 8) Nr. 4.3.2.1 skal lyde:

«4.3.2.1. **Statisk aksellast, masse per lengdeenhet og akselavstandens geometriske egenskaper (nr. 4.2.3.2)**

I avsnitt 4.2.3.2 i denne TSI-en spesifiseres massen per lengdeenhet og akselavstandens geometriske egenskaper, herunder kravene innført for vogner (se TSI-en "Styring, kontroll og signal", vedlegg A, tillegg 1) for egenskaper ved togdeteksjonssystemene.»
  - 9) I nr. 4.3.3.9 «Miljøforhold» skal første ledd lyde:

«Ved overskridelse av en grenseverdi for klimatiske forhold som angitt i nr. 4.2.6.1.2 i denne TSI-en foreligger det driftsforstyrrelser. Det skal da tas høyde for driftsbegrensninger, og jernbaneforetaket eller lokomotivføreren skal underrettes.»
  - 10) Tittelen på nr. 4.3.5.4 skal lyde:

«4.3.5.4. **Statisk aksellast, masse per lengdeenhet og akselavstandens geometriske egenskaper**»
  - 11) Nr. 4.8 skal lyde:

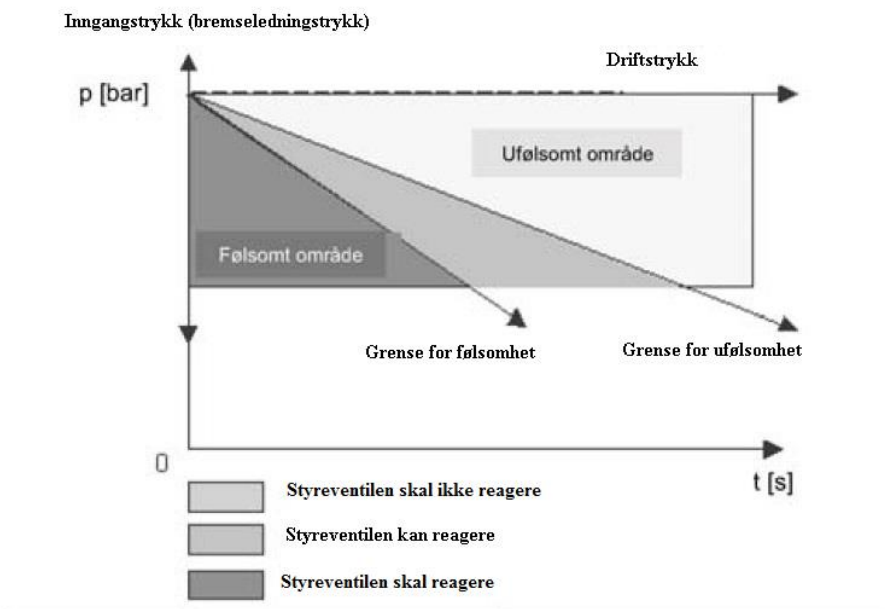
«4.8. **INFRASTRUKTURREGISTERET OG DET EUROPEISKE REGISTER OVER GODKJENTE KJØRETØY-TYPER**

Dataene som skal oppgis for registeret som fastsatt i artikkel 34 i direktiv 2008/57/EF, er de som er angitt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2011/665/EU av 4. oktober 2011 om det europeiske registeret over godkjente typer jernbanekjøretøyer(\*)»
- (\*) EUT L 264 av 8.10.2011, s. 32.
- 12) Nr. 7.6.5 skal lyde:

«7.6.5. Selv om en vogn er blitt godkjent for ibruktaking, er det nødvendig å sikre at den er i drift på kompatible infrastrukturer.»
  - 13) I vedlegg C, avsnitt C.4 «KONSTRUKSJONSPROFIL GA, GB OG GC», skal annet ledd lyde:

«Last og vogner som overholder de utvidede lasteprofilene GA, GB eller GC, skal tillates bare på jernbanelinjer som er utvidet til disse lasteprofilene. Alle GA-, GB- og GC-bevegelser på jernbanelinjer som ikke er utvidet til disse lasteprofilene, skal behandles som særlige forsendelser.»

- 14) Vedlegg D oppheves.
- 15) Vedlegg H oppheves.
- 16) I vedlegg I skal figur I.5 lyde: «



Figur I.5»

- 17) I tabell P.3 i vedlegg P gjøres følgende endringer:
  - a) I fjerde rad fra toppen av tabellen («Overbelastning med høyt trykk til et bremseledningstrykk på 6 bar etter en fullstendig driftsbremning skal ikke forårsake aktivering av bremsene dersom dette trykket opprettholdes i:») skal teksten i siste kolonne «Grenseverdi» lyde:
 

«Passasjerinnstilling: Inntil 10 sekunder

Godsinnstilling: Inntil 40 sekunder»
  - b) I sjette rad fra toppen av tabellen («Løsetid for et tog etter full oppbremsing») skal teksten i siste kolonne «Grenseverdi» lyde:
 

«Passasjerinnstilling: Inntil 25 sekunder

Godsinnstilling: Inntil 60 sekunder»
- 18) I tabell Q.1 i vedlegg Q gjøres følgende endringer:
  - a) I femte rad fra bunnen «Bremsebelegg og -skive» skal teksten i femte kolonne «Driftserfaring (modul V)» lyde:
 

«12 måneder»
  - b) I fjerde rad fra bunnen «Bremseklosser» skal teksten i femte kolonne «Driftserfaring (modul V)» lyde:
 

«12 måneder»
- 19) I vedlegg T, avsnitt T.1.1 «Innledning», skal første avsnitt lyde:
 

«Det kan kjøres med følgende lasteprofiler for godsvogner på jernbanelinjene i Storbritannia: W6, W7, W8 og W9. Lasteprofilene beskrives nedenfor i avsnitt A —W6, avsnitt B — prøveberegning, avsnitt C — W7 og W8, avsnitt D — W9. Anvendelsen av disse lasteprofilene er begrenset til kjøretøyer med minst mulig tverrgående opphengsbevegelse og svai. Kjøretøyer med mykt tverrgående oppheng og/eller stor svai skal evalueres dynamisk i samsvar med meddelte nasjonale standarder.»

- 20) I avsnitt V.2 i vedlegg V gjøres følgende endringer:
- a) Første ledd skal lyde:
 

«For godsvogner som kjører i Det forente kongerike, beregnes ekvivalent bremsekraft og eventuelt bremsekraftfaktorer. For godsvogner som kjører i andre medlemsstater enn Det forente kongerike, beregnes bremsevekten/bremseprosenten. For godsvogner som skal kjøre i Det forente kongerike og andre medlemsstater, beregnes både den ekvivalent bremsekraft/bremsekraftfaktorer og bremsevekt/bremseprosent.»
  - b) I underkapittelet «Beregning av bremsekraftdata» oppheves punkt ii).
- 21) I vedlegg AA gjøres følgende endringer:
- a) I avsnittet om modul SD gjøres følgende endringer:
    - i) I underavsnitt 4.2 annet ledd utgår sjettede strekpunkt.
    - ii) I underavsnitt 10 utgår ordene «og særlig følgende:» og niende strekpunkt utgår.
  - b) I avsnittet om modul SF (Produktverifisering) gjøres følgende endringer:
    - i) I underavsnitt 5 annet ledd utgår tredje strekpunkt.
    - ii) I underavsnitt 10 utgår annet strekpunkt.
  - c) I avsnittet om modul SH2 (Fullstendig kvalitetsstyringssystem med designkontroll), underavsnitt 10, utgår åttende strekpunkt.
- 22) I vedlegg FF gjøres følgende endringer:
- a) I tabell FF 2.1 gjøres følgende endringer:
    - i) Merknad g) skal lyde:
 

«g) Standardfunksjoner inntil et største bremsesylindervolum eller kontrollvolum (dummyvolum) på 14 l.»
    - ii) Merknad k) skal lyde:
 

«k) SW 4/3 — med C3W avstengingsventil, fylling av styre- og reservebeholdere må ta nesten like lang tid.»
  - b) I tabell FF 2.2 gjøres følgende endringer:
    - i) I niende rad fra bunnen «Oerlikon/ESH 100» skal teksten i siste kolonne «Trykkluftbrens» lyde:
 

«G/P-bremse med ikke-universalbevegelse der tilsluttet bremsesylinder eller forhåndsinnstilte volumer er opptil 14 liter.»
    - ii) Merknad b) skal lyde:
 

«b) SW 4C — kontrollert fylling av styreluftbeholderen med vern mot overbelastning når bremsene løses.»
    - iii) Merknad d) skal lyde:
 

«d) Styreventilens spjeld bør gradvis tilpasses kjøretøyets reservebeholdervolumer.»
  - c) I tabell FF 3 skal fjerde og femte rad fra bunnen lyde:
 

«DAKO	Lastproporsjonal ventil SL1 eller SL2	DAKO-DSS
DAKO	Lastproporsjonal ventil SL1 eller SL2	DAKO-DS»
  - d) I tabell FF 8 skal sjettede rad (PKP) lyde:
 

«CNTK	Warszawa»
-------	-----------
- 23) Vedlegg KK oppheves.

## VEDLEGG II

I vedlegget til vedtak 2008/163/EF (SRT TSI) gjøres følgende endringer:

- 1) Tittelen «UTKAST TIL TEKNISK SPESIFIKASJON FOR SAMTRAFIKKEVNE» skal lyde:  
«TEKNISK SPESIFIKASJON FOR SAMTRAFIKKEVNE».
- 2) I nr. 4.2.4.1 «Varmgangsdetektorer» skal annet ledd lyde:  
«Infrastrukturforvaltningen skal angi varmgangsdetektorene og deres plassering langs sporet. Jernbaneforetaket skal ta med informasjon om dette i strekningsboken.»
- 3) Nr. 4.2.5.9 skal lyde:  
«4.2.5.9. Nødbelysningssystem i toget  
  
Bestemmelsene i nr. 4.2.7.13 «Nødbelysning» i HS RST TSI gjelder også for rullende materiell for passasjertrafikk til konvensjonelle tog, bortsett fra at nødbelysningen må fortsette å virke i 90 minutter etter at hovedstrømforsyningen er brutt.
- 4) I nr. 4.3.2 «Grensesnitt mot delsystemet "Infrastruktur"» skal overskriften i den første kolonnen i tabellen lyde: «SRT TSI».
- 5) Nr. 4.3.2.1 skal lyde:  
«4.3.2.1. Rømningsgangbaner  
  
Definisjonen av rømningsgangbaner er gitt i nr. 4.2.2.7 i denne TSI-en.»
- 6) I nr. 4.3.3 «Grensesnitt mot delsystemet "Energi"» skal overskriften i den første kolonnen i tabellen lyde: «SRT TSI».
- 7) I nr. 4.3.4 «Grensesnitt mot delsystemet "Styring, kontroll og signal"» skal overskriften i den første kolonnen i tabellen lyde: «SRT TSI».
- 8) I nr. 4.3.5 «Grensesnitt mot delsystemet "Drift og trafikkstyring"» skal overskriften i den første kolonnen i tabellen lyde: «SRT TSI».
- 9) I nr. 4.3.6 «Grensesnitt mot delsystemet "Rullende materiell"» gjøres følgende endringer:
  - a) Overskriften i den første kolonnen i tabellen skal lyde: «SRT TSI».
  - b) Rad 9 og 10 i tabellen skal lyde:

«4.2.5.9	Nødbelysningssystem i toget	4.2.7.12	
4.2.5.10	Avstenging av klimaanlegg i toget	4.2.7.11.1»	

- 10) I nr. 4.3.7 «Grensesnitt mot delsystemet "bevegelseshemmede personer"» skal overskriften i den første kolonnen i tabellen lyde: «SRT TSI».
- 11) Nr. 4.8 skal lyde:

«4.8. **Infrastrukturregisteret og det europeiske register over godkjente kjøretøytyper**

Dataene som skal oppgis for registrene fastsatt i artikkel 34 og 35 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF(\*), er de som er angitt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2011/633/EU av 15. september 2011 om de felles spesifikasjonene for registeret over jernbaneinfrastruktur(\*\*) og Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2011/665/EU av 4. oktober 2011 om det europeiske registeret over godkjente typer jernbanekjøretøyer(\*\*\*)).

(\*) EUT nr. L 191 av 18.7.2008, s. 1.

(\*\*) EUT L 256 av 1.10.2011, s. 1.

(\*\*\*) EUT L 264 av 8.10.2011, s. 32.»

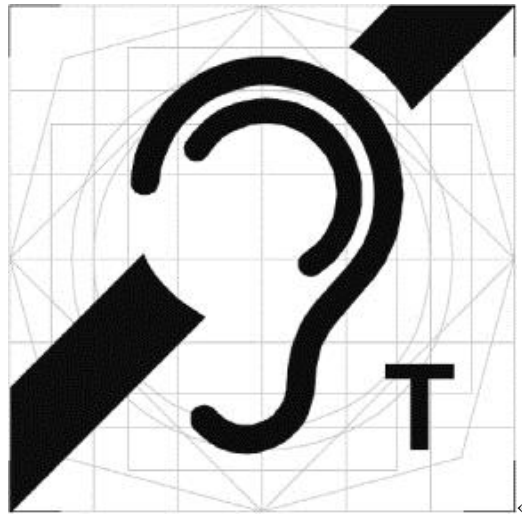
- 12) I nr. 6.2.1 «Samsvarsvurdering (generell)» endres «CR SRT TSI» til «SRT TSI».
- 13) Vedlegg A oppheves.

- 14) Vedlegg B oppheves.
- 15) I vedlegg F gjøres følgende endringer:
- a) I avsnitt F.3.1 om modul SB (typeprøving), underavsnitt 3, sjette ledd, skal annet strekpunkt lyde:
- «— Det europeiske registeret over godkjente kjøretøytyper, herunder alle opplysninger som spesifisert i TSI-en.»
- b) I avsnitt F.3.2 om modul SD (system for kvalitetsstyring av produksjonen) gjøres følgende endringer:
- i) I underavsnitt 4.1 tredje ledd skal sjette strekpunkt lyde:
- «— infrastruktureregisteret, herunder alle opplysninger angitt i TSI-en.»
- ii) I underavsnitt 10 skal niende strekpunkt lyde:
- «— infrastruktureregisteret, herunder alle opplysninger angitt i TSI-en.»
- c) I avsnitt F.3.3 om modul SF (produktverifisering) gjøres følgende endringer:
- i) I underavsnitt 5 annet ledd skal tredje strekpunkt lyde:
- «— infrastruktureregisteret, herunder alle opplysninger angitt i TSI-en.»
- ii) I underavsnitt 10 skal annet strekpunkt lyde:
- «— infrastruktureregisteret, herunder alle opplysninger angitt i TSI-en.»
- d) I avsnitt F.3.4 om modul SG (verifisering av enkeltteksemplarer) gjøres følgende endringer:
- i) I underavsnitt 3 annet ledd skal annet strekpunkt lyde:
- «— infrastruktureregisteret, herunder alle opplysninger angitt i TSI-en.»
- ii) I underavsnitt 8 skal åttende strekpunkt lyde:
- «— infrastruktureregisteret, herunder alle opplysninger angitt i TSI-en.»
- e) I avsnitt F.3.5 om modul SH2 (fullstendig kvalitetsstyringssystem med konstruksjonskontroll) gjøres følgende endringer:
- i) I underavsnitt 4.2 annet ledd skal sjuende strekpunkt lyde:
- «— infrastruktureregisteret eller det europeiske registeret over godkjente typer kjøretøyer, herunder alle opplysninger angitt i TSI-en.»
- ii) I underavsnitt 10 skal åttende strekpunkt lyde:
- «— infrastruktureregisteret, herunder alle opplysninger angitt i TSI-en.»
-





- 4) I vedlegg N «Skilting for bevegelseshemmede personer» erstattes figur 1 med følgende figur: «



*Figur 1»*

\_\_\_\_\_

## VEDLEGG IV

I vedlegget til vedtak 2008/217/EF (TSI-en for infrastruktur for høyhastighetstog) gjøres følgende endringer:

- 1) I avsnitt 2.1 «Definisjon av infrastrukturuområdet» skal annet ledd lyde:

«Det strukturelle delsystemet "Infrastruktur for det transeuropeiske jernbanesystemet for høyhastighetstog" omfatter sporene og sporvekslene og skinnekryssene til jernbanelinjene for høyhastighetstog innenfor virkeområdet fastsatt i kapittel 1.»

- 2) I nr. 4.2.1 «Generelle bestemmelser» skal niende ledd lyde:

«Ytelsesnivåene for høyhastighetstog kan økes ved å innføre særskilte systemer, som for eksempel krengeteknikk. Særskilte vilkår er tillatt for kjøring av slike tog, forutsatt at de ikke fører til innskrenkninger for høyhastighetstog som ikke er utstyrt med krenge-systemer.»

- 3) I nr. 4.2.3 «Minste frittomsprofil for infrastrukturen» oppheves tredje ledd.

- 4) I nr. 4.2.8.1 «Manglende overhøyde på frie linjer og på hovedspor i sporveksler og skinnekryss» utgår merknad a).

- 5) I nr. 4.2.9.2 «Dimensjonerende verdier» gjøres følgende endringer:

- a) Første ledd skal lyde:

«Dimensjonerende verdier for sporvidde, skinnehodeprofil og skinnehelling for frie linjer skal velges med sikte på å sikre at grenseverdiene for ekvivalent konisitet fastsatt i tabellen ikke overskrides når følgende hjulsett modelleres til å kjøre over de prosjekterte sporforholdene (simulert ved beregning i henhold til EN 15302:2008 + A1:2010):

— S 1002 som definert i EN 13715:2006 + A1:2010 med SR = 1 420 mm

— S 1002 som definert i EN 13715:2006 + A1:2010 med SR = 1 426 mm

— GV 1/40 som definert i EN 13715:2006 + A1:2010 med SR = 1 420 mm

— GV 1/40 som definert i EN 13715:2006 + A1:2010 med SR = 1 426 mm»

- b) Tabell 1 skal lyde:

«Hastighetsintervall (km/t)	Grenseverdier for ekvivalent konisitet
$v \leq 160$	Vurdering ikke påkrevd
$160 < v \leq 280$	0,20
$v > 280$	0,10»

- 6) I nr. 4.2.9.3.1 «Minsteverdier for gjennomsnittlig sporvidde» skal tabellen lyde:

«Hastighetsintervall (km/t)	Minsteverdi for gjennomsnittlig sporvidde (mm) over 100 m i drift
$v \leq 200$	1 430
$200 < v \leq 230$	1 432
$230 < v \leq 250$	1 433
$v > 250$	1 434»

- 7) I nr. 4.2.11 «Skinnehelling», punkt a) «Fri linje», skal annet ledd lyde:

«Skinnehellingen for en gitt strekning skal velges i området mellom 1/20 og 1/40.»

- 8) I nr. 4.2.13.1 «Jernbanelinjer i gruppe I» oppheves siste ledd i underavsnittet «Belastninger i lengderetningen».

## 9) Nr. 4.2.14.1 skal lyde:

## «4.2.14.1. Vertikale belastninger

Konstruksjonene skal utformes slik at de støtter vertikale belastninger i samsvar med følgende lastmodeller, definert i EN 1991-2:2003:

- a) Lastmodell 71, som fastsatt i NS-EN 1991-2:2003, punkt 6.3.2(2)P.
- b) Lastmodell SW/0 for sammenhengende broer, som fastsatt i NS-EN 1991-2:2003, punkt 6.3.3(3)P.

Lastmodellene skal multipliseres med faktoren alfa ( $\alpha$ ), som fastsatt i NS-EN 1991-2:2003, punkt 6.3.2(3)P og 6.3.3(5)P. Verdien av  $\alpha$  skal være lik eller større enn 1.

Lastvirkningene fra lastmodellene skal økes med den dynamiske faktoren phi ( $\Phi$ ), som fastsatt i NS-EN 1991-2:2003, punkt 6.4.3(1)P og 6.4.5.2(2).

Den største vertikale utbøyningen for et brodekk skal ikke overstige verdiene fastsatt i punkt A2.4.4.2.3(1) i vedlegg A2 i EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005.»

## 10) I nr. 4.2.14.2 «Dynamisk analyse» skal tredje ledd lyde:

«De største tillatte dimensjonerende toppverdiene for brodekkaksellerasjon langs jernbanesporet skal ikke overstige verdiene fastsatt i nr. A2.4.4.2.1 nr. P i vedlegg A2 i EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005. Ved prosjekteringen av broene skal det tas hensyn til de gunstigste virkningene av enten de vertikale lastene spesifisert i nr. 4.2.14.1 eller lastmodellen HSLM, i samsvar med EN 1991-2:2003 punkt 6.4.6.5(3).»

## 11) Nr. 4.2.14.4 skal lyde:

## «4.2.14.4. Slingrekrefter

Det skal tas hensyn til slingrekreftene under prosjekteringen av konstruksjonene, som fastsatt i NS-EN 1991-2:2003 punkt 6.5.2(2)P og (3). Den skal anvendes på rette spor og på sporkurver.»

## 12) I nr. 4.2.14.5 «Akselerasjons- og bremsekrefter (belastninger i lengderetningen)» skal første ledd lyde:

Det skal tas hensyn til akselerasjons- og bremsekreftene under prosjekteringen av konstruksjonene, som fastsatt i NS-EN 1991-2:2003 punkt 6.5.3(2)P, (4), (5) og (6). Når det gjelder retningen på akselerasjons- og bremsekreftene, skal det tas hensyn til de tillatte kjøreretningene på hvert spor.»

## 13) I nr. 4.2.18 «Elektriske kjennetegn» oppheves annet ledd.

## 14) I nr. 4.2.23.1 «Sideplass langs sporene» skal annet ledd lyde:

«På jernbanelinjer i kategori II og III skal det sørges for en tilsvarende sideplass på alle steder der denne bestemmelsen er praktisk anvendbar. Dersom plass ikke kan oppnås, skal jernbaneforetaket underrettes om denne særskilte situasjonen.»

## 15) I nr. 4.7 «Helse- og sikkerhetsvilkår» skal tredje ledd lyde:

«Personale som arbeider med vedlikehold av delsystemet "Infrastruktur for høyhastighetstog", skal ha på seg reflekterende klær med CE-merket når de arbeider i nærheten av sporet.»

## 16) Nr. 4.8 skal lyde:

«4.8. **Infrastrukturregisteret og det europeiske register over godkjente kjøretøytyper**

Dataene som skal oppgis for registeret fastsatt i artikkel 35 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF(\*), er de som er angitt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2011/633/EU av 15. september 2011 om de felles spesifikasjonene for registeret over jernbaneinfrastruktur(\*\*).»

(\*) EUT nr. L 191 av 18.7.2008, s. 1.

(\*\*) EUT L 256 av 1.10.2011, s. 1.

- 17) I nr. 5.3.1.1 «Skinnehodeprofil» skal punkt a) og b) lyde:
- «a) Frie linjer
- Skinnehodeprofilen skal velges innenfor området fastsatt i EN 13674-1:2011 vedlegg A.
- b) Sporveksler og skinnekryss
- Skinnehodeprofilen skal velges innenfor området fastsatt i vedlegg A i EN 13674-1:2011 og i vedlegg A i EN 13674-2:2006 + A1:2010.»
- 18) Nr. 5.3.1.3 skal lyde:
- «5.3.1.3. Stålkvalitet
- a) Frie linjer
- Skinnens stålkvalitet skal være i samsvar med EN 13674-1:2011 kapittel 5.
- b) Sporveksler og skinnekryss
- Skinnens stålkvalitet skal være i samsvar med EN 13674-2:2006 + A1:2010 kapittel 5.»
- 19) I nr. 5.3.2 «Skinnens festesystemer» oppheves punkt d).
- 20) I nr. 6.1.6.2 «Vurdering av festesystem» utgår annet strekpunkt.
- 21) I nr. 7.3.5 «Særtrekk ved det finske jernbanenettet» skal tabellen i underavsnittet «Ekvivalent konisitet» lyde:
- | Hastighetsintervall (km/t) | Minsteverdi for gjennomsnittlig sporvidde over 100 m (mm) |
|----------------------------|---|
| $v \leq 160$               | Vurdering ikke påkrevd                                    |
| $160 < v \leq 200$         | 1 519   |
| $200 < v \leq 230$         | 1 521   |
| $230 < v \leq 250$         | 1 522   |
| $v > 250$                  | 1 523   |
- 22) I nr. 7.3.6.2, avsnittet «Plattformer (avsnitt 4.2.20)», underavsnittet «Minste plattformlengde», oppheves annet ledd.
- 23) I vedlegg A gjøres følgende endringer:
- a) I tabell A1 utgår rad «5.3.2.d Elektrisk motstand».
- b) I tabell A2 utgår rad «4.2.18 Elektriske kjennetegn».
- 24) I tabell B1 i vedlegg B1 utgår rad «4.2.18 Elektriske kjennetegn».
- 25) I vedlegg C endres kapiteltittelen «Modul A: Intern designkontroll med produksjonsverifisering» til «Modul A1: Intern designkontroll med produktverifisering.»
- 26) Vedlegg D oppheves.
- 27) Vedlegg F oppheves.
- 28) I vedlegg H utgår fjerde linje.

*VEDLEGG V*

Vedlegg A til vedlegget til vedtak 2008/231/EF (TSI-en for drift og trafikkstyring for høyhastighetstog, HS OPE TSI) skal lyde:

*«VEDLEGG A***DRIFTSREGLER FOR ERTMS**

Driftsreglene for ERTMS/ETCS og ERTMS/GSM-R er spesifisert i det tekniske dokumentet "ERTMS operational principles and rules — version 2", offentliggjort på Byråets nettsted (<http://www.era.europa.eu>).»

---

## VEDLEGG VI

I vedlegget til vedtak 2008/232/EF (TSI-en for rullende materiell for høyhastighetstog, HS RST TSI) gjøres følgende endringer:

- 1) I nr. 3.4.3 «Teknisk kompatibilitet», underavsnittet «Grunnleggende krav 2.4.3 tredje ledd», oppheves 18. strekpunkt i annet ledd.
- 2) I avsnitt 3.7 «Elementer i delsystemet "Rullende materiell" med hensyn til de grunnleggende kravene» utgår den siste raden «Infrastrukturregister og register over rullende materiell» i tabellen.
- 3) I avsnitt 4.1 «Innledning» skal tredje ledd lyde:

«De felles kjennetegnene for delsystemet "Rullende materiell" er definert i avsnitt 4 i denne TSI-en.»
- 4) I nr. 4.2.2.5 oppheves annet ledd.
- 5) I nr. 4.2.3.1 skal tredje ledd lyde:

«Typeprøvings- eller designkontrollsertifikatet for «EF»-verifisering av det rullende materialet skal angi den vurderte lasteprofilen.»
- 6) I nr. 4.2.3.3.2.1 «Tog av klasse 1» skal sjuende ledd lyde:

«Når det for kjøretøyer med uavhengig roterende hjul ikke er mulig å hindre falske alarmer ved hjelp av togidentifikasjonsnummeret, skal det gis prioritet til deteksjonssystemet om bord, forutsatt at alle hjullagrene overvåkes.»
- 7) I nr. 4.2.3.3.2.3.2 «Funksjonskrav for kjøretøyet» skal tredje ledd lyde:

«Som alternativ til dette kravet om utløsningsnivåer for alarmer er det tillatt ved gjensidig avtale mellom infrastrukturforvaltningen og jernbaneforetaket å identifisere tog ved hjelp av togidentifikasjonssystemer og å bruke særskilte avtalte alarmutløsningsnivåer som er forskjellig fra de ovennevnte nivåene.»
- 8) I nr. 4.2.3.4.3 «Grenseverdier for sporlaster», punkt b) «Belastninger i lengderetningen», skal fjerde ledd lyde:

«tilfelle 2: For andre bremsetilfeller, som f.eks. normal driftsbremning for hastighetsreduksjon eller ikke-gjentatt bremsing til toget stanser, eller gjentatt bremsing for hastighetskontroll, skal bremsebruken og den største tillatte bremsekraften fastsettes av infrastrukturforvaltningen for hver jernbanelinje som er berørt. Eventuelle begrensninger på bremsekraften definert i nr. 4.2.4.5 skal begrunnes og tas hensyn til i driftsreglene.»
- 9) I nr. 4.2.3.4.5 «Utforming for kjøretøystabilitet» skal tredje ledd lyde:

«Verdiintervallet for hastighet og konisitet som kjøretøyet er konstruert for, skal være stabilt og skal spesifiseres og sertifiseres.»
- 10) I nr. 4.2.3.4.7 «Dimensjonerende verdier for hjulprofiler» i tabell 4 skal teksten i kolonnen «Skinnehodeprofil» for radene «Prøvningsforhold nr.» 5 og 6 lyde:

«skinneavsnitt 60 E 2 definert i EN 13674-1:2003/A1:2007»
- 11) Nr. 4.2.3.7 skal lyde:

«4.2.3.7. Minste kurveradius

Denne parameteren er et grensesnitt mot delsystemet "Infrastruktur for høyhastighetstog" ved at de minste krumningene som det skal tas hensyn til, er definert på den ene side for sporene for høyhastighetstog (basert på manglende overhøyde) og på den annen side for hensettingssporene. Det skal vises til nr. 4.2.6 og 4.2.24.3 i TSI-en "Infrastruktur for høyhastighetstog 2006".»
- 12) I nr. 4.2.4.5 «Virvelstrømsporebremser», annet ledd, skal første strekpunkt lyde:

«— For nødbremning på alle jernbanelinjer unntatt særskilte forbindelseslinjer.»
- 13) I nr. 4.2.4.5 «Virvelstrømsporebremser», annet ledd, skal annet strekpunkt lyde:

«— For full eller normal driftsbremning på linjeavsnittene dersom infrastrukturforvaltningen tillater det.»

- 14) Nr. 4.2.6.1 skal lyde:
- «4.2.6.1. Miljøforhold
- Det rullende materiellet og alle dets bestanddeler skal oppfylle kravene i denne TSI-en innenfor klimasonene T1, T2 eller T3, som spesifisert i EN50125-1:1999, som det er ment å kjøre i.»
- 15) I nr. 4.2.6.2.2 «Aerodynamiske belastninger på passasjerer på en plattform», underavsnittet «Prøvingsforhold», skal annet ledd lyde:
- «Dersom vurderingen er vellykket for en plattformhøyde på 240 mm eller lavere, skal toget anses som godkjent for alle jernbanelinjer.»
- 16) I nr. 4.2.7.2.2 «Tiltak for å hindre brann» skal tredje ledd lyde:
- «Samsvarskravene er beskrevet i nr. 7.1.7.»
- 17) I nr. 4.2.7.4.2.1 «Signalhorn — Generelt» tilføyes følgende tekst etter punkt d):
- «eller
- e) To varselhorn som aktiveres hver for seg. Varselhorn-tonenes grunnfrekvenser skal være:
- høy tone: 660 Hz ± 30 Hz
- lav tone: 370 Hz ± 20 Hz»
- 18) I nr. 4.2.7.4.2.5 «Signalhorn — Krav til samtrafikkkomponenter» tilføyes følgende tekst:
- «eller
- 660 Hz ± 30 Hz»
- 19) I nr. 4.2.8.3.6.1 «Kontaktkraft for strømvaktaker», punkt b) «Justering av gjennomsnittlig kontaktkraft for strømvaktaker og innarbeiding i delsystemet for rullende materielle», oppheves femte ledd.
- 20) I nr. 4.2.10.1 «Ansvar» oppheves femte ledd.
- 21) I nr. 4.2.10.2.2 «Vedlikeholdsdokumentasjon», første ledd, skal fjerde strekpunkt lyde:
- «Relevante grenseverdier for sikkerhet/samtrafikkvegne: I dette dokumentet skal de målbare grenseverdiene som ikke skal overskrides under drift (herunder redusert drift), angis for de komponentene eller delene som er relevante for sikkerhet/samtrafikkvegne i henhold til denne TSI-en.»
- 22) I nr. 4.2.10.3 «Administrasjon av vedlikeholdsdokumentasjon», fjerde ledd, utgår første strekpunkt.
- 23) I punkt 4.2.10.4 «Administrasjon av vedlikeholdsinformasjon» utgår første strekpunkt.
- 24) Nr. 4.8 skal lyde:
- «4.8. Infrastrukturregisteret og det europeiske register over godkjente kjøretøytyper
- Dataene som skal oppgis for registeret fastsatt i artikkel 34 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF(\*), er de som er angitt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2011/665/EU av 4. oktober 2011 om det europeiske registeret over godkjente typer jernbanekjøretøyer(\*\*).

(\*) EUT nr. L 191 av 18.7.2008, s. 1.

(\*\*) EUT L 264 av 8.10.2011, s. 32.»

- 25) Nr. 7.1.3 skal lyde:
- «7.1.3. Nybygget rullende materielle av en eksisterende konstruksjon som ikke er sertifisert i henhold til den tidligere versjonen (2002) av TSI-en for rullende materielle for høyhastighetstog
- For nybygget rullende materielle av en eksisterende konstruksjon av rullende materielle i klasse 2 som ikke var omfattet av virkeområdet for den tidligere versjonen (2002) av TSI-en for rullende materielle for høyhastighetstog, kan det, i en overgangsperiode på 4 år med virkning fra tidspunktet for anvendelse av denne TSI-en (dvs. 1. september 2008), er det tillatt å godkjenne ibruktaking av slikt rullende materielle uten anvendelse av den eksisterende TSI-en "Rullende materielle for høyhastighetstog". I så fall får de meldte nasjonale reglene anvendelse. Etter at overgangsperioden på 4 år er utløpt, skal det gjennomføres en samsvarsvurdering i samsvar med den eksisterende TSI-en for rullende materielle for høyhastighetstog for å gjøre det mulig å sette det aktuelle nybygde rullende materiellet i drift.



En eksisterende konstruksjon som nevnt i nr. 7.1.2 og 7.1.3 er en særskilt konstruksjon som allerede er blitt brukt til å produsere en type rullende materiell, og som allerede er blitt godkjent satt i drift i en medlemsstat før tidspunktet for anvendelse av den eksisterende TSI-en.»

26) Nr. 7.1.8.2 skal lyde:

«7.1.8.2. Framtidige avtaler

Ved eventuelle framtidige avtaler eller endring av eksisterende avtaler, særlig dem som omfatter kjøp av rullende materiell med en utforming som ikke er sertifisert i samsvar med TSI-ene, skal det tas hensyn til Den europeiske unions regelverk og til denne TSI-en. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om slike avtaler/endringer. Den samme framgangsmåten som fastsatt i nr. 7.1.8.1 får da anvendelse.»

27) I nr. 7.3.2.7 «Varmgangsdetektorer for tog i klasse 2 [nr. 4.2.3.3.2.3]» skal underavsnittet «Funksjonskrav for kjøretøyet» lyde:

**«Funksjonskrav for kjøretøyet**

Det kreves en gjensidig avtale mellom infrastrukturforvaltningen og jernbaneforetaket for å identifisere tog ved hjelp av togidentifikasjonssystemer og bruk av særskilte alarmutløsningsnivåer.»

28) I nr. 7.3.2.10 «Største tog lengde [4.2.3.5]» skal underavsnitt «Særtilfelle for Storbritannia» lyde:

**«Særtilfelle for Storbritannia**

Kategori «P» - permanent

TSI-en for infrastruktur for høyhastighetstog fra 2006 inneholder et særtilfelle for det britiske jernbanenettet som krever at plattformer på opprustedes jernbanelinjer skal ha en nyttelengde på minst 300 m. Lengden på høyhastighetstog som skal trafikkere det britiske jernbanenettet, skal være forenlig med lengden av de plattformene de er ment å stoppe ved.»

29) I nr. 7.3.2.19 «Strømvaktaker [4.2.8.3.6]» skal underavsnitt «Særtilfelle for tog som kjører på jernbanenettet i Storbritannia» lyde:

**«Særtilfelle for tog som kjører på jernbanenettet i Storbritannia**

Kategori «P» - permanent

For jernbanelinjer i kategori II og III skal strømvaktakerhodene ikke ha isolerte signalhorn, med mindre det er tillatt på bestemte strekninger.

For jernbanelinjer i kategori II og III skal strømvaktakerhodets ledende område være 1 300 mm.

Strømvaktakerne skal ha et arbeidsområde på 2,1 m.

Bredden på strømvaktakerhodene i sporretningen skal være høyst 400 mm.»

30) I nr. 7.3.2.19 «Strømvaktaker [4.2.8.3.6]», underavsnittet «Strømvaktakerens begrensingsområde», skal annet ledd lyde:

«Ved alle hastigheter opp til linjehastigheten, ved største overhøyde, ved største vindhastighet som muliggjør ubegrenset drift, og ved ekstrem vindhastighet:»

31) I vedlegg F gjøres følgende endringer:

a) I avsnitt F.3.1 om modul SB (Typeprøving), underavsnitt 3, sjette ledd, skal annet strekpunkt lyde:

«— Det europeiske registeret over godkjente kjøretøytyper, herunder alle opplysninger som spesifisert i TSI-en.»

b) I avsnitt F.3.2 om modul SD (Kvalitetsstyringssystem for produksjonen) gjøres følgende endringer:

i) I underavsnitt 4.2 annet ledd oppheves sjette strekpunkt.

ii) I underavsnitt 10 utgår ordene «og særlig følgende:» og niende strekpunkt utgår.

c) I avsnitt F.3.3 om modul SF (Produktverifisering) gjøres følgende endringer:

i) I underavsnitt 5 annet ledd utgår tredje strekpunkt.

ii) I underavsnitt 10 utgår annet strekpunkt.

d) I avsnitt F.3.4 om modul SH2 (Fullstendig kvalitetsstyringssystem med designkontroll) gjøres følgende endringer:

i) I underavsnitt 4.2 annet ledd skal sjuende strekpunkt lyde:

«— Det europeiske registeret over godkjente kjøretøytyper, herunder alle opplysninger som spesifisert i TSI-en.»

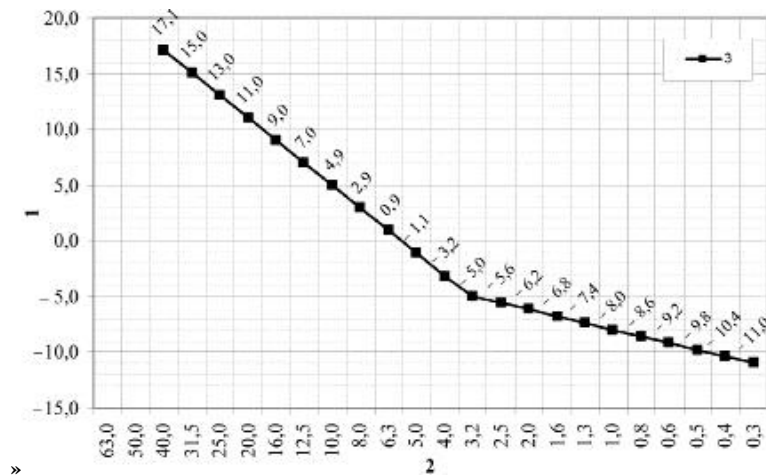
ii) I underavsnitt 10 utgår åttende strekpunkt.

32) Vedlegg I oppheves.

33) I vedlegg N skal figur N1 lyde:

«Figur N1

**Kurve over grenseverdier for referansesporets akustiske skinneruhet**



*Forklaring*

1. Ruhetsnivå per tredels oktavbånd, dB
2. Bølgelengde i cm
3. Ruhetsnivå per tredels oktavbånd, dB

34) I vedlegg P, del P.1 «Innledning», skal første ledd lyde:

«I dette vedlegget beskrives framgangsmåten som skal følges for å bestemme retardasjonen  $a_i$  (m/s<sup>2</sup>) for hastighetsområdet  $[v_{i-1}, v_i]$  i situasjonene med driftsforstyrrelser for tilfelle B i tabell 6 i nr. 4.2.4.1 i denne TSI-en, og de tilsvarende største tillatte stopplengdene i tabell 7 i nr. 4.2.4.1 i denne TSI-en.»

## VEDLEGG VII

I vedlegget til vedtak 2008/284/EF (TSI-en for energi for høyhastighetstog) gjøres følgende endringer:

- 1) I nr. 4.2.2 «Spenning og frekvens» skal annet ledd lyde:

«Spenningen og frekvensen ved omformerstasjonens forbindelsespunkter og ved strømvaktene skal være i samsvar med EN 50163:2004 punkt 4. Samsvaret skal påvises ved hjelp av en konstruksjonsundersøkelse.»
- 2) I nr. 4.2.3 «Systemytelse og installert effekt» skal annet ledd lyde:

«Utformingen av delsystemet "Energi" skal sikre at strømforsyningen er i stand til å oppnå den spesifiserte ytelsen.»
- 3) I nr. 4.2.4 «Regenerativ bremsing» skal annet ledd lyde:

«Det kreves ikke at strømforsyningssystemer for likestrøm utformes slik at det er mulig å bruke regenerativ bremsing som driftsbremse.»
- 4) I nr. 4.2.6 «Ekstern elektromagnetisk kompatibilitet» skal første ledd lyde:

«Ekstern elektromagnetisk kompatibilitet er ikke et særlig kjennetegn ved det transeuropeiske jernbanenettet for høyhastighetstog. Energiforsyningsanlegg skal være i samsvar med EN 50121-2:2006 for å oppfylle alle krav med hensyn til elektromagnetisk kompatibilitet.»
- 5) I nr. 4.2.9.2 «Geometri for kjøredninger» oppheves fjerde ledd.
- 6) I nr. 4.2.10 «Kjøredningssystemets samsvar med infrastrukturprofilen» skal første ledd lyde:

«Utformingen av kjøredningssystemet skal være i samsvar med infrastrukturprofilene definert i nr. 4.2.3 i TSI-en for infrastruktur for høyhastighetstog. Utformingen av kjøredningen skal være i samsvar med kjøretøyenes kinematiske begrensingsområde.»
- 7) I nr. 4.2.15 «Gjennomsnittlig kontaktkraft» skal sjuende ledd lyde:

«For nye jernbanelinjer kan det i tillegg tillates bruk av strømvaktene som følger C1- eller C2-kurver. For eksisterende jernbanelinjer kan det i tillegg kreves bruk av strømvaktene som følger C1- eller C2-kurver.»
- 8) I nr. 4.2.20 «Strømkapasitet, likestrømsystemer, stillestående tog» skal fjerde ledd lyde:

«Samsvarsvurdering skal gjennomføres i samsvar med EN 50367:2006, tillegg A.4.1.»
- 9) I nr. 4.2.21 «Faseskilleseksjoner» gjøres følgende endringer:
  - a) Annet ledd skal lyde:

«Det skal sørges for tilstrekkelige midler til å sikre at et tog som har stanset innenfor faseskilleseksjonen, kan startes igjen. Den nøytrale seksjonen skal kunne koples til de tilliggende seksjonene ved hjelp av fjernstyrte skillebrytere.»
  - b) I underpunktet «Jernbanelinjer i kategori II og III» gjelder følgende:
    - i) Annet ledd skal lyde:

«For jernbanelinjer i kategori II og III kan det vedtas skilleseksjoner som spesifisert for jernbanelinjer av kategori I, eller en utforming i henhold til figur 4.2.21. For figur 4.2.21 skal midtseksjonen koples til returstrømkretsen, de nøytrale seksjonene (d) kan utgjøres av nøytrale seksjonsskillebrytere, og målene skal være som følger:»
    - ii) Femte ledd oppheves.
- 10) I nr. 4.2.22 skal tredje ledd lyde:

«Infrastrukturforvaltningene for to nabosystemer skal bli enige om punkt a) eller b) i henhold til de gjeldende forhold.»
- 11) I nr. 4.2.23 «Samordningsordninger for elektrisk beskyttelse» skal første ledd lyde:

Samordningen av elektrisk beskyttelse for delsystemet «Energi» skal være utformet i samsvar med kravene i punkt 11 i EN 50388:2005.

- 12) Nr. 4.2.25 skal lyde:

«4.2.25. Oversvingninger og dynamiske virkninger

Delsystemet "Energi for høyhastighetstog" skal motstå overspenninger skapt av oversvingning hos rullende materiell opp til grenseverdiene angitt i EN 50388:2005 punkt 10.4 for vekselstrøm. Samsvarsvurderingen skal bestå i en kompatibilitetsundersøkelse som påviser at delsystemelementet kan motstå oversvingning opp til de fastsatte grenseverdiene i henhold til EN 50388:2005 punkt 10. Samsvarsvurderingen skal gjennomføres i samsvar med EN 50388:2005 punkt 10.»

- 13) Nr. 4.8 skal lyde:

«4.8. **Infrastrukturregisteret og det europeiske register over godkjente kjøretøytyper**

Dataene som skal oppgis for registeret fastsatt i artikkel 35 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF(\*), er de som er angitt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2011/633/EU av 15. september 2011 om de felles spesifikasjonene for registeret over jernbaneinfrastruktur(\*\*).

---

(\*) EUT nr. L 191 av 18.7.2008, s. 1.

(\*\*) EUT L 256 av 1.10.2011, s. 1.»

- 14) I nr. 6.2.2.1 «Generelt» skal første ledd lyde:

«Oppdragsgiveren eller dennes representant som er etablert i Fellesskapet, kan med hensyn til framgangsmåten for verifisering av delsystemet "Energi" velge mellom enten:

- framgangsmåten for enhetsverifisering (modul SG) angitt i vedlegg A.3 til denne TSI-en, eller
- det fullstendige kvalitetsstyringssystemet med konstruksjonskontroll (modul SH2) angitt i vedlegg A.3 til denne TSI-en.»

- 15) Vedlegg D oppheves.

- 16) Vedlegg E oppheves.

---

*VEDLEGG VIII*

I vedlegget til beslutning 2011/229/EU (TSI-en for støy for konvensjonelle tog») skal nr. 4.8.2 lyde:

«4.8.2. Det europeiske registeret over godkjente kjøretøytyper

Dataene som skal oppgis for registeret som fastsatt i artikkel 34 i direktiv 2008/57/EF, er de som er angitt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2011/665/EU av 4. oktober 2011 om det europeiske registeret over godkjente typer jernbanekjøretøyer(\*).

---

(\*) EUT L 264 av 8.10.2011, s. 32.»

## VEDLEGG IX

I vedlegget til beslutning 2011/274/EF (TSI-en for energi for konvensjonelle tog, CR ENE TSI) gjøres følgende endringer:

- 1) I nr. 4.1 «Innledning» skal tredje ledd lyde:

«Samtidig som det tas hensyn til alle gjeldende grunnleggende krav, beskrives delsystemet "Energi" ved spesifikasjonene fastsatt i nr. 4.2 til 4.7.»
- 2) I nr. 4.2.3 «Spennings og frekvens» oppheves fjerde ledd.
- 3) I nr. 4.2.4.1 «Maksimal togstrøm» oppheves første ledd.
- 4) I nr. 4.2.6 «Strømkapasitet, likestrømsystemer, stillestående tog» oppheves tredje ledd.
- 5) I nr. 4.2.7 «Regenerativ bremsing» oppheves tredje ledd.
- 6) I nr. 4.2.13.1 «Kjøreledningens høyde» oppheves femte ledd.
- 7) I nr. 4.2.13.3 «Sideavvik» oppheves fjerde ledd.
- 8) I nr. 4.2.17 «Avstand mellom strømvaktakere» oppheves siste ledd (teksten etter tabell 4.2.17).
- 9) I nr. 4.2.18 «Kjøreledningsmateriale» skal tredje ledd lyde:

«For vekselstrømlinjer skal kjøreledningen være konstruert slik at den tillater bruk av slepestykker av rent karbon (TSI-en "Lokomotiver og rullende materiell for passasjertrafikk" for jernbanesystemet for konvensjonelle tog, nr. 4.2.8.2.9.4.2).»
- 10) I nr. 4.2.19 «Faseskilleseksjoner» oppheves fjerde ledd.
- 11) I nr. 4.2.20.1 «Generelt» skal tredje ledd lyde:

«Infrastrukturforvaltningene for to nabosystemer skal bli enige om enten a) eller b) i henhold til de gjeldende forhold.»
- 12) I nr. 4.2.20.2 «Løftede strømvaktakere» oppheves annet ledd.
- 13) Nr. 4.4.2.1 og 4.4.2.2 skal lyde:

4.4.2.1. Styring av strømforsyningen under normale forhold

For å oppfylle nr. 4.2.4.1 under normale forhold skal den største tillatte togstrømmen ikke overstige verdien angitt i infrastrukturregisteret.

4.4.2.2. Styring av strømforsyningen under unormale forhold

Under unormale forhold kan den største tillatte togstrømmen være lavere. Infrastrukturforvaltningen skal gi melding til jernbaneforetakene om variasjonen.»
- 14) Nr. 4.8 skal lyde:

«4.8. **Infrastrukturregisteret og det europeiske register over godkjente kjøretøytyper**

Dataene som skal oppgis for registeret som fastsatt i artikkel 35 i direktiv 2008/57/EF, er de som er angitt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2011/633/EU av 15. september 2011 om de felles spesifikasjonene for registeret over jernbaneinfrastruktur(\*)»

---

(\*) EUT L 256 av 1.10.2011, s. 1.»

- 15) I nr. 7.4.1 «Innledning» skal femte ledd lyde:

«Det er mulig at et eksisterende delsystem tillater kjøring med kjøretøyer som er i samsvar med TSI-en, samtidig som de oppfyller de grunnleggende kravene i direktiv 2008/57/EF. I så fall bør infrastrukturforvaltningen på frivillig grunnlag kunne påvise at det eksisterende delsystemet er i samsvar med de grunnleggende parametrene i denne TSI-en.»

- 16) Nr. 7.4.4 skal lyde:

«7.4.4. *Eksisterende delsystemer som ikke omfattes av et fornyelses- eller oppgraderingsprosjekt*

Et delsystem som allerede er i drift, kan gjøre det mulig for tog som er i samsvar med kravene i TSI-ene "Rullende materiell for høyhastighetstog" og "Rullende materiell for konvensjonelle tog", å være i drift samtidig som de oppfyller de grunnleggende kravene.»

- 17) Vedlegg C oppheves.

- 18) Vedlegg D oppheves.

\_\_\_\_\_

## VEDLEGG X

I vedlegget til beslutning 2011/275/EF (TSI-en «Infrastruktur for konvensjonelle tog», CR INF TSI) gjøres følgende endringer:

- 1) I avsnitt 4.2.1 «TSI-linjekategorier» oppheves nr. 4.
- 2) I avsnitt 4.2.2 «Ytelsesparametere» oppheves nr. 6, 7 og 8.
- 3) I avsnitt 4.2.3.2 «Krav til grunnleggende parametere» gjøres følgende endringer:
  - a) Nr. 6 skal lyde:

«6) Korte sporavsnitt med innretninger som muliggjør overgang mellom ulike nominelle sporvidder, er tillatt.»
  - b) Nr. 8 skal lyde:

«8) Ytelsesnivåene for konvensjonelle tog kan økes ved å innføre særskilte systemer, for eksempel krenge-systemer. Særskilte vilkår er tillatt for kjøring av slike tog, forutsatt at de ikke fører til innskrenkninger for andre tog som ikke er utstyrt med slike systemer.»
- 4) I avsnitt 4.2.4.2 «Sporavstand» oppheves nr. 3.
- 5) I avsnitt 4.2.4.3 oppheves nr. 9 og 10.
- 6) I avsnitt 4.2.4.4 «Minsteradius for horisontal kurve» oppheves nr. 5.
- 7) I avsnitt 4.2.5.1 «Nominell sporvidde» oppheves nr. 2.
- 8) I avsnitt 4.2.5.2 «Overhøyde» oppheves nr. 2.
- 9) I avsnitt 4.2.5.7.1 «Frie linjer» oppheves nr. 3.
- 10) I avsnitt 4.2.7.2.2 «Kompatibilitet med bremseanlegg» gjøres følgende endringer:
  - a) Nr. 2 oppheves.
  - b) Nr. 3 skal lyde:

«Dersom sporet er kompatibelt med bruk av bremseanlegg uavhengig av adhesjonforhold, skal det tas hensyn til lokale klimaforhold og det forventede antall gjentatte bremseaktiveringer på et bestemt sted. Blant bremseanlegg som er uavhengig av adhesjonsforholdene mellom skinne og hjul, er magnetiske sporbremser og hvirvelstrømsporbremser.»
- 11) I avsnitt 4.2.10.1 «Plattformenes nyttelengde» oppheves nr. 3.
- 12) I avsnitt 4.2.12.1 «Avstandsmerker» oppheves nr. 2.
- 13) I avsnitt 4.2.13.1 «Generelt» oppheves nr. 2.
- 14) Nr. 4.8 skal lyde:

**«4.8. Infrastrukturregisteret og det europeiske register over godkjente kjøretøytyper**

Dataene som skal oppgis for registeret som fastsatt i artikkel 35 i direktiv 2008/57/EF, er de som er angitt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2011/633/EU av 15.september 2011 om de felles spesifikasjonene for registeret over jernbaneinfrastruktur(\*)»

---

(\*) EUT L 256 av 1.10.2011, s. 1.»

- 15) I avsnitt 5.3.1.1 «Skinnehodeprofil» oppheves nr. 2.
  - 16) Avsnitt 6.1.4.2 «EF-samsvarserklæring for skinnen» oppheves.
  - 17) Avsnitt 6.5 «Vurdering av infrastruktureregister» oppheves.
  - 18) I avsnitt 7.3.4 «Eksisterende linjer som ikke omfattes av et fornyelses- eller oppgraderingsprosjekt» gjøres følgende endringer:
    - a) Nr. 1 skal lyde:

«Det er mulig at et eksisterende delsystem tillater kjøring med kjøretøyer som er i samsvar med TSI-en, samtidig som de oppfyller de grunnleggende kravene i direktiv 2008/57/EF. I så fall bør infrastrukturforvaltningen på frivillig grunnlag kunne påvise at det eksisterende delsystemet er i samsvar med de grunnleggende parametrene i denne TSI-en.»
    - b) Nr. 2 oppheves.
  - 19) I avsnitt 7.6.3.1 «Ytelsesparametere (4.2.2)» oppheves nr. 6.
  - 20) I avsnitt 7.6.10.1 «Frittromsprofil» (4.2.4.1)» oppheves nr. 4.
  - 21) Vedlegg D oppheves.
-



## VEDLEGG XI

I vedlegget til beslutning 2011/291/EF (TSI-en for lokomotiver og rullende materiell for passasjertrafikk for konvensjonelle tog, CR LOC & PAS TSI) gjøres følgende endringer:

- 1) I nr. 4.1.1 «Generelt» oppheves femte ledd.
- 2) I nr. 4.2.2.2.3 «Endekopling», underpunkt a) «Endekopling — Generelt» første ledd, oppheves annet strekpunkt.
- 3) I nr. 4.2.2.10 «Lastforhold og veid masse» oppheves sjuende ledd.
- 4) I nr. 4.2.3.1 «Profiler» oppheves sjette og sjuende ledd.
- 5) I nr. 4.2.3.3.1 «Egenskaper for rullende materiell for kompatibilitet med togdeteksjonssystemer» oppheves annet ledd.
- 6) I nr. 4.2.4.5.2 «Nødbremsing», underpunktet «Beregning av retardasjonen», oppheves sjette ledd (dvs. «For hvert lastforhold . . . i denne TSI-en»).
- 7) I nr. 4.2.4.5.4 «Beregninger med hensyn til varmekapasitet» gjøres følgende endringer:
  - a) Sjuende ledd oppheves.
  - b) Åttende ledd skal lyde:

«For hellingen som skal vurderes, foreslås følgende "referansetilfelle": Oppretthold hastigheten på 80 km/t på en helling med 21 ‰ konstant skråning over en avstand på 46 km.»
- 8) I nr. 4.2.4.5.5 «Parkeringsbrems» skal tredje ledd lyde:

«Parkeringsbremsens bremsevirkning for enheten (toget eller kjøretøyet) skal beregnes som definert i standarden EN14531-6:2009.»
- 9) I nr. 4.2.5.9 «Innvendig luftkvalitet», annet avsnitt annet strekpunkt, skal annet ledd lyde:

«Dersom denne nødforsyningen sikres ved batteridrevet ventilasjon, skal det foretas målinger for å fastslå hvor lenge CO<sub>2</sub>-nivået vil holde seg under 10 000 ppm, når antallet passasjerer tilsvarer lasttilstanden "prosjektert masse ved normal nyttelest". Tidsrommet skal ikke være kortere enn 30 minutter.»
- 10) I nr. 4.2.6.1 «Miljøforhold» oppheves sjette ledd.
- 11) I nr. 4.2.6.1.1 «Høyde» oppheves annet ledd.
- 12) I nr. 4.2.6.1.2 «Temperatur» oppheves annet ledd.
- 13) I nr. 4.2.6.1.5 «Snø, is og hagl» oppheves sjette ledd.
- 14) I nr. 4.2.8.1.2 «Krav til yteevne» oppheves femte ledd.
- 15) I nr. 4.2.8.2.2 «Drift innenfor spennings- og frekvensområdet» oppheves tredje ledd.
- 16) I nr. 4.2.8.2.4 «Maksimal effekt og strøm fra kjøreledningen» oppheves tredje ledd.
- 17) I nr. 4.2.8.2.5 «Maksimal strøm ved stillstand for likestrømsystemer» skal annet ledd lyde:

«Grenseverdiene er angitt i nr. 4.2.6 TSI-en for energi for konvensjonelle tog.»
- 18) I nr. 4.2.8.2.8 «Målefunksjon for energiforbruk» oppheves tredje ledd.
- 19) I nr. 4.2.8.2.9.2 «STRØMAVTAKERHODETS GEOMETRI (KOMPONENTNIVÅ)» oppheves annet ledd.
- 20) I nr. 4.2.10.1 «Generelt og kategorisering» oppheves fjerde ledd.

21) Nr. 4.8 skal lyde:

**«4.8. Infrastrukturregisteret og det europeiske register over godkjente kjøretøytyper**

De opplysningene som skal tas med i registeret, som fastsatt i artikkel 34 i direktiv 2008/57/EF, er de som er angitt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2011/665/EU av 4. oktober 2011 om det europeiske registeret over godkjente typer jernbanekjøretøyer(\*).

(\*) EUT L 264 av 8.10.2011, s. 32.»

---

*VEDLEGG XII*

Tillegg A til vedlegget til beslutning 2011/314/EF (TSI-en for drift og trafikkstyring for konvensjonelle tog) skal lyde:

*«Tillegg A*

**DRIFTSREGLER FOR ERTMS**

Driftsreglene for ERTMS/ETCS og ERTMS/GSM-R er spesifisert i det tekniske dokumentet "ERTMS operational principles and rules — version 2", offentliggjort på Byråets nettsted (<http://www.era.europa.eu>).»

---