**Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor**

►B

# KOMMISSIONENS AFGØRELSE

**af 21. oktober 2010**

**om ændring af beslutning 2006/920/EF og 2008/231/EF om tekniske specifikationer for interoperabilitet gældende for delsystemet »Drift og trafikstyring« i de transeuropæiske jernbanesystemer for konventionelle tog hhv. højhastighedstog**

*(meddelt under nummer K(2010) 7179)*

**(EØS-relevant tekst)**

(2010/640/EU)

(EUT L 280 af 26.10.2010, s. 29)

Berigtiget ved:

►C1 Berigtigelse, EUT L 301 af 18.11.2010, s. 20 (2010/640/EU)

▼B

# KOMMISSIONENS AFGØRELSE

**af 21. oktober 2010**

**om ændring af beslutning 2006/920/EF og 2008/231/EF om tekniske specifikationer for interoperabilitet gældende for delsystemet »Drift og trafikstyring« i de transeuropæiske jernbanesystemer for konventionelle tog hhv. højhastighedstog**

*(meddelt under nummer K(2010) 7179)*

**(EØS-relevant tekst)**

(2010/640/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet ([1]), særlig artikel 6, stk. 1,

under henvisning til Det Europæiske Jernbaneagenturs henstillinger af 17. juli 2009 om sammenhængende ERTMS-forskrifter i TSI′erne for Togkontrol og signaler og Drift og trafikstyring (ERA/REC/2009-02/INT), om revision af bilag P til TSI′erne om Drift og trafikstyring for højhastighedstog og konventionelle tog (ERA/REC/2009-03/INT), om revision af bilag T til TSI′en om Driftskontrol og trafikstyring for konventionelle tog (ERA/REC/2009-04/INT), og om en ændring med det formål at opnå overensstemmelse mellem bestemmelserne om lokomotivføreres kvalifikationer i direktiv 2007/59/EF og i TSI′erne om Drift og trafikstyring (ERA/REC/2009-05/INT) og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ifølge artikel 12 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 ([2]) skal Det Europæiske Jernbaneagentur (herefter benævnt »Jernbaneagenturet«) sikre, at de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI′erne) er tilpasset de tekniske fremskridt, markedsudviklingen og de samfundsmæssige krav, og foreslå Kommissionen de ændringer i TSI′erne, som det finder nødvendige.

(2) Ved beslutning K(2007) 3371 af 13. juli 2007 udstedte Kommissionen et rammemandat til agenturet, hvori det fik til opgave at varetage visse opgaver i medfør af Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog ([3]) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog ([4]). I mandatet anmodes agenturet om at revidere TSI′en om Drift og trafikstyring for konventionelle tog, som Kommissionen vedtog ved beslutning 2006/920/EF ([5]), og TSI′en om Drift og trafikstyring for højhastighedstog, som Kommissionen vedtog ved beslutning 2008/231/EF ([6]), og om at afgive tekniske udtalelser om væsentlige fejl og offentliggøre en liste over mindre fejl, der er opdaget.

([1]) EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.
([2]) EUT L 164 af 30.4.2004, s. 1.
([3]) EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6.
([4]) EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1.
([5]) EUT L 359 af 18.12.2006, s. 1.
([6]) EUT L 84 af 26.3.2008, s. 1.

▼B

(3) Et europæisk togkontrolsystem, (herefter benævnt »ETCS«) (European Train Control System), og et mobilkommunikationssystem for jernbaner, (herefter benævnt GSM-R) (Global System for Mobile communications — Railways) anses for at være vigtige skridt på vejen til et harmoniseret transeuropæisk jernbanesystem. Det er derfor nødvendigt at harmonisere reglerne for disse systemer snarest muligt. Ud fra dette princip specificeres ETCS og GSM-R i TSI'er.

(4) Det har afgørende betydning, at TSI'ernes krav er sammenhængende og utvetydige. Det indebærer, at forskellige TSI'er ikke må henvise til tekniske krav i forskellige udviklingsfaser. Alle TSI'er bør derfor henvise til de samme tekniske krav.

(5) For at harmonisere de relevante regler i TSI'erne for det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog og højhastighedstog bør reglerne vedrørende driftsforhold offentliggøres som et teknisk dokument på agenturets websted.

(6) TSI'en om Drift og trafikstyring for konventionelle tog bør indeholde den samme reference som den reviderede TSI om Drift og trafikstyring for højhastighedstog.

(7) Revisionen af det tekniske dokument »Bilag A til TSI'en om Drift og trafikstyring« bør foregå i overensstemmelse med den procedure for styring af ændringsprocesser (CCM, Change Control Management), der anvendes til at validere tekniske specifikationer af ERTMS.

(8) Direktiv 2008/57/EF foreskriver i artikel 32, stk. 1, at hvert køretøj skal have et europæisk køretøjsnummer (EVN-nummer), som tildeles i forbindelse med den første ibrugtagningstilladelse. Ifølge Kommissionens beslutning 2007/756/EF af 9. november 2007 om vedtagelse af fælles specifikationer for det nationale køretøjsregister, som er omhandlet i artikel 14, stk. 4 og 5, i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF ([1]), registreres EVN-nummeret i det nationale køretøjsregister, som føres og opdateres af det nationale organ, den pågældende medlemsstat har udpeget.

(9) Der er behov for at revidere kravene til identifikation af køretøjer i bilag P til TSI'en om Drift og trafikstyring (for højhastighedstog og konventionelle tog), og herunder bør der også tages hensyn til den udvikling af de juridiske rammer, der er sket med direktiv 2008/57/EF og beslutning 2008/756/EF. Da den tekniske udvikling gør, at en række tekniske koder ændrer sig i tidens løb, bør agenturet have til opgave at offentliggøre og opdatere lister over sådanne tekniske koder.

(10) Kravene til bremseevne er et udestående punkt i TSI'en om Drift og trafikstyring for konventionelle tog. De driftsmæssige aspekter af bremseevnen bør harmoniseres.

(11) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF ([2]) er der fastsat krav til lokomotivføreres faglige kvalifikationer samt fysiske og psykiske egnethed. For at undgå overlapning mellem og gentagelse af regler bør TSI'erne om Drift og trafikstyring ikke indeholde sådanne krav.

(12) Beslutning 2006/920/EF og 2008/231/EF bør ændres i overensstemmelse med ovenstående.

([1]) EUT L 305 af 23.11.2007, s. 30.
([2]) EUT L 315 af 3.12.2007, s. 51.

▼B

(13) Foranstaltningerne i denne beslutning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, som blev nedsat ved artikel 29, stk. 1, i direktiv 2008/57/EF —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

*Artikel 1*

**Ændring af beslutning 2006/920/EF**

I beslutning 2006/920/EF foretages følgende ændringer:

a) Som artikel 1a og 1b indsættes:

*»Artikel 1a*

**Forvaltning af tekniske koder**

1. Det Europæiske Jernbaneagentur offentliggør på sit websted lister over de tekniske koder, der henvises til i bilag P.9, P.10, P.11, P.12 og P.13.

2. Agenturet fører listerne over de i artikel 1 anførte koder ajour og underretter Kommissionen om deres udvikling. Kommissionen underretter medlemsstaterne om udviklingen i disse tekniske koder gennem det udvalg, der er nedsat ved artikel 29 i direktiv 2008/57/EF.

*Artikel 1b*

▼C1

Indtil den 31. december 2013 gælder, at hvis et køretøj sælges eller lejes ud i en sammenhængende periode på mere end 6 måneder, og hvis alle de tekniske egenskaber, som lå til grund for udstedelsen af køretøjets ibrugtagningstilladelse, er uændrede, kan dets europæiske køretøjsnummer (EVN-nummer) ændres ved en ny registrering af køretøjet og inddragelse af den første registrering.

▼B

Vedrører den nye registrering en anden medlemsstat end den, hvori køretøjet første gang blev registreret, kan registreringsinstansen for den nye registrering forlange kopi af dokumentationen vedrørende den forrige registrering.

En sådan ændring af EVN-nummer indskrænker ikke anvendelsen af artikel 21 til 26 i direktiv 2008/57/EF, for så vidt angår tilladelsesprocedurerne.

Administrationsomkostningerne ved at ændre et EVN-nummer dækkes af den, der ansøger om ændring af EVN-nummeret.«

b) Bilagene ændres som anført i bilag I.

*Artikel 2*

**Ændring af beslutning 2008/231/EF**

I beslutning 2008/231/EF foretages følgende ændringer:

a) Som artikel 1a og 1b indsættes:

▼B

»*Artikel 1a*

**Forvaltning af tekniske koder**

1. Det Europæiske Jernbaneagentur offentliggør på sit websted lister over de tekniske koder, der henvises til i bilag P.9, P.10, P.11, P.12 og P.13.

2. Agenturet fører listerne over de i artikel 1 anførte koder ajour og underretter Kommissionen om deres udvikling. Kommissionen underretter medlemsstaterne om udviklingen i disse tekniske koder gennem det udvalg, der er nedsat ved artikel 29 i direktiv 2008/57/EF.

*Artikel 1b*

▼C1

Indtil den 31. december 2013 gælder, at hvis et køretøj sælges eller lejes ud i en sammenhængende periode på mere end 6 måneder, og hvis alle de tekniske egenskaber, som lå til grund for udstedelsen af køretøjets ibrugtagningstilladelse, er uændrede, kan dets europæiske køretøjsnummer (EVN-nummer) ændres ved en ny registrering af køretøjet og inddragelse af den første registrering.

▼B

Vedrører den nye registrering en anden medlemsstat end den, hvori køretøjet første gang blev registreret, kan registreringsinstansen for den nye registrering forlange kopi af dokumentationen vedrørende den forrige registrering.

En sådan ændring af EVN-nummer indskrænker ikke anvendelsen af artikel 21 til 26 i direktiv 2008/57/EF, for så vidt angår tilladelsesprocedurerne.

Administrationsomkostningerne ved at ændre et EVN-nummer dækkes af den, der ansøger om ændring af EVN-nummeret.«

b) Bilagene ændres som anført i bilag II.

*Artikel 3*

Denne beslutning anvendes fra den 25. oktober 2010.

Dog anvendes punkt 6 i bilag I og punkt 5 i bilag II fra den 1. januar 2014.

*Artikel 4*

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

▼B

*BILAG I*

Bilagene til beslutning 2006/920/EF ændres således:

1) I bilaget foretages følgende ændringer:

a) Punkt 2.2.1 affattes således:

»2.2.1. PERSONALE OG TOG

Punkt 4.6 og 4.7 gælder for personale, som udfører sikkerhedskritiske opgaver i tog, og som passerer en eller flere landegrænser og er på arbejde længere end til den eller de lokaliteter, der er angivet som »grænselokaliteter« i infrastrukturforvalterens netvejledning og omfattet af dennes sikkerhedsgodkendelse.

Punkt 4.6.2, »Sprogkompetence«, gælder derudover for lokomotivførere, jf. direktiv 2007/59/EF, bilag VI, punkt 8.

En medarbejder, hvis opgaver kun indebærer arbejde frem til og med »grænselokaliteter« som omhandlet i dette punkts første afsnit, anses ikke for at passere en grænse.

Personale, der udfører sikkerhedskritiske opgaver i forbindelse med togafgang og trafikledelse, er underlagt kravene om gensidig anerkendelse af faglige kvalifikationer samt de sundheds- og sikkerhedsbetingelser, der gælder i forholdet mellem medlemsstaterne.

Personale, som udfører sikkerhedskritiske opgaver i forbindelse med den sidste klargøring af et tog før planmæssig grænsepassage, og som er på arbejde længere end til en eller flere »grænselokaliteter«, jf. dette punkts første afsnit, er omfattet af punkt 4.6 og af kravet om gensidig anerkendelse af sundheds- og sikkerhedsbetingelser mellem medlemsstaterne. Toget betragtes ikke som en »grænseoverskridende tjeneste«, hvis ingen af de køretøjer, der krydser landegrænsen, kører længere end til den eller de »grænselokaliteter«, der er omhandlet i dette punkts første afsnit.

Disse forskrifter kan sammenfattes i følgende tabeller:

**Personale i tog, der krydser landegrænserne og fortsætter længere end til grænselokaliteten**

| Opgaver | Faglige kvalifikationer | Helbredskrav |
|---|---|---|
| Personale i tog | 4.6 | 4.7 |
| Trafikledelse | Gensidig anerkendelse | Gensidig anerkendelse |
| Klargøring af tog | 4.6 | Gensidig anerkendelse |
| Afsendelse af tog | Gensidig anerkendelse | Gensidig anerkendelse |

**Personale i tog, der ikke krydser landegrænserne eller ikke kører længere end til grænselokaliteten**

| Opgaver | Faglige kvalifikationer | Helbredskrav |
|---|---|---|
| Personale i tog | Gensidig anerkendelse | Gensidig anerkendelse |
| Trafikledelse | Gensidig anerkendelse | Gensidig anerkendelse |
| Klargøring af tog | Gensidig anerkendelse | Gensidig anerkendelse |
| Afsendelse af tog | Gensidig anerkendelse | Gensidig anerkendelse« |

▼B

b) Punkt 2.2.2, fjerde afsnit, affattes således:

»Senere er de nærmere driftsregler for det europæiske togkontrolsystem (ETCS) og for mobilkommunikationssystemet for jernbaner, GSM-R, blevet specificeret i bilag A til denne TSI.«

c) Punkt 4.2.2.6.2 affattes således:

»4.2.2.6.2. **Bremseevne**

Infrastrukturforvalteren skal oplyse jernbanevirksomheden om det faktiske krav til bremseevnen. Oplysningerne skal om nødvendigt omfatte vilkårene for anvendelse af bremsesystemer, der kunne påvirke infrastrukturen, f.eks. magnetskinnebremser, regenerative bremser og hvirvelstrømsbremser.

Jernbanevirksomheden skal udstede bremseforskrifter, som personalet skal følge, for at sikre, at toget har den fornødne bremseevne.

Forskrifterne om bremseevne skal forvaltes inden for rammerne af infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens sikkerhedsledelsessystem.

Der fastsættes yderligere krav i bilag T.«

d) Punkt 4.3.2.6 affattes således:

»4.3.2.6. ***Anvendelse af bremsesand. Minimumskrav vedrørende de faglige kvalifikationer, der er nødvendige for at køre et tog***

Med hensyn til brug af bremsesand er der en grænseflade mellem på den ene side denne TSI's bilag B (afsnit C1) og på den anden side punkt 4.2.11 (kompatibilitet med togdetekteringssystemer i infrastrukturen) og punkt 4.1 i tillæg 1 til bilag A (der er citeret i punkt 4.3.1.10) i TSI'en om Togkontrol og signaler for konventionelle tog.«

e) Punkt 4.3.3.11 affattes således:

»4.3.3.11. **Oprangering, bilag L**

Der er en grænseflade mellem på den ene side denne TSI's punkt 4.2.2.5 og bilag L og på den anden side punkt 4.2.3.5 (Trykbelastning i længderetningen) i TSI'en om Rullende materiel (godsvogne) for konventionelle tog, for så vidt angår kørsel med tog, håndtering af tog og fordeling af køretøjer i toget.

Der kommer en grænseflade til fremtidige udgaver af TSI'en om Rullende materiel, når den får bestemmelser om trækkraftenheder og passagervogne.«

f) Punkt 4.6.1, sidste punktum, affattes således:

»Minimumskravene til de faglige kvalifikationer, der kræves for at kunne løse de enkelte opgaver, er anført i bilag J og L.«

g) Punkt 4.6.3.1, litra C og D, affattes således:

»C Indledende evaluering

— grundlæggende betingelser

— evalueringsprogram, der også omfatter praktisk demonstration af evner/færdigheder

— uddannelse af undervisere

— udstedelse af et kompetencecertifikat.

▼B

D Opretholdelse af kompetencer

— principper for opretholdelse af kompetencer

— metoder, der skal benyttes

— formalisering af den proces, der skal sikre, at kompetencerne opretholdes

— vurderingsprocedure.«

h) Punkt 4.6.3.2.3.1 affattes således:

»4.6.3.2.3.1. *Strækningskendskab*

Jernbanevirksomheden skal definere, hvordan togpersonalet skaffer sig viden om de strækninger, der køres på, og hvordan denne viden vedligeholdes. Det skal ske:

— på grundlag af infrastrukturforvalterens oplysninger om strækningen og

— i overensstemmelse med den procedure, der er beskrevet i punkt 4.2.1 i denne TSI.«

i) Punkt 4.7.5.4 udgår.

j) Punkt 4.7.6 udgår.

k) Punkt 7.3.2 affattes således:

»7.3.2. LISTE OVER SÆRTILFÆLDE

Udeladt.«

2) I stedet for bilag A1 og bilag A2 indsættes følgende bilag A:

*»BILAG A*

**DRIFTSREGLER FOR ERTMS/ETCS OG ERTMS/GSM-R**

Driftsreglerne for ERTMS/ETCS og ERTMS/GSM-R er fastsat i det tekniske dokument »ETCS and GSM-R rules and principles — version 1«, som er offentliggjort på Jernbaneagenturets websted (www.era.europa.eu)«.

3) I bilag G foretages følgende ændringer i tabellen:

a) Under parameteren »Sundheds- og sikkerhedsbetingelser« udgår punktet »Graviditet (lokomotivførere)« i kolonnen »Elementer, der skal kontrolleres for hvert parameter«.

b) Under parameteren »Sundheds- og sikkerhedsbetingelser« udgår den række, der indeholder »Særlige krav til lokomotivførere: syn, høre-/talekrav, antropometri« sammen med henvisningen til punkt 4.7.6.

4) Bilag H udgår.

5) I bilag N udgår tabellens sidste række (4.7.6 — Særlige krav til lokomotivførere).

6) Bilag P, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12 og P13 affattes således:

*»BILAG P*

**IDENTIFICERING AF KØRETØJER**

1. **Generelle bemærkninger**

Dette bilag beskriver det europæiske køretøjsnummer og det dertil knyttede mærke, der anbringes på et synligt sted på køretøjet for at identificere det

▼B

entydigt og permanent under kørslen. Det beskriver ikke andre numre eller mærker, der eventuelt indgraveres eller påsættes permanent på chassiset eller de vigtigste dele af køretøjet, når det fremstilles.

2. **Det europæiske køretøjsnummer og dertil knyttede forkortelser**

Hvert jernbanekøretøj får tildelt et 12-cifret nummer (et europæiske køretøjsnummer, EVN) med følgende struktur:

| Kategori af rullende materiel | Interoperabilitetsevne og køretøjstype (2 cifre) | Land, hvor køretøjet er registreret (2 cifre) | Tekniske karakteristika (4 cifre) | Løbenummer (3 cifre) | Kontrolciffer (1 ciffer) |
|---|---|---|---|---|---|
| Godsvogne | 00 til 09<br>10 til 19<br>20 til 29<br>30 til 39<br>40 til 49<br>80 til 89<br>(nærmere detaljer i bilag P.6) | 01 til 99 (nærmere detaljer i bilag P.4) | 0000 til 9999 (nærmere detaljer i bilag P.9) | 000 til 999 | 0 til 9 (nærmere detaljer i bilag P.3) |
| Personvogne (ikke selvkørende) | 50 til 59<br>60 til 69<br>70 til 79<br>(nærmere detaljer i bilag P.7) | | 0000 til 9999 (nærmere detaljer i bilag P.10) | 000 til 999 | |
| Trækkraftenheder og enheder i et togsæt med fast eller foruddefineret oprangering | 90 til 99 (nærmere detaljer i bilag P.8) | | 0000000 til 8999999 (betydningen af disse tal fastlægges af medlemsstaterne, eventuelt ved bilaterale eller multilaterale aftaler) | | |
| Specialkøretøjer | | | 9000 til 9999 (nærmere detaljer i bilag P.11) | 000 til 999 | |

I et givet land er det 7-cifrede tal for tekniske karakteristika og løbenummer tilstrækkeligt til entydigt at identificere et køretøj inden for kategorierne personvogne (ikke selvkørende) og specialkøretøjer ([1]).

Bogstavkoder supplerer nummeret:

a) mærker i tilknytning til interoperabilitetsevnen (nærmere detaljer i bilag P.5)

b) forkortelse for det land, hvor køretøjet er registreret (nærmere detaljer i bilag P.4)

c) ihændehaveridentifikationsmærke (nærmere detaljer i bilag P.1)

d) forkortelser for de tekniske karakteristika (nærmere detaljer i bilag P.12 for godsvogne og P.13 for personvogne (ikke selvkørende)).

3. **Tildeling af nummer**

Det europæiske køretøjsnummer skal tildeles efter forskrifterne i Kommissionens beslutning 2007/756/EF af 9. november 2007 om vedtagelse af fælles specifikationer for det nationale køretøjsregister, som er omhandlet i artikel 14, stk. 4 og 5, i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF.

Det europæiske køretøjsnummer ændres, når det som følge af tekniske ændringer af køretøjet ikke afspejler interoperabilitetsevnen eller tekniske karakteristika i overensstemmelse med dette bilag. Sådanne tekniske ændringer kan gøre det nødvendigt med fornyet ibrugtagningstilladelse efter artikel 20-25 i interoperabilitetsdirektivet, direktiv 2008/57/EF.

([1]) For specialkøretøjer skal nummeret være entydigt i et givet land med det første ciffer og de 5 sidste cifre for tekniske karakteristika og løbenummer.

▼B

*BILAG P.1*

## IHÆNDEHAVERIDENTIFIKATIONSMÆRKE

1. **Definition af ihændehaveridentifikationsmærke (VKM)**

Et ihændehaveridentifikationsmærke (VKM) er en kode bestående af 2 til 5 bogstaver ([1]). Der anbringes et VKM på hvert jernbanekøretøj i nærheden af det europæiske køretøjsnummer. VKM-mærket angiver ihændehaveren, der er registreret i det nationale køretøjsregister.

Et VKM er entydigt og gyldigt i alle lande, der er omfattet af denne TSI, og alle lande, som indgår en aftale, der indebærer anvendelse af systemet til nummerering af køretøjer og ihændehaveridentifikationsmærke som beskrevet i denne TSI.

2. **Ihændehaveridentifikationsmærkets format**

VKM repræsenterer det fulde navn på eller forkortelsen for ihændehaveren, om muligt på en genkendelig måde. Alle 26 bogstaver i det latinske alfabet kan anvendes. Der anvendes store bogstaver i VKM. Bogstaver, der ikke er initialer i ihændehaverens navn, kan skrives med lille. Ved kontrol af entydigheden anses små bogstaver for at være de samme som de tilsvarende store bogstaver.

Bogstaverne kan indeholde diakritiske tegn ([2]). Entydigheden må ikke afhænge af de diakritiske tegn, der anvendes i disse bogstaver.

Når ihændehaveren er hjemmehørende i et land, der ikke anvender det latinske alfabet, kan en oversættelse af VKM til landets alfabet anvendes på dennes køretøjer efter VKM og adskilt fra dette med en skråstreg (»/«). Der ses bort fra dette oversatte VKM i forbindelse med databehandling.

3. **Bestemmelser om tildeling af ihændehaveridentifikationsmærke**

En ihændehaver kan få udstedt mere end et VKM, hvis:

— ihændehaveren har et formelt navn på mere end et sprog

— en ihændehaver har god grund til at skelne mellem separate køretøjsflåder i sin organisation.

Der kan udstedes et enkelt VKM for en gruppe af virksomheder:

— som indgår i en samlet selskabsstruktur (f.eks. holdingstruktur)

— som indgår i en samlet selskabsstruktur, hvor en organisation i strukturen er udpeget og har fået mandat til at håndtere alle spørgsmål på vegne af alle andre

— der har givet en enkelt, separat juridisk enhed fuldmagt til at håndtere alle spørgsmål på deres vegne, i hvilket tilfælde denne juridiske enhed er ihændehaveren.

4. **Register over VKM-mærker og procedure for tildeling**

VKM-registret er offentligt og ajourføres løbende.

En ansøgning om et VKM indgives til ansøgerens kompetente nationale myndighed og fremsendes til Det Europæiske Jernbaneagentur. Et VKM må først benyttes, når det er offentliggjort af Jernbaneagenturet.

([1]) For NMBS/SNCB kan brugen af bogstavet B i en ring fortsat anvendes.

([2]) Diakritiske tegn er »accenttegn« som i f.eks. À, Ç, Ö, Č, Ž, Å osv. Særlige bogstaver såsom Ø og Æ vil blive angivet med et enkelt bogstav; ved kontrol af entydighed behandles Ø som O og Æ som A.

▼B

Indehaveren af et VKM skal informere den kompetente nationale myndighed, når han ophører med at benytte et VKM, og den kompetente nationale myndighed videresender denne information til Jernbaneagenturet. Et VKM tilbagekaldes så, når ihændehaveren har fremlagt bevis for, at mærkningen er blevet ændret på alle berørte kørertøjer. Det vil ikke blive genudstedt i en periode på 10 år, medmindre det genudstedes til den oprindelige indehaver eller på dennes foranledning til en anden indehaver.

Et VKM kan overføres til en anden indehaver, der er den oprindelige indehavers juridiske efterfølger. Et VKM forbliver gyldigt, når dets indehaver ændrer sit navn til et navn, der ikke har nogen lighed med VKM-mærket.

*BILAG P.2*

**PÅFØRING AF NUMMERET OG DEN TILKNYTTEDE LITRERING PÅ VOGNKASSEN**

1. **Generelle retningslinjer for udvendig mærkning**

De store bogstaver og tal, mærket består af, skal være mindst 80 mm høje og med typer uden seriffer og af ensartet kvalitet. Der må kun benyttes en mindre højde, når der ikke er andre muligheder end at anbringe mærket på længdedrageren.

Mærket anbringes højst 2 meter over skinneoverkant.

2. **Godsvogne**

Mærkningen skal anbringes på vognkassen på følgende måde:

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | | |

Når der er tale om køretøjer, hvis vognkasse ikke har et areal, der er stort nok til denne form for mærkning, navnlig når der er tale om flade køretøjer, skal mærkningen foretages som følger:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks

Når der er anbragt et eller flere nationalt definerede registreringsbogstaver på køretøjet, skal denne mærkning anføres efter den internationale litrering og adskilles fra denne med en bindestreg.

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks-xy

3. **Personvogne, ikke selvkørende**

Nummeret skal anbringes på begge køretøjets sidevægge på følgende måde:

F-SNCF 61 87 20 – 72 021 – 7

$B^{10}$ tu

Mærkningen med køretøjets registreringsland og med dets tekniske karakteristika anbringes umiddelbart før, efter eller under det europæiske køretøjsnummer.

Når der er tale om styrevogne, skal det europæiske køretøjsnummer også anbringes inde i førerrummet.

▼B

4. **Lokomotiver, motorvogne og specialkøretøjer**

På trækkraftenheder skal det europæiske køretøjsnummer anføres på hver sidevæg på følgende måde:

92 10 1108 062-6

Det europæiske køretøjsnummer anbringes også inde i førerrummene.

Ihændehaveren kan anbringe sin egen nummermærkning (normalt bestående af løbenummerets tal suppleret med en bogstavkode) med typer, der er større end det europæiske køretøjsnummer, hvilket kan være nyttigt i forbindelse med driften. Ihændehaveren kan selv bestemme, hvor hans eget nummer skal anbringes, men det skal altid være let at skelne det europæiske køretøjsnummer fra ihændehaverens egen nummermærkning.

*BILAG P.3*

**REGLER FOR BESTEMMELSE AF KONTROLCIFFERET (12. CIFFER)**

Kontrolcifferet fastsættes på følgende måde:

— Cifrene på de lige pladser i grundtallet (talt fra højre) læses med deres egen decimalværdi.

— Cifrene på de ulige pladser i grundtallet (talt fra højre) ganges med 2.

— Derefter udregnes summen af cifrene på de lige pladser og af alle de cifre, der udgør delprodukterne fra de ulige pladser.

— Den udregnede sums endetal findes.

— Det supplement, der kræves for at bringe endetallet op på 10, udgør kontroltallet; er endetallet nul, er kontroltallet også nul.

**Eksempler**

1 — Lad grundtallet være 3 3 8 4 4 7 9 6 1 0 0

Multiplikationsfaktor 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2

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

Denne sums endetal er 2.

Kontrolcifferet vil derfor være 8, og grundnummeret bliver således registreringsnummer 33 84 4796 100 – 8.

2 — Lad grundtallet være 3 1 5 1 3 3 2 0 1 9 8

Multiplikationsfaktor 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2

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

Denne sums endetal er 0.

Kontrolcifferet vil derfor være 0, og grundnummeret bliver således registreringsnummer 31 51 3320 198 – 0.

▼B

*BILAG P.4*

**KODER FOR DE LANDE, HVOR KØRETØJERNE ER REGISTRERET (3.-4. CIFFER OG FORKORTELSE)**

Information om tredjelande er udelukkende anført til orientering.

| Land | Bogstavkode for land (1) | Numerisk landekode |
|---|---|---|
| Albanien | AL | 41 |
| Algeriet | DZ | 92 |
| Armenien | AM | 58 |
| Østrig | A | 81 |
| Aserbajdsjan | AZ | 57 |
| Belarus | BY | 21 |
| Belgien | B | 88 |
| Bosnien-Hercegovina | BIH | 49 |
| Bulgarien | BG | 52 |
| Kina | RC | 33 |
| Kroatien | HR | 78 |
| Cuba | CU (1) | 40 |
| Cypern | CY | |
| Tjekkiet | CZ | 54 |
| Danmark | DK | 86 |
| Egypten | ET | 90 |
| Estland | EST | 26 |
| Finland | FIN | 10 |
| Frankrig | F | 87 |
| Georgien | GE | 28 |
| Tyskland | D | 80 |
| Grækenland | GR | 73 |
| Ungarn | H | 55 |
| Iran | IR | 96 |
| Irak | IRQ (1) | 99 |
| Irland | IRL | 60 |
| Israel | IL | 95 |
| Italien | I | 83 |
| Japan | J | 42 |
| Kasakhstan | KZ | 27 |
| Kirgisistan | KS | 59 |
| Letland | LV | 25 |
| Libanon | RL | 98 |

| Land | Bogstavkode for land (1) | Numerisk landekode |
|---|---|---|
| Liechtenstein | FL | |
| Litauen | LT | 24 |
| Luxembourg | L | 82 |
| Makedonien | MK | 65 |
| Malta | M | |
| Moldova | MD (1) | 23 |
| Monaco | MC | |
| Mongoliet | MGL | 31 |
| Montenegro | ME | 62 |
| Marokko | MA | 93 |
| Nederlandene | NL | 84 |
| Nordkorea | PRK (1) | 30 |
| Norge | N | 76 |
| Polen | PL | 51 |
| Portugal | P | 94 |
| Rumænien | RO | 53 |
| Rusland | RUS | 20 |
| Serbien | SRB | 72 |
| Slovakiet | SK | 56 |
| Slovenien | SLO | 79 |
| Sydkorea | ROK | 61 |
| Spanien | E | 71 |
| Sverige | SE | 74 |
| Schweiz | CH | 85 |
| Syrien | SYR | 97 |
| Tadsjikistan | TJ | 66 |
| Tunesien | TN | 91 |
| Tyrkiet | TR | 75 |
| Turkmenistan | TM | 67 |
| Ukraine | UA | 22 |
| Det Forenede Kongerige | GB | 70 |
| Usbekistan | UZ | 29 |
| Vietnam | VN (1) | 32 |

(1) I henhold til det bogstavkodesystem, der er beskrevet i bilag 4 til 1949-konventionen og artikel 45, stk. 4, i 1968-konventionen om vejtrafik.

▼B

*BILAG P.5*

**BOGSTAVMÆRKNING AF EVNE TIL INTEROPERABILITET**

»TEN«: Køretøj, der opfylder følgende betingelser:

— Det opfylder alle relevante TSI'er, som er i kraft på ibrugtagningstidspunktet, og det har ibrugtagningstilladelse efter artikel 22, stk. 1, i direktiv 2008/57/EF.

— Det har en tilladelse, der er gyldig i alle medlemsstater i overensstemmelse med artikel 23, stk. 1, i direktiv 2008/57/EF, eller det har godkendelser i alle medlemsstater hver for sig.

»PPV/PPW«: Køretøj, der opfylder PPV/PPW-aftalen eller PGW-aftalen (i OSJD-landene)

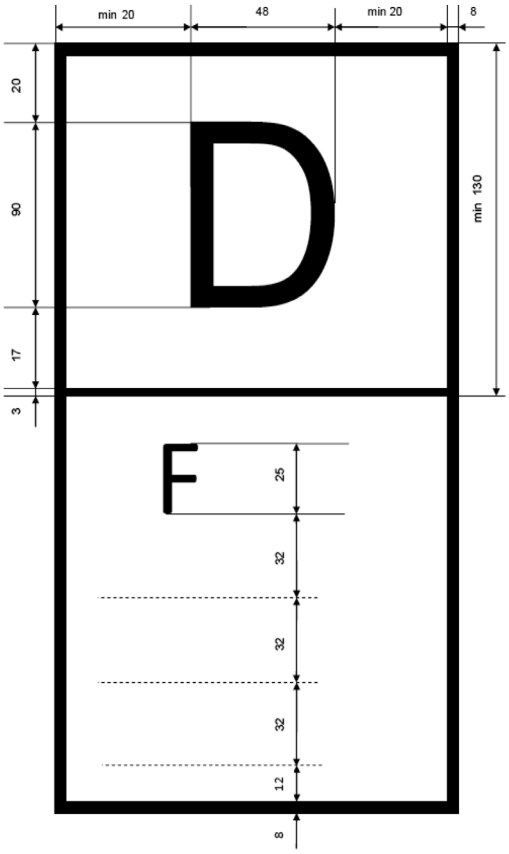
(originalsprog: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении; PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

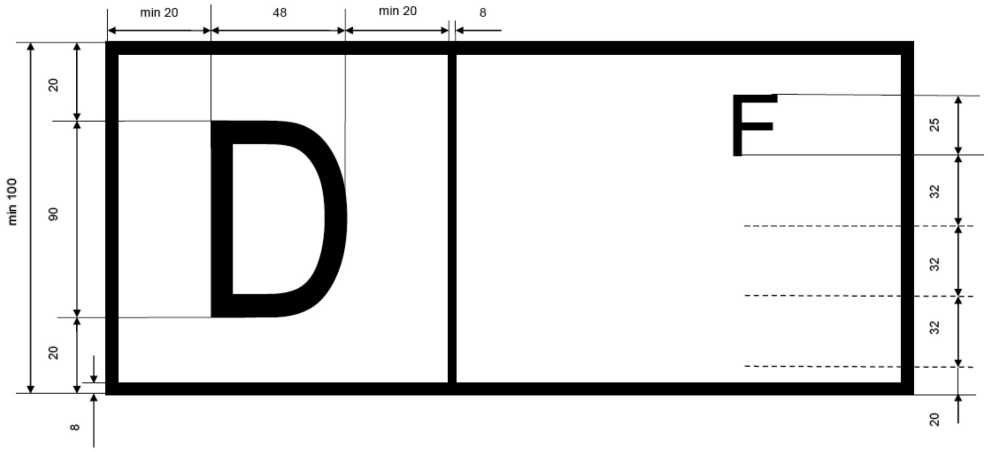
*Noter:*

a) TEN-mærkede køretøjer skal mærkes med 0 til 3 i første ciffer af den interoperabilitetskode, der anvises i bilag P.6.

b) Køretøjer, der ikke har tilladelse til drift i alle medlemsstater, skal mærkes med de medlemsstater, hvor de har tilladelse. Listen over medlemsstater, der har givet tilladelse, bør udformes efter en af følgende tegninger, hvor D står for den medlemsstat, der har givet den første tilladelse (i eksemplet Tyskland), og F for den næste medlemsstat, der har givet tilladelse (i eksemplet Frankrig). Medlemsstaterne anføres med de koder, der er anvist i bilag P.4. Dette kan omfatte både TSI-konforme og ikke-TSI-konforme køretøjer. Disse køretøjer mærkes med 4 eller 8 i første ciffer af den interoperabilitetskode, der anvises i bilag P.6.

▼B


min 20
48
min 20
8
20
90
17
3
min 130
D
F
25
32
32
32
12
8


min 20
48
min 20
8
min 100
20
90
20
8
D
F
25
32
32
32
20

▼B

*BILAG P.6*

**KODER FOR INTEROPERABILITET, DER ANVENDES FOR GODSVOGNE (1. OG 2. CIFFER)**

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">1. ciffer / 2. ciffer</td><td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">2. ciffer / 1. ciffer</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Sporvidde</td><td>fast eller variabel</td><td>fast</td><td>variabel</td><td>fast</td><td>variabel</td><td>fast</td><td>variabel</td><td>fast</td><td>variabel</td><td>fast eller variabel</td><td>Sporvidde</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">TEN (a) og/eller COTIF (b) og/eller PPV/PPW</td><td>0</td><td>med aksler</td><td rowspan="4">Anvendes ikke</td><td colspan="2" rowspan="2">TEN (a) og/eller COTIF-vogne</td><td colspan="6" rowspan="2">Anvendes ikke (d)</td><td rowspan="2">PPW-vogne (variabel sporvidde)</td><td>med aksler</td><td>0</td></tr>
<tr><td>1</td><td>med bogier</td><td>med bogier</td><td>1</td></tr>
<tr><td rowspan="2">TEN (a) og/eller COTIF (b) og/eller PPV/PPW</td><td>2</td><td>med aksler</td><td colspan="8" rowspan="2">TEN (a) og/eller COTIF-vogne</td><td rowspan="2">PPV/PPW-vogne (fast sporvidde)</td><td>med aksler</td><td>2</td></tr>
<tr><td>3</td><td>med bogier</td><td>med bogier</td><td>3</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Andre vogne</td><td>4</td><td>med aksler (c)</td><td rowspan="2">vedligeholdelses-vogne</td><td colspan="8" rowspan="2">Andre vogne</td><td rowspan="2">Vogne med særlig nummerering for tekniske karakteristika, ikke i taget i brug i EU</td><td>med aksler</td><td>4</td></tr>
<tr><td>8</td><td>med bogier (c)</td><td>med bogier</td><td>8</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Trafik</td><td colspan="11">Indenlandsk trafik eller international trafik efter særlig aftale</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">1. ciffer / 2. ciffer</td><td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">2. ciffer / 1. ciffer</td></tr>
</table>

(a) Godsvogne, der er godkendt til mærkning med TEN, se bilag P.6.
(b) Herunder godsvogne, som i overensstemmelse med gældende forskrifter er mærket med de cifre, der er defineret i denne tabel. COTIF: køretøj i overensstemmelse med det COTIF-reglement, der er i kraft på ibrugtagningstidspunktet.
(c) Fast eller variabel sporvidde.
(d) Undtagen for godsvogne i kategori I (temperaturkontrollerede godsvogne); må ikke anvendes for nyibrugtagne køretøjer.

▼B

*BILAG P.7*

**KODER FOR EVNE TIL INTERNATIONAL TRAFIK, DER ANVENDES FOR PERSONVOGNE (IKKE SELVKØRENDE) (1. OG 2. CIFFER)**

| | Indenlandsk trafik | TEN ([a]) og/eller COTIF ([b]) og/eller PPV/PPW | | | | Indenlandsk trafik eller international trafik efter særlig aftale | TEN ([a]) og/eller COTIF ([b]) | PPV/PPW | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2. ciffer<br>1. ciffer | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 5 | Køretøjer til indenlandsk trafik | Køretøjer med fast sporvidde, uden klimaanlæg (herunder biltransportvogne) | Køretøjer med variabel sporvidde (1435/1520) uden klimaanlæg | Anvendes ikke | Køretøjer med variabel sporvidde (1435/1668) uden klimaanlæg | Veterankøretøjer | Anvendes ikke ([c]) | Køretøjer med fast sporvidde | Køretøjer med variabel sporvidde (1435/1520) med skift af bogier | Køretøjer med variabel sporvidde (1435/1520) med aksler, der kan justeres efter sporvidden |
| 6 | Servicekøretøjer | Køretøjer med fast sporvidde og klimaanlæg | Køretøjer med variabel sporvidde (1435/1520) og klimaanlæg | Servicekøretøjer | Køretøjer med variabel sporvidde (1435/1668) og klimaanlæg | Biltransportvogne | Anvendes ikke ([c]) | | | |
| 7 | Tryktætte køretøjer med klimaanlæg | Anvendes ikke | Anvendes ikke | Tryktætte køretøjer med fast sporvidde og klimaanlæg | Anvendes ikke | Andre køretøjer | Anvendes ikke | Anvendes ikke | Anvendes ikke | Anvendes ikke |

([a]) Overensstemmelse med de gældende TSI'er, se bilag P.5.
([b]) Herunder køretøjer, som i overensstemmelse med gældende forskrifter er mærket med de cifre, der er defineret i denne tabel. COTIF: køretøj i overensstemmelse med det COTIF-reglement, der er i kraft på ibrugtagningstidspunktet.
([c]) Undtagen for personvogne med fast sporvidde (56) og variabel sporvidde (66), der allerede er i brug; må ikke anvendes for nye køretøjer.

▼B

*BILAG P.8*

**TRÆKKRAFTENHEDER OG ENHEDER I ET TOGSÆT MED FAST ELLER FORUDDEFINERET OPRANGERING**

Det første ciffer er »9«.

Hvis det andet ciffer beskriver trækkrafttypen, er følgende koder obligatoriske:

| Kode | Generel køretøjstype |
|---|---|
| 0 | Diverse |
| 1 | Elektrisk lokomotiv |
| 2 | Diesellokomotiv |
| 3 | Eldrevet togsæt (højhastighed) (motorvogn eller bivogn) |
| 4 | Eldrevet togsæt (undtagen højhastighed) (motorvogn eller bivogn) |
| 5 | Dieseldrevet togsæt (motorvogn eller bivogn) |
| 6 | Specialvogn |
| 7 | Elektrisk rangermaskine |
| 8 | Dieselrangermaskine |
| 9 | Specialkøretøj |

*BILAG P.9*

**MÆRKNING AF GODSVOGNE MED STANDARDNUMMER (5.-8. CIFFER)**

Dette bilag angiver den numeriske mærkning af en godsvogn med dens vigtigste tekniske karakteristika og offentliggøres på Jernbaneagenturets websted (www.era.europa.eu).

Ansøgninger om en ny kode indgives til registreringsorganet (jf. beslutning 2007/756/EF) og sendes til Jernbaneagenturet. En ny kode må først benyttes, når den er offentliggjort af Jernbaneagenturet.

*BILAG P.10*

**KODER FOR TEKNISKE KARAKTERISTIKA FOR PERSONVOGNE (IKKE SELVKØRENDE) (5.-6. CIFFER)**

Bilag P.10 offentliggøres på Jernbaneagenturets websted (www.era.europa.eu).

Ansøgninger om en ny kode indgives til registreringsorganet (jf. beslutning 2007/756/EF) og sendes til Jernbaneagenturet. En ny kode må først benyttes, når den er offentliggjort af Jernbaneagenturet.

*BILAG P.11*

**KODER FOR TEKNISKE KARAKTERISTIKA FOR SPECIALKØRETØJER (6.-8. CIFFER)**

Bilag P.11 offentliggøres på Jernbaneagenturets websted (www.era.europa.eu).

Ansøgninger om en ny kode indgives til registreringsorganet (jf. beslutning 2007/756/EF) og sendes til Jernbaneagenturet. En ny kode må først benyttes, når den er offentliggjort af Jernbaneagenturet.

▼B

*BILAG P.12*

**LITRERING AF GODSVOGNE EKSKLUSIVE LEDVOGNE OG VOGNSÆT**

Bilag P.12 offentliggøres på Jernbaneagenturets websted (www.era.europa.eu).

Ansøgninger om en ny kode indgives til registreringsorganet (jf. beslutning 2007/756/EF) og sendes til Jernbaneagenturet. En ny kode må først benyttes, når den er offentliggjort af Jernbaneagenturet.

*BILAG P.13*

**LITRERING AF PERSONVOGNE (IKKE SELVKØRENDE)**

Bilag P.13 offentliggøres på Jernbaneagenturets websted (www.era.europa.eu).

Ansøgninger om en ny kode indgives til registreringsorganet (jf. beslutning 2007/756/EF) og sendes til Jernbaneagenturet. En ny kode må først benyttes, når den er offentliggjort af Jernbaneagenturet.«

7) Bilag P.14 udgår.

8) Bilag T affattes således:

*»BILAG T*

**BREMSEEVNE**

**Infrastrukturforvalterens rolle**

Infrastrukturforvalteren underretter jernbanevirksomheden om kravet til bremseevne for hver jernbanestrækning og om strækningens egenskaber. Infrastrukturforvalteren skal sikre, at kravet til bremseevne indeholder en sikkerhedsmargen, der tager hensyn til virkningen af strækningens egenskaber og anlæg langs sporet.

Kravet til bremseevne udtrykkes som hovedregel i bremseprocent, medmindre infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden er blevet enige om en anden enhed for måling af bremseevne (f.eks. bremsede tons, bremsekræfter, decelerationsværdier eller decelerationsprofiler).

For togsæt og fast oprangerede tog oplyser infrastrukturforvalteren bremseevnekravet i decelerationsværdier, hvis jernbanevirksomhed anmoder om det.

**Jernbanevirksomhedens rolle**

Jernbanevirksomheden sikrer, at hvert tog mindst opfylder infrastrukturforvalterens bremseevnekrav. Derfor skal jernbanevirksomheden beregne hvert togs bremseevne under hensyn til oprangeringen.

Jernbanevirksomheden skal tage hensyn til køretøjets eller togsættets bremseevne som bestemt ved ibrugtagningen. Der skal indregnes tolerancemargener for forhold som, hvilke bremser der er til rådighed, og deres pålidelighed. Jernbanevirksomheden skal også tage hensyn til oplysningerne om egenskaber ved strækningen, der påvirker togets opførsel, når bremsekraften justeres med henblik på standsning og sikring af et tog.

Den bremseevne, der konstateres ved kontrol af det faktiske tog (under hensyn til oprangering, udkoblede bremser og bremseart), skal anvendes som udgangsværdi for enhver driftsforskrift, som derefter skal anvendes for toget.

▼B

**Når bremseevnen er for ringe**

Infrastrukturforvalteren skal opstille regler, der anvendes, hvis et tog ikke lever op til bremseevnekravet, og forelægge disse regler for jernbanevirksomhederne.

Lever et tog ikke op til bremseevnekravet for de strækninger, det skal køre på, skal jernbanevirksomheden overholde de deraf følgende restriktioner som f.eks. hastighedsbegrænsninger.«

9) Bilag U affattes således:

*»BILAG U*

**LISTE OVER UDESTÅENDE PUNKTER**

Punkt 4.2.2 — Dokument om oprangering

Bilag B (jf. punkt 4.4 i denne TSI) — Andre regler, der muliggør en sammenhængende drift af de forskellige nye strukturelt definerede delsystemer

Bilag R (jf. punkt 4.2.3.2. i denne TSI) — Identificering af tog

Bilag S (jf. punkt 4.2.2.1.3 i denne TSI) — Togets synlighed — slutsignal«.

▼B

*BILAG II*

Bilagene til beslutning 2008/231/EF ændres således:

1) I bilaget foretages følgende ændringer:

a) Punkt 2.2.1 affattes således:

»2.2.1. Personale og tog

Punkt 4.6 og 4.7 gælder for personale, som udfører sikkerhedskritiske opgaver i tog, og som passerer en eller flere landegrænser og er på arbejde længere end til den eller de lokaliteter, der er angivet som »grænselokaliteter« i infrastrukturforvalterens netvejledning og omfattet af dennes sikkerhedsgodkendelse.

Punkt 4.6.2, »Sprogkompetence«, gælder derudover for lokomotivførere, jf. direktiv 2007/59/EF, bilag VI, punkt 8.

En medarbejder, hvis opgaver kun indebærer arbejde frem til og med »grænselokaliteter« som omhandlet i dette punkts første afsnit, anses ikke for at passere en grænse.

Personale, der udfører sikkerhedskritiske opgaver i forbindelse med togafgang og trafikledelse, er underlagt kravene om gensidig anerkendelse af faglige kvalifikationer samt de sundheds- og sikkerhedsbetingelser, der gælder i forholdet mellem medlemsstaterne.

Personale, som udfører sikkerhedskritiske opgaver i forbindelse med den sidste klargøring af et tog før planmæssig grænsepassage, og som er på arbejde længere end til en eller flere »grænselokaliteter«, jf. dette punkts første afsnit, er omfattet af punkt 4.6 og af kravet om gensidig anerkendelse af sundheds- og sikkerhedsbetingelser mellem medlemsstaterne. Toget betragtes ikke som en »grænseoverskridende tjeneste«, hvis ingen af de køretøjer, der krydser landegrænsen, kører længere end til den eller de »grænselokaliteter«, der er omhandlet i dette punkts første afsnit.

Disse forskrifter kan sammenfattes i følgende tabeller:

**Personale i tog, der krydser landegrænserne og fortsætter længere end til grænselokaliteten**

| Opgaver | Faglige kvalifikationer | Helbredskrav |
|---|---|---|
| Personale i tog | 4.6 | 4.7 |
| Trafikledelse | Gensidig anerkendelse | Gensidig anerkendelse |
| Klargøring af tog | 4.6 | Gensidig anerkendelse |
| Afsendelse af tog | Gensidig anerkendelse | Gensidig anerkendelse |

**Personale i tog, der ikke krydser landegrænserne eller ikke kører længere end til grænselokaliteten**

| Opgaver | Faglige kvalifikationer | Helbredskrav |
|---|---|---|
| Personale i tog | Gensidig anerkendelse | Gensidig anerkendelse |
| Trafikledelse | Gensidig anerkendelse | Gensidig anerkendelse |
| Klargøring af tog | Gensidig anerkendelse | Gensidig anerkendelse |
| Afsendelse af tog | Gensidig anerkendelse | Gensidig anerkendelse« |

▼B

b) Punkt 4.2.2.1.2, sidste punktum, affattes således:

»Den præcise specifikation findes i punkt 4.3.3.3.1.«

c) Punkt 4.3.2.6 affattes således:

»4.3.2.6. Anvendelse af bremsesand. Minimumskrav vedrørende de faglige kvalifikationer, der er nødvendige for at køre et tog

Med hensyn til brug af bremsesand er der en grænseflade mellem på den ene side denne TSI's bilag B (afsnit C1) og på den anden side punkt 4.2.11 (kompatibilitet med togdetekteringssystemer i infrastrukturen) og punkt 4.1 i tillæg 1 til bilag A (der er citeret i punkt 4.3.1.10) til TSI'en om Togkontrol og signaler for højhastighedstog.«

d) Punkt 4.3.3.2 affattes således:

»4.3.3.2. Krav til passagerkøretøjer

Der er grænseflader mellem punkt 4.2.2.4 i denne TSI om Drift og trafikstyring og punkt 4.2.2.4 (døre), 4.2.5.3 (alarmer), 4.3.5.17 (passageralarmer) og 4.2.7.1 (nødudgange) i TSI'en om Rullende materiel til højhastighedstog.«

e) Punkt 4.3.3.9 affattes således:

»4.3.3.9. Sandstrøning

Med hensyn til brug af bremsesand er der en grænseflade mellem på den ene side denne TSI's bilag B (afsnit C1) og på den anden side punkt 4.2.3.10 i TSI'en for Rullende materiel til højhastighedstog.«

f) Punkt 4.3.3.10 affattes således:

»4.3.3.10. Oprangering, bilag J

Hvad angår togpersonalets kendskab til det rullende materiels funktion, er der grænseflader mellem på den ene side denne TSI's punkt 4.2.2.5 og bilag J og på den anden side punkt 4.2.1.2 (udformning af tog) og 4.2.7.11 (Overvågnings- og diagnosticeringskoncepter) i TSI'en om Rullende materiel til højhastighedstog.«

g) Punkt 4.3.3.12 affattes således:

»4.3.3.12. Dataregistrering

Der er en grænseflade mellem punkt 4.2.3.5.2 (Registrering af overvågningsdata i toget) i denne TSI og punkt 4.2.7.11 i TSI'en om Rullende materiel til højhastighedstog (Overvågnings- og diagnosticeringskoncepter).«

h) Punkt 4.6.1, sidste punktum, affattes således:

»Minimumskravene til de faglige kvalifikationer, der kræves for at kunne løse de enkelte opgaver, er anført i bilag J og L.«

i) Punkt 4.6.3.1, litra C og D, affattes således:

»C. Indledende evaluering

— grundlæggende betingelser

— evalueringsprogram, der også omfatter praktisk demonstration af evner/færdigheder

— uddannelse af undervisere

— udstedelse af et kompetencecertifikat.

▼B

D. Opretholdelse af kvalifikationer

— principper for opretholdelse af kvalifikationer

— metoder, der skal benyttes

— formalisering af den proces, der skal sikre, at kvalifikationerne opretholdes

— vurderingsprocedure.«

j) Punkt 4.6.3.2.3.1 affattes således:

»4.6.3.2.3.1. Strækningskendskab

Jernbanevirksomheden skal definere, hvordan togpersonalet skaffer sig viden om de strækninger, der køres på, og hvordan denne viden vedligeholdes. Det skal ske:

— på grundlag af infrastrukturforvalterens oplysninger om strækningen, og

— i overensstemmelse med den procedure, der er beskrevet i punkt 4.2.1 i denne TSI.«

k) Punkt 4.7.5.4 udgår.

l) Punkt 4.7.6 udgår.

m) Punkt 7.3.2 affattes således:

»7.3.2. Liste over særtilfælde

Udeladt«.

2) I bilag G foretages følgende ændringer i tabellen:

a) Under parameteren »Sundheds- og sikkerhedsbetingelser« udgår punktet »Graviditet (lokomotivførere)« i kolonnen »Elementer, der skal kontrolleres for hvert parameter«.

b) Under parameteren »Sundheds- og sikkerhedsbetingelser« udgår den række, der indeholder »Særlige krav til lokomotivførere: syn, høre-/talekrav, antropometri« sammen med henvisningen til punkt 4.7.6.

3) Bilag H udgår.

4) I bilag N udgår tabellens sidste række (4.7.6 — Særlige krav til lokomotivførere).

5) Bilag P, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12 og P13 affattes således:

*»BILAG P*

**IDENTIFICERING AF KØRETØJER**

1. **Generelle bemærkninger**

Dette bilag beskriver det europæiske køretøjsnummer og det dertil knyttede mærke, der anbringes på et synligt sted på køretøjet for at identificere det entydigt og permanent under kørslen. Det beskriver ikke andre numre eller mærker, der eventuelt indgraveres eller påsættes permanent på chassiset eller de vigtigste dele af køretøjet, når det fremstilles.

▼B

2. **Det europæiske køretøjsnummer og dertil knyttede forkortelser**

Hvert jernbanekøretøj får tildelt et 12-cifret nummer (et europæiske køretøjsnummer, EVN) med følgende struktur:

| Kategori af rullende materiel | Interoperabilitetsevne og køretøjstype (2 cifre) | Land, hvor køretøjet er registreret (2 cifre) | Tekniske karakteristika (4 cifre) | Løbenummer (3 cifre) | Kontrolciffer (1 ciffer) |
|---|---|---|---|---|---|
| Godsvogne | 00 til 09<br>10 til 19<br>20 til 29<br>30 til 39<br>40 til 49<br>80 til 89<br>(nærmere detaljer i bilag P.6) | 01 til 99 (nærmere detaljer i bilag P.4) | 0000 til 9999 (nærmere detaljer i bilag P.9) | 000 til 999 | 0 til 9 (nærmere detaljer i bilag P.3) |
| Personvogne (ikke selvkørende) | 50 til 59<br>60 til 69<br>70 til 79<br>(nærmere detaljer i bilag P.7) | | 0000 til 9999 (nærmere detaljer i bilag P.10) | 000 til 999 | |
| Trækkraftenheder og enheder i et togsæt med fast eller foruddefineret oprangering | 90 til 99 (nærmere detaljer i bilag P.8) | | 0000000 til 8999999 (betydningen af disse tal fastlægges af medlemsstaterne, eventuelt ved bilaterale eller multilaterale aftaler) | | |
| Specialkøretøjer | | | 9000 til 9999 (nærmere detaljer i bilag P.11) | 000 til 999 | |

I et givet land er det 7-cifrede tal for tekniske karakteristika og løbenummer tilstrækkeligt til entydigt at identificere et køretøj inden for kategorierne personvogne (ikke selvkørende) og specialkøretøjer ([1]).

Bogstavkoder supplerer nummeret:

a) mærker i tilknytning til interoperabilitetsevnen (nærmere detaljer i bilag P.5)

b) forkortelse for det land, hvor køretøjet er registreret (nærmere detaljer i bilag P.4)

c) ihændehaveridentifikationsmærke (nærmere detaljer i bilag P.1)

d) forkortelser for de tekniske karakteristika (nærmere detaljer i bilag P.12 for godsvogne og P.13 for personvogne (ikke selvkørende)).

3. **Tildeling af nummer**

Det europæiske køretøjsnummer skal tildeles efter forskrifterne i Kommissionens beslutning 2007/756/EF af 9. november 2007 om vedtagelse af fælles specifikationer for det nationale køretøjsregister, som er omhandlet i artikel 14, stk. 4 og 5, i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF.

Det europæiske køretøjsnummer ændres, når det som følge af tekniske ændringer af køretøjet ikke afspejler interoperabilitetsevnen eller tekniske karakteristika i overensstemmelse med dette bilag. Sådanne tekniske ændringer kan gøre det nødvendigt med fornyet ibrugtagningstilladelse efter artikel 20-25 i interoperabilitetsdirektivet, direktiv 2008/57/EF.

([1]) For specialkøretøjer skal nummeret være entydigt i et givet land med det første ciffer og de 5 sidste cifre for tekniske karakteristika og løbenummer.

▼B

*BILAG P.1*

## IHÆNDEHAVERIDENTIFIKATIONSMÆRKE

1. **Definition af ihændehaveridentifikationsmærke (VKM)**

Et ihændehaveridentifikationsmærke (VKM) er en kode bestående af 2 til 5 bogstaver ([1]). Der anbringes et VKM på hvert jernbanekøretøj i nærheden af det europæiske køretøjsnummer. VKM-mærket angiver ihændehaveren, der er registreret i det nationale køretøjsregister.

Et VKM er entydigt og gyldigt i alle lande, der er omfattet af denne TSI, og alle lande, som indgår en aftale, der indebærer anvendelse af systemet til nummerering af køretøjer og ihændehaveridentifikationsmærke som beskrevet i denne TSI.

2. **Ihændehaveridentifikationsmærkets format**

VKM repræsenterer det fulde navn på eller forkortelsen for ihændehaveren, om muligt på en genkendelig måde. Alle 26 bogstaver i det latinske alfabet kan anvendes. Der anvendes store bogstaver i VKM. Bogstaver, der ikke er initialer i ihændehaverens navn, kan skrives med lille. Ved kontrol af entydigheden anses små bogstaver for at være de samme som de tilsvarende store bogstaver.

Bogstaverne kan indeholde diakritiske tegn ([2]). Entydigheden må ikke afhænge af de diakritiske tegn, der anvendes i disse bogstaver.

Når ihændehaveren er hjemmehørende i et land, der ikke anvender det latinske alfabet, kan en oversættelse af VKM til landets alfabet anvendes på dennes køretøjer efter VKM og adskilt fra dette med en skråstreg (»/«). Der ses bort fra dette oversatte VKM i forbindelse med databehandling.

3. **Bestemmelser om tildeling af ihændehaveridentifikationsmærke**

En ihændehaver kan få udstedt mere end et VKM, hvis:

— ihændehaveren har et formelt navn på mere end et sprog

— en ihændehaver har god grund til at skelne mellem separate køretøjsflåder i sin organisation.

Der kan udstedes et enkelt VKM for en gruppe af virksomheder:

— som indgår i en samlet selskabsstruktur (f.eks. holdingstruktur)

— som indgår i en samlet selskabsstruktur, hvor en organisation i strukturen er udpeget og har fået mandat til at håndtere alle spørgsmål på vegne af alle andre

— der har givet en enkelt, separat juridisk enhed fuldmagt til at håndtere alle spørgsmål på deres vegne, i hvilket tilfælde denne juridiske enhed er ihændehaveren.

4. **Register over VKM-mærker og procedure for tildeling**

VKM-registret er offentligt og ajourføres løbende.

En ansøgning om et VKM indgives til ansøgerens kompetente nationale myndighed og fremsendes til Det Europæiske Jernbaneagentur. Et VKM må først benyttes, når det er offentliggjort af Jernbaneagenturet.

([1]) For NMBS/SNCB kan brugen af bogstavet B i en cirkel fortsat anvendes.

([2]) Diakritiske tegn er »accenttegn« som i f.eks. À, Ç, Ö, Č, Ž, Å osv. Særlige bogstaver såsom Ø og Æ vil blive angivet med et enkelt bogstav; ved kontrol af entydighed behandles Ø som O og Æ som A.

▼B

Indehaveren af et VKM skal informere den kompetente nationale myndighed, når han ophører med at benytte et VKM, og den kompetente nationale myndighed videresender denne information til Jernbaneagenturet. Et VKM tilbagekaldes så, når ihændehaveren har fremlagt bevis for, at mærkningen er blevet ændret på alle berørte køretøjer. Det vil ikke blive genudstedt i en periode på 10 år, medmindre det genudstedes til den oprindelige indehaver eller på dennes foranledning til en anden indehaver.

Et VKM kan overføres til en anden indehaver, der er den oprindelige indehavers juridiske efterfølger. Et VKM forbliver gyldigt, når dets indehaver ændrer sit navn til et navn, der ikke har nogen lighed med VKM-mærket.

*BILAG P.2*

**PÅFØRING AF NUMMERET OG DEN TILKNYTTEDE LITRERING PÅ VOGNKASSEN**

1. **Generelle retningslinjer for udvendig mærkning**

De store bogstaver og tal, mærket består af, skal være mindst 80 mm høje og med typer uden seriffer og af ensartet kvalitet. Der må kun benyttes en mindre højde, når der ikke er andre muligheder end at anbringe mærket på længdedrageren.

Mærket anbringes højst 2 meter over skinneoverkant.

2. **Godsvogne**

Mærkningen skal anbringes på vognkassen på følgende måde:

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | | |

Når der er tale om køretøjer, hvis vognkasse ikke har et areal, der er stort nok til denne form for mærkning, navnlig når der er tale om flade køretøjer, skal mærkningen foretages som følger:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks

Når der er anbragt et eller flere nationalt definerede registreringsbogstaver på køretøjet, skal denne mærkning anføres efter den internationale litrering og adskilles fra denne med en bindestreg.

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks-xy

3. **Personvogne, ikke selvkørende**

Nummeret skal anbringes på begge køretøjets sidevægge på følgende måde:

F-SNCF 61 87 20 - 72 021 - 7

$B^{10}$ tu

Mærkningen med køretøjets registreringsland og med dets tekniske karakteristika anbringes umiddelbart før, efter eller under det europæiske køretøjsnummer.

Når der er tale om styrevogne, skal det europæiske køretøjsnummer også anbringes inde i førerrummet.

▼B

4. **Lokomotiver, motorvogne og specialkøretøjer**

På trækkraftenheder skal det europæiske køretøjsnummer anføres på hver sidevæg på følgende måde:

92 10 1108 062-6

Det europæiske køretøjsnummer anbringes også inde i førerrummene.

Ihændehaveren kan anbringe sin egen nummermærkning (normalt bestående af løbenummerets tal suppleret med en bogstavkode) med typer, der er større end det europæiske køretøjsnummer, hvilket kan være nyttigt i forbindelse med driften. Ihændehaveren kan selv bestemme, hvor hans eget nummer skal anbringes, men det skal altid være let at skelne det europæiske køretøjsnummer fra ihændehaverens egen nummermærkning.

*BILAG P.3*

**REGLER FOR BESTEMMELSE AF KONTROLCIFFERET (12. CIFFER)**

Kontrolcifferet fastsættes på følgende måde:

— Cifrene på de lige pladser i grundtallet (talt fra højre) læses med deres egen decimalværdi.

— Cifrene på de ulige pladser i grundtallet (talt fra højre) ganges med 2.

— Derefter udregnes summen af cifrene på de lige pladser og af alle de cifre, der udgør delprodukterne fra de ulige pladser.

— Den udregnede sums endetal findes.

— Det supplement, der kræves for at bringe endetallet op på 10, udgør kontroltallet; er endetallet nul, er kontroltallet også nul.

**Eksempler**

1 — Lad grundtallet være 3 3 8 4 4 7 9 6 1 0 0

Multiplikationsfaktor 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2

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

Denne sums endetal er 2.

Kontrolcifferet vil derfor være 8, og grundnummeret bliver således registreringsnummer 33 84 4796 100 – 8.

2 — Lad grundtallet være 3 1 5 1 3 3 2 0 1 9 8

Multiplikationsfaktor 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2

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

Denne sums endetal er 0.

Kontrolcifferet vil derfor være 0, og grundnummeret bliver således registreringsnummer 31 51 3320 198 – 0.

▼B

*BILAG P.4*

**KODER FOR DE LANDE, HVOR KØRETØJERNE ER REGISTRERET (3.-4. CIFFER OG FORKORTELSE)**

Information om tredjelande er udelukkende anført til orientering.

| Land | Bogstavkode for land (1) | Numerisk landekode |
|---|---|---|
| Albanien | AL | 41 |
| Algeriet | DZ | 92 |
| Armenien | AM | 58 |
| Østrig | A | 81 |
| Aserbajdsjan | AZ | 57 |
| Belarus | BY | 21 |
| Belgien | B | 88 |
| Bosnien-Hercegovina | BIH | 49 |
| Bulgarien | BG | 52 |
| Kina | RC | 33 |
| Kroatien | HR | 78 |
| Cuba | CU (1) | 40 |
| Cypern | CY | |
| Tjekkiet | CZ | 54 |
| Danmark | DK | 86 |
| Egypten | ET | 90 |
| Estland | EST | 26 |
| Finland | FIN | 10 |
| Frankrig | F | 87 |
| Georgien | GE | 28 |
| Tyskland | D | 80 |
| Grækenland | GR | 73 |
| Ungarn | H | 55 |
| Iran | IR | 96 |
| Irak | IRQ (1) | 99 |
| Irland | IRL | 60 |
| Israel | IL | 95 |
| Italien | I | 83 |
| Japan | J | 42 |
| Kasakhstan | KZ | 27 |
| Kirgisistan | KS | 59 |
| Letland | LV | 25 |
| Libanon | RL | 98 |

| Land | Bogstavkode for land (1) | Numerisk landekode |
|---|---|---|
| Liechtenstein | FL | |
| Litauen | LT | 24 |
| Luxembourg | L | 82 |
| Makedonien | MK | 65 |
| Malta | M | |
| Moldova | MD (1) | 23 |
| Monaco | MC | |
| Mongoliet | MGL | 31 |
| Montenegro | ME | 62 |
| Marokko | MA | 93 |
| Nederlandene | NL | 84 |
| Nordkorea | PRK (1) | 30 |
| Norge | N | 76 |
| Polen | PL | 51 |
| Portugal | P | 94 |
| Rumænien | RO | 53 |
| Rusland | RUS | 20 |
| Serbien | SRB | 72 |
| Slovakiet | SK | 56 |
| Slovenien | SLO | 79 |
| Sydkorea | ROK | 61 |
| Spanien | E | 71 |
| Sverige | SE | 74 |
| Schweiz | CH | 85 |
| Syrien | SYR | 97 |
| Tadsjikistan | TJ | 66 |
| Tunesien | TN | 91 |
| Tyrkiet | TR | 75 |
| Turkmenistan | TM | 67 |
| Turkmenistan | UA | 22 |
| Det Forenede Kongerige | GB | 70 |
| Usbekistan | UZ | 29 |
| Vietnam | VN (1) | 32 |

(1) I henhold til det bogstavkodesystem, der er beskrevet i bilag 4 til 1949-konventionen og artikel 45, stk. 4, i 1968-konventionen om vejtrafik.

▼B

*BILAG P.5*

**BOGSTAVMÆRKNING AF EVNE TIL INTEROPERABILITET**

»TEN«: Køretøj, der opfylder følgende betingelser:

— Det opfylder alle relevante TSI'er, som er i kraft på ibrugtagningstidspunktet, og det har ibrugtagningstilladelse efter artikel 22, stk. 1, i direktiv 2008/57/EF.

— Det har en tilladelse, der er gyldig i alle medlemsstater i overensstemmelse med artikel 23, stk. 1, i direktiv 2008/57/EF, eller det har godkendelser i alle medlemsstater hver for sig.

»PPV/PPW«: Køretøj, der opfylder PPV/PPW-aftalen eller PGW-aftalen (i OSJD-landene)

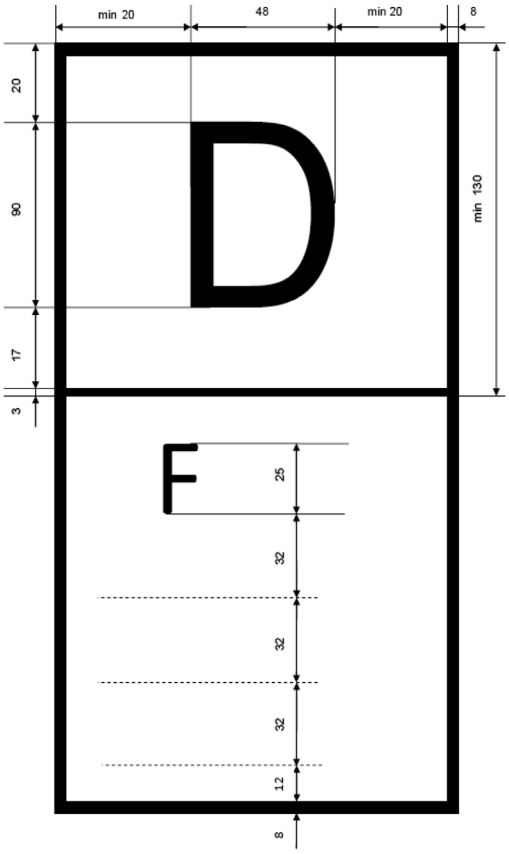
(originalsprog: PPV/PPW:ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении; PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

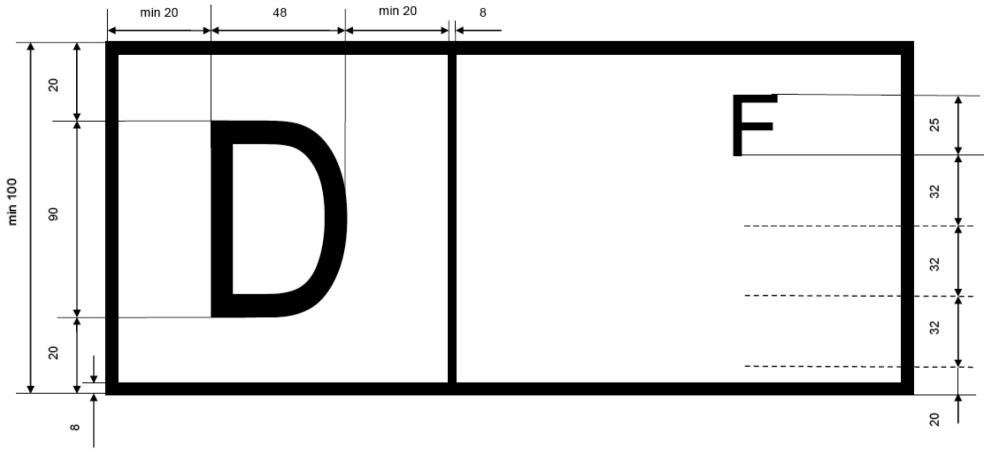
*Noter:*

a) TEN-mærkede køretøjer skal mærkes med 0 til 3 i første ciffer af den interoperabilitetskode, der anvises i bilag P.6.

b) Køretøjer, der ikke har tilladelse til drift i alle medlemsstater, skal mærkes med de medlemsstater, hvor de har tilladelse. Listen over medlemsstater, der har givet tilladelse, bør udformes efter en af følgende tegninger, hvor D står for den medlemsstat, der har givet den første tilladelse (i eksemplet Tyskland), og F for den næste medlemsstat, der har givet tilladelse (i eksemplet Frankrig). Medlemsstaterne anføres med de koder, der er anvist i bilag P.4. Dette kan omfatte både TSI-konforme og ikke-TSI-konforme køretøjer. Disse køretøjer mærkes med 4 eller 8 i første ciffer af den interoperabilitetskode, der anvises i bilag P.6.

▼B


min 20
48
min 20
8
20
90
17
3
min 130
D
F
25
32
32
32
12
8


min 20
48
min 20
8
min 100
20
90
20
8
D
F
25
32
32
32
20

▼B

*BILAG P.6*

**KODER FOR INTEROPERABILITET, DER ANVENDES FOR GODSVOGNE (1. OG 2. CIFFER)**

| | 1. ciffer / 2. ciffer | | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 2. ciffer / 1. ciffer | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Sporvidde | fast eller variabel | fast | variabel | fast | variabel | fast | variabel | fast | variabel | fast eller variabel | Sporvidde | |
| TEN ([a]) og/eller COTIF ([b]) og/eller PPV/PPW | 0 | med aksler | Anvendes ikke | TEN ([a]) og/eller COTIF-vogne | | Anvendes ikke ([d]) | | | | | | PPW-vogne (variabel sporvidde) | med aksler | 0 |
| | 1 | med bogier | | | | | | | | | | | med bogier | 1 |
| TEN ([a]) og/eller COTIF ([b]) og/eller PPV/PPW | 2 | med aksler | | TENv ([a]) og/eller COTIF-vogne | | | | | | | | PPV/PPW-vogne (fast sporvidde) | med aksler | 2 |
| | 3 | med bogier | | | | | | | | | | | med bogier | 3 |
| Andre vogne | 4 | med aksler ([c]) | vedligeholdelses-vogne | Andre vogne | | | | | | | | Vogne med særlig nummerering for tekniske karakteristika, ikke i taget i brug i EU | med aksler | 4 |
| | 8 | med bogier ([c]) | | | | | | | | | | | med bogier | 8 |
| | | Trafik | Indenlandsk trafik eller international trafik efter særlig aftale | | | | | | | | | | | |
| | 1. ciffer / 2. ciffer | | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 2. ciffer / 1. ciffer | |

([a]) Godsvogne, der er godkendt til mærkning med TEN, se bilag P.6.
([b]) Herunder godsvogne, som i overensstemmelse med gældende forskrifter er mærket med de cifre, der er defineret i denne tabel. COTIF: køretøj i overensstemmelse med det COTIF-reglement, der er i kraft på ibrugtagningstidspunktet.
([c]) Fast eller variabel sporvidde.
([d]) Undtagen for godsvogne i kategori I (temperaturkontrollerede godsvogne); må ikke anvendes for nyibrugtagne køretøjer.

▼B

*BILAG P.7*

**KODER FOR EVNE TIL INTERNATIONAL TRAFIK, DER ANVENDES FOR PERSONVOGNE (IKKE SELVKØRENDE) (1. OG 2. CIFFER)**

| | Indenlandsk trafik | TEN [a] og/eller COTIF [b] og/eller PPV/PPW | | | | Indenlandsk trafik eller international trafik efter særlig aftale | TEN [a] og/eller COTIF [b] | PPV/PPW | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2. ciffer<br>1. ciffer | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 5 | Køretøjer til indenlandsk trafik | Køretøjer med fast sporvidde, uden klimaanlæg (herunder biltransportvogne) | Køretøjer med variabel sporvidde (1435/1520) uden klimaanlæg | Anvendes ikke | Køretøjer med variabel sporvidde (1435/1668) uden klimaanlæg | Veterankøretøjer | Anvendes ikke [c] | Køretøjer med fast sporvidde | Køretøjer med variabel sporvidde (1435/1520) med skift af bogier | Køretøjer med variabel sporvidde (1435/1520) med aksler, der kan justeres efter sporvidden |
| 6 | Servicekøretøjer | Køretøjer med fast sporvidde og klimaanlæg | Køretøjer med variabel sporvidde (1435/1520) og klimaanlæg | Servicekøretøjer | Køretøjer med variabel sporvidde (1435/1668) og klimaanlæg | Biltransportvogne | Anvendes ikke [c] | | | |
| 7 | Tryktætte køretøjer med klimaanlæg | Anvendes ikke | Anvendes ikke | Tryktætte køretøjer med fast sporvidde og klimaanlæg | Anvendes ikke | Andre køretøjer | Anvendes ikke | Anvendes ikke | Anvendes ikke | Anvendes ikke |

[a] Overensstemmelse med de gældende TSI'er, se bilag P.5.
[b] Herunder køretøjer, som i overensstemmelse med gældende forskrifter er mærket med de cifre, der er defineret i denne tabel. COTIF: køretøj i overensstemmelse med det COTIF-reglement, der er i kraft på ibrugtagningstidspunktet.
[c] Undtagen for personvogne med fast sporvidde (56) og variabel sporvidde (66), der allerede er i brug; må ikke anvendes for nye køretøjer.

▼B

*BILAG P.8*

**TRÆKKRAFTENHEDER OG ENHEDER I ET TOGSÆT MED FAST ELLER FORUDDEFINERET OPRANGERING (1.-2. CIFFER)**

Det første ciffer er »9«.

Hvis det andet ciffer beskriver trækkrafttypen, er følgende koder obligatoriske:

| Kode | Generel køretøjstype |
|---|---|
| 0 | Diverse |
| 1 | Elektrisk lokomotiv |
| 2 | Diesellokomotiv |
| 3 | Eldrevet togsæt (højhastighed) (motorvogn eller bivogn) |
| 4 | Eldrevet togsæt (undtagen højhastighed) (motorvogn eller bivogn) |
| 5 | Dieseldrevet togsæt (motorvogn eller bivogn) |
| 6 | Specialvogn |
| 7 | Elektrisk rangermaskine |
| 8 | Dieselrangermaskine |
| 9 | Specialkøretøj |

*BILAG P.9*

**MÆRKNING AF GODSVOGNE MED STANDARDNUMMER (5.-8. CIFFER)**

Dette bilag angiver den numeriske mærkning af en godsvogn med dens vigtigste tekniske karakteristika og offentliggøres på Jernbaneagenturets websted (www.era.europa.eu).

Ansøgninger om en ny kode indgives til registreringsorganet (jf. beslutning 2007/756/EF) og sendes til Jernbaneagenturet. En ny kode må først benyttes, når den er offentliggjort af Jernbaneagenturet.

*BILAG P.10*

**KODER FOR TEKNISKE KARAKTERISTIKA FOR PERSONVOGNE (IKKE SELVKØRENDE) (CIFFER 5-6)**

Bilag P.10 offentliggøres på Jernbaneagenturets websted (www.era.europa.eu).

Ansøgninger om en ny kode indgives til registreringsorganet (jf. beslutning 2007/756/EF) og sendes til Jernbaneagenturet. En ny kode må først benyttes, når den er offentliggjort af Jernbaneagenturet.

*BILAG P.11*

**KODER FOR TEKNISKE KARAKTERISTIKA FOR SPECIALKØRETØJER (6.-8. CIFFER)**

Bilag P.11 offentliggøres på Jernbaneagenturets websted (www.era.europa.eu).

Ansøgninger om en ny kode indgives til registreringsorganet (jf. beslutning 2007/756/EF) og sendes til Jernbaneagenturet. En ny kode må først benyttes, når den er offentliggjort af Jernbaneagenturet.

▼B

*BILAG P.12*

**LITRERING AF GODSVOGNE EKSKLUSIVE LEDVOGNE OG VOGNSÆT**

Bilag P.12 offentliggøres på Jernbaneagenturets websted (www.era.europa.eu).

Ansøgninger om en ny kode indgives til registreringsorganet (jf. beslutning 2007/756/EF) og sendes til Jernbaneagenturet. En ny kode må først benyttes, når den er offentliggjort af Jernbaneagenturet.

*BILAG P.13*

**LITRERING AF PERSONVOGNE (IKKE SELVKØRENDE)**

Bilag P.13 offentliggøres på Jernbaneagenturets websted (www.era.europa.eu).

Ansøgninger om en ny kode indgives til registreringsorganet (jf. beslutning 2007/756/EF) og sendes til Jernbaneagenturet. En ny kode må først benyttes, når den er offentliggjort af Jernbaneagenturet.«

6) Bilag P.14 udgår.