

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) 2015/924**af 8. juni 2015****om ændring af forordning (EU) nr. 321/2013 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for godsvogne i delsystemet Rullende materiel til jernbanesystemet i Den Europæiske Union****(EØS-relevant tekst)**

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, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ifølge artikel 12 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 ⁽²⁾ skal Det Europæiske Jernbaneagentur (agenturet) 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 afgørelse C(2007) 3371 af 13. juli 2007 gav Kommissionen agenturet et rammemandat til at udføre visse aktiviteter i henhold til Rådets direktiv 96/48/EF ⁽³⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF ⁽⁴⁾. Med dette mandat anmodes agenturet om at revidere den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for godsvogne som fastsat i Kommissionens forordning (EU) nr. 321/2013 ⁽⁵⁾.
- (3) Den 21. januar 2014 udfærdigede agenturet en udtalelse om udvidelse af »GE«-mærkningen af godsvogne (»extension of the« GE »marking of wagons«) (ERA-ADV-2014-1).
- (4) Den 21. maj 2014 udfærdigede agenturet en henstilling om ændringer til TSI'en hvad angår det bemyndigede organs vurdering af bremseklodser af komposit (»assessment by notified body of composite brake blocks«) (ERA-REC-109-2014-REC).
- (5) Forordning (EU) nr. 321/2013 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (6) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 29, stk. 1, i direktiv 2008/57/EF —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) nr. 321/2013 foretages følgende ændringer:

1) I artikel 3, indsættes som litra c):

- »c) for så vidt angår mærkningen »GE« som vist i punkt 5 i bilagets tillæg C, kan godsvogne i den eksisterende jernbaneflåde, som er godkendt i overensstemmelse med Kommissionens beslutning 2006/861/EF som ændret ved beslutning 2009/107/EF eller i overensstemmelse med Kommissionens beslutning 2006/861/EF som ændret ved beslutning 2009/107/EF og 2012/464/EU, og som opfylder betingelserne i afsnit 7.6.4 i beslutning 2009/107/EF, få mærkningen »GE« uden yderligere vurdering foretaget af tredjepart eller udstedelse af en ny ibrugtagningstilladelse. Anvendelsen af denne mærkning af godsvogne, der er i drift, er fortsat jernbanevirksomhedernes ansvar.«

⁽¹⁾ EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 1).⁽³⁾ Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6).⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog (EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1).⁽⁵⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 321/2013 af 13. marts 2013 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for godsvogne i delsystemet Rullende materiel til jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af beslutning 2006/861/EF (EUT L 104 af 12.4.2013, s. 1).

2) Som artikel 8a, 8b og 8c indsættes:

»Artikel 8a

1. Uanset bestemmelserne i bilagets afsnit 6.3 kan der, i en overgangsperiode på ti år efter at denne forordning er trådt i kraft, udstedes en EF-verifikationsattest for et delsystem med komponenter, der svarer til interoperabilitetskomponenten »friktionselement til bremses, der indvirker på hjulenes løbeflade«, som ikke har en EF-erklæring om overensstemmelse, hvis følgende betingelser er opfyldt:

a) komponenten er fremstillet før datoen for anvendelsen af denne forordning, og

b) interoperabilitetskomponenten er blevet anvendt i et delsystem, som er godkendt og taget i brug i mindst en medlemsstat før datoen for anvendelsen af denne forordning.

2. Fremstillingen, opgraderingen eller fornyelsen af delsystemet under anvendelse af ikkecertificerede interoperabilitetskomponenter, inklusive ibrugtagningen af delsystemet, skal være afsluttet, inden overgangsperioden, jf. stk. 1, udløber.

3. I overgangsperioden, jf. stk. 1, skal:

a) grundene til, at der er anvendt ikkecertificerede interoperabilitetskomponenter, påpeges tydeligt under den verifikationsprocedure for delsystemet, der er omhandlet i stk. 1, og

b) de nationale sikkerhedsmyndigheder i medfør af artikel 18 i direktiv 2004/49/EF i deres årlige rapport give oplysninger om anvendelse af den ikkecertificerede interoperabilitetskomponent »friktionselement til bremses, der indvirker på hjulenes løbeflade« i delsystemer, der har gennemgået godkendelsesprocedurerne.

Artikel 8b

1. Indtil udgangen af den løbende godkendelsesperiode behøver den ikkecertificerede interoperabilitetskomponent »friktionselement til bremses, der indvirker på hjulenes løbeflade« opført i bilagets tillæg G ikke at være omfattet af EF-erklæringen om overensstemmelse. I løbet af denne periode anses »friktionselement til bremses, der indvirker på hjulenes løbeflade« opført i bilagets tillæg G for at overholde denne forordning.

2. Når den løbende godkendelsesperiode er udløbet, er den ikkecertificerede interoperabilitetskomponent »friktionselement til bremses, der indvirker på hjulenes løbeflade« opført i bilagets tillæg G omfattet af EF-erklæringen om overensstemmelse.

Artikel 8c

1. Uanset bestemmelserne i bilagets afsnit 6.3 kan der, i en overgangsperiode på ti år efter at godkendelsesperioden for interoperabilitetskomponenten er udløbet, udstedes en EF-verifikationsattest for et delsystem med komponenter, der svarer til interoperabilitetskomponenten »friktionselement til bremses, der indvirker på hjulenes løbeflade«, som ikke har en EF-erklæring om overensstemmelse, hvis følgende betingelser er opfyldt:

a) komponenten er fremstillet, før godkendelsesperioden for interoperabilitetskomponenten er udløbet, og

b) interoperabilitetskomponenten er blevet anvendt i et delsystem, som er godkendt og taget i brug i mindst en medlemsstat, før godkendelsesperioden er udløbet.

2. Fremstillingen, opgraderingen eller fornyelsen af delsystemet under anvendelse af ikkecertificerede interoperabilitetskomponenter, inklusive ibrugtagningen af delsystemet, skal være afsluttet, inden overgangsperioden, jf. stk. 1, udløber.

3. I overgangsperioden, jf. stk. 1, skal:

a) grundene til, at der er anvendt ikkecertificerede interoperabilitetskomponenter, påpeges tydeligt under den verifikationsprocedure for delsystemet, der er omhandlet i stk. 1, og

b) de nationale sikkerhedsmyndigheder i medfør af artikel 18 i direktiv 2004/49/EF i deres årlige rapport give oplysninger om anvendelse af den ikkecertificerede interoperabilitetskomponent »friktionselement til bremses, der indvirker på hjulenes løbeflade« i delsystemer, der har gennemgået godkendelsesprocedurerne.«

3) Som artikel 9a indsættes:

»Artikel 9a

EF-typeafprøvningsattesten eller EF-konstruktionsundersøgelsesattesten for interoperabilitetskomponenten »friktionselement til bremses, der indvirker på hjulenes løbeflade« er gyldig i ti år. I den periode kan nye komponenter af samme type bringes på markedet på basis af en EF-erklæring om overensstemmelse, der henviser til denne EF-typeafprøvningsattest eller EF-konstruktionsundersøgelsesattest.«

4) Artikel 10, stk. 1, affattes således:

»1. Agenturet offentliggør på sit websted listen over fuldt godkendte bremseklodser af komposit til brug i international transport, jf. bilagets tillæg G, for den periode, hvor disse bremseklodser ikke er omfattet af EF-erklæringer.«

5) Som artikel 10a indsættes:

»Artikel 10a

1. For at holde trit med den teknologiske udvikling kan det blive nødvendigt at benytte innovative løsninger, der ikke opfylder specifikationerne i bilaget og/eller ikke kan vurderes efter de metoder, bilaget anviser. I så fald skal der udarbejdes nye specifikationer og/eller nye vurderingsmetoder, der passer til de innovative løsninger.

2. Innovative løsninger kan vedrøre godsvogne i delsystemet Rullende materiel, dets dele og dets interoperabilitetskomponenter.

3. Hvis en fabrikant eller dennes repræsentant i Den Europæiske Union stiller forslag om en innovativ løsning, skal han redegøre for, hvordan den afviger fra eller supplerer de relevante bestemmelser i denne TSI, og forelægge Kommissionen afviselserne til analyse.

4. Kommissionen udtaler sig om den foreslåede innovative løsning. Er udtalelsen positiv, skal der udarbejdes de funktions- og grænsefladespecifikationer med tilhørende vurderingsmetode, som TSI'en skal indeholde, for at den innovative løsning kan bruges, og den skal derpå indsættes i TSI'en efter revisionsproceduren i artikel 6 i direktiv 2008/57/EF. Er udtalelsen negativ, anvendes den foreslåede innovative løsning ikke.

5. Så længe revisionen af TSI'en står på, anses Kommissionens positive udtalelse som et acceptabelt middel til at efterleve de væsentlige krav i direktiv 2008/57/EF og kan derfor benyttes under vurderingen af delsystemet.«

6) Bilaget til forordning (EU) nr. 321/2013 ændres i overensstemmelse med bilaget til denne forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra 1. juli 2015.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 8. juni 2015.

På Kommissionens vegne

Jean-Claude JUNCKER

Formand

BILAG

I bilaget til forordning (EU) nr. 321/2013 (TSI for godsvogne) foretages følgende ændringer:

- 1) I kapitel 3 »Væsentlige krav« indsættes følgende række i Tabel 1 under rækken med teksten »4.2.4.3.4« i kolonnen »Punkt«:

»4.2.4.3.5	Friktionselementer til bremseser, der indvirker på hjulets løbeflade	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 2.4.1				2.4.3«
------------	--	----------------------------	--	--	--	--------

- 2) I kapitel 4 »Karakterisering af delsystemet« foretages følgende ændringer:

- a) I punkt 4.2.1. udgår tredje afsnit.
b) Følgende indsættes som punkt 4.2.4.3.5:

»4.2.4.3.5. *Friktionselementer til bremseser, der indvirker på hjulets løbeflade*

Friktionselementet til bremseser, der indvirker på hjulets løbeflade (dvs. bremseklodsen), genererer friktion og dermed bremsekraft ved kontakt med hjulets løbeflade.

Hvis der anvendes bremseser, der indvirker på hjulets løbeflade, skal friktionselementets egenskaber på pålidelig vis bidrage til den tilsigtede bremsevirkning.

Eftervisning af overensstemmelse er beskrevet i punkt 6.1.2.5 i denne TSI.»

- 3) I kapitel 5 »Interoperabilitetskomponenter« foretages følgende ændringer:

- a) Afsnit 5.2 affattes således:

»5.2. **Innovative løsninger**

Som nævnt i artikel 10a kan innovative løsninger kræve nye specifikationer og/eller vurderingsmetoder. Sådanne specifikationer og vurderingsmetoder udarbejdes ved den procedure, der er beskrevet i punkt 6.1.3, når en innovativ løsning tænkes anvendt til en interoperabilitetskomponent.»

- b) Følgende tilføjes som punkt 5.3.4a:

»5.3.4a. *Friktionselement til bremseser, der indvirker på hjulets løbeflade*

Friktionselementet til bremseser, der indvirker på hjulets løbeflade, skal konstrueres og vurderes med henblik på et anvendelsesområde, der er defineret ved:

- dynamiske friktionskoefficienter og deres tolerancebånd
- den mindste statiske friktionskoefficient
- den maksimalt tilladte bremsekraft, som påføres elementet
- anvendelsesegnet ved togdetekteringssystemer baseret på sporisolationer
- anvendelsesegnet ved alvorlige miljøforhold.

Et friktionselement til bremseser, der indvirker på hjulets løbeflade, skal opfylde kravene i punkt 4.2.4.3.5. Disse krav skal vurderes på interoperabilitetskomponentniveau.»

- 4) I kapitel 6 »Overensstemmelsesvurdering og EF-verifikation« foretages følgende ændringer:

- a) I Tabel 8 indsættes følgende nye række under rækken med teksten »Modul CH1«:

»Modul CV	Typevalidering ud fra driftsmæssige erfaringer (anvendelsesegnethed)«
-----------	---

b) Tabel 9 ændres som følger:

»Tabel 9

Moduler, der skal anvendes for interoperabilitetskomponenterne

Punkt	Komponent	Moduler					
		CA1 eller CA2	CB + CD	CB + CF	CH	CH1	CV
4.2.3.6.1	Løbetøj		X	X		X	
	Løbetøj — gennemprøvet	X			X		
4.2.3.6.2	Hjulsæt	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.3.6.3	Hjul	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.3.6.4	Aksel	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.4.3.5	Friktionselement til bremses, der indvirker på hjulets løbeflade	X (*)	X	X	X (*)	X	X (**)
5.3.5	Slutsignal	X			X		

(*) Modul CA1, CA2 og CH må kun bruges for produkter, der er bragt i omsætning og dermed udviklet, før denne TSI trådte i kraft, og under forudsætning af at fabrikanten efterviser over for det bemyndigede organ, at der i forbindelse med tidligere anvendelser under tilsvarende forhold er udført en konstruktionsevaluering og en typeafprøvning, og at kravene i denne TSI er opfyldt; denne eftervisning skal være dokumenteret og anses for at have samme bevisværdi som modul CB eller en konstruktionsundersøgelse efter modul CH1.

(**) Modul CV anvendes, hvis en fabrikant af friktionselementet til bremses, der indvirker på hjulets løbeflade, efter eget skøn ikke har tilstrækkelig erfaring med den foreslåede konstruktion.»

c) Følgende punkt 6.1.2.5 indsættes efter punkt 6.1.2.4:

»6.1.2.5. Friktionselementer til bremses, der indvirker på hjulets løbeflade

Overensstemmelsen for friktionselementer til bremses, der indvirker på hjulets løbeflade, skal eftervises ved at fastlægge følgende egenskaber for friktionselementer i henhold til Det Europæiske Jernbaneagenturs (ERA) tekniske dokument ERA/TD/2013-02/INT version 2.0 af XX.XX.2014, som er offentliggjort på Jernbaneagenturets websted (<http://www.era.europa.eu>):

- dynamisk friktionsvirkning (kapitel 4)
- statisk friktionsvirkning (kapitel 5)
- mekaniske egenskaber, herunder egenskaber i forbindelse med prøvning af forskydnings- og bøjningsstyrke (kapitel 6).

Eftervisningen af anvendelsesegnethed skal foretages i overensstemmelse med kapitel 7 og/eller 8 i Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA/TD/2013-02/INT version 2.0 af XX.XX.2014, som er offentliggjort på Jernbaneagenturets websted (<http://www.era.europa.eu>), hvis friktionselementet er beregnet til:

- togdetekteringssystemer baseret på sporisationer og/eller
- alvorlige miljøforhold.

Hvis en fabrikant efter eget skøn ikke har tilstrækkelig erfaring med den foreslåede konstruktion, skal typevalideringen ud fra driftsmæssige erfaringer (modul CV) indgå i proceduren for vurdering af anvendelsesegnethed. Før prøvningerne under praktisk drift påbegyndes, skal interoperabilitetskomponentens konstruktion certificeres ved anvendelse af et passende modul (CB eller CH1).

Prøvningerne under praktisk drift skal tilrettelægges på anmodning fra fabrikanten, som skal indgå en aftale med en jernbanevirksomhed om dens bidrag til en sådan vurdering.

Anvendelsesegnetheden ved togdetekteringssystemer baseret på sporisationer beregnet til anvendelse i delsystemer uden for det anvendelsesområde, der er fastsat i kapitel 7 i Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA/TD/2013-02/INT version 2.0 af XX.XX.2014, som er offentliggjort på Jernbaneagenturets websted (<http://www.era.europa.eu>), kan eftervises ved anvendelse af proceduren for innovative løsninger i punkt 6.1.3.

Anvendelsesegnetheden ved alvorlige miljøforhold ved afprøvning med dynamometer af friktions-elementer uden for det anvendelsesområde, der er fastsat i punkt 8.2.1 i Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA/TD/2013-02/INT version 2.0 af XX.XX.2014, som er offentliggjort på Jernbaneagenturets websted (<http://www.era.europa.eu>), kan eftervises ved anvendelse af proceduren for innovative løsninger i punkt 6.1.3.«

d) Punkt 6.1.3 affattes således:

»6.1.3. *Innovative løsninger*

Hvis der foreslås en innovativ løsning (som defineret i artikel 10a) til en interoperabilitetskomponent, skal fabrikanten eller dennes repræsentant i Den Europæiske Union anvende den procedure, der er beskrevet i artikel 10a.«

e) I punkt 6.2.2.3 affattes tredje afsnit således:

»Som alternativ til udførelse af prøvninger på spor med to forskellige sporhældninger som anvist i EN 14363:2005, afsnit 5.4.4.4, er det tilladt at udføre prøvninger på kun én sporhældning, hvis det eftervises, at prøvningerne omfatter hele det interval af kontaktforhold, der er fastsat i afsnit 1.1 i Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA/TD/2013/01/INT version 1.0 af 11.2.2013, som er offentliggjort på Jernbaneagenturets websted (<http://www.era.europa.eu>).«

f) Punkt 6.2.3 affattes således:

»6.2.3. *Innovative løsninger*

Hvis der foreslås en innovativ løsning som omhandlet i artikel 10a for godsvogne i delsystemet Rullende materiel, skal ansøgeren anvende den procedure, der er fastsat i artikel 10a.«

5) I kapitel 7 »Gennemførelse«, punkt 7.1.2 j), udgår andet punktum.

6) I tillæg A udgår sidste række i Tabel A.1.

7) I tillæg C foretages følgende ændringer:

a) Afsnit 9, l), affattes således:

»l) Hvis bremsesystemet kræver interoperabilitetskomponenten friktionselement til bremsesystemet, der indvirker på hjulenes løbeflade, skal interoperabilitetskomponenten både opfylde kravene i punkt 6.1.2.5 og være i overensstemmelse med UIC 541-4:2010. Fabrikanten af friktionselementet til bremsesystemet, der indvirker på hjulets løbeflade, eller dennes repræsentant i Den Europæiske Union skal i så tilfælde indhente godkendelse fra UIC.«

b) Afsnit 14, andet led, erstattes af følgende:

»Hvad angår anvendelse af bremsesystemer, der indvirker på hjulets løbeflade, anses denne betingelse for opfyldt, hvis interoperabilitetskomponenten friktionselement til bremsesystemet, der indvirker på hjulenes løbeflade, både opfylder kravene i punkt 6.1.2.5 og er i overensstemmelse med UIC-fiche 541-4, og hvis hjulet:

— er vurderet som anvist i punkt 6.1.2.3 og

— opfylder betingelserne i tillæg C, afsnit 15.«

8) I tillæg D foretages følgende ændringer:

a) Følgende rækker indsættes under rækken med teksten »Parkeringsbremse 4.2.4.3.2.2« i kolonnen »Egenskaber, der skal vurderes«:

»Friktionselementer til bremsesystemet, der indvirker på hjulets løbeflade	4.2.4.3.5	—	—
	6.1.2.5	Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA/TD/2013-02/INT version 2.0 af XX.XX.2014	Alle«

- b) rækken med ordlyden »EN 15551:2009+A1:2010« i kolonnen »Referencer til obligatorisk standard« erstattes af følgende:

		»EN 15551:2009 + A1:2010	6.2, 6.2.3.1«
--	--	--------------------------	---------------

- c) Følgende række indsættes under rækken med teksten »UIC leaflet 542:2010« i kolonnen »Referencer til obligatorisk standard«:

		»UIC 541-4:2010	Alle«
--	--	-----------------	-------

- 9) Tillæg E, afsnit 1, første led, affattes således:

»Slutlanternernes farve skal være som anvist i EN 15153-1:2013, afsnit 5.5.3.«

- 10) I tillæg F indsættes følgende række under rækken med teksten »Hjulblokeringsbeskyttelse« i kolonnen »Element i delsystemet Rullende materiel«:

»Friktionselementer til bremses, der indvirker på hjulets løbeflade	4.2.4.3.5	X	X	X	6.1.2.5«
---	-----------	---	---	---	----------