

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2020/387**af 9. marts 2020****om ændring af forordning (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1302/2014 og (EU) 2016/919 for så vidt angår udvidelse af anvendelsesområdet og overgangsfaser****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet ⁽¹⁾, særlig artikel 5, stk. 11, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 54, stk. 2 og 3, i direktiv (EU) 2016/797 skal køretøjer, der har fået ibrugtagningstilladelse inden den 15. juni 2016, have en ny køretøjsomsætningstilladelse i henhold til artikel 21 i samme direktiv, før de må køre på et eller flere net, som endnu ikke er omfattet af deres første tilladelse. Sådanne køretøjer skal således enten være i overensstemmelse med de gældende tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) eller være omfattet af en tilladelse til ikke at anvende de pågældende TSI'er i henhold til direktivets artikel 7, stk. 1. Samtidig er et af målene med direktiv (EU) 2016/797 at strømline og harmonisere godkendelsesprocedurerne på EU-plan for at lette den frie bevægelighed for køretøjer. Til dette formål opfordres der i punkt 7.6.1 i bilaget til Kommissionens forordning (EU) nr. 321/2013 ⁽²⁾ og punkt 7.5.2.3 i bilaget til Kommissionens forordning (EU) nr. 1302/2014 ⁽³⁾ til, at der udvikles fleksibilitetsbestemmelser for at sikre overensstemmelse med TSI-kravene. I disse bestemmelser skal det fastsættes, hvilken grad af fleksibilitet der kan indrømmes, hvis anvendelsesområdet udvides for køretøjer, der er taget i brug inden den 15. juni 2016, samtidig med at de væsentlige krav opfyldes, og et passende sikkerhedsniveau opretholdes eller, hvis det er praktisk muligt, forbedres. De pågældende forordninger bør derfor ændres. Bestemmelsen om »udvidelse af anvendelsesområdet« omfatter også tilfælde, hvor der er behov for at ændre køretøjer for at sikre den tekniske kompatibilitet med det eller de nye net; i så fald forbliver de uændrede dele af køretøjet valideret i henhold til den tidligere tilladelse. Restriktioner og begrænsninger i tidligere tilladelser finder fortsat anvendelse. Af samme årsager bør en sådan præcisering også finde sted i Kommissionens forordning (EU) 2016/919 ⁽⁴⁾.
- (2) De bemyndigede organer og de godkendende enheder i jernbanesektoren har forskellige tilgange med hensyn til anvendelsen af de forskellige overgangsbestemmelser, som er fastsat i punkt 7.1.1.2 til 7.1.1.8 og punkt 7.1.3.1 i bilaget til forordning (EU) nr. 1302/2014. I jernbanesektoren er der ligeledes forskellige tilgange med hensyn til gyldighedsperioden for EF-typeafprøvnings- eller konstruktionsundersøgelsesattester i tilfælde af ændringer af en eksisterende type rullende materiel, jf. punkt 7.2.2.2 i bilaget til forordning (EU) nr. 321/2013 og punkt 7.1.2.2 i bilaget til forordning (EU) nr. 1302/2014. Derudover er en yderligere harmonisering, der mindsker forskellene i forhold til målsystemet, afgørende for at reducere omkostningerne ved jernbanerne og sikre deres interoperabilitet og konkurrenceevne. Ovennævnte bestemmelser bør derfor ændres for at undgå forskellig anvendelse af disse overgangsbestemmelser og attesters gyldighedsperioder, samtidig med at fremtidige overgangsperioder bør målrettes specifikke krav med stor indvirkning på igangværende projekter — i stedet for at der fastsættes generelle undtagelser — således, at afvigelser fra målsystemet mindskes rettidigt, og der skabes den forudsigelighed og retssikkerhed, som sektoren har behov for. Dette bør ske inden for rammerne af revisionspakken (2022-udgaven) af TSI'en om digitalisering af jernbanesektoren og grøn godstransport, som Kommissionen anmodede Den Europæiske Unions Jernbaneagentur om den 24. januar 2020.

⁽¹⁾ EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44.

⁽²⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 321/2013 af 13. marts 2013 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for godsvoerne 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).

⁽³⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1302/2014 af 18. november 2014 om en teknisk specifikation for interoperabilitet gældende for lokomotiver og rullende materiel til passagertog i delsystemet Rullende materiel til jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 228).

⁽⁴⁾ Kommissionens forordning (EU) 2016/919 af 27. maj 2016 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 158 af 15.6.2016, s. 1).

- (3) Endvidere har medlemsstaterne og sektoren konstateret visse tekniske og redaktionelle fejl i nogle af disse forordninger, og Den Slovakiske Republik har konstateret, at det generelle særtilfælde, som er fastsat i afsnit 7.3.2.1 i bilaget til Kommissionens forordning (EU) nr. 321/2013 (TSI WAG), også bør anvendes for landets banenet med sporvidde på 1 520 mm. Disse fejl bør rettes.
- (4) Ifølge afgørelse (EU) 2017/1474 bør TSI'erne angive, om de overensstemmelsesvurderingsorganer, der allerede har fået bemyndigelse på grundlag af en tidligere udgave af TSI'en, skal have en ny bemyndigelse, og om der skal anvendes en forenklet bemyndigelsesprocedure. Ved denne forordning indføres der mindre ændringer, som ikke kræver, at organer, der allerede har fået bemyndigelse på grundlag af en tidligere udgave af TSI'en, skal have en ny bemyndigelse.
- (5) Denne forordning ændrer TSI'erne med det formål at tilvejebringe interoperabilitet i Unionens jernbanesystem, forbedre og udvikle den internationale banetrafik, bidrage til, at der med tiden opstår et indre marked, og supplere TSI'erne med henblik på at dække de væsentlige krav. Forordningen gør det muligt at nå målene og opfylde de væsentlige krav i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF^(*1*) og direktiv (EU) 2016/797. Denne forordning bør derfor gælde umiddelbart i alle medlemsstater, herunder medlemsstater, der i henhold til artikel 57, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/797 har meddelt agenturet og Kommissionen, at de har forlænget gennemførelsesperioden og derfor fortsat anvender direktiv 2008/57/EF indtil senest den 15. juni 2020. Bemyndigede organer, der udøver deres beføjelser i henhold til direktiv 2008/57/EF i de medlemsstater, der har forlænget gennemførelsesperioden, bør kunne udstede EF-attester i overensstemmelse med denne forordning, så længe direktiv 2008/57/EF finder anvendelse i den medlemsstat, hvor de er etableret.
- (6) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er omhandlet i artikel 51, stk. 1, i direktiv (EU) 2016/797 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Ændring af TSI WAG

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

- 1) Artikel 3, litra d), affattes således:
 - »d) når anvendelsesområdet udvides i overensstemmelse med artikel 54, stk. 3, i direktiv (EU) 2016/797, finder bestemmelserne i afsnit 7.2.2.4 i bilaget til denne forordning anvendelse«.
- 2) Bilaget ændres som anført i bilag I til denne forordning.

Artikel 2

Ændringer af TSI LOC&PAS

I forordning (EU) nr. 1302/2014 foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 3, stk. 2, læses således:
 - »2. TSI'en finder ikke anvendelse på eksisterende rullende materiel i Unionens jernbanesystem, som den 1. januar 2015 er taget i brug på en del af eller hele jernbanenettet i en medlemsstat, medmindre:
 - a) det fornyes eller opgraderes som omhandlet i afsnit 7.1.2 i bilaget til denne forordning eller
 - b) anvendelsesområdet udvides i overensstemmelse med artikel 54, stk. 3, i direktiv (EU) 2016/797; i så fald finder bestemmelserne i afsnit 7.1.4 i bilaget til denne forordning anvendelse.«
- 2) I artikel 11, stk. 1, andet afsnit, affattes indledningen således:

»Uden at dette berører afsnit 7.1.1.4 til 7.1.1.8 i bilaget, finder de dog fortsat anvendelse:«
- 3) Bilaget ændres som anført i bilag II til denne forordning.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1).

*Artikel 3***Ændringer af TSI CCS**

I forordning (EU) 2016/919 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 2, stk. 2, læses således:

»2. TSI'en finder ikke anvendelse på jernbanesystemets eksisterende delsystemer inden for »Fast togkontrol- og kommunikationsudstyr« og »Mobilt togkontrol- og kommunikationsudstyr«, som allerede er taget i brug på hele eller en del af en medlemsstats jernbanenet på dagen for denne forordnings ikrafttræden, medmindre:

a) delsystemet fornyes eller opgraderes som omhandlet i afsnit 7 i bilaget til denne forordning eller

b) anvendelsesområdet udvides i overensstemmelse med artikel 54, stk. 3, i direktiv (EU) 2016/797; i så fald finder bestemmelserne i afsnit 7.4.2.4 i bilaget til denne forordning anvendelse.«

2) Bilaget ændres som anført i bilag III til denne forordning.

*Artikel 4***Overensstemmelsesvurderingsorganer**

1. Overensstemmelsesvurderingsorganernes bemyndigelse i henhold til forordning (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1302/2014 og (EU) 2016/919 forbliver gældende i henhold til disse forordninger som ændret ved denne forordning.

2. Overensstemmelsesvurderingsorganer, der er bemyndiget i henhold til direktiv 2008/57/EF, kan udstede EF-verifikationsattester og EF-erklæringer om overensstemmelse eller anvendelseegnethed for interoperabilitetskomponenter i overensstemmelse med denne forordning, så længe direktiv 2008/57/EF finder anvendelse i den medlemsstat, hvor de er etableret, i henhold til artikel 57, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/797 og indtil senest den 15. juni 2020.

*Artikel 5***Ikrafttræden**

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. marts 2020.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG I

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

(1) i punkt 4.2.2.2 tilføjes titlen »Enhedens styrke«.

(2) i punkt 6.1.2.2 tilføjes følgende afsnit mellem første og andet afsnit:

»Alternativ eftervisning af overensstemmelse i henhold til punkt 6.1.2.4a er tilladt.«

(3) i punkt 6.1.2.3 tilføjes følgende afsnit før litra b):

»Alternativ eftervisning af overensstemmelse i henhold til punkt 6.1.2.4a er tilladt.«

(4) i punkt 6.1.2.4 tilføjes følgende afsnit i slutningen af punktet:

»Alternativ eftervisning af overensstemmelse i henhold til punkt 6.1.2.4a er tilladt.«

(5) følgende punkt 6.1.2.4a tilføjes mellem punkt 6.1.2.4 og punkt 6.1.2.5:

»Hvis de EN-standarder, der er nævnt i punkt 6.1.2.2, 6.1.2.3 og 6.1.2.4, ikke dækker den foreslåede tekniske løsning, er det tilladt at anvende andre standarder til eftervisning af overensstemmelse for så vidt angår hjulsætmontagens mekaniske egenskaber, hjulenes mekaniske egenskaber og akslens mekaniske modstandsevne og udmattelsesegenskaber; i så fald skal det bemyndigede organ kontrollere, at de alternative standarder indgår i et teknisk sammenhængende sæt af standarder for konstruktion, fremstilling og prøvning af hjulsæt med særlige krav til hjulsæt, hjul og aksler, der omfatter:

- hjulsætmontage
- mekanisk modstandsevne
- udmattelsesegenskaber
- grænser for tilladt spænding
- termomekaniske egenskaber.

Der må kun henvises til offentligt tilgængelige standarder i ovennævnte eftervisning. Den verifikation, der udføres af det bemyndigede organ, skal sikre overensstemmelse mellem metoden i de alternative standarder, de antagelser, som ansøgeren har lagt til grund, den tilsigtede tekniske løsning og det påtænkte anvendelsesområde.«

(6) i punkt 7.2.2.2 affattes de tre afsnit umiddelbart efter tabel 11a således:

»Med henblik på at fastlægge EF-typeafprøvnings- eller konstruktionsundersøgelsesattesten må det bemyndigede organ, som er valgt af den enhed, der styrer ændringer, henvise til:

- den oprindelige EF-typeafprøvnings- eller konstruktionsundersøgelsesattest for de uændrede dele af konstruktionen eller for de dele, der er ændret, men hvor ændringen ikke påvirker delsystemets overensstemmelse, hvis den stadig er gyldig (i fase B-periodens 10 år)
- en supplerende EF-typeafprøvnings- eller konstruktionsundersøgelsesattest (der ændrer den oprindelige attest) for ændrede dele af konstruktionen, der påvirker delsystemets overensstemmelse med den seneste reviderede udgave af denne TSI, der er i kraft på det pågældende tidspunkt.

Gyldighedsperioden for EF-typeafprøvnings- eller konstruktionsundersøgelsesattesten for den ændrede type, typevariant eller typeversion er begrænset til 10 år fra udstedelsesdatoen, dog højst 14 år efter datoen for ansøgerens udpegning af et bemyndiget organ for den oprindelige type rullende materiel (begyndelsen af fase A i den oprindelige EF-typeafprøvnings- eller konstruktionsundersøgelsesattest).«

(7) i punkt 7.2.2.2 affattes rækken »4.2.4.3.2.1 Driftsbremse« i tabel 11a således:

»4.2.4.3.2.1 Driftsbremse	Standselængde	Ændring af standselængde på mere end $\pm 10\%$ <i>Bemærk:</i> Bremsprocent (også kaldet »lambda« eller bremset masse-procent) eller afbremset masse kan også benyttes og kan afledes (direkte eller via standselængden) af retardationsprofiler ved beregning. Den tilladte ændring er den samme ($\pm 10\%$)	Ikke relevant
	Maksimal deceleration for belastningstilstanden »designmasse med normal nyttelast« ved den konstruktivt bestemte maksimalhastighed	Ændring på mere end $\pm 10\%$ i den maksimale gennemsnitlige deceleration	Ikke relevant«

(8) punkt 7.2.2.3, første afsnit, affattes således:

»Følgende regler finder i tillæg til punkt 7.2.2.2 anvendelse på eksisterende enheder, der første gang er godkendt til ibrugtagning inden den 1. januar 2015, hvor omfanget af ændringen påvirker grundparametre, der ikke er omfattet af EF-erklæringen«

(9) punkt 7.2.2.3, tredje afsnit, affattes således:

»Den særlige regel, der er fastsat ovenfor, finder ikke anvendelse på ændringer, der påvirker grundparametre og er klassificeret som artikel 21, stk. 12, litra a), i tabel 11b. For disse ændringer er overensstemmelse med kravene i TSI'en obligatorisk«

(10) som punkt 7.2.2.4 tilføjes:

»7.2.2.4. Regler for udvidelse af anvendelsesområdet for eksisterende enheder, der har tilladelse i henhold til direktiv 2008/57/EF eller er sat i drift før den 19. juli 2010

(1) I mangel af fuld overensstemmelse med denne TSI finder punkt 2 anvendelse på enheder, der opfylder følgende betingelser, når der anmodes om en udvidelse af deres anvendelsesområde i overensstemmelse med artikel 21, stk. 13, i direktiv (EU) 2016/797:

1. de har tilladelse i henhold til direktiv 2008/57/EF eller er sat i drift før den 19. juli 2010
2. de er registreret med registreringskoden »00« (Gyldig) i det nationale køretøjsregister i overensstemmelse med Kommissionens beslutning 2007/756/EF (*) eller i det europæiske køretøjsregister i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2018/1614/EU (**) og vedligeholdes i en sikker driftstilstand i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/779 (**).

Følgende bestemmelser om udvidelse af anvendelsesområde gælder ligeledes kombineret med en ny tilladelse som fastsat i artikel 14, stk. 3, litra a), i forordning (EU) 2018/545.

(2) En tilladelse for et udvidet anvendelsesområde for de enheder, der er omhandlet i punkt 1, baseres på den eksisterende tilladelse, hvis en sådan er givet, den tekniske kompatibilitet mellem enheden og nettet i overensstemmelse med artikel 21, stk. 3, litra d), i direktiv (EU) 2016/797 og overensstemmelsen med de grundlæggende konstruktionsmæssige egenskaber i tabel 11a i denne TSI under hensyntagen til eventuelle restriktioner eller begrænsninger.

Ansøgeren skal forelægge en EF-verifikationserklæring ledsaget af teknisk dokumentation for overensstemmelse med de krav, der er fastsat i denne TSI, eller bestemmelser med en ækvivalent virkning for hver grundparameter omhandlet i denne TSI's tabel 11a, kolonne 1, via en eller en kombination af følgende:

- a) overensstemmelse med kravene i denne TSI som anført ovenfor
- b) overensstemmelse med de tilsvarende krav, der er fastsat i en tidligere TSI som anført ovenfor

- c) overensstemmelse med alternative specifikationer, der anses for at have en virkning, der er ækvivalent med de relevante krav, der er fastsat i denne TSI som anført ovenfor
- d) dokumentation for, at kravene til teknisk kompatibilitet med nettet i det udvidede anvendelsesområde er ækvivalente med kravene til teknisk kompatibilitet med det net, for hvilket enheden allerede har en tilladelse eller er i drift. Denne dokumentation skal forelægges af ansøgeren og må baseres på oplysningerne i infrastrukturregisteret for jernbaner (RINF).
- (3) Alternative specifikations ækvivalente virkning i forhold til kravene i denne TSI (punkt 2, litra c) og ækvivalensen for så vidt angår kravene til teknisk kompatibilitet med nettet (punkt 2, litra d)) skal begrundes og dokumenteres af ansøgeren ved anvendelse af den risikostyringsproces, der er fastsat i bilag I til forordning (EU) nr. 402/2013. Ansøgeren skal forelægge en positiv vurdering fra en assessor (CSM RA).
- (4) Ud over de krav, der er omhandlet i punkt 2, skal ansøgeren i relevante tilfælde forelægge en EF-verifikationserklæring ledsaget af teknisk dokumentation for overensstemmelse med følgende:
- a) særtilfælde vedrørende enhver del af det udvidede anvendelsesområde, der er anført i denne TSI, TSI'en om støj (forordning (EU) nr. 1304/2014) og TSI CCS (forordning (EU) 2016/919)
- b) de nationale forskrifter, som er omhandlet i artikel 13, stk. 2, litra a), c) og d), i direktiv (EU) 2016/797, og som er meddelt i overensstemmelse med artikel 14 i nævnte direktiv.
- (5) Den godkendende enhed offentliggør nærmere oplysninger på agenturets websted om de alternative specifikationer, der er henvist til i punkt 2, litra c), og om kravene til teknisk kompatibilitet med det net, der er omhandlet i punkt 2, litra d), som danner grundlag for dennes tilladelser til det udvidede anvendelsesområde.
- (6) Hvis et køretøj, som har opnået tilladelse, har været omfattet af ikkeanvendelse af TSI'er eller dele heraf i henhold til artikel 9 i direktiv 2008/57/EF, skal ansøgeren anmode om en eller flere undtagelser for det udvidede anvendelsesområde i de berørte medlemsstater i henhold til artikel 7 i direktiv (EU) 2016/797.
- (7) I overensstemmelse med artikel 54, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/797 anses vogne, der anvendes i henhold til Regolamento Internazionale Veicoli (RIV), for at have en gyldig tilladelse i overensstemmelse med de betingelser, hvorpå de blev anvendt, herunder det anvendelsesområde, inden for hvilket de drives. Efter en ændring, der gør en ny omsætningstilladelse påkrævet, jf. artikel 21, stk. 12, i direktiv (EU) 2016/797, skal vogne, der har opnået godkendelse i henhold til den seneste RIV-aftale, bevare det anvendelsesområde, inden for hvilket de blev drevet, uden yderligere kontrol af de uændrede dele.

(*) 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 (EUT L 305 af 23.11.2007, s. 30).

(**) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614 af 25. oktober 2018 om specifikationer for de køretøjsregistre, der er omhandlet i artikel 47 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797, og om ændring og ophævelse af Kommissionens beslutning 2007/756/EF (EUT L 268 af 26.10.2018, s. 53).

(***) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/779 af 16. maj 2019 om nærmere bestemmelser om en ordning for certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af køretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 445/2011 (EUT L 139 I af 27.5.2019, s. 360).«

(11) punkt 7.3.2.1, første punktum, affattes således:

»Enheder, der kører mellem en medlemsstat og et tredjeland, hvis banenet har sporvidden 1520 mm: Særtilfælde for Finland, Polen, Slovakiet og Sverige.«

(12) punkt 7.3.2.2, litra a), sidste afsnit, affattes således:

»Enheder, der er gensidigt anerkendt i overensstemmelse med punkt 7.1.2, og enheder, der er udstyret med mobilt udstyr til overvågning af aksellejets tilstand, er ikke omfattet af dette særtilfælde. Fritagelsen af enheder i henhold til punkt 7.1.2 finder ikke anvendelse, hvis der anvendes andre metoder til overensstemmelsesvurdering i henhold til punkt 6.1.2.4a.«

(13) punkt 7.3.2.5, overskriften, affattes således:

»7.3.2.5. Egenskaber ved hjulsæt, hjul og aksler (punkt 4.2.3.6.2 og 4.2.3.6.3)

Særltilfælde for Storbritannien i Det Forenede Kongerige«

(14) punkt 7.6.1, »Reglerne for udvidelse af anvendelsesområdet for eksisterende rullende materiel, der ikke er omfattet af en EF-verifikationserklæring«, læses således:

»7.6.1. *Gennemførelsesbestemmelser*

Den 24. januar 2020 sendte Kommissionen en anmodning til Den Europæiske Unions Jernbaneagentur om at få forberedt pakken til revision af TSI'en om digitalisering af jernbanesektoren og grøn godstransport (2022-udgaven).

I henhold til Kommissionens delegerede afgørelse (EU) 2017/1474 skal TSI'en om digitalisering af jernbanesektoren og grøn godstransport indeholde bestemmelser om revision og om muligt forenkling af strategien for anvendelsen af TSI'erne på en sådan måde, at der sikres en gradvis, men rettidig reduktion af afvigelser fra målsystemet, og der skabes den forudsigelighed og retssikkerhed, som sektoren har behov for. Disse bestemmelser skal dække fremtidige overgangsperioder samt spørgsmålet om gyldighedsperioden for attester for interoperabilitetskomponenter og delsystemer.

Med samme mål for øje, dvs. at sikre en gradvis, men rettidig reduktion af afvigelserne fra målsystemet, og der skabes den forudsigelighed og retssikkerhed, som sektoren har behov for, skal der overvejes bestemmelser med henblik på at give fleksibilitet med hensyn til anvendelsen af ajourførte udgaver af standarder, herunder dem, der blev indført ved bilag I (WAG 2019 TSI) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/776 (*).

(*) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/776 af 16. maj 2019 om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1299/2014, (EU) nr. 1301/2014, (EU) nr. 1302/2014 og (EU) nr. 1303/2014 og (EU) 2016/919 og Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/665/EU med henblik på tilpasning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 og gennemførelsen af de specifikke mål, der er fastlagt i Kommissionens delegerede afgørelse (EU) 2017/1474 (EUT L 139 I af 27.5.2019, s. 108).«

(15) i tillæg C, »Yderligere valgfrie betingelser«, tilføjes følgende punkt i slutningen af tillægget:

»C.20. **Dynamiske egenskaber under kørsel:**

Kombinationen af maksimal driftshastighed og maksimalt overhøjdeunderskud skal være som vist i tabel H.1 i EN 14363:2016.

Enheder, der er udstyret med gennemprøvet løbetøj som beskrevet i EN 16235:2013, kapitel 6, anses for at være i overensstemmelse med dette krav.«

BILAG II

I bilaget til forordning (EU) nr. 1302/2014 foretages følgende ændringer:

- (1) i afsnit 4.2.2.5, punkt 5), ændres »indeks 8 (jf. tabel 1, afsnit 5« til »indeks 8 (jf. tabel 1, afsnit 4«
- (2) i afsnit 4.2.2.5, punkt 6), ændres »Disse scenarier er beskrevet i tabel 3 i afsnit 5 i den specifikation, som der er henvist til i tillæg J-1, indeks 8.« til »Disse scenarier er beskrevet i tabel 2 i afsnit 5 i den specifikation, som der er henvist til i tillæg J-1, indeks 8.«
- (3) afsnit 4.2.2.5, punkt 7), affattes således:
 - »7) Inden for den nærværende TSI's anvendelsesområde skal »kollisionshastighed« og »kollisionspartner«, når scenarie 1 og 2 anvendes på lokomotiver, som er udstyret med automatiske centralpufferkoblinger, og som kan yde en trækraft ved koblingsanordningen på mere end 300 kN, jf. beskrivelsen i tabel 2 i den specifikation, der er henvist til i tillæg J-1, indeks 8, være:
 - 20 km/h i stedet for 36 km/h for scenarie 1 og 2, og
 - den i tillæg D beskrevne referencevogn i stedet for den referencevogn, som er beskrevet i bilag C.1 i den specifikation, der er henvist til i tillæg J-1, indeks 8, for scenarie 2.

Bemærk: så stor en trækraftydelse er nødvendig på kraftige godstogslokomotiver.«

- (4) I afsnit 6.2.3.7 tilføjes følgende punktum i slutningen af punkt 7):

»Den verifikation, der udføres af det bemyndigede organ, skal sikre overensstemmelse mellem metoden i de alternative standarder, de antagelser, som ansøgeren har lagt til grund, den tilsigtede tekniske løsning og det påtænkte anvendelsesområde.«
- (5) afsnit 7.1.2.2, punkt 11), læses således:
 - »11) Med henblik på at fastlægge EF-typeafprøvnings- eller konstruktionsundersøgelsesattesten må det bemyndigede organ, som er valgt af den enhed, der styrer ændringer, henvisse til:
 - den oprindelige EF-typeafprøvnings- eller konstruktionsundersøgelsesattest for de uændrede dele af konstruktionen eller for de dele, der er ændret, men hvor ændringen ikke påvirker delsystemets overensstemmelse, hvis den stadig er gyldig (i fase B-periodens syv år)
 - en supplerende EF-typeafprøvnings- eller konstruktionsundersøgelsesattest (der ændrer den oprindelige attest) for ændrede dele af konstruktionen, der påvirker delsystemets overensstemmelse med den seneste reviderede udgave af denne TSI, der er i kraft på det pågældende tidspunkt.

Gyldighedsperioden for EF-typeafprøvnings- eller konstruktionsundersøgelsesattesten for den ændrede type, typevariant eller typeversion er begrænset til syv år fra udstedelsesdatoen, dog højst 14 år efter datoen for ansøgerens udpegning af et bemyndiget organ for den oprindelige type rullende materiel (begyndelsen af fase A i den oprindelige EF-typeafprøvnings- eller konstruktionsundersøgelsesattest).«
- (6) afsnit 7.1.3.1, punkt 4), affattes således:
 - »4) Grundlaget for vurdering af en type i forhold til TSI'en fastlægges for en fase A-periode på højst syv år. Uden at det berører afsnit 7.1.1.4 til 7.1.1.8, må vurderingsgrundlaget for EF-verifikation, som det bemyndigede organ skal anvende, ikke ændres.«
- (7) Som afsnit 7.1.4 tilføjes:

»7.1.4. Regler for udvidelse af anvendelsesområdet for eksisterende rullende materiel, der har tilladelse i henhold til direktiv 2008/57/EF eller er sat i drift før den 19. juli 2010

 - (1) I mangel af fuld overensstemmelse med denne TSI finder punkt 2 anvendelse på rullende materiel, der opfylder følgende betingelser, når der anmodes om en udvidelse af dets anvendelsesområde i overensstemmelse med artikel 21, stk. 13, i direktiv (EU) 2016/797:
 - a) det har tilladelse i henhold til direktiv 2008/57/EF eller sat i drift før den 19. juli 2010
 - b) det er registreret med registreringskoden »00« (Gyldig) i det nationale køretøjsregister i overensstemmelse med Kommissionens beslutning 2007/756/EF (*) eller i det europæiske køretøjsregister i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2018/1614/EU (**) og vedligeholdes i en sikker driftstilstand i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/779 (***)

Følgende bestemmelser om udvidelse af anvendelsesområde gælder ligeledes kombineret med en ny tilladelse som fastsat i artikel 14, stk. 3, litra a), i forordning (EU) 2018/545.

- (2) En tilladelse for et udvidet anvendelsesområde for det rullende materiel, der er omhandlet i punkt 1, baseres på den eksisterende tilladelse, hvis en sådan er givet, den tekniske kompatibilitet mellem det rullende materiel og nettet i overensstemmelse med artikel 21, stk. 3, litra d), i direktiv (EU) 2016/797 og overensstemmelsen med de grundlæggende konstruktionsmæssige egenskaber i tabel 17a og 17b i denne TSI under hensyntagen til eventuelle restriktioner eller begrænsninger.

Ansøgeren skal forelægge en EF-verifikationerklæring ledsaget af teknisk dokumentation for overensstemmelse med de krav, der er fastsat i denne TSI, eller bestemmelser med en ækvivalent virkning for hver grundparameter omhandlet i denne TSI's tabel 17a og 17b, kolonne 1, og med følgende afsnit i denne TSI:

- 4.2.4.2.2, 4.2.5.5.8, 4.2.5.5.9, 4.2.6.2.3, 4.2.6.2.4, 4.2.6.2.5, 4.2.8.2.7, 4.2.8.2.9.8 (når passage af sektioner til fase- eller systemadskillelse styres automatisk), 4.2.9.3.1, 4.2.9.6, 4.2.12 og 4.2.12.6
- 4.2.5.3 i Italien samt
- 4.2.5.3.5 og 4.2.9.2.1 i Tyskland

gennem en eller en kombination af følgende:

- a) overensstemmelse med de krav, der er fastsat i denne TSI som anført ovenfor
 - b) overensstemmelse med de tilsvarende krav, der er fastsat i en tidligere TSI som anført ovenfor
 - c) overensstemmelse med alternative specifikationer, der anses for at have en virkning, der er ækvivalent med de relevante krav, der er fastsat i denne TSI som anført ovenfor
 - d) dokumentation for, at kravene til teknisk kompatibilitet med nettet i det udvidede anvendelsesområde er ækvivalente med kravene til teknisk kompatibilitet med det net, for hvilket det rullende materiel allerede har en tilladelse eller er i drift. Denne dokumentation skal forelægges af ansøgeren og må baseres på oplysningerne i infrastrukturregisteret for jernbaner (RINF).
- (3) Alternative specifikations ækvivalente virkning i forhold til kravene i denne TSI (punkt 2, litra c) og ækvivalensen for så vidt angår kravene til teknisk kompatibilitet med nettet (punkt 2, litra d)) skal begrundes og dokumenteres af ansøgeren ved anvendelse af den risikostyringsproces, der er fastsat i bilag I til forordning (EU) nr. 402/2013. Begrundelsen skal vurderes og bekræftes af en assessor (CSM RA).
- (4) Ud over de krav, der er omhandlet i punkt 2, skal ansøgeren i relevante tilfælde forelægge en EF-verifikationerklæring ledsaget af teknisk dokumentation for overensstemmelse med følgende:
- a) særtilfælde vedrørende enhver del af det udvidede anvendelsesområde, der er anført i denne TSI, TSI'en om støj (forordning (EU) nr. 1304/2014), TSI PRM (forordning (EU) nr. 1300/2014) og TSI CCS (forordning (EU) 2016/919)
 - b) de nationale forskrifter, som er omhandlet i artikel 13, stk. 2, litra a), c) og d), i direktiv (EU) 2016/797, og som er meddelt i overensstemmelse med artikel 14 i nævnte direktiv.
- (5) Den godkendende enhed offentliggør nærmere oplysninger på agenturets websted om de alternative specifikationer, der er henvist til i punkt 2, litra c), og om kravene til teknisk kompatibilitet med det net, der er omhandlet i punkt 2, litra d), som danner grundlag for dennes tilladelser til det udvidede anvendelsesområde.
- (6) Hvis et køretøj, som har opnået tilladelse, har været omfattet af ikkeanvendelse af TSI'er eller dele heraf i henhold til artikel 9 i direktiv 2008/57/EF, skal ansøgeren anmode om en eller flere undtagelser for det udvidede anvendelsesområde i de berørte medlemsstater i henhold til artikel 7 i direktiv (EU) 2016/797.

- (7) I overensstemmelse med artikel 54, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/797 anses personvogne, der anvendes i henhold til Regolamento Internazionale Carrozze (RIC), for at have en gyldig tilladelse i overensstemmelse med de betingelser, hvorpå de blev anvendt, herunder det anvendelsesområde, inden for hvilket de drives. Efter en ændring, der gør en ny omsætningstilladelse påkrævet, jf. artikel 21, stk. 12, i direktiv (EU) 2016/797, skal personvogne, der har opnået godkendelse i henhold til den seneste RIC-aftale, bevare det anvendelsesområde, inden for hvilket de blev drevet, uden yderligere kontrol af de uændrede dele.

(*) 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 (EUT L 305 af 23.11.2007, s. 30).

(**) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614 af 25. oktober 2018 om specifikationer for de køretøjsregistre, der er omhandlet i artikel 47 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797, og om ændring og ophævelse af Kommissionens beslutning 2007/756/EF (EUT L 268 af 26.10.2018, s. 53).

(***) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/779 af 16. maj 2019 om nærmere bestemmelser om en ordning for certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af køretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 445/2011 (EUT L 139 I af 27.5.2019, s. 360).«

- (8) Afsnit 7.5.2.3 »Regler for udvidelse af anvendelsesområdet for eksisterende rullende materiel, der ikke er omfattet af en EF-verifikationserklæring«, læses således:

»7.5.2.3. Gennemførelsesbestemmelser

Den 24. januar 2020 sendte Kommissionen en anmodning til Den Europæiske Unions Jernbaneagentur om at få forberedt pakken til revision af TSI'en om digitalisering af jernbanesektoren og grøn godstransport (2022-udgaven).

I henhold til Kommissionens delegerede afgørelse (EU) 2017/1474 skal TSI'en om digitalisering af jernbanesektoren og grøn godstransport indeholde bestemmelser om revision og om muligt forenkling af strategien for anvendelsen af TSI'erne på en sådan måde, at der sikres en gradvis, men rettidig reduktion af afvigelser fra målsystemet, og der skabes den forudsigelighed og retssikkerhed, som sektoren har behov for. Disse bestemmelser skal dække fremtidige overgangsperioder samt spørgsmålet om gyldighedsperioden for attester for interoperabilitetskomponenter og delsystemer.

Med samme mål for øje, dvs. at sikre en gradvis, men rettidig reduktion af afvigelserne fra målsystemet, og der skabes den forudsigelighed og retssikkerhed, som sektoren har behov for, skal der overvejes bestemmelser med henblik på at give fleksibilitet med hensyn til anvendelsen af ajourførte udgaver af standarder, herunder dem, der blev indført ved bilag IV (TSI LOC&PAS 2019) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2019/776 (*).

(*) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/776 af 16. maj 2019 om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1299/2014, (EU) nr. 1301/2014, (EU) nr. 1302/2014 og (EU) nr. 1303/2014 og (EU) 2016/919 og Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/665/EU med henblik på tilpasning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 og gennemførelsen af de specifikke mål, der er fastlagt i Kommissionens delegerede afgørelse (EU) 2017/1474 (EUT L 139 I af 27.5.2019, s. 108).«

- (9) Tillæg D affattes således:

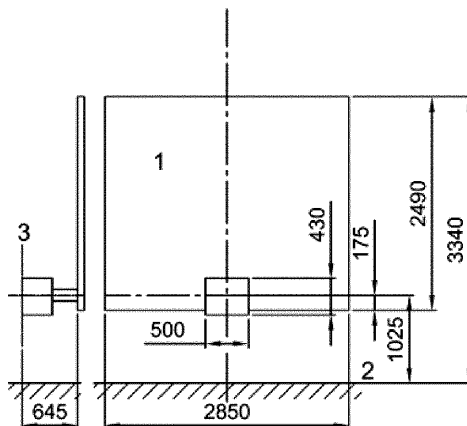
»Tillæg D

Referencevogn for lokomotiver, som er udstyret med automatiske centralpufferkoblinger, og som kan yde en trækraft ved koblingsanordningen på mere end 300 kN

Ved kollisioner mellem en togenhed og en vogn, der begge er udstyret med svære koblingsanordninger, skal vognen være repræsenteret ved en masse på 80 ton og én frihedsgrad, som er translation i x-retningen. Vognens grænsefladegeometri er vist i figur D.1. Endevæggen og koblingshovedets geometri antages at være stive. Den skal være udstyret med en centralkobling med en vandrings på 110 mm og de i figur D.2. anførte kraftforskydningssegenskaber. Vognkoblingens samlede energiabsorptionsevne er 77 kJ.

Koblingshovedets geometri og højde over skinnens overside skal være den samme som den påkørende togenheds. Afstanden i længderetningen mellem koblingsplanet og vognens endevæg skal være 645 mm. Af forenklingssyns er det tilladt at modellere koblingshovederne ved at anvende geometrien og højden som angivet i figur D.1.

Dimensioner i millimeter

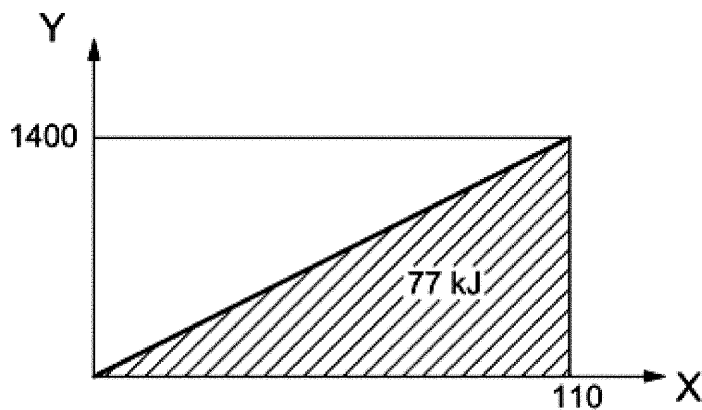


Symbolforklaring:

1. vognende
2. skinneoverkant
3. koblingsplan

Figur D.1

Vogngrænseflade med centralkobling



Symbolforklaring:

- Y koblingskraft — kobling, i kN
X forskydning, i mm

Figur D.2

Vognkoblingens egenskaber«

(10) I tillæg J-1 læses tabellens indeks 8 således:

»8	Passiv sikkerhed — generelt	4.2.2.5	EN 15227:2008+A1:2010	relevante afsnit (!) Undtagen bilag A
	Passiv sikkerhed — kategorisering			4 — tabel 1
	Passiv sikkerhed — scenarier			5 — tabel 2 og 6
	Passiv sikkerhed — forhindringsdeflektor			6.5«

(11) I tillæg J-1 affattes tabellens indeks 10 således:

»10	Løftning og hævning — markering	4.2.2.6	EN 15877-2:2013	4.5.19«
-----	------------------------------------	---------	-----------------	---------

(12) I tillæg J-1 affattes tabellens indeks 36 således:

»36	Miljøforhold — forhindre- dringsdeflektor	4.2.6.1.2	EN 15227:2008 +A1:2010	relevante afsnit (1)«
-----	--	-----------	---------------------------	-----------------------

(13) I tillæg J-2 udgår tabellens indeks 2:

BILAG III

I bilaget til forordning (EU) 2016/919 tilføjes følgende punkt 7.4.2.4:

»7.4.2.4 Regler for udvidelse af anvendelsesområdet for eksisterende køretøjer

Følgende regler gælder for eksisterende køretøjer, der er i drift og registreret i det nationale køretøjsregister i overensstemmelse med Kommissionens beslutning 2007/756/EF (*) eller i det europæiske køretøjsregister i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614 (**), når der anmodes om en udvidelse af anvendelsesområdet:

- (1) Køretøjerne skal opfylde de relevante særlige bestemmelser, der gælder i de særtilfælde, som er omhandlet i dette bilags punkt 7.6, og de relevante nationale forskrifter, som er omhandlet i artikel 13, stk. 2, litra a), c) og d), i direktiv (EU) 2016/797, og som er meddelt i henhold til samme direktivs artikel 14. I tilfælde af delvis opfyldelse af kravene i denne TSI finder bestemmelserne i punkt 6.1.1.3, nr. 3), anvendelse.
- (2) Køretøjer, der allerede er udstyret med ETCS eller GSM-R, behøver ikke at blive opgraderet, medmindre det er påkrævet af hensyn til den tekniske kompatibilitet.
- (3) Køretøjer, der ikke allerede er udstyret med ETCS, skal have installeret ETCS og være i overensstemmelse med specifikationsset nr. 2 eller 3 i tabel A 2.2 og A 2.3 i bilag A. Medmindre det er påkrævet af hensyn til den tekniske kompatibilitet, finder kravet om at være udstyret med ETCS ikke anvendelse på:
 - a) køretøjer, som ikke er konstrueret specielt til drift på højhastighedsstrækninger (***), hvis sådanne er godkendt før den 1. januar 2015
 - b) køretøjer, som ikke er konstrueret specielt til drift på højhastighedsstrækninger, og som er godkendt fra og med den 1. januar 2015, i en af følgende situationer:
 - i) hvis de udelukkende skal bruges til togdrift i en medlemsstat uden for de korridorer, der er angivet i bilag I til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/6, og uden for de strækninger, der giver forbindelse til de vigtigste europæiske havne, rangerbanegårde, godsterminaler og godstransportområder som omhandlet i bilag II til forordning (EU) nr. 1315/2013
 - ii) hvis de skal bruges til grænseoverskridende togdrift uden for TEN, dvs. togdrift indtil den første station i nabolandet eller indtil den første station, hvor der er videre forbindelse til nabolandet udelukkende ad strækninger uden for TEN
 - c) køretøjer i medlemsstater, der anvender punkt 7.4.3, nr. 2), hvor anvendelsesområdet efter udvidelsen af anvendelsesområdet udelukkende er beliggende i samme medlemsstat, medmindre anvendelsesområdet efter udvidelsen af anvendelsesområdet omfatter mere end 150 km af en delstrækning, der er udstyret med ETCS på tidspunktet for udvidelsen af anvendelsesområdet eller udstyres med ETCS inden for 5 år efter, at området for anvendelse af disse køretøjer er blevet udvidet
 - d) mobilt udstyr til anlæg og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur
 - e) rangeringslokomotiver.
- (4) Køretøjer, der endnu ikke er udstyret med GSM-R-taleradio, skal installere GSM-R-togradio og overholde de specifikationer, der er henvist til i tabel A 2.1, A 2.2 og A 2.3 i bilag A, hvis køretøjet påtænkes anvendt på et net, der omfatter mindst ét punkt, der er udstyret med GSM-R, medmindre det er overlejret over et nedarvet radiokommunikationssystem, som er kompatibelt med klasse B, der allerede er installeret i køretøjet.
- (5) Køretøjer, der endnu ikke er udstyret med GSM-R til ETCS-data, skal installere en GSM-R radiokommunikationsenhed til ETCS-data alene og overholde de specifikationer, der er henvist til i tabel A 2.1, A 2.2 og A 2.3 i bilag A, hvis køretøjet skal have installeret ETCS i overensstemmelse med punkt 3, og det er hensigten, at det påtænkes drevet i et net i det udvidede anvendelsesområde, der kun er udstyret med ETCS-niveau 2 eller 3.
- (6) Hvis et køretøj, som har opnået tilladelse, har været omfattet af ikkeanvendelse af TSI'er eller dele heraf i henhold til artikel 9 i direktiv 2008/57/EF, skal ansøgeren anmode om en eller flere undtagelser for det udvidede anvendelsesområde i de berørte medlemsstater i henhold til artikel 7 i direktiv (EU) 2016/797.

(*) 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 (EUT L 305 af 23.11.2007, s. 30).

(**) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614 af 25. oktober 2018 om specifikationer for de køretøjsregistre, der er omhandlet i artikel 47 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797, og om ændring og ophævelse af Kommissionens beslutning 2007/756/EF (EUT L 268 af 26.10.2018, s. 53).

(***) Jf. bilag I til direktiv (EU) 2016/797.«