

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 21. Oktober 2010

zur Änderung der Entscheidungen 2006/920/EG und 2008/231/EG über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität in Bezug auf das Teilsystem „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems und des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2010) 7179)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2010/640/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 6 Absatz 1,

gestützt auf die Empfehlungen der Europäischen Eisenbahnagentur vom 17. Juli 2009 zu kohärenten ERTMS-Vorschriften der TSI für Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung und der TSI für Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (ERA/REC/2009-02/INT), zur geänderten Anlage P der TSI für Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und das konventionelle Eisenbahnsystem (ERA/REC/2009-03/INT), zur geänderten Anlage T der TSI für Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung für das konventionelle Eisenbahnsystem (ERA/REC/2009-04/INT) und zu einer Änderung zur Herstellung der Kohärenz zwischen der Richtlinie 2007/59/EG und den TSI für Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung in Bezug auf die Bestimmungen zur Kompetenz der Triebfahrzeugführer (ERA/REC/2009-05/INT),

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ gewährleistet die Europäische Eisenbahnagentur (nachstehend „die Agentur“), dass die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (nachstehend „TSI“) an den technischen Fortschritt, die Marktentwicklungen und die gesellschaftlichen Anforderungen angepasst werden, und schlägt der Kommission die Änderungen der TSI vor, die sie für notwendig hält.
- (2) Mit der Entscheidung K(2007) 3371 vom 13. Juli 2007 hat die Kommission der Agentur ein Rahmenmandat erteilt, bestimmte Tätigkeiten im Rahmen der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Inter-

operabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ⁽³⁾ und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ⁽⁴⁾ durchzuführen. Gemäß dem Rahmenmandat wurde die Agentur beauftragt, die TSI für Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung im konventionellen Eisenbahnsystem, die durch Entscheidung 2006/920/EG der Kommission ⁽⁵⁾ erlassen wurde, und die geänderte TSI für Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung im Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, die durch Entscheidung 2008/231/EG der Kommission ⁽⁶⁾ erlassen wurde, zu überarbeiten sowie eine technische Stellungnahme zu kritischen Fehlern abzugeben und die Liste der festgestellten geringfügigen Fehler zu veröffentlichen.

- (3) Ein Europäisches Zugsteuerungssystem (nachstehend „ETCS“) und ein Globales Mobilfunk-Kommunikationssystem für Eisenbahnen (nachstehend „GSM-R“) werden als wichtige Instrumente zur Schaffung eines harmonisierten europäischen Eisenbahnsystems angesehen. Die Vorschriften für diese Systeme müssen daher so früh wie möglich harmonisiert werden. Diesem Grundsatz folgend werden die Spezifikationen für ETCS und GSM-R durch TSI festgelegt.
- (4) Es ist unabdingbar, dass die in den TSI festgelegten Anforderungen kohärent und eindeutig sind. Dies bedeutet auch, dass unterschiedliche TSI sich nicht auf technische Anforderungen in verschiedenen Entwicklungsstadien beziehen dürfen. Alle TSI sollten daher auf identische technische Anforderungen Bezug nehmen.
- (5) Um die einschlägigen Vorschriften in den TSI für das transeuropäische konventionelle Eisenbahnsystem und das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem zu harmonisieren, sollten die Vorschriften zu betrieblichen Aspekten als technisches Dokument auf der Internetseite der Agentur veröffentlicht werden.

⁽¹⁾ ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6.

⁽⁴⁾ ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.

⁽⁵⁾ ABl. L 359 vom 18.12.2006, S. 1.

⁽⁶⁾ ABl. L 84 vom 26.3.2008, S. 1.

- (6) Die TSI für Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung im konventionellen Eisenbahnsystem sollte dieselben Verweise wie die geänderte TSI für Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung im Hochgeschwindigkeitsbahnsystem enthalten.
- (7) Die Änderung des technischen Dokuments „Anhang A der TSI OPE“ sollte nach dem Verfahren zur Handhabung von Änderungen (Change Control Management, CCM) erfolgen, das für die Validierung technischer ERTMS-Spezifikationen verwendet wird.
- (8) Gemäß Artikel 32 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG muss jedes Fahrzeug eine europäische Fahrzeugnummer (EVN) erhalten, wenn die Erstgenehmigung zur Inbetriebnahme erteilt wird. Gemäß der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission vom 9. November 2007 zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister nach Artikel 14 Absätze 4 und 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG⁽¹⁾ wird die EVN im nationalen Einstellungsregister registriert, das die vom betreffenden Mitgliedstaat benannte nationale Stelle führt und aktualisiert.
- (9) Die Anforderungen zur Fahrzeugkennzeichnung nach Anlage P der TSI für Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und das konventionelle Eisenbahnsystem) müssen überarbeitet werden, wobei auch der Entwicklung des Rechtsrahmens Rechnung zu tragen ist, der durch die Richtlinie 2008/57/EG und die Entscheidung 2007/756/EG vorgegeben wird. Da eine Reihe technischer Codes aufgrund des technischen Fortschritts einer ständigen Weiterentwicklung unterliegt, sollte die Agentur damit beauftragt werden, solche Listen technischer Codes zu veröffentlichen und zu aktualisieren.
- (10) Die Anforderungen zur Bremsleistung sind ein offener Punkt der TSI für Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung für das konventionelle Eisenbahnsystem. Die betrieblichen Aspekte bezüglich der Bremsleistung sollten harmonisiert werden.
- (11) Anforderungen zur beruflichen Kompetenz und zur physischen und psychologischen Eignung von Triebfahrzeugführern sind in der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁾ festgelegt. Um Überschneidungen und Wiederholungen von Bestimmungen zu vermeiden, sollten die TSI für Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung keine derartigen Anforderungen enthalten.
- (12) Die Entscheidungen 2006/920/EG und 2008/231/EG sind daher entsprechend zu ändern.
- (13) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des gemäß Artikel 29 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Entscheidung 2006/920/EG

Die Entscheidung 2006/920/EG wird wie folgt geändert:

- a) Folgende Artikel 1a und 1b werden eingefügt:

„Artikel 1a

Verwaltung technischer Codes

1. Die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) veröffentlicht auf ihrer Internetseite Listen technischer Codes, auf die in den Anlagen P.9, P.10, P.11, P.12 und P.13 Bezug genommen wird.

2. Die ERA hält die Listen der in Absatz 1 genannten Codes auf dem laufenden Stand und informiert die Kommission über deren Weiterentwicklung. Die Kommission informiert die Mitgliedstaaten über die Weiterentwicklung dieser technischen Codes über den nach Artikel 29 der Richtlinie 2008/57/EG eingesetzten Ausschuss.

Artikel 1b

Bis 31. Dezember 2013 ist es für den Fall, dass ein Fahrzeug verkauft oder für einen zusammenhängenden Zeitraum von mehr als sechs Monaten vermietet wird und alle technischen Merkmale unverändert bleiben, aufgrund deren die Inbetriebnahme des Fahrzeugs genehmigt wurde, zulässig, die Erstregistrierung zurückzunehmen und das Fahrzeug mit einer neuen europäischen Fahrzeugnummer (EVN) neu zu registrieren.

Betrifft die Neuregistrierung einen anderen Mitgliedstaat als den der Erstregistrierung, kann die registrierende Stelle, die für die Neuregistrierung zuständig ist, die Vorlage einer Kopie des Dokuments über die frühere Registrierung verlangen.

Eine solche Änderung der EVN erfolgt unbeschadet der Anwendung der Artikel 21 bis 26 der Richtlinie 2008/57/EG, insoweit die Genehmigungsverfahren betroffen sind.

Die Verwaltungskosten für die Änderung der EVN sind von dem Antragsteller, der die Änderung der EVN beantragt, zu tragen.“

⁽¹⁾ ABl. L 305 vom 23.11.2007, S. 30.

⁽²⁾ ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51.

- b) Die Anhänge werden gemäß Anhang I geändert.

*Artikel 2***Änderung der Entscheidung 2008/231/EG**

Die Entscheidung 2008/231/EG wird wie folgt geändert:

a) Folgende Artikel 1a und 1b werden eingefügt:

„Artikel 1a

Verwaltung technischer Codes

1. Die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) veröffentlicht auf ihrer Internetseite Listen technischer Codes, auf die in den Anlagen P.9, P.10, P.11, P.12 und P.13 Bezug genommen wird.

2. Die ERA hält die Listen der in Absatz 1 genannten Codes auf dem laufenden Stand und informiert die Kommission über deren Entwicklung. Die Kommission informiert die Mitgliedstaaten über die Weiterentwicklung dieser technischen Codes über den nach Artikel 29 der Richtlinie 2008/57/EG eingesetzten Ausschuss.

Artikel 1b

Bis 31. Dezember 2013 ist es für den Fall, dass ein Fahrzeug verkauft oder für einen zusammenhängenden Zeitraum von mehr als sechs Monaten vermietet wird und alle technischen Merkmale unverändert bleiben, aufgrund deren die Inbetriebnahme des Fahrzeugs genehmigt wurde, zulässig, die Erstregistrierung zurückzunehmen und das Fahrzeug mit einer neuen europäischen Fahrzeugnummer (EVN) neu zu registrieren.

Betrifft die Neuregistrierung einen anderen Mitgliedstaat als den der Erstregistrierung, kann die registrierende Stelle, die für die Neuregistrierung zuständig ist, die Vorlage einer Kopie des Dokuments über die frühere Registrierung verlangen.

Eine solche Änderung der EVN erfolgt unbeschadet der Anwendung der Artikel 21 bis 26 der Richtlinie 2008/57/EG, insoweit die Genehmigungsverfahren betroffen sind.

Die Verwaltungskosten für die Änderung der EVN sind von dem Antragsteller, der die Änderung der EVN beantragt, zu tragen.“

b) Die Anhänge werden gemäß Anhang II geändert.

Artikel 3

Dieser Beschluss gilt ab dem 25. Oktober 2010.

Punkt 6 von Anhang I und Punkt 5 von Anhang II gelten ab dem 1. Januar 2014.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 21. Oktober 2010

Für die Kommission

Siim KALLAS

Vizepräsident

ANHANG I

Die Anhänge der Entscheidung 2006/920/EG werden wie folgt geändert:

1. Der Anhang wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt 2.2.1 erhält folgende Fassung:

„2.2.1. Personal und Züge

Die Abschnitte 4.6 und 4.7 gelten für Personal, das die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten der Zugbegleitung wahrnimmt, wenn dies den grenzüberschreitenden Einsatz zwischen Staaten beinhaltet und dieser über den bzw. die Punkte hinausgeht, die in den Netzzugangsbedingungen („Network Statement“) eines Infrastrukturbetreibers als ‚Grenze‘ bezeichnet werden und in dessen Sicherheitsgenehmigung enthalten sind.

Der Abschnitt ‚4.6.2 Sprachliche Kompetenz‘ gilt zusätzlich für Triebfahrzeugführer gemäß Anhang VI Nummer 8 der Richtlinie 2007/59/EG.

Der Einsatz des Personals wird nicht als grenzüberschreitend angesehen, wenn er Tätigkeiten nur bis zu den in Absatz 1 beschriebenen ‚Grenzpunkten‘ umfasst.

Für das Personal, das mit den sicherheitsrelevanten Aufgaben ‚Zugabfertigung‘ und ‚Zulassung der Zugfahrt‘ beauftragt ist, findet eine gegenseitige Anerkennung der beruflichen Qualifikationen sowie der Bestimmungen hinsichtlich arbeitsmedizinischer Tauglichkeit und Sicherheit am Arbeitsplatz zwischen den Mitgliedstaaten Anwendung.

Für das Personal, das sicherheitsrelevante Aufgaben in Verbindung mit den letzten Zugvorbereitungstätigkeiten vor dem planmäßigen Überschreiten einer Grenze durchführt und das jenseits der in Absatz 1 beschriebenen ‚Grenzpunkte‘ eingesetzt wird, gilt Abschnitt 4.6 mit gegenseitiger Anerkennung der Bestimmungen hinsichtlich arbeitsmedizinischer Tauglichkeit und Sicherheit am Arbeitsplatz zwischen den Mitgliedstaaten. Eine Zugfahrt wird nicht als grenzüberschreitend angesehen, wenn dabei alle Fahrzeuge des die Staatsgrenze überschreitenden Zuges nur bis zu den in Absatz 1 beschriebenen ‚Grenzpunkten‘ fahren.

Dies kann in den folgenden Tabellen zusammengefasst werden:

Personal, das Aufgaben im Zusammenhang mit Staatsgrenzen überschreitenden Zugfahrten wahrzunehmen hat und über die Grenzpunkte hinaus eingesetzt ist

Aufgabe	Berufliche Qualifikationen	Medizinische Anforderungen
Zugbegleitung	4.6	4.7
Zulassung der Zugfahrt	Gegenseitige Anerkennung	Gegenseitige Anerkennung
Zugvorbereitung	4.6	Gegenseitige Anerkennung
Zugabfertigung	Gegenseitige Anerkennung	Gegenseitige Anerkennung

Personal, das Aufgaben im Zusammenhang mit Zugfahrten wahrzunehmen hat, die keine Staatsgrenzen überschreiten, oder das nur bis zu den Grenzpunkten eingesetzt ist

Aufgabe	Berufliche Qualifikationen	Medizinische Anforderungen
Zugbegleitung	Gegenseitige Anerkennung	Gegenseitige Anerkennung
Zulassung der Zugfahrt	Gegenseitige Anerkennung	Gegenseitige Anerkennung
Zugvorbereitung	Gegenseitige Anerkennung	Gegenseitige Anerkennung
Zugabfertigung	Gegenseitige Anerkennung	Gegenseitige Anerkennung“

b) Abschnitt 2.2.2 vierter Absatz erhält folgende Fassung:

„Detaillierte Betriebsvorschriften für das Europäische Zugsteuerungssystem (ETCS) und das Globale Mobilfunk-Kommunikationssystem für Eisenbahnen (GSM-R) werden nunmehr als Anlage A dieser TSI aufgeführt.“

c) Abschnitt 4.2.2.6.2 erhält folgende Fassung:

„4.2.2.6.2. Bremsleistung

Der Infrastrukturbetreiber muss den Eisenbahnverkehrsunternehmen Angaben zur tatsächlich erforderlichen Bremsleistung machen. Diese Angaben müssen gegebenenfalls die Bedingungen für die Nutzung von Bremsystemen umfassen, die die Infrastruktur möglicherweise beeinträchtigen können, wie Magnetschienen-, Rekupe-rations- und Wirbelstrombremsen.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen ist verantwortlich dafür, dass der Zug über die erforderliche Bremsleistung verfügt, indem es Bremsvorschriften erstellt, die von seinem Personal zu befolgen sind.

Die Vorschriften für die Bremsleistung müssen innerhalb des Sicherheitsmanagementsystems des Infrastrukturbetreibers und des Eisenbahnverkehrsunternehmens verwaltet werden.

Weitere Anforderungen sind in der Anlage T angegeben.“

d) Abschnitt 4.3.2.6 erhält folgende Fassung:

**„4.3.2.6. Einsatz von Sandstreuanlagen. Mindestanforderungen an die berufliche Qualifikation der Triebfahr-
zeugführer**

Es besteht eine Schnittstelle zwischen Anlage B (Abschnitt C1) dieser TSI und Abschnitt 4.2.11 (Kompatibilität mit streckenseitigen Zugerennungssystemen) sowie Anlage A Anhang 1 Abschnitt 4.1 (wie in Abschnitt 4.3.1.10 zitiert) der TSI Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung für das konventionelle Eisenbahnsystem in Bezug auf die Bedienung von Sandstreuanlagen.“

e) Abschnitt 4.3.3.11 erhält folgende Fassung:

„4.3.3.11. Zugbildung, Anlage L

Es besteht eine Schnittstelle zwischen Abschnitt 4.2.2.5 und Anlage L dieser TSI und Abschnitt 4.2.3.5 (Längsdruckkräfte) der TSI Fahrzeuge — Güterwagen des konventionellen Eisenbahnsystems in Bezug auf Zugdurchführung, Zughandhabung und Verteilung der Wagen im Zug.

Es wird eine Schnittstelle zu künftigen Versionen der TSI Fahrzeuge bestehen, soweit in dieser Triebfahrzeuge und Reisezugwagen behandelt werden.“

f) Der letzte Satz von Abschnitt 4.6.1 erhält folgende Fassung:

„Mindestanforderungen an die berufliche Qualifikation für individuelle Aufgaben sind in den Anlagen J und L enthalten.“

g) Die Punkte C und D von Abschnitt 4.6.3.1 erhalten folgende Fassung:

„C — Erstmalige Bewertung

- Grundvoraussetzungen
- Beurteilungsprogramm einschl. praktische Nachweise
- Qualifikation der Ausbilder
- Ausstellung einer Kompetenzbescheinigung.

D — Erhalt der Kompetenz

- Grundsätze zum Erhalt der Kompetenz
- anzuwendende Methoden
- formale Festlegung des Prozesses zum Erhalt der Kompetenz
- Beurteilungsprozess.“

h) Abschnitt 4.6.3.2.3.1 erhält folgende Fassung:

„4.6.3.2.3.1. Streckenkenntnis

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss den Prozess festlegen, anhand dessen das Zugpersonal die Kenntnis der befahrenen Strecken erwirbt und aufrechterhält. Dieser Prozess muss

- auf Informationen des Infrastrukturbetreibers über die Strecke beruhen und

— dem in Abschnitt 4.2.1 dieser TSI beschriebenen Prozess entsprechen.“

- i) Abschnitt 4.7.5.4 wird gestrichen.
- j) Abschnitt 4.7.6 wird gestrichen.
- k) Abschnitt 7.3.2 erhält folgende Fassung:

„7.3.2 VERZEICHNIS DER SONDERFÄLLE
Absichtlich frei gelassen.“

- 2. Die Anlagen A1 und A2 werden durch die folgende Anlage A ersetzt:

„ANHANG A

ERTMS/ETCS- UND ERTMS/GSM-R-BETRIEBSVORSCHRIFTEN

Die Betriebsvorschriften für ERTMS/ETCS und ERTMS/GSM-R sind im Technischen Dokument „ETCS- und GSM-R-Vorschriften und -Grundsätze — Version 1“ festgelegt, das auf der ERA-Internetseite (www.era.europa.eu) veröffentlicht ist.“

- 3. Die Tabelle in Anlage G wird wie folgt geändert:
 - a) Beim Parameter „Gesundheits- und sicherheitsspezifische Bedingungen“ wird in der Spalte „Bei jedem Parameter zu prüfende Punkte“ der Eintrag „Schwangerschaft (Triebfahrzeugführerinnen)“ gestrichen.
 - b) Beim Parameter „Gesundheits- und sicherheitsspezifische Bedingungen“ wird die Zeile „Besondere Anforderungen für Triebfahrzeugführer: Sehvermögen, Hörvermögen/Sprechfähigkeit, anthropometrische Kriterien“ zusammen mit dem Verweis auf Abschnitt 4.7.6 gestrichen.
- 4. Anlage H wird gestrichen.
- 5. In Anlage N wird die letzte Zeile der Tabelle (4.7.6 — Spezifische Anforderungen an Triebfahrzeugführer) gestrichen.
- 6. Die Anlagen P, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12 und P13 werden wie folgt ersetzt:

„ANHANG P

FAHRZEUGKENNZEICHNUNG

1. Allgemeine Bemerkungen

In dieser Anlage sind die europäische Fahrzeugnummer (European Vehicle Number, EVN) und die zugehörige Kennzeichnung beschrieben, die sichtbar an den Fahrzeugen angebracht werden müssen, um diese beim Betrieb eindeutig und dauerhaft identifizieren zu können. Andere Nummern und Kennzeichnungen am Fahrzeug, die am Wagenkasten oder an den Hauptkomponenten des Fahrzeugs bei dessen Bau eingraviert oder auf andere Weise dauerhaft daran angebracht werden, sind nicht in dieser Anlage behandelt.

2. Europäische Fahrzeugnummer und damit verbundene Abkürzungen

Jedes Eisenbahnfahrzeug erhält eine 12-stellige Nummer (sog. europäische Fahrzeugnummer, EVN) mit folgender Struktur:

Fahrzeuggruppe	Interoperabilitätseignung und Fahrzeugtyp (2 Ziffern)	Land, in dem das Fahrzeug registriert ist (2 Ziffern)	Technische Merkmale (4 Ziffern)	Seriennummer (3 Ziffern)	Prüfziffer (1 Ziffer)
Güterwagen	00 bis 09 10 bis 19 20 bis 29 30 bis 39 40 bis 49 80 bis 89 (Details in Anlage P.6)	01 bis 99 (Details in Anlage P.4)	0000 bis 9999 (Details in Anlage P.9)	000 bis 999	0 bis 9 (Details in Anlage P.3)
Reisezugwagen ohne Eigenantrieb	50 bis 59 60 bis 69 70 bis 79 (Details in Anlage P.7)		0000 bis 9999 (Details in Anlage P.10)	000 bis 999	

Fahrzeuggruppe	Interoperabilitätseignung und Fahrzeugtyp (2 Ziffern)	Land, in dem das Fahrzeug registriert ist (2 Ziffern)	Technische Merkmale (4 Ziffern)	Seriennummer (3 Ziffern)	Prüfziffer (1 Ziffer)
Triebfahrzeuge und Einheiten in Zugeinheiten in fester oder vorgegebener Anordnung	90 bis 99 (Details in Anlage P.8)		0000000 bis 8999999 (Die Bedeutung dieser Ziffern wird von den Mitgliedstaaten festgelegt, ggf. durch bilaterale oder multilaterale Vereinbarungen)		
Sonderfahrzeuge			9000 bis 9999 (Details in Anlage P.11)	000 bis 999	

Innerhalb eines Landes sind die 7 Ziffern der technischen Merkmale und die Seriennummer zur eindeutigen Identifizierung eines Fahrzeugs in den Gruppen Reisezugwagen ohne Eigenantrieb und Sonderfahrzeuge ausreichend ⁽¹⁾.

Diese Nummer wird durch alphabetische Kennzeichnungen ergänzt:

- Kennzeichnung für die Eignung zum interoperablen Einsatz (Details in Anlage P.5),
- Abkürzung des Landes, in dem das Fahrzeug registriert ist (Details in Anlage P.4),
- Fahrzeughalterkennzeichnung (Details in Anlage P.1),
- Abkürzungen der technischen Merkmale (Details in Anlage P.12 für Güterwagen und in Anlage P.13 für Reisezugwagen ohne Eigenantrieb).

3. Zuweisung der Nummern

Die europäische Fahrzeugnummer wird gemäß den Bestimmungen der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission vom 9. November 2007 zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister nach Artikel 14 Absätze 4 und 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG zugewiesen.

Die europäische Fahrzeugnummer ist zu ändern, wenn sie aufgrund technischer Veränderungen des Fahrzeugs für die Interoperabilitätseignung oder die technischen Merkmale gemäß dieser Anlage nicht mehr zutrifft. Solche technischen Veränderungen erfordern gegebenenfalls eine neue Inbetriebnahmegenehmigung gemäß Artikel 20 bis 25 der Richtlinie 2008/57/EG (Interoperabilitätsrichtlinie).

ANHANG P.1

FAHRZEUGHALTERKENNZEICHNUNG

1. Definition der Fahrzeughalterkennzeichnung (VKM)

Die Fahrzeughalterkennzeichnung (VKM, Vehicle Keeper Marking) ist ein alphabetischer Code aus 2 bis 5 Buchstaben ⁽²⁾. Eine VKM muss an jedem Eisenbahnfahrzeug in der Nähe der europäischen Fahrzeugnummer angebracht werden. Die VKM identifiziert den Fahrzeughalter, der im nationalen Fahrzeugregister eingetragen ist.

Die VKM wird in allen von dieser TSI betroffenen Ländern und in allen Ländern, die eine Vereinbarung abgeschlossen haben, nach der das System der Fahrzeugnummerierung und der Fahrzeughalterkennzeichnung nach dieser TSI übernommen wird, nur einmal vergeben und hat in allen diesen Ländern Gültigkeit.

2. Format der Fahrzeughalterkennzeichnung

Die VKM ist die Darstellung des vollen Namens des Fahrzeughalters oder einer Abkürzung davon, wenn möglich in einer erkennbaren Ausführung. Dazu können alle 26 Buchstaben des lateinischen Alphabets verwendet werden. Die Buchstaben der VKM müssen Großbuchstaben sein. Buchstaben, die nicht die ersten Buchstaben in den Wörtern des Fahrzeughalternamens darstellen, können klein geschrieben werden. Bei der Prüfung auf Eindeutigkeit werden die klein geschriebenen Buchstaben wie Großbuchstaben behandelt.

Die Buchstaben können diakritische Zeichen enthalten ⁽³⁾. Bei diesen Buchstaben verwendete diakritische Zeichen werden bei der Prüfung auf Eindeutigkeit der Kennzeichnung ignoriert.

⁽¹⁾ Bei Sonderfahrzeugen muss in einem gegebenen Land die Nummer aus der ersten Ziffer und den 5 letzten Ziffern der technischen Merkmale sowie der Seriennummer einmalig sein.

⁽²⁾ Für NMBS/SNCB kann der eingekreiste Buchstabe B weiter verwendet werden.

⁽³⁾ Diakritische Zeichen sind Akzente u. Ä, wie bei den Buchstaben Å, Ç, Ö, Ć, Ž, Å usw. Besondere Buchstaben wie Ø und Æ sind als einzelne Buchstaben auszuführen, bei der Prüfung auf Eindeutigkeit wird Ø wie O und Æ wie A behandelt.

Bei Fahrzeugen von Haltern in einem Land, in dem keine lateinischen Buchstaben benutzt werden, kann hinter der VKM eine Übersetzung in landesüblicher Schrift — durch einen Schrägstrich (/) getrennt — hinzugefügt werden. Diese VKM-Übersetzung wird bei der Datenverarbeitung nicht berücksichtigt.

3. Bestimmungen zur Zuweisung von Fahrzeughalterkennzeichnungen

Einem Fahrzeughalter können mehr als eine VKM zugewiesen werden, wenn

- der Fahrzeughalter einen formellen Namen in mehr als einer Sprache besitzt,
- der Fahrzeughalter aus triftigen Gründen zwischen mehreren Fahrzeugparks in seiner Organisation unterscheidet.

Eine einheitliche VKM kann für eine Gruppe von Unternehmen vergeben werden,

- die zu ein und derselben Unternehmensstruktur gehören (z. B. einer Holding),
- die zu ein und derselben Unternehmensstruktur gehören, die ein und dieselbe Organisation innerhalb dieser Struktur festgelegt und beauftragt hat, alle Fragen im Namen aller anderen Beteiligten zu behandeln,
- die eine separate, einzige Rechtsperson beauftragt hat, alle Fragen in ihrem Namen zu behandeln. In diesem Fall ist diese Rechtsperson der Halter.

4. VKM-Register und Zuweisungsverfahren

Das VKM-Register ist öffentlich und wird in Echtzeit aktualisiert.

Ein Antrag auf Zuweisung einer VKM wird bei der zuständigen nationalen Behörde des Antragstellers eingereicht und an die ERA weitergeleitet. Eine VKM darf erst nach deren Veröffentlichung durch die ERA verwendet werden.

Der VKM-Inhaber muss der zuständigen nationalen Behörde das Ende der Benutzung seiner VKM mitteilen. Die zuständige nationale Behörde leitet diese Information an die ERA weiter. Daraufhin wird die VKM zurückgenommen, sobald der Halter nachgewiesen hat, dass die Kennzeichnung an allen betreffenden Fahrzeugen geändert wurde. Sie wird 10 Jahre lang nicht wieder vergeben, außer an den früheren Halter oder auf dessen Antrag hin an einen anderen Halter.

Eine VKM kann auf einen anderen Halter übertragen werden, der Rechtsnachfolger des bisherigen Halters ist. Eine VKM bleibt auch gültig, wenn der VKM-Inhaber seinen Namen so verändert, dass er keine Ähnlichkeit mehr mit der VKM hat.

ANHANG P.2

KENNZEICHNUNG DER WAGEN MIT IHRER NUMMER UND DEN ENTSPRECHENDEN KENNBUCHSTABEN

1. Allgemeine Bestimmungen zur äußeren Kennzeichnung

Die zur Kennzeichnung verwendeten Großbuchstaben und Ziffern müssen eine Zeichenhöhe von mindestens 80 mm aufweisen und in serifenlosen Schriftzeichen in Korrespondenzqualität ausgeführt sein. Eine geringere Zeichenhöhe ist nur dann zulässig, wenn die Kennzeichnung nur an den Längsträgern angebracht werden kann.

Die Kennzeichnung darf höchstens 2 Meter über Schienenoberkante angebracht werden.

2. Güterwagen

Die Kennzeichnung ist nach folgenden Vorgaben am Wagenkasten anzubringen:

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

Bei Wagen, deren Seitenwände keine Fläche aufweisen, die für diese Anordnung hoch genug ist (was insbesondere bei Flachwagen der Fall sein kann), muss die Kennzeichnung wie folgt angebracht werden:

01 87 3320 644-7

TEN E-SNCF Ks

Wenn ein oder mehrere Buchstaben mit nationaler Bedeutung am Güterwagen angebracht sind, muss diese nationale Kennzeichnung hinter der internationalen Buchstabenkennzeichnung angebracht und wie folgt durch einen Trennstrich von ihr getrennt sein:

01 87 3320 644-7

TEN E-SNCF Ks-xy

3. Reisezugwagen ohne Eigenantrieb

Die Nummer ist auf jeder Seitenwand des Fahrzeugs wie folgt anzubringen:

F-SNCF 61 87 20 - 72 021 - 7

B¹⁰ tu

Die Kennzeichnung des Landes, in dem das Fahrzeug registriert ist, und die technischen Daten müssen direkt vor, hinter oder unter der europäischen Fahrzeugnummer angebracht sein.

Bei Reisezugwagen mit Führerraum (Steuerwagen) muss die europäische Fahrzeugnummer auch im Führerraum angebracht sein.

4. Lokomotiven, Triebfahrzeuge und Sonderfahrzeuge

Die europäische Fahrzeugnummer muss auf jeder Seitenwand des Triebfahrzeugs wie folgt angebracht sein:

92 10 1108 062-6

Die europäische Fahrzeugnummer muss auch in jedem Führerraum des Triebfahrzeugs angebracht sein.

Der Halter kann in Zeichen, die größer sind als die Ziffern der europäischen Fahrzeugnummer, eine eigene Kennnummer anbringen (die im Allgemeinen aus einer Seriennummer und einer alphabetischen Ergänzung besteht), wenn er dies für den Betrieb als nützlich erachtet. Die Stelle, an der diese Kennnummer angebracht wird, bleibt dem Halter überlassen; es muss jedoch gewährleistet sein, dass die europäische Fahrzeugnummer stets leicht von der eigenen Kennnummer des Halters zu unterscheiden ist.

ANHANG P.3

VERBINDLICHES VERFAHREN ZUM BESTIMMEN DER PRÜFZIFFER (12. ZIFFER)

Die Prüfziffer ist wie folgt zu bestimmen:

- Die geradstelligen Ziffern der Grundnummer (von rechts aus gezählt) werden mit ihrem tatsächlichen Dezimalwert übernommen.
- Die ungeradstelligen Ziffern der Grundnummer (von rechts aus gezählt) werden mit 2 multipliziert.
- Dann wird die Summe aus den geradstelligen Ziffern und aus allen Ziffern der Produkte aus der Multiplikation der ungeradstelligen Ziffern gebildet.
- Die Einerstelle dieser Summe wird behalten.
- Die Ergänzung dieser Einerstelle auf 10 bildet die Prüfziffer. Ist diese Zahl Null, so ist auch die Prüfziffer Null.

Beispiele:

1 Grundnummer:	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

Bildung der Quersumme: $6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52$

Die Einer-Stelle dieser Summe ist 2.

Demnach ist die Prüfziffer 8, worauf die Grundnummer zur Registriernummer 33 84 4796 100 — 8 vervollständigt wird.

2 Grundnummer:	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

Bildung der Quersumme: $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

Die Einer-Stelle dieser Summe ist 0.

Demnach ist die Prüfziffer 0, worauf die Grundnummer zur Registriernummer 31 51 3320 198 — 0 vervollständigt wird.

ANHANG P.4

LÄNDERCODES DER STAATEN, IN DENEN DIE FAHRZEUGE REGISTRIERT WERDEN (3. UND 4. ZIFFER UND ABKÜRZUNG)

Die Angaben zu Drittstaaten dienen allein Informationszwecken.

Staat	Buchstabencode ⁽¹⁾	Zifferncode	Staat	Buchstabencode ⁽¹⁾	Zifferncode
Albanien	AL	41	Ägypten	ET	90
Algerien	DZ	92	Estland	EST	26
Armenien	AM	58	Finnland	FIN	10
Österreich	A	81	Frankreich	F	87
Aserbaidshan	AZ	57	Georgien	GE	28
Belarus	BY	21	Deutschland	D	80
Belgien	B	88	Griechenland	GR	73
Bosnien und Herzegowina	BIH	49	Ungarn	H	55
Bulgarien	BG	52	Iran	IR	96
China	RC	33	Irak	IRQ ⁽¹⁾	99
Kroatien	HR	78	Irland	IRL	60
Kuba	CU ⁽¹⁾	40	Israel	IL	95
Zypern	CY		Italien	I	83
Tschechische Republik	CZ	54	Japan	J	42
Dänemark	DK	86	Kasachstan	KZ	27

Staat	Buchstabencode ⁽¹⁾	Zifferncode	Staat	Buchstabencode ⁽¹⁾	Zifferncode
Kirgistan	KS	59	Rumänien	RO	53
Lettland	LV	25	Russland	RUS	20
Libanon	RL	98	Serbien	SRB	72
Liechtenstein	FL		Slowakei	SK	56
Litauen	LT	24	Slowenien	SLO	79
Luxemburg	L	82	Republik Korea	ROK	61
Mazedonien	MK	65	Spanien	E	71
Malta	M		Schweden	SE	74
Moldau	MD ⁽¹⁾	23	Schweiz	CH	85
Monaco	MC		Syrien	SYR	97
Mongolei	MGL	31	Tadschikistan	TJ	66
Montenegro	ME	62	Tunesien	TN	91
Marokko	MA	93	Türkei	TR	75
Niederlande	NL	84	Turkmenistan	TM	67
Nordkorea	PRK ⁽¹⁾	30	Ukraine	UA	22
Norwegen	N	76	Vereinigtes Königreich	GB	70
Polen	PL	51	Usbekistan	UZ	29
Portugal	P	94	Vietnam	VN ⁽¹⁾	32

⁽¹⁾ Nach dem alphabetischen Codiersystem in Anhang 4 des Abkommens von 1949 und Artikel 45 Absatz 4 des Abkommens von 1968 zum Straßenverkehr.

ANHANG P.5

ALPHABETISCHE KENNZEICHNUNG DER EIGNUNG ZUM INTEROPERABLEN EINSATZ

„TEN“: Fahrzeug, das die folgenden Bedingungen erfüllt:

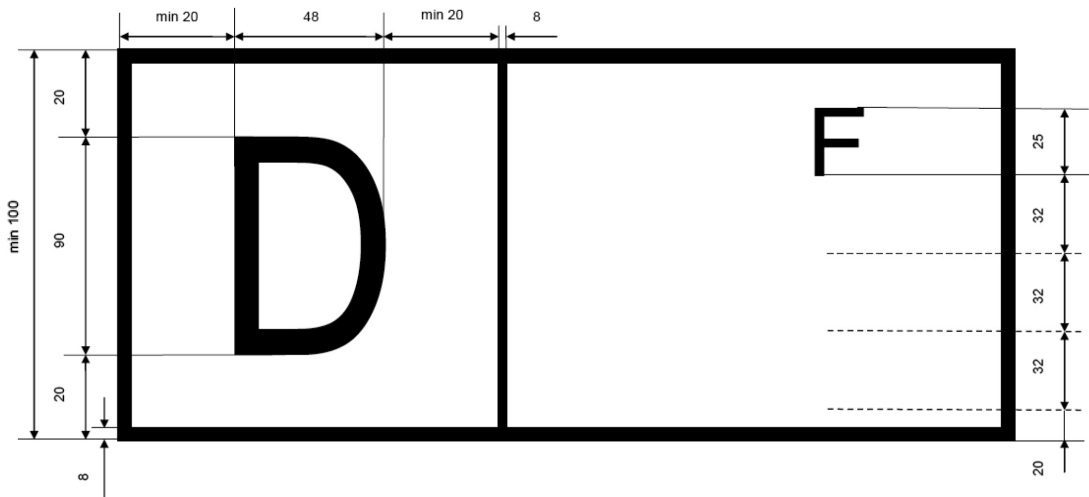
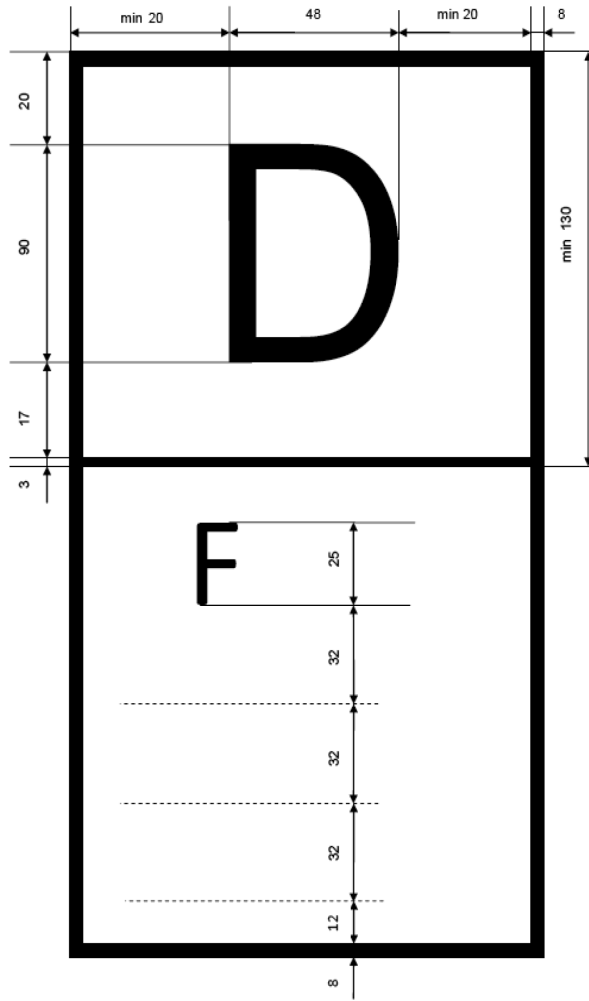
- Es entspricht allen einschlägigen TSI, die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Fahrzeugs in Kraft sind, und seine Inbetriebnahme wurde gemäß Artikel 22 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG genehmigt.
- Für das Fahrzeug wurde eine in allen Mitgliedstaaten gültige Genehmigung gemäß Artikel 23 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG erteilt oder alternativ dazu wurden für das Fahrzeug Einzelgenehmigungen durch alle Mitgliedstaaten erteilt.

„PPV/PPW“: Fahrzeug, das die Anforderungen des PPV/PPW- oder PGW-Abkommens erfüllt (innerhalb der OSShD-Staaten)

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

Anmerkungen:

- a) Fahrzeuge mit der Kennzeichnung „TEN“ haben als erste Ziffer gemäß Festlegung in Anhang P.6 eine Ziffer von 0 bis 3.
- b) Fahrzeuge, die nicht für den Betrieb in allen Mitgliedstaaten genehmigt sind, benötigen eine Kennzeichnung zur Angabe der Mitgliedstaaten, in denen sie genehmigt sind. Die Liste der genehmigenden Mitgliedstaaten sollte gemäß einer der folgenden Zeichnungen angegeben werden, in denen D für den Mitgliedstaat steht, der die erste Genehmigung erteilt hat (im Beispiel: Deutschland), und F für den zweiten Mitgliedstaat, der eine Genehmigung erteilt hat (im Beispiel: Frankreich). Die Mitgliedstaaten sind mit den Codes gemäß Anhang P.4 anzugeben. Dies kann Fahrzeuge betreffen, die die TSI erfüllen oder die sie nicht erfüllen. Diese Fahrzeuge haben als erste Ziffer gemäß der Festlegung in Anhang P.6 die Ziffer 4 oder 8.



CODES FÜR DIE INTEROPERABILITÄT VON GÜTERWAGEN (1. UND 2. ZIFFER)

		1. Ziffer	2. Ziffer	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. Ziffer	1. Ziffer
			Spurweite	fest oder veränderlich	fest	veränderlich	fest	veränderlich	fest	veränderlich	fest	veränderlich	fest oder veränderlich	Spurweite	
TEN ^(a) und/oder COTIF ^(b) und/oder PPV/PPW	0	mit Achsen	bleibt frei	TEN ^(a) und/oder COTIF Güterwagen	bleibt frei ^(d)								PPV/PPW Güterwagen (veränderliche Spurweite)	mit Achsen	0
	1	mit Drehgestellen												mit Drehgestellen	1
TEN ^(a) und/oder COTIF ^(b) und/oder PPV/PPW	2	mit Achsen	bleibt frei	TEN ^(a) und/oder COTIF Güterwagen	bleibt frei ^(d)								PPV/PPW Güterwagen (feste Spurweite)	mit Achsen	2
	3	mit Drehgestellen												mit Drehgestellen	3
Sonstige Güterwagen	4	mit Achsen ^(c)	Wagen für Instandhaltungszwecke	Sonstige Güterwagen	bleibt frei ^(d)								Wagen mit spezieller Nummerierung für die technischen Merkmale, die nicht innerhalb der EU in Betrieb genommen sind	mit Achsen	4
	8	mit Drehgestellen ^(c)												mit Drehgestellen	8
		Verkehr		Inlandsverkehr oder internationaler Verkehr nach Sondervereinbarung											
		1. Ziffer	2. Ziffer	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. Ziffer	1. Ziffer

^(a) Wagen, die mit der Kennzeichnung ‚TEN‘ versehen werden dürfen, siehe Anlage P.5.

^(b) Einschließlich Wagen, die nach bestehenden Vorschriften die in dieser Tabelle festgelegten Ziffern tragen. COTIF: Fahrzeug entspricht den zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme geltenden COTIF-Regelungen.

^(c) Feste oder veränderliche Spurweite.

^(d) Ausnahme Güterwagen der Kategorie I (temperierte Güterwagen); nicht für neu in Betrieb genommene Fahrzeuge zu verwenden.

CODES FÜR INTERNATIONALE VERKEHRSFÄHIGKEIT BEI BEFÖRDERTEN REISEZUGWAGEN (1. UND 2. ZIFFER)

2. Ziffer 1. Ziffer	Inlandsverkehr	TEN ^(a) und/oder COTIF ^(b) und/oder PPV/PPW				Inlandsverkehr oder internationaler Verkehr nach Sondervereinbarung	TEN ^(a) und/oder COTIF ^(b)	PPV/PPW		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Fahrzeuge für Inlandsverkehr	Fahrzeuge mit fester Spurweite ohne Klimaanlage (einschließlich Autotransportwagen)	Auf die Spurweite einstellbare Fahrzeuge (1435/1520) ohne Klimaanlage	bleibt frei	Auf die Spurweite einstellbare Fahrzeuge (1435/1668) ohne Klimaanlage	Historische Fahrzeuge	bleibt frei ^(c)	Fahrzeuge mit fester Spurweite	Auf die Spurweite einstellbare Fahrzeuge (1435/1520) durch Drehgestellwechsel	Auf die Spurweite einstellbare Fahrzeuge (1435/1520) durch verstellbare Achsen
6	Instandhaltungsfahrzeuge	Fahrzeuge mit fester Spurweite mit Klimaanlage	Auf die Spurweite einstellbare Fahrzeuge (1435/1520) mit Klimaanlage	Instandhaltungsfahrzeuge	Auf die Spurweite einstellbare Fahrzeuge (1435/1668) mit Klimaanlage	Autotransportwagen	bleibt frei ^(c)			
7	Druckdichte Fahrzeuge mit Klimaanlage	bleibt frei	bleibt frei	Druckdichte Fahrzeuge mit fester Spurweite mit Klimaanlage	bleibt frei	Sonstige Fahrzeuge	bleibt frei	bleibt frei	bleibt frei	bleibt frei

^(a) Einhaltung der anwendbaren TSI, siehe Anlage P.5.

^(b) Einschließlich Fahrzeuge, die nach bestehenden Vorschriften die in dieser Tabelle festgelegten Ziffern tragen. COTIF: Fahrzeug entspricht den zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme geltenden COTIF-Regelungen.

^(c) Ausnahme Reisezugwagen mit fester Spurweite (56) und veränderlicher Spurweite (66), die bereits in Betrieb genommen wurden; nicht für neue Fahrzeuge zu verwenden.

ANHANG P.8

**TYPEN VON TRIEBFAHRZEUGEN UND EINHEITEN IN ZUG EINHEITEN IN FESTER ODER VORGE-
BENER ANORDNUNG (1. UND 2. ZIFFER)**

Die 1. Ziffer lautet „9“.

Falls die 2. Ziffer den Triebfahrzeugtyp beschreiben soll, muss einer der nachfolgenden Codes gewählt werden:

Code	Allgemeiner Fahrzeugtyp
0	Verschiedene
1	Elektrische Lokomotive
2	Diesellokomotive
3	Elektrischer Triebzug (Hochgeschwindigkeitszug) [Triebwagen oder Beiwagen]
4	Elektrischer Triebzug (außer Hochgeschwindigkeitszug) [Triebwagen oder Beiwagen]
5	Diesel-Triebzug [Triebwagen oder Beiwagen]
6	Spezieller Beiwagen
7	Elektrische Rangierlok
8	Diesel-Rangierlok
9	Sonderfahrzeug

ANHANG P.9

STANDARDNUMMER ZUR KENNZEICHNUNG VON GÜTERWAGEN (5. BIS 8. ZIFFER)

In dieser Anhang ist die Nummernkennzeichnung der technischen Hauptmerkmale des Wagens festgelegt. Sie ist auf der ERA-Internetseite (www.era.europa.eu) veröffentlicht.

Die Beantragung eines neuen Codes erfolgt bei der Registrierungsstelle (gemäß Entscheidung 2007/756/EG), die den Antrag an die ERA weiterleitet. Ein neuer Code darf erst nach dessen Veröffentlichung durch die ERA verwendet werden.

ANHANG P.10

CODES FÜR DIE TECHNISCHEN MERKMALE BEI BEFÖRDERTEN REISEZUGWAGEN (5. UND 6. ZIFFER)

Anhang P.10 wird auf der ERA-Internetseite (www.era.europa.eu) veröffentlicht.

Die Beantragung eines neuen Codes erfolgt bei der Registrierungsstelle (gemäß Entscheidung 2007/756/EG), die den Antrag an die ERA weiterleitet. Ein neuer Code darf erst nach dessen Veröffentlichung durch die ERA verwendet werden.

ANHANG P.11

CODES FÜR DIE TECHNISCHEN MERKMALE BEI SONDERFAHRZEUGEN (6. BIS 8. ZIFFER)

Anhang P.11 wird auf der ERA-Internetseite (www.era.europa.eu) veröffentlicht.

Die Beantragung eines neuen Codes erfolgt bei der Registrierungsstelle (gemäß Entscheidung 2007/756/EG), die den Antrag an die ERA weiterleitet. Ein neuer Code darf erst nach dessen Veröffentlichung durch die ERA verwendet werden.

ANHANG P.12

KENNBUCHSTABEN FÜR GÜTERWAGEN (AUSSER GELENKWAGEN UND MEHRTEILIGEN WAGEN)

Anhang P.12 wird auf der ERA-Internetseite (www.era.europa.eu) veröffentlicht.

Die Beantragung eines neuen Codes erfolgt bei der Registrierungsstelle (gemäß Entscheidung 2007/756/EG), die den Antrag an die ERA weiterleitet. Ein neuer Code darf erst nach dessen Veröffentlichung durch die ERA verwendet werden.

ANHANG P.13

KENNBUCHSTABEN FÜR BEFÖRDERTE REISEZUGWAGEN

Anlage P.13 wird auf der ERA-Internetseite (www.era.europa.eu) veröffentlicht.

Die Beantragung eines neuen Codes erfolgt bei der Registrierungsstelle (gemäß Entscheidung 2007/756/EG), die den Antrag an die ERA weiterleitet. Ein neuer Code darf erst nach dessen Veröffentlichung durch die ERA verwendet werden.“

7. Anlage P.14 wird aufgehoben.
8. Anlage T erhält folgende Fassung:

„ANHANG T

BREMSLEISTUNG**Rolle des Infrastrukturbetreibers**

Der Infrastrukturbetreiber informiert das Eisenbahnverkehrsunternehmen über die auf jeder Strecke erforderliche Bremsleistung und hat Angaben zu den Streckenmerkmalen zu machen. Der Infrastrukturbetreiber stellt sicher, dass die Streckenmerkmale und streckenseitig erforderlichen Toleranzen bei der erforderlichen Bremsleistung berücksichtigt werden.

Die erforderliche Bremsleistung ist grundsätzlich als Bremsleistung anzugeben, sofern der Infrastrukturbetreiber und das Eisenbahnverkehrsunternehmen keine andere Einheit zur Angabe der Bremsleistung (z. B. gebremste Tonnen, Bremskräfte, Verzögerungswerte, Bremskurven) vereinbart haben.

Für Triebwagen, Triebzüge und feste Zugzusammensetzungen gibt der Infrastrukturbetreiber die Bremsleistungsanforderungen auf Wunsch des Eisenbahnverkehrsunternehmens als Verzögerungswerte an.

Rolle des Eisenbahnverkehrsunternehmens

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen stellt sicher, dass jeder Zug die vom Infrastrukturbetreiber geforderte Bremsleistung mindestens erfüllt. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen berechnet die Bremsleistung eines Zuges daher unter Berücksichtigung der Zugzusammensetzung.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss die Bremsleistung des Fahrzeugs oder der Zugeinheit, die bei Inbetriebnahme festzulegen sind, berücksichtigen. Fahrzeugbezogenen Spielräumen wie Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der Bremsen ist Rechnung zu tragen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss auch die Angaben zu Streckenmerkmalen berücksichtigen, die das Zugverhalten beeinflussen, wenn die Bremsleistung für das Zumhaltenbringen und Sichern des Zugs ermittelt wird.

Die Bremsleistung, die sich aus der Überprüfung des tatsächlich verkehrenden Zuges (wie Zugzusammensetzung, Bremsenverfügbarkeit, Bremseinstellungen) ergibt, wird als Ausgangswert für anschließend auf den Zug anzuwendende Betriebsvorschriften zugrunde gelegt.

Nichterreichen der Bremsleistung

Der Infrastrukturbetreiber hat Vorschriften aufzustellen, die anzuwenden sind, wenn ein Zug die erforderliche Bremsleistung nicht erreicht, und diese Vorschriften den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen.

Erreicht ein Zug die für die zu befahrenden Strecken erforderliche Bremsleistung nicht, muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen sich daraus ergebende Beschränkungen, z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, einhalten.“

9. Anlage U erhält folgende Fassung:

„ANHANG U

LISTE DER OFFENEN PUNKTE

Abschnitt 4.2.2 — Zugbildungsdokument

Anhang B (siehe Abschnitt 4.4 dieser TSI): — Andere Vorschriften zur Gewährleistung eines kohärenten Betriebs der verschiedenen neuen strukturellen Teilsysteme

Anhang R (siehe Abschnitt 4.2.3.2 dieser TSI) — Zugkennzeichnung

Anhang S (siehe Abschnitt 4.2.2.1.3 dieser TSI) — Zugsichtbarkeit — Zugschluss“

—————

ANHANG II

Die Anhänge der Entscheidung 2008/231/EG werden wie folgt geändert:

1. Der Anhang wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt 2.2.1 erhält folgende Fassung:

„2.2.1. Personal und Züge

Die Abschnitte 4.6 und 4.7 gelten für Personal, das die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten der Zugbegleitung wahrnimmt, wenn dies den grenzüberschreitenden Einsatz zwischen Staaten beinhaltet und dieser über den bzw. die Punkte hinausgeht, die in den Netzzugangsbedingungen („Network Statement“) eines Infrastrukturbetreibers als ‚Grenze‘ bezeichnet werden und in dessen Sicherheitsgenehmigung enthalten sind.

Der Abschnitt ‚4.6.2 Sprachliche Kompetenz‘ gilt zusätzlich für Triebfahrzeugführer gemäß Anhang VI Nummer 8 der Richtlinie 2007/59/EG.

Der Einsatz des Personals wird nicht als grenzüberschreitend angesehen, wenn er Tätigkeiten nur bis zu den in Absatz 1 beschriebenen ‚Grenzpunkten‘ umfasst.

Für das Personal, das mit den sicherheitsrelevanten Aufgaben ‚Zugabfertigung‘ und ‚Zulassung der Zugfahrt‘ beauftragt ist, findet eine gegenseitige Anerkennung der beruflichen Qualifikationen sowie der Bestimmungen hinsichtlich arbeitsmedizinischer Tauglichkeit und Sicherheit am Arbeitsplatz zwischen den Mitgliedstaaten Anwendung.

Für das Personal, das sicherheitsrelevante Aufgaben in Verbindung mit den letzten Zugvorbereitungstätigkeiten vor dem planmäßigen Überschreiten einer Grenze durchführt und das jenseits der in Absatz 1 beschriebenen ‚Grenzpunkte‘ eingesetzt wird, gilt Abschnitt 4.6 mit gegenseitiger Anerkennung der Bestimmungen hinsichtlich arbeitsmedizinischer Tauglichkeit und Sicherheit am Arbeitsplatz zwischen den Mitgliedstaaten. Eine Zugfahrt wird nicht als grenzüberschreitend angesehen, wenn dabei alle Fahrzeuge des die Staatsgrenze überschreitenden Zuges nur bis zu den in Absatz 1 beschriebenen ‚Grenzpunkten‘ fahren.

Dies kann in den folgenden Tabellen zusammengefasst werden:

Personal, das Aufgaben im Zusammenhang mit Staatsgrenzen überschreitenden Zugfahrten wahrzunehmen hat und über die Grenzpunkte hinaus eingesetzt ist.

Aufgabe	Berufliche Qualifikationen	Medizinische Anforderungen
Zugbegleitung	4.6	4.7
Zulassung der Zugfahrt	Gegenseitige Anerkennung	Gegenseitige Anerkennung
Zugvorbereitung	4.6	Gegenseitige Anerkennung
Zugabfertigung	Gegenseitige Anerkennung	Gegenseitige Anerkennung

Personal, das Aufgaben im Zusammenhang mit Zugfahrten wahrzunehmen hat, die keine Staatsgrenzen überschreiten, oder das nur bis zu den Grenzpunkten eingesetzt ist.

Aufgabe	Berufliche Qualifikationen	Medizinische Anforderungen
Zugbegleitung	Gegenseitige Anerkennung	Gegenseitige Anerkennung
Zulassung der Zugfahrt	Gegenseitige Anerkennung	Gegenseitige Anerkennung
Zugvorbereitung	Gegenseitige Anerkennung	Gegenseitige Anerkennung
Zugabfertigung	Gegenseitige Anerkennung	Gegenseitige Anerkennung“

b) In Abschnitt 4.2.2.1.2, erhält der letzte Satz folgende Fassung:

„Die detaillierte Spezifikation hierzu befindet sich in Abschnitt 4.3.3.3.1.“

c) Abschnitt 4.3.2.6 erhält folgende Fassung:

„4.3.2.6. Einsatz von Sandstreuanlagen. Mindestanforderungen an die berufliche Qualifikation der Triebfahrzeugführer

Hier besteht eine Schnittstelle zwischen Anlage B (Abschnitt C1) dieser TSI sowie Abschnitt 4.2.11 (Kompatibilität mit streckenseitigen Zuger kennungssystemen) und Anlage A Anhang 1 Abschnitt 4.1 (wie in Abschnitt 4.3.1.10 zitiert) der TSI Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem in Bezug auf die Bedienung von Sandstreuanlagen.“

d) Abschnitt 4.3.3.2 erhält folgende Fassung:

„4.3.3.2. Anforderungen an Reisezugwagen

Es bestehen Schnittstellen zwischen Abschnitt 4.2.2.4 dieser TSI und den Abschnitten 4.2.2.4 (Türen), 4.2.5.3 (Not signale), 4.3.5.17 (Fahrgastnotsignal) und 4.2.7.1 (Notausstiege) der TSI Fahrzeuge — Hochgeschwindigkeitsbahnsystem.“

e) Abschnitt 4.3.3.9 erhält folgende Fassung:

„4.3.3.9. Sandstreuanlage

Es besteht eine Schnittstelle zwischen Anlage B (Abschnitt C1) dieser TSI und Abschnitt 4.2.3.10 der TSI Fahrzeuge — Hochgeschwindigkeitsbahnsystem in Bezug auf die Bedienung von Sandstreuanlagen.“

f) Abschnitt 4.3.3.10 erhält folgende Fassung:

„4.3.3.10. Zugbildung, Anlage J

Es bestehen Schnittstellen zwischen Abschnitt 4.2.2.5 und Anlage J dieser TSI und Abschnitt 4.2.1.2 (Zugplanung) und 4.2.7.10 (Überwachungs- und Diagnosekonzepte) der TSI Fahrzeuge — Hochgeschwindigkeitsbahnsystem in Bezug auf die Kenntnisse des Zugpersonals im Bereich der Fahrzeugfunktionalität.“

g) Abschnitt 4.3.3.12 erhält folgende Fassung:

„4.3.3.12. Datenaufzeichnung

Es besteht eine Schnittstelle zwischen Abschnitt 4.2.3.5.2 (Fahrzeugseitige Aufzeichnung von Überwachungsdaten) dieser TSI und Abschnitt 4.2.7.10 (Überwachungs- und Diagnosekonzepte) der TSI Fahrzeuge — Hochgeschwindigkeitsbahnsystem.“

h) In Abschnitt 4.6.1 erhält der letzte Satz folgende Fassung:

„Mindestanforderungen an die berufliche Qualifikation für individuelle Aufgaben sind in den Anlagen J und L enthalten.“

i) Die Punkte C und D von Abschnitt 4.6.3.1 erhalten folgende Fassung:

„C — Erstmalige Bewertung

- Grundvoraussetzungen
- Beurteilungsprogramm einschl. praktische Nachweise
- Qualifikation der Ausbilder
- Ausstellung einer Kompetenzbescheinigung.

D — Erhalt der Kompetenz

- Grundsätze zum Erhalt der Kompetenz
- anzuwendende Methoden
- formale Festlegung des Prozesses zum Erhalt der Kompetenz
- Beurteilungsprozess.“

j) Abschnitt 4.6.3.2.3.1 erhält folgende Fassung:

„4.6.3.2.3.1. Streckenkenntnis

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss den Prozess festlegen, anhand dessen das Zugpersonal die Kenntnis der befahrenen Strecken erwirbt und aufrechterhält. Dieser Prozess muss

- auf Informationen des Infrastrukturbetreibers über die Strecke beruhen und

— dem in Abschnitt 4.2.1 dieser TSI beschriebenen Prozess entsprechen.“

k) Abschnitt 4.7.5.4 wird gestrichen.

l) Abschnitt 4.7.6 wird gestrichen.

m) Abschnitt 7.3.2 erhält folgende Fassung:

„7.3.2 Verzeichnis der Sonderfälle

Absichtlich frei gelassen.“

2. Die Tabelle in Anlage G wird wie folgt geändert:

a) Beim Parameter „Gesundheits- und sicherheitsspezifische Bedingungen“ wird in der Spalte „Bei jedem Parameter zu prüfende Punkte“ der Eintrag „Schwangerschaft (Triebfahrzeugführerinnen)“ gestrichen.

b) Beim Parameter „Gesundheits- und sicherheitsspezifische Bedingungen“ wird die Zeile „Besondere Anforderungen für Triebfahrzeugführer: Sehvermögen, Hörvermögen/Sprechfähigkeit, anthropometrische Kriterien“ zusammen mit dem Verweis auf Abschnitt 4.7.6 gestrichen.

3. Anlage H wird gestrichen.

4. In Anlage N wird die letzte Zeile der Tabelle (4.7.6 — Spezifische Anforderungen an Triebfahrzeugführer) gestrichen.

5. Die Anlagen P, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12 und P13 werden wie folgt ersetzt:

„ANHANG P

FAHRZEUGKENNZEICHNUNG

1. Allgemeine Bemerkungen

In dieser Anlage sind die europäische Fahrzeugnummer (European Vehicle Number, EVN) und die zugehörige Kennzeichnung beschrieben, die sichtbar an den Fahrzeugen angebracht werden müssen, um diese beim Betrieb eindeutig und dauerhaft identifizieren zu können. Andere Nummern und Kennzeichnungen am Fahrzeug, die am Wagenkasten oder an den Hauptkomponenten des Fahrzeugs bei dessen Bau eingraviert oder auf andere Weise dauerhaft daran angebracht werden, sind nicht in dieser Anlage behandelt.

2. Europäische Fahrzeugnummer und damit verbundene Abkürzungen

Jedes Eisenbahnfahrzeug erhält eine 12-stellige Nummer (sog. europäische Fahrzeugnummer, EVN) mit folgender Struktur:

Fahrzeuggruppe	Interoperabilitätseignung und Fahrzeugtyp (2 Ziffern)	Land, in dem das Fahrzeug registriert ist (2 Ziffern)	Technische Merkmale (4 Ziffern)	Seriennummer (3 Ziffern)	Prüfziffer (1 Ziffer)
Güterwagen	00 bis 09 10 bis 19 20 bis 29 30 bis 39 40 bis 49 80 bis 89 (Details in Anlage P.6)	01 bis 99 (Details in Anlage P.4)	0000 bis 9999 (Details in Anlage P.9)	000 bis 999	0 bis 9 (Details in Anlage P.3)
Reisezugwagen ohne Eigenantrieb	50 bis 59 60 bis 69 70 bis 79 (Details in Anlage P.7)		0000 bis 9999 (Details in Anlage P.10)	000 bis 999	
Triebfahrzeuge und Einheiten in Zügeinheiten in fester oder vorgegebener Anordnung	90 bis 99 (Details in Anlage P.8)		0000000 bis 8999999 (Die Bedeutung dieser Ziffern wird von den Mitgliedstaaten festgelegt, ggf. durch bilaterale oder multilaterale Vereinbarungen)		
Sonderfahrzeuge			9000 bis 9999 (Details in Anlage P.11)	000 bis 999	

Innerhalb eines Landes sind die 7 Ziffern der technischen Merkmale und die Seriennummer zur eindeutigen Identifizierung eines Fahrzeugs in den Gruppen Reisezugwagen ohne Eigenantrieb und Sonderfahrzeuge ausreichend ⁽¹⁾.

Diese Nummer wird durch alphabetische Kennzeichnungen ergänzt:

- a) Kennzeichnung für die Eignung zum interoperablen Einsatz (Details in Anlage P.5),
- b) Abkürzung des Landes, in dem das Fahrzeug registriert ist (Details in Anlage P.4),
- c) Fahrzeughalterkennzeichnung (Details in Anlage P.1),
- d) Abkürzungen der technischen Merkmale (Details in Anlage P.12 für Güterwagen und in Anlage P.13 für Reisezugwagen ohne Eigenantrieb).

3. Zuweisung der Nummern

Die europäische Fahrzeugnummer wird gemäß den Bestimmungen der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission vom 9. November 2007 zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister nach Artikel 14 Absätze 4 und 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG zugewiesen.

Die europäische Fahrzeugnummer ist zu ändern, wenn sie aufgrund technischer Veränderungen des Fahrzeugs für die Interoperabilitäts eignung oder die technischen Merkmale gemäß dieser Anlage nicht mehr zutrifft. Solche technischen Veränderungen erfordern gegebenenfalls eine neue Inbetriebnahmegenehmigung gemäß Artikel 20 bis 25 der Richtlinie 2008/57/EG (Interoperabilitätsrichtlinie).

ANHANG P.1

FAHRZEUGHALTERKENNZEICHNUNG

1. Definition der Fahrzeughalterkennzeichnung (VKM)

Die Fahrzeughalterkennzeichnung (VKM, Vehicle Keeper Marking) ist ein alphabetischer Code aus 2 bis 5 Buchstaben ⁽²⁾. Eine VKM muss an jedem Eisenbahnfahrzeug in der Nähe der europäischen Fahrzeugnummer angebracht werden. Die VKM identifiziert den Fahrzeughalter, der im nationalen Fahrzeugregister eingetragen ist.

Die VKM wird in allen von dieser TSI betroffenen Ländern und in allen Ländern, die eine Vereinbarung abgeschlossen haben, nach der das System der Fahrzeugnummerierung und der Fahrzeughalterkennzeichnung nach dieser TSI übernommen wird, nur einmal vergeben und hat in allen diesen Ländern Gültigkeit.

2. Format der Fahrzeughalterkennzeichnung

Die VKM ist die Darstellung des vollen Namens des Fahrzeughalters oder einer Abkürzung davon, wenn möglich in einer erkennbaren Ausführung. Dazu können alle 26 Buchstaben des lateinischen Alphabets verwendet werden. Die Buchstaben der VKM müssen Großbuchstaben sein. Buchstaben, die nicht die ersten Buchstaben in den Wörtern des Fahrzeughalternamens darstellen, können klein geschrieben werden. Bei der Prüfung auf Eindeutigkeit werden die klein geschriebenen Buchstaben wie Großbuchstaben behandelt.

Die Buchstaben können diakritische Zeichen enthalten ⁽³⁾. Bei diesen Buchstaben verwendete diakritische Zeichen werden bei der Prüfung auf Eindeutigkeit der Kennzeichnung ignoriert.

Bei Fahrzeugen von Haltern in einem Land, in dem keine lateinischen Buchstaben benutzt werden, kann hinter der VKM eine Übersetzung in landesüblicher Schrift — durch einen Schrägstrich (/) getrennt — hinzugefügt werden. Diese VKM-Übersetzung wird bei der Datenverarbeitung nicht berücksichtigt.

3. Bestimmungen zur Zuweisung von Fahrzeughalterkennzeichnungen

Einem Fahrzeughalter können mehr als eine VKM zugewiesen werden, wenn

- der Fahrzeughalter einen formellen Namen in mehr als einer Sprache besitzt,
- der Fahrzeughalter aus triftigen Gründen zwischen mehreren Fahrzeugparks in seiner Organisation unterscheidet.

Eine einheitliche VKM kann für eine Gruppe von Unternehmen vergeben werden,

- die zu ein und derselben Unternehmensstruktur gehören (z. B. einer Holding),

⁽¹⁾ Bei Sonderfahrzeugen muss in einem gegebenen Land die Nummer aus der ersten Ziffer und den 5 letzten Ziffern der technischen Merkmale sowie der Seriennummer einmalig sein.

⁽²⁾ Für NMBS/SNCB kann der eingekreiste Buchstabe B weiter verwendet werden.

⁽³⁾ Diakritische Zeichen sind Akzente u. Ä, wie bei den Buchstaben Å, Ç, Ö, Ć, Ž, Å usw. Besondere Buchstaben wie Ø und Æ sind als einzelne Buchstaben auszuführen, bei der Prüfung auf Eindeutigkeit wird Ø wie O und Æ wie A behandelt.

- die zu ein und derselben Unternehmensstruktur gehören, die ein und dieselbe Organisation innerhalb dieser Struktur festgelegt und beauftragt hat, alle Fragen im Namen aller anderen Beteiligten zu behandeln,
- die eine separate, einzige Rechtsperson beauftragt hat, alle Fragen in ihrem Namen zu behandeln. In diesem Fall ist diese Rechtsperson der Halter.

4. VKM-Register und Zuweisungsverfahren

Das VKM-Register ist öffentlich und wird in Echtzeit aktualisiert.

Ein Antrag auf Zuweisung einer VKM wird bei der zuständigen nationalen Behörde des Antragstellers eingereicht und an die ERA weitergeleitet. Eine VKM darf erst nach deren Veröffentlichung durch die ERA verwendet werden.

Der VKM-Inhaber muss der zuständigen nationalen Behörde das Ende der Benutzung seiner VKM mitteilen. Die zuständige nationale Behörde leitet diese Information an die ERA weiter. Daraufhin wird die VKM zurückgenommen, sobald der Halter nachgewiesen hat, dass die Kennzeichnung an allen betreffenden Fahrzeugen geändert wurde. Sie wird 10 Jahre lang nicht wieder vergeben, außer an den früheren Halter oder auf dessen Antrag hin an einen anderen Halter.

Eine VKM kann auf einen anderen Halter übertragen werden, der Rechtsnachfolger des bisherigen Halters ist. Eine VKM bleibt auch gültig, wenn der VKM-Inhaber seinen Namen so verändert, dass er keine Ähnlichkeit mehr mit der VKM hat.

ANHANG P.2

KENNZEICHNUNG DER WAGEN MIT IHRER NUMMER UND DEN ENTSPRECHENDEN KENNBUCHSTABEN

1. Allgemeine Bestimmungen zur äußeren Kennzeichnung

Die zur Kennzeichnung verwendeten Großbuchstaben und Ziffern müssen eine Zeichenhöhe von mindestens 80 mm aufweisen und in serifenlosen Schriftzeichen in Korrespondenzqualität ausgeführt sein. Eine geringere Zeichenhöhe ist nur dann zulässig, wenn die Kennzeichnung nur an den Längsträgern angebracht werden kann.

Die Kennzeichnung darf höchstens 2 Meter über Schienenoberkante angebracht werden.

2. Güterwagen

Die Kennzeichnung ist nach folgenden Vorgaben am Wagenkasten anzubringen:

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

Bei Wagen, deren Seitenwände keine Fläche aufweisen, die für diese Anordnung hoch genug ist (was insbesondere bei Flachwagen der Fall sein kann), muss die Kennzeichnung wie folgt angebracht werden:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks

Wenn ein oder mehrere Buchstaben mit nationaler Bedeutung am Güterwagen angebracht sind, muss diese nationale Kennzeichnung hinter der internationalen Buchstabenkennzeichnung angebracht und wie folgt durch einen Trennstrich von ihr getrennt sein:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks-xy

3. Reisezugwagen ohne Eigenantrieb

Die Nummer ist auf jeder Seitenwand des Fahrzeugs wie folgt anzubringen:

F-SNCF 61 87 20 — 72 021 —
 7

B¹⁰ tu

Die Kennzeichnung des Landes, in dem das Fahrzeug registriert ist, und die technischen Daten müssen direkt vor, hinter oder unter der europäischen Fahrzeugnummer angebracht sein.

Bei Reisezugwagen mit Führerraum (Steuerwagen) muss die europäische Fahrzeugnummer auch im Führerraum angebracht sein.

4. Lokomotiven, Triebfahrzeuge und Sonderfahrzeuge

Die europäische Fahrzeugnummer muss auf jeder Seitenwand des Triebfahrzeugs wie folgt angebracht sein:

92 10 1108 062-6

Die europäische Fahrzeugnummer muss auch in jedem Führerraum des Triebfahrzeugs angebracht sein.

Der Halter kann in Zeichen, die größer sind als die Ziffern der europäischen Fahrzeugnummer, eine eigene Kennnummer anbringen (die im Allgemeinen aus einer Seriennummer und einer alphabetischen Ergänzung besteht), wenn er dies für den Betrieb als nützlich erachtet. Die Stelle, an der diese Kennnummer angebracht wird, bleibt dem Halter überlassen; es muss jedoch gewährleistet sein, dass die europäische Fahrzeugnummer stets leicht von der eigenen Kennnummer des Halters zu unterscheiden ist.

ANHANG P.3

VERBINDLICHES VERFAHREN ZUM BESTIMMEN DER PRÜFZIFFER (12. ZIFFER)

Die Prüfziffer ist wie folgt zu bestimmen:

- Die geradstelligen Ziffern der Grundnummer (von rechts aus gezählt) werden mit ihrem tatsächlichen Dezimalwert übernommen.
- Die ungeradstelligen Ziffern der Grundnummer (von rechts aus gezählt) werden mit 2 multipliziert.
- Dann wird die Summe aus den geradstelligen Ziffern und aus allen Ziffern der Produkte aus der Multiplikation der ungeradstelligen Ziffern gebildet.
- Die Einerstelle dieser Summe wird behalten.
- Die Ergänzung dieser Einerstelle auf 10 bildet die Prüfziffer. Ist diese Zahl Null, so ist auch die Prüfziffer Null.

Beispiele:

1 — Grundnummer:	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

Bildung der Quersumme: $6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52$

Die Einer-Stelle dieser Summe ist 2.

Demnach ist die Prüfziffer 8, worauf die Grundnummer zur Registriernummer 33 84 4796 100 — 8 vervollständigt wird.

2 — Grundnummer:	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

Bildung der Quersumme: $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

Die Einer-Stelle dieser Summe ist 0.

Demnach ist die Prüfziffer 0, worauf die Grundnummer zur Registriernummer 31 51 3320 198 — 0 vervollständigt wird.

ANHANG P.4

LÄNDERCODES DER STAATEN, IN DENEN DIE FAHRZEUGE REGISTRIERT WERDEN (3. UND 4. ZIFFER UND ABKÜRZUNG)

Die Angaben zu Drittstaaten dienen allein Informationszwecken.

Staat	Buchstaben-code ⁽¹⁾	Ziffern-code	Staat	Buchstaben-code ⁽¹⁾	Ziffern-code
Albanien	AL	41	Deutschland	D	80
Algerien	DZ	92	Griechenland	GR	73
Armenien	AM	58	Ungarn	H	55
Österreich	A	81	Iran	IR	96
Aserbaidshjan	AZ	57	Irak	IRQ ⁽¹⁾	99
Belarus	BY	21	Irland	IRL	60
Belgien	B	88	Israel	IL	95
Bosnien und Herzegowina	BIH	49	Italien	I	83
Bulgarien	BG	52	Japan	J	42
China	RC	33	Kasachstan	KZ	27
Kroatien	HR	78	Kirgistan	KS	59
Kuba	CU ⁽¹⁾	40	Lettland	LV	25
Zypern	CY		Libanon	RL	98
Tschechische Republik	CZ	54	Liechtenstein	FL	
Dänemark	DK	86	Litauen	LT	24
Ägypten	ET	90	Luxemburg	L	82
Estland	EST	26	Mazedonien	MK	65
Finnland	FIN	10	Malta	M	
Frankreich	F	87	Moldau	MD ⁽¹⁾	23
Georgien	GE	28	Monaco	MC	

Staat	Buchstaben- code (1)	Ziffern- code
Mongolei	MGL	31
Montenegro	ME	62
Marokko	MA	93
Niederlande	NL	84
Nordkorea	PRK (1)	30
Norwegen	N	76
Polen	PL	51
Portugal	P	94
Rumänien	RO	53
Russland	RUS	20
Serbien	SRB	72
Slowakei	SK	56
Slowenien	SLO	79

Staat	Buchstaben- code (1)	Ziffern- code
Republik Korea	ROK	61
Spanien	E	71
Schweden	SE	74
Schweiz	CH	85
Syrien	SYR	97
Tadschikistan	TJ	66
Tunesien	TN	91
Türkei	TR	75
Turkmenistan	TM	67
Ukraine	UA	22
Vereinigtes Königreich	GB	70
Usbekistan	UZ	29
Vietnam	VN (1)	32

(1) Nach dem alphabetischen Codiersystem in Anhang 4 des Abkommens von 1949 und Artikel 45 Absatz 4 des Abkommens von 1968 zum Straßenverkehr.

ANHANG P.5

ALPHABETISCHE KENNZEICHNUNG DER EIGNUNG ZUM INTEROPERABLEN EINSATZ

„TEN“: Fahrzeug, das die folgenden Bedingungen erfüllt:

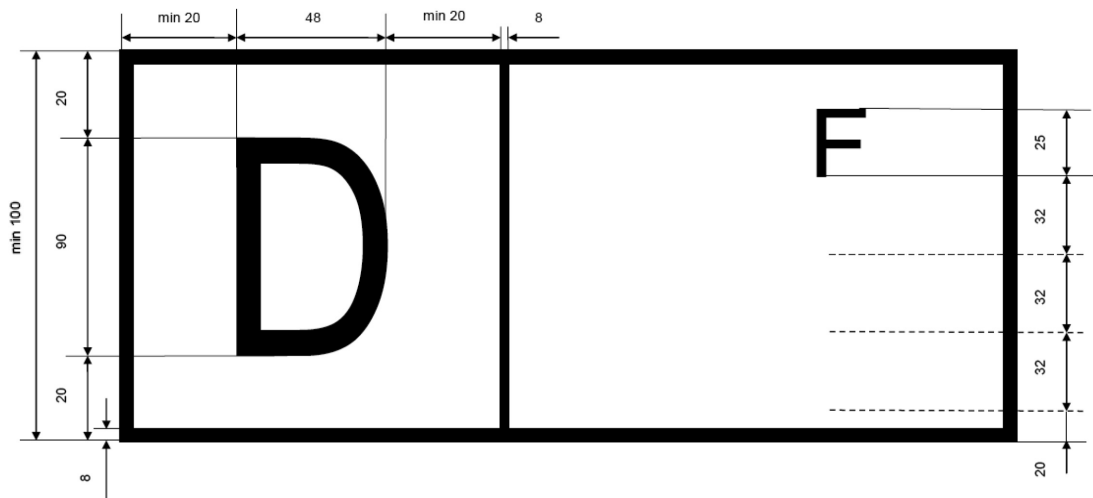
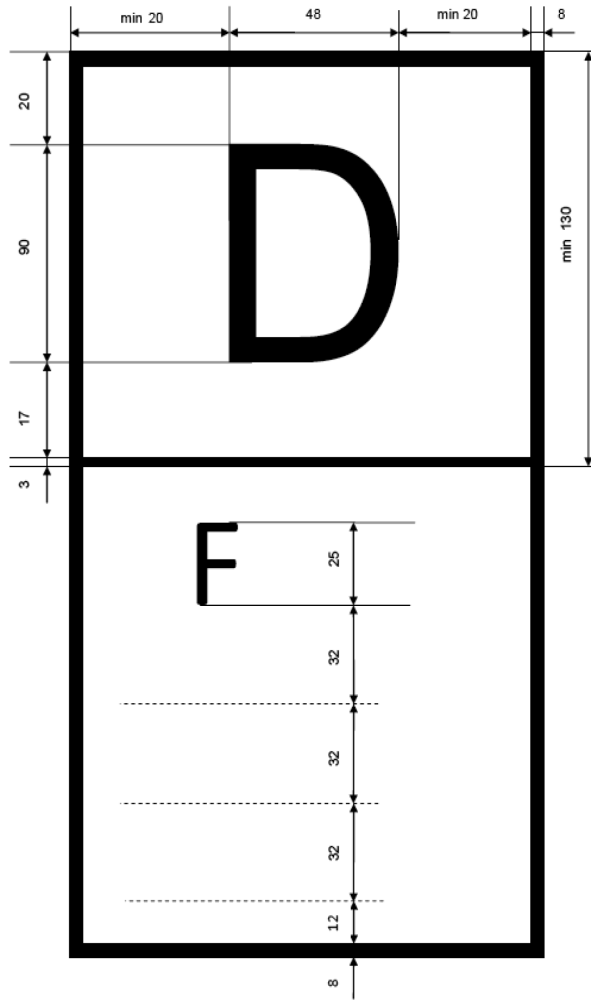
- Es entspricht allen einschlägigen TSI, die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Fahrzeugs in Kraft sind, und seine Inbetriebnahme wurde gemäß Artikel 22 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG genehmigt.
- Für das Fahrzeug wurde eine in allen Mitgliedstaaten gültige Genehmigung gemäß Artikel 23 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG erteilt oder alternativ dazu wurden für das Fahrzeug Einzelgenehmigungen durch alle Mitgliedstaaten erteilt.

„PPV/PPW“: Fahrzeug, das die Anforderungen des PPV/PPW- oder PGW-Abkommens erfüllt (innerhalb der OSSHd-Staaten)

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

Anmerkungen:

- a) Fahrzeuge mit der Kennzeichnung „TEN“ haben als erste Ziffer gemäß Festlegung in Anlage P.6 eine Ziffer von 0 bis 3.
- b) Fahrzeuge, die nicht für den Betrieb in allen Mitgliedstaaten genehmigt sind, benötigen eine Kennzeichnung zur Angabe der Mitgliedstaaten, in denen sie genehmigt sind. Die Liste der genehmigenden Mitgliedstaaten sollte gemäß einer der folgenden Zeichnungen angegeben werden, in denen D für den Mitgliedstaat steht, der die erste Genehmigung erteilt hat (im Beispiel: Deutschland), und F für den zweiten Mitgliedstaat, der eine Genehmigung erteilt hat (im Beispiel: Frankreich). Die Mitgliedstaaten sind mit den Codes gemäß Anlage P.4 anzugeben. Dies kann Fahrzeuge betreffen, die die TSI erfüllen oder die sie nicht erfüllen. Diese Fahrzeuge haben als erste Ziffer gemäß der Festlegung in Anlage P.6 die Ziffer 4 oder 8.



CODES FÜR DIE INTEROPERABILITÄT VON GÜTERWAGEN (1. UND 2. ZIFFER)

1. Ziffer		2. Ziffer		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. Ziffer	1. Ziffer				
		Spurweite		fest oder veränderlich	fest	veränderlich	fest	veränderlich	fest	veränderlich	fest	veränderlich	fest oder veränderlich	Spurweite					
TEN ^(a) und/oder COTIF ^(b) und/oder PPV/PPW	0	mit Achsen		bleibt frei	TEN ^(a) und/oder COTIF Güterwagen	bleibt frei ^(d)						PPV/PPW Güterwagen (veränderliche Spurweite)	mit Achsen	0					
	1	mit Drehgestellen											mit Drehgestellen	1					
TEN ^(a) und/oder COTIF ^(b) und/oder PPV/PPW	2	mit Achsen			TEN ^(a) und/oder COTIF Güterwagen							PPV/PPW Güterwagen (feste Spurweite)	mit Achsen	2					
	3	mit Drehgestellen											mit Drehgestellen	3					
Sonstige Güterwagen	4	mit Achsen ^(c)		Wagen für Instandhaltungszwecke	Sonstige Güterwagen						Wagen mit spezieller Nummerierung für die technischen Merkmale, die nicht innerhalb der EU in Betrieb genommen sind	mit Achsen	4						
	8	mit Drehgestellen ^(c)										mit Drehgestellen	8						
		Verkehr		Inlandsverkehr oder internationaler Verkehr nach Sondervereinbarung															
1. Ziffer		2. Ziffer		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. Ziffer	1. Ziffer				

^(a) Wagen, die mit der Kennzeichnung ‚TEN‘ versehen werden dürfen, siehe Anlage P.5.

^(b) Einschließlich Wagen, die nach bestehenden Vorschriften die in dieser Tabelle festgelegten Ziffern tragen. COTIF: Fahrzeug entspricht den zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme geltenden COTIF-Regelungen.

^(c) Feste oder veränderliche Spurweite.

^(d) Ausnahme Güterwagen der Kategorie I (temperierte Güterwagen); nicht für neu in Betrieb genommene Fahrzeuge zu verwenden.

CODES FÜR INTERNATIONALE VERKEHRSFÄHIGKEIT BEI BEFÖRDERTEN REISEZUGWAGEN (1. UND 2. ZIFFER)

2. Ziffer 1. Ziffer	Inlandsverkehr	TEN ^(a) und/oder COTIF ^(b) und/oder PPV/PPW				Inlandsverkehr oder internationaler Verkehr nach Sondervereinbarung	TEN ^(a) und/oder COTIF ^(b)	PPV/PPW		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Fahrzeuge für Inlandsverkehr	Fahrzeuge mit fester Spurweite ohne Klimaanlage (einschließlich Autotransportwagen)	Auf die Spurweite einstellbare Fahrzeuge (1435/1520) ohne Klimaanlage	bleibt frei	Auf die Spurweite einstellbare Fahrzeuge (1435/1668) ohne Klimaanlage	Historische Fahrzeuge	bleibt frei ^(c)	Fahrzeuge mit fester Spurweite	Auf die Spurweite einstellbare Fahrzeuge (1435/1520) durch Drehgestellwechsel	Auf die Spurweite einstellbare Fahrzeuge (1435/1520) durch verstellbare Achsen
6	Instandhaltungsfahrzeuge	Fahrzeuge mit fester Spurweite mit Klimaanlage	Auf die Spurweite einstellbare Fahrzeuge (1435/1520) mit Klimaanlage	Instandhaltungsfahrzeuge	Auf die Spurweite einstellbare Fahrzeuge (1435/1668) mit Klimaanlage	Autotransportwagen	bleibt frei ^(c)			
7	Druckdichte Fahrzeuge mit Klimaanlage	bleibt frei	bleibt frei	Druckdichte Fahrzeuge mit fester Spurweite mit Klimaanlage	bleibt frei	Sonstige Fahrzeuge	bleibt frei	bleibt frei	bleibt frei	bleibt frei

^(a) Einhaltung der anwendbaren TSI, siehe Anlage P.5.

^(b) Einschließlich Fahrzeuge, die nach bestehenden Vorschriften die in dieser Tabelle festgelegten Ziffern tragen. COTIF: Fahrzeug entspricht den zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme geltenden COTIF-Regelungen.

^(c) Ausnahme Reisezugwagen mit fester Spurweite (56) und veränderlicher Spurweite (66), die bereits in Betrieb genommen wurden; nicht für neue Fahrzeuge zu verwenden.

ANHANG P.8

TYPEN VON TRIEBFAHRZEUGEN UND EINHEITEN IN ZUG EINHEITEN IN FESTER ODER VORGEGEBENER ANORDNUNG (1. UND 2. ZIFFER)

Die 1. Ziffer lautet ,9'.

Falls die 2. Ziffer den Triebfahrzeugtyp beschreiben soll, muss einer der nachfolgenden Codes gewählt werden:

Code	Allgemeiner Fahrzeugtyp
0	Verschiedene
1	Elektrische Lokomotive
2	Diesellokomotive
3	Elektrischer Triebzug (Hochgeschwindigkeitszug) [Triebwagen oder Beiwagen]
4	Elektrischer Triebzug (außer Hochgeschwindigkeitszug) [Triebwagen oder Beiwagen]
5	Diesel-Triebzug [Triebwagen oder Beiwagen]
6	Spezieller Beiwagen
7	Elektrische Rangierlok
8	Diesel-Rangierlok
9	Sonderfahrzeug

ANHANG P.9

STANDARDNUMMER ZUR KENNZEICHNUNG VON GÜTERWAGEN (5. BIS 8. ZIFFER)

In dieser Anhang ist die Nummernkennzeichnung der technischen Hauptmerkmale des Wagens festgelegt. Sie ist auf der ERA-Internetseite (www.era.europa.eu) veröffentlicht.

Die Beantragung eines neuen Codes erfolgt bei der Registrierungsstelle (gemäß Entscheidung 2007/756/EG), die den Antrag an die ERA weiterleitet. Ein neuer Code darf erst nach dessen Veröffentlichung durch die ERA verwendet werden.

ANHANG P.10

CODES FÜR DIE TECHNISCHEN MERKMALE BEI BEFÖRDERTEN REISEZUGWAGEN (5. UND 6. ZIFFER)

Anlage P.10 wird auf der ERA-Internetseite (www.era.europa.eu) veröffentlicht.

Die Beantragung eines neuen Codes erfolgt bei der Registrierungsstelle (gemäß Entscheidung 2007/756/EG), die den Antrag an die ERA weiterleitet. Ein neuer Code darf erst nach dessen Veröffentlichung durch die ERA verwendet werden.

ANHANG P.11

CODES FÜR DIE TECHNISCHEN MERKMALE BEI SONDERFAHRZEUGEN (6. BIS 8. ZIFFER)

Anlage P.11 wird auf der ERA-Internetseite (www.era.europa.eu) veröffentlicht.

Die Beantragung eines neuen Codes erfolgt bei der Registrierungsstelle (gemäß Entscheidung 2007/756/EG), die den Antrag an die ERA weiterleitet. Ein neuer Code darf erst nach dessen Veröffentlichung durch die ERA verwendet werden.

ANHANG P.12

KENNBUCHSTABEN FÜR GÜTERWAGEN (AUßER GELENKWAGEN UND MEHRTEILIGEN WAGEN)

Anhang P.12 wird auf der ERA-Internetseite (www.era.europa.eu) veröffentlicht.

Die Beantragung eines neuen Codes erfolgt bei der Registrierungsstelle (gemäß Entscheidung 2007/756/EG), die den Antrag an die ERA weiterleitet. Ein neuer Code darf erst nach dessen Veröffentlichung durch die ERA verwendet werden.

ANHANG P.13

KENNBUCHSTABEN FÜR BEFÖRDERTE REISEZUGWAGEN

Anhang P.13 wird auf der ERA-Internetseite (www.era.europa.eu) veröffentlicht.

Die Beantragung eines neuen Codes erfolgt bei der Registrierungsstelle (gemäß Entscheidung 2007/756/EG), die den Antrag an die ERA weiterleitet. Ein neuer Code darf erst nach dessen Veröffentlichung durch die ERA verwendet werden.“

6. Anlage P.14 wird aufgehoben.
-