

BESLUIT VAN DE COMMISSIE**van 21 oktober 2010****tot wijziging van Beschikkingen 2006/920/EG en 2008/231/EG wat betreft de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem „Exploitatie en beheer van het treinverkeer” van de trans-Europese conventionele en hogesnelheidsspoorwegsysteem***(Kennisgeving geschied onder nummer C(2010) 7179)***(Voor de EER relevante tekst)**

(2010/640/EU)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap ⁽¹⁾, en met name artikel 6, lid 1,

Gezien de aanbeveling van het Europees Spoorwegbureau van 17 juli 2009 inzake de samenhang van de ERTMS-voorschriften in de TSI's besturing en seingeving en exploitatie en verkeersleiding (ERA/REC/2009-02/INT), de herziene bijlage P van de TSI's exploitatie en verkeersleiding voor het conventionele en hogesnelheidsspoorwegsysteem (ERA/REC/2009-03/INT), de herziene bijlage T van de TSI exploitatie en verkeersleiding van het conventionele spoorwegsysteem (ERA/REC/2009-04/INT) en inzake een amendement om Richtlijn 2007/59/EG en de TSI's exploitatie en verkeersleiding op het gebied van de beroepsbekwaamheden voor treinbestuurders met elkaar in overeenstemming te brengen (ERA/REC/2009-05/INT),

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Op grond van artikel 12 van Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾ dient het Europees Spoorwegbureau (hierna „het Bureau” genoemd) erop toe te zien dat de technische specificaties voor interoperabiliteit („TSI's”) zijn aangepast aan de technische vooruitgang, marktontwikkelingen en maatschappelijke eisen en dient het de Commissie voorstellen te doen voor amendementen van TSI's die het noodzakelijk acht.
- (2) Bij Beschikking C(2007) 3371 van 13 juli 2007 heeft de Commissie het Bureau een kadermandaat gegeven om bepaalde activiteiten uit te voeren overeenkomstig Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende

de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem ⁽³⁾ en Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem ⁽⁴⁾. Op grond van dit kadermandaat is het Bureau gevraagd een evaluatie te maken van de TSI exploitatie en verkeersleiding van het conventionele spoorwegsysteem, die door de Commissie is vastgesteld bij Beschikking 2006/920/EG ⁽⁵⁾, en van de herziene TSI exploitatie en verkeersleiding van het hogesnelheidsspoorwegsysteem, die door de Commissie is vastgesteld bij Beschikking 2008/231/EG ⁽⁶⁾, alsmede een technisch advies te formuleren over een aantal kritieke fouten en een lijst te publiceren van de kleine fouten in deze TSI's.

- (3) ETCS (European Train Control System, Europees verkeersleidingsysteem voor de spoorwegen) en GSM-R (Global System for Mobile communication — Railways) zijn belangrijke instrumenten voor de harmonisering van het Europese spoorwegsysteem. De voorschriften betreffende deze systemen moeten derhalve zo snel mogelijk worden geharmoniseerd. Op grond van dat beginsel zijn de specificaties van ETCS en GSM-R vastgesteld in TSI's.
- (4) Het is essentieel dat de in de TSI's vervatte eisen samenhangend en eenduidig zijn. Dit betekent dat in verschillende TSI's niet mag worden verwezen naar technische eisen die zich niet in hetzelfde ontwikkelingsstadium bevinden. In alle TSI's moet derhalve naar dezelfde technische eisen worden verwezen.
- (5) Om de relevante voorschriften in de TSI's voor het conventionele en hogesnelheidsspoorwegsysteem te harmoniseren, moeten de exploitatievoorschriften in de vorm van een technisch document worden gepubliceerd op de website van het Bureau.

⁽¹⁾ PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 164 van 30.4.2004, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6.

⁽⁴⁾ PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1.

⁽⁵⁾ PB L 359 van 18.12.2006, blz. 1.

⁽⁶⁾ PB L 84 van 26.3.2008, blz. 1.

- (6) In de TSI exploitatie en verkeersleiding van het conventionele spoorwegsysteem moeten dezelfde referenties worden opgenomen als in de herziene TSI exploitatie en verkeersleiding voor het hogesnelheidsspoorwegsysteem.
- (7) „Bijlage A van de TSI OPE” moet worden herzien volgens het „Change Control Management proces (CCM)”, dat wordt toegepast voor de validering van de technische ERTMS-specificaties.
- (8) Op grond van artikel 32, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG moet bij de verlening van de eerste vergunning voor indienststelling aan elk voertuig een Europees voertuignummer (EVN) worden toegekend. Overeenkomstig Beschikking 2007/756/EG van 9 november 2007 tot vaststelling van de gemeenschappelijke specificatie van het nationaal voertuigregister als bedoeld in de artikelen 14, leden 4 en 5, van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG⁽¹⁾, wordt het EVN opgenomen in het nationaal voertuigregister dat wordt beheerd en bijgehouden door een daartoe door de lidstaten aangestelde nationale instantie.
- (9) De in bijlage P van de TSI exploitatie en verkeersleiding (voor het conventionele en hogesnelheidsspoorwegsysteem) vastgestelde eisen inzake voertuigidentificatie moeten worden herzien rekening houdend met de ontwikkeling van het regelgevingskader van Richtlijn 2008/57/EG en Beschikking 2007/756/EG. Aangezien een aantal technische codes door de technische vooruitgang wijzigen, moet het Bureau de opdracht krijgen lijsten van technische codes bij te houden en te publiceren.
- (10) De voorschriften inzake remkarakteristieken zijn een open punt in de TSI exploitatie en verkeersleiding voor het conventionele spoorwegsysteem. De operationele aspecten inzake remprestaties moeten worden geharmoniseerd.
- (11) De eisen inzake beroepskwalificaties en de lichamelijke en psychologische geschiktheid van treinbestuurders zijn vastgesteld in Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en van de Raad⁽²⁾. Teneinde overlapping te vermijden, mogen die eisen niet worden opgenomen in de TSI's exploitatie en verkeersleiding.
- (12) De Beschikkingen 2006/920/EG en 2008/231/EG moeten derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (13) De in dit besluit vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het overeenkomstig

artikel 29, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG ingestelde comité,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijziging van Beschikking 2006/920/EG

Beschikking 2006/920/EG wordt als volgt gewijzigd:

- a) De volgende artikelen 1 *bis* en 1 *ter* worden ingevoegd:

„Artikel 1 bis

Beheer van technische codes

1. Het Europees Spoorwegbureau (ERA) publiceert op zijn website de lijst van de in de bijlagen P.9, P.10, P.11, P.12 en P.13 bedoelde technische codes.

2. Het Bureau houdt de lijsten van de in lid 1 bedoelde codes bij en stelt de Commissie in kennis van hun ontwikkeling. De Commissie houdt de lidstaten via het overeenkomstig artikel 29 van Richtlijn 2008/57/EG ingestelde comité op de hoogte van de ontwikkeling van deze technische codes.

Artikel 1 ter

Tot 31 december 2013 mag aan een voertuig dat wordt verkocht of verhuurd gedurende een ononderbroken periode van meer dan 6 maanden en waarvan alle technische kenmerken op grond waarvan een vergunning voor de indienststelling van het voertuig is afgegeven ongewijzigd blijven, een nieuw Europees voertuignummer (EVN) worden toegekend door middel van een nieuwe inschrijving van het voertuig en de intrekking van de eerste inschrijving.

Indien het voertuig in een andere lidstaat wordt ingeschreven dan die waar de eerste inschrijving plaatsvond, mag de instantie die bevoegd is voor de nieuwe inschrijving een afschrift vragen van de documentatie in verband met de eerste inschrijving.

Een wijziging van het EVN doet geen afbreuk aan de toepassing van de artikelen 21 tot en met 26 van Richtlijn 2008/57/EG in verband met de procedure voor de vergunning voor de indienststelling.

De administratiekosten voor de wijziging van het EVN worden gedragen door de partij die de wijziging van het EVN aanvraagt.”

- b) De bijlagen worden gewijzigd als aangegeven in bijlage I.

⁽¹⁾ PB L 305 van 23.11.2007, blz. 30.

⁽²⁾ PB L 315 van 3.12.2007, blz. 51.

*Artikel 2***Wijziging van Beschikking 2008/231/EG**

Beschikking 2008/231/EG wordt als volgt gewijzigd:

a) De volgende artikelen 1 *bis* en 1 *ter* worden ingevoegd:

„*Artikel 1 bis*

Beheer van technische codes

1. Het Europees Spoorwegbureau (ERA) publiceert op zijn website de lijst van de in de bijlagen P.9, P.10, P.11, P.12 en P.13 bedoelde technische codes.

2. Het Bureau houdt de lijsten van de in lid 1 bedoelde codes bij en stelt de Commissie in kennis van hun ontwikkeling. De Commissie houdt de lidstaten via het overeenkomstig artikel 29 van Richtlijn 2008/57/EG ingestelde comité op de hoogte van de ontwikkeling van deze technische codes.

Artikel 1 ter

Tot 31 december 2013 mag aan een voertuig dat wordt verkocht of verhuurd gedurende een ononderbroken periode van meer dan 6 maanden en waarvan alle technische kenmerken op grond waarvan een vergunning voor de indienstelling van het voertuig is afgegeven ongewijzigd blijven, een nieuw Europees voertuignummer (EVN) worden toegekend door middel van een nieuwe inschrijving van het voertuig en de intrekking van de eerste inschrijving.

Indien het voertuig in een andere lidstaat wordt ingeschreven dan die waar de eerste inschrijving plaatsvond, mag de in-

stantie die bevoegd is voor de nieuwe inschrijving een afschrift vragen van de documentatie in verband met de eerste inschrijving.

Een wijziging van het EVN doet geen afbreuk aan de toepassing van de artikelen 21 tot en met 26 van Richtlijn 2008/57/EG in verband met de procedure voor de vergunning voor de indienstelling.

De administratiekosten voor de wijziging van het EVN worden gedragen door de partij die de wijziging van het EVN aanvraagt.”

b) De bijlagen worden gewijzigd als aangegeven in bijlage II.

Artikel 3

Dit besluit is van toepassing met ingang van 25 oktober 2010.

Punt 6 van bijlage I en punt 5 van bijlage II zijn evenwel van toepassing vanaf 1 januari 2014.

Artikel 4

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 21 oktober 2010.

Voor de Commissie

Siim KALLAS

Vicevoorzitter

BIJLAGE I

De bijlagen bij Beschikking 2006/920/EG worden als volgt gewijzigd:

1) De bijlage wordt als volgt gewijzigd:

a) paragraaf 2.2.1 wordt vervangen door:

„2.2.1. PERSONEEL EN TREINEN

De delen 4.6 en 4.7 zijn van toepassing op treinpersoneel belast met de veiligheidskritische taak van treinbegeleiding wanneer hierbij een of meer grenzen met lidstaten worden overschreden of wanneer verder landinwaarts wordt gewerkt dan de plaats of plaatsen die in de netwerkverklaring van een infrastructuurbeheerder als de grens is/zijn aangeduid en opgenomen is/zijn in zijn veiligheidscertificering.

Paragraaf „4.6.2 Talenkennis” is eveneens van toepassing op machinisten als uiteengezet in bijlage VI, punt 8, van Richtlijn 2007/59/EG.

Een lid van het treinpersoneel wordt niet beschouwd een grens te overschrijden wanneer de werkzaamheden alleen worden uitgevoerd tot aan de in de eerste alinea van dit punt beschreven grensplaats of -plaatsen.

Voor spoorwegpersoneel belast met de veiligheidskritische taak van verkeers- en treindienstleiding geldt tussen de lidstaten wederzijdse erkenning van beroepskwalificaties en van de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften.

Voor spoorwegpersoneel belast met de veiligheidskritische taak van het treffen van de laatste voorbereidingen van treinen voor deze een grens of grenzen overschrijden en dat verder landinwaarts werkt dan de in de eerste alinea van dit punt beschreven grensplaats(en) is tussen de lidstaten paragraaf 4.6 van toepassing met wederzijdse erkenning van gezondheids- en veiligheidsvoorschriften. Een trein wordt niet als grensoverschrijdend beschouwd wanneer alle rytuigen van die trein niet verder landinwaarts gaan dan de in de eerste alinea van dit punt omschreven grensplaats(en).

Dit kan schematisch worden voorgesteld in de onderstaande tabel:

Spoorwegpersoneel dat is betrokken bij de exploitatie van treinen die landsgrenzen overschrijden en verder landinwaarts rijden dan de grensplaats

Taak	Beroepskwalificaties	Medische eisen
Treinbegeleiding	4.6	4.7
Treindienstleiding	Wederzijdse erkenning	Wederzijdse erkenning
Treinvoorbereiding	4.6	Wederzijdse erkenning
Verkeersleiding	Wederzijdse erkenning	Wederzijdse erkenning

Spoorwegpersoneel dat is betrokken bij treinen die geen landsgrenzen overschrijden of niet verder rijden dan de grensplaatsen

Taak	Beroepskwalificaties	Medische eisen
Treinbegeleiding	Wederzijdse erkenning	Wederzijdse erkenning
Treindienstleiding	Wederzijdse erkenning	Wederzijdse erkenning
Treinvoorbereiding	Wederzijdse erkenning	Wederzijdse erkenning
Verkeersleiding	Wederzijdse erkenning	Wederzijdse erkenning”

b) de vierde alinea van paragraaf 2.2.2 komt als volgt te luiden:

„In bijlage A bij deze TSI zijn voortaan ook gedetailleerde exploitatieregels opgenomen voor het Europees systeem voor treinbesturing (European Train Control System, ETCS) en het globale systeem voor mobiele communicatie — rail (Global System for Mobile communication — Railways, GSM-R).”

c) punt 4.2.2.6.2 wordt vervangen door:

„4.2.2.6.2. Remvermogen

De infrastructuurbeheerder dient de spoorwegonderneming in kennis te stellen van het vereiste remvermogen met desgevallend opgave van de gebruiksvoorwaarden voor remsystemen die de infrastructuur kunnen beïnvloeden, zoals magneetremmen, remmen met energierugwinning en wervelstroomremmen.

De spoorwegonderneming moet ervoor zorgen dat de trein over een voldoende remvermogen beschikt door de vaststelling van door haar personeel na te leven remvoorschriften.

De voorschriften inzake het remvermogen moeten worden beheerd binnen het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming.

De overige eisen zijn gespecificeerd in bijlage T”.

d) punt 4.3.2.6 komt als volgt te luiden:

„4.3.2.6. Zandstrooien. Minimale eisen ten aanzien van de beroepskwalificaties van treinmachinisten

Met betrekking tot zandstrooien zijn er raakvlakken tussen bijlage B (deel C1) van deze TSI enerzijds en paragraaf 4.2.11 (Compatibiliteit met baansystemen voor treindetectie) en deel 4.1 van aanhangsel 1 van bijlage A (als aangehaald in subparagraaf 4.3.1.10) van de TSI CCS CR anderzijds.”

e) punt 4.3.3.11 komt als volgt te luiden:

„4.3.3.11. Treinsamenstelling, bijlage L

Er bestaat een raakvlak tussen punt 4.2.2.5 en bijlage L van deze TSI en punt 4.2.3.5 (drukkrachten in langrichting) van de TSI RST CR (goederenwagens) met betrekking tot het besturen van treinen, het laden en lossen van treinen en de verdeling van voertuigen in een trein.

Er komt een raakvlak met toekomstige versies van de TSI „Rollend materieel” wanneer hierin tractie-eenheden en reizigersvoertuigen behandeld worden.”

f) De laatste zin van paragraaf 4.6.1 wordt vervangen door het volgende:

„Minimumtaakvereisten zijn vervat in de bijlagen J en L.”

g) De punten C en D van punt 4.6.3.1 worden als volgt vervangen:

„C Toelatingstoets

- basisvoorwaarden
- toetsingsprogramma inclusief praktijkexamen
- kwalificatie van de instructeurs
- afgifte van een bewijs van bevoegdheid

D Instandhouding van kennis en kunde

- principes voor het in stand houden van kennis en kunde
- methodologie
- formalisering van het instandhoudingsproces
- toetsingsproces”

h) Punt 4.6.3.2.3.1 komt als volgt te luiden:

„4.6.3.2.3.1. Routekennis

De spoorwegonderneming moet de methode bepalen voor het verwerven en in stand houden van de routekennis van het treinpersoneel. Deze methode moet:

- gebaseerd worden op de door de infrastructuurbeheerder verstrekte gegevens en

— overeenstemmen met het in punt 4.2.1 van deze TSI beschreven proces.”

- i) Punt 4.7.5.4 wordt geschrapt.
- j) Paragraaf 4.7.6 wordt geschrapt.
- k) Paragraaf 7.3.2 wordt vervangen door:

„7.3.2 LIJST VAN SPECIFIEKE GEVALLEN
Gereserveerd.”

- 2) De bijlagen A1 en A2 worden vervangen door de volgende bijlage A:

„BIJLAGE A

EXPLOITATIEREGELS VOOR ERTMS/ETCS EN ERTMS/GSM-R

De exploitatievoorschriften voor ERTMS/ETCS en ERTMS/GSM-R zijn vastgesteld in het technische document „ETCS and GSM-R rules and principles — versie 1”, dat is gepubliceerd op de website van het Spoorwegbureau (www.era.europa.eu).”

- 3) In bijlage G wordt de tabel als volgt gewijzigd:
 - a) Bij de parameter „gezondheid en veiligheid” wordt in de kolom „voor elke parameter te keuren elementen” het aspect „zwangerschap (machinistes)” geschrapt;
 - b) Bij de parameter „gezondheid en veiligheid” wordt de rij met „Speciale eisen te stellen aan machinisten: gezichtsvermogen, gehoor- en spraakvermogen, antropometrie” geschrapt, samen met de verwijzing naar paragraaf 4.7.6.
- 4) Bijlage H wordt geschrapt.
- 5) In bijlage N wordt de laatste rij van de tabel (4.7.6 — Specifieke vereisten ten aanzien van het besturen van een trein) geschrapt.
- 6) De bijlagen P, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12 en P13 worden als volgt vervangen:

„BIJLAGE P

VOERTUIGIDENTIFICATIE

1. Algemene opmerkingen

In deze bijlage worden het Europees voertuignummer en de bijbehorende markering beschreven die op zichtbare en permanente wijze op het voertuig moeten worden aangebracht om het te identificeren. Andere permanente nummers of markeringen die tijdens de constructie op het chassis worden gegraveerd of bevestigd of op de hoofdonderdelen van het voertuig worden aangebracht, worden in deze bijlage niet beschreven.

2. Europees voertuignummer en bijbehorende afkortingen

Elk spoorwegvoertuig heeft een nummer van 12 cijfers (het Europees voertuignummer (EVN)) dat als volgt is samengesteld:

Type rollend materieel	Type voertuig en aanduiding van interoperabiliteit (2 cijfers)	Land waarin het voertuig is ingeschreven (2 cijfers)	Technische kenmerken (4 cijfers)	Serie-nummer (3 cijfers)	Controlecijfer (1 cijfer)
Wagens	00 tot 09 10 tot 19 20 tot 29 30 tot 39 40 tot 49 80 tot 89 (zie bijlage P.6)	01 tot 99 (zie bijlage P.4)	0000 tot 9999 (zie bijlage P.9)	000 tot 999	0 tot 9 (zie bijlage P.3)
Getrokken reizigersvoertuigen	50 tot 59 60 tot 69 70 tot 79 (zie bijlage P.7)		0000 tot 9999 (zie bijlage P.10)	000 tot 999	

Type rollend materieel	Type voertuig en aanduiding van interoperabiliteit (2 cijfers)	Land waarin het voertuig is ingeschreven (2 cijfers)	Technische kenmerken (4 cijfers)	Serie-nummer (3 cijfers)	Controlecijfer (1 cijfer)
Tractiematerieel en eenheden van een vast of vooraf gedefinieerd treinstel	90 tot 99 (zie bijlage P.8)		0000000 tot 8999999 (De betekenis van deze cijfers wordt door de lidstaten en eventueel middels bilaterale of multilaterale overeenkomsten bepaald)		
Bijzondere voertuigen			9000 tot 9999 (zie bijlage P.11)	000 tot 999	

In elk land moeten de 7 cijfers van de technische kenmerken en het serienummer volstaan om een voertuig te identificeren binnen een groep van getrokken reizigersvoertuigen en bijzondere voertuigen ⁽¹⁾.

Het nummer wordt aangevuld met lettertekens:

- de aanduiding van de mate van interoperabiliteit (zie bijlage P.5);
- de afkorting van het land waarin het voertuig is ingeschreven (zie bijlage P.4);
- de afkorting van de exploitant (zie bijlage P.1);
- de afkorting van de technische kenmerken (zie bijlage P.12 voor wagens en bijlage P.13 voor getrokken reizigersvoertuigen)

3. Nummertoe wijziging

Het Europees voertuignummer moet worden toegekend overeenkomstig de voorschriften van Beschikking 2007/756/EG van de Commissie van 9 november 2007 tot vaststelling van de gemeenschappelijke specificatie van het nationaal voertuigregister als bedoeld in de artikelen 14, leden 4 en 5, van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG.

Het Europees voertuignummer wordt gewijzigd wanneer het vanwege technische aanpassingen aan het voertuig niet meer overeenstemt met de interoperabiliteit of de technische kenmerken van het voertuig als vastgesteld in deze bijlage. Bij dergelijke aanpassingen kan op grond van de artikelen 20 tot en met 25 van Richtlijn 2008/57/EG een nieuwe vergunning voor indienststelling vereist zijn.

BIJLAGE P.1

AFKORTING VAN DE EXPLOITANT

1. Definitie van de Afkorting Voertuig Exploitant (AVE)

De afkorting voertuigexploitant (AVE) is een lettercode van 2 tot 5 letters ⁽²⁾. De AVE wordt op elk spoorwegvoertuig aangebracht, naast het Europees voertuignummer. De AVE is een weergave van de in het nationale voertuigregister inschreven exploitant.

De AVE is uniek en geldt in alle landen waarin deze TSI van toepassing is en in alle landen die een overeenkomst aangaan waarin is bepaald dat het in deze TSI beschreven systeem voor voertuignummering en afkorting van de exploitant moet worden toegepast.

2. Formaat van de Afkorting Voertuig Exploitant

De AVE geeft de volledige naam of afkorting van de exploitant weer, zo mogelijk op herkenbare wijze. Alle 26 letters van het Latijnse alfabet mogen worden gebruikt. De AVE moet in hoofdletters worden geschreven. Voor letters die geen beginletter zijn van een woord in de naam van de exploitant mogen kleine letters worden gebruikt. Voor de controle van de eenduidigheid gelden de kleine letters als hoofdletters.

De letters mogen diakritische tekens bevatten ⁽³⁾. Bij de controle van de eenduidigheid wordt geen rekening gehouden met de diakritische tekens.

⁽¹⁾ Bijzondere voertuigen dienen in elk land over een uniek nummer te beschikken dat het eerste en de 5 laatste cijfers omvat van de technische kenmerken en het serienummer.

⁽²⁾ Voor de NMBS/SNCB mag de omcirkelde letter B gehandhaafd worden.

⁽³⁾ Diakritische tekens zijn „accenten” zoals in Å, Ç, Ö, Ć, Ž, Å enz. Bijzondere letters als Ø en Æ worden weergegeven met één enkele letter; bij de controle op eenduidigheid wordt de Ø behandeld als een O en Æ als een A.

Voor voertuigen die in het bezit zijn van exploitanten die zijn gevestigd in landen die het Latijnse alfabet niet gebruiken, mag na de AVE en een schuine streep („/”) een transliteratie worden gebruikt. Bij de gegevensverwerking wordt echter geen rekening gehouden met vertalingen.

3. Bepalingen voor het toewijzen van een Afkorting Voertuig Exploitant

Aan één exploitant kan meer dan een AVE toegewezen worden wanneer:

- de exploitant officieel een naam in meer dan een taal heeft;
- de exploitant goede redenen heeft om binnen zijn organisatie onderscheid te maken tussen twee voertuigparken.

Aan een groep ondernemingen kan één enkele AVE worden toegewezen wanneer:

- ze tot een groep ondernemingen behoren (bijv. een holdingstructuur);
- de voertuigen toebehoren aan een groep ondernemingen die één organisatie binnen haar structuur heeft aangesteld die bevoegd is om voor alle leden van de groep op te treden;
- de groep ondernemingen een afzonderlijke rechtspersoonlijkheid heeft aangesteld om alle kwesties af te handelen in naam van de groep, in welk geval deze rechtspersoonlijkheid de exploitant is.

4. Register van Afkortingen Voertuig Exploitant en toewijzingsprocedure

Het AVE-register is openbaar en wordt permanent bijgewerkt.

Een aanvraag voor een AVE wordt ingediend bij de bevoegde nationale instantie van de exploitant en doorgestuurd naar het Bureau. Een AVE mag pas worden gebruikt wanneer het Bureau deze heeft gepubliceerd.

Een exploitant moet de bevoegde nationale instantie inlichten wanneer hij de AVE niet langer gebruikt, waarop de bevoegde nationale instantie het Bureau hiervan op de hoogte stelt. De AVE wordt ingetrokken wanneer de exploitant heeft aangetoond dat deze op alle betrokken voertuigen is veranderd. De AVE kan binnen 10 jaar niet opnieuw worden toegewezen tenzij aan de oorspronkelijke exploitant of, op diens verzoek, aan een andere exploitant.

Een AVE kan aan een andere exploitant overgedragen worden indien deze de wettelijke opvolger is van de oorspronkelijke exploitant. Een AVE blijft geldig wanneer de houder ervan zijn naam verandert in een naam die niet op de AVE lijkt.

BIJLAGE P.2

AANBRENGEN VAN NUMMER EN AANVULLENDE LETTERS OP BAKKEN

1. Algemene voorschriften inzake merktekens aan de buitenkant

De hoofdletters en cijfers van het merkteken moeten minimaal 80 mm groot en van een schreefloos, niet-proportioneel lettertype zijn. Minder grote letters mogen worden gebruikt wanneer de merktekens alleen op langsliggers kunnen worden aangebracht.

Het merkteken mag niet hoger dan 2 m boven de spoorstaafkop worden aangebracht.

2. Wagens

Merktekens moeten op de volgende wijze op de wagenbak worden aangebracht:

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	

Bij wagenbakken waarop hiervoor niet genoeg plaats is - met name platte wagens - moet het merkteken als volgt worden aangebracht:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks

Wanneer op een wagen een of meer letters met een nationale definitie worden aangebracht, moeten deze na de internationale letters worden aangebracht en daarvan worden gescheiden met een koppelteken.

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks-xy

3. Rijtuigen en getrokken reizigersmaterieel

Het nummer moet op elke zijkant worden aangebracht en wel op de volgende manier:

F-SNCF 61 87 20 – 72 021 – 7

B¹⁰ tu

De letters van het land waarin het voertuig is ingeschreven alsmede de technische gegevens worden onmiddellijk vóór, achter of onder het Europees voertuignummer aangebracht.

Bij rijtuigen met een bestuurderscabine wordt het Europees voertuignummer ook in de cabine aangebracht.

4. Tractievoertuigen, motorwagens en bijzondere voertuigen

Bij tractievoertuigen moet het Europees voertuignummer als volgt op beide zijden worden aangebracht:

92 10 1108 062-6

Het Europees voertuignummer moet eveneens in elke cabine van het tractiematerieel worden aangebracht.

De exploitant mag in cijfers groter dan het Europees voertuignummer een eigen nummer aanbrengen (meestal de cijfers van het serienummer aangevuld met een lettercode) indien dit nuttig is voor de desbetreffende activiteiten. De plaats van dit eigen nummer wordt aan de exploitant overgelaten; er moet echter steeds een duidelijk onderscheid zijn tussen het EVN en het eigen nummer van de exploitant.

BIJLAGE P.3

VOORSCHRIFTEN VOOR HET BEPALEN VAN HET CONTROLECIJFER (HET TWAAALFDE CIJFER)

Het controlecijfer wordt als volgt bepaald:

- de cijfers op de even posities van het stamnummer (van links naar rechts tellend) behouden hun waarde;
- de cijfers op de oneven posities van het stamnummer (van links naar rechts tellend) worden met 2 vermenigvuldigd;
- de cijfers op de even posities worden opgeteld bij de resultaten van de vermenigvuldigingen op de oneven posities;
- het cijfer van de eenheden van deze som wordt behouden;
- het controlecijfer is het verschil tussen 10 en dat cijfer; als het eenheidscijfer nul is, dan is het controlecijfer ook nul.

Voorbeelden

1 — Stamnummer	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Vermenigvuldigingsfactor	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Som: $6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52$

De eenheid van deze soms is 2.

Het controlecijfer is dus 8 en het stamnummer wordt dan registratienummer 33 84 4796 100 – 8

2 — Stamnummer	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Vermenigvuldigingsfactor	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Som: $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

De eenheid van deze soms is 0.

Het controlecijfer is dus 0 en het stamnummer wordt dan registratienummer 31 51 3320 198 – 0

BIJLAGE P.4**CODES VAN LANDEN WAARIN DE VOERTUIGEN ZIJN INGESCHEVEN (CIJFERS 3-4 EN AFKORTING)**

Informatie met betrekking tot derde landen wordt uitsluitend ter informatie vermeld.

Landen	Lettercode per land (!)	Cijfercode per land	Landen	Lettercode per land (!)	Cijfercode per land
Albanië	AL	41	Egypte	ET	90
Algerije	DZ	92	Estland	EST	26
Armenië	AM	58	Finland	FIN	10
Oostenrijk	A	81	Frankrijk	F	87
Azerbeidzjan	AZ	57	Georgië	GE	28
Wit-Rusland	BY	21	Duitsland	D	80
België	B	88	Griekenland	GR	73
Bosnië en Herzegovina	BIH	49	Hongarije	H	55
Bulgarije	BG	52	Iran	IR	96
China	RC	33	Irak	IRQ (!)	99
Kroatië	HR	78	Ierland	IRL	60
Cuba	CU (!)	40	Israël	IL	95
Cyprus	CY		Italië	I	83
Tsjechië	CZ	54	Japan	J	42
Denemarken	DK	86	Kazachstan	KZ	27

Landen	Lettercode per land ⁽¹⁾	Cijfercode per land	Landen	Lettercode per land ⁽¹⁾	Cijfercode per land
Kirgizië	KS	59	Roemenië	RO	53
Letland	LV	25	Rusland	RUS	20
Libanon	RL	98	Servië	SRB	72
Liechtenstein	FL		Slowakije	SK	56
Litouwen	LT	24	Slovenië	SLO	79
Luxemburg	L	82	Zuid-Korea	ROK	61
Macedonië	MK	65	Spanje	E	71
Malta	M		Zweden	SE	74
Moldavië	MD ⁽¹⁾	23	Zwitserland	CH	85
Monaco	MC		Syrië	SYR	97
Mongolië	MGL	31	Tadzjikistan	TJ	66
Montenegro	ME	62	Tunesië	TN	91
Marokko	MA	93	Turkije	TR	75
Nederland	NL	84	Turkmenistan	TM	67
Noord-Korea	PRK ⁽¹⁾	30	Oekraïne	UA	22
Noorwegen	N	76	Verenigd Koninkrijk	GB	70
Polen	PL	51	Oezbekistan	UZ	29
Portugal	P	94	Vietnam	VN ⁽¹⁾	32

⁽¹⁾ Volgens het in bijlage 4 van de conventie van 1949 beschreven alfabetische lettercodesysteem en artikel 45, lid 4, van de conventie van 1968.

BIJLAGE P.5

LETTERCODE VOOR DE MATE VAN INTEROPERABILITEIT

„TEN”: voertuig dat voldoet aan de volgende voorwaarden:

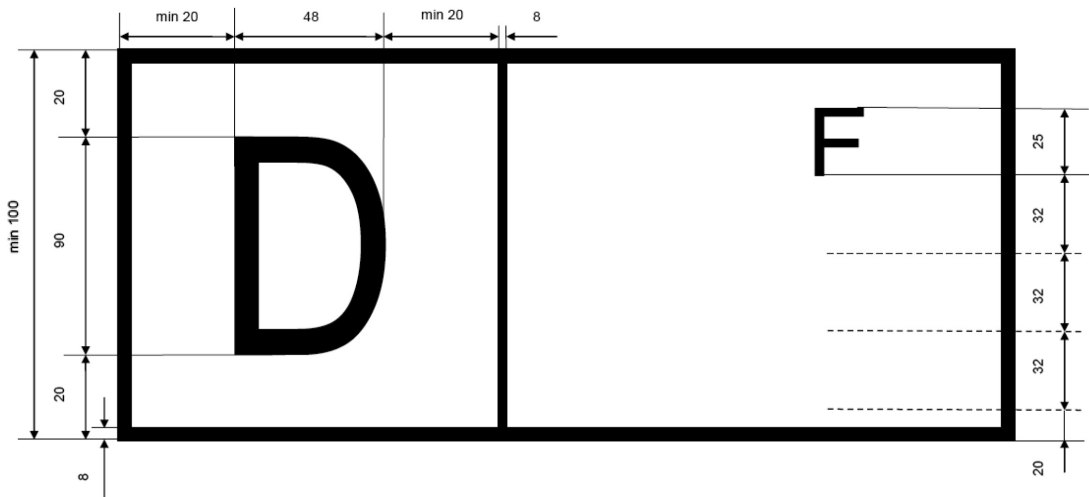
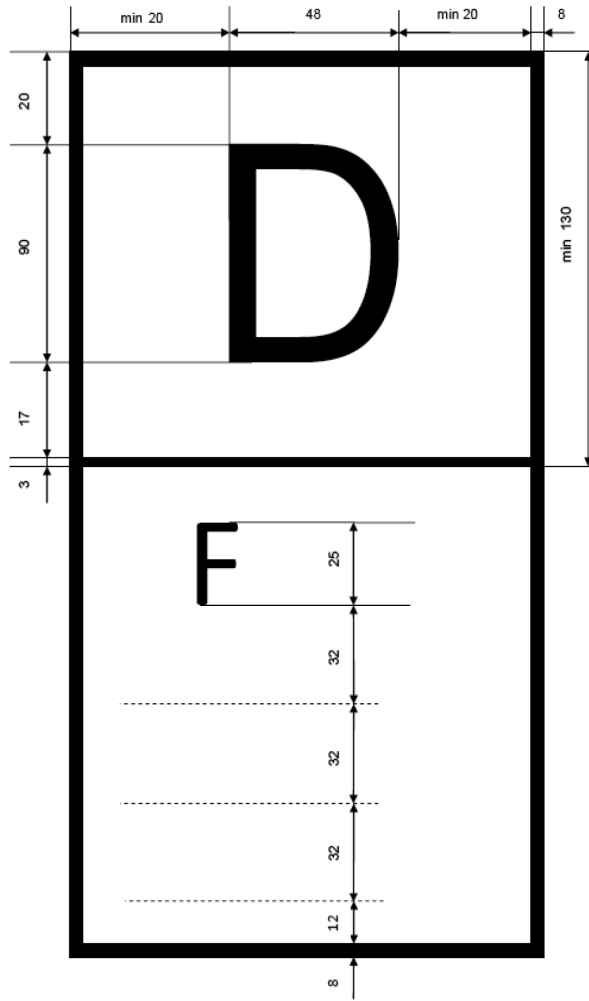
- het voldoet aan alle relevante TSI's die op het ogenblik van de indienstelling van kracht zijn en voor het voertuig is een vergunning voor de indienstelling afgegeven overeenkomstig artikel 22, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG;
- voor het voertuig is overeenkomstig artikel 23, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG een vergunning afgegeven die in alle lidstaten geldt, of zijn, bij wijze van alternatief, door alle lidstaten individuele vergunningen toegekend.

„PPV/PPW”: wagens die voldoet aan de PPV/PPW-overeenkomst (in OSSHD-staten)

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

Opmerkingen:

- a) Voertuigen met een TEN-markering komen overeen met de codes 0 tot en met 3 van het eerste cijfer van het in bijlage P.6 genoemde voertuignummer.
- b) Op voertuigen waarvoor geen vergunning voor indienstelling in alle lidstaten is afgegeven, moet worden vermeld voor welke lidstaten een vergunning is afgegeven. De lijst van de lidstaten die een vergunning hebben verleend, moet in een van de volgende vormen op het voertuig worden vermeld, waarbij D staat voor de lidstaat die als eerste een vergunning verleende (in onderhavig geval, Duitsland) en F staat voor de lidstaat die als tweede een vergunning verleende (in onderhavig geval, Frankrijk). De lidstaten krijgen een code overeenkomstig bijlage P.4. Dit kan gelden voor wagens die aan de TSI voldoen, maar ook voor niet-TSI-conforme wagens. Deze voertuigen komen overeen met codes 4 of 8 van het eerste cijfer van het in bijlage P.6 genoemde voertuignummer.



INTEROPERABILITEITSCODES VOOR WAGENS (1STE EN 2E CIJFER)

	2de cijfer		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2de cijfer	
	1ste cijfer	Spoorbreedte											Spoorbreedte	1ste cijfer
TEN ^(a) en/of COTIF ^(b) en/of PPV/PPW	0	met assen	Gereserveerd	TEN ^(a) - en/of COTIF-wagens		Gereserveerd ^(d)						PPV/PPW-wagens (variabele spoorbreedte)	met assen	0
	1	met draaistellen											met draaistellen	1
TEN ^(a) en/of COTIF ^(b) en/of PPV/PPW	2	met assen		TEN ^(a) - en/of COTIF-wagens						PPV/PPW-wagens (vaste spoorbreedte)	met assen	2		
	3	met draaistellen									met draaistellen	3		
Andere wagens	4	met assen ^(c)	onderhoudsvoertuig	Andere wagens						Vanwege technische redenen speciaal genummerde wagens die niet in de Europese Unie in dienst werden gesteld	met assen	4		
	8	met draaistellen ^(c)									met draaistellen	8		
		Vervoer	Binnenlands vervoer of internationaal vervoer met speciale vergunning											
	1ste cijfer	2de cijfer	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2de cijfer	1ste cijfer

^(a) Wagens waarop het TEN-kenmerk mag worden aangebracht, zie bijlage P.5.

^(b) Met inbegrip van wagens waarop op grond van de bestaande regelgeving de in deze tabel vastgestelde cijfers zijn aangebracht. COTIF: voertuig dat bij de ingebruikneming aan het op dat moment geldende COTIF-verdrag voldoet.

^(c) Vaste of variabele spoorbreedte.

^(d) Uitgezonderd voor wagens van categorie I (Koelwagens), niet gebruiken voor in dienst gestelde nieuwe wagens.

INTERNATIONALE VERVOERSCODES VOOR GETROKKEN REIZIGERSVOERTUIGEN (1STE EN 2E CIJFER)

2de cijfer 1ste cijfer	Binnenlands vervoer	TEN ^(a) en/of COTIF ^(b) en/of PPW				Binnenlands of internationaal vervoer met speciale vergunning	TEN ^(a) en/of COTIF ^(b)	PPV/PPW		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Voertuigen voor binnenlands vervoer	Voertuigen met vaste spoorbreedte zonder airconditioning (m.i.v. wagens voor autovervoer)	Voertuigen met variabele spoorbreedte (1435/1520) zonder airconditioning	Gereserveerd	Voertuigen met variabele spoorbreedte (1435/1668) zonder airconditioning	Historisch materieel	Gereserveerd ^(c)	Voertuigen met vaste spoorbreedte	Voertuigen met variabele spoorbreedte (1435/1520) en verwisselbare draaistellen	Voertuigen met variabele spoorbreedte (1435/1520) en verstelbare assen
6	Dienstvoertuigen	Voertuigen met vaste spoorbreedte en airconditioning	Voertuigen met variabele spoorbreedte (1435/1520) met airconditioning	Dienstvoertuigen	Voertuigen met variabele spoorbreedte (1435/1668) met airconditioning	Wagens voor autovervoer	Gereserveerd ^(c)			
7	Drukdichte voertuigen met airconditioning	Gereserveerd	Gereserveerd	Drukdichte voertuigen met vaste spoorbreedte en airconditioning	Gereserveerd	Andere voertuigen	Gereserveerd	Gereserveerd	Gereserveerd	Gereserveerd

^(a) Conformiteit met de toepasselijke TSI's, zie bijlage P.5.

^(b) Met inbegrip van voertuigen waarop op grond van de bestaande regelgeving de in deze tabel vastgestelde cijfers zijn aangebracht. COTIF: voertuig dat bij de ingebruikneming aan het op dat moment geldende COTIF-verdrag voldoet

^(c) Uitzonderd voor rijtuigen met vaste spoorbreedte (56) en variabele spoorbreedte (66) die reeds in dienst zijn, niet voor nieuwe voertuigen.

BIJLAGE P.8

**TYPES TRACTIEMATERIEEL EN EENHEDEN VAN EEN VAST OF VOORAF GEDEFINIEERD TREINSTEL
(1STE EN 2E CIJFER)**

Het eerste cijfer is „9”.

Wanneer het tweede cijfer het type tractiematerieel aanduidt, is de volgende codering verplicht:

Code	Algemeen voertuigtype
0	Diversen
1	Elektrische locomotief
2	Diesellocomotief
3	Elektrisch motorstel (hogesnelheid) (motor- of aanhangwagen)
4	Elektrisch motorstel (m.u.v. hogesnelheid) (motor- of aanhangwagen)
5	Dieseltreinstel (motor- of aanhangwagen)
6	Speciale aanhangwagen
7	Elektrische rangeerlocomotief
8	Dieselrangeerlocomotief
9	Bijzondere voertuigen

BIJLAGE P.9

STAMNUMMERS VOOR WAGENS (5DE T.E.M. 8STE CIJFER)

Deze bijlage biedt een overzicht van de codes voor de voornaamste technische wagenkenmerken en wordt gepubliceerd op de website van het Bureau (www.era.europa.eu).

Aanvragen van nieuwe codes worden ingediend bij de instantie die het rollendmaterieelregister bijhoudt (als bedoeld in Beschikking 2007/756/EG) en doorgestuurd naar het Bureau. Een nieuwe code mag pas worden gebruikt wanneer het Bureau deze heeft gepubliceerd.

BIJLAGE P.10

CODES VOOR DE TECHNISCHE GEGEVENS VAN GETROKKEN REIZIGERSMATERIEEL (5DE EN 6DE CIJFER)

Bijlage P.10 wordt gepubliceerd op de website van het Bureau (www.era.europa.eu).

Aanvragen van nieuwe codes worden ingediend bij de instantie die het rollendmaterieelregister bijhoudt (als bedoeld in Beschikking 2007/756/EG) en doorgestuurd naar het Bureau. Een nieuwe code mag pas worden gebruikt wanneer het Bureau deze heeft gepubliceerd.

BIJLAGE P.11

CODES VOOR DE TECHNISCHE GEGEVENS VAN BIJZONDERE VOERTUIGEN (6DE T.E.M. 8STE CIJFER)

Bijlage P.11 wordt gepubliceerd op de website van het Bureau (www.era.europa.eu).

Aanvragen van nieuwe codes worden ingediend bij de instantie die het rollendmaterieelregister bijhoudt (als bedoeld in Beschikking 2007/756/EG) en doorgestuurd naar het Bureau. Een nieuwe code mag pas worden gebruikt wanneer het Bureau deze heeft gepubliceerd.

BIJLAGE P.12

LETTERCODES VOOR WAGENS MET UITZONDERING VAN GELEDE EN MEERVOUDIGE WAGENS

Bijlage P.12 wordt gepubliceerd op de website van het Bureau (www.era.europa.eu).

Aanvragen van nieuwe codes worden ingediend bij de instantie die het rollendmaterieelregister bijhoudt (als bedoeld in Beschikking 2007/756/EG) en doorgestuurd naar het Bureau. Een nieuwe code mag pas worden gebruikt wanneer het Bureau deze heeft gepubliceerd.

BIJLAGE P.13

LETTERCODES VOOR GETROKKEN REIZIGERSMATERIEEL

Bijlage P.13 wordt gepubliceerd op de website van het Bureau (www.era.europa.eu).

Aanvragen van nieuwe codes worden ingediend bij de instantie die het rollendmaterieelregister bijhoudt (als bedoeld in Beschikking 2007/756/EG) en doorgestuurd naar het Bureau. Een nieuwe code mag pas worden gebruikt wanneer het Bureau deze heeft gepubliceerd."

- 7) Bijlage P.14 wordt geschrapt.
- 8) Bijlage T wordt vervangen door:

„BIJLAGE T

REMVERMOGEN**Rol van de infrastructuurbeheerder**

De infrastructuurbeheerder stelt de spoorwegonderneming in kennis van het voor elke route vereiste remvermogen en van de kenmerken van het traject. De infrastructuurbeheerder dient bij de vaststelling van het vereiste remvermogen rekening te houden met de impact van de trajectkenmerken en de marges in verband met de spoorbaan.

Het vereiste remvermogen wordt in principe uitgedrukt in remgewichtpercentage tenzij de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming zijn overeengekomen het remvermogen in een andere eenheid uit te drukken (bijv. geremde tonnage, remvermogen, deceleratiewaarden, deceleratieprofiel).

Voor treinstellen en vaste treinsamenstellingen drukt de infrastructuurbeheerder het vereiste remvermogen uit in deceleratiewaarden indien de spoorwegonderneming daarom verzoekt.

Rol van de spoorwegonderneming

De spoorwegonderneming dient ervoor te zorgen dat elke trein minstens over het door de infrastructuurbeheerder opgelegde remvermogen beschikt. Bij de berekening van het remvermogen van een trein dient de spoorwegonderneming derhalve rekening te houden met de samenstelling van de trein.

De spoorwegonderneming dient bij de indienststelling rekening te houden met het remvermogen van het voertuig of treinstel. Daarbij dient rekening te worden gehouden met materieelgerelateerde marges inzake de betrouwbaarheid en faling van de remmen. Bij de bepaling van het remvermogen om een trein tot stilstand te brengen en vast te zetten, moet de spoorwegonderneming tevens rekening houden met de informatie over de trajectkenmerken die een invloed hebben op het functioneren van de trein.

Het door controle van de trein bepaalde remvermogen (samenstelling, beschikbaarheid en remafstelling) wordt gebruikt als input voor alle op de trein toe te passen exploitatievoorschriften.

Ontoereikend remvermogen

De infrastructuurbeheerder dient regels op te stellen voor gevallen waarin een trein niet over het vereiste remvermogen beschikt en deelt die regels mee aan de spoorwegondernemingen.

Indien een trein niet over het voor het af te leggen traject vereiste remvermogen beschikt, dient de spoorwegonderneming de daaruit volgende beperkingen, zoals een snelheidsbeperking, na te leven."

9) Bijlage U wordt vervangen door:

„BIJLAGE U

LIJST VAN TER DISCUSSIE STAANDE PUNTEN

Punt 4.2.2 — Treinsamenstellingsdocument

Bijlage B (zie subparagraaf 4.4 van deze TSI) — andere voorschriften voor een coherent gebruik van nieuwe structurele subsystemen

Bijlage R (zie subparagraaf 4.2.3.2 van deze TSI) — treinidentificatie

Bijlage S (zie subparagraaf 4.2.2.1.3 van deze TSI) — treinzichtbaarheid — sluitseinen.”

BIJLAGE II

De bijlagen bij Beschikking 2008/231/EG worden als volgt gewijzigd:

1) De bijlage wordt als volgt gewijzigd:

a) paragraaf 2.2.1 wordt vervangen door:

„2.2.1. Personeel en treinen

De delen 4.6 en 4.7 zijn van toepassing op treinpersoneel belast met de veiligheidskritische taak van treinbegeleiding wanneer hierbij een of meer grenzen met lidstaten worden overschreden of wanneer verder landinwaarts wordt gewerkt dan de plaats of plaatsen die in de netwerkverklaring van een infrastructuurbeheerder als de grens is/zijn aangeduid en opgenomen is/zijn in zijn veiligheidscertificering.

Paragraaf „4.6.2. Talenkennis” is eveneens van toepassing op machinisten als uiteengezet in bijlage VI, punt 8, van Richtlijn 2007/59/EG.

Een lid van het treinpersoneel wordt niet beschouwd een grens te overschrijden wanneer de werkzaamheden alleen worden uitgevoerd tot aan de in de eerste alinea van dit punt beschreven grensplaats of -plaatsen.

Voor spoorwegpersoneel belast met de veiligheidskritische taak van verkeers- en treindienstleiding geldt tussen de lidstaten wederzijdse erkenning van beroepskwalificaties en van de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften.

Voor spoorwegpersoneel belast met de veiligheidskritische taak van het treffen van de laatste voorbereidingen van treinen voor deze een grens of grenzen overschrijden en dat verder landinwaarts werkt dan de in de eerste alinea van dit punt beschreven grensplaats(en) is tussen de lidstaten paragraaf 4.6 van toepassing met wederzijdse erkenning van gezondheids- en veiligheidsvoorschriften. Een trein wordt niet als grensoverschrijdend beschouwd wanneer alle rijtuigen van die trein niet verder landinwaarts gaan dan de in de eerste alinea van dit punt omschreven grensplaats(en).

Dit kan schematisch worden voorgesteld in de onderstaande tabel:

Spoorwegpersoneel dat is betrokken bij treinen die landsgrenzen overschrijden en verder landinwaarts rijden dan de grensplaats

Taak	Beroepskwalificaties	Medische eisen
Treinbegeleiding	4.6	4.7
Treindienstleiding	Wederzijdse erkenning	Wederzijdse erkenning
Treinvoorbereiding	4.6	Wederzijdse erkenning
Verkeersleiding	Wederzijdse erkenning	Wederzijdse erkenning

Spoorwegpersoneel dat is betrokken bij treinen die geen landsgrenzen overschrijden of niet verder rijden dan de grensplaatsen

Taak	Beroepskwalificaties	Medische eisen
Treinbegeleiding	Wederzijdse erkenning	Wederzijdse erkenning
Treindienstleiding	Wederzijdse erkenning	Wederzijdse erkenning
Treinvoorbereiding	Wederzijdse erkenning	Wederzijdse erkenning
Verkeersleiding	Wederzijdse erkenning	Wederzijdse erkenning”

b) In punt 4.2.2.1.2 komt de laatste zin als volgt te luiden:

„Zie punt 4.3.3.3.1. voor de gedetailleerde specificatie hiervan.”

c) punt 4.3.2.6 komt als volgt te luiden:

„4.3.2.6. Zandstrooien. Minimale eisen ten aanzien van de beroepskwalificaties van treinmachinisten

Met betrekking tot zandstrooien zijn er raakvlakken tussen bijlage B (deel C1) van deze TSI enerzijds en paragraaf 4.2.11 (Compatibiliteit met baansystemen voor treindetectie) en deel 4.1 van aanhangsel 1 van bijlage A (als aangehaald in subparagraaf 4.3.1.10) van de TSI CCS HS anderzijds.”

d) punt 4.3.3.2 komt als volgt te luiden:

„4.3.3.2. Eisen ten aanzien van reizigersvoertuigen

Er zijn raakvlakken tussen punt 4.2.2.4 van deze TSI OPE en punten 4.2.2.4 (Deuren), 4.2.5.3 (Alarminstallaties), 4.3.5.17 (Alarminstallaties die door de reizigers kunnen worden bediend) en 4.2.7.1 (Nooduitgangen) van de TSI Rollend materieel HS.”

e) punt 4.3.3.9 komt als volgt te luiden:

„4.3.3.9. Zandstrooien

Wat zandstrooien betreft, is er een raakvlak tussen bijlage B (punt C1) van deze TSI enerzijds en punt 4.2.3.10 van de TSI Rollend materieel HS anderzijds.”

f) punt 4.3.3.10 komt als volgt te luiden:

„4.3.3.10. Treinsamenstelling, bijlage J

Wat de kennis van het treinpersoneel over de werking van het rollend materieel betreft, bestaan er raakvlakken tussen punt 4.2.2.5 en bijlage J van deze TSI enerzijds en punten 4.2.1.2 (Treinontwerp) en 4.2.7.10 (Beginsel van toezicht en signalering) van de TSI Rollend materieel HS.”

g) punt 4.3.3.12 komt als volgt te luiden:

„4.3.3.12. Vastleggen van gegevens

Er bestaat een raakvlak tussen punt 4.2.3.5.2 (Vastleggen van gegevens op de trein) van deze TSI en punt 4.2.7.10 van de TSI Rollend materieel HS (Beginsel van toezicht en signalering).”

h) In paragraaf 4.6.1 komt de laatste zin als volgt te luiden:

„Minimumtaakvereisten zijn vervat in de bijlagen J en L.”

i) De punten C en D van punt 4.6.3.1 worden als volgt vervangen:

„C. Toelatingstoets

- basisvoorwaarden
- toetsingsprogramma inclusief praktijkexamen
- kwalificatie van de instructeurs
- afgifte van een bewijs van bekwaamheid.

D. Instandhouding van kwalificaties

- beginselen voor het in stand houden van kwalificaties
- methodologie
- formalisering van de procedure voor de instandhouding van kwalificaties;
- toetsingsproces.”

j) Punt 4.6.3.2.3.1 komt als volgt te luiden:

„4.6.3.2.3.1. Routekennis

De spoorwegonderneming moet de methode bepalen voor het verwerven en in stand houden van de routekennis van het treinpersoneel. Deze methode moet:

- gebaseerd zijn op de door de infrastructuurbeheerder verstrekte gegevens en

— overeenstemmen met het in punt 4.2.1 van deze TSI beschreven proces.”

- k) Punt 4.7.5.4 wordt geschrapt.
- l) Paragraaf 4.7.6 wordt geschrapt.
- m) paragraaf 7.3.2 wordt vervangen door:
- „7.3.2 Lijst van specifieke gevallen
Gereserveerd.”
- 2) In bijlage G wordt de tabel als volgt gewijzigd:
- a) Bij de parameter „gezondheid en veiligheid” wordt in de kolom „voor elke parameter te keuren elementen” het aspect „zwangerschap (machinistes)” geschrapt;
- b) Bij de parameter „gezondheid en veiligheid” wordt de rij met „Speciale eisen te stellen aan machinisten: gezichtsvermogen, gehoor- en spraakvermogen, antropometrie” geschrapt, samen met de verwijzing naar paragraaf 4.7.6.
- 3) Bijlage H wordt geschrapt.
- 4) In bijlage N wordt de laatste rij van de tabel (4.7.6 — Specifieke vereisten ten aanzien van het besturen van een trein) geschrapt.
- 5) De bijlagen P, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12 en P13 worden als volgt vervangen:

„BIJLAGE P

VOERTUIGIDENTIFICATIE

1. Algemene opmerkingen

In deze bijlage worden het Europees voertuignummer en de bijbehorende markering beschreven die op zichtbare en permanente wijze op het voertuig moeten worden aangebracht om het te identificeren. Andere permanente nummers of markeringen die tijdens de constructie op het chassis worden gegraveerd of bevestigd of op de hoofdonderdelen van het voertuig worden aangebracht, worden in deze bijlage niet beschreven.

2. Europees voertuignummer en bijbehorende afkortingen

Elk spoorwegvoertuig heeft een nummer van 12 cijfers (het Europees voertuignummer (EVN)) dat als volgt is samengesteld:

Type rollend materieel	Type voertuig en aanduiding van interoperabiliteit (2 cijfers)	Land waarin het voertuig is ingeschreven (2 cijfers)	Technische eigenschappen (4 cijfers)	Serie-nummer (3 cijfers)	Controlecijfer (1 cijfer)
Wagens	00 tot 09 10 tot 19 20 tot 29 30 tot 39 40 tot 49 80 tot 89 (zie bijlage P.6)	01 tot 99 (zie bijlage P.4)	0000 tot 9999 (zie bijlage P.9)	000 tot 999	0 tot 9 (zie bijlage P.3)
Getrokken reizigersvoertuigen	50 tot 59 60 tot 69 70 tot 79 (zie bijlage P.7)		0000 tot 9999 (zie bijlage P.10)	000 tot 999	
Tractiematerieel en eenheden van een vast of vooraf gedefinieerd treinstel	90 tot 99 (zie bijlage P.8)		0000000 tot 8999999 (De betekenis van deze cijfers wordt door de lidstaten en eventueel middels bilaterale of multilaterale overeenkomsten bepaald)		
Bijzondere voertuigen			9000 tot 9999 (zie bijlage P.11)	000 tot 999	

In elk land moeten de 7 cijfers van de technische kenmerken en het serienummer volstaan om een voertuig te identificeren binnen een groep van getrokken reizigersvoertuigen en bijzondere voertuigen⁽¹⁾

Het nummer wordt aangevuld met lettertekens:

- a) de aanduiding van de mate van interoperabiliteit (zie bijlage P.5);
- b) de afkorting van het land waarin het voertuig is ingeschreven (zie bijlage P.4);
- c) de afkorting van de exploitant (zie bijlage P.1);
- d) de afkorting van de technische kenmerken (zie bijlage P.12 voor wagens en bijlage P.13 voor getrokken reizigersvoertuigen)

3. Nummertoe wijziging

Het Europees voertuignummer moet worden toegekend overeenkomstig de voorschriften van Beschikking 2007/756/EG van de Commissie van 9 november 2007 tot vaststelling van de gemeenschappelijke specificatie van het nationaal voertuigregister als bedoeld in de artikelen 14, leden 4 en 5, van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG.

Het Europees voertuignummer wordt gewijzigd wanneer het vanwege technische aanpassingen aan het voertuig niet meer overeenstemt met de interoperabiliteit of de technische kenmerken van het voertuig als vastgesteld in deze bijlage. Bij dergelijke aanpassingen kan op grond van de artikelen 20 tot en met 25 van Richtlijn 2008/57/EG een nieuwe vergunning voor indienststelling vereist zijn.

BIJLAGE P.1

AFKORTING VAN DE EXPLOITANT

1. Definitie van de Afkorting Voertuig Exploitant (AVE)

De afkorting voertuigexploitant (AVE) is een lettercode van 2 tot 5 letters⁽²⁾. De AVE wordt op elk spoorwegvoertuig aangebracht, naast het Europees voertuignummer. De AVE is een weergave van de in het nationale voertuigregister inschreven exploitant.

De AVE is uniek en geldt in alle landen waarin deze TSI van toepassing is en in alle landen die een overeenkomst aangaan waarin is bepaald dat het in deze TSI beschreven systeem voor voertuignummering en afkorting van de exploitant moet worden toegepast.

2. Formaat van de Afkorting Voertuig Exploitant

De AVE geeft de volledige naam of afkorting van de exploitant weer, zo mogelijk op herkenbare wijze. Alle 26 letters van het Latijnse alfabet mogen worden gebruikt. De AVE moet in hoofdletters worden geschreven. Voor letters die geen beginletter zijn van een woord in de naam van de exploitant mogen kleine letters worden gebruikt. Voor de controle van de eenduidigheid gelden de kleine letters als hoofdletters.

De letters mogen diakritische tekens bevatten⁽³⁾. Bij de controle van de eenduidigheid wordt geen rekening gehouden met de diakritische tekens.

Voor voertuigen die in het bezit zijn van exploitanten die zijn gevestigd in landen die het Latijnse alfabet niet gebruiken, mag na de AVE en een schuine streep („/”) een transliteratie worden gebruikt. Bij de gegevensverwerking wordt echter geen rekening gehouden met vertalingen.

3. Bepalingen voor het toewijzen van een Afkorting Voertuig Exploitant

Aan één exploitant kan meer dan een AVE toegewezen worden wanneer:

- de exploitant officieel een naam in meer dan een taal heeft;
- de exploitant goede redenen heeft om binnen zijn organisatie onderscheid te maken tussen twee voertuigparken.

Aan een groep ondernemingen kan één enkele AVE worden toegewezen wanneer:

- ze tot een groep ondernemingen behoren (bv. een holdingstructuur);

⁽¹⁾ Bijzondere voertuigen dienen in elk land over een uniek nummer te beschikken dat het eerste en de 5 laatste cijfers omvat van de technische kenmerken en het serienummer.

⁽²⁾ Voor de NMBS/SNCB mag de omcirkelde letter B gehandhaafd worden.

⁽³⁾ Diakritische tekens zijn „accenten” zoals in Å, Ç, Ö, Ć, Ž, Å enz. Bijzondere letters als Ø en Æ worden weergegeven met één enkele letter; bij de controle op eenduidigheid wordt de Ø behandeld als een O en Æ als een A.

- de voertuigen toebehoren aan een groep ondernemingen die één organisatie binnen haar structuur heeft aangesteld die bevoegd is om voor alle leden van de groep op te treden;
- de groep ondernemingen een afzonderlijke rechtspersoonlijkheid heeft aangesteld om alle kwesties af te handelen in naam van de groep, in welk geval deze rechtspersoonlijkheid de exploitant is.

4. Register van Afkortingen Voertuig Exploitant en toewijzingsprocedure

Het AVE-register is openbaar en wordt permanent bijgewerkt.

Een aanvraag voor een AVE wordt ingediend bij de bevoegde nationale instantie van de exploitant en doorgestuurd naar het Bureau. Een AVE mag pas worden gebruikt wanneer het Bureau deze heeft gepubliceerd.

Een exploitant moet de bevoegde nationale instantie inlichten wanneer hij de AVE niet langer gebruikt, waarop de bevoegde nationale instantie het Bureau hiervan op de hoogte stelt. De AVE wordt ingetrokken wanneer de exploitant heeft aangetoond dat deze op alle betrokken voertuigen is veranderd. De AVE kan binnen 10 jaar niet opnieuw worden toegewezen tenzij aan de oorspronkelijke exploitant of, op diens verzoek, aan een andere exploitant.

Een AVE kan aan een andere exploitant overgedragen worden, indien deze de wettelijke opvolger is van de oorspronkelijke exploitant. Een AVE blijft geldig wanneer de houder ervan zijn naam verandert in een naam die niet op de AVE gelijk.

BIJLAGE P.2

AANBRENGEN VAN NUMMER EN AANVULLENDE LETTERS OP BAKKEN

1. Algemene voorschriften inzake merktekens aan de buitenkant

De hoofdletters en cijfers van het merkteken moeten minimaal 80 mm groot en van een schreefloos, niet-proportioneel lettertype zijn. Minder grote letters mogen worden gebruikt wanneer de merktekens alleen op langsliggers kunnen worden aangebracht.

Het merkteken mag niet hoger dan 2 m boven de spoorstaafkop worden aangebracht.

2. Wagens

Merktekens moeten op de volgende wijze op de wagenbak worden aangebracht:

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	

Bij wagenbakken waarop hiervoor niet genoeg plaats is - met name platte wagens - moet het merkteken als volgt worden aangebracht:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks

Wanneer op een wagen een of meer letters met een nationale definitie worden aangebracht, moeten deze na de internationale letters worden aangebracht en daarvan worden gescheiden met een koppelteken.

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks-xy

3. Rijtuigen en getrokken reizigersmaterieel

Het nummer moet op elke zijkant worden aangebracht en wel op de volgende manier:

F-SNCF 61 87 20 - 72 021 - 7

B¹⁰ tu

De letters van het land waarin het voertuig is ingeschreven alsmede de technische gegevens worden onmiddellijk vóór, achter of onder het Europees voertuignummer aangebracht.

Bij rijtuigen met een bestuurderscabine wordt het Europees voertuignummer ook in de cabine aangebracht.

4. Tractievoertuigen, motorwagens en bijzondere voertuigen

Bij tractievoertuigen moet het Europees voertuignummer als volgt op beide zijden worden aangebracht:

92 10 1108 062-6

Het Europees voertuignummer moet eveneens in elke cabine van het tractiematerieel worden aangebracht.

De exploitant mag in cijfers groter dan het Europees voertuignummer een eigen nummer aanbrengen (meestal de cijfers van het serienummer aangevuld met een lettercode) indien dit nuttig is voor de desbetreffende activiteiten. De plaats van dit eigen nummer wordt aan de exploitant overgelaten; er moet echter steeds een duidelijk onderscheid zijn tussen het EVN en het eigen nummer van de exploitant.

BIJLAGE P.3

VOORSCHRIFTEN VOOR HET BEPALEN VAN HET CONTROLECIJFER (HET TWAALFDE CIJFER)

Het controlecijfer wordt als volgt bepaald:

- de cijfers op de even posities van het stamnummer (van links naar rechts tellend) behouden hun waarde;
- de cijfers op de oneven posities van het stamnummer (van links naar rechts tellend) worden met 2 vermenigvuldigd;
- de cijfers op de even posities worden opgeteld bij de resultaten van de vermenigvuldigingen op de oneven posities;
- het cijfer van de eenheden van deze som wordt behouden;
- het controlecijfer is het verschil tussen 10 en dat cijfer; als het eenheidscijfer nul is, dan is het controlecijfer ook nul.

Voorbeelden:

1 — Stamnummer	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Vermenigvuldigingsfactor	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Som: $6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52$

De eenheid van deze soms is 2.

Het controlecijfer is dus 8 en het stamnummer wordt dan registratienummer 33 84 4796 100 – 8

2 — Stamnummer	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Vermenigvuldigingsfactor	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Som: $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

De eenheid van deze soms is 0.

Het controlecijfer is dus 0 en het stamnummer wordt dan registratienummer 31 51 3320 198 – 0

BIJLAGE P.4

CODES VAN LANDEN WAARIN DE VOERTUIGEN ZIJN INGESCHEVEN (CIJFERS 3-4 EN AFKORTING)

Informatie met betrekking tot derde landen wordt uitsluitend ter informatie vermeld.

Landen	Lettercode per land ⁽¹⁾	Cijfercode per land
Albanië	AL	41
Algerije	DZ	92
Armenië	AM	58
Oostenrijk	A	81
Azerbeidzjan	AZ	57
Wit-Rusland	BY	21
België	B	88
Bosnië en Herzegovina	BIH	49
Bulgarije	BG	52
China	RC	33
Kroatië	HR	78
Cuba	CU ⁽¹⁾	40
Cyprus	CY	
Tsjechië	CZ	54
Denemarken	DK	86
Egypte	ET	90
Estland	EST	26
Finland	FIN	10
Frankrijk	F	87
Georgië	GE	28

Landen	Lettercode per land ⁽¹⁾	Cijfercode per land
Duitsland	D	80
Griekenland	GR	73
Hongarije	H	55
Iran	IR	96
Irak	IRQ ⁽¹⁾	99
Ierland	IRL	60
Israël	IL	95
Italië	I	83
Japan	J	42
Kazachstan	KZ	27
Kirgizië	KS	59
Letland	LV	25
Libanon	RL	98
Liechtenstein	FL	
Litouwen	LT	24
Luxemburg	L	82
Macedonië	MK	65
Malta	M	
Moldavië	MD ⁽¹⁾	23
Monaco	MC	

Landen	Lettercode per land ⁽¹⁾	Cijfercode per land
Mongolië	MGL	31
Montenegro	ME	62
Marokko	MA	93
Nederland	NL	84
Noord-Korea	PRK ⁽¹⁾	30
Noorwegen	N	76
Polen	PL	51
Portugal	P	94
Roemenië	RO	53
Rusland	RUS	20
Servië	SRB	72
Slowakije	SK	56
Slovenië	SLO	79

Landen	Lettercode per land ⁽¹⁾	Cijfercode per land
Zuid-Korea	ROK	61
Spanje	E	71
Zweden	SE	74
Zwitserland	CH	85
Syrië	SYR	97
Tadzjikistan	TJ	66
Tunesië	TN	91
Turkije	TR	75
Turkmenistan	TM	67
Oekraïne	UA	22
Verenigd Koninkrijk	GB	70
Oezbekistan	UZ	29
Vietnam	VN ⁽¹⁾	32

⁽¹⁾ Volgens het in bijlage 4 van de conventie van 1949 beschreven alfabetische lettercodesysteem en artikel 45, lid 4, van de conventie van 1968 inzake het wegverkeer.

BIJLAGE P.5

LETTERCODE VOOR DE MATE VAN INTEROPERABILITEIT

„TEN”: voertuig dat voldoet aan de volgende voorwaarden:

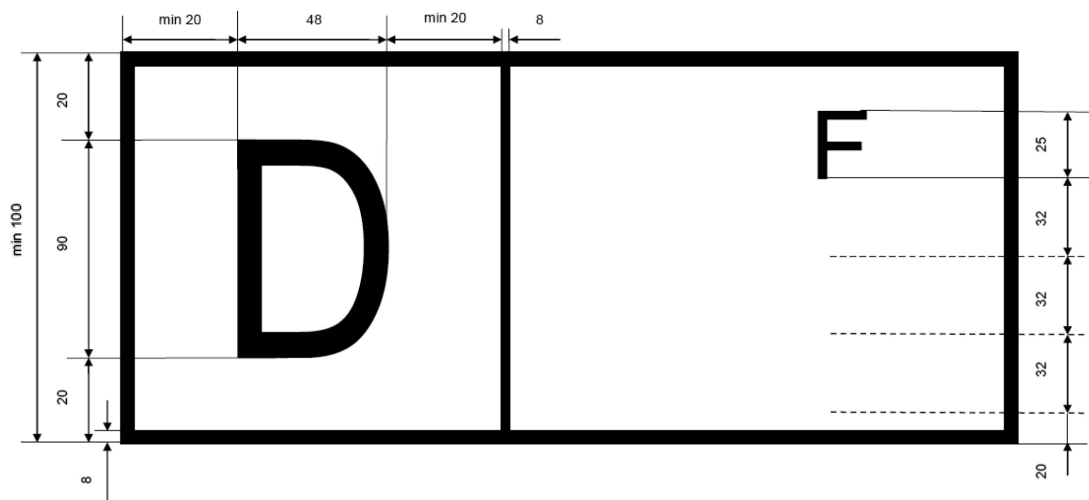
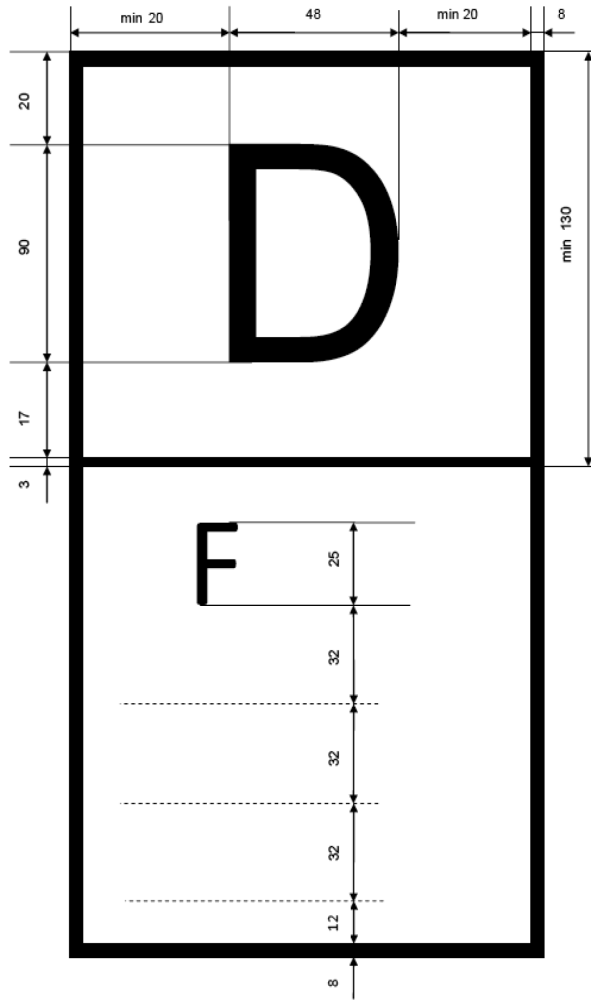
- het voldoet aan alle relevante TSI's die op het ogenblik van de indienstelling van kracht zijn en voor het voertuig is een vergunning voor de indienstelling afgegeven overeenkomstig artikel 22, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG;
- voor het voertuig is overeenkomstig artikel 23, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG een vergunning afgegeven die in alle lidstaten geldt, of zijn, bij wijze van alternatief, door alle lidstaten individuele vergunningen toegekend.

„PPV/PPW”: wagen die voldoet aan de PPV/PPW-overeenkomst (in OSSHD-staten)

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

Opmerkingen:

- a) Voertuigen met een TEN-markering komen overeen met de codes 0 tot en met 3 van het eerste cijfer van het in bijlage P.6 genoemde voertuignummer.
- b) Op voertuigen waarvoor geen vergunning voor indienstelling in alle lidstaten is afgegeven, moet worden vermeld voor welke lidstaten een vergunning is afgegeven. De lijst van de lidstaten die een vergunning hebben verleend, moet in een van de volgende vormen op het voertuig worden vermeld, waarbij D staat voor de lidstaat die als eerste een vergunning verleende (in onderhavig geval, Duitsland) en F staat voor de lidstaat die als tweede een vergunning verleende (in onderhavig geval, Frankrijk). De lidstaten krijgen een code overeenkomstig bijlage P.4. Dit kan gelden voor wagens die aan de TSI voldoen, maar ook voor niet-TSI-conforme wagens. Deze voertuigen komen overeen met codes 4 of 8 van het eerste cijfer van het in bijlage P.6 genoemde voertuigcijfer.



INTEROPERABILITEITSCODES VOOR WAGENS (1STE EN 2E CIJFER)

	2de cijfer		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2de cijfer		
	1ste cijfer	Spoorbreedte											Spoorbreedte	1ste cijfer	
TEN ^(a) en/of COTIF ^(b) en/of PPV/PPW	0	met assen	Gereserveerd	vast	variabel	vast	variabel	vast	variabel	vast	variabel	vast of variabel	met assen	0	
	1	met draai- stellen											TEN ^(a) - en/of COTIF- wagens	Gereserveerd ^(d)	
TEN ^(a) en/of COTIF ^(b) en/of PPV/PPW	2	met assen		Gereserveerd	vast	variabel	vast	variabel	vast	variabel	vast	variabel	vast of variabel	met assen	2
	3	met draai- stellen												TEN ^(a) - en/of COTIF-wagens	Gereserveerd ^(d)
Andere wagens	4	met as- sen ^(c)	onderhouds- voertuig		vast	variabel	vast	variabel	vast	variabel	vast	variabel	vast of variabel	met assen	4
	8	met draai- stellen ^(c)												Andere wagens	Gereserveerd ^(d)
		Vervoer		Binnenlands vervoer of internationaal vervoer met speciale vergunning											
	1ste cijfer	2de cijfer		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1ste cijfer	2de cijfer

^(a) Wagens waarop het TEN-kenmerk mag worden aangebracht, zie bijlage P.5.

^(b) Met inbegrip van wagens waarop op grond van de bestaande regelgeving de in deze tabel vastgestelde cijfers zijn aangebracht. COTIF: voertuig dat bij de ingebruikneming aan het op dat moment geldende COTIF-verdrag voldoet.

^(c) Vaste of variabele spoorbreedte.

^(d) Uitzonderd voor wagens van categorie I (Koelwagens), niet gebruiken voor in dienst gestelde nieuwe wagens.

INTERNATIONALE VERVOERSCODES VOOR GETROKKEN REIZIGERSVOERTUIGEN (1STE EN 2E CIJFER)

2de cijfer 1ste cijfer	Binnenlands vervoer	TEN ^(a) en/of COTIF ^(b) en/of PPW				Binnenlands of internationaal vervoer met speciale vergunning	TEN ^(a) en/of COTIF ^(b)	PPV/PPW		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Voertuigen voor binnenlands vervoer	Voertuigen met vaste spoorbreedte zonder airconditioning (m.i.v. wagens voor autovervoer)	Voertuigen met variabele spoorbreedte (1435/1520) zonder airconditioning	Gereserveerd	Voertuigen met variabele spoorbreedte (1435/1668) zonder airconditioning	Historisch materieel	Gereserveerd ^(c)	Voertuigen met vaste spoorbreedte	Voertuigen met variabele spoorbreedte (1435/1520) en verwisselbare draaistellen	Voertuigen met variabele spoorbreedte (1435/1520) en verstelbare assen
6	Dienstvoertuigen	Voertuigen met vaste spoorbreedte en airconditioning	Voertuigen met variabele spoorbreedte (1435/1520) met airconditioning	Dienstvoertuigen	Voertuigen met variabele spoorbreedte (1435/1668) met airconditioning	Wagens voor autovervoer	Gereserveerd ^(c)			
7	Drukdichte voertuigen met airconditioning	Gereserveerd	Gereserveerd	Drukdichte voertuigen met vaste spoorbreedte en airconditioning	Gereserveerd	Andere voertuigen	Gereserveerd	Gereserveerd	Gereserveerd	Gereserveerd

^(a) Conformiteit met de toepasselijke TSI's, zie bijlage P.5.

^(b) Met inbegrip van voertuigen waarop op grond van de bestaande regelgeving de in deze tabel vastgestelde cijfers zijn aangebracht. COTIF: voertuig dat bij de ingebruikneming aan het op dat moment geldende COTIF-verdrag voldoet.

^(c) Uitgezonderd voor rijtuigen met vaste spoorbreedte (56) en variabele spoorbreedte (66) die reeds in dienst zijn, niet voor nieuwe voertuigen.

BIJLAGE P.8

TYPES TRACTIEMATERIEEL EN EENHEDEN VAN EEN VAST OF VOORAF GEDEFINIEERD TREINSTEL (1STE EN 2E CIJFER)

Het eerste cijfer is „9”.

Wanneer het tweede cijfer het type tractiematerieel aanduidt, is de volgende codering verplicht:

Code	Algemeen voertuigtype
0	Diversen
1	Elektrische locomotief
2	Diesellocomotief
3	Elektrisch motorstel (hogesnelheid) (motor- of aanhangwagen)
4	Elektrisch motorstel (m.u.v. hogesnelheid) (motor- of aanhangwagen)
5	Dieseltreinstel (motor- of aanhangwagen)
6	Speciale aanhangwagen
7	Elektrische rangeerlocomotief
8	Dieselrangeerlocomotief
9	Bijzondere voertuigen

BIJLAGE P.9

STAMNUMMERS VOOR WAGENS (5DE T.E.M. 8STE CIJFER)

Deze bijlage biedt een overzicht van de codes voor de voornaamste technische wagenkenmerken en wordt gepubliceerd op de website van het Bureau (www.era.europa.eu).

Aanvragen van nieuwe codes worden ingediend bij de instantie die het rollendmaterieelregister bijhoudt (als bedoeld in Beschikking 2007/756/EG) en doorgestuurd naar het Bureau. Een nieuwe code mag pas worden gebruikt wanneer het Bureau deze heeft gepubliceerd.

BIJLAGE P.10

CODES VOOR DE TECHNISCHE GEGEVENS VAN GETROKKEN REIZIGERSMATERIEEL (5DE EN 6DE CIJFER)

Bijlage P.10 wordt gepubliceerd op de website van het Bureau (www.era.europa.eu).

Aanvragen van nieuwe codes worden ingediend bij de instantie die het rollendmaterieelregister bijhoudt (als bedoeld in Beschikking 2007/756/EG) en doorgestuurd naar het Bureau. Een nieuwe code mag pas worden gebruikt wanneer het Bureau deze heeft gepubliceerd.

BIJLAGE P.11

CODES VOOR DE TECHNISCHE GEGEVENS VAN BIJZONDERE VOERTUIGEN (6DE T.E.M. 8STE CIJFER)

Bijlage P.11 wordt gepubliceerd op de website van het Bureau (www.era.europa.eu).

Aanvragen van nieuwe codes worden ingediend bij de instantie die het rollendmaterieelregister bijhoudt (als bedoeld in Beschikking 2007/756/EG) en doorgestuurd naar het Bureau. Een nieuwe code mag pas worden gebruikt wanneer het Bureau deze heeft gepubliceerd.

*BIJLAGE P.12***LETTERCODES VOOR WAGENS MET UITZONDERING VAN GELEDE EN MEERVOUDIGE WAGENS**

Bijlage P.12 wordt gepubliceerd op de website van het Bureau (www.era.europa.eu).

Aanvragen van nieuwe codes worden ingediend bij de instantie die het rollendmaterieelregister bijhoudt (als bedoeld in Beschikking 2007/756/EG) en doorgestuurd naar het Bureau. Een nieuwe code mag pas worden gebruikt wanneer het Bureau deze heeft gepubliceerd.

*BIJLAGE P.13***LETTERCODES VOOR GETROKKEN REIZIGERSMATERIEEL**

Bijlage P.13 wordt gepubliceerd op de website van het Bureau (www.era.europa.eu).

Aanvragen van nieuwe codes worden gestuurd naar de instantie die het rollendmaterieelregister bijhoudt (als bedoeld in Beschikking 2007/756/EG) en naar het Bureau. Een nieuwe code mag pas worden gebruikt wanneer het Bureau deze heeft gepubliceerd.”

- 6) Bijlage P.14 wordt geschrapt.
-