



Lovtidende A

2013

Udgivet den 23. januar 2013

18. januar 2013.

Nr. 29.

Bekendtgørelse om gennemførelse af Kommissionens afgørelse af 23. juli 2012 om ændring af tekniske specifikationer for interoperabilitet¹⁾

I medfør af § 21 h, stk. 1, 1. pkt., og § 26, stk. 1, 1. pkt., i lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 24 h, stk. 1.

§ 1. Bekendtgørelsen gennemfører Kommissionens afgørelse af 23. juli 2012 om ændring af beslutning 2006/679/EF

og 2006/860/EF om tekniske specifikationer for interoperabilitet (»Omnibus del 2«).

Stk. 2. Kommissionens afgørelse med tilhørende bilag er medtaget som bilag 1 til denne bekendtgørelse.

§ 2. Bekendtgørelsen træder i kraft den 24. januar 2013.

Trafikstyrelsen, den 18. januar 2013

CARSTEN FALK HANSEN

/ Leif Funch

¹⁾ Bekendtgørelsen gennemfører Kommissionens afgørelse af 23. juli 2012 (2012/463/EU) om ændring af beslutning 2006/679/EF og 2006/860/EF om tekniske specifikationer for interoperabilitet (EU-tidende 2012 nr. L 217, side 11 ff).

Bilag 1**Kommissionens afgørelse****af 23. juli 2012****om ændring af beslutning 2006/679/EF og 2006/860/EF om tekniske specifikationer
for interoperabilitet***(meddelt under nummer C(2012) 4984)***(EØS-relevant tekst)***(2012/463/EU)*

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet, særlig artikel 6, stk. 1¹⁾

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til artikel 12 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur ("agenturforordningen")²⁾ skal Det Europæiske Jernbaneagentur (i det følgende betegnet "agenturet") sikre, at de tekniske specifikationer for interoperabilitet (i det følgende betegnet "TSI'er") er tilpasset de tekniske fremskridt, markedsudviklingen og de samfundsmæssige krav, og foreslå Kommissionen de ændringer af TSI'erne, som det finder nødvendige.

(2) Ved afgørelse C(2007) 3371 af 13. juli 2007 gav Kommissionen agenturet et rammemandat til at udføre visse aktiviteter i henhold til Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog³⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog⁴⁾. I henhold til betingelserne i dette rammemandat blev agenturet anmodet om at revidere TSI'erne for rullende materiel til højhastighedstog, godsvogne, lokomotiver og passagervogne, støj, infrastruktur, energi, togkontrol og signaler, drift og trafikstyring, telematik til gods- og passagertrafik, sikkerhed i jernbanetunneller og tilgængelighed for bevægelseshæmmede personer.

(3) Den 31. marts 2011 udsendte agenturet en anbefaling om specifikationer for infrastrukturregistret, om proceduren for eftervisning af, i hvor høj grad TSI'ernes grundparametre overholdes på de eksisterende strækninger, og om efterfølgende ændringer af TSI'er (ERA/REC/04-2011/INT).

(4) Den 9. juni 2011 afgav udvalget, der er nedsat i henhold til artikel 29, stk. 1, i direktiv 2008/57/EF, en positiv udtalelse om udkast til Kommissionens gennemførelsesafgørelse om det europæiske register over godkendte typer af jernbanekøretøjer og om udkast til Kommissionens gennemførelsesafgørelse om fælles specifikationer for infrastrukturregistret for jernbaner. Efter vedtagelsen af Kommissionens to retsakter, der er baseret på disse forslag, nemlig Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/633/EU af 15. september 2011 om fælles specifikationer for infrastrukturregistret for jernbaner⁵⁾ og Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/665/EU af 4. oktober 2011 om det europæiske register over godkendte typer af jernbanekøretøjer⁶⁾, skal de relevante TSI'er ajourføres for at sikre den samlede sammenhæng.

(5) Af praktiske grunde er det at foretrække at ændre en række TSI'er gennem en enkelt kommissionsafgørelse med henblik på at gennemføre særlige korrektioner og ajourføring i retsakterne. Disse korrektioner og ajourføringer skyldes ikke en samlet revision af TSI'erne eller en udvidelse af deres geografiske anvendelsesområde.

(6) Følgende retsakter bør derfor ændres:

- Kommissionens beslutning 2006/679/EF af 28. marts 2006 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Styringskontrol og signaler i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog⁷⁾ og
- Kommissionens beslutning 2006/860/EF af 7. november 2006 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Togkontrol og signaler i det transeuropæiske jernbanenet for højhastighedstog og om ændring af bilag A til beslutning 2006/679/EF af 28. marts 2006 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Styringskontrol og signaler i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog⁸⁾.

(7) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er omhandlet i artikel 29, stk. 1, i direktiv 2008/57/EF –

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Bilaget til beslutning 2006/679/EF ændres i overensstemmelse med bilag I til denne afgørelse.

Artikel 2

Bilaget til beslutning 2006/860/EF ændres i overensstemmelse med bilag II til denne afgørelse.

Artikel 3

Denne afgørelse anvendes fra den 24. januar 2013.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. juli 2012.

På Kommissionens vegne

Siim Kallas

Næstformand

BILAG I

I bilaget til beslutning 2006/679/EF (HS CCS — TSI for togkontrol og signaler) foretages følgende ændringer:

1) Afsnit 2.2.4, andet afsnit, affattes således:

"Ethvert højhastighedstog og ethvert konventionelt tog, der er udstyret med et mobilt klasse A-system i overensstemmelse med den tilhørende TSI, må ikke af grunde, der vedrører en af de to TSI'er, og på de betingelser, der er anført deri, begrænses i driften på enhver transeuropæisk højhastighedsstrækning eller konventionel strækning, der er udstyret med et fast klasse A-system i henhold til den tilhørende TSI".

2) Afsnit 4.3.2.5 "Fysiske miljøforhold", første afsnit, affattes således:

"De klimatiske og fysiske miljøforhold, der forventes for togkontroludstyret i toget, defineres ved henvisning til bilag A, indeks A4. "

3) Afsnit 4.3.3.3 affattes således:

"4.3.3.3. Fysiske miljøforhold"

De klimatiske og fysiske miljøforhold, som forventes for infrastrukturen, defineres ved henvisning til bilag A, indeks A5. "

4) Afsnit 4.8, andet afsnit, affattes således:

"Hvilke oplysninger der skal medtages i de i artikel 34 og 35 i direktiv 2008/57/EF nævnte registre, er angivet i Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/633/EU af 15. september 2011 om fælles specifikationer for infrastrukturregistret for jernbaner [*] og Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/665/EU af 4. oktober 2011 om det europæiske register over godkendte typer af jernbanekøretøjer [**].

[*] EUT L 256 af 1.10.2011, s. 1.

[**] EUT L 264 af 8.10.2011, s. 32. "

5) Afsnit 6.2.1 "Vurderingsprocedurer" affattes som følger:

- a) Ottende og niende afsnit udgår.
- b) Tiende afsnit affattes således:

"EF-verifikationerklæringen for de mobile og faste enheder er, sammen med overensstemmelsesattesterne, tilstrækkeligt til at sikre, at en fast enhed kan fungere med en mobil enhed, der er udstyret med tilsvarende egenskaber, og på de betingelser, der er fastsat i denne TSI, uden en yderligere EF-verifikationerklæring for delsystemet. "

6) Afsnit 6.2.1.3 "Vurdering i overgangsfaser", sjette afsnit, udgår.

7) Afsnit 6.2.2.3 "Anvendelsesvilkår for moduler til mobile og faste enheder", afsnittet "Validering af mobil enhed", tredje afsnit, affattes således:

"Hvis prøverne viser, at specifikationerne ikke altid overholdes (f.eks. ved at TSI-kravene kun overholdes op til en bestemt hastighed), indskrives konsekvenserne for overholdelsen af TSI-kravene på overensstemmescertifikatet. "

8) Afsnit 7.4.2.1 "Kategorierne af særtilfælde angives i bilag A, tillæg 1", tabellen, "Begrundelse" for punkt 1, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 13 og 15, affattes således:

- a) for punkt 1: "Eksisterende akseltællingsudstyr"
- b) for punkt 3: "Relevant på strækninger med jernbaneoverskæringer"
- c) for punkt 4 og 5: "Eksisterende sporisolationsudstyr"
- d) for punkt 6: "Eksisterende akseltællingsudstyr"
- e) for punkt 7: "Mindste nødvendige akseltryk til aktivering af visse sporisolationer fastlægges i en forskrift fra EBA (Eisenbahn-Bundesamt), der er relevant for visse tidligere DR-hovedstrækninger (Deutsche Reichsbahn) i Tyskland med sporisolationer på 42 Hz og 100 Hz. Ingen fornyelse. Skal udvides for Østrig og Sverige".
- f) for punkt 10: "Relevant på strækninger med detekteringsspoler ved baneoverskæringer"
- g) for punkt 13: "Eksisterende lavspændingssporisolationsudstyr"
- h) for punkt 15: "Relevant på strækninger med jernbaneoverskæringer".

9) I bilag A foretages følgende ændringer:

- a) Tillæg 1 ændres således:

- i) Afsnit 4.6 affattes således:
"4.6. Infrastrukturforvalteren kan tillade mindre restriktive grænser. "
- ii) Afsnit 5.1.2 affattes således:
"5.1.2. Om afstand b_x
Afstand b_x (figur 1) må ikke overstige 4200 mm, medmindre det rullende materiel kun kører på strækninger, hvor en b_x op til 5000 mm er tilladt.
Rullende materiel med en b_x over 4200 mm må ikke køre på strækninger, hvor en b_x over 4200 mm ikke er tilladt.
Dette skal angives i EF-verifikationserklæringen for rullende materiel.
På nyanlagte kategori I-strækningssafsnit skal togdetekteringssystemet give mulighed for anvendelse af rullende materiel med en b_x på op til 5000 mm.
På andre afsnit (opgraderede eller fornyede kategori I-strækninger eller nye, opgraderede eller fornyede kategori II- eller III-strækninger) skal togdetekteringssystemet give mulighed for anvendelse af rullende materiel med en b_x på op til 4200 mm. Infrastrukturforvalterne anbefales også at prøve at tillade rullende materiel med en b_x på op til 5000 mm. "
- iii) Afsnit 6.1.3 affattes således:
"6.1.3. *Særtilfælde for Østrig, Tyskland og Belgien*
Akseltrykket skal være mindst 5 t på visse strækninger. "
- iv) Afsnit 6.5.5 affattes således:
"6.5.5. *Særtilfælde for Nederlandene*
Ud over de generelle krav i bilag A, tillæg 1, kan der gælde yderligere krav til lokomotiver og togsæt på sporisolationer. "
- v) Afsnit 8.2 affattes således:
"8.2. **Brug af elektriske/magnetiske brems**
8.2.1. Brug af magnetiske brems og hvirvelstrømsbrems er kun tilladt til nødbremsning eller ved stilstand. Brug af magnetiske brems og hvirvelstrømsbrems til nødbremsning kan forbydes.
8.2.2. Hvis det er tilladt, må hvirvelstrømsbrems og magnetiske brems anvendes til driftsbremsning.
8.2.3. *Særtilfælde for Tyskland:*
Magnetiske brems og hvirvelstrømsbrems må ikke anvendes på forreste køretøjs første bogie, medmindre andet udtrykkeligt angives. "
- b) Tillæg 2, afsnit 5, affattes således:
"5. ALARMTYPER OG -GRÆNSER
HABD-systemet skal omfatte følgende alarmtyper:
– alarm ved overophedet aksel
– alarm ved varm aksel
– alarm ved temperaturforskel eller anden alarmtype. "
- 10) I bilag B foretages følgende ændringer:
- a) Afsnittet "BRUG AF BILAG B", tredje afsnit, affattes således:
"Jernbanevirksomheder, der står for at skulle installere et eller flere af disse systemer på deres tog, skal tage kontakt til den pågældende medlemsstat. "
- b) Afsnittet "Del 2: Radio", punktummet efter punkt 17 i indekset, affattes således:
"Disse systemer er aktuelt i brug i medlemsstaterne. "
- 11) Bilag C udgår.
- 12) I bilag E foretages følgende ændringer:
- a) Afsnittet "Modul SB (Typegodkendelse)", underafsnit 3, sjette afsnit, andet led, affattes således:

- "– det europæiske register over godkendte typer af køretøjer, inklusive alle angivelser, der er anført i TSI".
- b) I afsnittet "Modul SD (Kvalitetssikring af produktionen)" foretages følgende ændringer:
- i) Underafsnit 4.2, andet afsnit, sjette led, affattes således:
"– infrastrukturet, inklusive alle angivelser, der er anført i TSI".
- ii) Underafsnit 10, niende led, affattes således:
"– infrastrukturet, inklusive alle angivelser, der er anført i TSI".
- c) I afsnittet "Modul SF (Produktverifikation)" foretages følgende ændringer:
- i) Underafsnit 5, andet afsnit, tredje led, affattes således:
"– infrastrukturet, inklusive alle angivelser, der er anført i TSI".
- ii) Underafsnit 10, andet led, affattes således:
"– infrastrukturet, inklusive alle angivelser, der er anført i TSI".
- d) Afsnittet "Modul SH2 (Fuldstændig kvalitetssikring med konstruktionsundersøgelse)", underafsnit 10, ottende led, affattes således:
"– infrastrukturet, inklusive alle angivelser, der er anført i TSI".
- e) I afsnittet "Modul SG (Enhedsverifikation)" foretages følgende ændringer:
- i) Underafsnit 3, andet afsnit, andet led, affattes således:
"– infrastrukturet, inklusive alle angivelser, der er anført i TSI".
- ii) Underafsnit 8, ottende led, affattes således:
"– infrastrukturet, inklusive alle angivelser, der er anført i TSI".

BILAG II

I bilaget til beslutning 2006/860/EF (HS CCS — TSI for togkontrol og signaler på højhastighedsnettet) foretages følgende ændringer:

- 1) Afsnit 2.2.4, andet afsnit, affattes således:

"Ethvert højhastighedstog og ethvert konventionelt tog kan, når de er udstyret med et mobilt klasse A-system i overensstemmelse med den tilhørende TSI, operere uden indskrænkninger på enhver højhastighedsstrækning og enhver konventionel strækning, der er udstyret med et fast klasse A-system i henhold til den tilhørende TSI. "

- 2) Afsnit 4.3.2.3 "Garanteret bremseevne for toget og specifikationer herfor", tredje afsnit, affattes således:

"For fast sammenkoblede togstammers vedkommende opgives den garanterede bremseevne af producenterne. "

- 3) Afsnit 4.3.2.5 affattes således:

"4.3.2.5. Fysiske miljøforhold

»De klimatiske og fysiske miljøforhold, der forventes for togkontroludstyret i toget, defineres ved henvisning til bilag A, indeks A4 og indeks A5. "

- 4) Afsnit 4.3.2.9 "Akselvarmløbningsdetektorer", andet afsnit, affattes således:

"Denne grænseflade vedrører klasse A-HABD-systemet. "

- 5) Afsnit 4.3.3.4 affattes således:

"4.3.3.4. Brug af elektriske/magnetiske bremser

For at sikre, at togkontroludstyret i infrastrukturen virker korrekt, skal det angives, når der anvendes magnetiske bremser og hvirvelstrømsbremser, ved henvisning til bilag A, tillæg 1, punkt 5.2. "

6) Afsnit 4.8, andet afsnit, affattes således:

"Hvilke oplysninger der skal medtages i de i artikel 34 og 35 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF [*] nævnte registre, er angivet i Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/633/EU af 15. september 2011 om fælles specifikationer infrastrukturregistret for jernbaner [**] og Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/665/EU af 4. oktober 2011 om det europæiske register over godkendte typer af jernbanekøretøjer [***].

[*] EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.

[**] EUT L 256 af 1.10.2011, s. 1.

[***] EUT L 264 af 8.10.2011, s. 32. "

7) Afsnit 6.2.1 "Vurderingsprocedurer" ændres således:

a) Ottende og niende afsnit udgår.

b) Tiende afsnit affattes således:

"EF-verifikationserklæringen for de mobile og faste enheder er, sammen med overensstemmelsesattesterne, tilstrækkeligt til at sikre, at en fast enhed kan fungere med en mobil enhed, der er udstyret med tilsvarende egenskaber, og på de betingelser, der er fastsat i denne TSI, uden en yderligere EF-verifikationserklæring for delsystemet. "

8) Afsnit 6.2.1.3 "Vurdering i overgangsfaser", sjette afsnit, udgår.

9) Afsnit 6.2.2.3.1 "Validering af mobil enhed", tredje afsnit, affattes således:

"Hvis prøvekørslerne ikke dækker anvendelse i fuldt omfang (f.eks. hvis TSI-overholdelsen kun kontrolleres op til en begrænset hastighed), noteres dette i certifikatet. "

10) Afsnit 6.2.2.3.2 "Validering af fast enhed", fjerde afsnit, affattes således:

"Hvis prøvekørslerne ikke dækker anvendelse i fuldt omfang (f.eks. hvis TSI-overholdelsen kun kontrolleres op til en begrænset hastighed), noteres dette i certifikatet. "

11) Afsnit 7.2.8 udgår.

12) Afsnit 7.2.9 "Rullende materiel med både klasse A- og B-togkontroludstyr", andet afsnit, affattes således:

"Klasse B-systemet kan også etableres særskilt (eller ved opgradering eller fornyelse bibeholdes i sin eksisterende form), hvis der er tale om klasse B-systemer, hvor ejeren af det rullende materiel vurderer, at et STM ikke er et økonomisk rentabelt alternativ. Hvis der ikke anvendes STM, skal jernbanevirksomheden dog sikre, at man behørigt opvejer det forhold, at der ikke etableres "handshake" (ETCS-systemets håndtering af overgangene mellem klasse A og B i de faste enheder). "

13) Afsnit 7.2.10 udgår.

14) Afsnit 7.5.2.1 "Kategorierne af særtilfælde angives i bilag A, tillæg 1", tabellen, "Baggrund" for punkt 1, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 14 og 17, affattes således:

a) for punkt 1: "Eksisterende akseltællingsudstyr"

b) for punkt 3: "Relevant på strækninger med jernbaneoverskæringer"

c) for punkt 4 og 5: "Eksisterende sporisationsudstyr"

d) for punkt 6: "Eksisterende akseltællingsudstyr"

e) for punkt 8 for Tyskland: "Mindste nødvendige akseltryk til aktivering af visse sporisationer fastlægges i en forskrift fra EBA (Eisenbahn-Bundesamt), der er relevant for visse tidligere DR-hovedstrækninger (Deutsche Reichsbahn) i Tyskland med sporisationer på 42 Hz og 100 Hz. Ingen fornyelse".

- f) for punkt 8 for Østrig: "Mindste akseltryk til aktivering af visse sporisolationer fastlægges i et funktionssikkerhedskrav, som er relevant for visse hovedstrækninger i Østrig med 100 Hz-sporisolationer. Ingen fornyelse".
- g) for punkt 11: "Relevant på strækninger med detekteringsspoler ved baneoverskæringer"
- h) for punkt 14: "Eksisterende lavspændingssporisolutionsudstyr"
- i) for punkt 17: "Relevant på strækninger med jernbaneoverskæringer"

15) I bilag A foretages følgende ændringer:

- a) Tillæg 1 affattes således:
 - i) Afsnit 4.6 affattes således:

"4.6. Infrastrukturforvalteren kan tillade mindre restriktive grænser. "
 - ii) Afsnit 5.1.2 affattes således:

"5.1.2. Om afstand b_x

Afstand b_x (figur 1) må ikke overstige 4200 mm, medmindre det rullende materiel kun kører på strækninger, hvor en b_x op til 5000 mm er tilladt.

Rullende materiel med en b_x over 4200 mm må ikke køre på strækninger, en b_x over 4200 mm ikke er tilladt.

Dette skal angives i EF-verifikationerklæringen for rullende materiel.

På nyanlagte kategori I-strækningsafsnit skal togdetekteringssystemet give mulighed for anvendelse af rullende materiel med en b_x på op til 5000 mm.

På andre afsnit (opgraderede eller fornyede kategori I-strækninger eller nye, opgraderede eller fornyede kategori II- eller III-strækninger) skal togdetekteringssystemet give mulighed for anvendelse af rullende materiel med en b_x på op til 4200 mm. Infrastrukturforvalterne anbefales også at prøve at tillade rullende materiel med en b_x på op til 5000 mm. "
 - iii) Afsnit 6.1.3 affattes således:

"6.1.3. *Særtilfælde for Østrig, Tyskland og Belgien*

Akseltrykket skal være mindst 5 t på visse strækninger. "
 - iv) Afsnit 6.5.5 affattes således:

"6.5.5. *Særtilfælde for Nederlandene*

Ud over de generelle krav i bilag A, tillæg 1, kan der gælde yderligere krav til lokomotiver og togsæt på sporisolationer. "
 - v) Afsnit 8.2 affattes således:

"8.2. **Brug af elektriske/magnetiske brems**

8.2.1. Brug af magnetiske brems og hvirvelstrømsbremser er kun tilladt til nødbremsning eller ved stilstand. Brug af magnetiske brems og hvirvelstrømsbremser til nødbremsning kan forbydes.

8.2.2. Hvis det er tilladt, må hvirvelstrømsbremser og magnetiske brems anvendes til driftsbremsning.

8.2.3. *Særtilfælde for Tyskland:*

Magnetiske brems og hvirvelstrømsbremser må ikke anvendes på forreste køretøjs første bogie, medmindre andet udtrykkeligt angives. "
 - b) Tillæg 2, afsnit 5, affattes således:

"5. ALARMTYPER OG -GRÆNSER

HABD-systemet skal omfatte følgende alarmtyper:

 - alarm ved overophedet aksel
 - alarm ved varm aksel
 - alarm ved temperaturforskel eller anden alarmtype. "
- 16) I bilag B foretages følgende ændringer:
- a) Afsnittet "BRUG AF BILAG B", fjerde afsnit, affattes således:

"Jernbanevirksomheder, der står for at skulle installere et eller flere af disse systemer på deres tog, skal tage kontakt til den pågældende medlemsstat. "

- b) Afsnit "Del 2: Radio", punktummet efter punkt 17 i indekset, affattes således:

"Disse systemer er aktuelt i brug i medlemsstaterne. "

17) Bilag C udgår.

18) I bilag E foretages følgende ændringer:

- a) Afsnittet "Modul SB (Typegodkendelse)", underafsnit 3, femte afsnit, andet led, affattes således:
"– det europæiske register over godkendte typer af køretøjer, inklusive alle angivelser, der er anført i TSI".
- b) I afsnittet "Modul SD (Kvalitetssikring af produktionen)" foretages følgende ændringer:
- i) Underafsnit 4.2, andet afsnit, sjette led, affattes således:
"– infrastrukturregistret, inklusive alle angivelser, der er anført i TSI".
- ii) Underafsnit 10, niende led, affattes således:
"– infrastrukturregistret, inklusive alle angivelser, der er anført i TSI".
- c) I afsnittet "Modul SF (Produktverifikation)" foretages følgende ændringer:
- i) Underafsnit 5, andet afsnit, tredje led, affattes således:
"– infrastrukturregistret, inklusive alle angivelser, der er anført i TSI".
- ii) Underafsnit 10, andet afsnit, affattes således:
"– infrastrukturregistret, inklusive alle angivelser, der er anført i TSI".
- d) Afsnittet "Modul SH2 (Fuldstændig kvalitetssikring med konstruktionsundersøgelse)", underafsnit 10, ottende led, affattes således:
"– infrastrukturregistret, inklusive alle angivelser, der er anført i TSI".
- e) I afsnittet "Modul SG (Enhedsverifikation)" foretages følgende ændringer:
- i) Underafsnit 3, andet afsnit, andet led, affattes således:
"– infrastrukturregistret, inklusive alle angivelser, der er anført i TSI".
- ii) Underafsnit 8, ottende led, affattes således:
"– infrastrukturregistret, inklusive alle angivelser, der er anført i TSI".
-

-
- 1) EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.
 - 2) EUT L 164 af 30.4.2004, s. 1.
 - 3) EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6.
 - 4) EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1.
 - 5) EUT L 256 af 1.10.2011, s. 1.
 - 6) EUT L 264 af 8.10.2011, s. 32.
 - 7) EUT L 284 af 16.10.2006, s. 1.
 - 8) EUT L 342 af 7.12.2006, s. 1.