

KOMMISJONSVEDTAK

2015/EØS/64/24

av 23. januar 2009

om endring av vedtak 2006/861/EF og 2006/920/EF om tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne som gjelder for delsystemer i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog

[meddelt under nummer K(2009) 38]

(2009/107/EF)(*)

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESSKAP
HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF av 17. juni 2008 om samtrafikkevnen i Fellesskapets jernbanesystem (omarbeiding)⁽¹⁾, særlig artikkel 6 nr. 1,

under henvisning til anbefaling fra Det europeiske jernbanebyrå om foreløpig revisjon av TSI-en for godsvogner (ERA/REC/INT/03-2008) av 27. oktober 2008 og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved artikkel 12 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004⁽²⁾ er det fastsatt at Det europeiske jernbanebyrå (heretter kalt «byrået») skal sikre at de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkevne (TSI-ene) tilpasses den tekniske utvikling og markedsutviklingen samt til de samfunnsmessige kravene, og framlegge forslag for Kommisjonen om de endringene i TSI-ene som det anser nødvendige.
- 2) Ved vedtak K(2007) 3371 av 13. juli 2007 gav Kommisjonen et rammemandat til byrået for utføring av visse former for virksomhet i henhold til rådsdirektiv 96/48/EF av 23. juli 1996 om samtrafikkevnen i det

transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog⁽³⁾ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/16/EF av 19. mars 2001 om samtrafikkevnen til det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog⁽⁴⁾. I henhold til vilkårene i dette rammemandatet ble byrået anmodet om å foreta en revisjon av TSI-en for rullende materiell — godsvogner, fastsatt ved kommisjonsvedtak 2006/861/EF av 28. juli 2006 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne som gjelder for delsystemet «Rullende materiell — godsvogner» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog⁽⁵⁾, samt avgi tekniske uttalelser om kritiske feil og offentliggjøre en liste over påviste mindre feil.

- 3) Da Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF) av 1999 trådte i kraft 1. juli 2006, ble det innført nye regler for tekniske spesifikasjoner som gjelder godsvogner. Den tidligere RIV-avtalen mellom jernbaneforetak ble delvis erstattet med en ny privat og frivillig avtale, «General Contract of Use» (GCU)⁽⁶⁾ mellom jernbaneforetak og vogninnehavere, samt av vedtak 2006/861/EF.
- 4) Mens godsvogner som var registrert i henhold til RIV-avtalen, trengte bare én tillatelse utstedt av det registrerende jernbaneforetaket, ble det i direktiv 2001/16/EF stilt krav om en tillatelse for hver medlemsstat. Dette problemet ble løst midlertidig ved nr. 7.6 i vedlegget til vedtak 2006/861/EF, der det er fastsatt at når

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 45 av 14.2.2009, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 52/2011 av 20. mai 2011 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 43 av 28.7.2011, s. 11.

⁽¹⁾ EUT L 191 av 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 164 av 30.4.2004, s. 1. Rettet i EUT L 220 av 21.6.2004, s. 3.

⁽³⁾ EFT L 235 av 17.9.1996, s. 6.

⁽⁴⁾ EFT L 110 av 20.4.2001, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 344 av 8.12.2006, s. 1.

⁽⁶⁾ GCUs nettsted: <http://www.gcubureau.org>

sikkerhetscertifikatet eller tillatelsen til ibruktaking er gitt for en gruppe godsvogner i én av medlemsstatene, skal alle medlemsstater anerkjenne dette sertifikatet eller denne tillatelsen for å unngå at sikkerhetsmyndighetene kontrollerer sikkerhet og samtrafikkevne to ganger. Det er også fastsatt at i den grad vedtak 2006/861/EF inneholder åpne punkter, vil tillatelser til ibruktaking bli gjensidig anerkjent, bortsett fra som angitt i vedlegg JJ til nevnte vedtak. I og med at vedlegg JJ ikke klart fastslår vilkårene for når en tillatelse til ibruktaking av en godsvogn i én medlemsstat skal gjensidig anerkjennes i andre medlemsstater, har imidlertid anvendelsen av nr. 7.6 i vedlegget til vedtak 2006/861/EF ført til ulike fortolkninger. Dette har medført rettslig usikkerhet og vanskeligheter for bransjen, som har anmodet Kommissjonen om å treffe umiddelbare tiltak.

- 5) Dette problemet kan nå løses fordi det ved artikkel 23 nr. 1 i direktiv 2008/57/EF er fastsatt at kjøretøyer som fullt ut overholder TSI-er som omfatter alle forhold ved de relevante delsystemene, uten særtilfeller og uten åpne punkter strengt knyttet til teknisk kompatibilitet mellom kjøretøy og jernbanenett, ikke skal være underlagt ytterligere tillatelse til ibruktaking så lenge de trafikkerer jernbanenett som er i samsvar med TSI-ene i de andre medlemsstatene, eller oppfyller de vilkårene som er angitt i de tilsvarende TSI-ene.
- 6) Vedtak 2006/861/EF inneholder en rekke åpne punkter og tekniske feil. Selv om nasjonale tekniske regler kan anvendes for å oppfylle de grunnleggende kravene i tilknytning til de åpne punktene, finnes det ingen rettslig sikkerhet for at andre medlemsstater vil godta disse nasjonale løsningene. I samsvar med artikkel 7 i direktiv 2008/57/EF er dessuten den riktige framgangsmåten ved vesentlige eller kritiske feil å endre de relevante TSI-ene umiddelbart.
- 7) For igjen å oppnå full samtrafikkevne for godsvogner beregnet på internasjonal transport er det nødvendig med en umiddelbar revisjon av vedtak 2006/861/EF for å klargjøre vilkårene for at en tillatelse til ibruktaking av godsvogner som er i samsvar med TSI-er, skal være gyldige i alle andre medlemsstater.
- 8) Godsvogner som det er gitt tillatelse til ibruktaking for i samsvar med artikkel 22 nr. 1 i direktiv 2008/57/EF, og som har en tillatelse som er gyldig i alle medlemsstater i samsvar med artikkel 23 nr. 1 i direktiv 2008/57/EF, skal ha en tydelig og lett gjenkjennelig bokstavmerking. Det er derfor nødvendig å endre vedlegg P.5 til TSI-en for delsystemet «Drift og trafikkstyring» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog, som ble vedtatt ved kommisjonsvedtak 2006/920/EF⁽¹⁾.
- 9) Vedtak 2006/861/EF og 2006/920/EF bør derfor endres.

- 10) Tiltakene fastsatt i dette vedtak er i samsvar med uttalelse fra komiteen nedsatt ved artikkel 29 nr. 1 i direktiv 2008/57/EF —

GJORT DETTE VEDTAK:

Artikkel 1

Endringer i vedtak 2006/861/EF

I vedtak 2006/861/EF gjøres følgende endringer:

- a) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 1a

Tekniske dokumenter

1. Det europeiske jernbanebyrå («byrået») skal på sitt nettsted offentliggjøre innholdet i vedlegg LL i form av et teknisk dokument fra byrået.
2. Byrået skal på sitt nettsted offentliggjøre listen over fullt godkjente komposittbremseklosser beregnet på internasjonal transport nevnt i vedlegg P og JJ i form av et teknisk dokument fra byrået.
3. Byrået skal på sitt nettsted offentliggjøre ytterligere spesifikasjoner for trekkinnetningen nevnt i vedlegg JJ i form av et teknisk dokument fra byrået.
4. Byrået skal ajourføre de tekniske dokumentene nevnt i nr. 1-3 og underrette Kommissjonen om eventuelle reviderte versjoner. Kommissjonen skal underrette medlemsstatene gjennom komiteen nedsatt ved artikkel 29 i direktiv 2008/57/EF. Dersom Kommissjonen eller en medlemsstat anser at et teknisk dokument ikke oppfyller kravene i direktiv 2008/57/EF eller andre deler av Fellesskapets regelverk, skal saken drøftes i komiteen. På grunnlag av komiteens drøftinger og på anmodning fra Kommissjonen skal byrået trekke tilbake eller endre de tekniske dokumentene.»

- b) Vedleggene endres som angitt i vedlegg I.

Artikkel 2

Endring av vedtak 2006/920/EF

Vedlegg P.5 til vedtak 2006/920/EF endres som angitt i vedlegg II.

Artikkel 3

Dersom merkingen «TEN» på godsvogner, som ble tatt i bruk før dette vedtak trådte i kraft, ikke er i samsvar med betydningen angitt i vedlegg II, skal merkingen fjernes innen 31. desember 2010.

Artikkel 4

Dette vedtak får anvendelse fra 1. juli 2009.

⁽¹⁾ EUT L 359 av 18.12.2006, s. 1.

Artikkel 5

Dette vedtak er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 23. januar 2009.

For Kommisjonen

Antonio TAJANI

Visepresident

VEDLEGG I

I vedleggene til vedtak 2006/861/EF gjøres følgende endringer:

1) I vedlegget gjøres følgende endringer:

a) Nr. 4.2.3.3.2 skal lyde:

«Dette er fremdeles et åpent punkt, unntatt for godsvogner som oppfyller vilkårene angitt i nr. 7.6.4.»

b) I nr. 4.2.3.4.2.1 skal annet strekpunkt om Y/Q-krefter lyde:

«— **Y/Q-krefter**

For å begrense risikoen for hjulklattring på skinnen skal kvotienten til den tverrgående kraften Y og den loddrette belastningen Q på et hjul ikke overstige

$(Y/Q)_{\text{lim}} = 0,8$ for dynamisk prøving på spor

$(Y/Q)_{\text{lim}} = 1,2$ for statisk prøving.»

c) I nr. 4.2.3.4.2.2 skal første punktum lyde:

«Godsvogner kan kjøre på skjeve spor dersom (Y/Q) ved statisk prøving ikke overstiger grensen angitt i nr. 4.2.3.4.2.1 i en kurve med en radius $R = 150$ m og for et gitt skjevt spor:»

d) Etter nr. 6.2.3.2.1.3 innsettes følgende:

«6.2.3.2.1.4. *Unntak fra statisk prøving*

Godsvogner er unntatt fra den statiske prøvingen nevnt i nr. 4.2.3.4.2.1 dersom de oppfyller kravene i UIC-standardblad 530-2 (mai 2006).»

e) Nr. 7.6 skal lyde:

«7.6. *TILLATELSE TIL IBRUKTAKING AV GODSVOGNER SOM ER I SAMSVAR MED TSI-ER*

7.6.1. Dersom det er oppnådd samsvar med TSI-ene, og det er utstedt en EF-verifiseringserklæring for godsvogner i en av medlemsstatene, skal alle medlemsstater anerkjenne dette i samsvar med artikkel 17 nr. 1 i direktiv 2008/57/EF.

7.6.2. Når det søkes om tillatelse til ibruktaking i henhold til artikkel 21 i direktiv 2008/57/EF, kan søkerne søke om tillatelse til ibruktaking for grupper av godsvogner. Godsvognene kan grupperes etter serie, idet artikkel 21 nr. 13 i direktiv 2008/57/EF får anvendelse, eller etter type, idet artikkel 26 i nevnte direktiv får anvendelse.

7.6.3. I samsvar med artikkel 21 nr. 5 i direktiv 2008/57/EF er en tillatelse til ibruktaking som er gitt i én medlemsstat, gyldig i alle medlemsstater, med mindre det kreves ytterligere tillatelser. Medlemsstatene kan imidlertid benytte denne muligheten bare på de vilkårene som er angitt i artikkel 23 og 25 i nevnte direktiv. I samsvar med artikkel 23 nr. 4 i nevnte direktiv er et av vilkårene for at en medlemsstat kan anmode om en «ytterligere tillatelse», at det finnes åpne punkter knyttet til teknisk kompatibilitet mellom infrastruktur og kjøretøyer. For dette formål inneholder vedlegg JJ en liste over åpne punkter som påkrevd i artikkel 5 nr. 6 i nevnte direktiv, og angir også de åpne punktene som kan kreve ytterligere kontroller med sikte på å sikre teknisk kompatibilitet mellom infrastruktur og kjøretøyer.

7.6.4. En tillatelse til ibruktaking som er gitt av én medlemsstat, er gyldig i alle andre medlemsstater på følgende vilkår:

- a) Det er gitt tillatelse for godsvognen i samsvar med artikkel 22 i direktiv 2008/57/EF på grunnlag av denne TSI-en, herunder verifiseringene knyttet til de åpne punktene som er angitt i vedlegg JJ del 1.
- b) Godsvognen er kompatibel med en sporvidde på 1 435 mm.
- c) Godsvognen har lasteprofil G1, som angitt i vedlegg C3.
- d) Godsvognen har en akselavstand som ikke overstiger 17 500 mm mellom to aksler plassert ved siden av hverandre.
- e) Godsvognen oppfyller kravene i vedlegg JJ del 2.

7.6.5. Selv om det er gitt tillatelse til ibruktaking av en godsvogn, er det nødvendig å sikre at den er i drift på kompatible infrastrukturer; dette kan gjøres ved å bruke infrastrukturregisteret og registeret over rullende materiell.»

2) I vedlegg B gjøres følgende endringer:

a) I punkt B.3 skal merknad 4) lyde:

«4) Eksisterende godsvogner som kan framføres med samme belastninger som i S-trafikk ved 120 km/t, er allerede merket med tegnet «**», plassert til høyre for merkingen for største belastning; ingen flere godsvogner kan tilføyes til denne kategorien.»

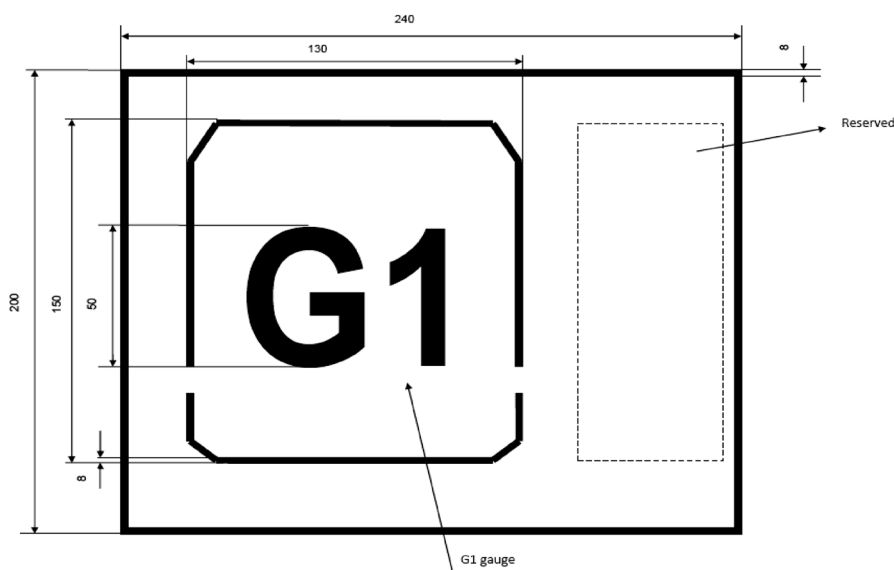
b) I punkt B.3 skal ny merknad 5) lyde:

«5) Nye godsvogner med samme bremseevne som «S2»-vogner i samsvar med tabellen i nr. 4.2.4.1.2.2 som kan framføres med samme belastninger som i S-trafikk ved 120 km/t i samsvar med særlige spesifikasjoner oppført i vedlegg Y, skal være merket med tegnet «***», plassert til høyre for merkingen for største belastning.»

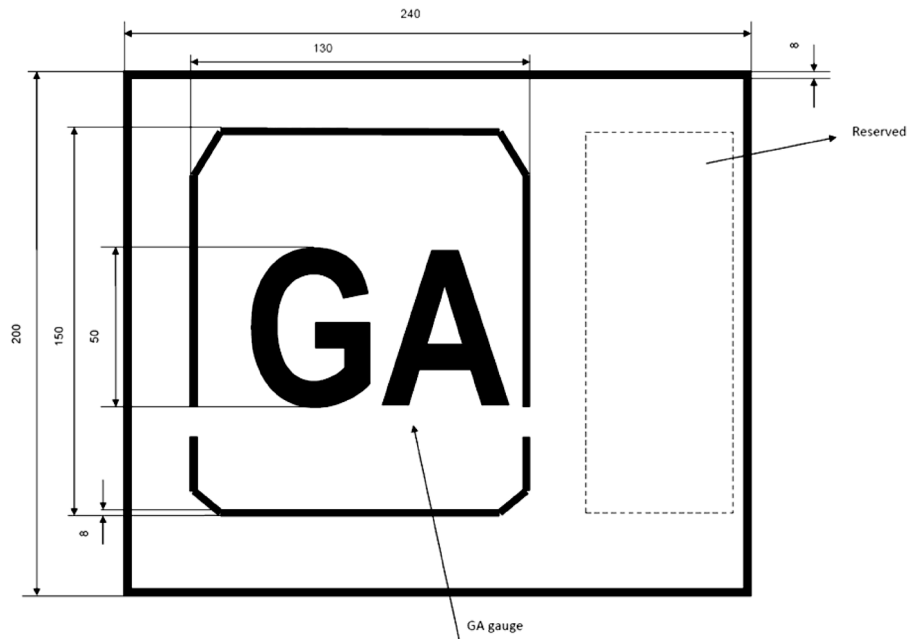
c) Punkt B.32 skal lyde:

«B.32. MERKING AV LASTEPROFIL FOR GODSVOGNER

1. Godsvogner som er konstruert for lasteprofil G1, merkes på følgende måte:



2. Godsvogner som er konstruert for lasteprofil GA, GB eller GC, merkes på følgende måte:



- 3) I punkt L.1.4.2.1 i vedlegg L skal siste punktum lyde:

«Når helhjul monteres på godsvogner som er 100 % utstyrt med klossbremses, skal det tas hensyn til følgende parametre:

Hjuldiameterområde (i mm)	1000-920 og 920-840	840-760	760-680
Effekt	50 kW	42,5 kW	38 kW
Testtid	45 min	45 min	45 min
Kjørehastighet	60 km/t	60 km/t	60 km/t

Merknad: For bestemte typer godstrafikk kan verdiene for effekt og/eller testtid og/eller kjørehastighet og/eller aksellast og/eller hjuldiameter endres for å kontrollere disse hjulenes termomekaniske reaksjon i en situasjon med begrenset anvendelse.»

- 4) I vedlegg P skal punkt P.1.10, «Bremsklosser», lyde:

«P.1.10. **Bremsklosser**

Prøvmetsoden for konstruksjonsvurdering av samtrafikkkomponenten bremsklosser skal være i samsvar med spesifikasjonen i punkt I.10.2 i vedlegg I. Denne spesifikasjonen er fremdeles et åpent punkt for komposittbremsklosser.

Komposittbremsklosser som allerede er i bruk, har bestått vurderingen i samsvar med punkt P.2.10. Listen over fullt godkjente komposittbremsklosser beregnet på internasjonal transport, angis i et teknisk dokument som skal offentliggjøres på nettstedet til Det europeiske jernbanebyrå.»

- 5) Vedlegg JJ skal lyde:

«VEDLEGG JJ

JJ.1. LISTE OVER ÅPNE PUNKTER

I tabellen nedenfor sammenfattes de åpne punktene for denne TSI-en, og hvert enkelt av dem klassifiseres som knyttet til («JA»-kolonnen) eller ikke knyttet til («NEI»- kolonnen) teknisk kompatibilitet mellom infrastruktur og kjøretøyer.

Henvvisning til TSI	Tittel	JA	NEI
4.2.3.3.2	Varmgangsdeteksjon	X	
4.2.6.2	Aerodynamiske virkninger		X
4.2.6.3	Sidevind	X	
4.3.3	Delsystemet «Drift og trafikkstyring»		X
6.1.2.2	Vurdering av sveiseskjøter skal utføres i samsvar med nasjonale regler.	X	
6.2.2.1	Vurdering av sveiseskjøter skal utføres i samsvar med nasjonale regler.	X	
6.2.2.3	Vurdering av vedlikehold	X	
6.2.3.4.2	Aerodynamiske virkninger		X
6.2.3.4.3	Sidevind	X	
Vedlegg E	Hjulets rulleflater gjenstår som åpent punkt inntil EN er offentliggjort.	X	
Vedlegg L	Spesifikasjoner for hjul av støpestål er et åpent punkt. Det er anmodet om en ny EN.	X	
Vedlegg P			
P.1.1	Styreventil		X
P.1.2	Lastvekselventil for variabel belastning og automatisk omstilling for tom/lastet		X
P.1.3	Glidevern		X
P.1.7	Stengekraner		X
P.1.10	Bremseklosser — konstruksjonsvurdering	X	
P.1.11	Bremseakseleratorventil		X
P.1.12	Automatisk registrering av variabel belastning og omstillingsenhet for tom/lastet		X
P.2.10	Bremseklosser — produktvurdering	X	

JJ.2. AVKLARING AV ÅPNE PUNKTER OG YTTERLIGERE SPESIFIKASJONER FOR GODSVOGNER NEVNT I NR. 7.6.4

1. Avklaring av åpne punkter

For godsvogner som er angitt i nr. 7.6 i denne TSI-en, avklares de åpne punktene som er markert i «JA»-kolonnen i vedlegg JJ del 1, i dette nummer.

1.1. Varmgangsdeteksjon

Det åpne punktet som er angitt i nr. 4.2.3.3.2 i denne TSI-en, avklares dersom godsvogneren er i samsvar med spesifikasjonene i det tilknyttede tekniske dokumentet fra Det europeiske jernbanebyrå.

1.2. Sidevind

Det åpne punktet som er angitt i nr. 4.2.6.3 og 6.2.3.4.3 i denne TSI-en, avklares uten obligatoriske krav til godsvognens konstruksjon. Enkelte driftsmessige tiltak kan få anvendelse.

1.3. Vurdering av sveiseskjøter

Det åpne punktet som er angitt i nr. 6.1.2.2 og 6.2.2.1 i denne TSI-en, avklares ved anvendelsen av EN 15085-5 fra oktober 2007.

1.4. *Vurdering av vedlikehold*

Det åpne punktet som er angitt i vedlegg D til denne TSI-en, avklares på følgende måte: En vedlikeholdsplan som:

- a) ble anvendt av et jernbaneforetak som tidligere var et registrerende RIV-medlem på tidspunktet for tilbakekallingen av RIV, eller
- b) ble godkjent i samsvar med nasjonale eller internasjonale regler,

og som også oppfyller kravene i denne TSI-en, er gyldig. Driftsytelsen anses å være tilfredsstillende.

1.5. *Rulleflater*

Det åpne punktet som er angitt i vedlegg E til denne TSI-en, avklares på følgende måte: Feil ved rulleflater vil bli vurdert i forbindelse med vedlikeholdet.

1.6. *Hjul av støpestål*

Det åpne punktet som er angitt i vedlegg L til denne TSI-en, avklares på følgende måte: Hjul av støpestål er ikke tillatt før en ny europeisk standard er offentliggjort.

1.7. *Konstruksjon og vurdering av komposittbremseklosser*

Det åpne punktet som er angitt i vedlegg P.1.10 og P.2.10 i denne TSI-en, avklares med det tilknyttede tekniske dokumentet som offentliggjøres på nettstedet til Det europeiske jernbanebyrå.

2. **Ytterligere spesifikasjoner**

Følgende ytterligere spesifikasjoner kreves også for godsvogner som er angitt i nr. 7.6.4.

2.1. *Buffere og draginnretninger*

— I tillegg til spesifikasjonene i nr. 4.2.2.1.2.1 i denne TSI-en, kreves det også at buffere på godsvogner skal være utstyrt med en styreinnetning til stempelet som hindrer sistnevnte i å rotere fritt rundt sin lengdeakse. Den tillatte rotasjonstoleransen er $\pm 2^\circ$ for nye buffere.

— I tillegg til spesifikasjonene i nr. 4.2.2.1.2.2 i denne TSI-en, kreves det også at:

- a) draginnretningen mellom vognene i hvert sett med permanent sammenkoblede godsvogner (eller vognsett) skal ha en trekkbruddstyrke som er større enn for draginnretningen på endene av de fast sammenkoblede vognene,
- b) Det europeiske jernbanebyrås tekniske dokument om «ytterligere spesifikasjoner for draginnretninger», som gjelder følgende elementer, får også anvendelse (prEN 15551 forventes å bli offentliggjort i april 2009):

- dynamisk energikapasitet,
- innfesting,
- slaglengde og rotasjonssikring,
- mekanisk motstand,
- elastisitetsegenskaper,
- merking,
- beregning av bufferens dekningsgrad og bufferplatemateriale,
- dimensjon for trekkstangens åpning.

- c) Med henblikk på den mekaniske motstanden i utstyret skal draginnretningen (unntatt det elastiske systemet), dragkroker og skruelokplinger konstrueres for en levetid på 30 år. På anmodning fra kunden kan 20 år godkjennes.

- d) Tabellen nedenfor viser omfanget av krefter og antallet sykluser som skal anvendes ved dynamisk typeprøving.

Vilkår for dynamisk typeprøving

Driftskrav			Prøvingsbelastninger som skal anvendes		
Levetid (år)	Sannsynlighet for overlevelse (%)	Sikkerhetsfaktor (f_N)	Belastning	Trinn 1	Trinn 2
			1 MN	$\Delta F1 = 200$ kN	$\Delta F2 = 675$ kN
			1,2 MN	$\Delta F1 = 240$ kN	$\Delta F2 = 810$ kN
			1,5 MN	$\Delta F1 = 300$ kN	$\Delta F2 = 1\ 015$ kN
				N1 i sykluser	N2 i sykluser
20	97,5	1,7	Alle	10^6	$1,45 \times 10^3$
30	97,5	1,7	Alle	$1,5 \times 10^6$	$2,15 \times 10^3$

Den dynamiske typeprøvingen skal utføres på tre draginnretninger uten elastisk system. Alle tre prøveobjekter må tåle prøvingen uten å vise tegn på skade. De skal ikke ha sprekker, og trekkraften skal ikke være under 1 000 kN.

2.2. Kjøretøykonstruksjonens styrke

I tillegg til spesifikasjonene i nr. 4.2.2.3.1 i denne TSI-en, kreves det også at:

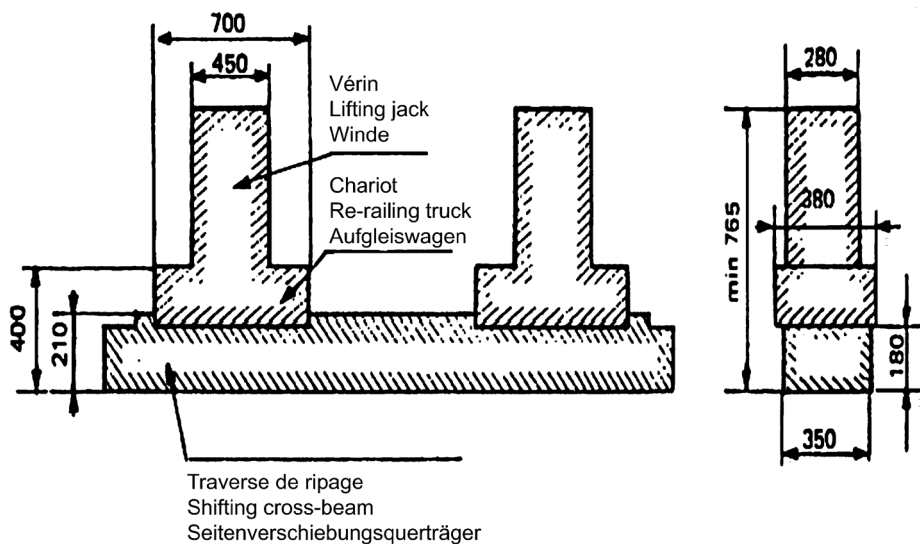
- bare prøvinger og beregninger som numeriske simuleringer er validert for, blir godkjent,
- det i vedlikeholdsplanen tas hensyn til følgende: Ved bruk av termomekanisk valset stål kreves særlige tiltak når det gjelder varme (behandling).

2.3. Heving

I tillegg til spesifikasjonene i nr. 4.2.2.3.2.4 i denne TSI-en kreves det at hevingen er i samsvar med følgende diagram:

Figur

Relevage sur la voie / Rerailing



2.4. Aksel

I tillegg til spesifikasjonene i nr. 5.4.2.4 og vedlegg M.1.4 i denne TSI-en får følgende standarder anvendelse på største tillatte spenninger: EN 13103 nr. 7, EN 13260 nr. 3.2.2 og EN 13261 nr. 3.2.3.

2.5. Kjøretøyets dynamiske egenskaper

I tillegg til spesifikasjonene i nr. 4.2.3.4 i denne TSI-en, kreves det også at EN 14363 eller UIC-standardblad 432 får anvendelse på de særlige tilfellene med boggier som ikke er oppført i vedlegg Y.

I tillegg til spesifikasjonene i nr. 4.2.3.4.2.2 i denne TSI-en som gjelder sikkerhet mot avsporing ved kjøring på skjeve spor:

— får en av de tre metodene som er angitt i EN 14363, anvendelse,

— er godsvogner unntatt fra disse prøvingene dersom de oppfyller kravene i UIC-standardblad 530-2.

2.6. Trykkraft i lengderetningen

I tillegg til spesifikasjonene i nr. 4.2.3.5 og vedlegg R i denne TSI-en kreves det samsvar med nr. 3.2 i UIC-standardblad 530-2, unntatt kravet om å diskutere med og få samtykke fra UICs studiegruppe 2.

2.7. Bremsing

2.7.1. Energilagring

I tillegg til spesifikasjonene i nr. 4.2.4.1.2.4 i denne TSI-en kreves det at energilagringen konstrueres på en slik måte at trykket i luftforrådsbeholderen etter aktivering av bremsen (med høyeste bremsesynderttrykk og høyeste sylinderslaglengde for godsvogner ved alle lastetilstander) er minst 0,3 bar høyere enn bremsesynderttrykket uten tilførsel av ytterligere energi.

2.8. Toakslede godsvogner

I tillegg til spesifikasjonene i nr. 4.2.3.4.2.4 i denne TSI-en er det obligatorisk å anvende UIC-standardblad 517 ved beregning av opphenget for toakslede godsvogner.

2.9. Elektriske eller elektromagnetiske forstyrrelser

Godsvogner som har en energikilde som kan forårsake elektriske forstyrrelser, skal undersøkes i forhold til UIC-standardblad 550-2 og 550-3. Den elektromagnetiske signaturen til de største togsammensetningene skal valideres.

2.10. Særlige godsvogntyper

For hver av følgende godsvogntyper gjelder de tilknyttede ytterligere spesifikasjonene:

— for godsvogner utstyrt med forbrenningsmotor: UIC-standardblad 538,

— for vognsett og leddvogner: UIC-standardblad 572,

— for vogner beregnet på transport av containere, flak og mobile enheter for horisontal lasting: UIC-standardblad 571-4,

— for varmeisolerte godsvogner og kjølevogner: UIC-standardblad 554-2,

— for semitrailere på boggier: UIC-standardblad 597.

2.11. Godsvogner som kommer til Det forente kongerike

Godsvogner som kommer til Det forente kongerike, skal også oppfylle kravene i UIC-standardblad 503 vedrørende særlige forhold i Det forente kongerike.»

- 6) Etter vedlegg KK skal nytt vedlegg LL lyde:

«VEDLEGG LL

REFERANSEDOKUMENT FOR VARMGANGSDETEKSJON

Merknad: Dette vedlegg offentliggjøres også i form av et teknisk dokument fra Det europeiske jernbanebyrå og vil bli ajourført i samsvar med artikkel 1a nr. 4.

1. TERMER OG DEFINISJONER

I dette vedlegg menes med:

«akselager» et lager eller en lagerenhet på en aksel på et kjøretøy som overfører en del av kjøretøys vekt direkte til hjulsatsen,

«akselkasse» konstruksjonen, herunder for eksempel med et overgangsstykke for radiallager som rommer eller er i kontakt med akselens lagertapp og skaper et gresningsnitt med boggien og/eller fjæropphenget,

HABD (varmgangsdetektor):

«målsone» et definert område på undersiden av en aksekkasse som er konstruert slik at temperaturen skal kunne overvåkes av en HABD,

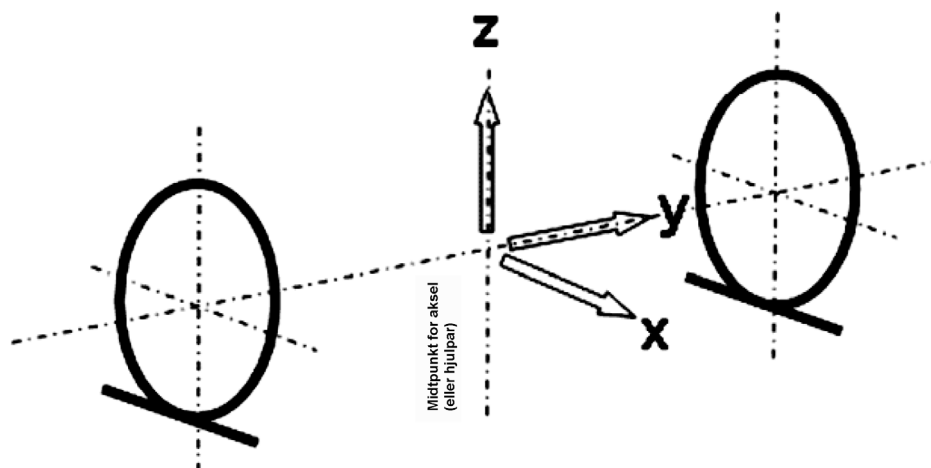
«målområde» den vinkelrette projeksjonen av målsone på XY-planet,

«forbudssone» en sone der varmekilder som eksos, som kan påvirke reaksjonen til en HABD, må avskjermes termisk eller på annen måte utelukkes fra termisk påvirkning,

«koordinater for rullende materiell» koordinatene for rullende materiell, figur 1, basert på høyrehåndsregelen i det kartesiske koordinatsystem, der den positive X-aksen (lengdeaksen) går langs kjøretøyet i kjøreretningen, Z-aksen går loddrett oppover og origo er i hjulsatsakselens midtpunkt. Y-aksen er tverraksen i kjøreretningen,

Figur 1

Koordinater for rullende materiell



«hjulsats» en enhet som består av en aksel, to hjul og deres aksellagre, eller et par frittstående hjul som er plassert i samme posisjon i lengderetningen, og deres lagre,

«varmekilde» en del av det rullende materiellet som kan ha en temperatur som er høyere enn driftstemperaturen på undersiden av akselkassen, for eksempel en varm last eller et eksosrør.

2. SYMBOLER OG FORKORTELSER

I dette vedlegg menes med:

HABD	varmgangsdetektor
IM	infrastrukturforvaltning (som definert i TSI-en)
LPZ	forbudssonens lengde på lengdeaksen i mm
LTA	målområdets lengde på lengdeaksen i mm
PZ	forbudssone
RST	rullende materiell (som definert i TSI-en)
RU	jernbaneforetak (som definert i TSI-en)
TA	målområde
TSI	teknisk spesifikasjon for samtrafikkeve
WPZ	forbudssonens bredde på tverraksen i mm
WTA	målområdets bredde på tverraksen i mm
YPZ	posisjon for forbudssonens midtpunkt på tverraksen i mm i forhold til kjøretøyets midtlinje
XTA	posisjon for målområdets midtpunkt på lengdeaksen i mm i forhold til vognens midtlinje
YTA	posisjon for målområdets midtpunkt på tverraksen i mm i forhold til kjøretøyets midtlinje

3. KRAV TIL RULLENDE MATERIELL

Dette avsnittet inneholder kravene til rullende materiell når det gjelder HABD-grensesnittet.

3.1. Målsone

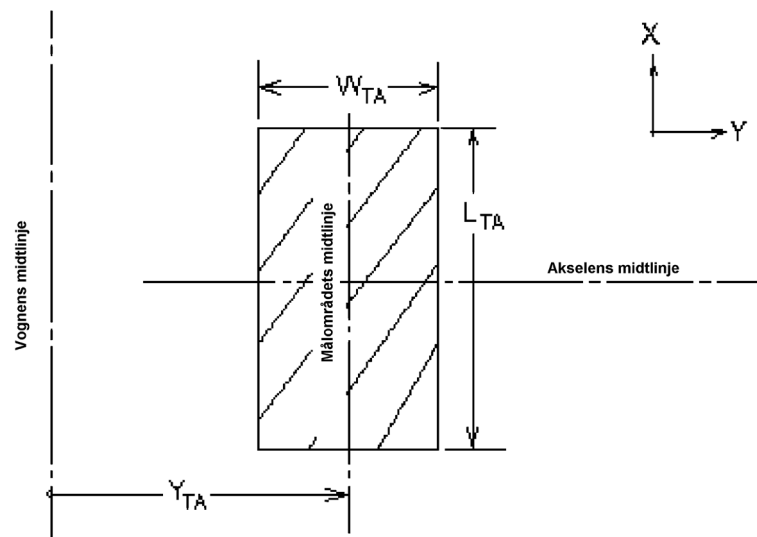
Målsonen er et område på undersiden av akselkassen som beskrives ved skjæringspunktet mellom akselkassen og en virtuell kube som har et vannrett tverrsnittområde definert ved dimensjonene XTA og YTA ved hjelp av koordinatene for rullende materiell. Den virtuelle kubens vannrette tverrsnittområde sammenfaller derfor med planvisningsområdet (det vil si i XY-planet) for målsonen, heretter kalt målområdet.

3.2. Målområde

Målområdet er plassert i rommet i forhold til akseldimensjonene og utgjør et område der en HABD kan fokusere på å overvåke temperaturen i en akselkasse. Figur 2 viser posisjon og minste dimensjoner for målområdet ved hjelp av koordinatene for rullende materiell.

Figur 2

Dimensjoner og posisjon for målområdet (TA) i XY-planet (sett nedenfra)



3.3. Målområdet dimensjoner

Idet det tas hensyn til mekaniske toleranser, skal målområdet ha:

- en bredde på tverraksen, WTA, som er større enn eller lik 50 mm,
- en lengde på lengdeaksen, LTA, som er større enn eller lik 100 mm.

3.4. Målområdets posisjon i XY-planet

I XY-planet skal midtpunktet i målområdet være plassert med en avstand på tverraksen, YTA, i forhold til akselens midtpunkt (eller midtpunktet til en hjulsats i samme posisjon), der 1 065 mm er mindre enn eller lik YTA, og YTA er mindre enn eller lik 1 095 mm. På lengdeaksen skal målområdets midtpunkt sammenfalle med akselens midtlinje.

3.5. Synlighetskrav for målområdet

Rullende materiell skal konstrueres slik at det mellom målsonen og HABD-en ikke finnes noe som kan forstyrre eller hindre HABD-en når den skal fokusere innenfor målsonen og dermed hindre måling av varmestrålingen.

Merknad: Ved konstruksjon av akselkassen til rullende materiell bør det tas sikte på å oppnå en ensartet temperaturfordeling i målsonen.

4. ANDRE KRAV TIL MEKANISK KONSTRUKSJON

For i størst mulig grad å begrense muligheten for HABD til å beregne en temperatur fra en varmekilde som ikke er en akselkasse, skal rullende materiell konstrueres slik at andre varmekilder, for eksempel varm nyttelast eller eksos, ikke befinner seg rett ved siden av eller rett over målområdets posisjon. For å lette dette skal ingen andre varmekilder plasseres i den forbudssonen som er definert i dette dokumentet.

Merknad 1: Dersom det på grunn av det rullende materialets konstruksjon er mulig/uunngåelig at en annen varmekilde enn en akselkasse blir plassert i forbudssonen, skal varmekilden skjermes termisk for å hindre at HABD beregner feil temperatur ved måling av varmestrålingen.

Merknad 2: Forbudssonen skal opprettholdes for alt rullende materiell, herunder for eksempel rullende materiell med innvendige lagre.

4.1. Forbudssone

Forbudssonen er definert ved et rektangulært område som omfatter målområdet og utvides vertikalt slik at det dannes en virtuell kube. Kubens dimensjoner er LPZ og WPZ i XY-planet og HPZ på vertikalaksene. Figur 3 viser en mulig posisjon for målområdet i forbudssonen ved hjelp av koordinatene for rullende materiell.

Idet det tas hensyn til mekaniske toleranser, skal forbudssonens kube ha følgende dimensjoner:

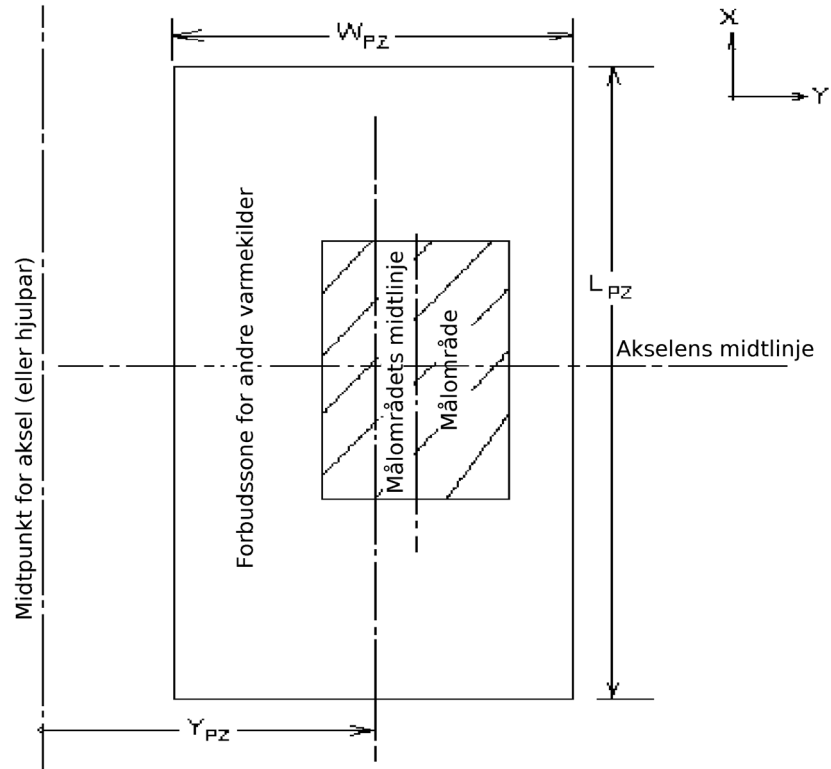
- en bredde på tverraksen, WPZ, som er større enn eller lik 100 mm,
- en lengde på lengdeaksen, LPZ, som er større enn eller lik 500 mm,
- høyden på vertikalaksen, HPZ, begynner på et punkt i XY-planet rett over HABD-en og slutter ved målområdets høyde, høyden til den termiske skjermingen eller kjøretøyets høyde.

Posisjonen til forbudssonens midtpunkt i XY-planet skal være som følger:

- i tverretningen, YPZ = 1 080 mm ± 5 mm målt i forhold til akselens midtpunkt (eller midtpunktet til en hjulsats i samme posisjon),
- i lengderetningen skal den sammenfalle med akselens midtlinje ± 5 mm.

Figur 3

Dimensjoner for forbudssonen (PZ) i XY-planet (sett nedenfra) ved en mulig posisjon for et målområde



5. SAMMENLIGNINGSTABELL

Av hensyn til sporbarhet er det nedenfor tatt med en tabell med krysshenvisninger mellom dette dokumentet og den opprinnelige prEN 15437.

Nummer i dokumentet	Nummer i prEN 15437
1	3.0
2	4.0
3	5
3.1	5.1
3.2	5.1.1
3.3	5.1.2
3.4	5.1.3
3.5	5.1.4
4	5.2
4.1	5.2.1»

VEDLEGG II

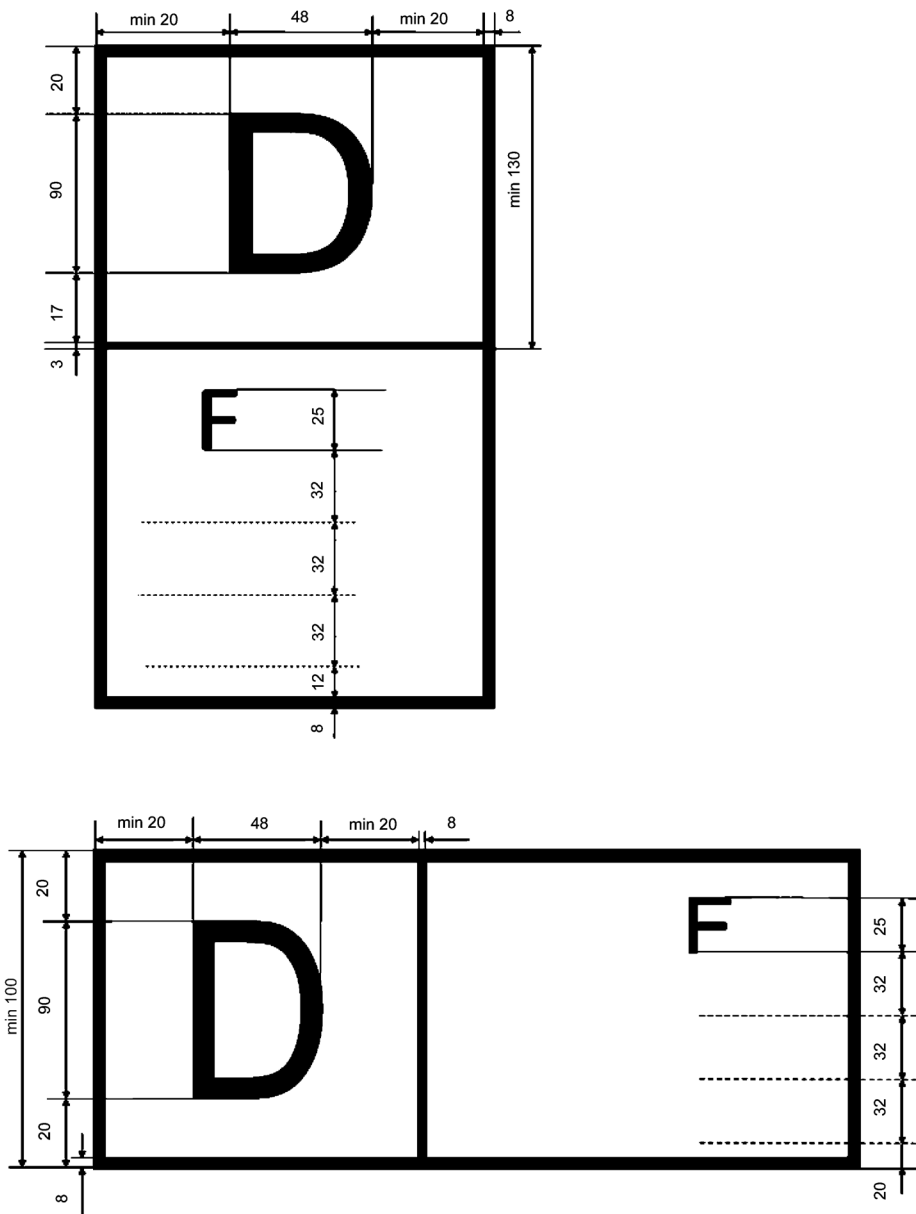
Vedlegg P.5 til vedtak 2006/920/EF skal lyde:

*«VEDLEGG P.5***BOOKSTAVMERKING AV SAMTRAFIKKEVNE**

- «TEN»: Kjøretøy som oppfyller følgende krav:
- Det er i samsvar med alle relevante TSI-er som er i kraft på tidspunktet for ibruktaking, og det er gitt tillatelse til ibruktaking i samsvar med artikkel 22 nr. 1 i direktiv 2008/57/EF.
 - Den har en tillatelse som er gyldig i alle medlemsstater i samsvar med artikkel 23 nr. 1 i direktiv 2008/57/EF, eller det har alternativt fått tillatelse fra hver enkelt medlemsstat.
- «PPV/PPW»: Godsvogn som oppfyller PPV/PPW-avtalen (i OSJD-stater) (original: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении)).

Merknader:

- a) Kjøretøyer merket med TEN tilsvarer kode 0-3 for det første sifferet i samtrafikkoden som er angitt i vedlegg P.6.
- b) Kjøretøyer som ikke har fått tillatelse til ibruktaking i alle medlemsstater, må ha merking som angir i hvilke medlemsstater de har tillatelse. Listen over medlemsstater som har gitt tillatelse, bør utformes i samsvar med en av følgende tegninger, der D står for den medlemsstaten som har gitt den første tillatelsen (Tyskland i eksempelet), og F står for den andre medlemsstaten som har gitt tillatelse (Frankrike i eksempelet). Medlemsstatene kodes i samsvar med vedlegg P.4. Dette kan omfatte kjøretøyer som er i samsvar med TSI-ene, og kjøretøyer som ikke er det. Disse kjøretøyene tilsvarer kode 4-8 for det første sifferet i samtrafikkoden som er angitt i vedlegg P.6.



>>