

II

(Besluiten op grond van het EG- en het Euratom-Verdrag waarvan publicatie niet verplicht is)

BESLUITEN/BESCHIKKINGEN

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 23 januari 2009

tot wijziging van Beschikkingen 2006/861/EG en 2006/920/EG betreffende technische specificaties inzake interoperabiliteit van subsystemen van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2009) 38)

(Voor de EER relevante tekst)

(2009/107/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem binnen de Gemeenschap ⁽¹⁾, en met name op artikel 6, lid 1,

Gelet op de aanbeveling van het Europees Spoorwegbureau betreffende de tussentijdse herziening van de TSI van de goederenwagens (ERA/REC/INT/03-2008) van 27 oktober 2008,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Artikel 12 van Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾ vereist dat het Europees Spoorwegbureau (hierna „het Bureau” genoemd) erop toeziet dat de technische specificaties voor interoperabiliteit („TSI's”) zijn aangepast aan de technische vooruitgang, marktontwikkelingen en maatschappelijke eisen, en dat het Bureau de Commissie voorstellen doet voor amendementen van TSI's die het noodzakelijk acht.
- (2) Bij Beschikking C(2007) 3371 van 13 juli 2007 heeft de Commissie aan 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 hogesnelheids-spoorwegsysteem ⁽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⁾. Overeenkomstig dit kadermandaat werd het Bureau gevraagd om de TSI van het rollend materieel — goederenwagens als vastgesteld bij Beschikking 2006/861/EG van de Commissie van 28 juli 2006 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem rollend materieel — goederenwagens van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem ⁽⁵⁾, te herzien evenals om technisch advies te geven over kritieke fouten en een lijst met vastgestelde geringe fouten te publiceren.

- (3) Door de inwerkingtreding op 1 juli 2006 van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 1999 gelden er nieuwe regels voor de technische specificaties voor goederenwagens. De oude RIV-overeenkomst tussen spoorwegondernemingen is gedeeltelijk vervangen door een nieuwe particuliere en vrijwillige overeenkomst, het General Contract of Use (GCU) ⁽⁶⁾ tussen spoorwegondernemingen en houders van wagens, evenals door Beschikking 2006/861/EG.
- (4) Terwijl de RIV-overeenkomst voor de wagens slechts één vergunning van de registrerende spoorwegonderneming vereiste, vereist Richtlijn 2001/16/EG een vergunning voor elke lidstaat. Dit probleem werd voorlopig opgelost door

⁽¹⁾ PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 164 van 30.4.2004, blz. 1, gerectificeerd in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 3.

⁽³⁾ PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6.

⁽⁴⁾ PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1.

⁽⁵⁾ PB L 344 van 8.12.2006, blz. 1.

⁽⁶⁾ De website van GCU: <http://www.gcubureau.org>.

punt 7.6 van de bijlage bij Beschikking 2006/861/EG dat bepaalt dat wanneer in een lidstaat een veiligheidscertificaat of een vergunning tot ingebruikneming is afgegeven voor gegroepeerde wagens, dat certificaat of die vergunning wederzijds dient te worden erkend door alle lidstaten om te voorkomen dat veiligheidsinstanties controles op het gebied van veiligheid/interoperabiliteit dubbel uitvoeren. Het bepaalt ook dat voor zover Beschikking 2006/861/EG nog openstaande punten bevat, een vergunning tot ingebruikneming wederzijds zal worden erkend, behoudens de gevallen als omschreven in bijlage JJ van die beslissing. Aangezien in bijlage JJ echter geen duidelijke voorwaarden worden vermeld waaronder een vergunning tot ingebruikneming van een wagen in één lidstaat wederzijds in de andere lidstaten moet worden erkend, heeft de toepassing van punt 7.6 van de bijlage bij Beschikking 2006/861/EG tot verschillende interpretaties geleid. Dat leidde tot rechts-onzekerheid en problemen voor de industrie die een onmiddellijk optreden van de Commissie vereisen.

- (5) Dat probleem kan nu worden opgelost aangezien op grond van artikel 23, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG voertuigen die volledig in overeenstemming zijn met TSI's die alle aspecten van de relevante subsystemen zonder specifieke gevallen en openstaande punten die strikt verband houden met de technische verenigbaarheid tussen voertuig en netwerk bestrijken, geen aanvullende vergunning voor indienststelling behoeven zolang zij rijden op TSI-conforme netten in de andere lidstaten of onder de in de bijbehorende TSI gespecificeerde voorwaarden.
- (6) Beschikking 2006/861/EG bevat een aantal open punten en technische fouten. Hoewel de nationale technische voorschriften zouden kunnen worden toegepast om aan de essentiële vereisten betreffende open punten te voldoen, is er geen rechtszekerheid dat die nationale oplossingen ook door andere lidstaten zouden worden aanvaard. Bovendien is de gepaste procedure bij een ernstige of kritieke fout, overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn 2008/57/EG, de onmiddellijke herziening van de relevante TSI's.
- (7) Teneinde de volledige interoperabiliteit van goederenwagens voor internationaal vervoer te herstellen, is een onmiddellijke herziening van Beschikking 2006/861/EG nodig om de voorwaarden te preciseren waaronder een vergunning tot indienstneming van een TSI-conforme wagen in alle andere lidstaten geldig is.
- (8) Wagens die overeenkomstig artikel 22, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG een vergunning tot indienstneming kregen en overeenkomstig artikel 23, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG een vergunning kregen die in alle lidstaten geldt, moeten een duidelijke en herkenbare alfabetische markering krijgen. Daartoe moet de bij Beschikking 2006/920/EG⁽¹⁾ vastgestelde bijlage P5 van de TSI betreffende het subsysteem „exploitatie en beheer van het treinverkeer” van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem worden gewijzigd.
- (9) De Beschikkingen 2006/861/EG en 2006/920/EG moeten derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.

- (10) De in deze beschikking vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het overeenkomstig artikel 29, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG ingestelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Beschikking 2006/861/EG

Beschikking 2006/861/EG wordt als volgt gewijzigd:

- a) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

„Artikel 1a

Technische documentatie

1. Het Europees Spoorwegbureau (ERA) publiceert de inhoud van bijlage LL als technisch ERA-document op zijn website.
2. Het ERA publiceert de lijst met de in de bijlagen P en JJ bedoelde K-remblokken die volledig zijn goedgekeurd voor internationaal vervoer als technisch ERA-document op zijn website.
3. Het Bureau publiceert de bijkomende specificaties betreffende het in bijlage JJ genoemde trekwerk als technisch ERA-document op zijn website.
4. Het Bureau houdt de in alinea's 1 tot 3 genoemde technische documenten up-to-date en houdt de Commissie van alle herziene versies op de hoogte. De Commissie houdt de lidstaten via het overeenkomstig artikel 29 van Richtlijn 2008/57/EG ingestelde comité op de hoogte. Indien de Commissie of een lidstaat van mening zijn dat een technisch document niet aan de vereisten van Richtlijn 2008/57/EG of van enige andere gemeenschapswetgeving voldoet, wordt de kwestie in het comité besproken. Op basis van het overleg van het comité en op verzoek van de Commissie worden de technische documenten door het Bureau ingetrokken of gewijzigd.”;

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

Artikel 2

Wijzigingen van Beschikking 2006/920/EG

Bijlage P5 van Beschikking 2006/920/EG wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage II.

Artikel 3

Indien de „TEN”-markering van goederenwagens die voor de inwerkingtreding van deze beschikking in gebruik zijn genomen niet in overeenstemming is met de bepalingen van bijlage II, wordt deze markering verwijderd voor 31 december 2010.

Artikel 4

Deze beschikking is van toepassing vanaf 1 juli 2009.

⁽¹⁾ PB L 359 van 18.12.2006, blz. 1.

Artikel 5

Deze beschikking is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 23 januari 2009.

Voor de Commissie

Antonio TAJANI

Vicevoorzitter

BIJLAGE I

De bijlagen bij Beschikking 2006/861/EG worden als volgt gewijzigd:

1) De bijlage wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 4.2.3.3.2 wordt vervangen door:

„Dit punt blijft open staan, behalve voor wagens die voldoen aan de in punt 7.6.4 genoemde voorwaarden.”;

b) in punt 4.2.3.4.2.1 wordt het tweede aandachtsstreepje betreffende de Y/Q-krachten vervangen door:

„— **Y/Q-krachten**

Om het risico van het opkruipen van het wiel op de spoorstaaf te beperken, mag het quotiënt van zijwaartse kracht Y en verticale kracht Q op een wiel niet groter zijn dan:

$(Y/Q)_{\text{lim}} = 0,8$ voor dynamische proeven op het spoor

$(Y/Q)_{\text{lim}} = 1,2$ voor statische proeven”;

c) in punt 4.2.3.4.2.2 wordt de eerste zin vervangen door:

„Wagens kunnen rijden op scheluw spoor wanneer (Y/Q) voor een gegeven scheluw spoor in statische proeven in een bocht met boogstraal $R = 150$ m de in artikel 4.2.3.4.2.1 gegeven grenswaarde niet overschrijdt.”;

d) het volgende punt wordt toegevoegd na punt 6.2.3.2.1.3:

„6.2.3.2.1.4. *Vrijstelling van statische proeven*

Goederenwagens zijn vrijgesteld van de in punt 4.2.3.4.2.1 genoemde statische proeven mits ze voldoen aan de vereisten van de UIC-fiche 530-2 (mei 2006)”;

e) punt 7.6 wordt vervangen door:

„7.6. VERGUNNING VOOR INGEBRUIKNEMING VAN TSI-CONFORME WAGENS

7.6.1. Wanneer in een lidstaat voor goederenwagens overeenstemming met de TSI's tot stand is bereikt en een EG-keuringsverklaring is afgegeven, dient die verklaring in overeenstemming met artikel 17, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG wederzijds door alle lidstaten te worden erkend.

7.6.2. Wanneer aanvragers vergunningen voor ingebruikneming aanvragen als bedoeld in artikel 21 van Richtlijn 2008/57/EG, kunnen zij vergunningen aanvragen voor ingebruikneming van gegroepeerde wagens. Wagens kunnen worden gegroepeerd op basis van series, in welk geval artikel 21, lid 13, van Richtlijn 2008/57/EG van toepassing is, of op basis van typen, in welk geval artikel 26 van die Richtlijn van toepassing is.

7.6.3. Wanneer in een lidstaat een vergunning voor ingebruikneming is verleend, is deze in overeenstemming met artikel 21, lid 5, van Richtlijn 2008/57/EG in alle lidstaten geldig, tenzij aanvullende vergunningen vereist zijn. Lidstaten mogen die mogelijkheid echter uitsluitend overeenkomstig de in artikelen 23 en 25 van die Richtlijn genoemde voorwaarden benutten. Overeenkomstig artikel 23, lid 4, van die Richtlijn mag een lidstaat een beroep doen op de procedure voor aanvullende vergunningen wanneer de openstaande punten betrekking hebben op de technische verenigbaarheid tussen infrastructuur en voertuigen. Daartoe vermeldt bijlage J overeenkomstig artikel 5, lid 6, van die Richtlijn de lijst van open punten en worden daarin de open punten vermeld die aanvullende verificaties vereisen met het oog op de technische verenigbaarheid tussen infrastructuur en voertuigen.

7.6.4. Wanneer een lidstaat een vergunning voor ingebruikneming verleent, is die in alle andere lidstaten geldig onder de volgende voorwaarden:

- a) de wagen werd een vergunning verleend overeenkomstig artikel 22 van Richtlijn 2008/57/EG op basis van deze TSI, met inbegrip van de verificaties betreffende de in bijlage JJ, deel 1, vastgestelde open punten;
- b) de wagen is compatibel met de spoorbreedte van 1 435 mm;
- c) de wagen heeft een G1-laadprofiel, zoals bepaald in bijlage C3;
- d) de wagen heeft een asafstand van maximaal 17 500 mm tussen twee assen;
- e) de wagen voldoet aan de vereisten van bijlage JJ, deel 2.

7.6.5. Zelfs wanneer een wagen een vergunning voor ingebruikneming werd verleend, dient echter te worden gecontroleerd of hij op geschikte infrastructuur wordt gebruikt; deze controle kan plaatsvinden door gebruik van het infrastructuurregister en het register van rollend materieel.”

2) Bijlage B wordt als volgt gewijzigd:

a) in punt B.3 wordt opmerking 4) vervangen door:

„4) Op bestaande wagens die ingezet kunnen worden met dezelfde belasting als in S-treinverkeer met 120 km/h is het teken „**” reeds aangebracht aan de rechterkant van de tekens voor maximale belasting; er kunnen aan deze categorie geen wagens worden toegevoegd.”;

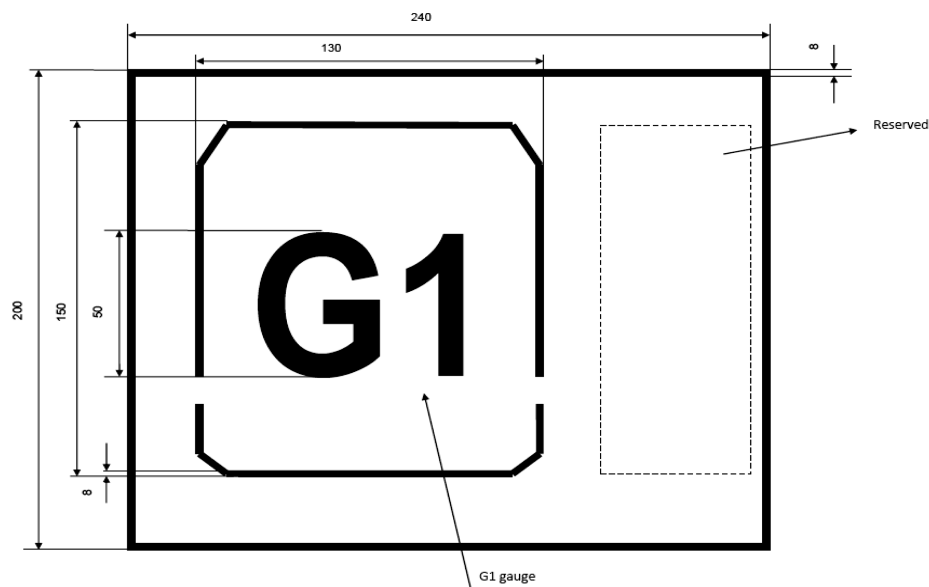
b) in punt B.3 werd de volgende opmerking toegevoegd:

„5) Op nieuwe wagens met de remprestaties van S2-wagens overeenkomstig de tabel in punt 4.2.4.1.2.2 die ingezet kunnen worden met dezelfde belasting als in S-treinverkeer met 120 km/h overeenkomstig bijzondere in bijlage Y vermelde specificaties, moeten het teken „****” worden aangebracht aan de rechterkant van de tekens voor maximale belasting.”;

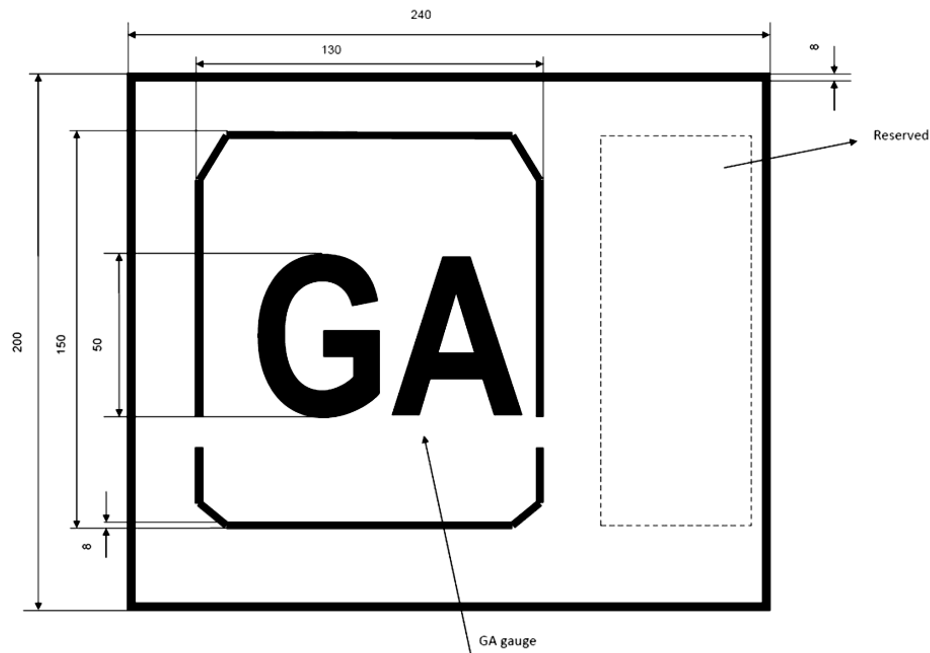
c) punt B.32 wordt vervangen door:

„B.32. MERKTEKENS VOOR SPOORBREEDTE VAN WAGENS

1. Wagens voor de spoorbreedte G1 worden voorzien van het volgende teken:



- 2) Wagens voor spoorbreedten GA, GB of GC worden voorzien van het volgende teken:



3. In bijlage L wordt in punt L.1.4.2.1 de laatste zin vervangen door:

„Wanneer volledig op het loopvlak remmende wagens met volwielen worden uitgerust, moeten de volgende parameters in aanmerking worden genomen:

| Wieldiameter (in mm) | van 1 000 tot 920 en van 920 tot 840 | van 840 tot 760 | van 760 tot 680 |
|-------------------------|--|-----------------|-----------------|
| Vermogen | 50 kW | 42,5 kW | 38 kW |
| Remtijd | 45 min | 45 min | 45 min |
| Rijsnelheid | 60 km/h | 60 km/h | 60 km/h |

Opmerking: Bij bepaalde soorten goederenvervoer kunnen de waarden voor vermogen en/of remtijd en/of rijsnelheid en/of asbelasting en/of wieldiameter worden gewijzigd teneinde het thermomechanische gedrag van die wielen bij beperkt gebruik te controleren.”

4. In bijlage P wordt punt P.1.10, „Remblokken” vervangen door:

„P.1.10. **Remblokken**

De testprocedure voor ontwerpkeuringen van het interoperabiliteitsonderdeel remblokken moet worden uitgevoerd aan de hand van de specificatie in bijlage I, hoofdstuk I.10.2. De specificatie voor K-composietremblokken staat nog steeds ter discussie.

Reeds in gebruik zijnde composietblokken hebben de keuring volgens P.2.10 met succes doorstaan. Een technisch document met daarin de lijst van volledig goedgekeurde composietblokken voor internationaal vervoer wordt door het Europees Spoorwegbureau op zijn website gepubliceerd.”

5. Bijlage JJ wordt vervangen door:

„BIJLAGE JJ

JJ.1. LIJST VAN OPENSTAANDE PUNTEN

In de onderstaande tabel zijn de open punten van deze TSI samengevat en is aangeduid of deze punten betrekking hebben (kolom „JA”) of niet (kolom „NEE”) op de technische compatibiliteit tussen het voertuig en de infrastructuur.

| Referentie TSI | Titel | JA | NEEN |
|----------------|---|----|------|
| 4.2.3.3.2 | Detectie van warmlopers | X | |
| 4.2.6.2 | Aerodynamische effecten | | X |
| 4.2.6.3 | Zijwindeffecten | X | |
| 4.3.3 | Subsysteem Exploitatie en verkeersleiding | | X |
| 6.1.2.2 | Lasnaadkeuringen moeten aan de hand van landelijke voorschriften plaatsvinden. | X | |
| 6.2.2.1 | Lasnaadkeuringen moeten aan de hand van landelijke voorschriften plaatsvinden. | X | |
| 6.2.2.3 | Onderhoudskeuringen | X | |
| 6.2.3.4.2 | Aerodynamische effecten | | X |
| 6.2.3.4.3 | Zijwindeffecten | X | |
| Bijlage E | Loopcirkels staan ter discussie tot EN gepubliceerd is | X | |
| Bijlage L | De specificatie van gietstalen wielen staat ter discussie. Er is een nieuwe EN aangevraagd. | X | |
| Bijlage P | | | |
| P.1.1 | Remverdelers | | X |
| P.1.2 | Relaisventiel voor variabele belasting en automatische leeg/belastchakeling | | X |
| P.1.3 | Antiglijinrichting | | X |
| P.1.7 | Eindkranen | | X |
| P.1.10 | Remblokken — Ontwerpkeuringen | X | |
| P.1.11 | Versnellingsklep | | X |
| P.1.12 | Variabele belastingsensor en automatische leeg/belastchakeling | | X |
| P.2.10 | Remblokken — Productkeuringen | X | |

JJ.2. AFSLUITING VAN OPEN PUNTEN EN AANVULLENDE SPECIFICATIES VOOR IN PUNT 7.6.4 GENOEMDE WAGENS

1. Afsluiting van open punten

De open punten uit kolom „JA” van bijlage JJ-1 voor de in punt 7.6 van deze TSI genoemde wagens worden in dit punt afgesloten.

1.1. Detectie van warmlopers

Het in punt 4.2.3.3.2 van deze TSI vastgestelde open punt wordt afgesloten als de wagen voldoet aan de specificaties van het betreffende technisch ERA-document.

1.2. Zijwindeffecten

Het in punten 4.2.6.3 en 6.2.3.4.3 van deze TSI vastgestelde open punt wordt afgesloten zonder enige verplichting betreffende het wagenontwerp. Enkele operationele maatregelen kunnen van toepassing zijn.

1.3. Lasnaadkeuringen

Het in punten 6.1.2.2 en 6.2.2.1 van deze TSI vastgestelde open punt wordt afgesloten met de toepassing van EN 15085-5 van oktober 2007.

1.4. *Onderhoudskeuringen*

Het in bijlage D van deze TSI vastgestelde open punt wordt als volgt afgesloten: elk onderhoudsdossier dat:

- a) op het moment van de herroeping van RIV door een voormalige registrerende en bij het RIV aangesloten spoorwegonderneming werd toegepast, of
- b) overeenkomstig nationale of internationale regels is goedgekeurd

en dat aan de vereisten van deze TSI voldoet, is geldig. De bedrijfsprestaties worden als toereikend beschouwd.

1.5. *Loopcirkels*

Het in bijlage E van deze TSI vastgestelde open punt wordt als volgt afgesloten: de gebreken van de loopcirkels worden in het kader van het onderhoud behandeld.

1.6. *Gietstalen wielen*

Het in bijlage L van deze TSI vastgestelde open punt wordt als volgt afgesloten: gietstalen wielen zijn niet toegelaten in afwachting van de publicatie van een Europese norm.

1.7. *Ontwerp en keuring van K-remblokken*

Het in bijlage P.1.10 en P.2.10 van deze TSI vastgestelde open punt wordt afgesloten wanneer het betreffende technische document op de ERA-website wordt gepubliceerd.

2. **Aanvullende specificaties**

De volgende aanvullende specificaties zijn tevens vereist voor in punt 7.6.4 vastgestelde wagens.

2.1. *Buffers en trekwerk*

- In aanvulling op de specificaties van punt 4.2.2.1.2.1 van deze TSI moeten buffers van wagens met een geleidesysteem voor de plunjer zijn uitgerust zodat die laatste niet vrij rond zijn lengteas kan draaien. De toegelaten tolerantie voor rotatie bedraagt $\pm 2^\circ$ voor nieuwe buffers.
- In aanvulling op de specificaties van punt 4.2.2.1.2.2 van deze TSI is het ook vereist dat:
 - a) het tussenliggende trekwerk van elk stel permanent gekoppelde wagens (of meervoudige wagens) een grotere breuksterkte in tractie heeft dan het trekwerk aan het uiteinde;
 - b) het technisch ERA-document „aanvullende specificaties voor het trekwerk” betreffende de volgende kwestie ook van toepassing is (de publicatie van de prEN 15551 is in april 2009 gepland):
 - dynamisch energievermogen;
 - bevestigingen;
 - slag en antikantelinrichting;
 - mechanische sterkte;
 - elastische kenmerken;
 - tekens;
 - berekening opheffing buffer en materiaal bufferplaten;
 - grootte van de trekstangopening.
 - c) Voor de mechanische sterkte van samenstellen worden de trekstang (exclusief elastische inrichting), trekhaken en schroefkoppeling ontwikkeld met een levensduur van dertig jaar. Op verzoek van de klant mag twintig jaar worden overeengekomen.

- d) De volgende tabel vermeldt de verschillende krachten en het aantal cycli die voor de dynamische typebeproeving moeten worden toegepast.

Voorwaarden voor de dynamische typebeproevingen

| Levensduur (jaren) | Operationele eisen | | Te gebruiken krachten | | |
|--------------------|-----------------------------------|-----------------------------|-----------------------|------------------------------|---------------------------------|
| | Overlevingswaarschijnlijkheid (%) | Veiligheidsfactor (f_s) | Aanwijzing | Stap 1 | Stap 2 |
| | | | 1MN | $\Delta F1 = 200 \text{ kN}$ | $\Delta F2 = 675 \text{ kN}$ |
| | | | 1,2 MN | $\Delta F1 = 240 \text{ kN}$ | $\Delta F2 = 810 \text{ kN}$ |
| | | | 1,5 MN | $\Delta F1 = 300 \text{ kN}$ | $\Delta F2 = 1\ 015 \text{ kN}$ |
| | | | | N1 in cycli | N2 in cycli |
| 20 | 97,5 | 1,7 | Alle | 10^6 | $1,45 \times 10^3$ |
| 30 | 97,5 | 1,7 | Alle | $1,5 \times 10^6$ | $2,15 \times 10^3$ |

De dynamische typebeproevingen moeten op drie trekwerken zonder elastische inrichting worden uitgevoerd. De drie monsters moeten de beproevingen zonder enige schade doorstaan. Ze mogen geen scheuren vertonen en de trekkracht mag niet onder 1 000 kN zakken.

2.2. Sterkte van de hoofdconstructie van het voertuig

In aanvulling op de specificaties van punt 4.2.2.3.1 van deze TSI is het ook vereist dat:

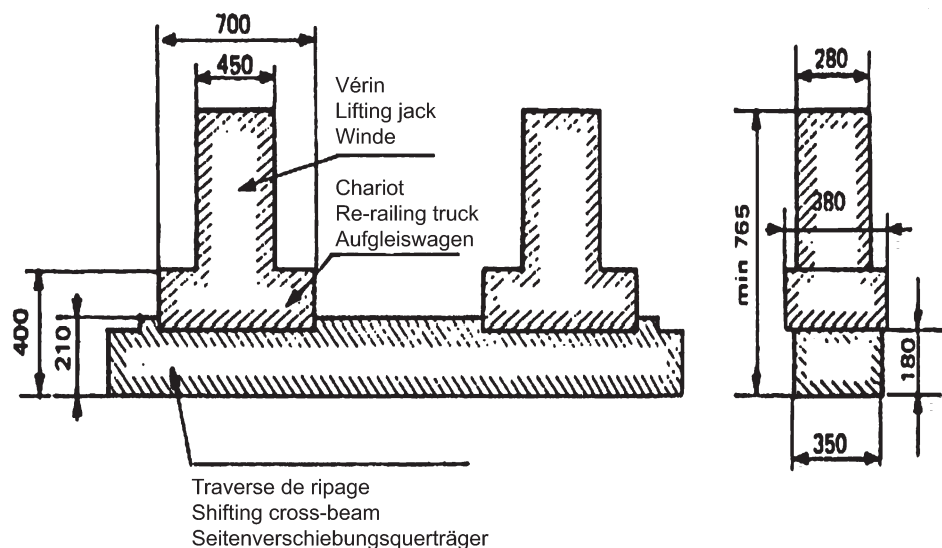
- uitsluitend proeven en berekeningen aanvaard worden waarvoor numerieke simulaties werden gevalideerd;
- het onderhoudsdossier met het volgende rekening houdt: het gebruik van thermomechanisch gewalst staal vereist speciale maatregelen betreffende warmte (behandeling).

2.3. Opvijzelen

In aanvulling op de specificaties van punt 4.2.2.3.2.4 van deze TSI moet het opvijzelen ook overeenstemmen met het volgende diagram:

Figuur

Relevage sur la voie/Rerailing



2.4. As

In aanvulling op de specificaties van punt 5.4.2.4 en bijlage M 1.4 van deze TSI zijn de volgende normen van toepassing op de maximaal toegelaten spanningen: EN 13103 punt 7, EN 13260 punt 3.2.2 en EN 13261 punt 3.2.3.

2.5. *Dynamisch gedrag van het voertuig*

In aanvulling op de specificaties van punt 4.2.3.4 van deze TSI, dienen EN 14363 of UIC-fiche 432 te worden toegepast op de bijzondere draaistellen die niet in bijlage Y zijn vermeld.

In aanvulling op de specificaties van punt 4.2.3.4.2.2 van deze TSI betreffende loopveiligheid bij het rijden op scheluw spoor:

- is een van de drie in EN 14363 vermelde methodes van toepassing;
- goederenwagens zijn vrijgesteld van die proeven indien ze aan de vereisten van UIC-fiche 530-2 voldoen.

2.6. *Langsdrukkracht*

In aanvulling op de specificaties van punt 4.2.3.5 en bijlage R van deze TSI moet er ook overeenstemming zijn met punt 3.2 van UIC-fiche 530-2, behalve voor de vereisten om te communiceren met en de goedkeuring te krijgen van de UIC Studiegroep (SG) 2.

2.7. *Remmen*

2.7.1. *Energieopslag*

In aanvulling op de specificaties van punt 4.2.4.1.2.4 van deze TSI moet de energieopslag zo zijn ontworpen dat de druk in het hulpreservoir na het remmen (met de maximale remcilinderdruk en maximaal mogelijke cilinderslag bij elke lading van het voertuig) minstens 0,3 bar meer bedraagt dan de remcilinderdruk zonder de toevoeging van meer energie.

2.8. *Tweeassige wagens*

In aanvulling op de specificaties van punt 4.2.3.4.2.4 van deze TSI is de toepassing van UIC-fiche 517 verplicht voor de berekening van de vering van tweeassige wagens.

2.9. *Elektrische of elektromagnetische storing*

Wagens uitgerust met een energiebron die elektrische storing kan veroorzaken, moeten overeenkomstig UIC-fiches 550-2 en 550-3 worden gecontroleerd. De elektromagnetische handtekening van maximale treinsamenstellingen moet worden gevalideerd.

2.10. *Bijzondere typen wagens*

Voor elk van de volgende typen wagens gelden de betreffende aanvullende specificaties:

- voor wagens uitgerust met een interne verbrandingsmotor: UIC-fiche 538;
- voor meervoudige en gelede wagens: UIC-fiche 572;
- voor wagens voor het vervoer van containers, wissellaadbakken en horizontaal geladen roleenheden: UIC-fiche 571-4;
- voor thermisch geïsoleerde en gekoelde wagens: UIC-fiche 554-2;
- voor opleggers op draaistellen: UIC-fiche 597.

2.11. *Wagens die naar het Verenigd Koninkrijk rijden*

Wagens die naar het Verenigd Koninkrijk rijden, moeten voldoen aan de vereisten van UIC-fiche 503 betreffende de specifieke voorwaarden in het Verenigd Koninkrijk.”

6. Na bijlage KK wordt de volgende nieuwe bijlage toegevoegd:

„BIJLAGE LL

REFERENTIEDOCUMENT VOOR DETECTIE VAN WARMLOPERS

NB: Deze bijlage wordt tevens gepubliceerd als technische document van het ERA en wordt bijgehouden overeenkomstig artikel 1, onder a), lid 4.

1. TERMEN EN DEFINITIES

In deze bijlage wordt onder de volgende termen en definities verstaan:

Aslager: een lager of lagersamenstel op de as van een spoorwegvoertuig dat een deel van het gewicht van het spoorwegvoertuig rechtstreeks op het wielstel overbrengt.

Aspot: de constructie, met inbegrip van bijvoorbeeld de lageradapter, die de astap omvat of aanraakt en die het raakvlak vormt met het draaistel en/of de vering.

Detector van warmlopers (HABD):

Doelzone: een welbepaald gebied aan de onderzijde van een aspot waar de temperatuur door een HABD kan worden gecontroleerd.

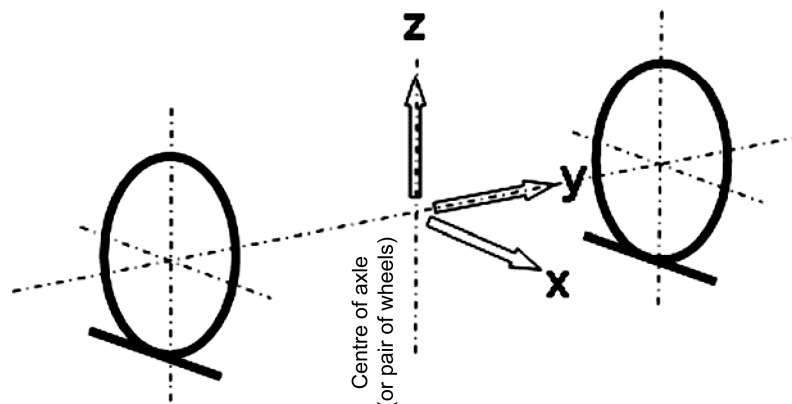
Doelgebied: de afmetingen van het bovenaanzicht, op het xy-vlak, van de doelzone.

Verboden zone: een zone waarin warmtebronnen, zoals uitlaten, die het gedrag van een HABD kunnen beïnvloeden, worden geweerd of thermisch worden beveiligd.

Coördinaten rollend materieel: de coördinaten van het rollend materieel, figuur 1, zijn gebaseerd op het rechtshandig Cartesisch coördinatenstelsel, waarbij de positieve x-as (horizontaal) langs het voertuig loopt in de richting van de beweging, de z-as verticaal naar boven loopt en de oorsprong in het centrum van de as van het wielstel ligt. De y-as is de verticale as.

Figuur 1

Coördinaten rollend materieel



Wielstel: een eenheid van: een as, twee wielen en hun aslagers, of een paar onafhankelijke wielen op dezelfde langpositie en hun lagers.

Warmtebron: een deel van het rollend materieel dat een hogere temperatuur kan hebben dan de bedrijfstemperatuur aan de onderzijde van de aspot, zoals een warme lading of uitlaatpijp.

2. SYMBOLEN EN AFKORTINGEN

In deze bijlage wordt onder de volgende symbolen en afkortingen verstaan:

| | |
|------|--|
| HABD | Detector van warmlopers |
| IM | Infrastructuurbeheerder (zoals bepaald in de TSI's) |
| LPZ | Lengte in mm van de verboden zone |
| LTA | Lengte in mm van het doelgebied |
| PZ | Verboden zone |
| RST | Rollend materieel (zoals bepaald in TSI) |
| RU | Spoorwegonderneming (zoals bepaald in TSI) |
| TA | Doelgebied |
| TSI | Technische specificatie voor interoperabiliteit |
| pWPZ | Breedte in mm van de verboden zone |
| WTA | Breedte in mm van het doelgebied |
| YPZ | Laterale positie in mm van het centrum van de verboden zone ten opzichte van de voertuighartlijn |
| XTA | Langspositie van het centrum van het doelgebied ten opzichte van de voertuighartlijn |
| YTA | Laterale positie van het centrum van het doelgebied ten opzichte van de voertuighartlijn |

3. VEREISTEN ROLLEND MATERIEEL

Dit deel bevat de vereisten voor die zijde van de HABD-interface die uit het rollend materieel bestaat.

3.1. Doelzone

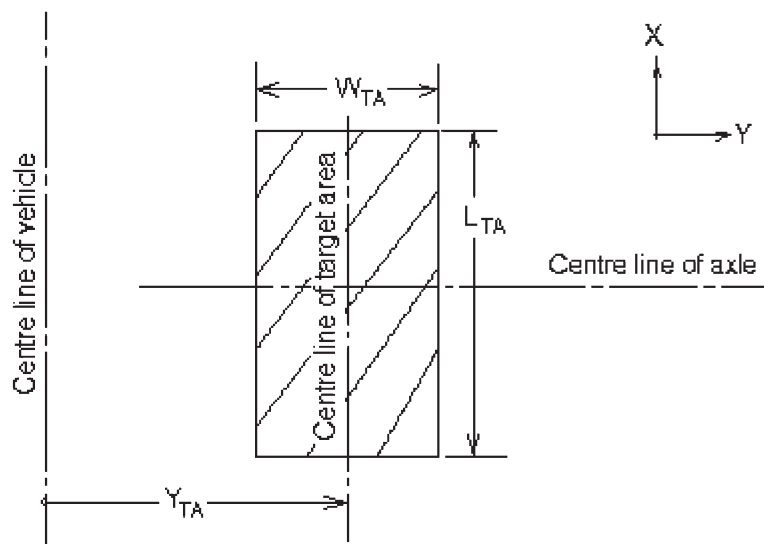
De doelzone is een gebied op de onderzijde van een aspot die wordt beschreven door het snijpunt van de aspot met een virtuele balk, waarvan de horizontale dwarsdoorsnede aan de hand van de coördinaten voor het rollend materieel wordt bepaald door de XTA- en YTA-afmetingen. De horizontale dwarsdoorsnede van de virtuele balk is daarom congruent aan het bovenaanzicht (namelijk het xy-vlak) van de doelzone, hier het doelgebied genoemd.

3.2. Doelgebied

Het doelgebied bevindt zich in een ruimte met betrekking tot de asafmetingen en bepaalt een gebied waarin een HABD de temperatuur van een aspot kan controleren. Figuur 2 toont de positie en minimale afmetingen van het doelgebied aan de hand van de coördinaten voor het rollend materieel.

Figuur 2

Afmetingen en positie van het doelgebied (TA) in het xy-vlak (onderaanzicht)



3.3. Afmetingen van het doelgebied

Rekening houdend met de mechanische tolerantie zal het doelgebied:

- een breedte, WTA, van meer dan of gelijk aan 50 mm hebben;
- een lengte, LTA, van meer dan of gelijk aan 100 mm hebben.

3.4. Positie van het doelgebied in het xy-vlak

In het xy-vlak ligt het centrum van het doelgebied op een laterale afstand, YTA, ten opzichte van het centrum van de as (of centrum van een paar wielen op dezelfde positie), waarbij 1 065 mm minder is dan of gelijk is aan YTA en YTA minder is dan of gelijk is aan 1 095 mm. Op de langsassen is het centrum van het doelgebied congruent aan de hartlijn van de as.

3.5. Zichtbaarheidsvereisten voor het doelgebied

Het rollend materieel moet zo ontwikkeld worden dat er geen obstructie is tussen de doelzone en de HABD die de HABD kan beletten of verhinderen om zich binnen de doelzone op een bepaald punt te richten, waardoor de meting van de warmtestraling onmogelijk wordt.

Opmerking: De aspot van het rollend materieel moet zo ontworpen zijn dat een homogene temperatuurspreiding binnen de doelzone wordt bereikt.

4. ANDERE MECHANISCHE ONTWERPEISEN

Om de kans te verkleinen dat een HABD de temperatuur van een andere warmtebron berekent in plaats van de warmte van een aspot, moet het rollend materieel zo worden ontworpen dat andere warmtebronnen, bijvoorbeeld een warme vracht of uitlaat, niet onmiddellijk naast of boven de positie van het doelgebied liggen. Daarom mag er geen enkele andere warmtebron binnen de in dit document bepaalde verboden zone worden geplaatst.

Opmerking 1: Indien door het ontwerp van het rollend materieel een warmtebron anders dan een aspot mogelijk/onvermijdelijk binnen de verboden zone ligt, moet die warmtebron thermisch worden afgeschermd om te voorkomen dat een HABD die de warmtestraling meet verkeerde temperatuurberekeningen maakt.

Opmerking 2: De verboden zone wordt voor al het rollend materieel behouden, inclusief bijvoorbeeld rollend materieel met binnenlagers.

4.1. Verboden zone

De verboden zone wordt bepaald door een rechthoekig gebied dat het doelgebied behelst en verticaal tot een virtuele balk wordt uitgebreid. De afmetingen van de balk zijn LPZ en WPZ in het xy-vlak en HPZ op de verticale assen. Figuur 3 toont een mogelijke positie van het doelgebied in de verboden zone aan de hand van de coördinaten voor het rollend materieel.

Rekening houdend met de mechanische toleranties zijn de afmetingen van de balk van de verboden zone:

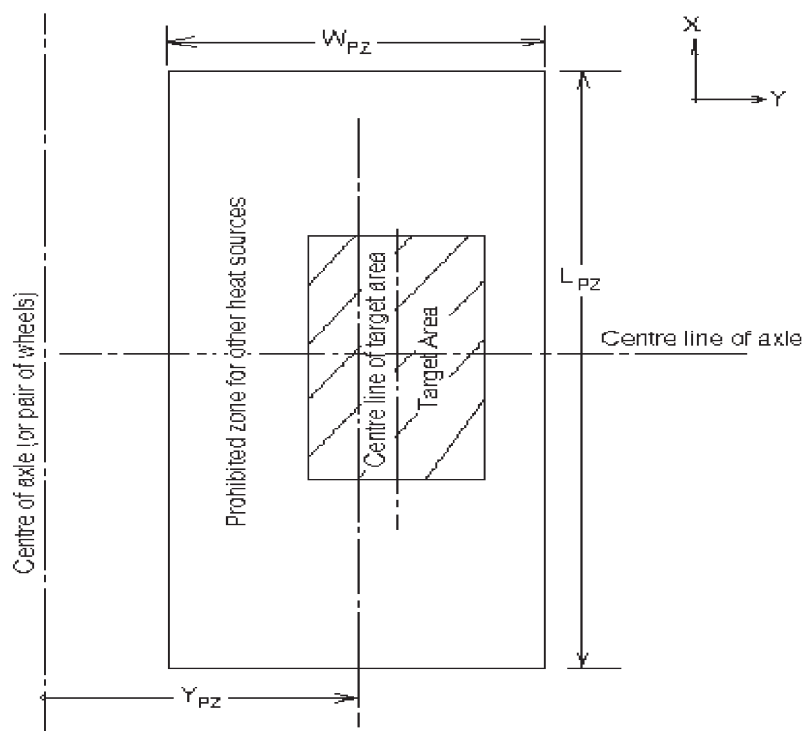
- breedte, WPZ, groter dan of gelijk aan 100 mm;
- lengte, LPZ, groter dan of gelijk aan 500 mm;
- verticale hoogte, HPZ, begint op een punt in het xy-vlak onmiddellijk boven de HABD en eindigt op de hoogte van het doelgebied, de hoogte van een thermische beveiliging of de hoogte van het voertuig.

De positie van het centrum van de verboden zone in het xy-vlak is:

- in de laterale richting, YPZ = 1 080 mm ± 5 mm gemeten ten opzichte van het centrum van de as (of het centrum van een paar wielen op dezelfde positie);
- in de lengterichting is ze congruent aan de hartlijn van de as ± 5 mm.

Figuur 3

Afmetingen van de verboden zone (PS) in het xy-vlak (onderaanzicht) met een mogelijke positie van een doelgebied



5. REFERENTIETABEL

Ten behoeve van de traceerbaarheid werd een referentietabel voor dit document met het originele prEN 15437 toegevoegd.

| Ref. onderdeel document | Ref. onderdeel 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" |

BIJLAGE II

Bijlage P.5 van Beschikking 2006/920/EG wordt als volgt vervangen:

„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 indienstneming van kracht zijn en beschikt over een vergunning voor indienstneming overeenkomstig artikel 22, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG;
- het beschikt over een vergunning die overeenkomstig artikel 23, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG in alle lidstaten geldt, of heeft, bij wijze van alternatief, van alle lidstaten individuele vergunningen ontvangen.

„PPV/PPW”: wagen die voldoet aan de PPV/PPW-overeenkomst (in OSSHD-staten) (oorspronkelijk: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении))

Opmerkingen:

- a) Voertuigen met TEN-markering komen overeen met codering 0 tot 3 van het eerste cijfer van het in bijlage P6 genoemde voertuignummer.
- b) Op voertuigen waarvoor geen vergunning voor ingebruikneming in alle lidstaten is afgegeven, moeten de lidstaten worden vermeld waarvoor een vergunning is afgegeven. De lijst met 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 de eerste 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 P4. Dit kan gelden voor wagens die aan de TSI voldoen, maar ook voor niet-TSI-conforme wagens. Deze voertuigen komen overeen met codering 4 of 8 van het eerste cijfer van het in bijlage P6 genoemde voertuigcijfer.

