II

(EY:n ja Euratomin perustamissopimuksia soveltamalla annetut säädökset, joiden julkaiseminen ei ole pakollista)

PÄÄTÖKSET

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

annettu 23 päivänä tammikuuta 2009,

Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmiä koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä tehtyjen päätösten 2006/861/EY ja 2006/920/EY muuttamisesta

(tiedoksiannettu numerolla K(2009) 38)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2009/107/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä (uudelleen laadittu toisinto) 17 päivänä kesäkuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY ([1]) ja erityisesti sen 6 artiklan 1 kohdan,

ottaa huomioon Euroopan rautatieviraston 27 päivänä lokakuuta 2008 antaman suosituksen tavaravaunu-YTE:n välitarkistuksesta (ERA/REC/INT/03–2008),

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 881/2004 ([2]) 12 artiklan mukaan Euroopan rautatievirasto, jäljempänä 'virasto', varmistaa, että yhteentoimivuuden tekniset eritelmät (YTE:t) mukautetaan tekniseen kehitykseen ja markkinasuuntauksiin sekä sosiaalisiin vaatimuksiin, ja ehdottaa komissiolle tarpeelliseksi katsomiaan muutoksia YTE:iin.

(2) Komissio antoi 13 päivänä heinäkuuta 2007 tehdyllä päätöksellä K(2007) 3371 virastolle yleisen toimeksiannon toteuttaa tiettyjä toimia Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 23 päivänä heinäkuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/48/EY ([3]) sekä Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 19 päivänä maaliskuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/16/EY ([4]) nojalla. Kyseisen yleisen toimeksiannon mukaan virastoa pyydettiin tarkistamaan tavanomaisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää "liikkuva kalusto — tavaraliikenteen vaunut" koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä 28 päivänä heinäkuuta 2006 tehdyllä komission päätöksellä 2006/861/EY ([5]) hyväksytty liikkuvan kaluston — tavaraliikenteen vaunujen YTE sekä antamaan teknisiä lausuntoja kriittisistä virheistä ja julkaisemaan luettelo havaituista vähäisistä virheistä.

(3) Vuoden 1999 kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) voimaantulo 1 päivänä heinäkuuta 2006 uudisti vaunuihin sovellettavia teknisiä eritelmiä koskevia sääntöjä. Aiempi rautatieyritysten välinen RIV-sopimus korvattiin osittain uudella rautatieyritysten ja vaunujen haltijoiden välisellä yksityisellä ja vapaaehtoisella sopimuksella vaunujen käytöstä (GCU-sopimus) ([6]) sekä päätöksellä 2006/861/EY.

(4) Kun RIV-sopimuksen mukaisesti rekisteröidyille vaunuille tarvittiin vain yksi, rekisteröivän rautatieyrityksen myöntämä lupa, direktiivissä 2001/16/EY vaaditaan erillinen lupa kunkin jäsenvaltion osalta. Ongelma ratkaistiin väliaikai-

([1]) EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1.
([2]) EUVL L 164, 30.4.2004, s. 1, oikaisu EUVL L 220, 21.6.2004, s. 3.
([3]) EYVL L 235, 17.9.1996, s. 6.
([4]) EYVL L 110, 20.4.2001, s. 1.
([5]) EUVL L 344, 8.12.2006, s. 1.
([6]) GCU-sivusto: http://www.gcubureau.org

sesti päätöksen 2006/861/EY liitteessä olevassa 7.6 kohdassa, jonka mukaan yhdessä jäsenvaltiossa myönnetty turvallisuustodistus tai käyttöönottolupa on tunnustettava vastavuoroisesti kaikissa jäsenvaltioissa, jotta turvallisuusviranomaisten ei tarvitsisi tarkistaa turvallisuutta ja yhteentoimivuutta useaan kertaan. Kyseisessä kohdassa säädetään myös, että päätöksen 2006/861/EY sisältämien avoimien kohtien osalta käyttöönottolupa on tunnustettava vastavuoroisesti kyseisen päätöksen liitteessä JJ määriteltyjä poikkeuksia lukuun ottamatta. Liitteessä JJ ei kuitenkaan määritellä selvästi olosuhteita, joissa vaunulle yhdessä jäsenmaassa myönnetty käyttöönottolupa on tunnustettava vastavuoroisesti toisessa jäsenvaltiossa. Tämä on johtanut päätöksen 2006/861/EY liitteen 7.6 kohdan soveltamiseen toisistaan eroavien tulkintojen mukaisesti. Tästä on ollut seurauksena oikeudellista epävarmuutta ja vaikeuksia alan toimijoille, ja komission välittömät toimet on havaittu tarpeellisiksi.

(5) Tämä ongelma voidaan nyt ratkaista, koska direktiivin 2008/57/EY 23 artiklan 1 kohdassa säädetään, että kaikilta osin YTE:n mukaisilta kalustoyksiköiltä, joiden osalta YTE:t kattavat asiaankuuluvien osajärjestelmien kaikki näkökohdat eikä kalustoyksiköiden osajärjestelmissä ole erityistapauksia eikä pelkästään kalustoyksikön ja verkon tekniseen yhteensopivuuteen liittyviä avoimia kohtia, ei saa käyttöönottoluvan lisäksi vaatia mitään muuta käyttöönottolupaa, kun kalustoyksiköt liikkuvat YTE:n mukaisissa verkoissa muissa jäsenvaltioissa tai noudattavat asianomaisissa YTE:issä määriteltyjä ehtoja.

(6) Päätös 2006/861/EY sisältää useita avoimia kohtia ja teknisiä virheitä. Vaikka kansallisia teknisiä määräyksiä voidaan soveltaa avoimiin kohtiin liittyvien olennaisten vaatimusten täyttämiseksi, ei ole oikeudellista varmuutta siitä, että muut jäsenmaat hyväksyisivät nämä kansalliset ratkaisut. Lisäksi direktiivin 2008/57/EY 7 artiklassa säädetään, että jos YTE:ssä havaitaan olennaisia tai kriittisiä virheitä, sen asianmukaisia kohtia on tarkistettava viipymättä.

(7) Kansainvälisessä tavaraliikenteessä käytettävien tavaravaunujen yhteentoimivuuden palauttamiseksi päätöstä 2006/861/EY on viipymättä tarkistettava niiden olosuhteiden selkeyttämiseksi, joissa YTE:n mukaisen vaunun käyttöönottolupa on tunnustettava kaikissa muissa jäsenvaltioissa.

(8) Vaunut, joille on myönnetty direktiivin 2008/57/EY 22 artiklan 1 kohdan mukainen käyttöönottolupa ja direktiivin 2008/57/EY 23 artiklan 1 kohdan mukainen kaikissa jäsenmaissa tunnustettava lupa, on merkittävä selkeillä ja helposti tunnistettavilla kirjaintunnuksilla. Tämän vuoksi on tarpeen muuttaa Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”käyttötoiminta ja liikenteen hallinta” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä 11 päivänä elokuuta 2006 tehdyn komission päätöksen 2006/920/EY ([1]) liitettä P.5.

([1]) EUVL L 359, 18.12.2006, s. 1.

(9) Sen vuoksi olisi muutettava päätöksiä 2006/861/EY ja 2006/920/EY.

(10) Tässä päätöksessä säädetyt toimenpiteet ovat direktiivin 2008/57/EY 29 artiklan 1 kohdan mukaisesti perustetun komitean lausunnon mukaiset,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Päätöksen 2006/861/EY muuttaminen

Muutetaan päätös 2006/861/EY seuraavasti:

a) Lisätään artikla seuraavasti:

”1 a artikla

Tekniset asiakirjat

1. Euroopan rautatievirasto (ERA) julkaisee liitteen LL sisällön verkkosivustollaan ERA:n teknisenä asiakirjana.

2. ERA julkaisee verkkosivustollaan ERA:n teknisenä asiakirjana luettelon kansainväliseen tavaraliikenteeseen täysin hyväksytyistä komposiittimateriaalista valmistetuista jarruanturoista, joita tarkoitetaan liitteissä P ja JJ.

3. Virasto julkaisee liitteessä JJ tarkoitettuihin vetolaitteisiin liittyvät lisäeritelmät verkkosivustollaan ERA:n teknisenä asiakirjana.

4. Virasto pitää 1–3 kohdassa tarkoitetut tekniset asiakirjat ajantasaisina ja ilmoittaa komissiolle mahdollisista muutoksista. Komissio tiedottaa muutoksista jäsenvaltioille direktiivin 2008/57/EY 29 artiklan mukaisesti perustetun komitean välityksellä. Jos komissio tai jokin jäsenvaltio toteaa, ettei tekninen asiakirja täytä direktiivin 2008/57/EY tai muun yhteisön lainsäädännön vaatimuksia, asia käsitellään komiteassa. Komitean käsittelyn perusteella ja komission pyynnöstä virasto poistaa teknisen asiakirjan tai muuttaa sitä.”

b) Muutetaan liitteet liitteen I mukaisesti.

2 artikla

Päätöksen 2006/920/EY muuttaminen

Muutetaan päätöksen 2006/920/EY liite P5 liitteen II mukaisesti.

3 artikla

Jos ennen tämän päätöksen voimaantuloa käyttöön otettujen tavaravaunujen ”TEN”-merkintä ei vastaa liitteessä II esitettyä merkitystä, merkintä on poistettava 31 päivään joulukuuta 2010 mennessä.

4 artikla

Tätä päätöstä sovelletaan 1 päivästä heinäkuuta 2009.

5 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 23 päivänä tammikuuta 2009.

Komission puolesta

Antonio TAJANI

Varapuheenjohtaja

LIITE I

Muutetaan päätöksen 2006/861/EY liitteet seuraavasti:

1) Muutetaan liite seuraavasti:

a) Korvataan 4.2.3.3.2 kohta seuraavasti:

"Tämä kohta jää avoimeksi lukuun ottamatta vaunuja, jotka täyttävät 7.6.4 kohdassa esitetyt ehdot."

b) Korvataan 4.2.3.4.2.1 kohdassa Y- ja Q-voimien suhdetta käsittelevä toinen luetelmakohta seuraavasti:

"— **Y- ja Q-voimien suhde**

Jotta pyörä ei kiipeäisi pois kiskolta, sivuttaisvoiman Y ja pystysuuntaisen voiman Q suhde ei saa ylittää seuraavia arvoja:

$(Y/Q)_{lim}$ = 0,8 dynaamisissa radalla suoritetuissa testeissä

$(Y/Q)_{lim}$ = 1,2 paikallaan olevalle kalustolle suoritetuissa testeissä"

c) Korvataan 4.2.3.4.2.2 kohdan ensimmäinen lause seuraavasti:

"Vaunut kykenevät kulkemaan kaarteisella radalla, kun paikallaan olevalle kalustolle suoritetuissa testeissä sovellettava suhde Y/Q ei ylitä edellä 4.2.3.4.2.1 kohdassa esitettyä arvoa kaarteessa, jonka kaarevuussäde R = 150 m, ja kun kyseisellä kaarteisella radalla radan kierous on:"

d) Lisätään 6.2.3.2.1.3 kohdan jälkeen kohta seuraavasti:

"6.2.3.2.1.4 *Vapautukset paikallaan olevalle kalustolle suoritettavista testeistä*

Tavaravaunut vapautetaan 4.2.3.4.2.1 kohdassa esitetyistä paikallaan olevalle kalustolle suoritettavista testeistä, jos ne täyttävät määrelehden UIC 530–2 (toukokuu 2006) vaatimukset."

e) Korvataan 7.6 kohta seuraavasti:

"7.6 *YTE:N MUKAISTEN VAUNUJEN KÄYTTÖÖNOTTOLUVAT*

7.6.1 Direktiivin 2008/57/EY 17 artiklan 1 kohdan mukaan EY-tarkastusvakuutus, jonka jokin jäsenvaltio on myöntänyt tämän YTE:n vaatimukset täyttävälle tavaravaunulle, on tunnustettava vastavuoroisesti kaikissa jäsenvaltioissa.

7.6.2 Hakiessaan direktiivin 2008/57/EY 21 artiklan mukaista käyttöönottolupaa hakijat voivat hakea käyttöönottolupaa vaunuryhmälle. Vaunut voidaan ryhmitellä sarjan mukaan, jolloin sovelletaan direktiivin 2008/57/EY 21 artiklan 13 kohtaa, tai tyypin mukaan, jolloin sovelletaan saman direktiivin 26 artiklaa.

7.6.3 Direktiivin 2008/57/EY 21 artiklan 5 kohdan mukaan yhden jäsenvaltion myöntämä käyttöönottolupa on voimassa kaikissa jäsenvaltioissa, ellei lisälupia vaadita. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin vaatia lisälupia vain kyseisen direktiivin 23 ja 25 artiklassa esitettyjen ehtojen mukaisesti. Direktiivin 23 artiklan 4 kohdan mukaan jäsenvaltio voi vaatia lisälupamenettelyä esimerkiksi sillä perusteella, että kalustoyksikön ja rataverkon teknisessä yhteensopivuudessa on avoimia kohtia. Tätä varten liitteessä JJ luetellaan saman direktiivin 5 artiklan 6 kohdan vaatimuksen mukaisesti avoimet kohdat sekä yksilöidään ne avoimet kohdat, joille on suoritettava lisätarkastuksia rataverkon ja kalustoyksikön teknisen yhteensopivuuden varmistamiseksi.

7.6.4 Yhden jäsenvaltion myöntämä käyttöönottolupa on voimassa kaikissa muissa jäsenvaltioissa seuraavien ehtojen täyttyessä:

a) vaunulle on myönnetty käyttöönottolupa direktiivin 2008/57/EY 22 artiklan mukaisesti ja tämän YTE:n perusteella, mukaan lukien liitteessä JJ olevassa 1 osassa yksilöityihin avoimiin kohtiin liittyvät tarkastukset;

b) vaunu on yhteensopiva 1 435 mm:n raideleveyden kanssa;

c) vaunun kuormaulottuma on G1 liitteessä C3 esitetyn mukaisesti;

d) vaunun kahden peräkkäisen akselin akseliväli ei ylitä 17 500 millimetriä;

e) vaunu täyttää liitteessä JJ olevan 2 osan vaatimukset.

7.6.5 Myös siinä tapauksessa, että vaunulle on myönnetty käyttöönottolupa, on varmistettava, että vaunua käytetään yhteensopivassa rataverkossa; tämä voidaan tehdä infrastruktuurirekisterin ja liikkuvan kaluston rekisterin avulla.”

2) Muutetaan liite B seuraavasti:

a) Korvataan B.3 kohdassa oleva huomautus 4 seuraavasti:

”4) Olemassa olevissa vaunuissa, joita voidaan ajaa samalla kuormituksella kuin S-liikenteessä nopeudella 120 km/h, on jo merkintä ”**” enimmäiskuormitusmerkinnän oikealla puolella; tähän luokkaan ei voida enää lisätä vaunuja.”

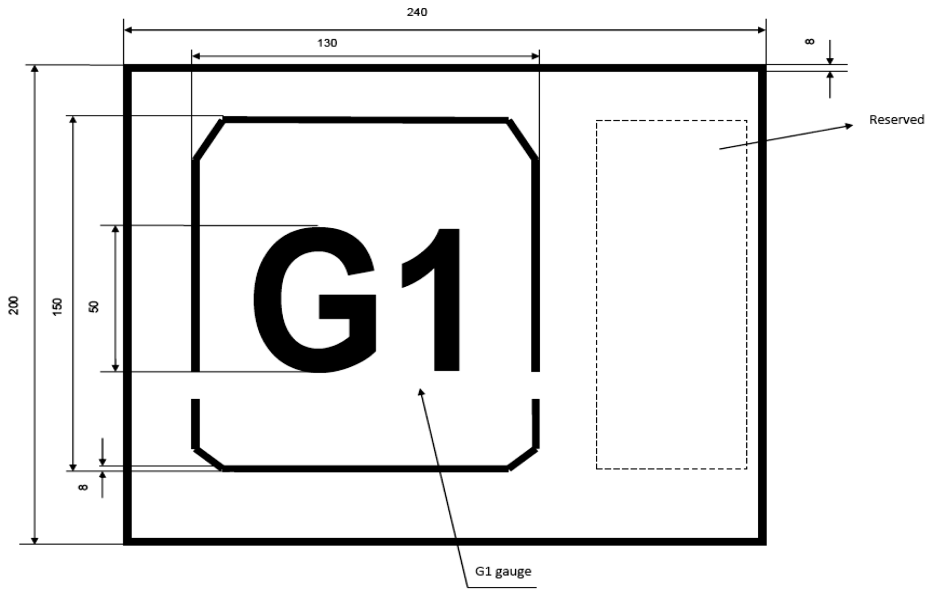
b) Lisätään B.3 kohtaan seuraava huomautus:

”5) Uusiin vaunuihin, joiden jarrutuskyky on 4.2.4.1.2.2 kohdassa esitetyn taulukon mukaan S2 ja joita voidaan ajaa samalla kuormituksella kuin S-liikenteessä nopeudella 120 km/h liitteessä Y lueteltujen erityisten eritelmien mukaisesti, on merkittävä ”***” enimmäiskuormitusmerkinnän oikealle puolelle.”

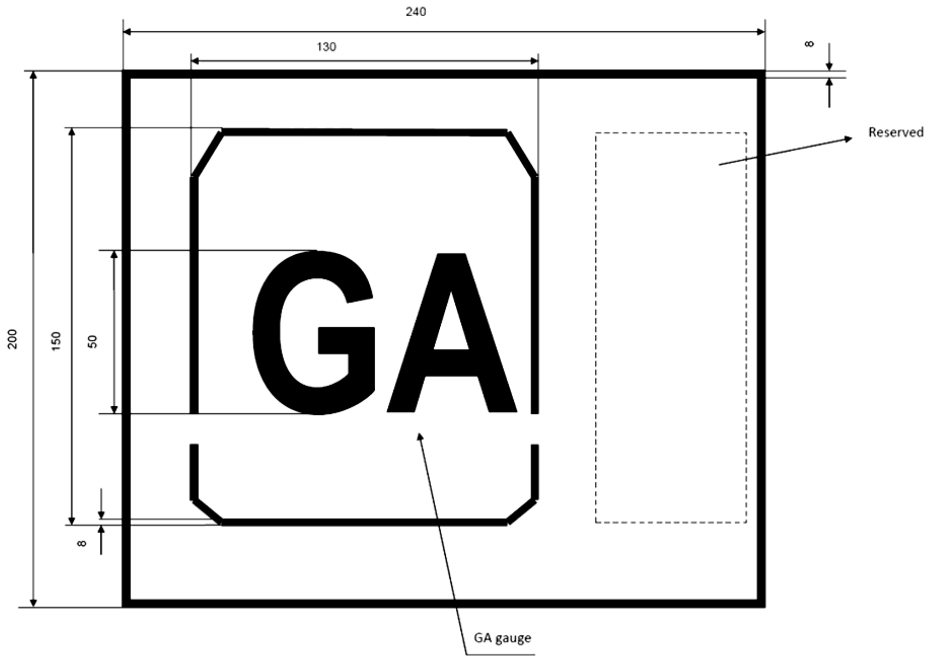
c) Korvataan B.32 kohta seuraavasti:

”B.32. VAUNUJEN ULOTTUMA-ARVOJEN MERKINTÄ

1) Ulottuma-arvoa G1 varten valmistetut vaunut on merkittävä seuraavasti:



2) Ulottuma-arvoa GA, GB tai GC varten valmistetut vaunut on merkittävä seuraavasti:



"

3) Korvataan liitteessä L olevan L.1.4.2.1 kohdan viimeinen virke seuraavasti:

"Kun yksianturaiset pyörät asennetaan vaunuihin, joissa on 100-prosenttinen tönkkäjarrutus, on huomioitava seuraavat parametrit:

Pyörän läpimitta-alue (mm)	1 000–920 ja 920–840	840–760	760–680
Teho	50 kW	42,5 kW	38 kW
Kiinnitysaika	45 min	45 min	45 min
Ajonopeus	60 km/h	60 km/h	60 km/h

Huomautus: Joitakin tavaravaunuliikenteen kalustotyyppejä testattaessa tehon ja/tai kiinnitysajan ja/tai ajonopeuden ja/tai akselipainon ja/tai pyörän läpimitan arvoja voidaan muokata pyörien termomekaanisen käyttäytymisen tutkimiseksi rajallisen käytön kontekstissa."

4) Korvataan liitteessä P oleva P.1.10 kohta "Jarruanturat" seuraavasti:

"P.1.10 **Jarruanturat**

Yhteentoimivuuden osatekijän "jarruanturat" suunnittelun arviointia koskevan testimenetelmän on oltava liitteessä I olevassa I.10.2 kohdassa annetun eritelmän mukainen. Eritelmä on vielä avoin komposiittimateriaalista valmistettujen jarruanturoiden osalta.

Jo käytössä olevat komposiittijarrut ovat läpäisseet P.2.10 kohdassa esitetyn arvioinnin. Euroopan rautatievirasto julkaisee luettelon kansainväliseen tavaraliikenteeseen täysin hyväksytyistä komposiittimateriaalista valmistetuista jarruanturoista teknisenä asiakirjana verkkosivustollaan."

5) Korvataan liite JJ seuraavasti:

"LIITE JJ

JJ.1. AVOIMIEN KOHTIEN LUETTELO

Seuraavassa taulukossa esitetään yhteenveto tämän YTE:n avoimista kohdista. Taulukkoon on myös merkitty, liittyykö kyseinen kohta rataverkon ja kalustoyksikön tekniseen yhteensopivuuteen (sarakkeet KYLLÄ ja EI).

YTE-viite	Otsikko	KYLLÄ	EI
4.2.3.3.2	Kuumakäynti-ilmaisin	X	
4.2.6.2	Ilmavirran vaikutukset		X
4.2.6.3	Sivutuulet	X	
4.3.3	Käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmä		X
6.1.2.2	Hitsisaumojen arviointi on tehtävä kansallisten sääntöjen mukaan.	X	
6.2.2.1	Hitsisaumojen arviointi on tehtävä kansallisten sääntöjen mukaan.	X	
6.2.2.3	Huollon arviointi	X	
6.2.3.4.2	Ilmavirran vaikutukset		X
6.2.3.4.3	Sivutuulet	X	
Liite E	Pyörän kosketuspinta jää avoimeksi kohdaksi, kunnes eurooppalainen standardi julkaistaan.	X	
Liite L	Valuteräksisten pyörien tekniset tiedot jäävät avoimeksi kohdaksi. Uutta eurooppalaista standardia on pyydetty.	X	
Liite P			
P.1.1	Toimintaventtiili		X
P.1.2	Säädettävä releventtiili ja automaattinen kuormavaihde		X
P.1.3	Luistonestolaite		X
P.1.7	Kytkinhanat		X
P.1.10	Jarruanturat — Suunnittelun arviointi	X	
P.1.11	Hätäjarrukiihdytin		X
P.1.12	Automaattinen kuormajarruventtiili ja kuormavaihdeventtiili		X
P.2.10	Jarruanturat — Tuotteen arviointi	X	

JJ.2. EDELLÄ 7.6.4 KOHDASSA TARKOITETTUIHIN VAUNUIHIN LIITTYVIEN AVOIMIEN KOHTIEN SULKEMINEN JA LISÄERITELMÄT

1. **Avoimien kohtien sulkeminen**

Tämän YTE:n 7.6 kohdassa yksilöityihin vaunuihin liittyvät avoimet kohdat, jotka on merkitty liitteessä JJ ”KYLLÄ”-sarakkeessa olevalla rastilla, suljetaan tässä osassa.

1.1 *Kuumakäynti-ilmaisin*

Tämän YTE:n 4.2.3.3.2 kohdassa yksilöity avoin kohta suljetaan, jos vaunu vastaa siihen liittyvän ERA:n teknisen asiakirjan sisältöä.

1.2 *Sivutuulet*

Tämän YTE:n 4.2.6.3 ja 6.2.3.4.3 kohdassa yksilöity avoin kohta suljetaan ilman vaunun suunnitteluun liittyviä velvoittavia säännöksiä. Joitakin määritettyjä toimintatapoja voi olla tarpeen soveltaa.

1.3 *Hitsisaumojen arviointi*

Tämän YTE:n 6.1.2.2 ja 6.2.21 kohdassa yksilöity avoin kohta suljetaan soveltamalla lokakuussa 2007 voimaan tullutta asiakirjaa EN 15085–5.

1.4 *Huollon arviointi*

Tämän YTE:n liitteessä D yksilöity avoin kohta suljetaan seuraavasti: kaikki huoltokansiot,

a) joita on soveltanut aiempi rekisteröivä RIV-rautatieyritys RIV-sopimusta uusittaessa tai

b) jotka on hyväksytty kansallisten tai kansainvälisten säännösten mukaisesti

ja jotka ovat myös tämän YTE:n vaatimusten mukaisia, ovat voimassa. Käytönaikaista tehokkuutta pidetään tyydyttävänä.

1.5 *Pyörän kosketuspinta*

Tämän YTE:n liitteessä E yksilöity avoin kohta suljetaan seuraavasti: pyörän kosketuspinnan viat käsitellään huollon yhteydessä.

1.6 *Valuteräksiset pyörät*

Tämän YTE:n liitteessä L yksilöity avoin kohta suljetaan seuraavasti: valuteräksisille pyörille ei myönnetä lupaa ennen eurooppalaisen normin julkaisua.

1.7 *Komposiittimateriaalista valmistettujen jarruanturoiden suunnittelu ja arviointi*

Tämän YTE:n liitteissä P.1.10 ja P.2.10 yksilöity avoin kohta suljetaan asiaan liittyvällä teknisellä asiakirjalla, joka julkaistaan ERA:n verkkosivustolla.

2. **Lisäeritelmät**

Edellä 7.6.4 kohdassa yksilöidyille vaunuille vaaditaan seuraavassa kuvatut lisäeritelmät.

2.1 *Puskimet ja vetolaitteet*

— Tämän YTE:n 4.2.2.1.2.1 kohdan eritelmien lisäksi vaaditaan, että vaunujen puskimissa on männän ohjain, joka estää mäntää pyörimästä vapaasti pitkittäisakselinsa ympäri. Uusien puskimien sallittu pyörintätoleranssi on ± 2°.

— Tämän YTE:n 4.2.2.1.2.2 kohdassa esitettyjen eritelmien lisäksi seuraavien vaatimusten on täytyttävä:

a) Kunkin pysyvästi yhteen liitetyn vaunuryhmän (tai vaunuyksikön) välivetolaitteen vetomurtolujuuden on oltava suurempi kuin päätyvetolaitteen.

b) Lisäksi sovelletaan vetolaitteelle sovellettaviin lisäeritelmiin liittyvää ERA:n teknistä asiakirjaa, jossa käsitellään seuraavia seikkoja (standardi prEN 15551 on tarkoitus julkaista huhtikuussa 2009):

— dynaaminen energiakapasiteetti,

— kiinnitykset,

— iskunpituus ja pyörimisenestolaite,

— mekaaninen resistanssi,

— jousto-ominaisuudet,

— merkinnät,

— puskimen ohituslaskelmat ja puskinlevyn materiaali,

— vetotangon aukon mitat.

c) Kokoonpanon mekaaninen resistanssi varmistetaan suunnittelemalla vetolaitteet (joustolaite mukaan lukien), vetokoukut ja ruuviliitokset 30 vuoden käyttöikää varten. Asiakkaan pyynnöstä käyttöiäksi voidaan sopia 20 vuotta.

d) Seuraavassa taulukossa esitetään dynaamisessa tyyppitestauksessa käytettävät voima-alueet ja jaksojen määrä.

Dynaamisen tyyppitestauksen määreet

Toiminnalliset vaatimukset			Käytettävä voima-alue		
Käyttöikä (vuotta)	Kestämisen todennäköisyys (%)	Varmuuskerroin (f_N)	Määritys	Vaihe 1	Vaihe 2
			1 MN	ΔF1 = 200 kN	ΔF2 = 675 kN
			1,2 MN	ΔF1 = 240 kN	ΔF2 = 810 kN
			1,5 MN	ΔF1 = 300 kN	ΔF2 = 1015 kN
				N1 jaksoittain	N2 jaksoittain
20	97,5	1,7	Kaikki	10^6	1,45 x 10^3
30	97,5	1,7	Kaikki	1,5 x 10^6	2,15 x 10^3

Dynaaminen tyyppitestaus on suoritettava kolmelle vetolaitteelle, joissa ei ole joustolaitetta. Kaikkien kolmen näytelaitteen on kestettävä testaus vahingoittumattomina. Niissä ei saa näkyä murtumia, ja vetovoiman on oltava koko ajan vähintään 1 000 kN.

2.2 *Vaunun päärakenteen lujuus*

Tämän YTE:n 4.2.2.3.1 kohdassa esitettyjen eritelmien lisäksi seuraavien vaatimusten on täytyttävä:

— Vain ne testit ja laskelmat, joiden numeeriset simulaatiot on kelpoistettu, hyväksytään.

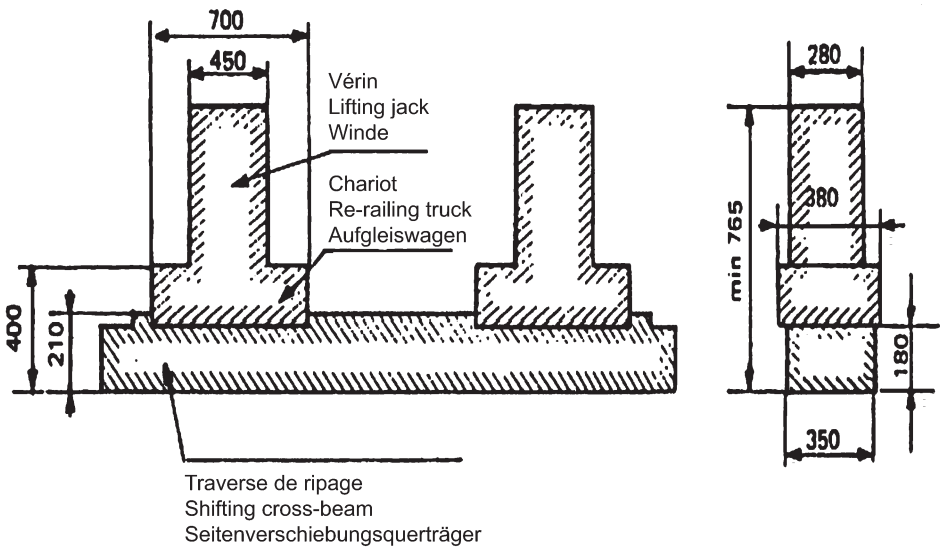
— Huoltokansiossa otetaan huomioon seuraava seikka: termomekaanisesti valssatun teräksen käyttö vaatii erityisiä lämpöön liittyviä toimenpiteitä (käsittely).

2.3 *Nostaminen tunkilla*

Tämän YTE:n 4.2.2.3.2.4 kohdassa esitettyjen eritelmien lisäksi tunkilla nostettaessa on noudatettava seuraavassa kaaviossa esitettyä tapaa:

Kuva

Relevage sur la voie / Rerailing



2.4 *Akselit*

Tämän YTE:n 5.4.2.4 kohdassa ja liitteessä M 1.4 esitettyjen eritelmien lisäksi noudatetaan seuraavia normeja, kun kuormitus on suurin sallittu: EN 13103 osa 7, EN 13260 osa 3.2.2 ja EN 13261 osa 3.2.3.

2.5 *Vaunun dynaaminen käyttäytyminen*

Tämän YTE:n 4.2.3.4 kohdassa esitettyjen eritelmien lisäksi vaaditaan, että teleihin, joita ei ole lueteltu liitteessä Y, sovelletaan normia EN 14363 tai määrelehteä UIC 432.

Sen lisäksi, mitä tämän YTE:n 4.2.3.4.2.2 kohdassa esitetään kiskoilla pysymisestä ajettaessa kaarteisella radalla,

— sovelletaan yhtä kolmesta normissa EN 14363 esitetystä prosessista,

— tavaravaunut on vapautettu näistä testeistä, jos ne täyttävät määrelehden UIC 530–2 vaatimukset.

2.6 *Pitkittäissuuntaiset puristusvoimat*

Tämän YTE:n 4.2.3.5 kohdassa ja liitteessä R esitettyjen eritelmien lisäksi määrelehden UIC 530–2 kohdan 3.2 vaatimusten on täytyttävä lukuun ottamatta vaatimusta olla yhteydessä UIC SG 2 -ryhmään ja saada sen suostumus.

2.7 *Jarrutus*

2.7.1 Energian varastointi

Tämän YTE:n 4.2.4.1.2.4 kohdassa esitettyjen eritelmien lisäksi vaaditaan, että energian varastointi suunnitellaan niin, että jarrun käytön jälkeen (suurimmalla mahdollisella jarrusylinterin paineella ja suurimmalla mahdollisella vaunun jarrusylinterin lähtöiskulla missä tahansa kuormaustilassa) varasäiliön paineen on oltava vähintään 0,3 baaria suurempi kuin jarrusylinterin paine ilman uutta energianlisäystä.

2.8 *Kaksiakseliset vaunut*

Tämän YTE:n 4.2.3.4.2.4 kohdassa esitettyjen eritelmien lisäksi on kaksiakselisten vaunujen jousituksen laskennassa sovellettava määrelehteä UIC 517.

2.9 *Sähköiset ja sähkömagneettiset häiriöt*

Vaunut, joissa on energianlähde, joka saattaa aiheuttaa sähköisiä häiriöitä, on tarkastettava määrelehtien UIC 550–2 ja 550–3 mukaisesti. Suurimman sallitun junakokoonpanon sähkömagneettinen tunnistusjälki on kelpoistettava.

2.10 *Erityiset vaunutyypit*

Seuraaviin vaunutyyppeihin sovelletaan niihin liittyviä lisäeritelmiä:

— vaunut, joissa on polttomoottori: määrelehti UIC 538,

— vaunuyksiköt ja nivelvaunut: määrelehti UIC 572,

— konttien, nostettavien vaihtolavojen tai vaakasuuntaisesti lastattavien siirrettävien yksiköiden kuljetukseen käytettävät vaunut: määrelehti UIC 571–4,

— lämpöeristetyt ja jäähdytetyt vaunut: määrelehti UIC 554–2,

— telillä kuljetettavat puoliperävaunut: määrelehti UIC 597.

2.11 *Yhdistyneeseen kuningaskuntaan saapuvat vaunut*

Yhdistyneeseen kuningaskuntaan saapuvien vaunujen on lisäksi täytettävä määrelehden UIC 503 vaatimukset, jotka liittyvät erityisiin Yhdistynyttä kuningaskuntaa koskeviin seikkoihin.”

6) Lisätään liitteen KK jälkeen uusi liite seuraavasti:

"LIITE LL

KUUMAKÄYNTI-ILMAISIMEN VIITEASIAKIRJA

Huomautus: Tämä liite on julkaistu myös Euroopan rautatieviraston (ERA) teknisenä asiakirjana, ja sitä ylläpidetään 1 a artiklan 4 kohdan mukaisesti.

1. TERMIT JA MÄÄRITELMÄT

Tässä liitteessä käytetyillä termeillä ja määritelmillä tarkoitetaan seuraavia:

Akselilaakeri: kiskoilla kulkevan ajoneuvon akselin laakeri tai laakeriasetelma, joka välittää osan ajoneuvon painosta suoraan pyöräkertaan.

Laakeripesä: esimerkiksi kasettimallisen laakerisovittimen sisältävä rakenne, joka sisältää akselitapin laakerin tai on yhteydessä siihen ja toimii liityntänä teliin ja/tai jousistoon.

Kuumakäynti-ilmaisin (HABD):

Kohdealue: akselipesän alaosan määritetty alue, jonka lämpötilaa kuumakäynti-ilmaisin valvoo.

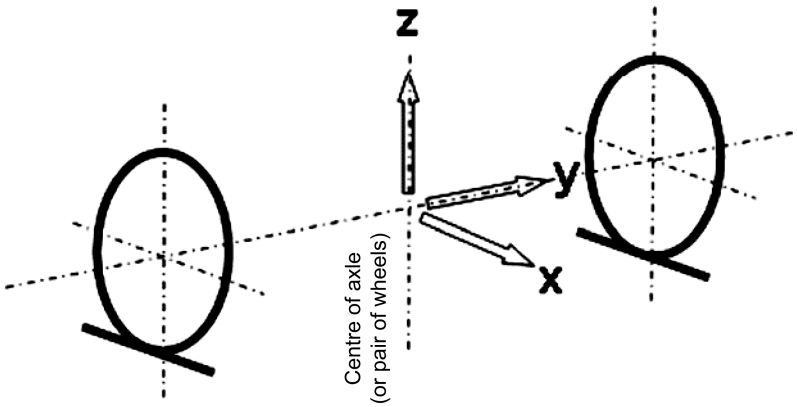
Kohdeala: kohdealueen mitat tasoon projisoituna eli XY-tasossa.

Sulkualue: alue, jolla ei ole mahdollisesti kuumakäynti-ilmaisimen toimintaan vaikuttavia lämmönlähteitä, kuten pakoputkia, tai ne on lämpöeristetty.

Liikkuvan kaluston koordinaatisto: kuvassa 1 esitetty liikkuvan kaluston koordinaatisto perustuu oikeakätiseen karteesiseen koordinaatistoon, jossa positiivinen X-akseli (pitkittäissuuntainen) on ajoneuvon kulkusuunnan suuntainen, Z-akseli on pystysuuntainen ja origo on pyöräkerran akselin keskipisteessä. Y-akseli on sivusuuntainen akseli.

Kuva 1

Liikkuvan kaluston koordinaatisto



Pyöräkerta: yksikkö, joka sisältää akselin, kaksi pyörää ja niiden akselilaakerit tai kaksi samassa pituussuuntaisessa asemassa sijaitsevaa itsenäistä pyörää ja niiden laakerit.

Lämmönlähde: liikkuvan kaluston osa, jonka lämpötila saattaa olla korkeampi kuin laakeripesän alaosan käytönaikainen lämpötila; esimerkiksi kuuma lasti tai pakoputki.

2. SYMBOLIT JA LYHENTEET

Tässä liitteessä käytetyillä symboleilla ja lyhenteillä tarkoitetaan seuraavia:

HABD	kuumakäynti-ilmaisin
IM	rataverkon haltija (kuten määritelty YTE:issä)
LPZ	sulkualueen pituussuuntainen pituus millimetreinä
LTA	kohdealan pituussuuntainen pituus millimetreinä
PZ	sulkualue
RST	liikkuva kalusto (kuten määritelty YTE:issä)
RY	rautatieyritys (kuten määritelty YTE:issä)
TA	kohdeala
YTE	yhteentoimivuuden tekninen eritelmä
WPZ	sulkualueen sivusuuntainen leveys millimetreinä
WTA	kohdealan sivusuuntainen leveys millimetreinä
YPZ	sulkualueen keskipisteen sivusuuntainen asema millimetreinä suhteessa ajoneuvon keskilinjaan
XTA	kohdealan keskipisteen pituussuuntainen asema suhteessa ajoneuvon keskilinjaan
YTA	kohdealan keskipisteen sivusuuntainen asema suhteessa ajoneuvon keskilinjaan

3. LIIKKUVALLE KALUSTOLLE ASETETUT VAATIMUKSET

Tässä osassa esitetään kuumakäynti-ilmaisimen liikkuvan kaluston puoleiselle liitynnälle asetetut vaatimukset.

3.1 **Kohdealue**

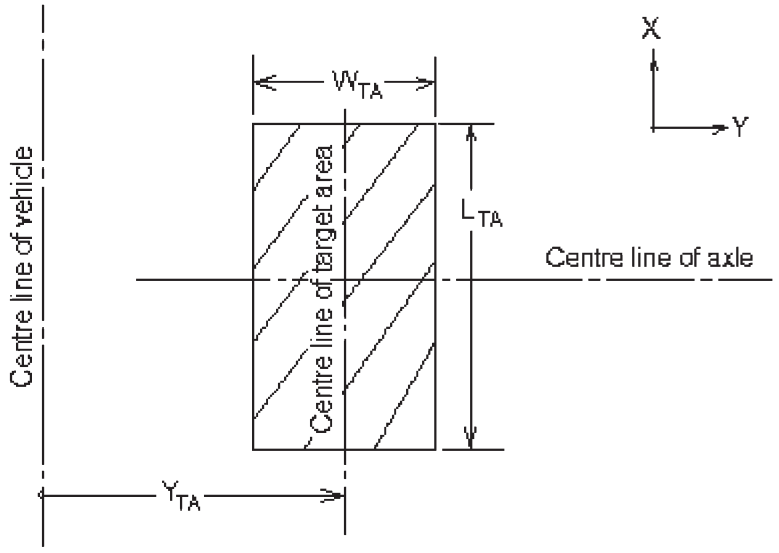
Kohdealue on laakeripesän alapinnan alue, jota rajaa laakeripesän ja kuutiomaisen alueen leikkauskohta, kun kuutiomaisen alueen vaakasuuntaista poikkileikkausalaa määrittää liikkuvan kaluston koordinaatiston avulla esitetty kohdealan keskipisteen pituus- ja sivusuuntainen asema (XTA ja YTA) suhteessa ajoneuvon keskilinjaan. Kuutiomaisen alueen vaakasuuntainen poikkileikkausala on näin ollen yhdenmukainen kohdealueen (XY-) tasoon projisoidun alan kanssa, jota tässä nimitetään kohdealaksi.

3.2 **Kohdeala**

Kohdeala määritetään suhteessa akselin mittoihin, ja se rajaa alueen, jolla kuumakäynti-ilmaisin valvoo laakeripesän lämpötilaa. Kuvassa 2 on esitetty kohdealan asema ja vähimmäismitat liikkuvan kaluston koordinaatiston avulla.

Kuva 2

Kohdealan (TA) mitat ja sijainti XY-tasolla (alapuolelta katsottuna)



3.3 **Kohdealan mitat**

Kun mekaaniset toleranssit otetaan huomioon, kohdealan mittojen on oltava seuraavat:

— sivusuuntainen leveys (WTA) vähintään 50 mm,

— pituussuuntainen pituus (LTA) vähintään 100 mm.

3.4 **Kohdealan asema XY-tasolla**

Kohdealan keskipisteen sivusuuntainen etäisyys YTA-akselin keskipisteestä (tai samassa pituussuuntaisessa asemassa sijaitsevan pyöräparin keskipisteestä) XY-tasolla on vähintään 1 065 mm ja enintään 1 095 mm. Pituusakselilla kohdealan keskipiste on yhdenmukainen akselin keskilinjan kanssa.

3.5 **Kohdealan näkyvyysvaatimukset**

Liikkuva kalusto on suunniteltava siten, että kohdealueen ja kuumakäynti-ilmaisimen välissä ei ole esteitä, jotka estävät kuumakäynti-ilmaisinta muodostamasta yhteyttä kohdealueeseen ja näin estävät kohdealueen lämpösäteilyn mittaamisen.

Huomautus: Liikkuvan kaluston laakeripesän suunnittelussa on pyrittävä lämpötilan homogeeniseen jakautumiseen kohdealueella.

4. MUUT MEKAANISET SUUNNITTELUVAATIMUKSET

Jotta voidaan minimoida se mahdollisuus, että kuumakäynti-ilmaisin mittaa lämpötilaa lämmönlähteestä, joka ei ole laakeripesä, liikkuva kalusto on suunniteltava siten, että muut lämmönlähteet, kuten kuuma lasti tai pakoputki, eivät sijaitse suoraan kohdealan vieressä tai yläpuolella. Tämän vaatimuksen täyttämiseksi tässä asiakirjassa määritetylle sulkualueelle ei tule sijoittaa mitään muita lämmönlähteitä.

Huomautus 1: Jos liikkuvan kaluston rakenne on sellainen, että on mahdollista tai välttämätöntä, että laakeripesän lisäksi myös jokin muu lämmönlähde sijaitsee sulkualueella, kyseinen lämmönlähde on lämpöeristettävä, jotta voidaan välttää lämpösäteilyä mittaavan kuumakäynti-ilmaisimen virheelliset lämpötilalaskelmat.

Huomautus 2: Sulkualueen on toteuduttava kaikissa liikkuvissa kalustoissa, myös esimerkiksi ajoneuvon sisään asennetuilla laakereilla varustetuissa kalustoissa.

4.1 **Sulkualue**

Sulkualue on kohdealan sisältävä suorakulmainen alue, jolla on myös pystysuuntainen ulottuvuus ja joka siten muodostaa kuutiomaisen tilan. Kuutiomaisen tilan mitat ovat XY-tasolla LPZ ja WPZ sekä pystyakseleilla HPZ. Kuvassa 3 on esitetty kohdealan mahdollinen sijainti sulkualueella liikkuvan kaluston koordinaatistoa käyttäen.

Kun mekaaniset toleranssit otetaan huomioon, sulkualueen kuutiomaisen tilan mitat ovat seuraavat:

— sivusuuntainen leveys (WPZ) vähintään 100 mm,

— pituussuuntainen pituus (LPZ) vähintään 500 mm,

— pystysuuntainen korkeus (HPZ) joka alkaa XY-tason pisteestä heti kuumakäynti-ilmaisimen yläpuolella ja päättyy joko kohdealan tai lämpökilven yläreunassa tai ajoneuvon ylimmässä kohdassa.

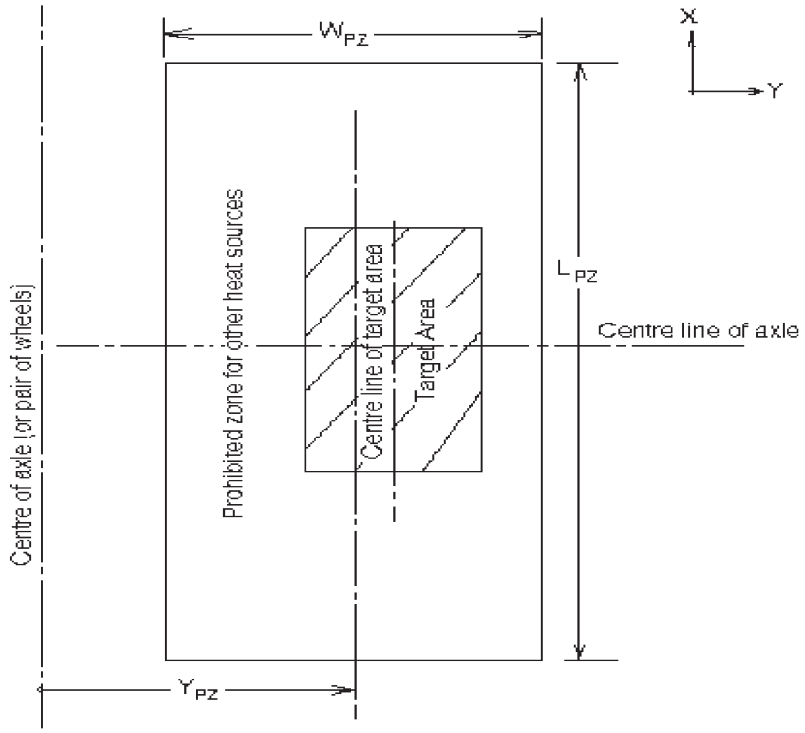
Sulkualueen keskipisteen paikka XY-tasolla on seuraava:

— sivusuunnassa YPZ = 1 080 ± 5 mm mitattuna suhteessa akselin keskipisteeseen (tai samassa pituussuuntaisessa asemassa sijaitsevan pyöräparin keskipisteeseen),

— pituussuunnassa yhdenmukainen akselin keskilinjan kanssa ± 5 mm:n toleranssilla.

Kuva 3

Sulkualueen (PZ) mitat XY-tasolla (alhaalta päin katsottuna) ja kohdealan mahdollinen sijainti



5. RISTIVIITTAUSTAULUKKO

Seuraava ristiviittaustaulukko helpottaa tämän asiakirjan ja alkuperäisen normin prEN 15437 yhteiskäyttöä.

Asiakirjan kohta	Normin prEN15437 kohta
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”

LIITE II

Korvataan päätöksen 2006/920/EY liite P.5 seuraavasti:

"LIITE P.5

YHTEENTOIMIVUUDEN KIRJAINTUNNUS

TEN: Seuraavien ehtojen mukainen kalusto:

— Kalusto täyttää kaikkien asianmukaisten käyttöönottohetkellä voimassa olevien YTE:ien vaatimukset ja sille on myönnetty direktiivin 2008/57/EY 22 artiklan 1 kohdan mukainen käyttöönottolupa.

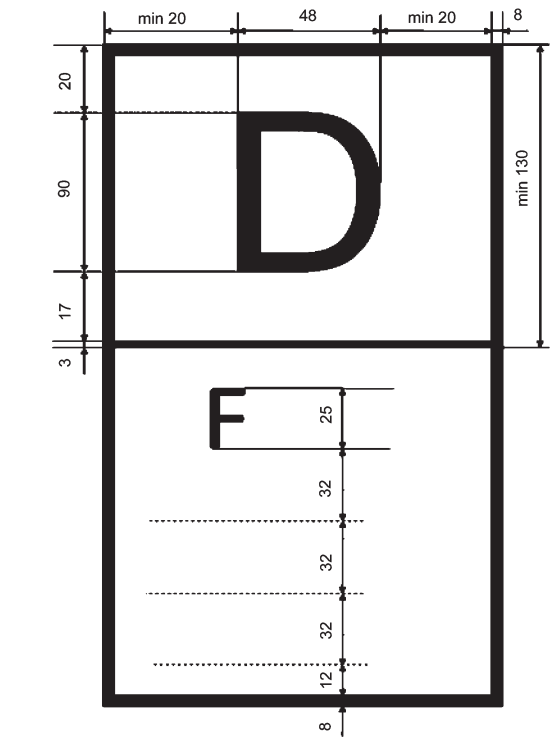
— Kalustolla on kaikkien jäsenvaltioiden tunnustama direktiivin 2008/57/EY 23 artiklan 1 kohdan mukainen lupa tai se on saanut kaikkien jäsenvaltioiden erillisen hyväksynnän.

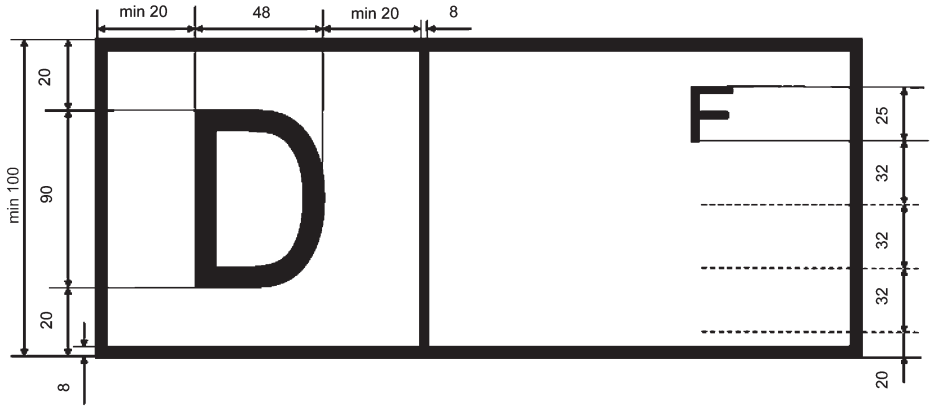
PPV/PPW: Liikkuva kalusto, joka on PPV/PPW-sopimuksen mukainen (OSJD-maissa). (Alkuperäinen: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении)

Huomautukset

a) Kaluston TEN-merkintä vastaa liitteessä P.6 esitetyn kalustonumeron ensimmäistä numeroa 0–3.

b) Kalusto, jolle ei ole myönnetty käyttöönottolupaa kaikissa jäsenvaltioissa, on merkittävä tunnuksella, joka ilmaisee, missä jäsenvaltioissa kalustolle on myönnetty käyttöönottolupa. Luvan myöntäneet jäsenvaltiot merkitään jommallakummalla seuraavissa piirustuksissa kuvatuista tavoista. Piirustuksissa D tarkoittaa jäsenvaltiota, joka on myöntänyt käyttöönottoluvan ensimmäisenä (tässä esimerkissä Saksa) ja F jäsenvaltiota, joka on myöntänyt käyttöönottoluvan toisena (tässä esimerkissä Ranska). Jäsenvaltioiden kooditunnukset ovat liitteen P.4 mukaiset. Määräys kattaa kaluston, joka on YTE:n mukainen ja kaluston, joka ei ole YTE:n mukainen. Liitteessä P.6 esitetyn kalustonumeron ensimmäinen numero on kyseisellä kalustolla 4–8.


min 20
48
min 20
8
20
90
17
3
min 130
D
F
25
32
32
32
12
8


min 20
48
min 20
8
min 100
20
90
20
8
D
F
25
32
32
32
20

”