

Statens jernbanetilsyn  
Postboks 7113 St Olavs plass

0130 OSLO

Att: Erik Syvertsen

Deres ref. 11/212-7 FELLES-31 Vår ref: P -

Dato: 31. januar 2012

## Railconsults uttalelse til høring av ny kjøretøysforskrift

Railconsult har gått igjennom utkast til ny kjøretøysforskrift og ber om å få komme med følgende synspunkter og kommentarer.

Man kan dele inn kjøretøy som skal eller planlegges brukt i Norge i tre grupper:

- Kjøretøy som brukes internasjonalt og som ikke modifiseres for bruk i Norge. For nye kjøretøy gjelder dette kjøretøy bygd og godkjent etter TSI:ene eller EN 14033. Typiske kjøretøy i en denne gruppen i Norge er arbeidsmaskiner og godsvogner
- Kjøretøy som bygger på internasjonale standardkjøretøy (og dermed TSI:ene) men som er modifisert spesielt for bruk i Norge. I denne gruppen vil de fleste persontrafikk kjøretøy høre hjemme.
- Kjøretøy som ikke er konstruert med utgangspunkt i TSI:ene i det hele tatt men som er helt konstruert for et spesielt transportoppdrag. Typiske kjøretøy her vil være lok og vogner kun avsett for transport av malm og andre mineraler mellom gruve og utskipningshavn. Men også kombibanemateriell vil havne i denne gruppen.

Bestemmelsene om tillatelseprosess og de tekniske bestemmelsene i vedlegget er helt tilpasset for de to første gruppene. Enhver prosess knyttet til den tredje gruppen vil måtte gis unntak i.h.t §21. Vi finner at dette er uheldig.

### Kommentar til § 11

Det framkommer ikke av forskriften (og ikke heller av Samtrafikkforskriften kapitel V) at tillatelser til å ta i bruk rullende materiell skal nummereres i henhold til kravene i 2007/756/EF vedlegg 2 om EIN

Vi finner ikke at det tydelig framkommer verken i utkast til kjøretøysforskrift eller i samtrafikkforskriften at godsvogner som i henhold til bestemmelsene i 2009/107/EF kan få en tillatelse til å ta i bruk som også er gyldig i Norge av utenlandsk sikkerhetsmyndighet.

## Kommentar til § 13

For visse typer kjøretøy der beslutning om å bruke materiellet i Norge ikke foregår av en egentlig anskaffelsesprosess vil kravet om at melding skal sendes virke unødvendig byråkratisk og tidkrevende. Dette gjelder spesielt for

- utenlandske maskiner for vedlikehold av infrastruktur for en begrenset periode,
- utenlandske godsvogner som ikke er, eller kan, godkjennes i.h.t. 2009/107/EF og som utfører et spesifikt transportoppdrag til eller fra Norge, og
- ytterligere kjøretøy som samsvarer med kjøretøytype som allerede er tillatt tatt i bruk.

Kjøretøy fra de to første gruppene vil normalt ikke tilpasses spesielt for norske forhold slik at de når de benyttes i Norge helt samsvarer med den utenlandske godkjenningen de allerede har. Dette innebærer at flere av punktene som nevnes i §§13 og 15 allerede er gransket av utenlandssikkerhetsmyndighet. Vi ser derfor et behov for koordinering av kravene i §§ 13 og 15 for denne gruppen, bl.a. for å unngå behov for to omganger med saksbehandling fra Statens jernbanetilsyn.

For kjøretøy fra den tredje gruppen bør kravet på å sende melding helt kunne sløyfes, da innholdet i en melding vil være kjent og oversendt i forbindelse med første melding for kjøretøytypen.

## Kommentar til § 15

§ 15 at Statens jernbanetilsyn er utydelig på hvordan den søkende og sikkerhetsmyndigheten skal forholde seg til forhold som allerede er gransket og godkjent av annet EØS-lands sikkerhetsmyndighet og der ingen særnorske forhold finnes.

Vi finner det overraskende at det i første ledd bokstav b finnes krav på en rekke dokumenter som ikke kreves for kjøretøy som faller under bestemmelsene i § 14.

Dokumentasjonskravene under bokstav b er av en omfatning som overstiger det som vi har oppfattet som etablert praksis i dag. Det bør tydeliggjøres, eventuelt i en veiledning, hvilken type informasjon man ønsker. Å beskrive hvorfor en viss type dokumentasjon kreves kan være en hjelp for en søker i å bedømme hvilke dokumenter det er relevant å sende inn. Slik som formuleringen nå er ber man i prinsipp den søkende om å sende inn all dokumentasjon man har på kjøretøyet. Vi utgår fra at det ikke er hensikten.

## Kommentar til § 16

Ved Kommissjonsregulering 201/2011 har EU kommisjonen lagt fram et standard skjema for typesamsvarserklæringer. Det framkommer ikke i §16 og heller ikke i Samtrafikkforskriftens §28 at denne skal benyttes.

## Kommentarer til vedlegget til kjøretøyforskriften

Generelt mangler referanser til TSI WAG på flere punkter der det finnes lignende bestemmelser i både TSI LOC & PAS og TSI WAG. For noen punkter som for eksempel 2.1.2 blir dette vanskelig siden bruken og konstruksjonen for godsvogner skiller seg vesentlig fra personvogner.

Tilsvarende resonnement gjelder arbeidskjøretøys forhold til EN 14033 og to-veiskjøretøys forhold til EN 15746.

### Til 2.2

Referansedokumentene beskrevet her inneholder ikke tilstrekkelige krav for de togvekter som benyttes i visse spesielle godstransportopplegg, for eksempel transport av jernmalm på Ofotbanen.



### **Til 4.5.3**

Bestemmelsene på dette punktet innebærer et krav på tilkommende dokumentasjon i forhold til dagens praksis der kontroll av termisk kapasitet i forhold til stigningsforholdene på Gotthardsbanen sydskråning har vært ansett som tilstrekkelige. Hvis vi forstår riktig er de særnorske kravene bestemt av Bergensbanens vestskråning. Slik kravene er satt opp er de særnorske kravene mindre strenge (lavere påsatt effekt) enn de internasjonale. Tiden effekten er satt på er i og for seg lengre, men de 45 minuttene som gjelder for den internasjonale verifikasjonen vil normalt være tilstrekkelig for å oppnå maksimal termisk belastning.

### **Til 4.7.1.3**

Bestemmelsene i dette punktet innebærer en skjerping fra dagens praksis der testprosedyrene som ligger til grunn for en internasjonal godkjenning av bremsebelegg anses være tilstrekkelige og bremsebelegg som er tillat i.h.t. EUs bestemmelser også er godkjente for bruk i Norge uten ytterligere testing eller godkjenning.

### **Til 14**

Man skal som tilsynet har vært være forsiktige med konkrete bestemmelser for godsinnretninger på kjøretøy siden vekselvirkningen mellom kjøretøyenes utstyr og jernbanevirksomhetenes operative bestemmelser ofte er avgjørende for sikkerheten. Slik at kjøretøy som er sikre hos en jernbanevirksomhet ikke nødvendigvis er det hos en annen.

Selv kommentarer over tatt i betraktning så forekommer det merkelig at kun UIC 576 referes i dette avsnittet da det finnes andre standarder bl.a. fra UIC som vil være mer relevant for andre typer vogner.

Med vennlig hilsen  
Railconsult AS

Bjørn Bryne  
Senior ingeniør