

II

(EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine ei ole kohustuslik)

OTSUSED

KOMISJON

KOMISJONI OTSUS,

23. jaanuar 2009,

millega muudetakse otsuseid 2006/861/EÜ ja 2006/920/EÜ, mis käsitlevad üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku alasüsteemi koostalituse tehnilisi kirjeldusi

(teatavaks tehtud numbri K(2009) 38 all)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2009/107/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiivi 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta (uuestisõnastamine),⁽¹⁾ eriti selle artikli 6 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Raudteeagentuuri 27. oktoobri 2008. aasta soovitus kaubavagunite koostalituse tehnilise kirjelduse vahepealse läbivaatamise kohta (ERA/REC/INT/03-2008)

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 881/2004⁽²⁾ artiklis 12 on sätestatud, et Euroopa Raudteeagentuur (edaspidi „agentuur“) tagab koostalituse tehniliste kirjelduste (edaspidi „KTKd“) kohandamise vastavalt tehnika arengule, turusuundumustele ja sotsiaalsetele nõuetele ning teeb komisjonile ettepanekuid vajalike muudatuste tegemiseks KTKdes.

(2) 13. juuli 2007. aasta otsusega K(2007) 3371 andis komisjon agentuurile raamvolituse nõukogu 23. juuli 1996. aasta direktiivi 96/48/EÜ (üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta)⁽³⁾ ning Euroopa

Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2001. aasta direktiivi 2001/16/EÜ (üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta)⁽⁴⁾ alusel toimuvaks teatavaks tegevuseks. Kõnealuse raamvolituse tingimuste kohaselt pidi agentuur läbi vaatama alasüsteemi „veerem – kaubavagunid“ KTK, mis on vastu võetud komisjoni 28. juuli 2006. aasta otsusega 2006/861/EÜ, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku alasüsteemi „veerem – kaubavagunid“ tehnilisi koostalitlusnõudeid,⁽⁵⁾ ning esitama tehnilised arvamused kriitiliste vigade kohta ja avaldama tuvastatud väikeste vigade loetelu.

(3) 1999. aastal sõlmitud rahvusvahelise raudteeveo konventsiooni (COTIF) jõustumisel 1. juulil 2006 hakkasid vagunite suhtes kehtima uued tehnilisi kirjeldusi reguleerivad eeskirjad. Endine raudtee-ettevõtjate vaheline RIV-kokkulepe on osaliselt asendatud raudtee-ettevõtjate ja vagunite valdajate vahelise uue vastastikuse ja vabatahtliku kokkuleppega (vagunite kasutamise üldine leping, GCU)⁽⁶⁾ ning otsusega 2006/861/EÜ.

(4) Kui RIV-kokkuleppe kohaselt registreeritud vagunite puhul oli vaja kõigest ühte registreeritud raudtee-ettevõtja väljastatud kasutuselevõtuluba, siis direktiiviga 2001/16/EÜ oli kasutuselevõtuluba nõutav iga liikmesriigi puhul. See

⁽¹⁾ ELT L 191, 18.7.2008, lk 1.

⁽²⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 1.

⁽³⁾ EÜT L 235, 17.9.1996, lk 6.

⁽⁴⁾ EÜT L 110, 20.4.2001, lk 1.

⁽⁵⁾ ELT L 344, 8.12.2006, lk 1.

⁽⁶⁾ GCU veebisait: <http://www.gcubureau.org>.

probleem lahendati ajutiselt otsuse 2006/861/EÜ lisa punktiga 7.6, milles on sätestatud, et kui ühes liikmesriigis on väljastatud vagunirühma ohutusertifikaat või kasutuselevõtutuba, tuleb seda vastastikku tunnustada kõigis liikmesriikides, et vältida ohutusasutuste ohutus- ja koostalitlusinspektoerimiste dubleerimist. Sellega on ka ette nähtud, et seni, kuni otsus 2006/861/EÜ sisaldab lahtisi küsimusi, tuleb kasutuselevõtutube vastastikku tunnustada, välja arvatud kõnealuse otsuse lisa JJ esitatud juhtudel. Kuivõrd lisa JJ ei ole selgelt määratletud tingimusi, mille kohaselt peavad teised liikmesriigid vastastikku tunnustama vagunile ühes liikmesriigis väljastatud kasutuselevõtutuba, on otsuse 2006/861/EÜ lisa punkti 7.6 kohaldamist erinevalt tõlgendatud. Sellest tingitud õigusliku ebakindluse ja probleemide tõttu palus asjaomane tööstusharu komisjonil viivitamata meetmeid võtta.

(5) Kõnealust probleemi on praegu võimalik lahendada, sest direktiivi 2008/57/EÜ artikli 23 lõikega 1 on ette nähtud, et veerem, mis täielikult vastab KTK-le, mis hõlmab asjaomaste alusteemide kõiki aspekte ilma erijuhtumite ning kitsalt veerem ja võrgustiku tehnilise ühilduvusega seotud lahtiste küsimusteta, ei vaja kasutuselevõtuks ühtegi täiendavat luba seni, kuni ta sõidab KTK-le vastavates võrgustikes teistes liikmesriikides või tingimustel, mis on täpsustatud vastavates KTKdes.

(6) Otsus 2006/861/EÜ sisaldab mitmeid lahtisi küsimusi ja tehnilisi vigu. Kuigi lahtiste küsimustega seotud oluliste nõuete täitmiseks võiks kohaldada siseriiklikke tehnilisi eeskirju, puudub õiguskindlus, et teised liikmesriigid kiidaksid sellised siseriiklikud lahendused heaks. Lisaks on direktiivi 2008/57/EÜ artiklis 7 sätestatud, et olulise või kriitilise vea puhul hõlmab nõuetekohane menetlus asjaomase KTK viivitamatut läbivaatamist.

(7) Selleks et tagada rahvusvahelisteks vedudeks kasutatavate kaubavagunite täielik koostalitlusvõime, on vaja viivitamata läbi vaadata otsus 2006/861/EÜ, et täpsustada tingimused, mille kohaselt KTK-le vastava vaguni kasutuselevõtutuba kehtib kõikides liikmesriikides.

(8) Vagunid, mis on saanud direktiivi 2008/57/EÜ artikli 22 lõike 1 kohase kasutuselevõtuloa ja mille luba kehtib kõikides liikmesriikides kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 23 lõikega 1, tuleks märgistada selgelt loetava ja kergesti äratuntava tähtmärgistusega. Seepärast on vajalik muuta komisjoni otsuse 2006/920/EÜ⁽¹⁾ raames vastu võetud üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi KTK lisa P5.

(9) Seepärast tuleks otsuseid 2006/861/EÜ ja 2006/920/EÜ vastavalt muuta.

(10) Käesoleva otsusega ette nähtud meetmed on kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 29 lõike 1 kohaselt loodud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Otsuse 2006/861/EÜ muutmine

Otsust 2006/861/EÜ muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 1a

Tehnilised dokumendid

1. Euroopa Raudteeagentuur (ERA) avaldab lisa LL oma veebisaidil ERA tehnilise dokumendina.

2. ERA avaldab rahvusvahelisteks vedudeks ette nähtud ning lisades P ja JJ osutatud liitmaterjalist valmistatud täielikult heaks kiidetud piduriklotside loetelu oma veebisaidil ERA tehnilise dokumendina.

3. Agentuur avaldab lisa JJ osutatud veoseadmetega seotud täiendavad spetsifikatsioonid oma veebisaidil ERA dokumendina.

4. Agentuur ajakohastab lõigetes 1–3 osutatud tehnilisi dokumente ja teavitab komisjoni igast läbivaadatud versioonist. Komisjon teavitab liikmesriike direktiivi 2008/57/EÜ artikli 29 kohaselt asutatud komitee kaudu. Kui komisjon või mõni liikmesriik leiab, et tehniline dokument ei vasta direktiivi 2008/57/EÜ või ühenduse mõne muu õigusakti nõuetele, arutatakse seda kõnealuses komitees. Agentuur tühistab või muudab tehnilisi dokumente komitee arutelude alusel ja komisjoni palvel.”;

b) lisasid muudetakse vastavalt käesoleva otsuse I lisale.

Artikkel 2

Otsuse 2006/920/EÜ muudatused

Otsuse 2006/920/EÜ lisa P5 muudetakse vastavalt käesoleva otsuse II lisale.

Artikkel 3

Kui enne käesoleva otsuse jõustumist kasutusele võetud kaubavagunitel olev märgistus „TEN” ei ole kooskõlas II lisa määratletud tähendusega, eemaldatakse selline märgistus 31. detsembriks 2010.

Artikkel 4

Käesolevat otsust kohaldatakse alates 1. juulist 2009.

⁽¹⁾ ELT L 359, 18.12.2006, lk 1.

Artikkel 5

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 23. jaanuar 2009

Komisjoni nimel
asepresident
Antonio TAJANI

I LISA

Otsuse 2006/861/EÜ lisasid muudetakse järgmiselt:

1) lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkt 4.2.3.3.2 asendatakse järgmisega:

„See on jätkuvalt lahtine küsimus, v.a punkti 7.6.4 tingimustele vastavate vagunite puhul.”;

b) punkti 4.2.3.4.2.1 teine taane, kus käsitletakse Y/Q jõudu, asendatakse järgmisega:

„— **Y/Q jõud**

Ratta rööpale tõusmise riski vältimiseks ei tohi ratta põiksuunalise jõu Y ja vertikaalsuunalise jõu Q jagatis ületada väärtust

$(Y/Q)_{\text{lim}} = 0,8$ rööbastel tehtavate dünaamiliste katsete korral;

$(Y/Q)_{\text{lim}} = 1,2$ staatiliste katsete korral”;

c) punkti 4.2.3.4.2.2 esimene lause asendatakse järgmisega:

„Vagunid on võimelised liikuma vändunud teedel, kui (Y/Q) ei ületa staatiliste katsete puhul punktis 4.2.3.4.2.1 esitatud piirväärtust kõverikul raadiusega $R = 150$ m ja kõnealusel vändunud teel.”;

d) punkti 6.2.3.2.1.3 järele lisatakse järgmine punkt:

„6.2.3.2.1.4. *Staatiliste katsete erandid*

Kaubavagunite puhul ei ole punktis 4.2.3.4.2.1 osutatud staatilised katsed kohustuslikud, kui vagunid vastavad UIC andmelehe 530-2 (mai 2006) nõuetele”;

e) punkt 7.6 asendatakse järgmisega:

„7.6 *KTKdele VASTAVATE VAGUNITE KASUTUSELEVÕTU LUBA*

7.6.1. Vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artikli 17 lõikele 1 tuleb juhtudel, kui KTKdele vastavus on saavutatud ning EÜ vastavustõendamise deklaratsioon on väljastatud kaubavagunitele ühes liikmesriigis, seda tunnustada kõigis liikmesriikides.

7.6.2. Direktiivi 2008/57/EÜ artikli 21 kohase kasutuselevõtuloa taotlemisel võivad taotlejad taotleda luba vagunirühmade kasutuselevõtuks. Vaguneid võib rühmitada seeriate kaupa, sel juhul kohaldatakse direktiivi 2008/57/EÜ artikli 21 lõiget 13, või tüüpide kaupa, sel juhul kohaldatakse kõnealuse direktiivi artiklit 26.

7.6.3. Vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artikli 21 lõikele 5 kehtib ühes liikmesriigis väljastatud kasutuselevõtuluba kõikides liikmesriikides, kui täiendavad load ei ole nõutavad. Samas võivad liikmesriigid seda võimalust kasutada üksnes kõnealuse direktiivi artiklites 23 ja 25 sätestatud tingimustel. Vastavalt kõnealuse direktiivi artikli 23 lõikele 4 kuuluvad asjaomase võrgustiku ja veeremi tehnilise ühilduvusega seotud lahtised küsimused nende tingimuste hulka, mis võimaldavad liikmesriigil nõuda täiendavat kasutuselevõtuluba. Selleks on lisas JJ sätestatud kõnealuse direktiivi artikli 5 lõike 6 kohaselt nõutavad lahtised küsimused ja määratletud sellised lahtised küsimused, mille puhul võib olla vaja teha täiendavaid kontrolle, et tagada asjaomase võrgustiku ja veeremi tehniline ühilduvus.

7.6.4. Ühes liikmesriigis väljastatud kasutuselevõtuluba kehtib kõigis teistes liikmesriikides järgmistel tingimustel:

- a) vaguni kasutuselevõtu luba on väljastatud kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikliga 22 asjaomase KTK, sh lisa JJ osas 1 sätestatud lahtiste küsimustega seotud kontrollide alusel;
- b) vagun on ühildatav teegabariidiga 1 435 mm;
- c) vagunil on lisas C3 sätestatud veeremigabariit G1;
- d) vaguni kahe järjestikuse rattapaari telgede vaheline kaugus ei ole suurem kui 17 500 mm;
- e) vagun vastab lisa JJ osa 2 nõuetele.

7.6.5. Isegi kui vagun on saanud kasutuselevõtuloa, on vaja tagada, et seda käitatakse ühilduvaltel infrastruktuuridel; seda saab tagada infrastruktuuri- ja veeremiregistrite kasutamisega.;

2) lisa B muudetakse järgmiselt:

a) punkti B.3 märkus 4 asendatakse järgmisega:

„4) Olemasolevatele vagunitele, mille lubatud koormus kiirusel 120 km/h on sama, kui koormustabeli veerus S märgitud, on maksimaalse kandejõu tähisest paremale juba kantud tähis „***“; sellesse kategooriasse ei saa lisada täiendavaid vaguneid.“;

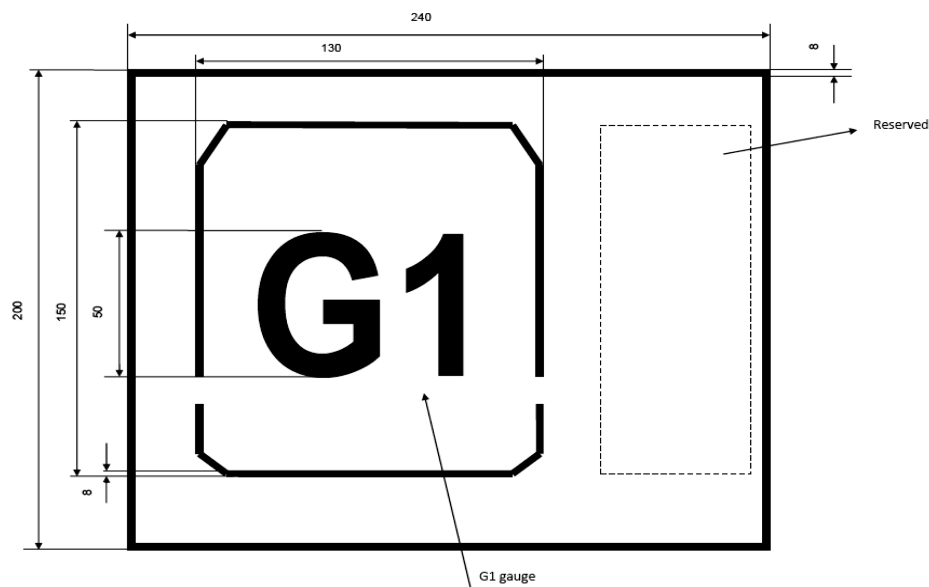
b) punkti B.3 lisatakse järgmine märkus:

„5) Uutele vagunitele, mille pidurdustõhusus vastab punkti 4.2.4.1.2.2 tabelis esitatud vagunitüübile „S2“ ja mille lubatud koormus kiirusel 120 km/h on lisas Y loetletud konkreetsete kirjelduste kohaselt sama, kui koormustabeli veerus S märgitud koormus, kantakse maksimaalse kandejõu tähisest paremale tähis „****“.“;

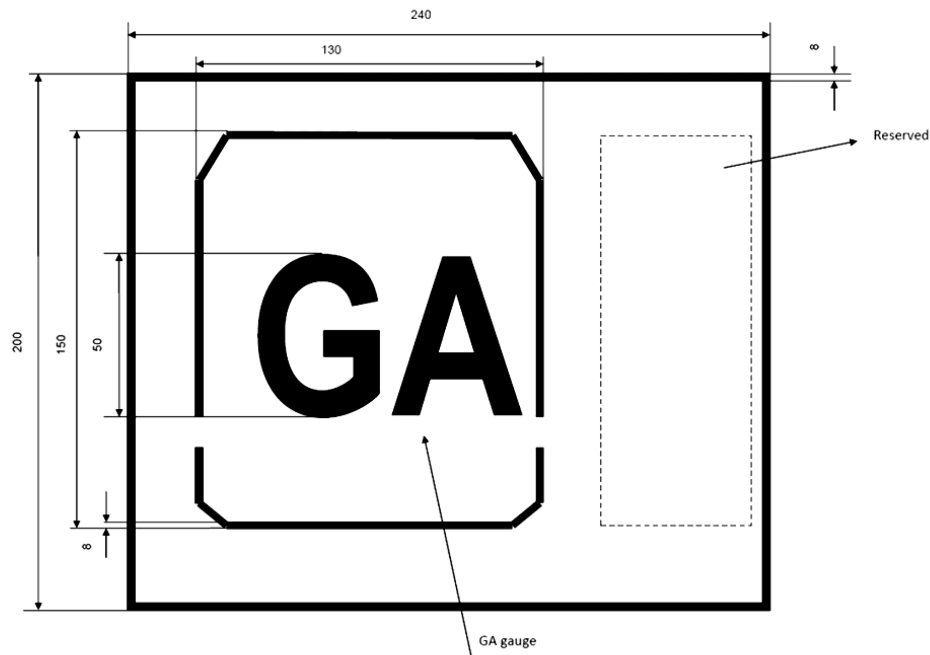
c) punkt B.32 asendatakse järgmisega:

„B.32. VAGUNI GABARIITIDE MÄRGISTAMINE

1. Gabariidi G 1 jaoks ehitatud vagunid märgistatakse järgmiselt:



2. Gabariidi GA, GB või GC jaoks ehitatud vagunid märgistatakse järgmiselt:



- 3) lisa L punkti 1.4.2.1 viimane lause asendatakse järgmisega:

„Kui monoplokkkrattad paigaldatakse vagunitele, mille rattad on 100 % pidurdatavate veerepindadega, tuleb arvesse võtta järgmisi parameetreid:

Ratta läbimõõt (mm)	1 000 – 920 ja 920–840	840–760	760–680
Võimsus	50 kW	42,5 kW	38 kW
Rakendusae	45 min	45 min	45 min
Liikumiskiirus	60 km/h	60 km/h	60 km/h

Märkus. Konkreetsete kaubaveoliikide puhul saab võimsuse ja/või rakendusaja ja/või liikumiskiiruse ja/või teljekoormuse ja/või ratta läbimõõdu näitajaid muuta, et hinnata kõnealuste rataste termomehaanilist käitumist piiratud kasutuse korral.”;

- 4) lisa P punkt P.1.10 „Klotspidurite piduriklotsid” asendatakse järgmisega:

«P.1.10 Klotspidurite piduriklotsid

Konstruksiooni hindamise katsemenetlus, mida rakendatakse koostalitlusvõime komponente sisaldavate klotspidurite piduriklotside puhul, tuleb läbi viia lisa I punktis I.10.2 esitatud spetsifikatsioonide kohaselt. Kõnealune spetsifikatsioon on lahtine küsimus liitmaterjalist valmistatud klotspidurite piduriklotside puhul.

Juba kasutuses olevad liitmaterjalist piduriklotsid on edukalt läbinud hindamise vastavalt punktile P.2.10. Liitmaterjalist valmistatud ja rahvusvahelisteks vedudeks ette nähtud täielikult heaks kiidetud piduriklotside loetelu on esitatud Euroopa Raudteeagentuuri veebisaidil avaldatavas tehnilises dokumendis.”;

- 5) lisa JJ asendatakse järgmisega:

„LISA JJ

JJ.1. LAHTISTE KÜSIMUSTE LOETELU

Allpool esitatud tabelis on tehtud kokkuvõtte käesoleva KTKga seotud lahtistest küsimustest, mis on rühmitatud asjaomase võrgustiku ja veeremi tehnilise ühilduvusega seotud (veerg „JAH”) või mitteseotud (veerg „EI”) küsimusteks.

Viide KTK-le	Pealkiri	JAH	EI
4.2.3.3.2	Teljepukside ülekuumenemise kindlakstegemine	X	
4.2.6.2	Aerodünaamilised mõjurid		X
4.2.6.3	Külgtuuled	X	
4.3.3	Käitamise ja liikluskorralduse alüsteem		X
6.1.2.2	Keevisliiteid peab hindama vastavalt siseriiklikele eeskirjadele.	X	
6.2.2.1	Keevisliiteid peab hindama vastavalt siseriiklikele eeskirjadele.	X	
6.2.2.3	Hoolduse hindamine	X	
6.2.3.4.2	Aerodünaamilised mõjurid		X
6.2.3.4.3	Külgtuuled	X	
Lisa E	Rataste veerepinnad jäävad lahtiseks küsimuseks seni, kuni avaldatakse Euroopa standard EN.	X	
Lisa L	Valuterasest rataste spetsifikatsioon jääb lahtiseks küsimuseks. Taotletakse uut Euroopa standardit EN.	X	
Lisa P			
P.1.1	Jaotur		X
P.1.2	Ümberlülitusventiil muutuva koormuse ja automaatse tühi-/koormusrežiimi ümberlülituseks		X
P.1.3	Rataste lohisemise vältimise seade		X
P.1.7	Otsakraanid		X
P.1.10	Klotspidurite piduriklotsid – konstruktsiooni hindamine	X	
P.1.11	Kiirenduskapp		X
P.1.12	Automaatne koormuse muutust tuvastav seade ja tühi-/koormusrežiimi ümberlülitusseade		X
P.2.10	Klotspidurite piduriklotsid – toote hindamine	X	

JJ.2. LAHTISTE KÜSIMUSTE LAHENDAMINE JA TÄIENDAVID SPETSIFIKATSIOONID PUNKTIS 7.6.4 OSUTATUD VAGUNITE PUHUL

1. Lahtiste küsimuste lahendamine

Käesoleva KTK punktis 7.6 osutatud vagunite puhul on lisa JJ punkti JJ.1 veerus „JAH” esitatud lahtised küsimused käesoleva punktiga lahendatud.

1.1. *Teljepuksi ülekuumenemise kindlakstegemine*

Käesoleva KTK punktis 4.2.3.3.2 esitatud lahtine küsimus on lahendatud, kui vagun vastab ERA vastava tehnilise dokumendi spetsifikatsioonidele.

1.2. *Külgtuuled*

Käesoleva KTK punktides 4.2.6.3 ja 6.2.3.4.3 esitatud lahtised küsimused on lahendatud ilma vaguni konstruktsiooni käsitlevate kohustuslike säteteta. Võidakse rakendada mõnda rakendusmeetet.

1.3. *Keevisliidete hindamine*

Käesoleva KTK punktides 6.1.2.2 ja 6.2.21 esitatud lahtine küsimus lahendatakse 2007. aasta oktoobri Euroopa standardi EN 15085-5 kohaldamisega.

1.4. Hoolduse hindamine

Käesoleva KTK lisas D esitatud lahtine küsimus lahendatakse järgmiselt. Selline hooldusdokument,

- a) mida endise RIV-kokkuleppe kohane registreeritud raudtee-ettevõtja kohaldas RIV-kokkuleppe tühistamise ajal või
- b) mis kiideti heaks kooskõlas siseriiklike või rahvusvaheliste eeskirjadega

ja mis vastab ka käesoleva KTK nõuetele, on kehtiv. Tööomadusi käsitatakse rahuldavana.

1.5. Rataste veerepinnad

Käesoleva KTK lisas E esitatud lahtine küsimus lahendatakse järgmiselt: rataste veerepinna defekte käsitletakse hoolduse raames.

1.6. Valuterasest rattad

Käesoleva KTK lisas L esitatud lahtine küsimus lahendatakse järgmiselt: valuterasest rattad ei ole lubatud enne vastava Euroopa standardi avaldamist.

1.7. Liitmaterjalist klotspidurite piduriklotside konstruktsioon ja hindamine

Käesoleva KTK lisades P.1.10 ja P.2.10 esitatud lahtine küsimus lahendatakse vastava tehnilise dokumendi avaldamisega ERA veebisaidil.

2. Täiendavad spetsifikatsioonid

Järgmised täiendavad spetsifikatsioonid on nõutavad ka punktis 7.6.4 määratletud vagunite puhul.

2.1. Puhvrid ja veoseadmed –

- Lisaks käesoleva KTK punktis 4.2.2.1.2.1 esitatud spetsifikatsioonidele nõutakse ka, et vagunite puhvrid peavad olema varustatud plunžeri juhtseadmega, mis ei lase plunžeril vabalt pöörelda ümber pikitelje. Uute puhvrite lubatav tolerants pöörlemisel on $\pm 2^\circ$.
- Lisaks käesoleva KTK punkti 4.2.2.1.2.2 spetsifikatsioonidele on ka nõutav, et
 - a) püsivalt sidestatud iga vagunikomplekti (või mitmikvagunite) vahel asuvate veoseadmete tõmbetugevus peab olema suurem kui otstes asuvate veoseadmete tõmbetugevus;
 - b) samuti kohaldatakse ERA tehnilist dokumenti tõmbejõu suhtes kehtivate täiendavate spetsifikatsioonide kohta (standard prEN 15551 avaldatakse eeldatavasti aprillis 2009) seoses järgmiste küsimustega:
 - energianeelamisvõime;
 - kinnitused;
 - käik ja pöörlemist takistav seadis;
 - mehaaniline vastupanu;
 - elastsusomadused;
 - märgistused;
 - puhvri ülekatte arvutus ja puhvitaldriku materjal;
 - puhvriprussi ava mõõtmed;
 - c) seoses koostude mehhaanilise vastupanuga on veoseadmete (v.a elastsed seadmed), veokonksude ja kruvisidurite kavandatud kasutusiga 30 aastat. Kliendi palvel võidakse kokku leppida, et kasutusiga on 20 aastat;

- d) allpool esitatud tabel näitab jõudude suurusi ja tsüklite arvu, mida kohaldatakse dünaamilise katse puhul.

Dünaamilise katse tingimused

Kasutusnõuded			Kohaldatavate jõudude suurus		
Kasutusiga (aastat)	Vastupidavuse tõenäosus (%)	Ohutustegur (f_N)	Nimetus	1. etapp	2. etapp
			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	$\Delta F2 = 1015$ kN
				N1 tsüklis	N2 tsüklis
20	97,5	1,7	Kõik	10^6	$1,45 \times 10^3$
30	97,5	1,7	Kõik	$1,5 \times 10^6$	$2,15 \times 10^3$

Dünaamilised katsed tuleb teha kolme veoseadmega, millel puuduvad elastsed elemendid. Kõik kõnealused kolm seadet peavad katse läbima ilma kahjustusteta. Neil ei tohi tekkida mõrsid ning tõmbejõud ei tohi olla väiksem kui 1 000 kN.

2.2. Veeremiüksuse põhikonstruktsiooni tugevus

Lisaks käesoleva KTK punkti 4.2.2.3.1 spetsifikatsioonidele on ka nõutav, et

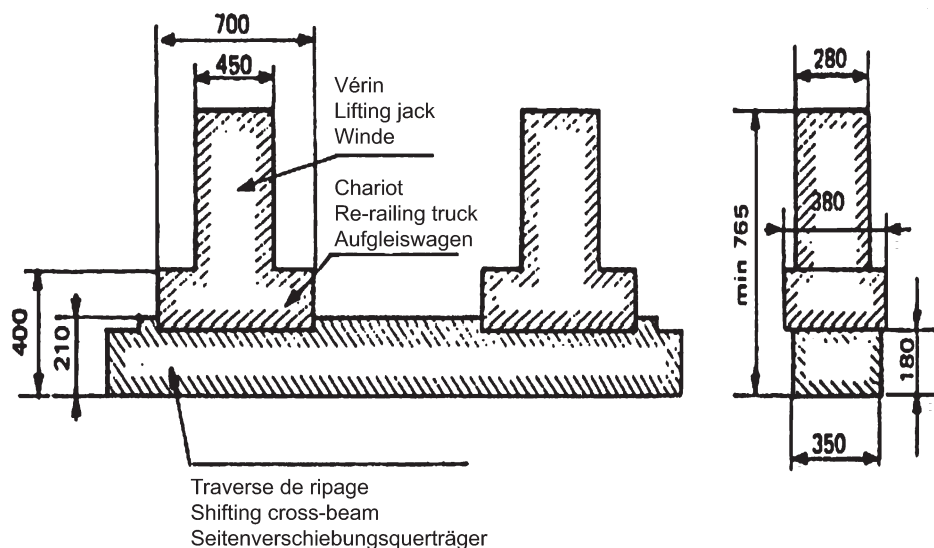
- tunnustatakse üksnes katseid ja arvutusi, mille puhul on numbriline simulatsioon valideeritud;
- hooldusdokumendis tuleks arvestada seda, et termomehaaniliselt valtsitud terase kasutamine eeldab erimeetmeid seoses kuumusega (töötlemine).

2.3. Tõstmine

Lisaks käesoleva KTK punkti 4.2.2.3.2.4 spetsifikatsioonile on nõutav, et tõstmine vastaks allpool esitatud joonisele.

Joonis

Relevage sur la voie / Rerailing



2.4. *Teljed*

Lisaks käesoleva KTK punkti 5.4.2.4 ja lisa M punkti M.1.4 spetsifikatsioonidele kohaldatakse maksimaalsete lubatavate pingete puhul järgmisi standardeid: EN 13103 punkt 7, EN 13260 punkt 3.2.2 ja EN 13261 punkt 3.2.3.

2.5. *Veeremi dünaamiline käitumine*

Lisaks käesoleva KTK punkti 4.2.3.4 spetsifikatsioonidele on nõutav, et teatavate selliste pöördvankrite puhul, mis ei ole loetletud lisas Y, kohaldatakse standardit EN 14363 või UIC andmelehte 432.

Lisaks käesoleva KTK punkti 4.2.3.4.2.2 (rööbastelt mahasõidu vältimise turvamine väändunud teedel liikumisel) spetsifikatsioonidele:

- kohaldatakse ühte standardis EN 14363 esitatud kolmest meetodist;
- kaubavagunite suhtes ei kohaldata selliseid katseid, kui nad vastavad UIC andmelehe 530-2 nõuetele.

2.6. *Pikisuunalised survejõud*

Lisaks käesoleva KTK punkti 4.2.3.5 ja lisa R spetsifikatsioonidele on nõutav kooskõla UIC andmelehe 530-2 punktiga 3.2, v.a nõue suhelda ja jõuda kokkuleppele UIC 2. uurimisrühmaga.

2.7. *Pidurdamine*

2.7.1. *Energiavaru*

Lisaks käesoleva KTK punkti 4.2.4.1.2.4 spetsifikatsioonidele on nõutav, et energiavaru kavandatakse nii, et pärast piduri rakendamist (maksimaalne rõhk pidurisilindris ja maksimaalne võimalik vagunisilindri jõud ükskõik millise koormatuse astme juures) on väliarvumise rõhk vähemalt 0,3 baari kõrgem kui pidurisilindri rõhk ilma täiendava energia lisamiseta.

2.8. *Kaheteljelised vagunid*

Lisaks käesoleva KTK punkti 4.2.3.4.2.4 spetsifikatsioonidele on kaheteljeliste vagunite vedrustuse arvutamisel kohustuslik kohaldada UIC andmelehte 517.

2.9. *Elektrilised või elektromagnetilised häired*

Vaguneid, millele on paigaldatud energiaallikad, mis võivad põhjustada elektrilisi häireid, tuleb kontrollida andmelehtede UIC 550-2 ja 550-3 raames. Rongi maksimaalse koosseisu elektromagnetiline signatuur tuleb valideerida.

2.10. *Vagunite eritüübid*

Järgmiste vagunitüüpide puhul kohaldatakse sellekohaseid täiendavaid spetsifikatsioone:

- sise põlemismootoriga vagunid: UIC andmeleht 538;
- mitmik- ja liigendvagunid: UIC infoleht 572;
- konteinerite, poolhaagiste ning horisontaalselt liikuvate laetud ühikute veoks ette nähtud vagunid: UIC andmeleht 571-4;
- soojusisolatsiooni ja külmutusseadmetega vagunid: UIC andmeleht 554-2;
- pöördvankritel olevad poolhaagised: UIC andmeleht 597.

2.11. *Ühendkuningriiki suunduvad vagunid*

Ühendkuningriiki suunduvad vagunid peavad vastama ka UIC andmelehe 503 nõuetele, mis käsitlevad Ühendkuningriigi konkreetseid tingimusi.”;

- 6) lisa KK järele lisatakse uus lisa:

„LISA LL

TELJEPUKSIDE ÜLEKUUMENEMISE KINDLAKSTEGEMISEKS KASUTATAV VIITEDOKUMENT

Märkus: käesolev lisa avaldatakse ka Euroopa Raudteeagentuuri tehnilise dokumendina ning seda kohaldatakse vastavalt artikli 1a punktile 4.

1. MÕISTED JA MÄÄRATLUSED

Käesolevas lisas kasutatakse järgmisi mõisteid ja määratlusi.

Teljelaager: raudteeveeremi telje laager või laagrikoost, mis kannab osa raudteeveeremi koormusest otse üle rattapaarile.

Teljepuks: konstruktsioon, mis koosneb nt laagripuksi vahetükist, milles asub teljekaela laager või mis puutub sellega kokku ning mis on pöördvankri ja/või vedrustuse liides.

Teljepuksi ülekuumenemise detektor

Sihtpiirkond: teljepuksi alumise külje konkreetne ala, mis on ette nähtud selleks, et teljepuksi ülekuumenemise detektor saaks temperatuuri jälgida.

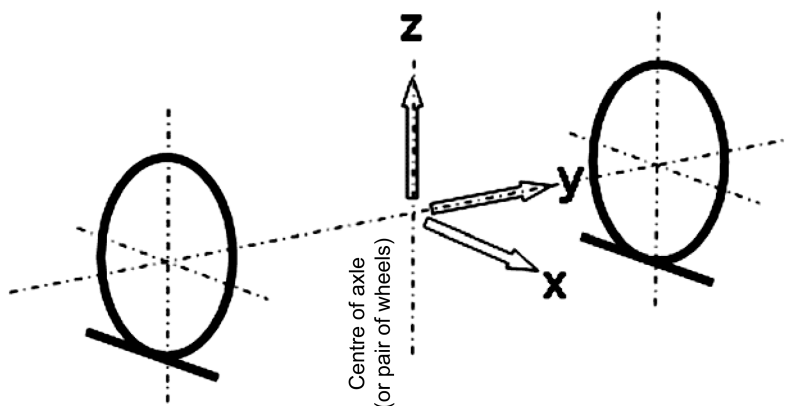
Sihtala: mõõtmete pealtvaade, st sihtpiirkonna XY-tasapind.

Keelupiirkond: piirkond, kus sellised soojusallikad nagu väljalasketorud, mis võivad mõjutada teljepuksi ülekuumenemise detektori toimimist, on välistatud või kus kasutatakse soojuskaitset.

Veeremi koordinaadid: joonisel 1 esitatud veeremi koordinaadid põhinevad paremakäelisel Cartesiusel koordinaadistikul, kus positiivne X-telg (pikitelg) on veeremi liikumissuunaline, Z-telg on vertikaalselt ülespoole ning alguspunkt on rattapaari telje keskel. Y-telg on põiktelg.

Joonis 1

Veeremi koordinaadid



Rattapaar: koost, mis koosneb teljest ning kahest rattast ja nende teljelaagritest või samas pikiasendis asuvatest eraldi ratastest ja nende laagritest.

Soojusallikas: veeremi selline osa nagu kuumlast või väljalasketoru, mille temperatuur võib olla kõrgem kui töötava teljepuksi alumise külje temperatuur.

2. TÄHISED JA LÜHENDID

Käesolevas lisas kasutatakse järgmisi tähiseid ja lühendeid:

HABD	teljepuksi ülekuumenemise detektor
IM	infrastruktuuriettevõtja (nagu on määratletud KTKs)
LPZ	keelupiirkonna pikkus pikisuunas (millimeetrites)
LTA	sihtala pikkus pikisuunas (millimeetrites)
PZ	keelupiirkond
RST	veerem (nagu on määratletud KTKs)
RU	raudtee-ettevõtja (nagu on määratletud KTKs)
TA	sihtala
TSI	koostalitluse tehniline kirjeldus
WPZ	keelupiirkonna laius põiksuunas (millimeetrites)
WTA	sihtala laius põiksuunas (millimeetrites)
YPZ	keeluala keskpunkti asend külgsuunas veeremi keskjoone suhtes (millimeetrites)
XTA	sihtala keskpunkti asend pikisuunas veeremi keskjoone suhtes
YTA	sihtala keskpunkti asend põiksuunas veeremi keskjoone suhtes

3. RAUDTEEVEEREMI NÕUDED

Käesolevas punktis on esitatud nõuded seoses veeremi selle küljega, kus asub HABD-liides.

3.1. Sihtpiirkond

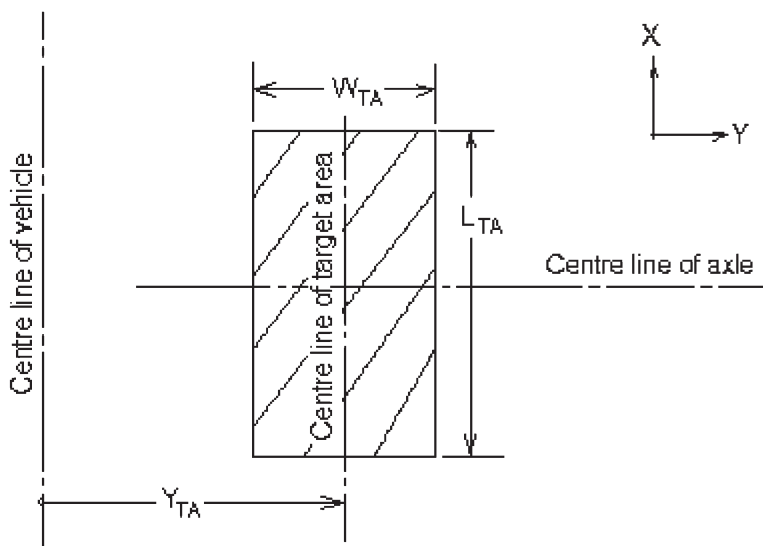
Sihtpiirkond on teljepuksi alumise külje konkreetne ala, mida iseloomustab teljepuksi löikumine kujutletava risttahukaga, mille horisontaalne ristlõikepindala esitatakse XTA ja YTA mõõtmetena, kasutades veeremi koordinaate. Kujutletava risttahuka horisontaalne ristlõikepindala ühildub seega sihtala pealtvaatega (st XY-tasapinnaga), edaspidi nimetatakse seda sihtalaks.

3.2. Sihtala

Sihtala asub alal, mis on seotud telje mõõtmetega, ning sellega määratletakse ala, kus HABD võib jälgida teljepuksi temperatuuri. Joonisel 2 on näidatud sihtala asend ja miinimummõõtmed, kasutades veeremi koordinaate.

Joonis 2

Sihtala mõõtmed ja asend XY-tasapinnal (altvaates)



3.3. Sihtala mõõtmised

Arvestades mehhaanilisi tolerantse, on sihtala

- laius põiksuunas (WTA) vähemalt 50 mm;
- pikkus pikisuunas (LTA) vähemalt 100 mm.

3.4. Sihtala asend XY-tasapinnal

Sihtala keskpunkt XY-tasapinnal asub põiksuunas telje keskpunkti (YTA) suhtes (või samas asendis asuva rattapaari keskpunkti suhtes), kus YTA on kuni 1 065 mm või kuni 1 095 mm. Pikiteljel ühildub sihtala keskpunkt telje keskjoonega.

3.5. Sihtala nähtavuse nõuded

Veerem kavandatakse nii, et sihtala ja HABD vahel ei ole takistusi, mis raskendaksid HABD-l sihtpiirkonda fokuseerida või ei võimaldaks seda teha ja seega takistaksid soojuskiirguse mõõtmist.

Märkus: veeremi teljepuksi konstruktsioon peaks olema selline, mis võimaldaks saavutada temperatuuri ühtlast jaotumist sihtpiirkonnas.

4. MUUD MEHHAANILISE KONSTRUKTSIOONI NÕUDED

Vähendamaks ohtu, et HABD mõõdab mõne muu soojusallika kui teljepuksi temperatuuri, peaks veerem olema konstrueeritud nii, et muud soojusallikad (nt kuumlust või väljalasketoru) ei asuks sihtala vahetus läheduses või otse selle kohal. Seepärast ei tohi ükski muu soojusallikas asuda käesolevas dokumendis määratletud keelupiirkonnas.

Märkus 1: kui tulenevalt veeremi konstruktsioonist võib muu soojusallikas kui teljepuks asuda keelupiirkonnas või kui see on vältimatu, kasutatakse soojuskaitset, et vältida olukord, kus HABD arvestab soojuskiirguse mõõtmisel temperatuuri valesti.

Märkus 2: keelupiirkond säilitatakse kõikide veeremiüksuste, sh siselaagritega veeremiüksuste puhul.

4.1. Keelupiirkond

Keelupiirkond on määratletud ristkülikukujulise alaga, mis hõlmab sihtala ja mida on vertikaalselt laiendatud nii, et see moodustab kujutletava risttahuka. Risttahuka mõõtmised XY-tasapinnal on LPZ ja WPZ ning vertikaaltelgedel HPZ. Joonisel 3 on veeremi koordinaate abil näidatud sihtala võimalik asend keelupiirkonnas.

Keelupiirkonna risttahuka mõõtmised on mehhaanilisi tolerantse arvestades järgmised:

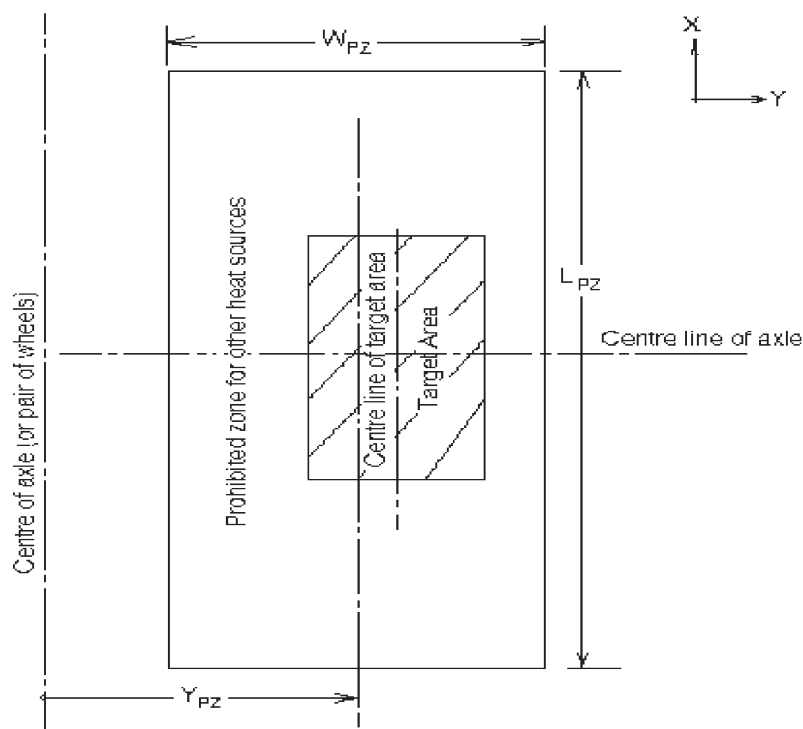
- laius põiksuunas (WPZ) vähemalt 100 mm;
- pikkus pikisuunas (LPZ) vähemalt 500 mm;
- vertikaaltelje kõrgus HPZ algab punktist, mis asub XY-tasapinnal vahetult HABD kohal ja lõppeb kas sihtala kõrgusel või soojuskaitse kõrgusel või veeremi kõrgusel.

Keelupiirkonna keskpunkt asub XY-tasapinnal:

- põiksuunas YPZ = 1 080 mm ± 5 mõõdetuna telje keskpunkti suhtes (või samas asendis asuva rattapaari keskpunkti suhtes);
- pikisuunas ühildub see telje keskjoonega ± 5 mm.

Joonis 3

Keelupirkonna (PZ) mõõtmed XY-tasapinnal (altvaade), näidates sihtala võimalikku asendit



5. VIITETABEL

Jälgitavuse eesmärgil lisatakse viitetabel, milles seotakse käesolev dokument algse standardiga prEN 15437.

Viide dokumendi punktile	Viide standardi prEN15437 punktile
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"

II LISA

Otsuse 2006/920/EÜ lisa P.5 asendatakse järgmisega:

„LISA P.5

KOOSTALITLUSVÕIME TÄHTMÄRGISTUS

„TEN“: järgmistele tingimustele vastav veerem:

- vastab kõigile kasutuselevõtuloa saamise ajal kehtivatele asjaomastele KTKdele ja on saanud kasutuselevõtuloa kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 22 lõikega 1;
- on saanud kõikides liikmesriikides kehtiva kasutuselevõtuloa kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 23 lõikega 1 või kõik liikmesriigid on andnud veeremile eraldi kasutuselevõtuloa.

„PPV/PPW“: vagun, mis vastab PPV/PPW lepingule (OSJD riikides) (originaal: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении)).

Märkused:

- a) märgistust „TEN“ kandvad veeremiüksused vastavad lisa P.6 täpsustatud vaguninumbri esimese numbriga koodidele 0–3;
- b) veeremiüksused, millel ei ole kõikides liikmesriikides kehtivat kasutuselevõtuloa, peavad kandma märgistust, kus on näidatud liikmesriigid, kus luba kehtib. Kasutuselevõtuloa andnud liikmesriikide loetelu tuleb esitada järgmiste jooniste alusel, kus D tähistab esimese loa andnud liikmesriiki (antud näites Saksamaa) ja F tähistab teise loa andnud riiki (antud näites Prantsusmaa). Liikmesriigid kodeeritakse vastavalt lisale P.4. See võib hõlmata nii KTK-le vastavaid kui ka mittevastavaid veeremiüksuseid. Need veeremiüksused vastavad lisa P.6 täpsustatud veereminumbri esimese numbriga koodidele 4 või 8.

