

II

(Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana nav obligāta)

LĒMUMI

KOMISIJA

KOMISIJAS LĒMUMS

(2009. gada 23. janvāris),

ar ko groza Lēmumu 2006/861/EK un 2006/920/EK par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmām

(izziņots ar dokumenta numuru C(2009) 38)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2009/107/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Direktīvu 2008/57/EK par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā (pārstrādāta) ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 6. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Dzelzceļa aģentūras 2008. gada 27. oktobra rekomendāciju par kravas vagona TSI (ERA/REC/INT/03-2008) starpposma pārskatīšanu,

tā kā:

(1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 881/2004 ⁽²⁾ 12. pantā noteikts, ka Eiropas Dzelzceļa aģentūra (turpmāk "aģentūra") nodrošina, ka savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas ("SITS") tiek pielāgotas tehnikas attīstībai un tirgus tendencēm, un sociālajām prasībām, un ierosina Komisijai veikt grozījumus SITS, kurus tā uzskata par vajadzīgiem.

(2) Ar 2007. gada 13. jūlija Lēmumu C(2007) 3371 Komisija piešķīra vispārējas pilnvaras aģentūrai noteiktu darbību veikšanai saskaņā ar Padomes 1996. gada 23. jūlija Direktīvu 96/48/EK par Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas

savstarpēju izmantojamību ⁽³⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 19. marta Direktīvu 2001/16/EK par Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību ⁽⁴⁾. Saskaņā ar šī vispārējā pilnvarojuma nosacījumiem aģentūrai bija jāpārskata SITS "Ritošais sastāvs – kravas vagoni", kas bija pieņemtas ar Komisijas 2006. gada 28. jūlija Lēmumu 2006/861/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu "Ritošais sastāvs – kravas vagoni" ⁽⁵⁾, kā arī jāiesniedz tehniski atzinumi par būtiskām kļūdām un jāpublicē konstatēto mazāk nozīmīgo kļūdu saraksts.

(3) 1999. gada Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF) stāšanās spēkā 2006. gada 1. jūlijā ieviesa jaunus noteikumus, kas regulē vagoniem piemērojamās tehniskās specifikācijas. Iepriekšējo RIV nolīgumu starp dzelzceļa uzņēmumiem daļēji aizstāja jauns, privāts un brīvprātīgs nolīgums – vispārējais līgums par izmantošanu (GCU) ⁽⁶⁾ starp dzelzceļa uzņēmumiem un vagonu turētājiem, kā arī Lēmums 2006/861/EK.

(4) Kamēr saskaņā ar RIV nolīgumu reģistrētajiem vagoniem bija nepieciešama tikai viena atļauja, ko izsniedzis reģistrētais dzelzceļa uzņēmums, Direktīvā 2001/16/EK bija noteikts, ka ir nepieciešama atļauja katrai dalībvalstij. Šī

⁽¹⁾ OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 164, 30.4.2004., 1. lpp.

⁽³⁾ OV L 235, 17.9.1996., 6. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 110, 20.4.2001., 1. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 344, 8.12.2006., 1. lpp.

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

- problēma tika provizoriski atrisināta ar Lēmuma 2006/861/EK pielikuma 7.6. punktu, kurā norādīts, ka, tiklīdz tiek izdots drošības sertifikāts vai atļauja sagrupētus vagonus nodot ekspluatācijā vienā dalībvalstī, šo sertifikātu vai atļauju savstarpēji atzīst visas dalībvalstis, lai novērstu drošības iestāžu veiktu divkārsu drošības un savstarpējas izmantojamības pārbaudi. Tajā ir arī norādīts, ka sakarā ar to, ka Lēmumā 2006/861/EK ir ietverti atvērti punkti, atļauja nodot ekspluatācijā tiks savstarpēji atzīta, izņemot minētā lēmuma II pielikumā norādīto. Tomēr, tā kā II pielikumā nav skaidri noteikti nosacījumi, ar kādiem atļauja vagonu nodot ekspluatācijā vienā dalībvalstī būtu savstarpēji jāatzīst pārējām dalībvalstīm, Lēmuma 2006/861/EK pielikuma 7.6. punkta piemērošana ir tikusi interpretēta atšķirīgi. Tas ir novedis pie juridiskas nenoteiktības un nozares grūtībām, kā dēļ ir bijusi nepieciešama nekavējoša rīcība no Komisijas puses.
- (5) Šī problēma tagad var tikt atrisināta, jo Direktīvas 2008/57/EK 23. panta 1. punktā ir noteikts, ka ritekļiem, kas pilnībā atbilst SITS, kuras attiecas uz visiem attiecīgo apakšsistēmu aspektiem bez īpašiem gadījumiem un bez atvērtiem punktiem, kas ir cieši saistīti ar tehnisko savietojamību starp ritekli un tīklu, nav vajadzīga papildu atļauja nodošanai ekspluatācijā, ja vien tie pārvietojas pa SITS atbilstīgiem tīkliem citās dalībvalstīs vai saskaņā ar attiecīgajās SITS paredzētajiem nosacījumiem.
- (6) Lēmumā 2006/861/EK ir vairāki atvērti punkti un tehniskas kļūdas. Ja ar atvērtajiem punktiem saistīto būtisko prasību izpildei bija iespējams piemērot attiecīgās valsts tehniskos noteikumus, tad pastāv juridiska nenoteiktība, vai šādi atsevišķu valstu risinājumi būs pieņemami pārējām dalībvalstīm. Turklāt saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 7. pantu atbilstīgā procedūra svarīgu vai būtisku kļūdu gadījumā ir nekavējoša attiecīgo SITS grozīšana.
- (7) Lai atjaunotu pilnīgu starptautiskajam transportam paredzēto kravas vagonu savstarpējo izmantojamību, ir nepieciešama nekavējoša Lēmuma 2006/861/EK pārskatīšana, lai precizētu nosacījumus, ar kādiem atļauja nodot ekspluatācijā kādu SITS atbilstošu vagonu būtu derīga visās pārējās dalībvalstīs.
- (8) Vagonus, kuri ir saņēmuši atļauju nodošanai ekspluatācijā saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 22. panta 1. punktu un kuriem ir izsniegta atļauja, kas saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 23. panta 1. punktu ir derīga visās dalībvalstīs, būtu jāapzīmē ar skaidru un viegli atpazīstamu alfabētisku marķējumu. Tāpēc ir jāgroza P5. pielikums Komisijas Lēmumā 2006/920/EK⁽¹⁾ par SITS attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu "Satiksmes nodrošināšana un vadība".
- (9) Tāpēc atbilstīgi jāgroza Lēmums 2006/861/EK un 2006/920/EK.

- (10) Šajā lēmumā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi komiteja, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 29. panta 1. punktu,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Lēmuma 2006/861/EK grozījumi

Lēmumu 2006/861/EK groza šādi.

- a) Pievieno šādu pantu:

"1.a pants

Tehniskie dokumenti

1. Eiropas Dzelzceļa aģentūra (ERA) savā tīmekļa vietnē kā ERA tehnisko dokumentu publicē LL pielikuma saturu.

2. ERA savā tīmekļa vietnē kā ERA tehnisko dokumentu publicē P un II pielikumā norādīto starptautiskajam transportam pilnībā apstiprināto kompozīta bremžu kļuču sarakstu.

3. Aģentūra savā tīmekļa vietnē kā ERA tehnisko dokumentu publicē II pielikumā norādīto vilces iekārtu papildu specifikācijas.

4. Aģentūra aktualizē 1. līdz 3. punktā norādītos tehniskos dokumentus un informē Komisiju par visām to pārskatītajām versijām. Komisija informē dalībvalstis ar tās komitejas starpniecību, kura izveidota saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 29. pantu. Ja Komisija vai kāda no dalībvalstīm uzskata, ka kāds no tehniskajiem dokumentiem neatbilst Direktīvas 2008/57/EK vai cita Kopienas tiesību akta noteikumiem, šis jautājums tiek apspriests komitejā. Balstoties uz komitejas apspriežu rezultātiem un pēc Komisijas pieprasījuma aģentūra atsauc tehniskos dokumentus vai izdara tajos grozījumus."

- b) Pielikumus groza tā, kā tas ir noteikts I pielikumā.

2. pants

Lēmuma 2006/920/EK grozījums

Lēmuma 2006/920/EK P5. pielikumu groza, kā tas ir noteikts II pielikumā.

3. pants

Ja "TEN" marķējums uz kravas vagoniem, kas nodoti ekspluatācijā pirms šā lēmuma stāšanās spēkā, nesaskan ar II pielikumā noteikto nozīmi, šis marķējums jānoņem ne vēlāk kā līdz 2010. gada 31. decembrim.

4. pants

Šo lēmumu piemēro no 2009. gada 1. jūlija.

⁽¹⁾ OV L 359, 18.12.2006., 1. lpp.

5. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē, 2009. gada 23. janvārī

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks*
Antonio TAJANI

I PIELIKUMS

Lēmuma 2006/861/EK pielikumus groza šādi.

1. Pielikumu groza šādi.

a) Pielikuma 4.2.3.3.2. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“Joprojām atvērts punkts, izņemot attiecībā uz vagoniem, kuri atbilst 7.6.4. punkta noteikumiem.”

b) Pielikuma 4.2.3.4.2.1. punkta otro ievilkumu par Y/Q spēkiem aizstāj ar šādu:

“— **Y/Q spēki**

Lai ierobežotu risku, ka riteņi varētu pacelties virs sliedēm, viena riteņa sānu spēka Y un vertikālās slodzes Q dalījums nedrīkst pārsniegt

$(Y/Q)_{lim} = 0,8$ dinamiskos, uz sliežu ceļiem veiktos testos

$(Y/Q)_{lim} = 1,2$ stacionāros testos”.

c) Pielikuma 4.2.3.4.2.2. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“Vagoni ir spējīgi braukt pa likumainu sliežu ceļu, ja (Y/Q) stacionārajiem testiem nepārsniedz limitu, kas norādīts 4.2.3.4.2.1. punktā, pagriezienā ar rādīšus $R = 150$ m un dotajā likumainajā sliežu ceļā.”

d) Pēc 6.2.3.2.1.3. punkta pievieno šādu punktu:

“6.2.3.2.1.4. *Izņēmumi stacionārajiem testiem*

Kravas vagoni tiek atbrīvoti no 4.2.3.4.2.1. punktā minētajiem stacionārajiem testiem, ja tie atbilst UIC brošūrā 530-2 (2006. gada maijs) norādītajām prasībām.”

e) Pielikuma 7.6. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“7.6. **ATĻAUJA SITS ATBILSTĪGU VAGONU NODOŠANAI EKSPLUATĀCIJĀ**

7.6.1. Atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 1. punktam gadījumos, kad tiek panākta atbilstība SITS un viena dalībvalsts izdevusi EK verifikācijas deklarāciju kravas vagoniem, tā savstarpēji jāatzīst visām dalībvalstīm.

7.6.2. Iesniedzot pieteikumus, lai saņemtu atļauju nodošanai ekspluatācijā atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 21. pantam, iesniedzēji var lūgt atļaujas sagrupētu vagonu nodošanai ekspluatācijā. Vagonus var sagrupēt pa sērijām, pie kam šajā gadījumā ir piemērojams Direktīvas 2008/57/EK 21. panta 13. punkts, vai pēc tipa, pie kam šajā gadījumā ir piemērojams minētās direktīvas 26. pants.

7.6.3. Atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 21. panta 5. punktam vienas dalībvalsts piešķirta atļauja nodošanai ekspluatācijā ir derīga visās dalībvalstīs, ja vien netiek pieprasītas papildu atļaujas. Taču dalībvalstis drīkst izmantot šo iespēju tikai saskaņā ar minētās direktīvas 23. un 25. pantā noteiktajiem nosacījumiem. Atbilstīgi minētās direktīvas 23. panta 4. punktam viens no nosacījumiem, kas ļauj dalībvalstij pieprasīt šādas “papildu atļaujas” procedūras veikšanu, ir atvērti punkti, kas saistīti ar infrastruktūras un ritekļu tehnisko savietojamību. Šajā sakarībā JJ pielikumā ir iekļauts atvērto punktu saraksts, kā to nosaka minētās Direktīvas 5. panta 6. punkts, un minētajā pielikumā ir identificēti arī tie atvērtie punkti, kuri var prasīt papildu pārbaudes ar nolūku nodrošināt infrastruktūras un ritekļu tehnisko savietojamību.

7.6.4. Vienas dalībvalsts izsniegta atļauja nodošanai ekspluatācijā ir derīga visās pārējās dalībvalstīs ar šādiem nosacījumiem:

- a) vagonam ir izsniegta atļauja atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 22. pantam, balstoties uz šo SITS, tostarp verifikācijām, kas attiecas uz JJ pielikuma 1. daļā norādītajiem atvērtajiem punktiem;
- b) vagoni ir savietojami ar 1 435 mm sliežu ceļa platumu;
- c) vagona gabarīta kontūra ir G1, kā tas ir norādīts C3. pielikumā;
- d) vagona asu atstarpe nepārsniedz 17 500 mm starp blakus esošām asīm;
- e) vagoni atbilst JJ pielikuma 2. daļas prasībām.

7.6.5. Pat ja ir izsniegta atļauja vagona nodošanai ekspluatācijā, ir jānodrošina, ka vagoni tiek ekspluatēti savietojamā infrastruktūrā; to iespējams paveikt, izmantojot infrastruktūras un ritošā sastāva reģistrus.”

2. B pielikumu groza šādi.

a) Pielikuma B.3. punkta 4) piezīmi aizstāj ar šādu:

“4) Ekspluatācijā esošie vagoni, kas var kustēties ar tādām pašām kravām kā “S” pārvadājumos ar ātrumu 120 km/h, jau ir marķēti ar atzīmi “***”, kas novietota pa labi no maksimālās kravas marķējuma; šai kategorijai netiek pievienoti nekādi papildu vagoni.”

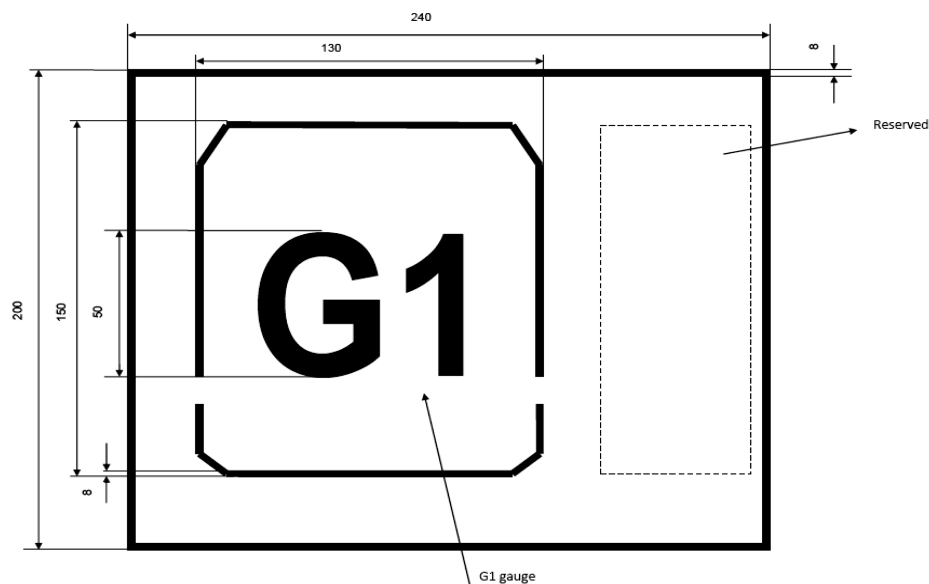
b) Pielikuma B.3. punktam pievieno šādu papildu piezīmi:

“5) Jauniem vagoniem, kuru bremzēšanas raksturojums atbilst “S2” vagonu raksturojumam saskaņā ar tabulu 4.2.4.1.2.2. punktā un kas var kustēties ar tādām pašām kravām kā “S” pārvadājumos ar ātrumu 120 km/h, atbilstīgi Y pielikumā uzskaitītajām konkrētajām specifikācijām, ir jābūt atzīmei “****”, kas novietota pa labi no maksimālās kravas marķējuma.”

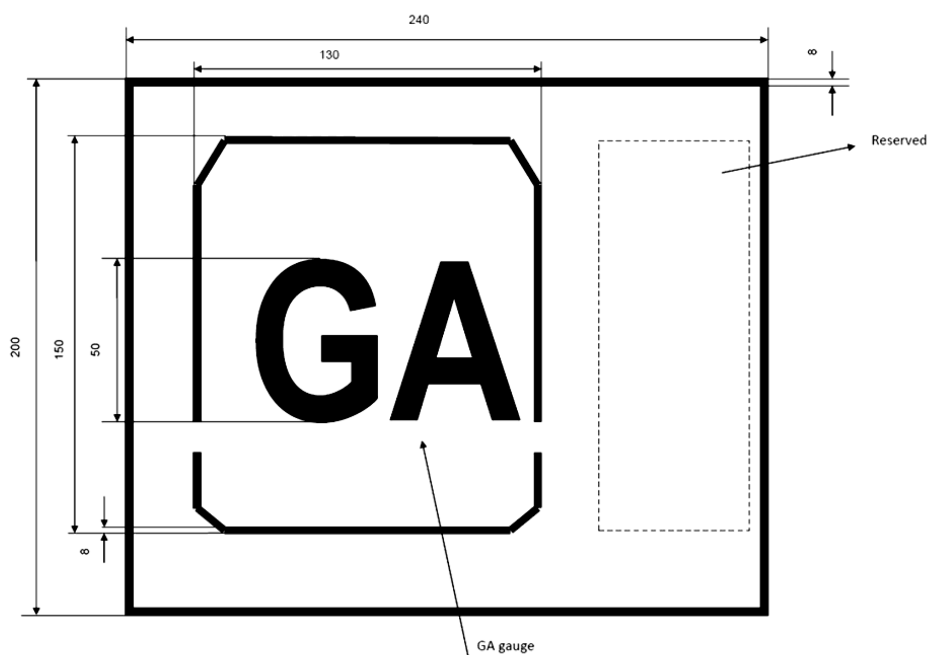
c) Pielikuma B.32. punktu aizstāj ar šādu:

“B.32. VAGONU KONTŪRU MARĶĒJUMS

1. Vagoni, kas būvēti kontūrai G1, tiek marķēti šādi:



2. Vagoni, kas būvēti kontūrai GA, GB vai GC, tiek marķēti šādi:



3. L pielikuma L.1.4.2.1. punkta pēdējo teikumu aizstāj ar šādu:

“Ja vagoni, kam izmanto 100 % bandāžas bremzēšanu, tiek aprīkoti ar monobloka riteņiem, ir jāņem vērā šādi parametri.

Riteņa diametra diapazons (mm)	1 000 līdz 920 un 920 līdz 840	840 līdz 760	760 līdz 680
Spēks	50 kW	42,5 kW	38 kW
Piemērošanas laiks	45 min	45 min	45 min
Braukšanas ātrums	60 km/h	60 km/h	60 km/h

Piezīme. Īpašos kravas pārvadājumu veidos spēka un/vai piemērošanas laika, un/vai braukšanas ātruma, un/vai asu noslodzes, un/vai riteņa diametra lielumi var tikt mainīti, lai pārbaudītu šo riteņu termomehāniskās īpašības kāda ierobežota izmantošanas veida kontekstā.”

4. P pielikuma P.1.10. punktu “Bremžu kluči” aizstāj ar šādu:

“P.1.10. Bremžu kluči

Pārbaudes procedūra savstarpējās izmantojamības komponenta “bremžu kluči” konstrukcijas novērtējumam jāveic atbilstoši I pielikuma I.10.2. nodaļā dotajai specifikācijai. Šī specifikācija vēl aizvien ir atvērts punkts kompozīta bremžu klučiem.

Kompozīta bremžu kluči, kas jau tiek izmantoti, ir saņēmuši pozitīvu novērtējumu atbilstoši P.2.10. punktam. Saraksts ar pilnībā apstiprinātajiem kompozīta bremžu klučiem starptautiskajam transportam ir iekļauts tehniskajā dokumentā, kas Eiropas Dzelzceļa aģentūrai jāpublicē savā tīmekļa vietnē.”

5. JJ pielikumu aizstāj ar šādu:

“JJ PIELIKUMS

JJ.1. ATVĒRTO PUNKTU SARAKSTS

Turpmāk redzamajā tabulā ir sniegts šīs SITS atvērto punktu kopsavilkums, kā arī to klasifikācija, norādot, vai konkrētais punkts ir saistīts (aile “JĀ”) vai nav saistīts (aile “NĒ”) ar infrastruktūras un ritekļu tehnisko savietojamību.

SITS atsauce	Nosaukums	JĀ	NĒ
4.2.3.3.2	Sakarsušo bukšu atklāšana	X	
4.2.6.2	Aerodinamiskie efekti		X
4.2.6.3	Sānvēji	X	
4.3.3	Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma		X
6.1.2.2	Metināto šuvju novērtēšana notiek atbilstoši valstu noteikumiem	X	
6.2.2.1	Metināto šuvju novērtēšana notiek atbilstoši valstu noteikumiem	X	
6.2.2.3	Tehniskās apkopes novērtēšana	X	
6.2.3.4.2	Aerodinamiskie efekti		X
6.2.3.4.3	Sānvēji	X	
E pielikums	Riteņu velšanās virsmas paliek atvērts punkts līdz EN standarta publicēšanai	X	
L pielikums	Specifikācija lietiņiem tērauda riteņiem ir atvērts punkts. Pieprasīts jauns EN standarts	X	
P pielikums			
P.1.1	Sadalītājs		X
P.1.2	Releja vārsts mainīgai slodzei un automātiskai "tukšs/piekrauts" pārslēgšanai		X
P.1.3	Riteņu pretslīdēšanas ierīce		X
P.1.7	Gala krāns		X
P.1.10	Bremžu kluči – konstrukcijas novērtējums	X	
P.1.11	Paātrinātāja vārsts		X
P.1.12	Automātiskā mainīgās slodzes uztveršana un "tukšs/piekrauts" pārslēgšanas ierīce		X
P.2.10	Bremžu kluči – produkta novērtējums	X	

JJ.2. ATVĒRTO PUNKTU SLĒGŠANA UN PAPILDU SPECIFIKĀCIJAS 7.6.4. PUNKTĀ NORĀDĪTO VAGONU GADĪJUMĀ

1. Atvērto punktu slēgšana

Šis SITS 7.6. sadaļā norādītajiem vagoniem JJ.1. pielikuma ailē "JĀ" minētie atvērtie punkti ar šo sadaļu tiek slēgti.

1.1. Sakarsušo bukšu atklāšana

Šis SITS 4.2.3.3.2. punktā norādītais atvērtais punkts ir slēgts, ja vagona atbilst attiecīgā ERA tehniskā dokumenta specifikācijām.

1.2. Sānvēji

Šis SITS 4.2.6.3. un 6.2.3.4.3. punktā norādītais atvērtais punkts ir slēgts bez jebkādiem obligātiem noteikumiem attiecībā uz vagona konstrukciju. Var tikt piemēroti noteikti operatīva rakstura pasākumi.

1.3. Metināto šuvju novērtēšana

Šis SITS 6.1.2.2. un 6.2.2.1. punktā norādītais atvērtais punkts ir slēgts, piemērojot 2007. gada oktobra standartu EN 15085-5.

1.4. Tehniskās apkopes novērtēšana

Šis SITS D pielikumā norādītais atvērtais punkts tiek slēgts šādi – visa tehniskās apkopes dokumentācija,

- a) kuru RIV atceļšanas brīdī piemērojis jebkurš bijušais reģistrējošais dzelzceļa uzņēmums RIV dalībnieks vai
- b) kura apstiprināta atbilstīgi valsts vai starptautiskiem noteikumiem,

un kura atbilst arī šis SITS prasībām, ir spēkā. Eksploatācijas raksturlielumi tiek uzskatīti par apmierinošiem.

1.5. Riteņu velšanās virsmas

Šis SITS E pielikumā norādītais atvērtais punkts tiek slēgts šādi: riteņu velšanās virsmas defekti tiek noteikti tehniskās apkopes ietvaros.

1.6. Lietie riteņi

Šis SITS L pielikumā norādītais atvērtais punkts tiek slēgts šādi: lietie tērauda riteņi nav atļauti līdz Eiropas standarta publikācijai.

1.7. Kompozīta bremžu kļuču konstrukcija un novērtēšana

Šis SITS P.1.10. un P.2.10. pielikumā norādītais atvērtais punkts tiek slēgts ar atbilstīgo tehnisko dokumentu, ko publicē ERA tīmekļa vietnē.

2. Papildu specifikācijas

7.6.4. sadaļā norādītajiem vagoniem ir nepieciešamas arī šādas papildu specifikācijas.

2.1. Buferi un vilces iekārtas

- Papildus šis SITS 4.2.2.1.2.1. punkta specifikācijām ir nepieciešams, lai vagonu buferi būtu aprīkoti ar virzuļa vadotni, kas neļautu virzulim brīvi griezties ap savu garenisko asi. Pieļaujamā pielāide jauniem buferiem ir $\pm 2^\circ$.
- Papildus šis SITS 4.2.2.1.2.2. punkta specifikācijām ir arī nepieciešams, lai:
 - a) pastāvīgi sakabinātu vagonu (vai motorvagonu) grupu starpsavienojumu vilces iekārtu stiprības robeža velkot būtu lielāka nekā to galos esošajām vilces iekārtām;
 - b) tiktu piemērots arī ERA tehniskais dokuments par “papildu specifikācijām, kas piemērojamas vilces iekārtām” saistībā ar šādiem jautājumiem (standarta prEN 15551 publikācija ir sagaidāma 2009. gada aprīlī):
 - dinamiskās enerģijas ietilpība,
 - stiprinājumi,
 - gājiens un antirotācijas ierīce,
 - mehāniskā pretestība,
 - elastīguma raksturlielumi,
 - marķējumi,
 - bufera bloķēšanas aprēķins un bufera plātnes materiāls,
 - vilces stieņa atveres izmēri;
 - c) konstrukciju mehāniskās pretestības nodrošināšanai vilces iekārtu (izņemot elastīgo ierīci), vilces āķu un skrūvju savienojumu konstrukcijai būtu nodrošināts trīsdesmit gadus ilgs kalpošanas laiks. Pēc pasūtītāja pieprasījuma var tikt saskaņots divdesmit gadus ilgs kalpošanas laiks;

- d) turpmāk esošajā tabulā ir norādīts spēku diapazons un ciklu skaits, kas piemērojami dinamiskajos tipa testos.

Dinamisko tipa testu nosacījumi

Ekspluatācijas prasības			Piemērojamā spēka diapazons		
Kalpošanas laiks (gadi)	Ekspluatācijas spēju saglabāšanas varbūtība (%)	Drošuma koeficients (f_N)	Apzīmējums	1. solis	2. solis
			1 MN	$\Delta F1 = 200 \text{ kN}$	$\Delta F2 = 675 \text{ kN}$
			1,2 MN	$\Delta F1 = 240 \text{ kN}$	$\Delta F2 = 810 \text{ kN}$
			1,5 MN	$\Delta F1 = 300 \text{ kN}$	$\Delta F2 = 1015 \text{ kN}$
				N1 ciklos	N2 ciklos
20	97,5	1,7	Visi	10^6	$1,45 \times 10^3$
30	97,5	1,7	Visi	$1,5 \times 10^6$	$2,15 \times 10^3$

Dinamiskie tipa testi ir jāveic ar trim vilces iekārtām bez elastīgās ierīces. Visiem trim paraugiem ir jāiztur testi, neuzrādot nekādu bojājumu. Tajos nedrīkst parādīties nekādas plaisas, un stiepējspēks nedrīkst būt mazāks par 1 000 kN.

2.2. Vagona galvenās konstrukcijas izturība

Papildus šīs SITS 4.2.2.3.1. punkta specifikācijām ir arī nepieciešams, lai:

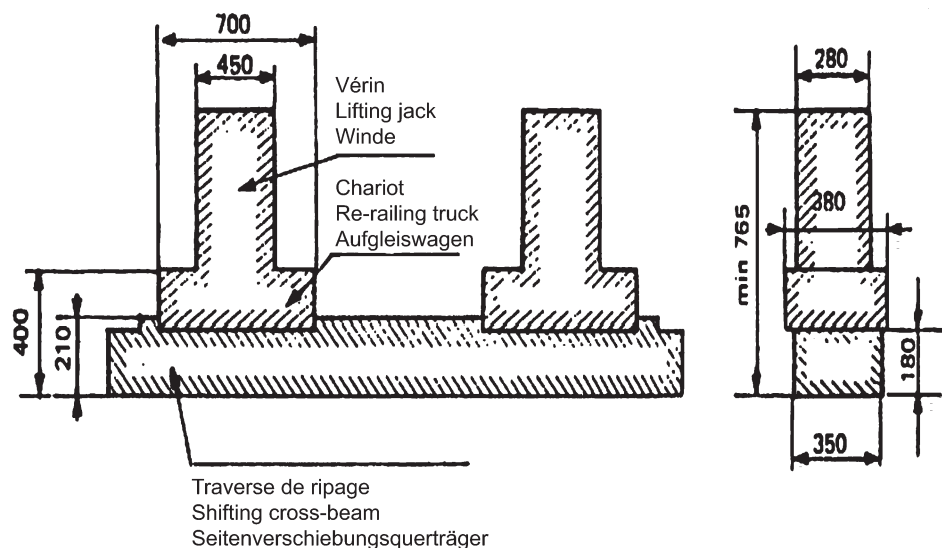
- tiktu akceptēti vienīgi tādi testi un aprēķini, kuri ir apstiprināti ar skaitlisko modelēšanu,
- tehniskās apkopes dokumentācijā tiktu ņemts vērā šāds faktors: termomehānisko tērauda velmējumu izmantošanai ir vajadzīgi īpaši pasākumi attiecībā uz karstumu (apstrāde).

2.3. Pacelšana

Papildus šīs SITS 4.2.2.3.2.4. punkta specifikācijām ir nepieciešams, lai pacelšana atbilstu šādai shēmai:

Attēls

Relevage sur la voie/Rerailing



2.4. Ass

Papildus šīs SITS 5.4.2.4. punkta un M.1.4. pielikuma specifikācijām maksimālā pieļaujamā sprieguma lielumiem ir piemērojami šādi standarti: EN 13103 7. sadaļa, EN 13260 3.2.2. sadaļa un EN 13261 3.2.3. sadaļa.

2.5. Vagona dinamiskais raksturojums

Papildus šīs SITS 4.2.3.4. punkta specifikācijām ir nepieciešams, lai konkrētajos tādu ratiņu izmantošanas gadījumos, kuri nav norādīti Y pielikumā, tiktu piemērots standarts EN 14363 vai brošūra UIC 432.

Papildus šīs SITS 4.2.3.4.2.2. punkta specifikācijām par aizsardzību pret nobraukšanu no sliedēm, braucot pa līkumainu sliežu ceļu:

- piemēro vienu no trim standartā EN 14363 norādītajām metodēm,
- kravas vagoni ir atbrīvoti no šiem testiem, ja tie atbilst UIC brošūras 530-2 prasībām.

2.6. Gareniskie saspiešanas spēki

Papildus šīs SITS 4.2.3.5. punkta un R pielikuma specifikācijām ir nepieciešama arī atbilstība UIC brošūras 530-2 3.2. sadaļai, izņemot prasību par sazināšanos ar UIC 2. izpētes grupu (SG) un tās piekrišanas saņemšanu.

2.7. Bremzēšana

2.7.1. Enerģijas saglabāšana

Papildus šīs SITS 4.2.4.1.2.4. punkta specifikācijām ir nepieciešams, lai enerģijas saglabāšana būtu izprojektēta tādā veidā, ka pēc bremzēšanas (pie maksimālā spiediena vagona bremžu cilindrā un maksimālā iespējamā cilindra izejas gājiena pie jebkuras noslogošanas pakāpes) spiediens papildu rezervuārā būtu vismaz par 0,3 bāriem augstāks nekā spiediens bremžu cilindrā bez jebkādas papildu enerģijas pievades.

2.8. Divasu vagoni

Papildus šīs SITS 4.2.3.4.2.4. punkta specifikācijām divasu vagonu piekares aprēķiniem obligāti ir jāpiemēro UIC brošūra 517.

2.9. Elektriskie vai elektromagnētiskie traucējumi

Vagoni, kas aprīkoti ar kādu enerģijas avotu, kas var izraisīt elektriskus traucējumus, ir jāpārbauda, salīdzinot ar brošūru UIC 550-2 un 550-3 prasībām. Jāapstiprina maksimālo vilciena sastāvu elektromagnētiskie raksturlielumi.

2.10. Īpaši vagonu tipi

Katram no šādiem vagonu tipiem ir piemērojamas uz to attiecinātās papildu specifikācijas:

- vagoniem, kas aprīkoti ar iekšdedzes dzinēju: UIC brošūra 538,
- motorvagoniem un vagoniem ar krokveida savienojumu: UIC brošūra 572,
- vagoniem, kas paredzēti konteineru, maināmo virsbūvju un horizontālas iekraušanas pārvietojamo vienību pārvadāšanai: UIC brošūra 571-4,
- siltumizolācijas un refrīžeratorvagoniem: UIC brošūra 554-2,
- puspiekabēm uz ratiņiem: UIC brošūra 597.

2.11. Vagoni, kas ierodas Apvienotajā Karalistē

Vagoniem, kas ierodas Apvienotajā Karalistē, ir jāatbilst arī UIC brošūras 503 prasībām saistībā ar konkrētajiem Apvienotās Karalistes apstākļiem.”

6. Pēc KK pielikuma pievieno šādu jaunu pielikumu:

“LL PIELIKUMS

SAKARSUŠO BUKŠU ATKLĀŠANAS ATSAUCES DOKUMENTS

Piezīme. Šo pielikumu publicē arī kā Eiropas Dzelzceļa aģentūras tehnisko dokumentu un turpmāk atjaunina saskaņā ar 1.a panta 4. punktu.

1. TERMINI UN DEFINĪCIJAS

Šī pielikuma nolūkos ir piemērojami šādi termini un definīcijas.

Ass gultnis: uz dzelzceļa ritekļa ass novietots gultnis vai gultņa mezgls, kas nodod kādu dzelzceļa ritekļa svara daļu tieši uz riteņpāri.

Bukse: konstrukcija, tostarp, piemēram, slēgta tipa gultņa adapteris, kas ietver vai atrodas saskarē ar ass kakliņa gultni un nodrošina saskarni ar ratiņu un/vai piekares konstrukciju.

Sakarsušo buksu atklāšanas ierīce (HABD):

Mērķa zona: noteikta zona bukses apakšdaļā, kuras temperatūru ir paredzēts kontrolēt ar HABD palīdzību.

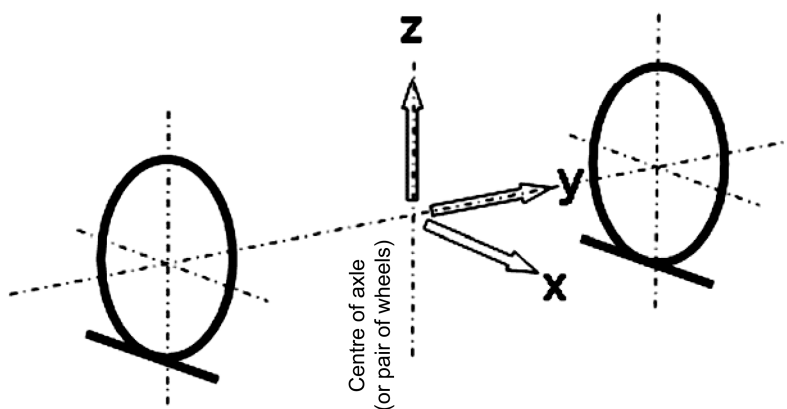
Kontrolējamā zona: mērķa zonas horizontālās projekcijas izmēri XY plaknē.

Aizlieguma zona: zona, kurā karstuma avoti, piemēram, izplūdes gāzes, kas varētu ietekmēt HABD darbību, nedrīkst atrasties vai tiem ir jābūt termiski ekranētiem.

Ritošā sastāva koordinātas: ritošā sastāva koordinātas (1. attēls) balstās uz labās rokas likuma ortogonālo koordinātu sistēmu, kurā pozitīvā X ass (gareniskā) iet gareniski riteklī tā braukšanas virzienā, Z ass ir vērsta vertikāli uz augšu un sākas riteņpāra ass centrā. Y ass ir sānu (laterālā) ass.

1. attēls

Ritošā sastāva koordinātas



Riteņpāris: vienība, kas ietver asi, divus riteņus un to ass gultņus vai neatkarīgu riteņu pāri, kas atrodas vienā un tajā pašā gareniskajā pozīcijā, un to gultņus.

Karstuma avots: kāda ritošā sastāva daļa, kuras temperatūra var pārsniegt bukses apakšdaļas ekspluatācijas darba temperatūru, piemēram, karsta krava vai izplūdes gāzu caurule.

2. SIMBOLI UN SAĪSINĀJUMI

Šī pielikuma nolūkos tiek piemēroti šādi simboli un saīsināti termini:

<i>HABD</i>	Sakarsušo buksu atklāšanas ierīce
<i>IM</i>	Infrastruktūras pārvaldītājs (kā definēts SITS)
<i>LPZ</i>	Aizlieguma zonas garums garenvirzienā milimetros
<i>LTA</i>	Kontrolējamās zonas garums garenvirzienā milimetros
<i>PZ</i>	Aizlieguma zona
<i>RST</i>	Ritošais sastāvs (kā definēts SITS)
<i>RU</i>	Dzelzceļa uzņēmums (kā definēts SITS)
<i>TA</i>	Kontrolējamā zona
<i>SITS</i>	Savstarpējās izmantojamības tehniskā specifikācija
<i>WPZ</i>	Aizlieguma zonas platums šķērsvirzienā milimetros
<i>WTA</i>	Kontrolējamās zonas platums šķērsvirzienā milimetros
<i>YPZ</i>	Aizlieguma zonas centra laterālā pozīcija milimetros attiecībā pret ritekļa centra līniju
<i>XTA</i>	Kontrolējamās zonas centra garenvirziena pozīcija milimetros attiecībā pret ritekļa centra līniju
<i>YTA</i>	Kontrolējamās zonas centra laterālā pozīcija milimetros attiecībā pret ritekļa centra līniju

3. PRASĪBAS RITOŠAJAM SASTĀVAM

Šī sadaļa satur prasības attiecībā uz *HABD* saskarnes ritošā sastāva pusi.

3.1. Mērķa zona

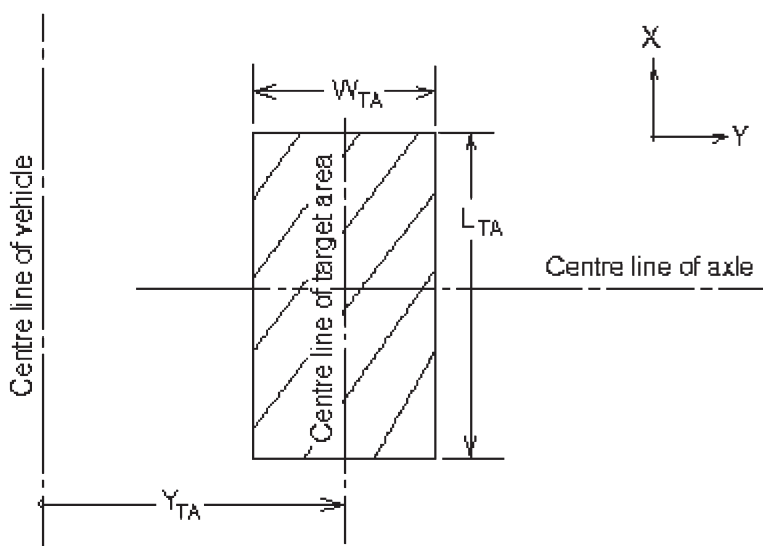
Mērķa zona ir bukses apakšdaļas virsmas laukums, kuru veido bukses krustošanās līnijas ar virtuālu taisnstūra paralēlepīpēdu, kura horizontālā šķērsriezuma laukumu veido *XTA* un *YTA* lielumi, izmantojot ritošā sastāva koordinātas. Tādēļ virtuālā taisnstūra paralēlepīpēda veidotā horizontālā šķērsriezuma laukums sakrīt ar mērķa zonas horizontālās projekcijas (tas ir, *XY* plaknes) laukumu, turpmāk "kontrolējamā zona".

3.2. Kontrolējamā zona

Kontrolējamā zona tiek noteikta telpā attiecībā pret ass izmēriem, un tā veido laukumu, kurā *HABD* var fokusēt uz bukses temperatūras kontroli. 2. attēlā ir redzams kontrolējamās zonas novietojums un minimālie izmēri, izmantojot ritošā sastāva koordinātas.

2. attēls

Kontrolējamās zonas (*TA*) izmēri un novietojums *XY* plaknē (skats no apakšas)



3.3. Kontrolējamās zonas izmēri

Ņemot vērā mehāniskās pielāgības, kontrolējamās zonas:

- platumam šķērsvirzienā (WTA) jābūt lielākam par vai vienādam ar 50 mm,
- garumam garenvirzienā (LTA) jābūt lielākam par vai vienādam ar 100 mm.

3.4. Kontrolējamās zonas novietojums XY plaknē

XY plaknē kontrolējamās zonas centram ir jāatrodas tādā laterālā attālumā (YTA) attiecībā pret ass centru (vai riteņu pāra centru tajā pašā pozīcijā), kur 1 065 mm būtu mazāks par vai vienāds ar YTA un YTA būtu mazāks par vai vienāds ar 1 095 mm. Gareniskajā asī kontrolējamās zonas centram ir jāsakrīt ar ass vidus līniju.

3.5. Prasības attiecībā uz kontrolējamās zonas redzamību

Ritošā sastāva konstrukcija nedrīkst radīt nekādus šķēršļus starp mērķa zonu un HABD, kas traucētu vai neļautu HABD fokusēt uz mērķa zonu un līdz ar to neļautu izmērīt tās siltuma starojumu.

Piezīme: Ritošā sastāva bukses konstrukcijai jābūt vērstai uz to, lai nodrošinātu vienmērīgu temperatūras sadalījumu mērķa zonā.

4. CITAS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ MEHĀNISKO KONSTRUKCIJU

Lai līdz minimumam samazinātu iespēju HABD aprēķinos ņemt vērā temperatūru, ko rada citi karstuma avoti, nevis buksē, ritošā sastāva konstrukcijai ir jābūt tādai, lai citi karstuma avoti, piemēram, karsta komercrēva vai izplūdes gāzes, nebūtu tieši līdzās kontrolējamajai zonai vai tieši virs tās. Lai atvieglotu šīs prasības izpildi, nekāds cits karstuma avots nedrīkst atrasties šajā dokumentā norādītajā aizlieguma zonā.

1. *piezīme:* Ja ritošā sastāva konstrukcijas dēļ aizlieguma zonā līdztekus buksēi var atrasties/neizbēgami atrodas kāds cits karstuma avots, tad šis karstuma avots termiskā ziņā ir jāekranē, lai nepieļautu kļūdainus temperatūras aprēķinus no HABD puses siltuma starojuma mērīšanas gaitā.
2. *piezīme:* Aizlieguma zona ir jāievieš visam ritošajam sastāvam, tostarp, piemēram, ritošajam sastāvam ar iebūvētiem gultņiem.

4.1. Aizlieguma zona

Aizlieguma zonu veido taisnstūrveida laukums, kas ietver kontrolējamo zonu un tiek paplašināts vertikālā virzienā, veidojot virtuālu taisnstūra paralēlepipēdu. Šī taisnstūra paralēlepipēda izmēri XY plaknē atbilst LPZ un WPZ, bet vertikālajā asī – HPZ. 3. attēlā ir parādīts iespējamais kontrolējamās zonas novietojums aizlieguma zonā, izmantojot ritošā sastāva koordinātas.

Aizlieguma zonu veidojošā taisnstūra paralēlepipēda izmēri, ņemot vērā mehāniskās pielāgības, ir šādi:

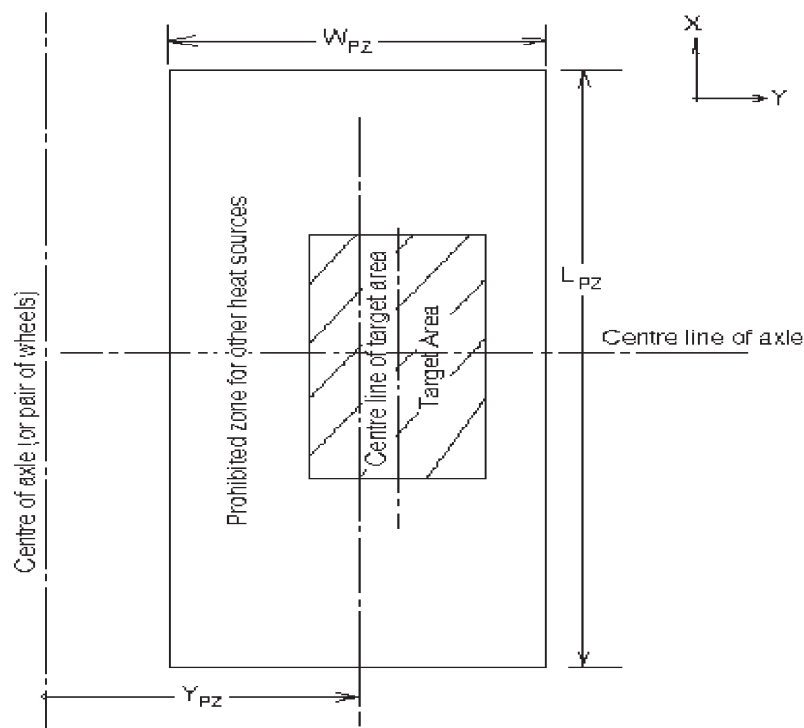
- platums šķērsvirzienā (WPZ) ir lielāks par vai vienāds ar 100 mm,
- garums garenvirzienā (LPZ) ir lielāks par vai vienāds ar 500 mm,
- vertikālā augstuma (HPZ) sākuma punkts ir kāds punkts XY plaknē tieši virs HABD, bet beigu punkts ir vai nu kontrolējamās zonas augstumā, termiskā ekrāna augstumā, vai arī riteņa augstumā.

Aizlieguma zonas centra novietojums XY plaknē ir šāds:

- šķērsvirzienā $YPZ = 1080 \text{ mm} \pm 5 \text{ mm}$, kas tiek mērīts attiecībā pret ass centru (vai riteņu pāra centru tajā pašā pozīcijā),
- garenvirzienā tam ir jāsakrīt ar ass vidus līniju $\pm 5 \text{ mm}$.

3. attēls

Aizlieguma zonas (PZ) izmēri XY plaknē (skats no apakšas), norādot arī kontrolējamās zonas iespējamo novietojumu



5. SAVSTARPĒJO ATSAUCŪ TABULA

Izsekojamības nolūkos ir iekļauta savstarpējo atsaucū tabula starp šo dokumentu un oriģinālo prEN 15437.

Dokumenta sadaļa	prEN15437. sadaļa
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 PIELIKUMS

Lēmuma 2006/920/EK P5. pielikumu aizstāj ar šādu:

“P5. PIELIKUMS

ALFABĒTISKAIS MARĶĒJUMS, KAS NORĀDA SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS IESPĒJU

“TEN”: riteklis, kas atbilst šādiem noteikumiem:

- tas atbilst visām attiecīgajām SITS, kuras ir spēkā ekspluatācijā nodošanas brīdī, un to ir atļauts nodot ekspluatācijā atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 22. panta 1. punktam,
- tam ir piešķirta atļauja, kura ir derīga visās dalībvalstīs atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 23. panta 1. punktam, vai, alternatīvi, tas ir saņēmis visu dalībvalstu atsevišķas atļaujas.

“PPV/PPW”: vagoni, kas atbilst PPV/PPW nolīgumam (OSJD valstīs) (oriģinālā: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении)).

Piezīmes.

- a) Riteklī ar apzīmējumu TEN atbilst P6. pielikumā noteiktā ritekļa numura pirmā cipara kodam no 0 līdz 3.
- b) Riteklī, kuri nav saņēmuši atļauju ekspluatācijai visās dalībvalstīs, ir jāmarķē, norādot dalībvalstis, kurās tie ir saņēmuši atļauju. Atļaujas piešķirušo dalībvalstu nosaukumi ir jānorāda atbilstīgi kādam no tālāk redzamajiem attēliem, kuros D apzīmē dalībvalsti, kas ir piešķirusi pirmo atļauju (šajā gadījumā Vāciju), bet F apzīmē otro atļauju piešķirušo dalībvalsti (šajā gadījumā Franciju). Dalībvalstu kodi tiek piešķirti atbilstīgi P4. pielikumam. Tas var attiekties uz riteklīm, kuri atbilst SITS vai kuri neatbilst SITS. Šie riteklī atbilst P6. pielikumā noteiktā ritekļa numura pirmā cipara kodam 4 vai 8.

