

II

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση δεν είναι υποχρεωτική)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Ιανουαρίου 2009

περί τροποποιήσεως των αποφάσεων 2006/861/ΕΚ και 2006/920/ΕΚ, σχετικά με τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας για υποσυστήματα του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2009) 38]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2009/107/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (αναδιατύπωση) ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 1,

τη σύσταση που διατυπώθηκε από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων σχετικά με την ενδιάμεση αναθεώρηση της ΤΠΔ εμπορευματικών φορταμαξών (ERA/REC/INT/03-2008), της 27ης Οκτωβρίου 2008,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾, προβλέπει ότι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (εφεξής «ο Οργανισμός») μεριμνά για την προσαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας («ΤΠΔ») στην τεχνική πρόοδο και στις τάσεις της αγοράς, καθώς και προς τις κοινωνικές απαιτήσεις, και προτείνει στην Επιτροπή τις τροποποιήσεις των ΤΠΔ τις οποίες κρίνει αναγκαίες.
- (2) Με την απόφαση C(2007) 3371, της 13ης Ιουλίου 2007, η Επιτροπή έδωσε στον Οργανισμό πλαίσιο εντολής για να εκτελέσει ορισμένες ενέργειες με βάση την οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού

συστήματος υψηλών ταχυτήτων ⁽³⁾, και με βάση την οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος ⁽⁴⁾. Με βάση τους όρους του εν λόγω πλαισίου εντολής, ζητήθηκε από τον Οργανισμό να προβεί στην αναθεώρηση της ΤΠΔ τροχαίου υλικού — Εμπορευματικές φορτάμαξες, η οποία εκδόθηκε με την απόφαση 2006/861/ΕΚ της Επιτροπής, της 28ης Ιουλίου 2006, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα Τροχαίο υλικό — Εμπορευματικές φορτάμαξες του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος ⁽⁵⁾, καθώς επίσης να προβεί σε τεχνική γνωμοδότηση όσον αφορά κρίσιμης σημασίας σφάλματα και να δημοσιεύσει κατάλογο εντοπισθέντων ήσσονος σημασίας σφαλμάτων.

- (3) Την 1η Ιουλίου του 2006, με την έναρξη ισχύος της σύμβασης του 1999 σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF), τέθηκαν νέοι κανόνες σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές οι οποίες ισχύουν για τις φορτάμαξες. Η προηγούμενη συμφωνία RIV μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων αντικαταστάθηκε μερικώς από νέα, ιδιωτική και εθελούσια συμφωνία, την Ενιαία σύμβαση χρήσης (ΕΣΧ — GCU — CUU) ⁽⁶⁾ μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και κατόχων φορταμαξών, καθώς και με την απόφαση 2006/861/ΕΚ.
- (4) Ενώ για τις φορτάμαξες που απογράφονταν με βάση τη συμφωνία RIV χρειαζόταν μόνο μία έγκριση, την οποία εξέδιδε

⁽¹⁾ ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 1· όπως διορθώθηκε στην ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 3.

⁽³⁾ ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 344 της 8.12.2006, σ. 1.

⁽⁶⁾ Ο ιστότοπος της ΕΣΧ είναι: <http://www.gcubureau.org>

- η σιδηροδρομική επιχείρηση η αρμόδια για την απογραφή, η οδηγία 2001/16/ΕΚ απαιτούσε έγκριση για κάθε κράτος μέλος. Το πρόβλημα αυτό λύθηκε προσωρινά με το σημείο 7.6 του παραρτήματος της απόφασης 2006/861/ΕΚ, το οποίο προβλέπει ότι, όταν χορηγείται πιστοποιητικό ασφαλείας η έγκριση θέσης σε χρήση ομαδοποιημένων φορταμαξών σε κάποιο κράτος μέλος, το πιστοποιητικό ή η έγκριση αναγνωρίζεται αμοιβαίως σε όλα τα κράτη μέλη, ώστε να αποφεύγεται η επικάλυψη των ελέγχων ασφαλείας και διαλειτουργικότητας από τις αρχές ασφαλείας. Επίσης προβλέπει ότι, ενόσω η απόφαση 2006/861/ΕΚ περιέχει ανοικτά σημεία, οι εγκρίσεις θέσης σε χρήση θα είναι αμοιβαίως αποδεκτές, με εξαίρεση τα αναφερόμενα στο παράρτημα JJ της εν λόγω απόφασης. Όμως, ενόσω το παράρτημα JJ δεν προσδιορίζει σαφώς τους όρους υπό τους οποίους κάθε έγκριση θέσης σε χρήση φορτάμαξας σε κάποιο κράτος μέλος πρέπει να αναγνωρίζεται αμοιβαίως σε άλλα κράτη μέλη, η εφαρμογή του σημείου 7.6 του παραρτήματος της απόφασης 2006/861/ΕΚ έχει οδηγήσει σε αποκλίνουσες ερμηνείες. Το αποτέλεσμα είναι ανασφάλεια δικαίου και δυσχέρειες για τη βιομηχανία, η οποία ζήτησε από την Επιτροπή την ανάληψη άμεσης δράσης.
- (5) Η λύση αυτού του προβλήματος είναι πλέον δυνατή, διότι το άρθρο 23 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ προβλέπει ότι οχήματα, που τηρούν πλήρως τις ΤΠΔ οι οποίες καλύπτουν όλες τις παραμέτρους των σχετικών υποσυστημάτων χωρίς ειδικές περιπτώσεις και χωρίς ανοικτά σημεία σχετιζόμενα αυστηρά με την τεχνική συμβατότητα μεταξύ οχήματος και δικτύου, δεν υπόκεινται σε επιπρόσθετη έγκριση θέσης σε χρήση εφόσον κινούνται σε δίκτυα που τηρούν τις ΤΠΔ στα άλλα κράτη μέλη ή υπό συνθήκες που εξειδικεύονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ.
- (6) Η απόφαση 2006/861/ΕΚ περιέχει ορισμένα ανοικτά σημεία και κάποια τεχνικά σφάλματα. Αν και για τη συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις τις συνδεόμενες με τα ανοικτά σημεία θα ήταν δυνατή η εφαρμογή εθνικών κανόνων, δεν είναι νομικώς ασφαλές ότι οι εθνικές αυτές λύσεις θα ήταν δυνατό να γίνουν αποδεκτές από άλλα κράτη μέλη. Επιπλέον, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, η ενδεδειγμένη διαδικασία στην περίπτωση σημαντικού ή κρίσιμης σημασίας σφάλματος είναι η άμεση τροποποίηση της σχετικής ΤΠΔ.
- (7) Προκειμένου να αποκατασταθεί πλήρως η διαλειτουργικότητα των εμπορευματικών φορταμαξών που προορίζονται για διεθνείς μεταφορές, είναι αναγκαία η άμεση αναθεώρηση της απόφασης 2006/861/ΕΚ, ώστε να διευκρινιστούν οι όροι υπό τους οποίους η έγκριση θέσης σε χρήση φορτάμαξας σύμφωνα με την ΤΠΔ ισχύει σε όλα τα υπόλοιπα κράτη μέλη.
- (8) Φορτάμαξες, των οποίων έχει εγκριθεί η θέση σε χρήση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 22 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ και οι οποίες διαθέτουν έγκριση ισχύουσα σε όλα τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 23 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, θα πρέπει να επισημαίνονται με σαφή και εύκολα αναγνωρίσιμη αλφαβητική σήμανση. Συνεπώς, είναι αναγκαία η τροποποίηση του παραρτήματος P5 της ΤΠΔ που αφορά το υποσύστημα Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας για το διευρωπαϊκό συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, η οποία έχει εγκριθεί με την απόφαση 2006/920/ΕΚ της Επιτροπής ⁽¹⁾.

- (9) Κατόπιν των ανωτέρω, οι αποφάσεις 2006/861/ΕΚ και 2006/920/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως.
- (10) Τα μέτρα τα προβλεπόμενα στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που συστάθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 29 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της απόφασης 2006/861/ΕΚ

Η απόφαση 2006/861/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- α) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 1α

Τεχνικά έγγραφα

1. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ΕΟΣ) δημοσιεύει στον ιστότοπό του ως Τεχνικό έγγραφο ΕΟΣ το περιεχόμενο του παραρτήματος LL.
 2. Ο ΕΟΣ δημοσιεύει στον ιστότοπό του ως τεχνικό έγγραφο ΕΟΣ τον κατάλογο των πλήρως εγκεκριμένων τροχοπέδλων από σύνθετο υλικό για διεθνείς μεταφορές, όπως αναφέρεται στα παραρτήματα P και JJ.
 3. Ο Οργανισμός δημοσιεύει στον ιστότοπό του ως τεχνικό έγγραφο ΕΟΣ τις συμπληρωματικές προδιαγραφές σχετικά με τα όργανα έλξης, όπως αναφέρεται στο παράρτημα JJ.
 4. Ο Οργανισμός τηρεί τα τεχνικά έγγραφα που αναφέρονται στις παραγράφους 1 έως 3 επικαιροποιημένα και ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με κάθε αναθεωρημένη έκδοση. Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη μέσω της επιτροπής που συγκροτείται κατά τις διατάξεις του άρθρου 29 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Σε περίπτωση που η Επιτροπή ή κάποιο κράτος μέλος θεωρήσει ότι ένα τεχνικό έγγραφο δεν πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 2008/57/ΕΚ ή οποιασδήποτε άλλης κοινοτικής νομοθετικής πράξης, το θέμα συζητείται στην επιτροπή. Με βάση τις συζητήσεις στην επιτροπή και εφόσον ζητηθεί από την Επιτροπή, τα τεχνικά έγγραφα αποσύρονται ή τροποποιούνται από τον Οργανισμό.».
- β) Τα παραρτήματα τροποποιούνται όπως εκτίθεται στο παράρτημα I.

Άρθρο 2

Τροποποίηση της απόφασης 2006/920/ΕΚ

Το παράρτημα P.5 της απόφασης 2006/920/ΕΚ τροποποιείται όπως εκτίθεται στο παράρτημα II.

Άρθρο 3

Σε περίπτωση που η σήμανση «TEN» εμπορευματικών φορταμαξών που έχουν τεθεί σε χρήση πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας απόφασης αντιβαίνει προς το πνεύμα του παραρτήματος II, η σήμανση αυτή αφαιρείται μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2010.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση ισχύει από την 1η Ιουλίου 2009.

⁽¹⁾ EE L 359 της 18.12.2006, σ. 1.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 23 Ιανουαρίου 2009.

Για την Επιτροπή
Antonio TAJANI
Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Τα παραρτήματα της απόφασης 2006/861/ΕΚ τροποποιούνται ως εξής:

1. Το παράρτημα τροποποιείται κατά τα ακόλουθα:

α) Το σημείο 4.2.3.3.2 αντικαθίσταται από τα εξής:

«Παραμένει ανοικτό σημείο, με εξαίρεση τις φορτάμαξες που πληρούν τους όρους του σημείου 7.6.4.»

β) Στο σημείο 4.2.3.4.2.1, η δεύτερη περίπτωση για δυνάμεις Y/Q αντικαθίσταται από τα εξής:

«— Δυνάμεις Y/Q

Προκειμένου να περιορίζεται ο κίνδυνος επίβασης τροχού επί της σιδηροτροχιάς, ο λόγος της πλευρικής δύναμης Y προς το κατακόρυφο φορτίο Q τροχού δεν υπερβαίνει τις τιμές

$(Y/Q)_{\text{lim}} = 0,8$ για δυναμικές δοκιμές επί τροχιάς

$(Y/Q)_{\text{lim}} = 1,2$ για στατικές δοκιμές»

γ) Στο σημείο 4.2.3.4.2.2, η πρώτη πρόταση αντικαθίσταται από τα εξής:

«Οι φορτάμαξες είναι ικανές να κινούνται σε στρεβλές τροχιές, όταν ο λόγος (Y/Q) για στατικές δοκιμές δεν υπερβαίνει το όριο του σημείου 4.2.3.4.2.1 σε καμπύλη ακτίνας $R = 150$ m και για δεδομένη στρεβλή τροχιά:»

δ) Μετά το σημείο 6.2.3.2.1.3 παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

«6.2.3.2.1.4. Εξαιρέσεις από στατικές δοκιμές

Οι εμπορευματικές φορτάμαξες απαλλάσσονται από τις στατικές δοκιμές που αναφέρονται στο σημείο 4.2.3.4.2.1, εφόσον πληρούν τις απαιτήσεις του Δελτίου UIC 530-2 (Μάιος 2006).»

ε) Η παράγραφος 7.6 αντικαθίσταται από τα εξής:

«7.6. ΕΓΚΡΙΣΗ ΘΕΣΗΣ ΣΕ ΧΡΗΣΗ ΦΟΡΤΑΜΑΞΩΝ ΠΟΥ ΣΥΜΦΩΝΟΥΝ ΜΕ ΤΗΝ ΤΠΔ

7.6.1. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 17 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, όταν υφίσταται συμμόρφωση προς τις ΤΠΔ και σε κάποιο κράτος μέλος εκδίδεται δήλωση επαλήθευσης “ΕΚ” για εμπορευματικές φορτάμαξες, αυτή η δήλωση αναγνωρίζεται αμοιβαίως από όλα τα κράτη μέλη.

7.6.2. Όταν ζητούνται εγκρίσεις θέσης σε χρήση κατά τις διατάξεις του άρθρου 21 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, οι αιτούντες μπορούν να ζητούν εγκρίσεις θέσης σε χρήση ομαδοποιημένων φορταμαξών. Οι φορτάμαξες είναι δυνατό να ομαδοποιούνται με βάση τη σειρά, οπότε ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 21 παράγραφος 13 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, ή με βάση τον τύπο, οπότε εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 26 της εν λόγω οδηγίας.

7.6.3. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 21 παράγραφος 5 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, η έγκριση θέσης σε χρήση που έχει χορηγηθεί από ένα κράτος μέλος ισχύει σε όλα τα κράτη μέλη, εκτός αν ζητούνται πρόσθετες εγκρίσεις. Όμως τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν αυτή τη δυνατότητα μόνο σύμφωνα με τους όρους των άρθρων 23 και 25 της υπόψη οδηγίας. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 23 παράγραφος 4 της οδηγίας, ένας από τους όρους που παρέχουν τη δυνατότητα σε κράτος μέλος να ζητήσει εφαρμογή διαδικασίας για “πρόσθετη έγκριση” είναι η περίπτωση των ανοικτών σημείων που αφορούν την τεχνική συμβατότητα μεταξύ υποδομής και οχημάτων. Προς το σκοπό αυτό, το παράρτημα J περιέχει τον κατάλογο ανοικτών σημείων, όπως ζητείται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της εν λόγω οδηγίας, και ταυτόχρονα προσδιορίζει τα ανοικτά σημεία για τα οποία είναι δυνατό να ζητηθούν συμπληρωματικοί έλεγχοι προκειμένου να διασφαλιστεί η τεχνική συμβατότητα μεταξύ υποδομής και οχημάτων.

- 7.6.4. Κάθε έγκριση θέσης σε χρήση που έχει χορηγηθεί από ένα κράτος μέλος ισχύει σε όλα τα υπόλοιπα κράτη μέλη υπό τους ακόλουθους όρους:
- η φορτάμαξα έχει εγκριθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 22 της οδηγίας 2008/57/EK, με βάση την παρούσα ΤΠΔ, περιλαμβανομένων των επαληθεύσεων των σχετικών με ανοικτά σημεία που προσδιορίζονται στο παράρτημα JJ μέρος 1·
 - η φορτάμαξα είναι συμβατή με εύρος τροχιάς 1435 mm·
 - η φορτάμαξα έχει περιτύπωμα φόρτωσης G1, όπως ορίζεται στο παράρτημα C3·
 - η απόσταση αξόνων της φορτάμαξας δεν υπερβαίνει τα 17 500 mm μεταξύ δύο διαδοχικών αξόνων·
 - η φορτάμαξα πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος JJ μέρος 2.
- 7.6.5. Ακόμη και αν κάποια φορτάμαξα διαθέτει έγκριση θέσης σε χρήση, είναι αναγκαίο να διασφαλίζεται ότι λειτουργεί σε συμβατές υποδομές. Αυτό είναι δυνατό με χρήση των μητρώων υποδομής και τροχιάου υλικού».

2. Το παράρτημα Β τροποποιείται ως εξής:

α) Στο σημείο Β.3, η παρατήρηση 4 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«4. Υφιστάμενες φορτάμαξες που επιτρέπεται να κινούνται με τα ίδια φορτία όπως στην κυκλοφορία S με ταχύτητα 120 km/h, φέρουν ήδη το σήμα “**”, τοποθετημένο δεξιά των σημάνσεων μέγιστου φορτίου. Στην κατηγορία αυτή δεν είναι δυνατόν να προστεθούν άλλες φορτάμαξες».

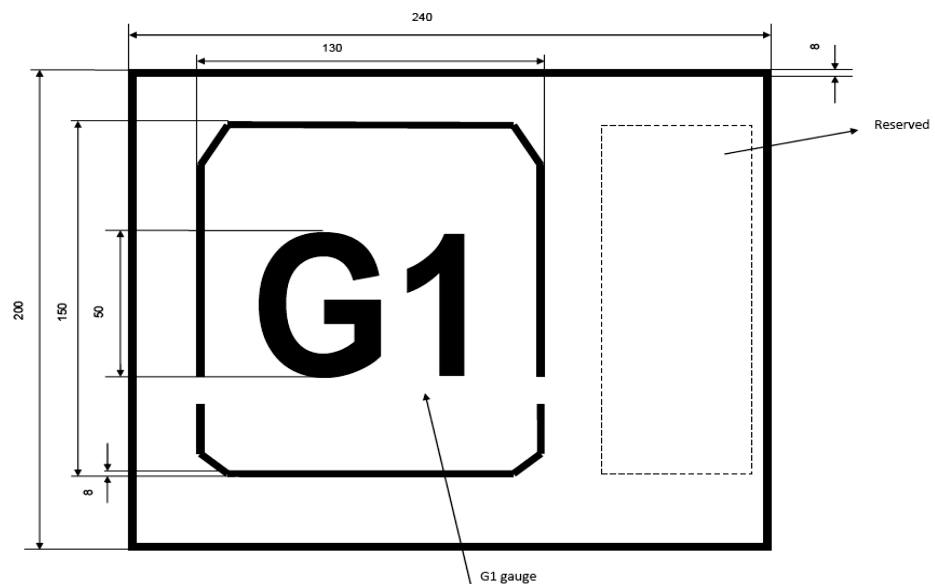
β) Στο σημείο Β.3 προστίθεται η ακόλουθη παρατήρηση:

«5. Καινούργιες φορτάμαξες με επιδόσεις πέδησης φορταμαξών τύπου “S2” σύμφωνα με τον κατάλογο του σημείου 4.2.4.1.2.2, που είναι δυνατό να κινούνται με τα ίδια φορτία όπως στην κυκλοφορία “S” με ταχύτητα 120 km/h σύμφωνα με ειδικές προδιαγραφές οι οποίες περιέχονται στο παράρτημα Υ, φέρουν το σήμα “***”, τοποθετημένο δεξιά των σημάνσεων μέγιστου φορτίου».

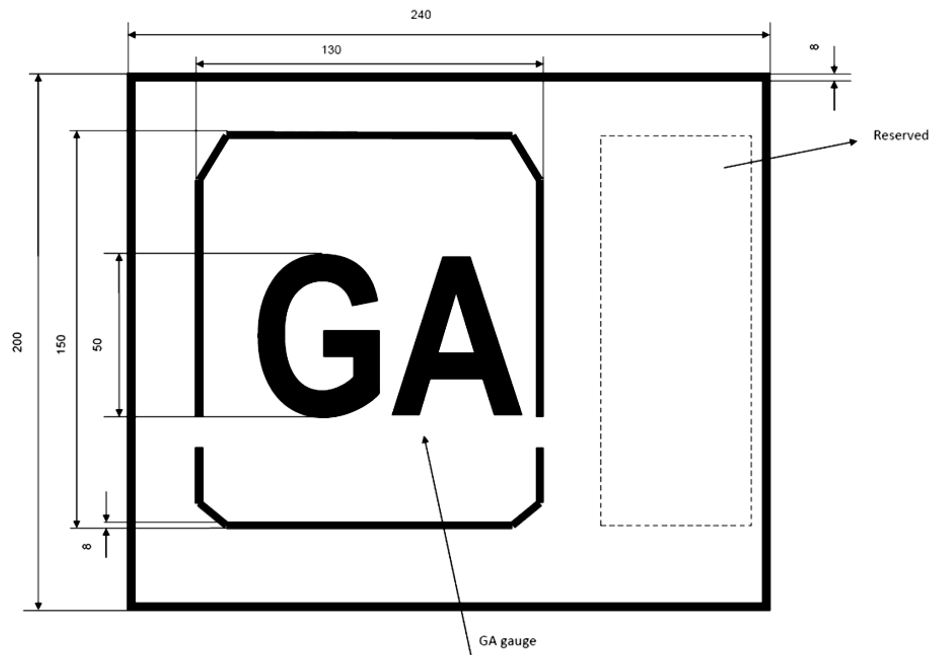
γ) Το σημείο Β.32 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«B.32. ΣΗΜΑΝΣΗ ΠΕΡΙΤΥΠΩΜΑΤΟΣ ΦΟΡΤΑΜΑΞΩΝ

1. Φορτάμαξες κατασκευασμένες με περιτύπωμα G1 επισημαίνονται όπως φαίνεται κατωτέρω:



2. Φορτάμαξες κατασκευασμένες με περιτυπώματα GA, GB ή GC επισημαίνονται όπως φαίνεται κατωτέρω:



3. Στο παράρτημα L σημείο L.1.4.2.1, η τελευταία πρόταση αντικαθίσταται από τα εξής:

«Όταν έχουν τοποθετηθεί ολόσωμοι τροχοί σε φορτάμαξες πεδούμενες κατά 100 % στην επιφάνεια κύλισης, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθες παράμετροι:

Περιοχή διαμέτρου τροχού (mm)	1 000 έως 920 και 920 έως 840	840 έως 760	760 έως 680
Ισχύς	50 kW	42,5 kW	38 kW
Χρόνος εφαρμογής	45 min	45 min	45 min
Ταχύτητα κίνησης	60 km/h	60 km/h	60 km/h

Σημείωση: για ειδικούς τύπου εμπορευματικής κίνησης, οι τιμές για την ισχύ ή/και το χρόνο εφαρμογής ή/και την ταχύτητα κύλισης ή/και τα φορτία κατ' άξονα ή/και τις διαμέτρους τροχού είναι δυνατό να τροποποιούνται, ώστε να επαληθεύεται η θερμομηχανική συμπεριφορά αυτών των τροχών στο πλαίσιο περιορισμένης χρήσης».

4. Στο παράρτημα P, το σημείο P.1.10 Πέδila αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«P.1.10 Πέδila

Η διαδικασία δοκιμής για την εξέταση της μελέτης, που πρέπει να ακολουθείται στην περίπτωση του στοιχείου διαλειτουργικότητας τροχοπέδila, εκτελείται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παραρτήματος I σημείο I.10.2. Για τα τροχοπέδila από σύνθετο υλικό οι προδιαγραφές αυτές παραμένουν ανοικτό σημείο.

Τα τροχοπέδila από σύνθετο υλικό που ήδη χρησιμοποιούνται έχουν αξιολογηθεί επιτυχώς σύμφωνα με το παράρτημα P σημείο 2.10. Ο κατάλογος πλήρως εγκεκριμένων τροχοπέδilων από σύνθετο υλικό για διεθνείς μεταφορές παρατίθεται σε τεχνικό έγγραφο που πρόκειται να δημοσιευθεί από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων στον ιστότοπό του».

5. Το παράρτημα JJ αντικαθίσταται από τα εξής:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ JJ

JJ.1. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ

Στο πίνακα που ακολουθεί συγκεντρώνονται τα ανοικτά σημεία της παρούσας ΤΠΔ και καθένα από αυτά κατατάσσεται σε εκείνα που σχετίζονται (στήλη "ΝΑΙ") ή σε εκείνα που δεν σχετίζονται (στήλη "ΟΧΙ") με την τεχνική συμβατότητα μεταξύ υποδομής και οχημάτων.

Σημείο της ΤΠΔ	Τίτλος	ΝΑΙ	ΟΧΙ
4.2.3.3.2	Ανίχνευση θερμού λιποκιβωτίου άξονα	X	
4.2.6.2	Αεροδυναμικές επιπτώσεις		X
4.2.6.3	Πλευρικοί άνεμοι	X	
4.3.3	Υποσύστημα διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας		X
6.1.2.2	Η εκτίμηση των συγκολλήσεων πραγματοποιείται με βάση εθνικούς κανόνες	X	
6.2.2.1	Η εκτίμηση των συγκολλήσεων πραγματοποιείται με βάση εθνικούς κανόνες	X	
6.2.2.3	Εκτίμηση συντήρησης	X	
6.2.3.4.2	Αεροδυναμικές επιπτώσεις		X
6.2.3.4.3	Πλευρικοί άνεμοι	X	
Παράρτημα Ε	Οι επιφάνειες κύλισης των τροχών παραμένουν ανοικτό σημείο μέχρι τη δημοσίευση ΕΠ	X	
Παράρτημα L	Η προδιαγραφή τροχών από χυτοσίδηρο αποτελεί ανοικτό σημείο. Ζητείται η κατάρτιση νέου ΕΠ.	X	
Παράρτημα Ρ			
P.1.1	Διανομέας		X
P.1.2	Ηλεκτρομαγνητική βαλβίδα για μεταβλητό φορτίο και για αυτόματη μεταγωγή σε θέση άνευ φορτίου		X
P.1.3	Σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχών		X
P.1.7	Τερματικές δικλίδες		X
P.1.10	Τροχοπέδιλα — Εξέταση μελέτης	X	
P.1.11	Βαλβίδα επιταχυντή		X
P.1.12	Αυτόματη αίσθηση μεταβλητού φορτίου και εναλλαγή σε θέση άνευ φορτίου		X
P.2.10	Τροχοπέδιλα — Εκτίμηση προϊόντος	X	

JJ.2. ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΦΟΡΤΑΜΑΞΩΝ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΣΗΜΕΙΟ 7.6.4

1. Κλείσιμο ανοικτών σημείων

Για τις φορτάμαξες που προσδιορίζονται στην παράγραφο 7.6 της παρούσας ΤΠΔ, θεωρούνται εκεί κλειστά τα ανοικτά σημεία που αναφέρονται στη στήλη "ΝΑΙ" του παραρτήματος JJ-1.

1.1. Ανίχνευση θερμού λιποκιβωτίου άξονα

Το ανοικτό σημείο που αναφέρεται στο σημείο 4.2.3.3.2 της παρούσας ΤΠΔ κλείνει, εφόσον η φορτάμαξα πληροί τις προδιαγραφές του σχετικού τεχνικού εγγράφου ΕΟΣ.

1.2. Πλευρικοί άνεμοι

Το ανοικτό σημείο που αναφέρεται στα σημεία 4.2.6.3 και 6.2.3.4.3 της παρούσας ΤΠΔ κλείνει χωρίς υποχρεωτικής εφαρμογής διάταξη σχετική με την κατασκευή των φορταμαξών. Θα ήταν δυνατή η εφαρμογή ορισμένων επιχειρησιακών μέτρων.

1.3. Εκτίμηση συγκολλήσεων

Το ανοικτό σημείο που αναφέρεται στα σημεία 6.1.2.2 και 6.2.2.1 της παρούσας ΤΠΔ κλείνει με την εφαρμογή του ΕΠ 15085-5 του Οκτωβρίου 2007.

1.4. Εκτίμηση της συντήρησης

Το ανοικτό σημείο που αναφέρεται στο παράρτημα D της παρούσας ΤΠΔ κλείνει ως εξής: είναι έγκυρος κάθε φάκελος συντήρησης ο οποίος:

- α) εφαρμόστηκε από προηγούμενη ΣΕ αρμόδια για την απογραφή, μέλος της RIV κατά το χρόνο κατάργησης της RIV, ή
- β) έχει εγκριθεί με βάση εθνικό ή διεθνή κανονισμό,

ενώ επίσης πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ. Οι επιδόσεις λειτουργίας θεωρούνται ικανοποιητικές.

1.5. Επιφάνειες κύλισης τροχών

Το ανοικτό σημείο που αναφέρεται στο παράρτημα E της παρούσας ΤΠΔ κλείνει ως εξής: τα ελαττώματα της επιφάνειας κύλισης τροχών θα εξετάζονται στο πλαίσιο της συντήρησης.

1.6. Τροχοί από χυτοσίδηρο

Το ανοικτό σημείο που αναφέρεται στο παράρτημα L της παρούσας ΤΠΔ κλείνει ως εξής: οι τροχοί από χυτοσίδηρο δεν επιτρέπονται ενόσω εκκρεμεί η δημοσίευση ευρωπαϊκού προτύπου.

1.7. Μελέτη και αξιολόγηση σύνθετων τροχοπέδων

Το ανοικτό σημείο που αναφέρεται στα παραρτήματα P.1.10 και P.2.10 της παρούσας ΤΠΔ κλείνει με το σχετικό τεχνικό έγγραφο το οποίο δημοσιεύεται στον ιστότοπο του ΕΟΣ.

2. Συμπληρωματικές προδιαγραφές

Για τις φορτάμαξες οι οποίες αναφέρονται στο σημείο 7.6.4 απαιτούνται και οι ακόλουθες συμπληρωματικές προδιαγραφές.

2.1. Προσκρουστήρες και όργανα έλξης

— Επιπλέον προς τις προδιαγραφές του σημείου 4.2.2.1.2.1 της παρούσας ΤΠΔ, απαιτείται επίσης οι προσκρουστήρες φορταμαξών να είναι εφοδιασμένοι με μηχανισμό οδήγησης για το έμβολο, ο οποίος εμποδίζει την ελεύθερη περιστροφή του τελευταίου γύρω από το διαμήκη άξονά του. Η επιτρεπόμενη ανοχή περιστροφής είναι $\pm 2^\circ$ για καινούργιους προσκρουστήρες.

— Επιπλέον προς τις προδιαγραφές του σημείου 4.2.2.1.2.2 της παρούσας ΤΠΔ, απαιτείται επίσης:

α) Η αντοχή σε θραύση λόγω έλξης για τα ενδιάμεσα ελκτικά όργανα κάθε συγκροτήματος μονίμως συζευγμένων φορταμαξών (ή πολλαπλών φορταμαξών) να είναι μεγαλύτερη από την αντίστοιχη των ελκτικών οργάνων τέλους.

β) Να εφαρμόζεται και το τεχνικό έγγραφο του ΕΟΣ (το prEN 15551, που αναμένεται ότι θα δημοσιευθεί τον Απρίλιο του 2009) σχετικά με τις "Συμπληρωματικές προδιαγραφές για τα ελκτικά όργανα" και αφορά τα ακόλουθα σημεία:

- ικανότητα ανάληψης δυναμικής ενέργειας,
- συζεύξεις,
- συσκευή εξασφάλισης διαδρομής και αναστολής της περιστροφής,
- μηχανική αντοχή,
- ελαστικά χαρακτηριστικά,
- σημάσεις,
- υπολογισμός για εφίπευση προσκρουστήρα και υλικό δίσκου προσκρουστήρα,
- διάσταση του ανοίγματος ράβδου έλξης.

γ) Όσον αφορά τη μηχανική αντοχή των συγκροτημάτων, τα ελκτικά όργανα (εκτός από τον ελαστικό μηχανισμό), τα άγκιστρα έλξης και οι κοχλιωτή σύζευξη κατασκευάζονται για διάρκεια ζωής τριάντα ετών. Εφόσον το ζητήσει ο πελάτης, είναι δυνατό να συμφωνηθεί διάρκεια είκοσι ετών.

- δ) Στο πίνακα που ακολουθεί εμφανίζονται το μέγεθος δυνάμεων και το πλήθος κύκλων που πρέπει να εφαρμόζονται για τη δυναμική δοκιμή.

Όροι για τις δυναμικές δοκιμές

Επιχειρησιακές απαιτήσεις			Μεγέθη προς εφαρμογή δυνάμεων		
Χρόνος ζωής (έτη)	Πιθανότητα επιβίωσης (%)	Συντελεστής ασφαλείας (f_N)	Καθορισμένο μέγεθος	Φάση 1	Φάση 2
			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	$\Delta F1 = 300 \text{ kN}$	$\Delta F2 = 1\ 015 \text{ kN}$
				N1 σε κύκλους	N2 σε κύκλους
20	97,5	1,7	Όλα	10^6	$1,45 \times 10^3$
30	97,5	1,7	Όλα	$1,5 \times 10^6$	$2,15 \times 10^3$

Οι δυναμικές δοκιμές πρέπει να εκτελούνται σε τρία ελκτικά όργανα χωρίς ελαστικό μηχανισμό. Και τα τρία δείγματα πρέπει να υποστούν τις δοκιμές χωρίς ένδειξη ζημίας. Δεν πρέπει να εμφανίσουν ρωγμές και η εφελκυστική δύναμη δεν πρέπει να φθάσει σε τιμές κάτω από 1 000 kN.

2.2. Αντοχή της φέρουσας κατασκευής του οχήματος

Επιπλέον των προδιαγραφών του σημείου 4.2.2.3.1 της παρούσας ΤΠΔ, απαιτείται επίσης:

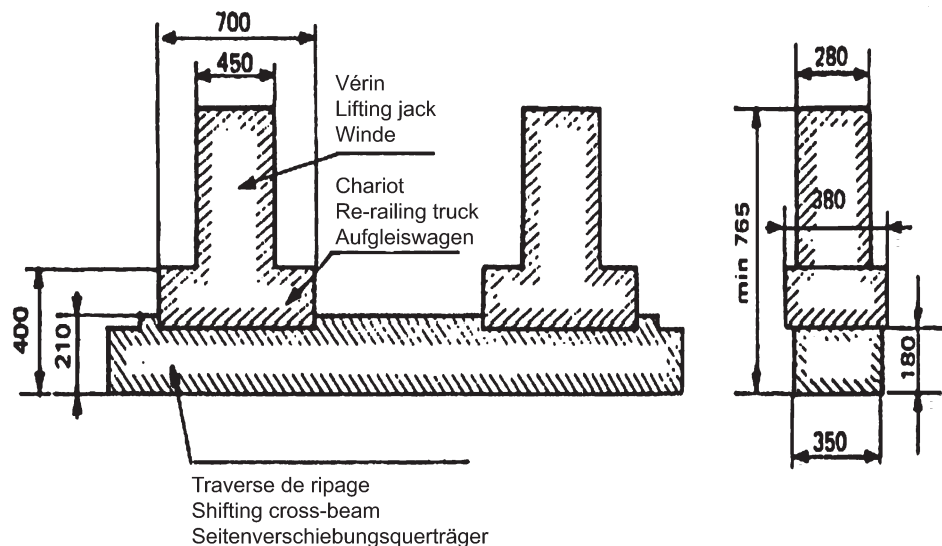
- να γίνονται αποδεκτά μόνο δοκιμές και υπολογισμοί για τους οποίους υπάρχουν επαληθευμένες αριθμητικές προσομοιώσεις,
- ο φάκελος συντηρήσεως να λαμβάνει υπόψη ότι: η χρήση θερμομηχανικός ελασμένου χάλυβα απαιτεί ειδικά μέτρα όσον αφορά τη θερμότητα (κατεργασία).

2.3. Χρήση γρύλου

Επιπλέον των προδιαγραφών του σημείου 4.2.2.3.2.4 της παρούσας ΤΠΔ, απαιτείται επίσης η συμμόρφωση της χρήσης γρύλου προς το διάγραμμα που ακολουθεί:

Σχήμα

Relevage sur la voie/Re-railing



2.4. Άξονας

Επιπλέον των προδιαγραφών του σημείου 5.4.2.4 και του παραρτήματος Μ 1.4 της παρούσας ΤΠΔ, όσον αφορά τις μέγιστες επιτρεπόμενες τάσεις ισχύουν τα πρότυπα: EN 13103 σημείο 7, EN 13260 σημείο 3.2.2 και EN 13261 σημείο 3.2.3.

2.5. Δυναμική συμπεριφορά του οχήματος

Επιπλέον των προδιαγραφών του σημείου 4.2.3.4 της παρούσας ΤΠΔ, για τις ειδικές περιπτώσεις των φορείων που δεν περιλαμβάνονται στο παράρτημα Υ απαιτείται η εφαρμογή του προτύπου EN 14363 ή του Δελτίου UIC 432.

Επιπλέον των προδιαγραφών του σημείου 4.2.3.4.2.2 της παρούσας ΤΠΔ σχετικά με την ασφάλεια έναντι εκτροχιασμού κατά την κίνηση σε στρεβλές τροχιές:

- εφαρμόζεται μια από τις τρεις μεθόδους του προτύπου EN 14363
- οι εμπορευματικές φορτάμαξες εξαιρούνται από τις δοκιμές αυτές, εφόσον πληρούν τις απαιτήσεις του Δελτίου UIC 530-2.

2.6. Διαμήκης θλιπτική δύναμη

Επιπλέον των προδιαγραφών του σημείου 4.2.3.5 και του παραρτήματος R της παρούσας ΤΠΔ, απαιτείται επίσης συμμόρφωση προς το σημείο 3.2 του Δελτίου UIC 530-2, με εξαίρεση τις απαιτήσεις επικοινωνίας με την ομάδα μελέτης (OM) 2 της UIC και συμφωνίας της.

2.7. Πέδηση

2.7.1. Αποθήκευση ενέργειας

Επιπλέον των προδιαγραφών του σημείου 4.2.4.1.2.4 της παρούσας ΤΠΔ, απαιτείται η μελέτη της αποθήκευσης ενέργειας, έτσι ώστε μετά την εφαρμογή πέδης (με τη μέγιστη πίεση στον κύλινδρο της πέδης και τη μέγιστη δυνατή διαδρομή του εμβόλου του κυλίνδρου της φορτάμαξας υπό οποιαδήποτε κατάσταση φορτίου) η πίεση στο βοηθητικό αεροφυλάκιο να είναι τουλάχιστον κατά 0,3 bar μεγαλύτερη από την πίεση στον κύλινδρο της πέδης χωρίς προσθήκη άλλης ενέργειας.

2.8. Διαξονικές φορτάμαξες

Επιπλέον των προδιαγραφών του σημείου 4.2.3.4.2.4 της παρούσας ΤΠΔ, για τον υπολογισμό της ανάρτησης διαξονικών φορταμαξών είναι υποχρεωτική η εφαρμογή του Δελτίου UIC 517.

2.9. Ηλεκτρικές ή ηλεκτρομαγνητικές παρεμβολές

Φορτάμαξες εφοδιασμένες με ενεργειακή πηγή που είναι δυνατό να προκαλέσει ηλεκτρικές παρεμβολές πρέπει να εξετάζονται με βάση τα Δελτία UIC 550-2 και 550-3. Πρέπει να ελέγχεται το ηλεκτρομαγνητικό αποτύπωμα των μέγιστων συνθέσεων αμαξοστοιχίας.

2.10. Ειδικοί τύποι φορταμαξών

Για καθένα από τους ακόλουθους τύπους φορταμαξών ισχύουν οι αντίστοιχες συμπληρωματικές προδιαγραφές:

- για φορτάμαξες εφοδιασμένες με κινητήρα εσωτερικής καύσης: το Δελτίο UIC 538,
- για πολυμερείς και αρθρωτές φορτάμαξες: το Δελτίο UIC 572,
- για φορτάμαξες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ανταλλασσόμενα αμαξώματα και κυλιόμενες μονάδες οριζόντιας φόρτωσης: το Δελτίο UIC 571-4,
- για φορτάμαξες με θερμική μόνωση και ψυχόμενες: το Δελτίο UIC 554-2,
- για ημιρυμουλκούμενα σε φορεία: το Δελτίο UIC 597.

2.11. Φορτάμαξες εισερχόμενες στο HB

Οι φορτάμαξες που εισέρχονται στο Ηνωμένο Βασίλειο πρέπει επίσης να πληρούν τις απαιτήσεις του Δελτίου UIC 503 όσον αφορά τις ειδικές συνθήκες στο HB».

6. Μετά το παράρτημα ΚΚ παρεμβάλλεται το ακόλουθο νέο παράρτημα:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ LL

ΕΓΓΡΑΦΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΙΧΝΕΥΣΗ ΘΕΡΜΟΥ ΛΙΠΟΚΙΒΩΤΙΟΥ ΑΞΟΝΑ

Σημείωση: Το παράρτημα αυτό δημοσιεύεται επίσης ως τεχνικό έγγραφο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, και θα συμπληρωθεί περαιτέρω σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1α παράγραφος 4.

1. ΟΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Για την εφαρμογή του παρόντος παραρτήματος ισχύουν η ορολογία και οι ορισμοί που ακολουθούν.

Έδρανο άξονα: έδρανο ή σύστημα έδρασης σε άξονα σιδηροδρομικού οχήματος που μεταφέρει μέρος του βάρους του σιδηροδρομικού οχήματος κατευθείαν στον τροχοφόρο άξονα.

Λιποκιβώτιο άξονα: κατασκευή, του περιλαμβάνει παραδείγματος χάρη προσαρμογέα εδράνου εντός κιβωτίου, η οποία περιβάλλει, ή βρίσκεται σε επαφή με, το έδρανο του ακραξιονίου και εξασφαλίζει διεπαφή με το φορείο ή/και το σύστημα ανάρτησης.

Ανιχνευτής θερμού λιποκιβωτίου άξονα (ΑΘΛΑ):

Στοχευόμενη ζώνη: καθορισμένη περιοχή στην κάτω επιφάνεια λιποκιβωτίου άξονα, της οποίας η θερμοκρασία πρόκειται να παρακολουθείται από τον ΑΘΛΑ.

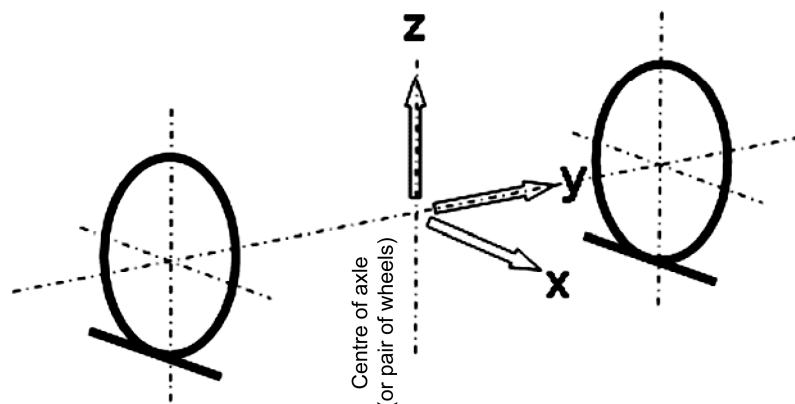
Στοχευόμενη επιφάνεια: οι διαστάσεις της ζώνης στόχου σε κάτοψη, δηλαδή στο επίπεδο XY.

Απαγορευμένη ζώνη: ζώνη στην οποία απαγορεύονται, ή θωρακίζονται θερμικά, πηγές θερμότητας, όπως σωλήνες εξαγωγής, οι οποίες θα ήταν δυνατό να επηρεάσουν τη συμπεριφορά ενός ΑΘΛΑ.

Σύστημα συντεταγμένων τροχαίου υλικού: το σύστημα συντεταγμένων τροχαίου υλικού, που εμφανίζεται στο σχήμα 1, βασίζεται στο καρτεσιανό σύστημα συντεταγμένων κατά τον κανόνα του δεξιού χεριού, όπου ο θετικός άξονας X (διαμήκης) εκτείνεται κατά μήκος του οχήματος προς τη διεύθυνση πορείας, ο άξονας Z είναι κατακόρυφος προς τα άνω και η αρχή βρίσκεται στο κέντρο του άξονα του τροχοφόρου άξονα. Ο άξονας των Y είναι ο πλευρικός άξονας.

Σχήμα 1

Σύστημα συντεταγμένων τροχαίου υλικού



Τροχοφόρος άξονας: μονάδα που περιλαμβάνει έναν άξονα, δύο τροχούς και τα έδρανά τους, ή ζεύγος ανεξάρτητων τροχών τοποθετημένων στην ίδια διαμήκη θέση και τα έδρανά τους.

Πηγή θερμότητας: μέρος του τροχαίου υλικού όπου η θερμοκρασία ενδέχεται να υπερβεί τη θερμοκρασία κίνησης της κάτω επιφάνειας του λιποκιβωτίου άξονα κατά τη λειτουργία, όπως θερμό φορτίο ή σωλήνας εξαγωγής.

2. ΣΥΜΒΟΛΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Για την εφαρμογή του παρόντος παραρτήματος ισχύουν τα ακόλουθα σύμβολα και συντομογραφίες:

ΑΘΛΑ	Ανιχνευτής θερμού λιποκιβωτίου άξονα
ΔΥ	Διαχειριστής υποδομής (όπως ορίζεται στις ΤΠΔ)
ΜΑΖ	Διαμήκης διάσταση (μήκος) της απαγορευμένης ζώνης σε mm
ΜΣΕ	Διαμήκης διάσταση (μήκος) της στοχευόμενης επιφάνειας σε mm
ΑΖ	Απαγορευμένη ζώνη
ΤΥ	Τροχάιο υλικό (όπως ορίζεται στην ΤΠΔ)
ΣΕ	Σιδηροδρομική επιχείρηση (όπως ορίζεται στην ΤΠΔ)
ΣΕπ	Στοχευόμενη επιφάνεια
ΤΠΔ	Τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας
ΠΑΖ	Κατά πλάτος διάσταση (πλάτος) της απαγορευμένης ζώνης σε mm
ΠΣΕ	Κατά πλάτος διάσταση (πλάτος) της στοχευόμενης επιφάνειας σε mm
ΥΑΖ	Θέση του κέντρου της απαγορευμένης ζώνης πλευρικά σε σχέση με το γεωμετρικό άξονα του οχήματος σε mm
ΧΣΕ	Διαμήκης θέση του κέντρου της στοχευόμενης επιφάνειας σε σχέση με το γεωμετρικό άξονα του οχήματος
ΥΣΕ	Θέση του κέντρου της στοχευόμενης επιφάνειας πλευρικά σε σχέση με το γεωμετρικό άξονα του οχήματος

3. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

Το μέρος αυτό περιέχει τις απαιτήσεις για την πλευρά της διεπαφής ΑΘΛΑ που αφορά το τροχάιο υλικό.

3.1. Στοχευόμενη ζώνη

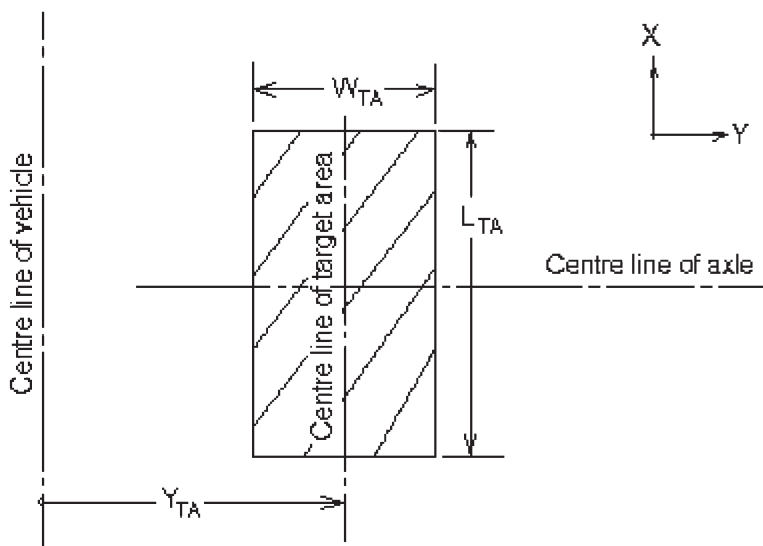
Η στοχευόμενη ζώνη είναι περιοχή στην κάτω όψη λιποκιβωτίου άξονα, οριζόμενη από το σημείο τομής του λιποκιβωτίου άξονα με ιδεατό κυβοειδές στερεό του οποίου η επιφάνεια της οριζόντιας διατομής έχει διαστάσεις ΧΣΕ και ΥΣΕ, στο σύστημα συντεταγμένων τροχάιου υλικού. Συνεπώς, η επιφάνεια οριζόντιας διατομής του ιδεατού κυβοειδούς στερεού ταυτίζεται με την επιφάνεια της στοχευόμενης ζώνης σε κάτοψη (δηλαδή στο επίπεδο ΧΥ), η οποία εφεξής ονομάζεται στοχευόμενη επιφάνεια.

3.2. Στοχευόμενη επιφάνεια

Η στοχευόμενη επιφάνεια τοποθετείται σε χώρο σχετιζόμενο με τις διαστάσεις του άξονα και ορίζει επιφάνεια στην οποία ο ΑΘΛΑ είναι δυνατό να εστιάζει ώστε να παρακολουθεί τη θερμοκρασία λιποκιβωτίου άξονα. Το σχήμα 2 δείχνει τη θέση και τις ελάχιστες διαστάσεις της στοχευόμενης επιφάνειας, με χρήση του συστήματος συντεταγμένων τροχάιου υλικού.

Σχήμα 2

Διαστάσεις και θέση της στοχευόμενης επιφάνειας (ΣΕπ) στο επίπεδο ΧΥ (όψη από κάτω)



3.3. Διαστάσεις της στοχευόμενης επιφάνειας

Λαμβανομένων υπόψη των μηχανικών ανοχών, η στοχευόμενη επιφάνεια:

- έχει πλευρική διάσταση (πλάτος), ΠΣΕ, μεγαλύτερη ή ίση προς 50 mm,
- έχει διαμήκη διάσταση (μήκος) ΜΣΕ, μεγαλύτερη ή ίση προς 100 mm.

3.4. Θέση της στοχευόμενης επιφάνειας στο επίπεδο XY

Στο επίπεδο XY, το κέντρο της στοχευόμενης επιφάνειας τοποθετείται πλευρικά σε κάποια απόσταση, ΥΣΕ, από το κέντρο του άξονα (ή από το κέντρο ζεύγους τροχών κειμένων στην ίδια θέση). Το μήκος 1 065 mm είναι μικρότερο ή ίσο προς ΥΣΕ, ενώ το ΥΣΕ είναι μικρότερο ή ίσο προς 1 095 mm. Στο διαμήκη άξονα, το κέντρο της στοχευόμενης επιφάνειας κείται στο γεωμετρικό άξονα του άξονα.

3.5. Απαιτήσεις ορατότητας για τη στοχευόμενη επιφάνεια

Το τροχαίο υλικό κατασκευάζεται έτσι ώστε κανένα κώλυμα μεταξύ της στοχευόμενης ζώνης και του ΑΘΛΑ να μη μπορεί να αποτρέψει ή να οχλήσει την εστίαση του ΑΘΛΑ εντός της στοχευόμενης ζώνης, εμποδίζοντας με τον τρόπο αυτό τη μέτρηση της θερμικής της ακτινοβολίας.

Σημείωση: η κατασκευή του λιποκιβωτίου άξονα του τροχαίου υλικού θα πρέπει να έχει ως στόχο την ομοιόμορφη κατανομή θερμοκρασίας εντός της στοχευόμενης ζώνης.

4. ΑΛΛΕΣ ΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Για την ελαχιστοποίηση του ενδεχομένου να συνεκτιμηθεί από ΑΘΛΑ θερμοκρασία προερχόμενη από πηγή άλλη από λιποκιβώτιο άξονα, το τροχαίο υλικό κατασκευάζεται έτσι ώστε άλλες πηγές θερμότητας, παραδείγματος χάρι θερμό ωφέλιμο φορτίο ή σωλήνας εξαγωγής, να μη γειτνιάζουν άμεσα ή να μη βρίσκονται αμέσως επάνω από τη θέση στοχευόμενης επιφάνειας. Για να διευκολυνθεί ο σκοπός αυτός, καμία άλλη πηγή θερμότητας δεν πρέπει να βρίσκεται εντός της απαγορευμένης ζώνης που ορίζεται στο παρόν έγγραφο.

Σημείωση 1: Εάν, λόγω της κατασκευής του τροχαίου υλικού, είναι ενδεχόμενο/αναπόφευκτο να υπάρχει πηγή θερμότητας εκτός από λιποκιβώτιο άξονα εντός της απαγορευμένης ζώνης, η εν λόγω πηγή θερμότητας θωρακίζεται θερμικά ώστε να αποτρέπονται εσφαλμένοι υπολογισμοί θερμοκρασίας από ΑΘΛΑ που μετρά τη θερμική ακτινοβολία του λιποκιβωτίου.

Σημείωση 2: Η απαγορευμένη ζώνη διατηρείται για όλο το τροχαίο υλικό, περιλαμβανόμενου, παραδείγματος χάρι, του τροχαίου υλικού με ενδότερα έδρανα.

4.1. Απαγορευμένη ζώνη

Η απαγορευμένη ζώνη ορίζεται από ορθογώνια επιφάνεια, η οποία περιλαμβάνει τη στοχευόμενη επιφάνεια και εκτείνεται κατακόρυφως ώστε να σχηματίζει ιδεατό κυβοειδές στερεό. Οι διαστάσεις του κυβοειδούς στερεού είναι ΜΑΖ και ΠΑΖ στο επίπεδο XY και ΥΑΖ κατά τους κατακόρυφους άξονες. Το σχήμα 3 δείχνει τη θέση που είναι δυνατό να καταλαμβάνει η στοχευόμενη επιφάνεια στην απαγορευμένη ζώνη, στο σύστημα συντεταγμένων τροχαίου υλικού.

Οι διαστάσεις του κυβοειδούς της απαγορευμένης ζώνης, λαμβανομένων υπόψη των μηχανικών ανοχών, είναι:

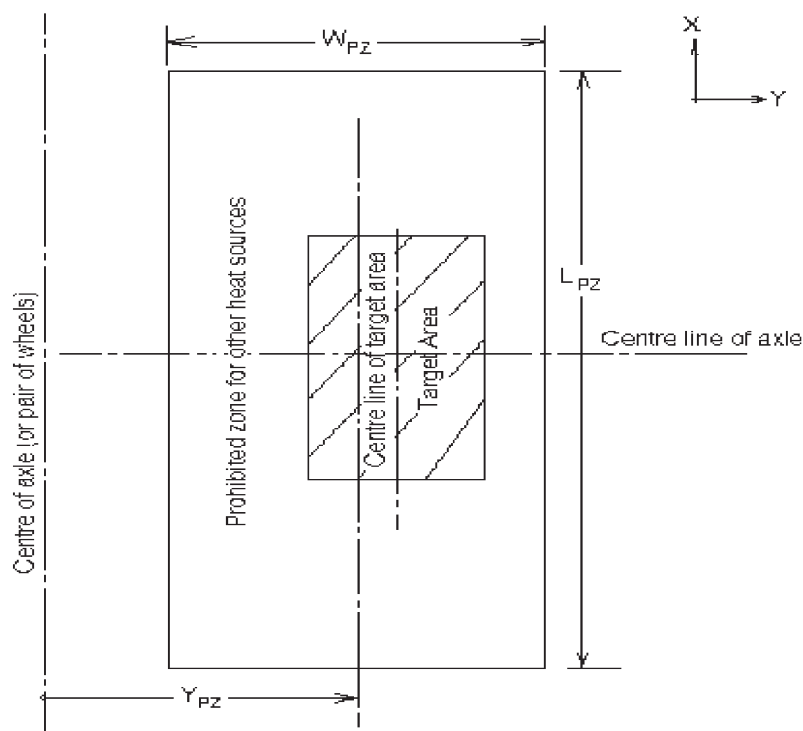
- πλευρική διάσταση (πλάτος), ΠΑΖ, μεγαλύτερο ή ίσο προς 100 mm,
- διαμήκης διάσταση (μήκος), ΜΑΖ, μεγαλύτερο ή ίσο προς 500 mm,
- κατακόρυφη διάσταση (ύψος), ΥΑΖ, που αρχίζει σε σημείο του επιπέδου XY αμέσως επάνω από τον ΑΘΛΑ και τελειώνει στο ύψος της στοχευόμενης επιφάνειας, ή στο ύψος θερμικής θωράκισης ή στο ύψος του οχήματος.

Η θέση κέντρου της απαγορευμένης ζώνης στο επίπεδο X-Y:

- είναι κατά την πλευρική διεύθυνση η $YAZ = 1\ 080\ \text{mm} \pm 5\ \text{mm}$, μετρούμενη από το κέντρο του άξονα (ή το κέντρο ζεύγους αξόνων που βρίσκονται στην ίδια θέση)
- κατά τη διαμήκη διεύθυνση κείται στον γεωμετρικό άξονα του άξονα $\pm 5\ \text{mm}$.

Σχήμα 3

Διαστάσεις απαγορευμένης ζώνης (AZ) στο επίπεδο XY (όψη από κάτω), όπου φαίνεται θέση που μπορεί να καταλάβει η στοχευόμενη επιφάνεια



5. ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΥ

Για λόγους ιχνηλασιμότητας, περιλαμβάνεται πίνακας συσχέτισμού μεταξύ του παρόντος εγγράφου και του προτύπου prEN 15437

Αριθμός σημείου του εγγράφου	Αριθμός σημείου του prEN15437
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»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Το παράρτημα Ρ.5 της απόφασης 2006/920/ΕΚ αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ρ.5

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΤΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ

- “TEN”:
- Όχημα που πληροί τους ακόλουθους όρους:
- πληροί όλες τις σχετικές ΤΠΔ οι οποίες ισχύουν κατά τη στιγμή θέσης σε χρήση και διαθέτει έγκριση θέσης σε χρήση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 22 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ,
 - διαθέτει έγκριση που ισχύει σε όλα τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 23 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ ή, εναλλακτικά, έχει λάβει μεμονωμένες εγκρίσεις από όλα τα κράτη μέλη.
- “PPV/PPW”:
- Φορτάμαξα η οποία ανταποκρίνεται στη συμφωνία PPV/PPW (εντός των κρατών OSJD) (πρωτότυπο: ΠΠΒ (Правила пользования вагонами в международном сообщении))

Σημειώσεις:

- α) Τα οχήματα με τη σήμανση TEN αντιστοιχούν στους κωδικούς 0 έως 3 για το πρώτο ψηφίο του αριθμού οχήματος που εξειδικεύεται στο παράρτημα Ρ.6.
- β) Για οχήματα τα οποία δεν διαθέτουν έγκριση λειτουργίας σε όλα τα κράτη μέλη, απαιτείται σήμανση που δείχνει τα κράτη μέλη στα οποία έχουν λάβει έγκριση. Ο κατάλογος των ΚΜ για τα οποία υπάρχει έγκριση θα πρέπει να επισημαίνεται με ένα από τα ακόλουθα σύμβολα, όπου D σημαίνει το ΚΜ που χορήγησε την πρώτη άδεια (στο δεδομένο παράδειγμα η Γερμανία) και F αντιστοιχεί στο δεύτερο ΚΜ που χορήγησε άδεια (στο δεδομένο παράδειγμα η Γαλλία). Τα ΚΜ κωδικεύονται κατά το παράρτημα Ρ.4. Μπορεί να καλύπτονται οχήματα τα οποία πληρούν τις απαιτήσεις της ΤΠΔ ή όχι. Τα οχήματα αυτά αντιστοιχούν στους κωδικούς 4 έως 8 για το πρώτο ψηφίο του αριθμού οχήματος που εξειδικεύεται στο παράρτημα Ρ.6.

