

II

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

HATÁROZATOK

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2009. január 23.)

a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer alrendszeire vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló 2006/861/EK és 2006/920/EK határozatok módosításáról

(az értesítés a C(2009) 38. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/107/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre⁽¹⁾ (átdolgozott szöveg) és különösen annak 6. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Vasúti Ügynökségnek a hagyományos áruszállító kocsikra vonatkozó ÁME közbelső felülvizsgálatáról szóló, 2008. október 27-i ajánlására (ERA/REC/INT/03-2008),

mivel:

- (1) A 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽²⁾ 12. cikke előírja az Európai Vasúti Ügynökség (a továbbiakban: az Ügynökség) számára, hogy gondoskodjon az ÁME-knek a műszaki fejlődéssel, a piaci trendekkel és a társadalmi követelményekkel való egyeztetéséről, és javasolja a Bizottságnak az ÁME-k általa szükségesnek ítélt módosításait.
- (2) A 2007. július 13-i C(2007)3371 határozatában a Bizottság keretfelhatalmazást adott az Ügynökség számára a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös

átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK tanácsi irányelv⁽³⁾, valamint a hagyományos vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽⁴⁾ szerinti bizonyos tevékenységek elvégzésére. A keretfelhatalmazás alapján az Ügynökséget felkérték a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer „járművek – teherkocsik” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2006. július 28-i 2006/861/EK bizottsági határozat⁽⁵⁾ által elfogadott járművek – teherkocsik ÁME felülvizsgálatának elvégzésére, valamint a kritikus hibákkal kapcsolatos műszaki vélemények és az észlelt kisebb hibák jegyzékének nyilvánosságra hozatalára.

- (3) Az 1999. évi nemzetközi vasúti fuvarozási egyezmény (COTIF) 2006. július 1-jei hatálybalépése új szabályokat vezetett be a vasúti kocsik műszaki előírásaira vonatkozóan. A vasúttársaságok közötti korábbi RIV-megállapodásokat részben új magánjogi és önkéntes megállapodások, a vasúttársaságok és a teherkocsik üzemeltetői közötti általános használati szerződés (GCU)⁽⁶⁾, valamint a 2006/861/EK határozat váltották fel.
- (4) Míg a RIV-megállapodás hatálya alatt bejegyzett vasúti kocsikhoz csak egy, a bejegyző vasúti vállalkozás által kiadott engedélyre volt szükség, a 2001/16/EK irányelv minden tagállam esetében engedélyt írt elő. Ezt a problémát

⁽¹⁾ HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

⁽²⁾ HL L 164., 2004.4.30., 1. o. Helyesbítve: HL L 220., 2004.6.21., 3. o.

⁽³⁾ HL L 235., 1996.9.17., 6. o.

⁽⁴⁾ HL L 110., 2001.4.20., 1. o.

⁽⁵⁾ HL L 344., 2006.12.8., 1. o.

⁽⁶⁾ Lásd a GCU honlapját: <http://www.gcubureau.org>

ideiglenesen megoldotta a 2006/861/EK határozat mellékletének 7.6. szakasza, amely úgy rendelkezik, hogy amint valamely tagállamban megadták a csoportosított kocsik biztonsági tanúsítványát vagy üzembe helyezési engedélyt, ezt minden tagállam kölcsönösen elismeri, nehogy a biztonsági hatóságok kétszer végezzék el a biztonsági/kölcsönös átjárhatósági ellenőrzéseket. Az említett pont úgy rendelkezik továbbá, hogy amennyiben a 2006/861/EK határozat nyitott kérdéseket tartalmaz, az üzembe helyezési engedélyt kölcsönösen elismerik, kivéve a JJ. mellékletben feltüntetett esetben. Azonban a JJ. melléklet nem határozza meg egyértelműen azokat a feltételeket, amelyek fennállása esetén az egyik tagállamban történő üzembe helyezési engedélyezésekor azt a többi tagállamnak kölcsönösen el kell fogadnia, és a 2006/861/EK határozat melléklete 7.6. szakaszának alkalmazása eltérő értelmezésekhez vezetett. Ez jogi bizonytalanságot és ágazati nehézségeket eredményezett, és az ágazat azonnali intézkedést kért a Bizottságtól.

- (5) A probléma most megoldásra kerülhet, mivel a 2008/57/EK irányelv 23. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a kizárólag a jármű és az érintett hálózat műszaki összeegyeztethetőségére vonatkozó egyedi esetek és nyitott kérdések hiányában a releváns alrendszerek valamennyi részletére kiterjedő ÁME-nek teljes mértékben megfelelő járművek üzembe helyezését nem kell további engedélyezéshez kötni mindaddig, amíg ezek a többi tagállamban ÁME-nek megfelelő hálózatokon közlekednek, illetve amennyiben megfelelnek a vonatkozó ÁME-knek.
- (6) A 2006/861/EK határozat számos nyitott kérdést és technikai hibát tartalmaz. Míg nemzeti műszaki szabályokat lehet alkalmazni a nyitott kérdésekhez kapcsolódó alapvető követelmények teljesítése tekintetében, nem áll fenn a jogbiztonság, hogy ezeket a nemzeti megoldásokat más tagállamok is elfogadják. Ezenkívül a 2008/57/EK irányelv 7. cikkével összhangban, jelentős vagy lényeges hiba esetén követendő megfelelő eljárás a vonatkozó ÁME előírásainak azonnali felülvizsgálata.
- (7) A nemzetközi szállítás céljára használt vasúti áruszállító kocsik teljes átjárhatóságának visszaállítása érdekében a 2006/861/EK határozat azonnali felülvizsgálata szükséges azon feltételek tisztázása érdekében, amelyek fennállása esetén az ÁME előírásainak megfelelő vasúti kocsik egyik tagállamban történő üzembe helyezésére vonatkozó engedély az összes többi tagállamban is érvényes lesz.
- (8) A 2008/57/EK irányelv 22. cikke (1) bekezdése szerint üzembe helyezett olyan vasúti áruszállító kocsikat, amelyek rendelkeznek az összes tagállamban érvényes, a 2008/57/EK irányelv 23. cikke (1) bekezdése szerinti engedéllyel, egyértelmű és könnyen felismerhető betűjelöléssel kell ellátni. Ezért módosítani szükséges a 2006/920/EK bizottsági határozatban⁽¹⁾ elfogadott, a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer forgalmi szolgálati és forgalomirányítási alrendszerével kapcsolatos ÁME P5. mellékletét.

- (9) Ezért a 2006/861/EK és a 2006/920/EK határozatot ennek megfelelően módosítani kell.
- (10) Az ebben a határozatban előírt intézkedések összhangban vannak a 2008/57/EK irányelv 29. cikke (1) bekezdése szerint létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 2006/861/EK határozat módosításai

A 2006/861/EK határozat a következőképpen módosul:

- a) A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„1a. cikk

Műszaki dokumentációk

(1) Az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) a honlapján ERA műszaki dokumentumként teszi közzé az LL. melléklet tartalmát.

(2) Az ERA a honlapján ERA műszaki dokumentumként teszi közzé a P. és JJ. mellékletben szereplő, a nemzetközi forgalom céljára teljes mértékben jóváhagyott kompozit féktuskók jegyzékét.

(3) Az Ügynökség a honlapján ERA műszaki dokumentumként teszi közzé a JJ. mellékletben szereplő vonókészülékekre vonatkozó további műszaki előírásokat.

(4) Az Ügynökség az (1)–(3) bekezdésben említett műszaki dokumentumokat naprakészen tartja, és értesíti a Bizottságot az esetleges átdolgozott változatokról. A Bizottság a 2008/57/EK irányelv 29. cikke szerint létrehozott bizottságon keresztül tájékoztatja a tagállamokat. Amennyiben a Bizottság vagy egy tagállam úgy véli, hogy egy műszaki dokumentum nem felel meg a 2008/57/EK irányelv vagy más közösségi jogszabály követelményeinek, a kérdést a bizottság tárgyalja meg. A bizottság tanácskozása alapján, a Bizottság kérésére az Ügynökség visszavonja vagy módosítja a műszaki dokumentumokat.”

- b) A mellékletek módosításait az I. melléklet állapítja meg.

2. cikk

A 2006/920/EK határozat módosítása

A 2006/920/EK határozat P5. melléklete a II. mellékletében meghatározottak szerint módosul.

3. cikk

Amennyiben az ezen határozat hatálybalépése előtt üzembe helyezett teherkocsik „TEN” jelölése nem felel meg a II. mellékletben meghatározott jelentésnek, a jelölést 2010. december 31-ig el kell távolítani.

4. cikk

Ez a határozat 2009. július 1-től alkalmazandó.

⁽¹⁾ HL L 359., 2006.12.18., 1. o.

5. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2009. január 23-án.

a Bizottság részéről

Antonio TAJANI

alelnök

I. MELLÉKLET

A 2006/861/EK határozat mellékletei a következőképpen módosulnak:

1. A melléklet a következőképpen módosul:

a) A 4.2.3.3.2. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„Ez nyitott kérdés marad, kivéve a 7.6.4. szakaszban foglalt feltételeket teljesítő teherkocsikra vonatkozóan.”

b) A 4.2.3.4.2.1. szakasz Y/Q erőkről szóló második francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„— **Y/Q erők**

A kerék sínen való kúszási kockázatának korlátozása érdekében az Y oldalirányú erő és a Q függőleges irányú erő hányadosa nem haladja meg az alábbi értéket

$(Y/Q)_{\text{lim}} = 0,8$ dinamikus teszt pályán végzett vizsgálatok esetén

$(Y/Q)_{\text{lim}} = 1,2$ álló helyzetben végzett vizsgálatok esetén”

c) A 4.2.3.4.2.2. szakasz első mondata helyébe a következő szöveg lép:

„A kocsik akkor képesek csavart vágányon haladni, ha az álló helyzetben végzett vizsgálatok esetén az (Y/Q) nem haladja meg a 4.2.3.4.2.1. szakaszban megadott határértéket egy $R = 150$ m sugarú ívben és az adott csavart vágány esetében:”

d) A szöveg a 6.2.3.2.1.3. szakasz után a következő szakasszal egészül ki:

„6.2.3.2.1.4. *Mentesség az álló helyzetben végzett vizsgálatok alól*

A teherkocsik mentesülnek a 4.2.3.4.2.1. szakaszban említett álló helyzetben végzett vizsgálatok alól, ha teljesítik az UIC 530-02 tájékoztató (2006. május) követelményeit.”

e) A 7.6. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„7.6. **AZ ÁME ELŐÍRÁSAINAK MEGFELELŐ VASÚTI KOCSIK ÜZEMBE HELYEZÉSÉNEK ENGEDÉLYEZÉSE**

7.6.1. A 2008/57/EK irányelv 17. cikkének (1) bekezdésével összhangban amennyiben teljesítették az ÁME előírásait és valamely tagállamban kiadták az EK-hitelesítési nyilatkozatot egy áruszállító kocsira vonatkozóan, azt minden tagállam kölcsönösen elismeri.

7.6.2. A 2008/57/EK irányelv 21. cikke szerinti üzembe helyezés kérelmezésekor a kérelmezők csoportosított kocsik üzembe helyezésére vonatkozó engedélyért is folyamodhatnak. A kocsik sorozatonként vagy típusonként csoportosíthatók, az előbbi esetre a 2008/57/EK irányelv 21. cikke (13) bekezdésére vonatkozik, míg az utóbbira az irányelv 25. cikke alkalmazandó.

7.6.3. A 2008/57/EK irányelv 21. cikke (5) bekezdésével összhangban az egyik tagállam által megadott üzembe helyezési engedély az összes többi tagállamban is érvényes, kivéve ha további engedélyeket kérnek. A tagállamok ezt a lehetőséget azonban csak az irányelv 23. és 25. cikkében meghatározott feltételek szerint alkalmazhatják. Az irányelv 23. cikke (4) bekezdésével összhangban a tagállamok számára a »további engedélyeztetés« kérelmezésének egyik feltétele az infrastruktúra és a járművek közötti műszaki összeegyeztethetőséghez kapcsolódó nyitott kérdések megléte. E célból a JJ. melléklet meghatározza az irányelv 5. cikke (6) bekezdésében előírtak szerint a nyitott kérdések jegyzékét, továbbá azonosítja azokat a nyitott kérdéseket, amelyek további ellenőrzéseket tehetnek szükségessé az infrastruktúra és a járművek közötti műszaki összeegyeztethetőség biztosításához.

- 7.6.4. Az egyik tagállam által megadott üzembe helyezési engedély az összes többi tagállamban is érvényes a következő feltételek megléte esetén:
- a kocsit a 2008/57/EK irányelv 22. cikkével összhangban, ezen ÁME alapján engedélyezték, beleértve a JJ. melléklet 1. részében azonosított nyitott kérdésekkel kapcsolatos hitelesítéseket is;
 - a kocsi megfelel az 1435 mm-es nyomtávnak;
 - a kocsi a C3. mellékletben meghatározott G1-es rakszelvényvel rendelkezik;
 - a kocsi tengelytávolsága két egymást követő tengely között nem haladja meg a 17 500 mm-t;
 - a kocsi megfelel a JJ. melléklet 2. részében meghatározott követelményeknek.
- 7.6.5. Abban az esetben is, ha a kocsi üzembe helyezését engedélyezték, meg kell bizonyosodni arról, hogy műszakilag összeegyeztethető infrastruktúrán működtetik őket; ez az Infrastruktúra- és gördülőállomány nyilvántartás használatával tehető meg.”

2. A B. melléklet a következőképpen módosul:

- a) A B.3. pont 4. megjegyzésének helyére az alábbi szövegrész lép:

„4. A meglévő, azonos terheléssel, például S közlekedésben 120 km/h sebességgel továbbítható kocsikon már elhelyezték a »**« jelzést a legnagyobb terhelés jelzése mellé jobbra; ebbe a kategóriába már nem lehet további kocsikat sorolni.”

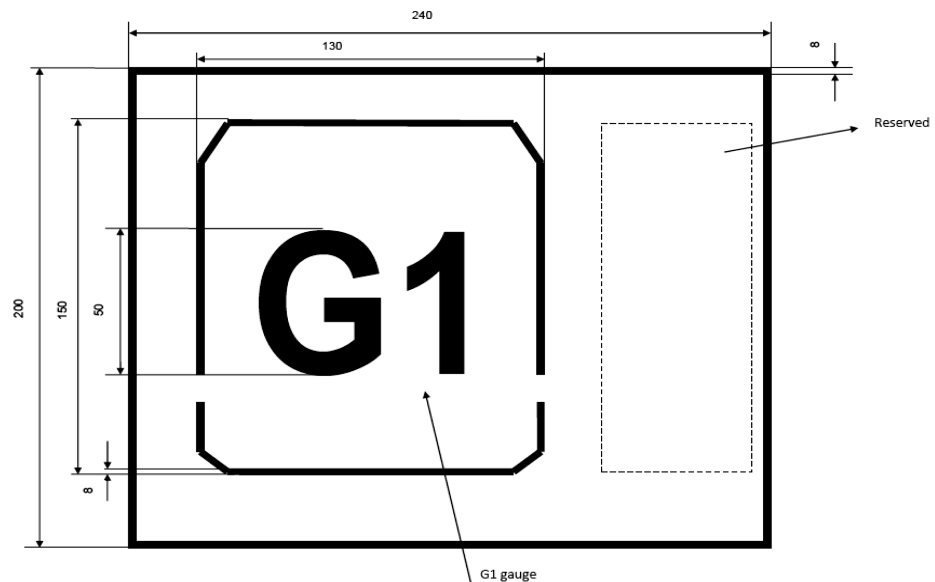
- b) Kiegészül a következő megjegyzéssel:

„5. A 4.2.4.1.2.2. szakaszban található táblázat alapján az »S2« kocsikkal megegyező fékteljesítményű, az Y. mellékletben felsorolt részletes előírások szerint az S közlekedésben 120 km/h sebességgel továbbítható kocsiknak megfelelő terheléssel továbbítható kocsikon »***« jelzést helyeznek el a legnagyobb terhelés jelzése mellé jobbra.”

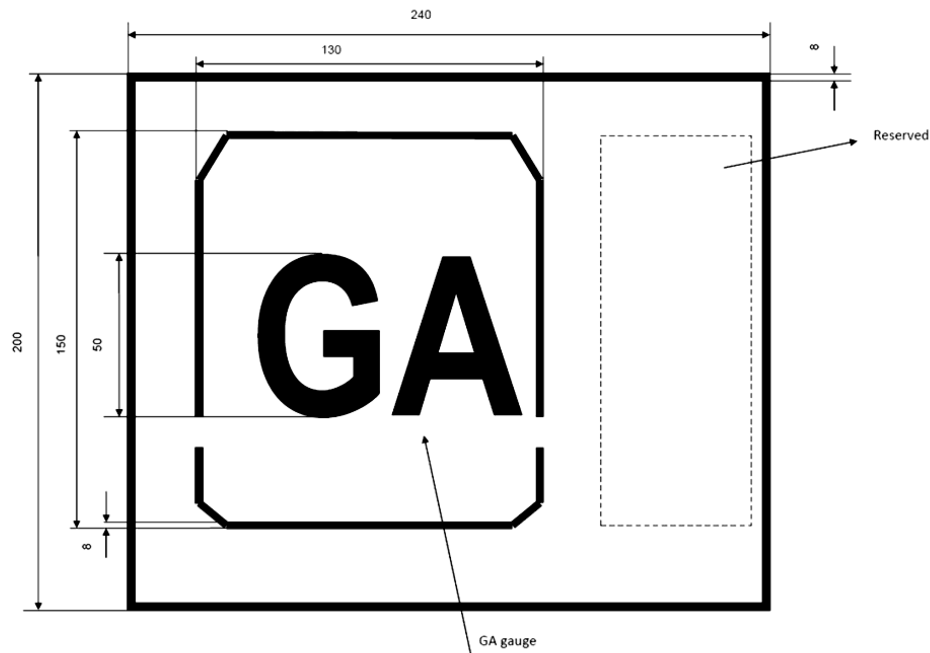
- c) A B.32. pont helyébe a következő szöveg lép:

„B.32. KOCSIK SZERKESZTÉSI SZELVÉNYÉNEK JELÖLÉSE

1. A G1 szelvényekre épített kocsik jelölése a következő:



2. A GA, GB és GC szelvényekre épített kocsik jelölése a következő:



3. Az L. melléklet 1.4.2.1. pontjának utolsó mondatát a következő szöveg váltja fel:

„Amennyiben monoblokk kerekkel szerelnek fel 100 %-ban futófelületen ható fékkel üzemeltetett kocsikat, a következő paramétereket kell figyelembe venni:

Kerékátmérő tartomány (mm)	1 000–920 és 920–840	840–760	760–680
Teljesítmény	50 kW	42,5 kW	38 kW
Fékezési idő	45 perc	45 perc	45 perc
Haladási sebesség	60 km/óra	60 km/óra	60 km/óra

Megjegyzés: Az áru fuvarozás egyes konkrét típusai esetében a teljesítmény és/vagy fékezési idő és/vagy haladás sebesség és/vagy tengelyterhelés és/vagy kerékátmérő értékek módosíthatók annak érdekében, hogy a kerekek termomechanikai viselkedést korlátozott használat közben ellenőrizzék.”

4. A P. melléklet féktuskókról szóló P.1.10. pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„P.1.10. Fémtuskók

A kölcsönösen átjárható féktuskókra vonatkozó tervezési vizsgálat teszteljárását az I. melléklet I.10.2. szakaszában leírt műszaki adatoknak megfelelően kell elvégezni. Ezek a műszaki adatok az ÁME kompozit féktuskókra vonatkozó részében még nyitott kérdésként szerepelnek.

Már használatban lévő kompozit féktuskók, melyek sikeresen megfeleltek a P.2.10. pont szerint végrehajtott vizsgálaton. Az Európai Vasúti Ügynökség a honlapján műszaki dokumentumként teszi közzé a nemzetközi forgalom céljára teljes mértékben jóváhagyott kompozit féktuskók jegyzékét.”

5. A JJ. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

„JJ. MELLÉKLET

JJ.1. A NYITOTT KÉRDÉSEK FELSOROLÁSA

Az alábbi táblázat foglalja össze ezen ÁME nyitott kérdéseit, és minden kérdés esetében megadja, hogy az adott kérdés az infrastruktúra és a járművek közötti műszaki összeegyeztethetőséghez kapcsolódik-e (»IGEN« vagy »NEM« oszlopok).

ÁME hivatkozás	Cím	IGEN	NEM
4.2.3.3.2.	Hőnfutásjelzés	X	
4.2.6.2.	Aerodinamikai hatások		X
4.2.6.3.	Oldalszél	X	
4.3.3.	Forgalmi műveletek és forgalomirányítás alrendszer		X
6.1.2.2.	A hegesztési csatlakozások értékelését a nemzeti szabályokkal összhangban kell kialakítani.	X	
6.2.2.1.	A hegesztési csatlakozások értékelését a nemzeti szabályokkal összhangban kell kialakítani.	X	
6.2.2.3.	A karbantartás értékelése	X	
6.2.3.4.2.	Aerodinamikai hatások		X
6.2.3.4.3.	Oldalszél	X	
E. melléklet	A nyomtáv nyitott kérdés marad az EN szabvány kiadásáig	X	
L. melléklet	Az öntött acélkerekek műszaki jellemzői nyitott kérdés. Új EN szabványt kértek	X	
P. melléklet			
P.1.1.	Elosztó		X
P.1.2.	Állítható terhelésű és relészelep és automatikus raksúlyváltó		X
P.1.3.	Kerékcsúszásgátló eszköz		X
P.1.7.	Elzáró csapok		X
P.1.10.	Féktuskók – a tervezés vizsgálata	X	
P.1.11.	Gyorsítóselep		X
P.1.12.	Automatikusan állítható terhelésérzékelő és raksúlyváltó eszköz		X
P.2.10.	Féktuskók – termékvizsgálat	X	

JJ.2. A 7.6.4. SZAKASZBAN EMLÍTETT KOCSIKHOZ KAPCSOLÓDÓ NYITOTT KÉRDÉSEK LEZÁRÁSA ÉS TOVÁBBI MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

1. A nyitott kérdések lezárása

Az ÁME 7.6. szakaszában meghatározott kocsik esetében a JJ-1. melléklet »IGEN« oszlopában azonosított nyitott kérdések lezárásra kerülnek.

1.1. Hőnfutásjelzés

Az ÁME 4.2.3.3.2. szakaszában azonosított nyitott kérdés lezárásra kerül, ha a kocsi megfelel a vonatkozó ERA műszaki dokumentum műszaki előírásainak.

1.2. Oldalszél

Az ÁME 4.2.6.3. és 6.2.3.4.3. szakaszában azonosított nyitott kérdés a kocsik felépítésére vonatkozó kötelező rendelkezések meghatározása nélkül lezárásra kerül. Egyes operatív intézkedések is alkalmazandóak lehetnek.

1.3. Hegesztési csatlakozások értékelése

Az ÁME 6.1.2.2. és 6.2.2.1. szakaszában meghatározott nyitott kérdés a 2007. októberi EN 15085-5 szabvány alkalmazásával lezárásra kerül.

1.4. A karbantartás értékelése

Az ÁME D. mellékletében meghatározott nyitott kérdés a következők szerint kerül lezárásra: Olyan karbantartási dokumentáció, amelyet:

- a) a RIV korábbi bejegyző VV tagja a RIV visszavonásának időpontjában alkalmazott, vagy
- b) nemzeti vagy nemzetközi szabályokkal összhangban hagytak jóvá

és amely megfelel ezen ÁME követelményeinek, érvényesnek tekintendő. Az üzem közbeni teljesítmények kielégítőnek tekinthetők.

1.5. Kerék futófelülete

Az ÁME E. mellékletében meghatározott nyitott kérdés a következők szerint kerül lezárásra: a kerék futófelületének hibáit a karbantartás keretében veszik figyelembe.

1.6. Öntött kerekek

Az ÁME L. mellékletében meghatározott nyitott kérdés a következők szerint kerül lezárásra: öntött acélkerekek használata a vonatkozó európai szabvány kiadásáig nem engedélyezett.

1.7. Kompozit féktuskók kialakítása és értékelése

Az ÁME P.1.10. és P.2.10. pontjában meghatározott nyitott kérdés az ERA honlapján közzétett vonatkozó műszaki dokumentummal lezárása kerül.

2. További specifikációk

A 7.6.4. szakaszban meghatározott kocsik esetében a következő további specifikációk teljesítése szükséges:

2.1. Vonókészülékek és ütközők

— Az ÁME 4.2.2.1.2.1. szakaszában meghatározott specifikációkon túlmenően további követelmény, hogy a vagonok ütközőinek hüvelyét nyomvezető eszközzel kell ellátni, hogy az ne tudjon szabadon elfordulni hosszanti tengelye körül. A forgásra vonatkozó megengedett tűréshatár $\pm 2^\circ$ ütközők esetén.

— Az ÁME 4.2.2.1.2.2. szakaszában található előírásokon túlmenően a további követelmények alkalmazandók:

- a) Az állandóan összekapcsolt kocsik (vagy több kocsiból álló egységek) köztes vonókészülékeinek vontatás közbeni szakítószilárdsága nagyobb kell legyen, mint a lezáró vonókészülékének szakítószilárdsága.
- b) A következő kérdésekkel kapcsolatos, a »vonókészülékekre vonatkozó további műszaki előírásokról« szülő ERA műszaki dokumentum is alkalmazandó (a prEN 15551 szabványt várhatóan 2009 áprilisában adják ki):
 - dinamikus energiaelnyelési kapacitás,
 - tartozékok,
 - lökethossz és forgásgátló egység,
 - mechanikai ellenállás,
 - rugalmassági jellemzők,
 - jelzések,
 - ütközőfelugrás kiszámítása és az ütköző tartólemezeinek anyaga,
 - a vonórúd nyílásának mérete.
- c) A szerelvények mechanikai ellenállása érdekében a vonókészüléket (kivéve a rugalmas eszközt), vonóhorgokat, és csavarkapcsos készüléket harminc éves élettartamra kell tervezni. A vevő kérésére húsz évben is meg lehet állapodni.

- d) A következő táblázat mutatja be a dinamikus típusvizsgálat során alkalmazott erőtartományokat és a ciklusok számát.

A dinamikus típusvizsgálat feltételei

Üzemeltetési követelmények			Alkalmazandó erők		
Életciklus (év)	Túlélési valószínűség (%)	Biztonsági tényező (f_N)	Megnevezés	1. lépés	2. lépés
			1MN	$\Delta F1 = 200$ kN	$\Delta F2 = 675$ kN
			1,2 MN	$\Delta F1 = 240$ kN	$\Delta F2 = 810$ kN
			1,5 MN	$\Delta F1 = 300$ kN	$\Delta F2 = 1\ 015$ kN
				N1 ciklusokban	N2 ciklusokban
20	97,5	1,7	Valamennyi	10^6	$1,45 \times 10^3$
30	97,5	1,7	Valamennyi	$1,5 \times 10^6$	$2,15 \times 10^3$

A dinamikus típusvizsgálatokat három vonókészülékkel, rugalmas eszköz nélkül kell végrehajtani. Mindhárom mintának sérülés nélkül kell teljesítenie a vizsgálatokat. Nem jelenhetnek meg repedések, és a húzóerő nem eshet 1 000 kN alá.

2.2. A jármű fő szerkezetének szilárdsága

Az ÁME 4.2.2.3.1 szakaszában található előírásokon túlmenően a további követelmények alkalmazandók:

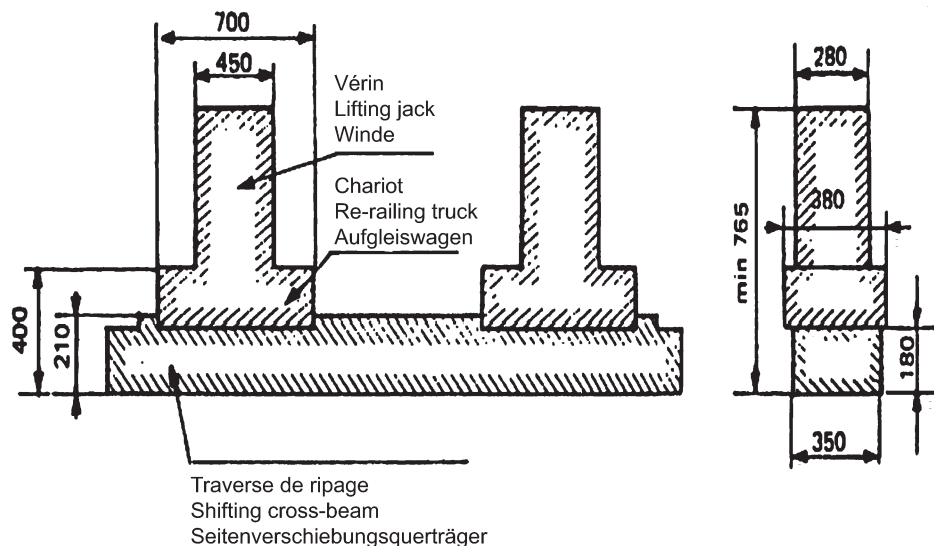
- csak azok a vizsgálatok és számítások fogadhatók el, amelyek esetében hitelesítették a numerikus szimulációkat,
- a karbantartási dokumentációnak figyelembe kell vennie a következőt: termomechanikusan hengerelt acél használata speciális, hővel kapcsolatos intézkedéseket igényel (hőkezelés).

2.3. Emelés

Az ÁME 4.2.2.3.2.4. szakaszában található előírásokon túlmenően az emelésnek meg kell felelnie a következő diagramoknak:

Ábra

Relevage sur la voie / Re-railing



2.4. Tengely

Az ÁME 5.4.2.4. szakaszában és az M melléklet 1.4. pontjában található előírásokon túlmenően a maximális megengedett feszültségértékekre vonatkozóan a következő szabványok alkalmazandók: EN 13103 7. pont, EN 13260 3.2.2. pont és EN 13261 3.2.3. pont.

2.5. A járművek futásjósága

Az ÁME 4.2.3.4. szakaszában található előírásokon túlmenően az Y. mellékletben nem felsorolt forgóváz esetében az EN 14363 szabvány vagy az UIC 432 tájékoztató alkalmazandó.

Az ÁME a csavart vágányon való futáskor a kiklás elleni biztonságról szóló 4.2.3.4.2.2. szakaszában található előírásokon túlmenően:

- Az EN 14363 szabványban megadott három módszer valamelyike alkalmazandó.
- A teherkocsik mentességet élveznek e vizsgálatok alól, ha teljesítik az UIC 530-2 tájékoztató előírásait.

2.6. Hosszanti irányú nyomóerő

Az ÁME 4.2.3.5. szakaszában és R. mellékletében található előírásokon túlmenően az UIC 530-2 tájékoztató 3.2. pontjának követelményeit is teljesíteni kell, kivéve az UIC 2. számú munkacsoportjával történő kommunikációra és a csoporttal történő megállapodásra vonatkozó követelményeket.

2.7. Fékberendezés

2.7.1. Energiatárolás

Az ÁME 4.2.4.1.2.4. szakaszában található előírásokon túlmenően az energiátárolást úgy kell kialakítani, hogy (a fékhenger legnagyobb nyomásával és a kocsi maximális hengerlöketével történő) fékezést követően a kiegészítő tartályban levő nyomásnak további energia hozzáadása nélkül legalább 0,3 bar értékkel kell meghaladnia a fékhenger nyomását.

2.8. Kéttengelyes teherkocsik

Az ÁME 4.2.3.4.2.4. szakaszában található előírásokon túlmenően az UIC 517 tájékoztató alkalmazása is kötelező a kéttengelyes teherkocsik felfüggesztésének kiszámításához.

2.9. Elektromos vagy elektromágneses zavar

Azokat a teherkocsikat, amelyeket potenciálisan elektromos zavart okozó energiaforrással szereltek fel, az UIC 550-2 és 550-3 tájékoztató alapján kell megvizsgálni. Ellenőrizni kell a maximális vonatösszeállítások elektromágneses jellegörbáját.

2.10. Kocsik különleges típusai

Az alábbi típusú kocsik mindegyike esetén a vonatkozó további specifikációk alkalmazandók:

- belső égésű motorral ellátott kocsik: UIC 538 tájékoztató,
- csuklós kocsik és kocsi egységek: UIC 572 tájékoztató,
- konténerek, cserefelépítmények és vízszintes rakodású mozgatható egységek szállítására használt kocsik: UIC 571-4 tájékoztató,
- hőszigetelt és hűtött kocsik: UIC 554-2 tájékoztató,
- forgóvázra helyezett félpótkocsik: UIC 597 tájékoztató.

2.11. Az Egyesült Királyságba érkező kocsik

Az Egyesült Királyságba érkező kocsiknak teljesíteniük kell az UIC 503 tájékoztatónak az Egyesült Királyságra vonatkozó speciális előírásait.”

6. A KK. melléklet után a következő új melléklet kerül beillesztésre:

„LL. MELLÉKLET

HŐNFUTÁSJELZÉS REFERENCIADOKUMENTUM

Megjegyzés: ezt a mellékletet az Európai Vasúti Ügynökség műszaki dokumentumként is közzéteszi, és további naprakészen tartása az 1a. cikk (4) bekezdésével összhangban történik.

1. FOGALMAK ÉS FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

E melléklet alkalmazásában a következő fogalom meghatározásokat kell alkalmazni:

Tengelycsapágy: vasúti jármű tengelyének csapágya vagy csapágy szerelvénye, amely a vasúti jármű súlyának egy részét közvetlenül a kerékpárra viszi át.

Csapágytok: az a szerkezet, például kazettás csapágyadapter, amely a tengelycsap csapágyát tartalmazza, vagy azzal érintkezik, és kapcsolatot létesít a forgóvázzal és/vagy felfüggesztéssel.

Hőnfutásjelző (HABD):

Célzóna: a tengelycsapágy alsó részén található meghatározott terület, amelynek hőmérsékletét a hőnfutásjelző figyelemmel kíséri.

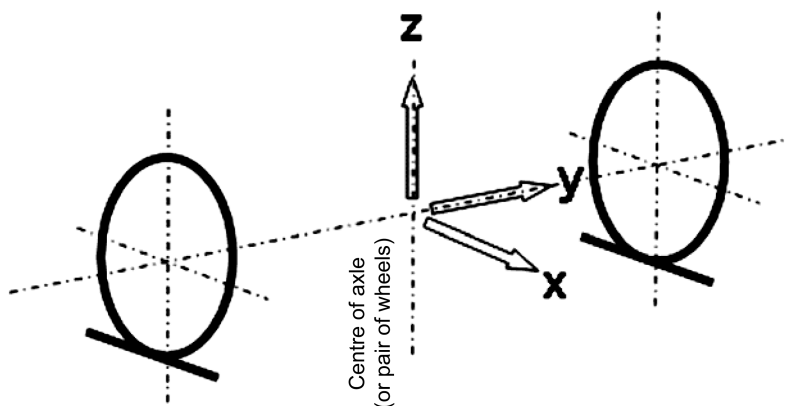
Célterület: a célzóna felülnézeti, XY síkban értelmezett alaprajza.

Tiltott zóna: az a zóna, ahol a hőforrásokat, mint például kipufogókat, amelyek befolyásolhatják a hőnfutásjelző viselkedését, kizárják a megfigyelés alól, vagy hőszigeteléssel látják el.

Járműkoordináták: az 1. ábrán látható járműkoordináták a jobbkezes karteziánus koordináta-rendszeren alapulnak, ahol a pozitív X-tengely (hosszanti) a jármű mentén a menetirány felé mutat, a Z-tengely függőlegesen felfelé halad, a kerékpár tengelyének középpontjából. Az Y-tengely az oldalirányú tengely.

1. ábra

Járműkoordináták



Kerékpár: a következő összetevőkből álló egység: egy tengely és két kerék tengelycsapágyakkal, vagy egy pár, megegyező hosszanti elhelyezkedésű független kerék és csapágyaik.

Hőforrás: a járműnek azon a része, pl. forró teher vagy kipufogócső, amelynek hőmérséklete meghaladhatja a tengelycsapágy alsó részének üzemi futási hőmérsékletét.

2. JELÖLÉSEK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

E melléklet alkalmazásában a következő jelöléseket és rövidítéseket kell alkalmazni:

HABD	Hőnfutásjelző
PV	Pályavasút (az ÁME-ban meghatározottak szerint)
LPZ	A tiltott zóna hossza a kocsi hosszirányában, mm-ben
LTA	A célterület hossza a kocsi hosszirányában, mm-ben
PZ	Tiltott zóna
RST	Jármű (az ÁME-ban meghatározottak szerint)
VV	Vasútállalat (az ÁME-ban meghatározottak szerint)
TA	Célterület
ÁME	Átjárhatósági műszaki előírások
WPZ	A tiltott zóna szélessége oldalirányban, mm-ben
WTA	A célterület szélessége oldalirányban, mm-ben
YPZ	A tiltott zóna középpontjának oldalirányú helyzete a jármű középvonalához viszonyítva, mm-ben
XTA	A célterület középpontjának hosszirányú helyzete a jármű középvonalához viszonyítva
YTA	A célterület középpontjának oldalirányú helyzete a jármű középvonalához viszonyítva

3. JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

Ez a szakasz a HABD (hőnfutásjelző) interfész jármű oldalának előírásait tartalmazza.

3.1. Célzóna

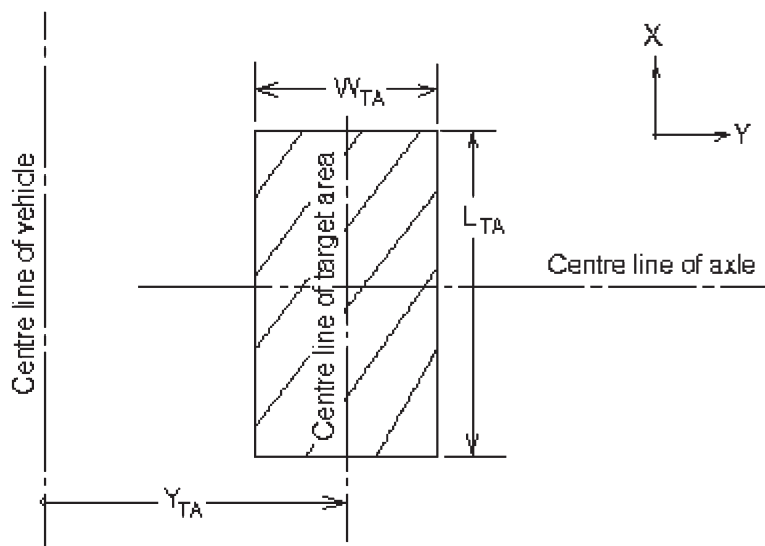
A célzóna a tengelycsapágy alsó felületén található terület, amely a tengelycsapágy és egy olyan téglalast metszetével írható le, amelynek vízszintes keresztmetszvényét a járműkoordináták XTA és YTA méretei adják meg. A virtuális téglalast vízszintes keresztmetszvénye ezért kongruens a célzóna felülnézeti területével (az XY síkkal), amelynek elnevezése a továbbiakban célterület.

3.2. Célterület

A célterület a tengely méretéhez viszonyított térben található, és egy olyan területet határoz meg, amelyen belül a HABD a tengelycsapágy hőmérsékletét kíséri figyelemmel. A 2. ábrán látható a célterület elhelyezkedése és minimális méretei a járműkoordináták használatával.

2. ábra

A célterület (TA) méretei és elhelyezkedése az XY síkban (alulnézetben)



3.3. A célterület méretei

A mechanikai tűrőhatárok figyelembevételével a célterület:

- szélessége oldalirányban (WTA) legalább 50 mm,
- hossza a kocszi hosszirányában (LTA) legalább 100 mm.

3.4. A célterület elhelyezkedése az XY síkban

Az XY síkban a célterület középpontjának a tengely középpontjához (vagy azonos elhelyezkedésű kerékpár középpontjához) viszonyított oldalirányú távolsága (YTA) legalább 1 065 mm, de legfeljebb 1 095 mm. A hossz tengelyen a célterület középpontjának kongruensnek kell lennie a tengely középvonalával.

3.5. A célterületre vonatkozó láthatósági előírások

A járműveket úgy kell kialakítani, hogy a célzóna és a HABD között ne legyen olyan akadály, amely korlátozná vagy akadályozná a HABD számára a célzónára való összpontosítást, és ezáltal megakadályozná a hősugárzás mérését.

1. megjegyzés: A járművek tengelycsapágyát úgy kell kialakítani, hogy a célzónán belül a hőmérséklet eloszlása egyenletes legyen.

4. EGYÉB MECHANIKAI TERVEZÉSI KÖVETELMÉNYEK

Annak érdekében, hogy a legkisebbre csökkenjen az esélye annak, hogy a HABD egy tengelycsapágytól eltérő hőforrás hőmérsékletét kísérelje figyelemmel, a járműveket úgy kell kialakítani, hogy a célterület helye fölött vagy mellett ne helyezkedjen el közvetlenül más hőforrás, például forró rakomány vagy kipufogó. Ennek elérése érdekében az e dokumentumban meghatározott tiltott zónán belül nem lehet más hőforrás.

1. megjegyzés: Amennyiben a jármű kialakításából adódóan lehetséges/elkerülhetetlen a tengelycsapágyon kívüli hőforrás elhelyezése a tiltott zónában, az adott hőforrást hőszigeteléssel kell ellátni annak érdekében, hogy a hősugárzást mérő HABD ne mérjen hibás hőmérséklet értékeket.
2. megjegyzés: Ezt a tiltott zónát minden jármű esetében fenn kell tartani, például belső csapágyazással ellátott járművek esetében is.

4.1. Tiltott zóna

A tiltott zóna egy téglalap alakú terület, amely magában foglalja a célterületet, és függőleges irányban meg van hosszabbítva, hogy téglalapot alkosson. A téglalapest méreteit az XY síkban az LPZ és WPZ értékek, a függőleges síkban pedig a HPZ érték adják meg. A 3. ábrán a célterület tiltott zónán belüli lehetséges elhelyezkedése látható, a járműkoordináták használatával.

A tiltott zóna téglalapestének méretei, a mechanikai tűrőhatárok figyelembevételével a következők:

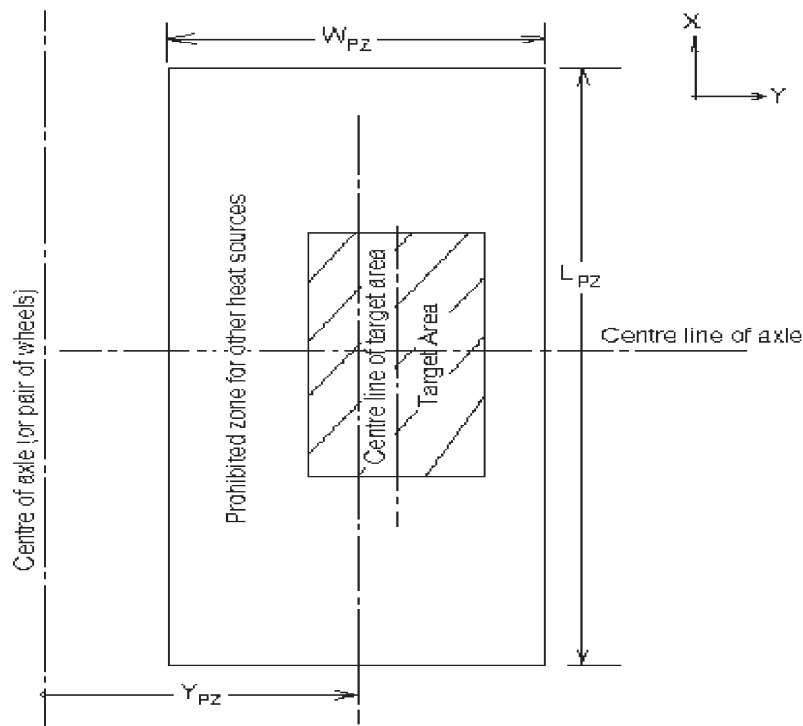
- szélessége oldalirányban (WPZ) legalább 100 mm,
- szélessége oldalirányban (LPZ) legalább 500 mm,
- függőleges irányú magasságának (HPZ) kezdőpontja a közvetlenül a HABD fölötti XY síkon levő pont, végpontja vagy a célterület magassága, vagy a hőárnyékolás magassága, vagy a jármű magassága.

A tiltott zóna középpontjának elhelyezkedése az X–Y síkon a következő:

- oldalirányban (YPZ) = $1080 \text{ mm} \pm 5 \text{ mm}$ a tengely (vagy azonos elhelyezkedésű kerékpár) középpontjához viszonyítva,
- hosszanti irányban kongruens a tengely középvonalával $\pm 5 \text{ mm}$ eltéréssel.

3. ábra

A tiltott zóna (PZ) méretei az XY síkban (alulnézetben) a célterület lehetséges elhelyezkedését bemutátva



5. KERESZTHIVATKOZÁSI TÁBLÁZAT

A nyomkövethetőség érdekében alább található az e dokumentumot és az eredeti prEN 15437 szabványt összehasonlító kereszt-hivatkozási táblázat

Dokumentum hivatkozás	prEN15437 hivatkozás
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. MELLÉKLET

A 2006/920/EK határozat P.5. mellékletének helyébe az alábbi szöveg lép:

„P.5. MELLÉKLET

A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRTHATÓSÁGI KÉPESSÉG BETŰJELE

- »TEN«: A következő feltételeknek megfelelő jármű:
- teljesíti az összes vonatkozó, az üzembe helyezés időpontjában hatályos ÁME előírásait, és rendelkezik a 2008/57/EK irányelv 22. cikke (1) bekezdése szerinti üzembe helyezési engedéllyel,
 - rendelkezik az összes tagállamban érvényes, a 2008/57/EK irányelv 23. cikke (1) bekezdése szerinti engedéllyel, vagy az összes tagállam által kiadott, egyedi engedéllyel rendelkezik.
- »PPV/PPW«: A PPV/PPW megállapodásnak megfelelő kocsi (az OSJD államokon belül) (eredeti: ППВ – Правила пользования вагонами в международном сообщении)

Megjegyzések:

- a) A TEN jelöléssel ellátott járművek a P.6. mellékletben meghatározott járműszám első számjegyének 0–3 értékeinek felelnek meg.
- b) Azokat a járműveket, amelyek nem rendelkeznek az összes tagállamra érvényes üzembe helyezési engedéllyel, az engedélyezett tagállamokat feltüntető jelzéssel kell ellátni. Az engedélyező tagállamok felsorolását a következő rajzok valamelyikén jelölt módon kell feltüntetni, ahol D jelöli az első engedélyt kiadó tagállamot (a példában Németország), és F jelöli a második engedélyt kiadó tagállamot (a példában Franciaország). A tagállamok kódjának feltüntetését a P.4. melléklettel összhangban kell elvégezni. Ez kiterjedhet az ÁME előírásait teljesítő és nem teljesítő járművekre egyaránt. Ezek a járművek a P.6. mellékletben meghatározott járműszám első számjegye 4–8 értékeinek felelnek meg.

