

II

(Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kurių skelbti neprivaloma)

SPRENDIMAI

KOMISIJA

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2009 m. sausio 23 d.

iš dalies keičiantis sprendimus 2006/861/EB ir 2006/920/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos posisteminių techninių sąveikos specifikacijų

(Pranešta dokumentu Nr. C(2009) 38)

(Tekstas svarbus EEE)

(2009/107/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį,

atsižvelgdama į 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje (nauja redakcija) ⁽¹⁾, ypač į jos 6 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdama į 2008 m. spalio 27 d. Europos geležinkelių agentūros rekomendaciją dėl prekinųjų vagonų techninės sąveikos specifikacijos (TSS) tarpinio persvarstymo (ERA/REC/INT/03–2008),

kadangi:

(1) Pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 881/2004 ⁽²⁾ 12 straipsnyje nustatytus reikalavimus Europos geležinkelių agentūra (toliau – Agentūra) turi užtikrinti, kad techninės sąveikos specifikacijos (TSS) atitiktų techninę pažangą, rinkos tendencijas bei socialinius reikalavimus ir siūlyti Komisijai, jos manymu, būtinus techninių sąveikos specifikacijų pakeitimus.

(2) 2007 m. liepos 13 d. Sprendimu C (2007) 3371 Komisija suteikė Agentūrai bendrąjį įgaliojimą vykdyti tam tikrą veiklą, numatytą 1996 m. liepos 23 d. Tarybos direktyvoje

96/48/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos sąveikos ⁽³⁾ ir 2001 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos ⁽⁴⁾. Pagal šio bendrojo įgaliojimo sąlygas Agentūra įpareigota persvarstyti posistemo „Riedmenys: prekiniai vagonai“ TSS, patvirtintą 2006 m. liepos 28 d. Komisijos sprendimu 2006/861/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos posistemo „Riedmenys: prekiniai vagonai“ techninių sąveikos specifikacijų ⁽⁵⁾, taip pat teikti technines išvadas dėl kritinių klaidų ir skelbti nustatytų nedidelių netikslumų sąrašą.

(3) 2006 m. liepos 1 d. įsigaliojus 1999 m. Konvencijai dėl tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais (angl. *Convention concerning International Carriage by Rail, COTIF*), pradėtos taikyti naujos vagonų techninių specifikacijų taisyklės. Ankstesnis geležinkelio įmonių sudarytas RIV (*Regolamento Internazionale Veicoli*) susitarimas iš dalies pakeistas nauju geležinkelio įmonių ir vagonų valdytojų sudarytu privačiojo sektoriaus lygio savanorišku susitarimu (Bendrosios naudojimo sąlygos, angl. *General Contract of Use, GCU*) ⁽⁶⁾ ir Sprendimu 2006/861/EB.

(4) Vadovaujantis RIV susitarimu, registruojant vagonus reikėjo tik vieno registruojančios geležinkelio įmonės išduoto leidimo, o pagal Direktyvą 2001/16/EB reikalauta kiekvienai valstybei narei skirto leidimo. Ši problema laikinai

⁽¹⁾ OL L 191, 2008 7 18, p. 1.

⁽²⁾ OL L 164, 2004 4 30, p. 1; pataisyta OL L 220, 2004 6 21, p. 3.

⁽³⁾ OL L 235, 1996 9 17, p. 6.

⁽⁴⁾ OL L 110, 2001 4 20, p. 1.

⁽⁵⁾ OL L 344, 2006 12 8, p. 1.

⁽⁶⁾ GCU biuro interneto svetainė <http://www.gcubureau.org>

išspręsta Sprendimo 2006/861/EB priedo 7 skirsnio 6 dalimi, kurioje numatyta, kad, jeigu saugos sertifikatas arba leidimas pradėti eksploatuoti vagonų grupę išduodamas vienoje valstybėje narėje, ji bendrai pripažįsta visos valstybės narės, kad būtų išvengta saugos tarnybų atliekamų saugos ar sąveikos patikrų dubliavimo. Šioje dalyje taip pat numatyta, kad kol Sprendime 2006/861/EB bus neišspręstų klausimų, leidimai pradėti eksploatuoti bus pripažįstami bendru sutarimu, išskyrus to sprendimo JJ priede nurodytus atvejus. Tačiau JJ priede nėra aiškiai nustatytų sąlygų, kuriomis kitos valstybės narės turi bendrai pripažinti vienos valstybės narės išduotą leidimą pradėti eksploatuoti vagoną, todėl Sprendimo 2006/861/EB priedo 7 skirsnio 6 dalies taikymas aiškinamas skirtingai. Dėl šios priežasties šio sektoriaus atstovams kilo teisinių neaiškumų ir sunkumų, todėl jie paragino Komisiją nedelsiant imtis veiksmų.

- (5) Dabar šią problemą galima išspręsti, nes Direktyvos 2008/57/EB 23 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad papildomo leidimo pradėti eksploatuoti transporto priemonės, visiškai atitinkančias technines sąveikos specifikacijas, kurios apima visus atitinkamų posistemų aspektus (nenurodant specifinių atvejų ir neišspręstų klausimų, susijusių tik su techniniu transporto priemonės ir tinklo suderinamumu), nereikia, jeigu šios transporto priemonės važinėja TSS atitinkančiais tinklais kitose valstybėse narėse arba atitinkamose techninėse sąveikos specifikacijose nustatytais sąlygomis.
- (6) Sprendime 2006/861/EB yra nemažai neišspręstų klausimų ir techninių klaidų. Nors, siekiant įvykdyti su neišspręstais klausimais susijusius esminius reikalavimus, būtų galima taikyti nacionalines technines taisykles, nėra jokio teisinio tikrumo, kad kitos valstybės narės pripažintų šiuos nacionalinius sprendimus. Be to, vadovaujantis Direktyvos 2008/57/EB 7 straipsniu, jei yra svarbių ar kritinių klaidų, tikslinga nedelsiant iš dalies keisti atitinkamą TSS.
- (7) Siekiant atkurti visišką tarptautiniam vežimui skirtų prekinųjų vagonų sąveiką, būtina nedelsiant persvarstyti Sprendimą 2006/861/EB, kad būtų aiškiai nurodytos sąlygos, kuriomis leidimas pradėti eksploatuoti TSS atitinkantį vagoną galioja visose kitose valstybėse narėse.
- (8) Jei leidimai pradėti eksploatuoti vagonus išduoti vadovaujantis Direktyvos 2008/57/EB 22 straipsnio 1 dalimi ir pagal Direktyvos 2008/57/EB 23 straipsnio 1 dalį galioja visose valstybėse narėse, tokie vagonai turėtų būti paženklinami aiškiai ir lengvai atpažįstamu abėcėliniu ženklu. Todėl būtina iš dalies pakeisti TSS, susijusios su transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemių, P5 priedą, patvirtintą Komisijos sprendimu 2006/920/EB ⁽¹⁾.
- (9) Todėl reikėtų atitinkamai iš dalies pakeisti sprendimus 2006/861/EB ir 2006/920/EB.

- (10) Šiame sprendime numatomos priemonės atitinka pagal Direktyvos 2008/57/EB 29 straipsnio 1 dalį įsteigto komiteto nuomonę.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Sprendimo 2006/861/EB pakeitimai

Sprendimas 2006/861/EB iš dalies keičiamas taip:

- a) Įterpiamas šis straipsnis:

„1a straipsnis

Techniniai dokumentai

1. Europos geležinkelių agentūra (ERA) savo interneto svetainėje skelbia LL priedo turinį, kaip ERA techninį dokumentą.
2. Europos geležinkelių agentūra savo interneto svetainėje skelbia P ir JJ prieduose nurodytų galutinai patvirtintų tarptautiniam vežimui skirtų kompozicinių stabdžių trinkelėlių sąrašą, kaip ERA techninį dokumentą.
3. Agentūra savo interneto svetainėje skelbia papildomas specifikacijas, susijusias su JJ priede nurodyta tempimo įranga, kaip ERA techninį dokumentą.
4. Agentūra papildoma 1–3 dalyse nurodytus techninius dokumentus naujausiais duomenimis ir praneša Komisijai apie visas patikslintas versijas. Komisija informuoja valstybes nares per Direktyvos 2008/57/EB 29 straipsniu įsteigtą komitetą. Jei, Komisijos arba valstybės narės nuomone, techninis dokumentas neatitinka Direktyvoje 2008/57/EB ar bet kuriame kitame Bendrijos teisės akte nustatytų reikalavimų, šį klausimą apsvarsto komitetas. Remdamasi komiteto svarstymais ir Komisijos prašymu, Agentūra panaikina arba keičia techninius dokumentus.“

- b) Priedai iš dalies keičiami kaip nustatyta I priede.

2 straipsnis

Sprendimo 2006/920/EB pakeitimas

Sprendimo 2006/920/EB P5 priedas iš dalies keičiamas kaip nustatyta II priede.

3 straipsnis

Jeigu prekinųjų vagonų, kurie pradėti eksploatuoti anksčiau, nei įsigaliojo šis sprendimas, ženklas „TEN“ neatitinka II priede nurodytos reikšmės, iki 2010 m. gruodžio 31 d. šis ženklas pašalinamas.

4 straipsnis

Šis sprendimas taikomas nuo 2009 m. liepos 1 d.

⁽¹⁾ OL L 359, 2006 12 18, p. 1.

5 straipsnis

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje 2009 m. sausio 23 d.

Komisijos vardu

Antonio TAJANI

Pirmininko pavaduotojas

I PRIEDAS

Sprendimo 2006/861/EB priedai iš dalies keičiami taip:

1) Priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 4.2.3.3.2 dalis pakeičiama taip:

„Šis klausimas vis dar neišspręstas, nebent tai būtų susiję su vagonais, kurie atitinka 7.6.4 dalyje nustatytas sąlygas.“

b) 4.2.3.4.2.1 dalies antroji įtrauka, susijusi su Y/Q jėgomis, pakeičiama taip:

„— **Y/Q jėgos**

Rato užvažiavimo ant bėgio pavojui sumažinti ratą veikiančios horizontalios jėgos Y ir jo vertikalios apkrovos Q dalmuo neturi viršyti:

$(Y/Q)_{lim} = 0,8$ – atliekant dinامينius bandymus ant bėgių kelio,

$(Y/Q)_{lim} = 1,2$ – atliekant stacionarius bandymus.“

c) 4.2.3.4.2.2 dalyje pirmasis sakiny s pakeičiamas taip:

„Vagonai gali važiuoti ant sąsūkos bėgių, kai atliekant stacionarius bandymus (Y/Q) 150 m spindulio posūkiuose neviršija 4.2.3.4.2.1 dalyje nurodytos ribos, o tam tikriems sąsūkos bėgiams:“

d) Po 6.2.3.2.1.3 dalies įterpiama ši dalis:

„6.2.3.2.1.4. *Stacionarių bandymų išimtis*

Jeigu prekiniai vagonai atitinka UIC 530–2 informaciniame lapelyje (2006 m. gegužės mėn.) nustatytus reikalavimus, 4.2.3.4.2.1 dalyje nurodyti tokių vagonų stacionariūs bandymai neatliekami.“

e) 7.6 dalis pakeičiama taip:

„7.6. LEIDIMAS PRADĖTI EKSPLOATUOTI TSS ATITINKANČIUS VAGONUS

7.6.1. Jeigu pagal Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnio 1 dalį prekiniai vagonai atitinka techninės sąveikos specifikacijas ir viena valstybė narė yra jiems išdavusi EB patikros deklaraciją, ją bendrai pripažįsta visos valstybės narės.

7.6.2. Jeigu siekiama gauti leidimą pradėti eksploatuoti vagoną pagal Direktyvos 2008/57/EB 21 straipsnį, pareiškėjai gali siekti gauti leidimą pradėti eksploatuoti vagonų grupes. Vagonai gali būti grupuojami pagal seriją – tada taikoma Direktyvos 2008/57/EB 21 straipsnio 13 dalis, arba pagal tipą – tada taikomas tos direktyvos 26 straipsnis.

7.6.3. Vadovaujantis Direktyvos 2008/57/EB 21 straipsnio 5 dalimi, vienos valstybės narės išduotas leidimas pradėti eksploatuoti vagoną galioja visose valstybėse narėse, jei nereikalaujama pateikti papildomų leidimų. Tačiau valstybės narės šia galimybe gali pasinaudoti tik tos direktyvos 23 ir 25 straipsniuose nurodytomis sąlygomis. Pagal tos direktyvos 23 straipsnio 4 dalį viena iš sąlygų, pagal kurią valstybei narei suteikiama galimybė prašyti taikyti „papildomo leidimo“ procedūrą, tai neišspręstas klausimas, susijęs su infrastruktūros ir transporto priemonių techniniu suderinamumu. Šiuo tikslu, kaip reikalaujama tos direktyvos 5 straipsnio 6 dalyje, JJ priede pateikiamas neišspręstų klausimų sąrašas ir nurodomi tie neišspręsti klausimai, dėl kurių, siekiant užtikrinti infrastruktūros ir transporto priemonių techninį suderinamumą, gali prireikti atlikti papildomas patikras.

- 7.6.4. Vienos valstybės narės išduotas leidimas pradėti eksploatuoti vagoną galioja visose kitose valstybėse narėse, jei:
- leidimas pradėti eksploatuoti vagoną išduotas vadovaujantis Direktyvos 2008/57/EB 22 straipsniu, remiantis šia TSS, įskaitant patikras, susijusias su JJ priedo 1 dalyje nurodytais neišspręstais klausimais;
 - vagonas suderinamas su 1 435 mm bėgių vėžės keliu;
 - vagono pakrovos gabaritas – G1, kaip nurodyta C.3 priede;
 - atstumas tarp dviejų gretimų vagono ašių ne ilgesnis kaip 17 500 mm;
 - vagonas atitinka JJ priedo 2 dalyje nustatytus reikalavimus.
- 7.6.5. NET jei leidimas pradėti eksploatuoti vagoną yra išduotas, reikia užtikrinti, kad vagonas būtų eksploatuojamas suderintose infrastruktūrose; tai galima padaryti pasinaudojant infrastruktūros ir riedmenų registrais.“

2) B priedas iš dalies keičiamas taip:

a) B. 3 punkto 4 pastaba pakeičiama taip:

„4) Dabar eksploatuojami vagonai, kurie su tokiais pačiais kaip S vežimo kroviniais gali važiuoti 120 km/h greičiu, jau pažymėti ženklu „* *“, kuris tvirtinamas didžiausios pakrovos žymenų dešinėje; papildomų vagonų šiai kategorijai priskirti negalima.“

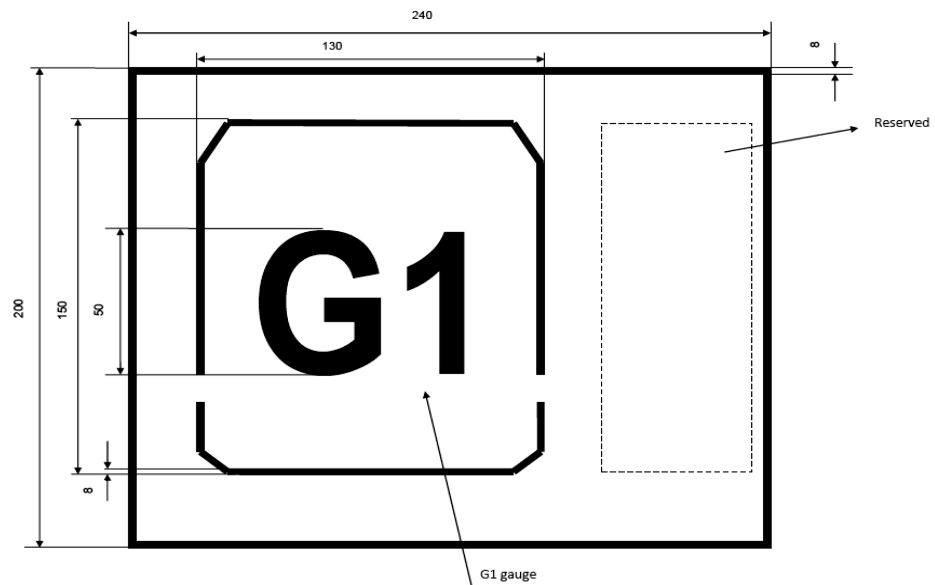
b) B. 3 punkte įterpiama ši pastaba:

„5) Nauji vagonai, kurių stabdymo charakteristikos pagal 4.2.4.1.2.2 dalyje pateiktą lentelę yra tokios pačios kaip S2 vagonų ir kurie su tokiais pačiais kaip S vežimo kroviniais pagal Y priede išvardytas konkrečias specifikacijas gali važiuoti 120 km/h greičiu, žymimi ženklu „****“ kuris tvirtinamas didžiausios pakrovos žymenų dešinėje.“

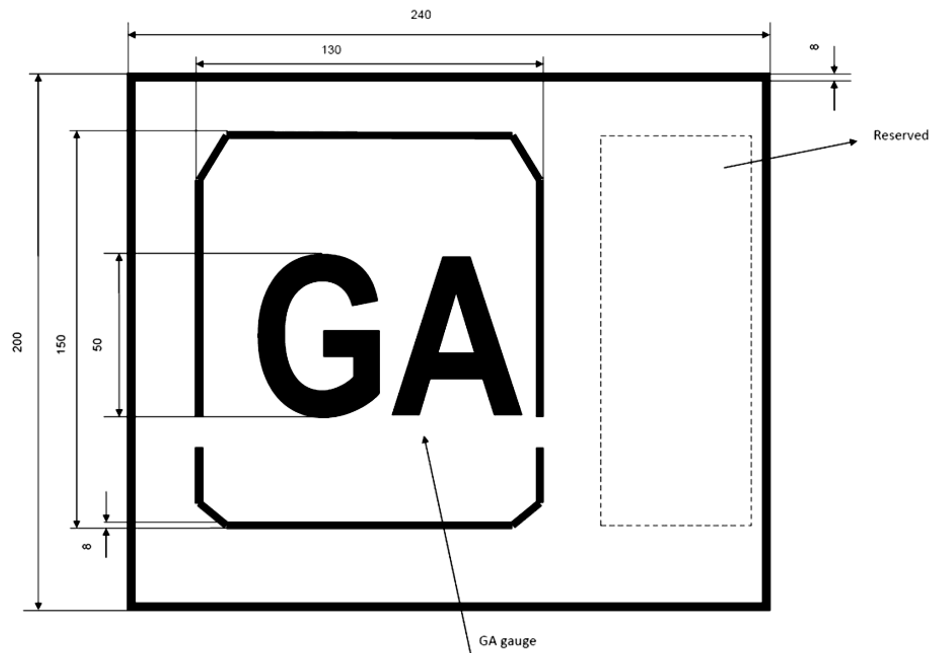
c) B. 32 punktas pakeičiamas taip:

„B.32. VAGONŲ GABARITŲ ŽENKLINIMAS

1. G1 gabarito vagonai bus ženklinti taip:



2. GA, GB arba GC gabaritų vagonai bus ženklunami taip:



3. L priedo L. 1.4.2.1 punkto paskutinis sakinys pakeičiamas taip:

„Jei vagonai, kurie stabdomi tik ratiniais stabdžiais, turi monoblokinius ratus, reikėtų atsižvelgti į šiuos parametrus:

Ratų skersmuo (mm)	1 000–920 ir 920–840	840–760	760–680
Galia	50 kW	42,5 kW	38 kW
Stabdymo trukmė	45 min	45 min	45 min
Važiavimo greitis	60 km/h	60 km/h	60 km/h

Pastaba. Jei tokie ratai retai naudojami, norint patikrinti jų šiluminės mechaninės savybes, vežant tam tikrų rūšių krovinius galios ir (arba) stabdymo trukmės, ir (arba) važiavimo greičio, ir (arba) ašies apkrovų, ir (arba) ratų skersmens vertes galima keisti.“

4. P priedo P.1.10 punktas „Ratinių stabdžių trinkelės“ pakeičiamas taip:

„P.1.10. **Ratinių stabdžių trinkelės**

Sąveikos sudedamosios dalies – stabdžių trinkelėlių konstrukcijai įvertinti reikalinga bandymų procedūra taikoma vadovaujantis I priedo I.10.2 dalyje nustatyta specifikacija. Kompozicinėms stabdžių trinkelėms ši specifikacija vis dar yra neišspręstas klausimas.

Šiuo metu naudojamos kompozicinės stabdžių trinkelės pagal P.2.10 įvertintos teigiamai. Galutinai patvirtintų tarptautiniam vežimui skirtų kompozicinių stabdžių trinkelėlių sąrašas pateikiamas techniniame dokumente, kuris bus skelbiamas Europos geležinkelių agentūros interneto svetainėje.“

5. JJ priedas pakeičiamas taip:

„JJ **PRIEDAS**

JJ.1. NEIŠSPRĘSTŲ KLAUSIMŲ SĄRAŠAS

Lentelėje apibendrinami neišspręsti šios TSS klausimai ir nurodoma, ar jie susiję („TAIP“ stulpelis) su techniniu infrastruktūros ir transporto priemonių suderinamumu, ar ne („NE“ stulpelis).

TSS nuoroda	Pavadinimas	TAIP	NE
4.2.3.3.2	Įkaitusios ašidėžės nustatymas	X	
4.2.6.2	Aerodinaminis poveikis		X
4.2.6.3	Šoninis vėjas	X	
4.3.3	Eismo organizavimo ir valdymo posistemis		X
6.1.2.2	Suvirintosios jungtys įvertinamos pagal nacionalines taisykles.	X	
6.2.2.1	Suvirintosios jungtys įvertinamos pagal nacionalines taisykles.	X	
6.2.2.3	Techninės priežiūros įvertinimas	X	
6.2.3.4.2	Aerodinaminis poveikis		X
6.2.3.4.3	Šoninis vėjas	X	
E priedas	Ratų ratlankių klausimas bus išspręstas, kai bus paskelbtas Europos standartas.	X	
L priedas	Iš liejamojo plieno pagamintų ratų specifikacija yra neišspręstas klausimas. Reikia naujo Europos standarto.	X	
P priedas			
P.1.1	Skirstytuvai		X
P.1.2	Stabdymo jėgos reguliavimo atsižvelgiant į apkrovą vožtuvai ir automatinis stabdžių perjungimas iš tuščio riedmens į pakrauto riedmens režimą		X
P.1.3	Ratų apsaugos nuo slydimo įtaisas		X
P.1.7	Galiniai čiaupai		X
P.1.10	Stabdžių trinkelės. Konstrukcijos vertinimas	X	
P.1.11	Akseleratoriaus vožtuvas		X
P.1.12	Automatinis kintamos pakrovos jutiklis ir perjungimo iš tuščio riedmens į pakrauto riedmens režimą įtaisas		X
P.2.10	Stabdžių trinkelės. Produkto vertinimas	X	

JJ.2. NEIŠSPRĘSTŲ KLAUSIMŲ SPRENDIMAS IR PAPILDOMOS SPECIFIKACIJOS, SUSIJUSIOS SU 7.6.4 DALYJE NURODYTAIS VAGONAIS

1. Neišspręstų klausimų sprendimas

Su šios TSS 7.6 dalyje nurodytais vagonais susiję ir JJ-1 priedo „TAIP“ skiltyje nurodyti neišspręsti klausimai išsprendžiami šioje dalyje.

1.1. Įkaitusios ašidėžės nustatymas

Šios TSS 4.2.3.3.2 dalyje nurodytas neišspręstas klausimas išsprendžiamas, jei vagonas atitinka susijusiame ERA techniniame dokumente nustatytas specifikacijas.

1.2. Šoninis vėjas

Šios TSS 4.2.6.3 ir 6.2.3.4.3 dalyse nurodytas neišspręstas klausimas išsprendžiamas netaikant jokios privalomos nuostatos dėl vagonų konstrukcijos. Galėtų būti taikomos tam tikros eksploatacinės priemonės.

1.3. Suvirintųjų jungčių įvertinimas

Šios TSS 6.1.2.2 ir 6.2.21 dalyse nurodytas neišspręstas klausimas išsprendžiamas taikant 2007 m. spalio mėn. Europos standartą EN 15085–5.

1.4. *Techninės priežiūros įvertinimas*

Šios TSS D priede nurodytas neišspręstas klausimas išsprendžiamas taip: galioja bet kuri techninės priežiūros byla:

- a) kurią ankstesnė registruojančioji RIV susitarimą pasirašiusi geležinkelio įmonė taikė tuo metu, kai RIV buvo panaikintas; arba
- b) kuri buvo patvirtinta pagal nacionalinę arba tarptautinę taisyklę

ir kuri taip pat atitinka šios TSS reikalavimus. Laikoma, kad eksploatacinės charakteristikos yra patenkinamos.

1.5. *Ratų ratlankiai*

Šios TSS E priede nurodytas neišspręstas klausimas išsprendžiamas taip: ratų ratlankių defektai bus svarstomi techninės priežiūros kontekste.

1.6. *Lieti ratai*

Šios TSS L priede nurodytas neišspręstas klausimas išsprendžiamas taip: leidimas eksploatuoti iš liejamojo plieno pagamintus ratus neišduodamas, kol nepaskelbtas Europos standartas.

1.7. *Kompozicinių stabdžių trinkelų konstrukcija ir įvertinimas*

Šios TSS P.1.10 ir P.2.10 prieduose nurodytas neišspręstas klausimas išsprendžiamas taikant susijusį techninį dokumentą, kuris skelbiamas ERA interneto svetainėje.

2. **Papildomos specifikacijos**

7.6.4 dalyje nurodyti vagonai turi atitikti ir šias papildomas specifikacijas.

2.1. *Taukšai ir tempimo įranga*

— Be atitikties šios TSS 4.2.2.1.2.1 dalyje nurodytoms specifikacijoms, taip pat reikalaujama, kad vagonų taukšai būtų įrengti su stūmoklio kreipiamuoju įtaisu, kuris neleidžia šiam laisvai sukis aplink savo išilginę ašį. Naujų taukšų sukimosi leistinasis nuokrypis yra $\pm 2^\circ$.

— Be atitikties šios TSS 4.2.2.1.2.2 dalyje nurodytoms specifikacijoms, taip pat reikalaujama, kad:

- a) kiekvienos visada sujungtų vagonų poros (arba kelių vagonų) tarpinės tempimo įrangos stabdymo jėga traukiant būtų didesnė nei galinės tempimo įrangos;
- b) taip pat būtų taikomas ERA techninis dokumentas dėl tempimo įrangai taikytinų papildomų specifikacijų, susijęs su šiais klausimais (Europos standartą prEN 15551 numatoma paskelbti 2009 m. balandžio mėn.):

- dinaminės energijos absorbcijos geba,
- priklausiniais,
- eiga ir apsaugos nuo sukimosi įrenginiu,
- mechaniniu atsparumu,
- tamprumo savybėmis,
- ženklais,
- taukšų susidūrimo apskaičiavimu ir taukšo plokščių medžiaga,
- tempimo ašies angos matmeniu;

- c) dėl mechaninio surinktų mazgų atsparumo tempimo įranga (išskyrus tamprųjų įrenginių), vilkimo kabliai ir sraigtinės sankabos projektuojamos 30 metų eksploatacijos laikotarpiui. Užsakovo prašymu, galima susitarti dėl 20 metų.

- d) toliau lentelėje nurodomi jėgos intervalų ir ciklų skaičiaus duomenys, kurių reikia paisyti atliekant dinaminio tipo bandymą.

Dinaminio tipo bandymų sąlygos

Eksploataciniai reikalavimai			Jėgos, kuriomis turi būti veikiamas		
Būvijo ciklas (metai)	Ilgamžiškumo tikimybė (%)	Saugos koeficientas (f_s)	Paskirtis	1 etapas	2 etapas
			1MN	$\Delta F1 = 200 \text{ kN}$	$\Delta F2 = 675 \text{ kN}$
			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 ciklais	N2 ciklais
20	97,5	1,7	Visos	10^6	$1,45 \times 10^3$
30	97,5	1,7	Visos	$1,5 \times 10^6$	$2,15 \times 10^3$

Dinaminio tipo bandymai turi būti atliekami su trimis tempimo įrangos komplektais be tempiojo įrenginio. Visi trys įrenginiai turi išlaikyti šiuos bandymus taip, kad nebūtų apgadinti. Įrenginiuose negali atsirasti jokių įtrūkių, o tempimo jėga negali būti mažesnė kaip 1 000 kN.

2.2. Pagrindinis riedmens konstrukcijos stipris

Be atitikties šios TSS 4.2.2.3.1 dalyje nurodytoms specifikacijoms, taip pat reikalaujama, kad:

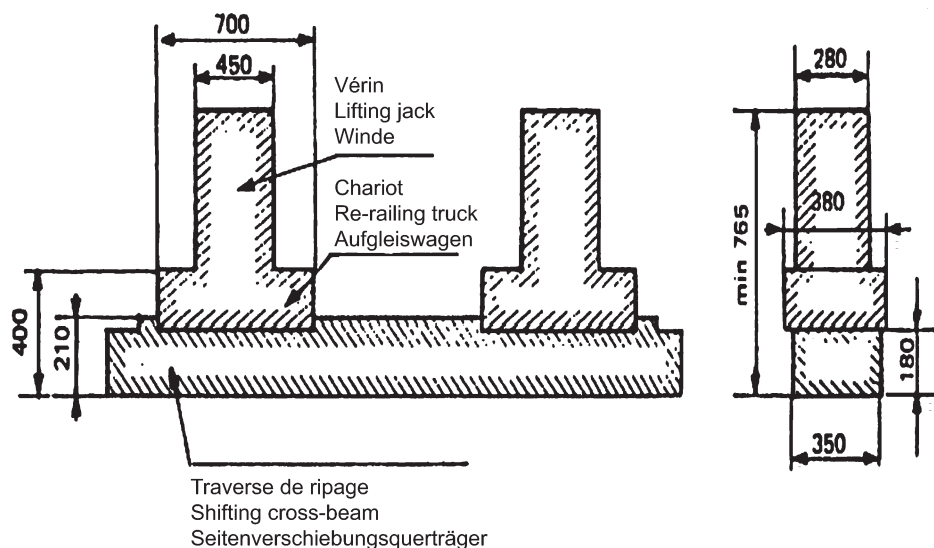
- būtų pripažinti tik tie bandymai ir skaičiavimai, kurių skaitmeninis modeliavimas patvirtintas,
- techninės priežiūros byloje būtų atsižvelgta į tai, kad, naudojant termomechaniniu būdu valcuotą plieną, reikia taikyti specialias su karščiu susijusias priemones (apdirbimas).

2.3. Kėlimas domkratu

Be atitikties šios TSS 4.2.2.3.2.4 dalyje nurodytoms specifikacijoms, taip pat reikalaujama, kad kėlimo domkratu įranga atitiktų šią schemą:

Brėžinys

Relevage sur la voie / Rerailing



2.4. Ašis

Be šios TSS 5.4.2.4 dalyje ir M priedo 1.4 dalyje nurodytų specifikacijų, taikomi ir šie didžiausio leistinojo įtempio standartai: EN 13103 7 skirsnis, EN 13260 3.2.2 skirsnis ir EN 13261 3.2.3 skirsnis.

2.5. Riedmens dinaminės savybės

Be atitikties šios TSS 4.2.3.4 dalyje nurodytoms specifikacijoms, reikalaujama, kad konkrečiais atvejais, kai vežimėliai nenurodyti Y priede, būtų taikomas Europos standartas EN 14363 arba UIC 432 informacinis lapelis.

Be šios TSS 4.2.3.4.2.2 dalyje nurodytų specifikacijų dėl apsaugos nuo nuriedėjimo važiuojant sąsūkos bėgiais:

- taikomas vienas iš trijų Europos standarte EN 14363 nurodytų metodų,
- prekiniamis vagonams šie bandymai netaikomi, jei jie atitinka UIC 530–2 informaciniame lapelyje nustatytus reikalavimus.

2.6. Išilginė gniuždymo jėga

Be šios TSS 4.2.3.5 dalyje ir R priede nurodytų specifikacijų reikalaujama laikytis ir UIC 530–2 informacinio lapelio 3.2 dalyje nurodytų reikalavimų, išskyrus reikalavimus palaikyti ryšį su 2 UIC tyrimų grupe ir gauti jos pritarimą.

2.7. Stabdymas

2.7.1. Energijos kaupimas

Be atitikties šios TSS 4.2.4.1.2.4 dalyje nurodytoms specifikacijoms, reikalaujama energijos kaupimo įrangą projektuoti taip, kad pradėjus stabdyti (kai pasiekiamas didžiausias slėgis bet kokios apkrovos vagono stabdžių cilindre ir didžiausia galima cilindro stūmoklio eiga), be jokios papildomos energijos slėgis pagalbiniam rezervuare būtų bent 0,3 baro didesnis nei slėgis stabdžių cilindre.

2.8. Dviašiai vagonai

Be atitikties šios TSS 4.2.3.4.2.4 dalyje nurodytoms specifikacijoms, atliekant su dviašių vagonų pakaba susijusius skaičiavimus, būtina taikyti UIC 517 informacinį lapelį.

2.9. Elektriniai arba elektromagnetiniai trukdžiai

Vagonai, kuriuose įtaisytas energijos šaltinis, galintis sukelti elektromagnetinių trukdžių, turi būti ištirti pagal UIC 550–2 ir 550–3 informacinius lapelius. Didžiausių traukinio sąstatų elektromagnetiniai požymiai turi būti patvirtinti.

2.10. Tam tikrų rūšių vagonai

Kiekvienos iš toliau nurodytų rūšių vagonams taikomos susijusios papildomos specifikacijos:

- vagonams, kuriuose įrengtas vidaus degimo variklis – UIC 538 informacinis lapelis,
- po kelis sukabintiems ir šarnyrinėmis movomis sujungtiems vagonams – UIC 572 informacinis lapelis,
- konteineriams vežti skirtiems vagonams, keičiamiems kėbulams ir horizontaliai pakraunamiems judamiems elementams – UIC 571–4 informacinis lapelis,
- termiškai izoliuotiems ir šaldomiems vagonams – UIC 554–2 informacinis lapelis,
- vežimėliams su puspriekabe – UIC 597 informacinis lapelis.

2.11. Į JK riedantys vagonai

Į JK riedantys vagonai turi atitikti ir UIC 503 informaciniame lapelyje nustatytus reikalavimus, susijusius su specifinėmis JK sąlygomis.“

6. Po KK priedo įterpiamas šis naujas priedas:

„LL PRIEDAS

ĮKAITUSIOS AŠIDĖŽĖS NUSTATYMO NUORODINIS DOKUMENTAS

Pastaba. Šis priedas taip pat paskelbtas kaip Europos geležinkelių agentūros techninis dokumentas; toliau jis bus tvarkomas pagal 1a straipsnio 4 dalį.

1. TERMINAI IR APIBRĖŽTYS

Šiame priede vartojami terminai ir jų apibrėžtys:

Ašies guolis – bėginės transporto priemonės ašies guolis arba guolių blokas, kuriuo dalis bėginės transporto priemonės svorio tiesiogiai perduodama aširačiui.

Ašidėžė – konstrukcija, kurią sudaro, pvz., veleno adapteris, ir kuri apima arba tiesiogiai liečia ašies kakliuko guolį ir užtikrina sąveiką su vežimėliu ir (arba) pakabos įrenginiu.

Įkaitusių ašidėžių detektorius (IAD):

Tikslinė zona – tam tikra sritis apatinėje ašidėžės dalyje, skirta tam, kad naudojant IAD būtų galima stebėti ašidėžės temperatūrą.

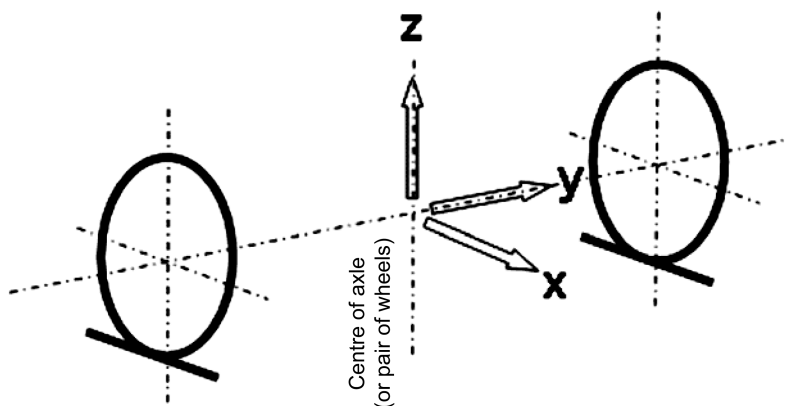
Tikslinė sritis – tikslinės zonos plano vaizdo XY plokštumoje matmenys.

Draudžiamoji zona – zona, kurioje nėra šilumos šaltinių, pvz., išmetamųjų vamzdžių, kurie gali daryti poveikį IAD veikimui, arba kurioje esantys šilumos šaltiniai yra ekranuoti.

Riedmenų koordinatės – riedmenų koordinatės (1 brėž.), pagrįstos stačiakampe (Dekarto) koordinatčių sistema pagal dešinės rankos taisyklę, kur teigiama X ašis (išilginė) eina riedmens riedėjimo kryptimi, Z ašis eina aukštyn, o pradžios taškas yra aširačių ašies viduryje. Y ašis yra skersinė ašis.

1 brėž.

Riedmenų koordinatės



Aširatis – įtaisas, kurį sudaro ašis, du ratai ir jų ašių guoliai arba du atskiri ratai, įtaisyti tokioje pačioje išilginėje padėtyje, ir jų guoliai.

Šilumos šaltinis – riedmenų dalis, kurios temperatūra gali būti didesnė už eksploatacinę apatinės ašidėžės dalies temperatūrą, pvz., karštas krovinyas arba išmetamasis vamzdis.

2. SIMBOLIAI IR SANTRUMPOS

Šiame priede vartojami šie simboliai ir santrumpos:

ĮAD	Įkaitusių ašidėžių detektorius
IV	Infrastruktūros valdytojas (kaip apibrėžta techninėse sąveikos specifikacijose)
DZI	Draudžiamosios zonos ilgis išilginėje ašyje (mm)
TSI	Tikslinės srities ilgis išilginėje ašyje (mm)
DZ	Draudžiamoji zona
RD	Riedmenys (kaip apibrėžta TSS)
GĮ	Geležinkelio įmonė (kaip apibrėžta TSS)
TS	Tikslinė sritis
TSS	Techninė sąveikos specifikacija
DZP	Draudžiamosios zonos plotis skersinėje ašyje (mm)
TSP	Tikslinės srities plotis skersinėje ašyje (mm)
YDZ	Draudžiamosios zonos centro padėtis (mm) skersinėje ašyje, atsižvelgiant į riedmens vidurio liniją
XTS	Tikslinės srities centro padėtis išilginėje ašyje, atsižvelgiant į riedmens vidurio liniją
YTS	Tikslinės srities centro padėtis skersinėje ašyje, atsižvelgiant į riedmens vidurio liniją.

3. RIEDMENIMS TAIKOMI REIKALAVIMAI

Šioje dalyje pateikiami ĮAD sąveikos riedmenų pusei taikomi reikalavimai.

3.1. Tikslinė zona

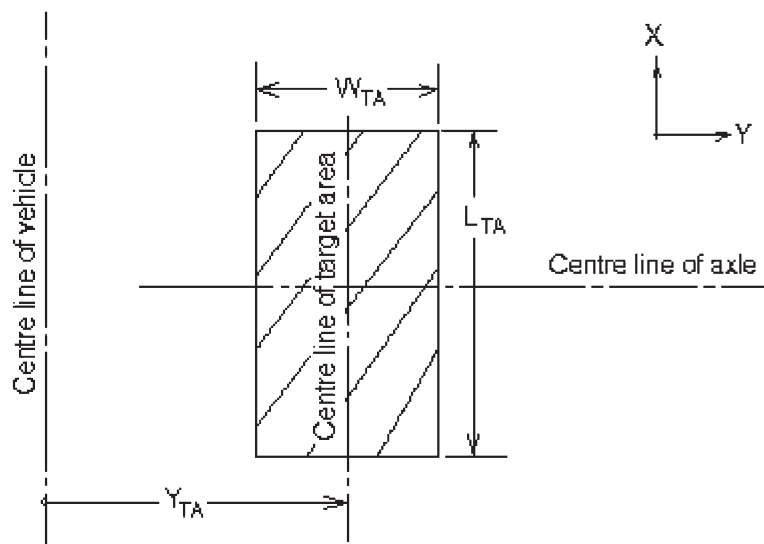
Tikslinė zona – apatiniame ašidėžės paviršiuje esanti sritis, kuri, naudojant riedmenų koordinates, apibrėžiama kaip ašidėžės sankirta su tariamu kuboidu, kurio horizontalųjį skerspjūvio plotą sudaro XTS ir YTS matmenys. Todėl tariamo kuboido horizontalusis skerspjūvio plotas sutampa su tikslinės zonos plano vaizdo plotu (XY plokštumoje), čia vadinamu tiksline sritimi.

3.2. Tikslinė sritis

Tikslinė sritis nustatoma erdvėje pagal ašių matmenis; tai sritis, kurioje naudojant ĮAD galima stebėti ašidėžės temperatūrą. 2 brėžinyje, naudojant riedmenų koordinates, parodyta tikslinės srities padėtis ir mažiausi jos matmenys.

2 brėž.

Tikslinės srities (TS) matmenys ir padėtis XY plokštumoje (vaizdas iš apačios)



3.3. Tikslinės srities matmenys

Atsižvelgiant į mechaninius leistinus nuokrypius, tikslinės srities:

- plotis skersinėje ašyje (TSP) lygus arba didesnis už 50 mm,
- ilgis išilginėje ašyje (TSI) lygus arba didesnis už 100 mm.

3.4. Tikslinės srities padėtis XY plokštumoje

XY plokštumoje tikslinės srities centras nuo ašies vidurio (arba tokioje pat padėtyje išdėstytų ratų poros vidurio) skersinėje ašyje nutolęs atstumu YTS, ir 1 065 mm yra mažiau arba lygu YTS, o YTS yra mažiau arba lygu 1 095 mm. Išilginėje ašyje tikslinės srities centras sutampa su ašies vidurio linija.

3.5. Tikslinės srities matomumo reikalavimai

Riedmenys projektuojami taip, kad tarp tikslinės zonos ir ĮAD nebūtų jokių kliūčių, kurios trukdytų ar neleistų sutelkti ĮAD į tikslinę zoną ir pamatuoti jos skleidžiamos šilumos temperatūros.

1 pastaba: Projektuojant riedmenų ašidėžę, reikėtų siekti, kad temperatūra tikslinėje zonoje būtų vienoda.

4. KITI MECHANINIAI KONSTRUKCIJOS REIKALAVIMAI

Siekiant sumažinti galimybę, kad naudojant ĮAD būtų apskaičiuojama ašidėžės, o ne kito šilumos šaltinio temperatūra, riedmenys projektuojami taip, kad kiti šilumos šaltiniai, pvz., karštas naudingasis krovinyne arba išmetamasis vamzdis nebūtų visiškai greta arba tiesiogiai virš tikslinės srities. Kad būtų lengviau tai pasiekti, šiame dokumente apibrėžtoje draudžiamos zonoje neturi būti jokių kitų šilumos šaltinių.

1 pastaba: Jei dėl riedmenų konstrukcijos kitas šilumos šaltinis (be ašidėžės) gali atsidurti arba neišvengiamai atsidurs draudžiamos zonoje, šilumos šaltinį reikia termiškai ekranuoti, kad, ĮDA išmatavus jo skleidžiamą šilumą, nebūtų klaidingai apskaičiuota temperatūra.

2 pastaba: Turi būti nustatyta visų riedmenų draudžiamoji zona, įskaitant, pvz., riedmenis, kurių guoliai yra viduje.

4.1. Draudžiamoji zona

Draudžiamoji zona – tai stačiakampis, kuriame yra tikslinė sritis ir kuris driekiasi vertikaliai sudarydamas tariamąjį kuboidą. Kuboido matmenys yra DZI bei DZP XY plokštumoje ir DZA vertikaliuose ašyse. 3 brėžinyje, naudojant riedmenų koordinates, parodyta galima tikslinės srities padėtis draudžiamos zonoje.

Draudžiamosios zonos kuboido matmenys, atsižvelgiant į mechaninius leistinus nuokrypius:

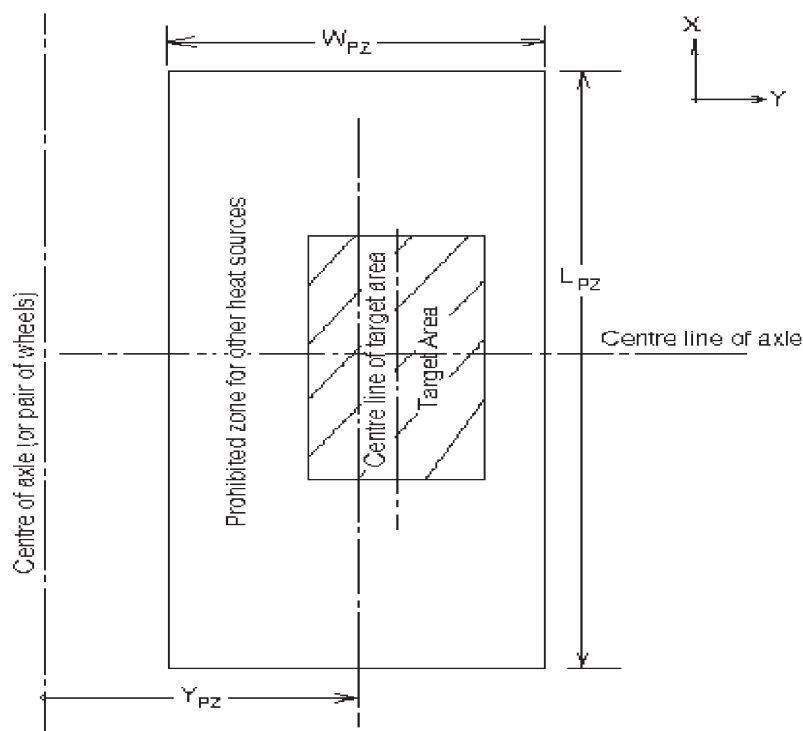
- plotis skersinėje ašyje (DZP) lygus 100 mm arba didesnis,
- ilgis išilginėje ašyje (DZI) lygus 500 mm arba didesnis,
- aukštis vertikaliuojuose ašyse (DZA) skaičiuojamas nuo taško XY plokštumoje, esančio tiesiai virš ĮAD, iki taško sulig tikslinės srities aukščiu, terminio ekrano aukščiu arba riedmens aukščiu.

Draudžiamosios zonos centro padėtis XY plokštumoje:

- matuojant skersai, YDZ = 1 080 mm ± 5 mm, matuojant nuo ašies vidurio (arba nuo toje pat padėtyje išdėstytų ratų poros vidurio),
- matuojant išilgai, ji ± 5 mm sutampa su ašies vidurio linija.

3 brėž.

Draudžiamosios zonos (DZ) matmenys XY plokštumoje (vaizdas iš apačios) ir galima tikslinės zonos padėtis



5. KRYŽMINIŲ NUORODŲ LENTELĖ

Tam, kad būtų galima nustatyti ryšius, lentelėje pateikiamos šio dokumento dalys, susijusios su pirminio dokumento prEN 15437 dalimis.

Dokumento dalies Nr.	Standarto prEN15437 dalies Nr.
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 PRIEDAS

Sprendimo 2006/920/EB P.5 priedas pakeičiamas taip:

„P.5 PRIEDAS

SĄVEIKOS GALIMYBĖS ABĖCĖLINIS ŽENKLINIMAS

„TEN“: transporto priemonė, kuri atitinka šias sąlygas:

- transporto priemonė atitinka visas susijusias technines sąveikos specifikacijas, galiojančias tuo metu, kai ji pradeda eksploatuoti, ir leidimas pradėti ją eksploatuoti išduotas vadovaujantis Direktyvos 2008/57/EB 22 straipsnio 1 dalimi,
- išduotas leidimas pradėti eksploatuoti transporto priemonę galioja visose valstybėse narėse pagal Direktyvos 2008/57/EB 23 straipsnio 1 dalį arba (kaip alternatyva) visose valstybėse narėse išduoti atskiri leidimai pradėti ją eksploatuoti.

„PPV/PPW“: vagonas, atitinkantis PPV/PPW susitarimu nustatytus reikalavimus (Geležinkelių bendradarbiavimo organizacijai (OSJD) priklausančiose valstybėse) (orig. ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении)).

Pastabos

- a) Ženklu „TEN“ paženklintos transporto priemonės atitinka P6 priede nurodyto transporto priemonės numerio pirmojo skaičiaus kodą nuo 0 iki 3.
- b) Tas transporto priemones, kurias eksploatuoti leidimas išduotas ne visose valstybėse narėse, reikia paženklinti nurodant valstybes nares, kuriose leidimai jas eksploatuoti išduoti. Leidimus išdavusių valstybių narių sąrašą reikia pažymėti, kaip parodyta viename iš toliau pateiktų brėžinių: D – tai pirmoji leidimą išdavusi valstybė narė (šiam pavyzdyje Vokietija), o F – antroji leidimą išdavusi valstybė narė (šiam pavyzdyje Prancūzija). Valstybių narių kodai nurodomi vadovaujantis P4 priedu. Tai gali būti taikoma ir toms transporto priemonėms, kurios atitinka TSS, ir toms, kurios jos neatitinka. Šios transporto priemonės atitinka P6 priede nurodyto transporto priemonės numerio pirmojo skaičiaus kodą 4 arba 8.

