

II

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa)

DECYZJE

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 23 stycznia 2009 r.

zmieniająca decyzje 2006/861/WE i 2006/920/WE w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych

(notyfikowana jako dokument nr C(2009) 38)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/107/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 6 ust. 1,

uwzględniając zalecenie Europejskiej Agencji Kolejowej w sprawie tymczasowej aktualizacji TSI dotyczącej wagonów towarowych (ERA/REC/INT/03-2008) z dnia 27 października 2008 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 12 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ wprowadza wymóg, zgodnie z którym Europejska Agencja Kolejowa (dalej zwana „Agencją”) zapewnia dostosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności („TSI”) do postępu technicznego i trendów rynkowych oraz do wymagań społecznych, a także proponuje Komisji niezbędne jej zdaniem zmiany do TSI.
- (2) Decyzją C(2007) 3371 z dnia 13 lipca 2007 r. Komisja udzieliła Agencji mandatu ramowego w celu przeprowadzenia pewnych działań na mocy dyrektywy Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ⁽³⁾ oraz dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ⁽⁴⁾. Zgodnie z warunkami wspomnianego mandatu ramowego Agencję wezwano do przeprowadzenia przeglądu TSI „tabor kolejowy – wagony towarowe”, przyjętej decyzją Komisji 2006/861/WE z dnia 28 lipca 2006 r. dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor kolejowy – wagony towarowe” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ⁽⁵⁾, a także do wydania opinii technicznych w sprawie krytycznych błędów oraz opublikowania wykazu wykrytych drobnych błędów.

- (3) Z wejściem w życie w dniu 1 lipca 2006 r. Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 1999 r. zaczęły obowiązywać nowe przepisy regulujące specyfikacje techniczne mające zastosowanie do wagonów. Poprzednia umowa RIV między przewoźnikami kolejowymi została częściowo zastąpiona nową prywatną i dobrowolną umową (*General Contract of Use for Wagons*, GCU) ⁽⁶⁾ między przewoźnikami kolejowymi i właścicielami wagonów, a także decyzją 2006/861/WE.
- (4) O ile w przypadku wagonów zarejestrowanych zgodnie z umową RIV wymagane było tylko jedno zezwolenie wydane przez przewoźnika kolejowego zajmującego się rejestracją, dyrektywa 2001/16/WE wymagała zezwolenia w odniesieniu do każdego państwa członkowskiego.

⁽¹⁾ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 110 z 20.4.2001, s. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 344 z 8.12.2006, s. 1.

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

Problem ten został tymczasowo rozwiązany za pośrednictwem podpunktu 7.6 załącznika do decyzji 2006/861/WE, w którym określono, że po przyznaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub zezwolenia na oddanie do eksploatacji dla grup wagonów w jednym państwie członkowskim taki certyfikat lub zezwolenie będą wzajemnie uznawane przez wszystkie państwa członkowskie w celu uniknięcia duplikowania kontroli bezpieczeństwa i interoperacyjności przez instytucje zajmujące się bezpieczeństwem użytkowania urządzeń technicznych. We wspomnianym podpunkcie określono także, że w odniesieniu do zawartych w decyzji 2006/861/WE punktów otwartych zezwolenia na oddanie do eksploatacji będą wzajemnie uznawane, z wyjątkiem przypadków wskazanych w załączniku JJ do wspomnianej decyzji. Jednakże z racji, iż w załączniku JJ nie określono w sposób jednoznaczny warunków, na jakich zezwolenie na oddanie wagonu do eksploatacji w jednym państwie członkowskim musi być wzajemnie uznane w pozostałych państwach członkowskich, stosowanie podpunktu 7.6 załącznika do decyzji 2006/861/WE doprowadziło do różnych interpretacji. Skutkiem powyższego jest niepewność prawna oraz trudności dla sektora, który wezwał Komisję do podjęcia natychmiastowych działań.

- (5) Wspomniany problem może zostać obecnie rozwiązany, gdyż art. 23 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE stanowi, że pojazdy w pełni zgodne z TSI, obejmujące wszystkie aspekty odpowiednich podsystemów bez szczególnych przypadków i punktów otwartych ściśle powiązanych z techniczną zgodnością pojazdu i sieci, nie wymagają dodatkowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, dopóki poruszają się po sieciach zgodnych z TSI w pozostałych państwach członkowskich lub w warunkach określonych w odpowiednich TSI.
- (6) Decyzja 2006/861/WE zawiera wiele punktów otwartych i błędów technicznych. O ile dla zachowania zgodności z podstawowymi wymogami, związanymi z punktami otwartymi, mogłyby mieć zastosowanie krajowe przepisy techniczne, nie ma pewności prawnej, że owe krajowe rozwiązania zostałyby przyjęte przez pozostałe państwa członkowskie. Ponadto zgodnie z art. 7 dyrektywy 2008/57/WE w przypadku poważnych lub krytycznych błędów w stosownych specyfikacjach TSI należy niezwłocznie wprowadzić zmiany w ramach odpowiedniej procedury.
- (7) Aby przywrócić pełną interoperacyjność wagonów towarowych przeznaczonych do transportu międzynarodowego, niezbędna jest bezzwłoczna zmiana decyzji 2006/861/WE w celu wyjaśnienia warunków, na których zezwolenie na oddanie do eksploatacji wagonu zgodnego z TSI jest ważne we wszystkich pozostałych państwach członkowskich.
- (8) Wagony, które otrzymały zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z art. 22 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE i które otrzymały zezwolenie w wszystkich państwach członkowskich zgodnie z art. 23 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE, powinny być oznaczone wyraźnym i łatwym do rozpoznania oznaczeniem literowym. W związku z powyższym niezbędne jest wprowadzenie zmian do załącznika P5 do TSI dotyczącej podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, przyjętej decyzją Komisji 2006/920/WE⁽¹⁾.

- (9) Decyzje 2006/861/WE oraz 2006/920/WE powinny w związku z tym zostać odpowiednio zmienione.
- (10) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Zmiany decyzji 2006/861/WE

W decyzji 2006/861/WE wprowadza się następujące zmiany:

- a) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 1a

Dokumenty techniczne

1. Europejska Agencja Kolejowa (ERA) publikuje na swojej stronie internetowej treść załącznika LL jako dokument techniczny ERA.
2. ERA publikuje na swojej stronie internetowej wykaz w pełni zatwierdzonych kompozytowych wstawek hamulcowych przeznaczonych do transportu międzynarodowego, o których mowa w załącznikach P i JJ, jako dokument techniczny ERA.
3. Agencja publikuje na swojej stronie internetowej dodatkowe specyfikacje dotyczące urządzeń sprzęgłowych, o których mowa w załączniku JJ, jako dokument techniczny ERA.
4. Agencja dokonuje aktualizacji dokumentów technicznych, o których mowa w ust. 1–3, oraz informuje Komisję o wszystkich poprawionych wersjach. Komisja powiadamia państwa członkowskie za pośrednictwem komitetu ustanowionego zgodnie z art. 29 dyrektywy 2008/57/WE. Jeżeli Komisja lub państwo członkowskie uzna, że dokument techniczny nie spełnia wymogów dyrektywy 2008/57/WE lub któregośkolwiek innego aktu prawnego Wspólnoty, sprawa jest omawiana na forum komitetu. Na podstawie obrad komitetu i na wniosek Komisji dokumenty techniczne są wycofywane lub zmieniane przez Agencję.”;

- b) w załącznikach wprowadza się zmiany określone w załączniku I.

Artykuł 2

Zmiany decyzji 2006/920/WE

W załączniku P.5 do decyzji 2006/920/WE wprowadza się zmiany określone w załączniku II.

Artykuł 3

W przypadku gdy oznaczenie „TEN” wagonów towarowych, które zostały oddane do eksploatacji przed wejściem w życie niniejszej decyzji, nie odpowiada znaczeniu określonemu w załączniku II, oznaczenie takie należy usunąć w terminie do dnia 31 grudnia 2010 r.

Artykuł 4

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 1 lipca 2009 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 359 z 18.12.2006, s. 1.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 stycznia 2009 r.

W imieniu Komisji

Antonio TAJANI

Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

W załącznikach do decyzji 2006/861/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku wprowadza się następujące zmiany:

a) podpunkt 4.2.3.3.2 otrzymuje brzmienie:

„Niniejszy punkt pozostaje punktem otwartym, z wyjątkiem wagonów, które spełniają warunki określone w podpunkcie 7.6.4.”;

b) w podpunkcie 4.2.3.4.2.1 tiret drugie dotyczące sił Y/Q otrzymuje brzmienie:

„— **Siły Y/Q**

Aby ograniczyć ryzyko wspinania się koła na szynę, iloraz siły bocznej Y i obciążenia pionowego Q dla koła nie powinien przekraczać

$(Y/Q)_{\text{lim}} = 0,8$ w przypadku badań dynamicznych na torze

$(Y/Q)_{\text{lim}} = 1,2$ w przypadku badań statycznych”;

c) w podpunkcie 4.2.3.4.2.2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Wagony są zdolne do jazdy po wichrowatym torze, gdy (Y/Q) w przypadku badań statycznych nie przekracza granicy podanej w podpunkcie 4.2.3.4.2.1 na łuku o promieniu $R = 150$ m i dla podanych wichrowatości toru.”;

d) po podpunkcie 6.2.3.2.1.3 dodaje się podpunkt w brzmieniu:

„6.2.3.2.1.4. *Odstępstwa od badań statycznych*

Wagony towarowe są zwolnione z badań statycznych, o których mowa w podpunkcie 4.2.3.4.2.1, jeżeli spełniają wymogi karty UIC 530-2 (maj 2006 r.);”;

e) podpunkt 7.6 otrzymuje brzmienie:

„7.6. ZEZWOLENIE NA ODDANIE WAGONÓW ZGODNYCH Z TSI DO EKSPLOATACJI

7.6.1. Zgodnie z art. 17 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE, w przypadku gdy wagony towarowe są zgodne z TSI oraz uzyskały w jednym z państw członkowskich deklarację weryfikacji zgodności »WE«, deklaracja taka będzie wzajemnie uznawana przez wszystkie państwa członkowskie.

7.6.2. Ubiegając się o zezwolenie na oddanie do eksploatacji na podstawie art. 21 dyrektywy 2008/57/WE, wnioskodawcy mogą ubiegać się o zezwolenie na oddanie do eksploatacji dla grup wagonów. Wagony mogą być grupowane według serii, w którym to przypadku zastosowanie ma art. 21 ust. 13 dyrektywy 2008/57/WE, lub według typu, w którym to przypadku zastosowanie ma art. 26 tej dyrektywy.

7.6.3. Zgodnie z art. 21 ust. 5 dyrektywy 2008/57/WE zezwolenie na oddanie do eksploatacji przyznane przez jedno państwo członkowskie jest ważne we wszystkich państwach członkowskich, o ile nie są wymagane dodatkowe zezwolenia. Państwa członkowskie mogą jednak wykorzystać tę możliwość jedynie na warunkach określonych w art. 23 i 25 wspomnianej dyrektywy. Zgodnie z art. 23 ust. 4 dyrektywy jednym z warunków umożliwiających państwu członkowskiemu skorzystanie z procedury »dodatowego zezwolenia« jest przypadek punktów otwartych związanych z techniczną zgodnością infrastruktury i pojazdów. W tym celu w załączniku JJ przedstawiono wykaz punktów otwartych zgodnie z wymogami art. 5 ust. 6 wspomnianej dyrektywy, jak również określono punkty otwarte, które mogą wymagać dodatkowych kontroli mających na celu zapewnienie technicznej zgodności infrastruktury i pojazdów.

7.6.4. Zezwolenie na oddanie do eksploatacji udzielone przez jedno państwo członkowskie jest ważne we wszystkich pozostałych państwach członkowskich przy zachowaniu następujących warunków:

- a) wagon został dopuszczony do eksploatacji zgodnie z art. 22 dyrektywy 2008/57/WE, na podstawie niniejszej TSI, włącznie z weryfikacjami dotyczącymi punktów otwartych określonych w części 1 załącznika JJ;
- b) wagon jest zgodny z prześwitem toru 1 435 mm;
- c) wagon jest zgodny ze skrajnią ładunkową G1 określoną w załączniku C3;
- d) wagon posiada rozstaw osi, który nie przekracza 17 500 mm między dwiema sąsiednimi osiami;
- e) wagon jest zgodny z wymogami części 2 załącznika JJ.

7.6.5. Nawet w przypadku gdy wagon otrzymał zezwolenie na oddanie do eksploatacji, niezbędne jest zapewnienie, aby był on eksploatowany w zgodnych infrastrukturach; można to osiągnąć dzięki wykorzystaniu rejestrów infrastruktury i taboru.:"

2) w załączniku B wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt B.3 uwaga 4) otrzymuje brzmienie:

„4) Istniejące wagony, które mogą kursować z takimi samymi ładunkami jak w ruchu w warunkach »s« z prędkością 120 km/h, mają już znak »**« umieszczony na prawo od oznakowań ładowności maksymalnej; do kategorii tej nie można dodać żadnych nowych wagonów.”;

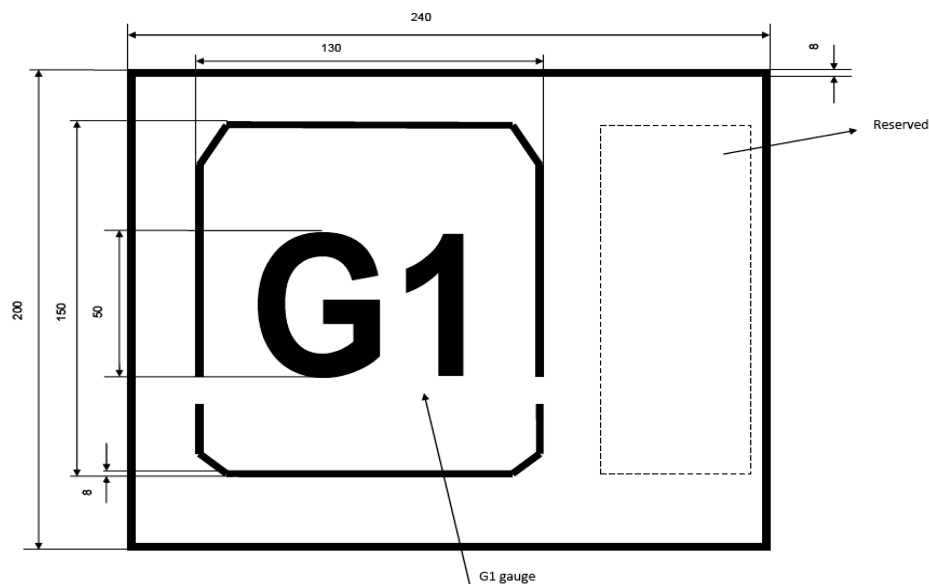
b) w pkt B.3 dodaje się uwagę w brzmieniu:

„5) Nowe wagony o skuteczności hamowania wagonów typu »S2« zgodnie z tabelą w podpunkcie 4.2.4.1.2.2, które mogą kursować z takimi samymi ładunkami jak w ruchu w warunkach »S« z prędkością 120 km/h zgodnie ze szczegółowymi specyfikacjami wyszczególnionymi w załączniku Y, powinny mieć znak »***« umieszczony na prawo od oznakowań ładowności maksymalnej.”;

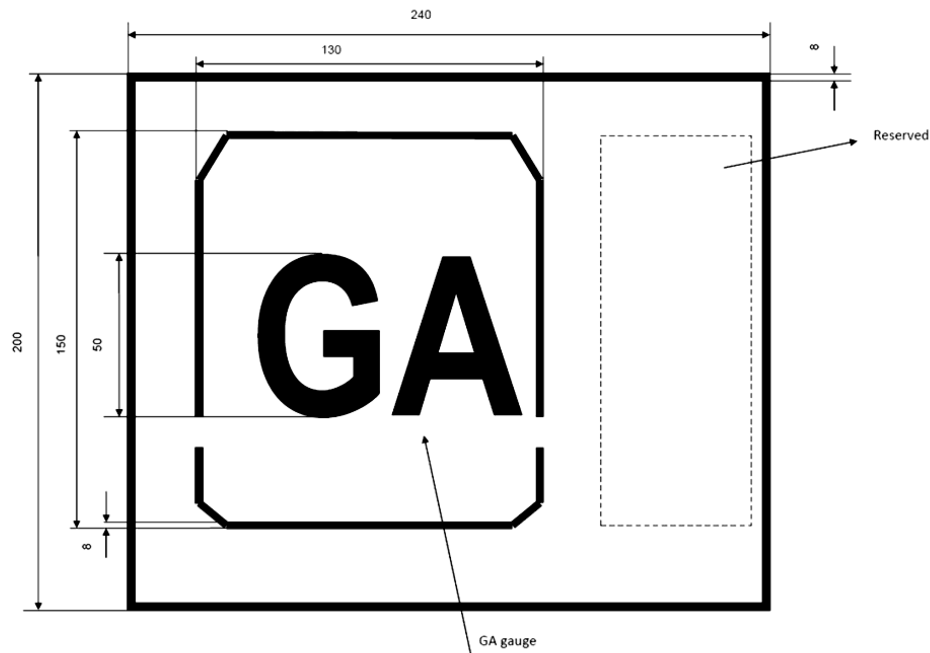
c) punkt B.32 otrzymuje brzmienie:

„B.32. OZNAKOWANIE SKRAJNI WAGONÓW

1. Wagony budowane zgodnie ze skrajnią G1 będą oznaczone w następujący sposób:



2. Wagony budowane zgodnie ze skrajnią GA, GB lub GC będą oznaczone w następujący sposób:



- 3) w pkt L.1.4.2.1 załącznika L ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie:

„W przypadku gdy koła monoblokowe są zainstalowane w wagonach wyposażonych w 100 % w hamulce działające na powierzchnię toczną koła, należy uwzględnić następujące parametry:

Zakres średnic koła (w mm)	1 000 do 920 oraz 920 do 840	840 do 760	760 do 680
Moc	50 kW	42,5 kW	38 kW
Czas uruchamiania	45 min	45 min	45 min
Prędkość jazdy	60 km/h	60 km/h	60 km/h

Uwaga: W przypadku szczególnych rodzajów ruchu towarowego wartości odnoszące się do mocy i/lub czasu uruchamiania i/lub prędkości jazdy i/lub obciążeń na oś i/lub średnic koła mogą zostać zmienione w celu skontrolowania zachowania termomechanicznego tych kół w kontekście ograniczonego użytkowania.”;

- 4) w załączniku P pkt P.1.10 „Wstawki hamulcowe” otrzymuje brzmienie:

„P.1.10 **Wstawki hamulcowe**

Procedura badań składnika interoperacyjności »wstawki hamulcowe« w ramach oceny konstrukcji musi być przeprowadzona zgodnie ze specyfikacją w załączniku I podpunkt I.10.2. Specyfikacja ta pozostaje punktem otwartym dla kompozytowych wstawek hamulcowych.

Kompozytowe wstawki hamulcowe, które są eksploatowane obecnie, pomyślnie przeszły ocenę zgodnie z podpunktem P.2.10. Wykaz w pełni dopuszczonych kompozytowych wstawek hamulcowych wyszczególniono w dokumencie technicznym, który ma być opublikowany przez Europejską Agencję Kolejową na jej stronie internetowej.”;

- 5) załącznik JJ otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK JJ

JJ.1. WYKAZ PUNKTÓW OTWARTYCH

W tabeli zamieszczonej poniżej podsumowano punkty otwarte niniejszej TSI oraz sklasyfikowano każdy z nich jako związane ze zgodnością infrastruktury i pojazdów (kolumna »TAK«) albo z nią niezwiązany (kolumna »NIE«).

Podpunkt TSI	Tytuł	TAK	NIE
4.2.3.3.2	Wykrywanie przegrzanych osi	X	
4.2.6.2	Zjawiska aerodynamiczne		X
4.2.6.3	Wiatr boczny	X	
4.3.3	Podsystem »Ruch kolejowy«		X
6.1.2.2	Ocenę połączeń spawanych wykonuje się zgodnie z przepisami krajowymi	X	
6.2.2.1	Ocenę połączeń spawanych wykonuje się zgodnie z przepisami krajowymi	X	
6.2.2.3	Ocena utrzymania	X	
6.2.3.4.2	Zjawiska aerodynamiczne		X
6.2.3.4.3	Wiatr boczny	X	
Załącznik E	Powierzchnia toczna koła pozostaje punktem otwartym do chwili opublikowania normy europejskiej	X	
Załącznik L	Specyfikacja kół stalowych stanowi punkt otwarty. Zgłoszono zapotrzebowanie na nową normę europejską	X	
Załącznik P			
P.1.1	Zawór rozrządczy		X
P.1.2	Przekładnik ciśnienia z samoczynną ciągłą regulacją w zależności od obciążenia i z automatyczną dwustopniową regulacją »próżny-ładowny«		X
P.1.3	Urządzenie zabezpieczające przed poślizgiem kół		X
P.1.7	Kurki hamulcowe końcowe		X
P.1.10	Wstawki hamulcowe – ocena konstrukcji	X	
P.1.11	Przyspieszacz hamowania nagłego		X
P.1.12	Automatyczne dostosowanie siły hamowania do obciążenia oraz zawory wążące		X
P.2.10	Wstawki hamulcowe – ocena produktu	X	

JJ.2. ZAMKNIĘCIE PUNKTÓW OTWARTYCH I DODATKOWE SPECYFIKACJE W ODNIESIENIU DO WAGONÓW, O KTÓRYCH MOWA W PPKT 7.6.4

1. **Zamknięcie punktów otwartych**

W odniesieniu do wagonów określonych w podpunkcie 7.6 niniejszej TSI, punkty otwarte określone w kolumnie »TAK« załącznika JJ-1 zostają zamknięte w niniejszym podpunkcie.

1.1. *Wykrywanie przegrzanych osi*

Punkt otwarty określony w podpunkcie 4.2.3.3.2 niniejszej TSI zostaje zamknięty, jeżeli wagon jest zgodny ze specyfikacjami powiązanego dokumentu technicznego ERA.

1.2. *Wiatr boczny*

Punkt otwarty określony w podpunktach 4.2.6.3 i 6.2.3.4.3 niniejszej TSI zostaje zamknięty bez jakiegokolwiek obowiązkowego przepisu odnoszącego się do konstrukcji wagonu. Zastosowanie mogą znaleźć pewne środki operacyjne.

1.3. *Ocena połączeń spawanych*

Punkt otwarty określony w podpunktach 6.1.2.2 i 6.2.2.1 niniejszej TSI zostaje zamknięty wraz z wejściem w życie normy europejskiej EN 15085-5 z października 2007 r.

1.4. Ocena utrzymania

Punkt otwarty określony w załączniku D do niniejszej TSI zostaje zamknięty w następujący sposób: Wszelkiego rodzaju akta utrzymania, które:

- a) zostały wykorzystane przez poprzedniego zajmującego się rejestracją przewoźnika kolejowego będącego członkiem RIV w czasie wycofywania RIV; lub
- b) zostały zatwierdzone zgodnie z przepisami krajowymi i międzynarodowymi;

i które są również zgodne z wymogami niniejszej TSI, są ważne. Osiągi eksploatacyjne uznaje się za zadowalające.

1.5. Powierzchnia toczna koła

Punkt otwarty określony w załączniku E do niniejszej TSI zostaje zamknięty w następujący sposób: wady powierzchni tocznej koła zostaną uwzględnione w ramach utrzymania.

1.6. Koła stalowe

Punkt otwarty określony w załączniku L do niniejszej TSI zostaje zamknięty w następujący sposób: koła stalowe nie są dopuszczone do eksploatacji do czasu opublikowania normy europejskiej.

1.7. Konstrukcja i ocena kompozytowych wstawek hamulcowych

Punkt otwarty określony w załącznikach P.1.10 i P.2.10 do niniejszej TSI zostaje zamknięty na podstawie powiązanego dokumentu technicznego opublikowanego na stronie internetowej ERA.

2. Dodatkowe specyfikacje

Zamieszczone poniżej dodatkowe specyfikacje są wymagane również w odniesieniu do wagonów określonych w podpunkcie 7.6.4.

2.1. Zderzaki i urządzenia sprzęgowe

- Oprócz specyfikacji wyszczególnionych w podpunkcie 4.2.2.1.2.1 niniejszej TSI obowiązuje również wymóg, zgodnie z którym zderzaki muszą być wyposażone w prowadnicę trzpienia zapobiegającą jego swobodnemu obrotowi wokół własnej osi podłużnej. Dopuszczalna tolerancja w odniesieniu do obrotu wynosi $\pm 2^\circ$ w przypadku nowych zderzaków.
- Oprócz specyfikacji wyszczególnionych w podpunkcie 4.2.2.1.2.2 niniejszej TSI obowiązuje również wymóg, zgodnie z którym:
 - a) pośrednie urządzenia sprzęgowe każdego ze składów wagonów sprzężonych na stałe (lub zestawów wielowagonowych) musi posiadać wytrzymałość na rozerwanie w trakcji większą niż wytrzymałość na rozerwanie końcowego urządzenia sprzęgowego;
 - b) zastosowanie ma również dokument techniczny ERA w sprawie »dodatkowych specyfikacji stosowanych wobec urządzeń sprzęgowych«, dotyczący następujących zagadnień (spodziewana data opublikowania normy prEN 15551 to kwiecień 2009 r.):
 - zdolność absorpcji energii dynamicznej,
 - zamocowania,
 - skok i urządzenie przeciwoobrotowe,
 - wytrzymałość mechaniczna,
 - charakterystyka sprężystości,
 - oznakowania,
 - wyliczanie zachodzenia zderzaków i materiał tarczy zderzaków,
 - wymiary średnicy otworu sworznia haka ciągowego.
 - c) w odniesieniu do wytrzymałości mechanicznej podzespołów, urządzenia sprzęgowe (z wyjątkiem elementu elastycznego), haki ciąglowe i sprzęg śrubowy powinny być zaprojektowane na okres eksploatacji wynoszący trzydzieści lat. Na wniosek klienta dopuszcza się zatwierdzenie okresu eksploatacji wynoszącego dwadzieścia lat;

- d) w poniższej tabeli przedstawiono zakres sił oraz liczbę cykli, jakie mają być zastosowane w przypadku badania dynamicznego.

Warunki badań dynamicznych

Wymagania eksploatacyjne			Zakres sił, jakie należy przyłożyć		
Okres eksploatacji (lata)	Prawdopodobieństwo przetrwania (%)	Współczynnik bezpieczeństwa (f_N)	Opis	Etap 1	Etap 2
			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	$\Delta F2 = 1015$ kN
				N1 w cyklach	N2 w cyklach
20	97,5	1,7	Wszystkie	10^6	$1,45 \times 10^3$
30	97,5	1,7	Wszystkie	$1,5 \times 10^6$	$2,15 \times 10^3$

Badania dynamiczne muszą być przeprowadzone na trzech urządzeniach sprzęgowych bez elementu elastycznego. Wszystkie trzy próbki muszą przejść badania bez wykazania jakichkolwiek uszkodzeń. Nie mogą one wykazywać żadnych pęknięć, zaś siła rozciągająca nie może być mniejsza niż 1 000 kN.

2.2. Wytrzymałość głównej konstrukcji pojazdu

Oprócz specyfikacji wyszczególnionych w podpunkcie 4.2.2.3.1 niniejszej TSI obowiązuje również wymóg, zgodnie z którym:

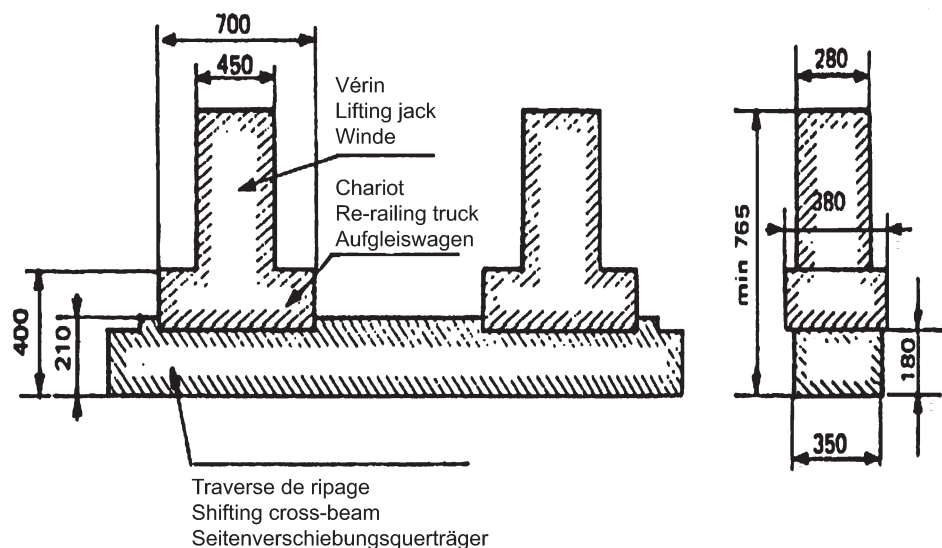
- dopuszczone są jedynie te badania i obliczenia, w odniesieniu do których zatwierdzono do stosowania symulacje numeryczne,
- akta utrzymania powinny uwzględniać, co następuje: zastosowanie stali walcowanej termomechanicznej wymaga szczególnych działań w odniesieniu do ciepła (obróbki).

2.3. Podnoszenie

Oprócz specyfikacji wyszczególnionych w podpunkcie 4.2.2.3.2.4 niniejszej TSI wymagana jest również zgodność podnoszenia z poniższym schematem:

Rysunek

Relevage sur la voie / Rerailing



2.4. Oś

Oprócz specyfikacji wyszczególnionych w podpunkcie 5.4.2.4 oraz w załączniku M 1.4 niniejszej TSI, w odniesieniu do maksymalnych dopuszczalnych naprężeń zastosowanie mają następujące normy: EN 13103 sekcja 7, EN 13260 sekcja 3.2.2 oraz EN 13261 sekcja 3.2.3.

2.5. Dynamiczne zachowanie się pojazdu

Oprócz specyfikacji wyszczególnionych w podpunkcie 4.2.3.4 niniejszej TSI obowiązuje wymóg, zgodnie z którym w odniesieniu do szczególnych przypadków wózków niewymienionych w załączniku Y zastosowanie ma norma EN 14363 lub karta UIC 432.

Oprócz specyfikacji wyszczególnionych w podpunkcie 4.2.3.4.2.2 niniejszej TSI dotyczącej zabezpieczeń przed wykolejeniem podczas jazdy po wchrowatych torach:

- zastosowanie ma jedna z trzech metod określonych w normie EN 14363,
- wagony towarowe są zwolnione ze wspomnianych badań, jeżeli są zgodne z wymogami karty UIC 530-2.

2.6. Wzdłużne siły ściskające

Oprócz specyfikacji wyszczególnionych w podpunktach 4.2.3.5 oraz w załączniku R niniejszej TSI wymagana jest również zgodność z sekcją 3.2 karty UIC 530-2, z wyjątkiem wymogów dotyczących komunikowania się z grupą badawczą UIC (SG) 2 oraz uzyskiwania jej zgody.

2.7. Hamowanie

2.7.1. Zbiornik energii

Oprócz specyfikacji wyszczególnionych w podpunkcie 4.2.4.1.2.4 niniejszej TSI obowiązuje wymóg, zgodnie z którym zbiornik energii musi być zaprojektowany w taki sposób, że po uruchomieniu hamulców (przy maksymalnym ciśnieniu w siłowniku hamulca oraz przy maksymalnym możliwym wysuwie siłownika przy dowolnym stanie załadowania wagonu) ciśnienie w zbiorniku pomocniczym musi wynosić co najmniej 0,3 bara więcej niż ciśnienie w siłowniku hamulca bez dostarczania jakiegokolwiek dodatkowej energii.

2.8. Wagony dwuosiove

Oprócz specyfikacji wyszczególnionych w podpunkcie 4.2.3.4.2.4 niniejszej TSI, przy obliczaniu zawieszenia wagonów dwuosioowych obowiązkowe jest zastosowanie karty UIC 517.

2.9. Zakłócenia elektryczne lub elektromagnetyczne

Wagony wyposażone w źródło energii, które może spowodować zakłócenia elektryczne, muszą zostać poddane badaniu określone w kartach UIC 550-2 i 550-3. Niezbędna jest weryfikacja emisji zakłóceń elektromagnetycznych przez maksymalny skład wagonów.

2.10. Wagony specjalnego typu

W odniesieniu do każdego z przedstawionych poniżej typów wagonów zastosowanie mają powiązane dodatkowe specyfikacje:

- w przypadku wagonów wyposażonych w silnik spalinowy wewnętrznego spalania: karta UIC 538,
- w przypadku składów wielowagonowych i wagonów przegubowych: karta UIC 572,
- w przypadku wagonów przeznaczonych do transportu kontenerów, nadwozi wymiennych i ładowanych poziomo jednostek ruchomych: karta UIC 571-4,
- w przypadku wagonów izolowanych termicznie i chłodzonych: karta UIC 554-2,
- w przypadku naczep szynowo-drogowych na wózkach: karta UIC 597,

2.11. Wagony wjeżdżające do Zjednoczonego Królestwa

Wagony wjeżdżające do Zjednoczonego Królestwa muszą być zgodne również z wymogami karty UIC 503 dotyczącymi szczególnych warunków obowiązujących w Zjednoczonym Królestwie.”;

- 6) po załączniku KK dodaje się nowy załącznik w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK LL

DOKUMENT REFERENCYJNY DOTYCZĄCY WYKRYWANIA ZAGRZANYCH OSI

Uwaga: niniejszy załącznik publikowany jest również jako dokument techniczny Europejskiej Agencji Kolejowej i będzie dalej aktualizowany zgodnie z art. 1a ust. 4.

1. OKREŚLENIA I DEFINICJE

Do celów niniejszego załącznika stosuje się następujące określenia i definicje:

Łożysko osiowe: łożysko lub zespół łożyskowy na osi pojazdu szynowego, które przenosi pewną część masy pojazdu szynowego bezpośrednio na zestaw kołowy.

Maźnica: konstrukcja obejmująca na przykład tuleję przejściową panwi łożyskowej, w której mieści się łożysko poprzeczne osi lub która jest z nim w styczności, zapewniająca połączenie z wózkiem i/lub układem zawieszenia

Detektor zagrzanych osi (HABD):

Strefa pomiarowa: określony obszar na spodniej części maźnicy wyznaczony w taki sposób, aby jego temperatura była monitorowana przez HABD.

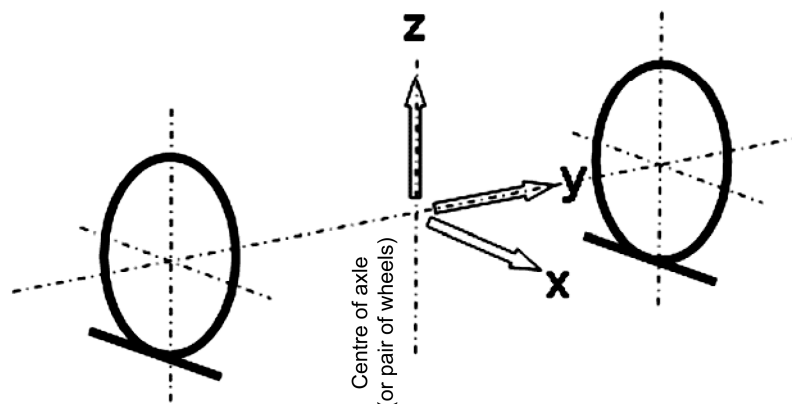
Powierzchnia pomiarowa: wymiary strefy pomiarowej w widoku z góry, tj. w płaszczyźnie XY.

Strefa ochronna: strefa, w której nie mogą występować źródła ciepła mogące wywierać wpływ na zachowanie się HABD, takie jak wyloty spalin, lub w której są one izolowane termicznie.

Współrzędne taboru: współrzędne taboru, przedstawione na rysunku 1, oparte są na regule prawej dłoni w kartezjańskim układzie współrzędnych, gdzie dodatnia oś X (wzdłużna) przebiega wzdłuż pojazdu w kierunku jazdy, oś Z jest skierowana pionowo do góry, zaś początek układu współrzędnych znajduje się w środku osi zestawu kołowego. Oś Y jest osią poprzeczną.

Rysunek 1

Współrzędne taboru



Zestaw kołowy: zespół, w skład którego wchodzi os i dwa koła wraz z łożyskami osi albo para niezależnych kół rozmieszczonych w tym samym położeniu wzdłużnym wraz z łożyskami.

Źródło ciepła: część taboru, której temperatura może być wyższa od roboczej temperatury eksploatacyjnej spodniej części maźnicy, na przykład gorący ładunek lub wylot spalin.

2. SYMBOLE I SKRÓTY

Do celów niniejszego załącznika stosuje się następujące symbole i skrócone określenia:

HABD	Detektor zagrzanych osi
IM	Zarządca infrastruktury (w znaczeniu zdefiniowanym w TSI)
LPZ	Długość strefy ochronnej wyrażona w mm
LTA	Długość powierzchni pomiarowej wyrażona w mm
PZ	Strefa ochronna
RST	Tabor (w znaczeniu zdefiniowanym w TSI)
RU	Przewoźnik kolejowy (w znaczeniu zdefiniowanym w TSI)
TA	Powierzchnia pomiarowa
TSI	Techniczna specyfikacja interoperacyjności
WPZ	Szerokość strefy ochronnej wyrażona w mm
WTA	Szerokość powierzchni pomiarowej wyrażona w mm
YPZ	Położenie boczne środka strefy ochronnej względem linii środkowej pojazdu, wyrażone w mm
XTA	Położenie wzdłużne środka powierzchni pomiarowej względem linii środkowej pojazdu
YTA	Położenie boczne środka powierzchni pomiarowej względem linii środkowej pojazdu

3. WYMOGI DOTYCZĄCE TABORU

W niniejszej sekcji zamieszczono wymogi dotyczące taboru w odniesieniu do powierzchni kontaktowej HABD.

3.1. Strefa pomiarowa

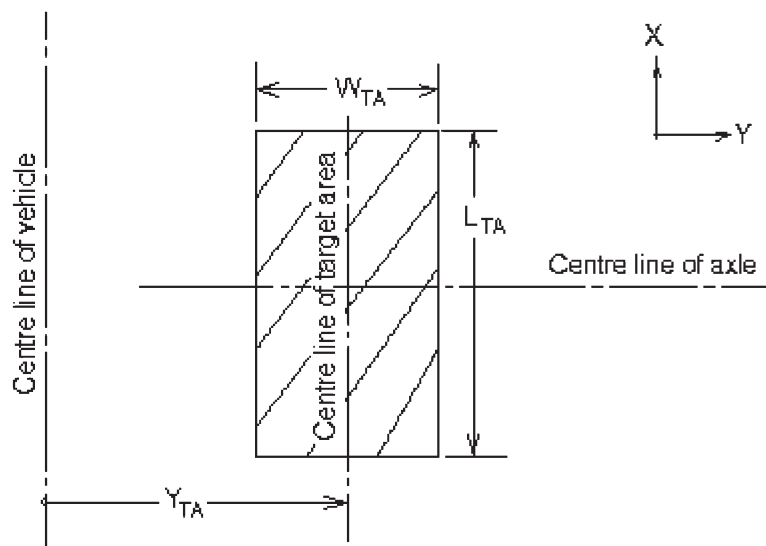
Strefa pomiarowa jest to obszar na spodniej powierzchni maźnicy, określony w drodze przecięcia maźnicy wirtualnym prostopadłościanem, którego powierzchnia przekroju poziomego jest określona wymiarami XTA i YTA przy użyciu współrzędnych taboru. Powierzchnia przekroju poziomego wirtualnego prostopadłościanu jest tym samym przystająca do powierzchni rzutu prostokątnego z góry (w płaszczyźnie XY) strefy pomiarowej, w niniejszym dokumencie zwanej powierzchnią pomiarową.

3.2. Powierzchnia pomiarowa

Powierzchnia pomiarowa jest umieszczona w przestrzeni względem wymiarów osi i określa obszar, na którym może skoncentrować się HABD w celu monitorowania temperatury maźnicy. Na rysunku 2 przedstawiono położenie i minimalne wymiary powierzchni pomiarowej przy użyciu współrzędnych taboru.

Rysunek 2

Wymiary i położenie powierzchni pomiarowej (TA) w płaszczyźnie XY (widok z dołu)



3.3. Wymiary powierzchni pomiarowej

Przy uwzględnieniu tolerancji mechanicznych, powierzchnia pomiarowa:

- ma szerokość WTA większą lub równą 50 mm,
- ma długość LTA większą lub równą 100 mm.

3.4. Położenie powierzchni pomiarowej w płaszczyźnie XY

W płaszczyźnie XY środek powierzchni pomiarowej jest umiejscowiony w odległości poziomej YTA względem środka osi (lub środka pary kół w tym samym położeniu), gdzie YTA jest większe lub równe 1 065 mm i mniejsze lub równe 1 095 mm. Na osi podłużnej środek powierzchni pomiarowej jest przystający do linii środkowej osi.

3.5. Wymagania dotyczące widoczności w odniesieniu do powierzchni pomiarowej

Tabor powinien być zaprojektowany w sposób wykluczający obecność jakichkolwiek przeszkód pomiędzy powierzchnią pomiarową i HABD, które utrudniałyby lub uniemożliwiały HABD obserwację strefy pomiarowej i tym samym uniemożliwiałyby dokonanie pomiaru jej promieniowania cieplnego.

Uwaga Konstrukcja maźnicy taboru powinna mieć na celu osiągnięcie równomiernego rozkładu temperatury I: w obrębie strefy pomiarowej.

4. POZOSTAŁE WYMAGANIA DOTYCZĄCE KONSTRUKCJI MECHANICZNEJ

Aby ograniczyć do minimum możliwość, że HABD wyliczy temperaturę w oparciu o źródło ciepła inne niż maźnica, tabor powinien być zaprojektowany w taki sposób, aby inne źródła ciepła, na przykład gorący ładunek lub wylot spalin, nie przylegały bezpośrednio do powierzchni pomiarowej ani nie były umieszczone bezpośrednio nad nią. Aby to osiągnąć, żadne źródło ciepła nie powinno być umieszczone w obrębie strefy ochronnej określonej w niniejszym dokumencie.

Uwaga Jeżeli ze względu na konstrukcję taboru jest możliwe lub nieuniknione, że w obrębie strefy ochronnej 1: znajdzie się źródło ciepła inne niż maźnica, wspomniane źródło ciepła powinno być izolowane termicznie, aby zapobiec błędnym wyliczeniom temperatury przez HABD dokonujący pomiaru jego promieniowania cieplnego.

Uwaga Strefa ochronna powinna być utrzymywana w odniesieniu do całego taboru, włącznie z – na przykład – 2: taborem z łożyskami od strony wewnętrznej.

4.1. Strefa ochronna

Strefa ochronna jest określona prostokątną powierzchnią, obejmującą powierzchnię pomiarową, i jest rozszerzona w płaszczyźnie pionowej w taki sposób, aby utworzyć wirtualny prostopadłościan. Wymiary prostopadłościanu to LPZ i WPZ w płaszczyźnie XY oraz HPZ na osiach pionowych. Na rysunku 3 pokazano możliwe położenie powierzchni pomiarowej w strefie ochronnej przy użyciu współrzędnych taboru.

Wymiary prostopadłościanu wyznaczającego strefę ochronną, przy uwzględnieniu tolerancji mechanicznych, to:

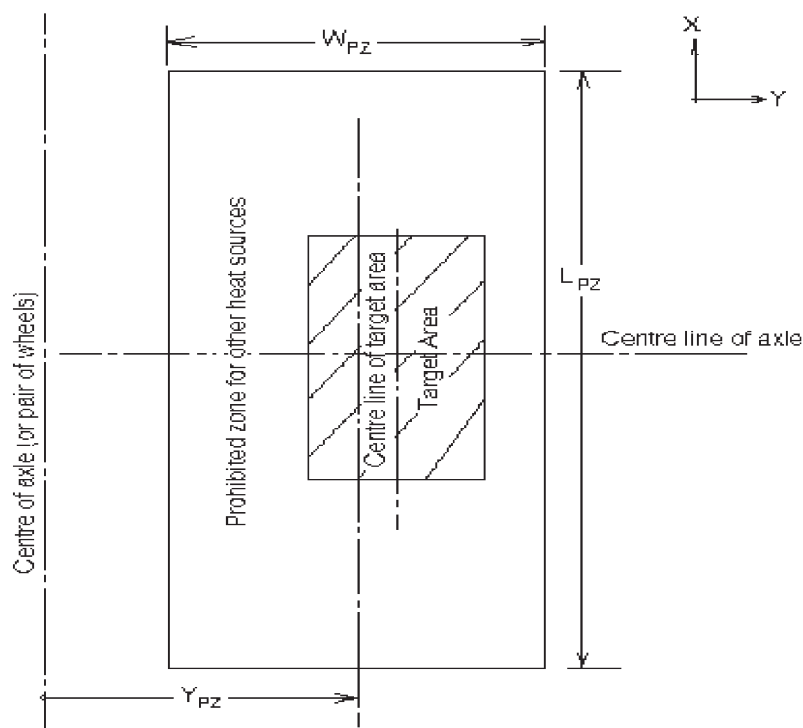
- szerokość WPZ większa lub równa 100 mm,
- długość LPZ większa lub równa 500 mm,
- wysokość HPZ rozpoczyna się w punkcie w płaszczyźnie XY, położonym bezpośrednio nad HABD, i kończy się albo na wysokości powierzchni pomiarowej, albo na wysokości izolacji termicznej, albo na wysokości pojazdu.

Położenie środka strefy ochronnej w płaszczyźnie X-Y to:

- w kierunku poprzecznym YPZ = 1 080 mm ± 5 mm, mierzone względem środka osi (lub środka pary kół w tym samym położeniu),
- w kierunku wzdłużnym jest on przystający do linii środkowej osi ± 5 mm.

Rysunek 3

Wymiary strefy ochronnej (PZ) w płaszczyźnie XY (widok z dołu), ukazujące możliwe położenie powierzchni pomiarowej.



5. TABELA ODNIESIĘŃ WZAJEMNYCH

Do celów identyfikowalności zamieszczono tabelę odniesień wzajemnych, wiążącą niniejszy dokument z oryginalną normą prEN 15437.

Odniesienie do podpunktu dokumentu	Odniesienie do sekcji prEN 15437
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"

ZAŁĄCZNIK II

Załącznik P.5 do decyzji 2006/920/WE otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK P.5

ALFABETYCZNE OZNACZENIE ZDOLNOŚCI DO INTEROPERACYJNOŚCI

- »TEN«: Pojazd spełniający następujące warunki:
- jest zgodny ze wszystkimi stosownymi TSI, które obowiązują w chwili oddawania do eksploatacji, i otrzymał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z art. 22 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE,
 - otrzymał zezwolenie ważne we wszystkich państwach członkowskich zgodnie z art. 23 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE lub, alternatywnie, otrzymał zezwolenia od wszystkich poszczególnych państw członkowskich.
- »PPV/PPW«: Wagon, który jest zgodny z umową PPV/PPW (w obrębie państw stron Organizacji Współpracy Kolei (OSJD)) (wersja oryginalna: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении)).

Uwagi:

- a) Pojazdy oznaczone TEN odpowiadają kodom od 0 do 3 pierwszej cyfry numeru pojazdu określonego w załączniku P.6.
- b) Pojazdy, które nie są dopuszczone do eksploatacji we wszystkich państwach członkowskich, muszą posiadać oznaczenie wskazujące państwa członkowskie, w których zostały dopuszczone do eksploatacji. Wykaz dopuszczających państw członkowskich powinien być oznaczony zgodnie z jednym z przedstawionych poniżej rysunków, gdzie D oznacza państwo członkowskie, które przyznało pierwsze zezwolenie (w przytoczonym przykładzie są to Niemcy), natomiast F oznacza drugie dopuszczające państwo członkowskie (w przytoczonym przykładzie jest to Francja). Państwa członkowskie są skodyfikowane zgodnie z załącznikiem P.4. Przepis ten może dotyczyć zarówno pojazdów zgodnych z TSI, jak i pojazdów niezgodnych. Przedmiotowe pojazdy odpowiadają kodom 4 lub 8 pierwszej cyfry numeru pojazdu określonego w załączniku P.6.

