

II

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie nie je povinné)

ROZHODNUTIA

KOMISIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 23. januára 2009,

ktorým sa menia a dopĺňajú rozhodnutia 2006/861/ES a 2006/920/ES o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy

[oznámené pod číslom K(2009) 38]

(Text s významom pre EHP)

(2009/107/ES)

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (prepracované znenie) ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 6 ods. 1,

so zreteľom na odporúčanie Európskej železničnej agentúry o prechodnej revízii TSI pre nákladné vozne (ERA/REC/INT/03-2008) z 27. októbra 2008,

keďže:

- (1) V článku 12 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ⁽²⁾ sa vyžaduje, aby Európska železničná agentúra (ďalej len „agentúra“) zabezpečila, aby boli technické špecifikácie interoperability (ďalej len „TSI“) prispôbené technickému pokroku, trendom na trhu a sociálnym požiadavkám a navrhovala Komisii zmeny a doplnenia tých TSI, ktoré považuje za potrebné.
- (2) Komisia rozhodnutím K(2007) 3371 z 13. júla 2007 poskytla agentúre rámcový mandát na vykonávanie niektorých činností podľa smernice Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc ⁽³⁾ a podľa smernice Európskeho

parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy ⁽⁴⁾. Podľa podmienok tohto rámcového mandátu Komisia požiadala agentúru, aby vykonala revíziu TSI pre vozový park – nákladné vozne, ktorú Komisia prijala vo svojom rozhodnutí 2006/861/ES z 28. júla 2006 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „vozový park – nákladné vozne“ transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy ⁽⁵⁾, a taktiež aby poskytla technické stanovisko ku kritickým chybám a uverejnila zoznam zistených malých chýb.

- (3) Nadobudnutie platnosti Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z roku 1999 1. júla 2006 prinieslo nové pravidlá upravujúce technické špecifikácie uplatňované na vozne. Bývalú Dohodu RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) medzi železničnými podnikmi čiastočne nahradila nová súkromná a dobrovoľná dohoda, Všeobecná zmluva o používaní vozňov (GCU) ⁽⁶⁾ medzi železničnými podnikmi a držiteľmi vozňov, ako aj rozhodnutie 2006/861/ES.
- (4) Zatiaľ čo pre vozne zaregistrované podľa Dohody RIV sa vyžadovalo len jedno povolenie vydané registračným železničným podnikom, smernica 2001/16/ES požadovala povolenie pre každý členský štát. Tento problém sa dočasne

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ L 344, 8.12.2006, s. 1.

⁽⁶⁾ Webová stránka GCU: <http://www.gcubureau.org>.

vyriešil v oddiele 7.6 prílohy k rozhodnutiu 2006/861/ES, kde sa ustanovuje, že hneď, ako je osvedčenie alebo povolenie na uvedenie do prevádzky udelené pre skupinu vozňov v jednom členskom štáte, toto osvedčenie alebo povolenie vzájomne uznávajú všetky členské štáty, aby sa predišlo duplicitne previerok bezpečnosti a interoperability zo strany bezpečnostných orgánov. Takisto sa v ňom ustanovuje, že ak rozhodnutie 2006/861/ES obsahuje otvorené body, povolenia na uvedenie do prevádzky sa budú vzájomne uznávať okrem prípadov uvedených v prílohe JJ k uvedenému rozhodnutiu. Pokiaľ sa však v prílohe JJ jednoznačne neoznačia podmienky, za ktorých sa musí povolenie na uvedenie vozňa do prevádzky v jednom členskom štáte vzájomne uznávať v ostatných členských štátoch, uplatňovanie oddielu 7.6 prílohy k rozhodnutiu 2006/861/ES viedlo k rozdielnym výkladom. V dôsledku toho vznikla právna neistota a ťažkosť pre odvetvie, ktoré požaduje, aby Komisia vykonala okamžité kroky.

- (5) Tento problém sa môže teraz vyriešiť, pretože v článku 23 ods. 1 smernice 2008/57/ES sa ustanovuje, že vozidlá, ktoré sú úplne v zhode s TSI pokrývajúcimi všetky aspekty dôležitých subsystémov bez špecifických prípadov a bez otvorených bodov týkajúcich sa iba technickej kompatibility vozidla a siete, nepotrebujú nijaké ďalšie povolenie na uvedenie do prevádzky, ak premávajú na sieťach, ktoré sú v zhode s TSI v iných členských štátoch, alebo podľa podmienok uvedených v príslušných TSI.
- (6) Rozhodnutie 2006/861/ES obsahuje viacero otvorených bodov a technických chýb. Zatiaľ čo technické pravidlá členských štátov sa môžu uplatňovať s cieľom splniť základné požiadavky spojené s otvorenými bodmi, nejestvuje žiadna právna istota, že ostatné členské štáty budú tieto vnútroštátne riešenia akceptovať. Okrem toho v súlade s článkom 7 smernice 2008/57/ES zodpovedajúci postup v prípade závažných alebo kritických chýb spočíva v okamžitej zmene alebo doplnení relevantnej TSI.
- (7) V snahe obnoviť úplnú interoperabilitu nákladných vozňov určených na medzinárodnú dopravu je potrebná okamžitá revízia rozhodnutia 2006/861/ES, aby sa objasnili podmienky, za ktorých je povolenie na uvedenie do prevádzky vozňa, ktorý je v zhode s TSI, platné vo všetkých ostatných členských štátoch.
- (8) Vozne, ktorých uvedenie do prevádzky bolo povolené v súlade s článkom 22 ods. 1 smernice 2008/57/ES a ktoré dostali povolenie platné vo všetkých členských štátoch v súlade s článkom 23 ods. 1 smernice 2008/57/ES, by mali byť označené jednoznačne a ľahko rozoznateľným abecedným značením. Preto je potrebné zmeniť a doplniť prílohu P5 k TSI týkajúcej sa subsystému Prevádzka a riadenie dopravy v transeurópskej konvenčnej železničnej sústave prijatej podľa rozhodnutia Komisie 2006/920/ES⁽¹⁾.

- (9) Rozhodnutia 2006/861/ES a 2006/920/ES by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.
- (10) Opatrenia stanovené v tomto rozhodnutí sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného v súlade s článkom 29 ods. 1 smernice 2008/57/ES,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Zmeny a doplnenia rozhodnutia 2006/861/ES

Rozhodnutie 2006/861/ES sa mení a dopĺňa takto:

- a) Vkladá sa tento článok:

„Článok 1a

Technické dokumenty

1. Európska železničná agentúra (ERA) uverejní na svojej webovej stránke obsah prílohy LL ako technický dokument ERA.
2. ERA uverejní na svojej webovej stránke úplný zoznam schválených kompozitných brzdoých klátikov pre medzinárodnú dopravu uvedených v prílohách P a JJ ako technický dokument ERA.
3. Agentúra uverejní na svojej webovej stránke ďalšie špecifikácie súvisiace s ťahadlovým ústrojenstvom uvedeným v prílohe JJ ako technický dokument ERA.
4. Agentúra musí aktualizovať technické dokumenty uvedené v odsekoch 1 až 3 a informovať Komisiu o každej revidovanej verzii. Komisia informuje členské štáty prostredníctvom výboru zriadeného podľa článku 29 smernice 2008/57/ES. Ak Komisia alebo členský štát usúdi, že technický dokument nespĺňa požiadavky smernice 2008/57/ES alebo akéhokoľvek iného právneho predpisu Spoločenstva, uvedená záležitosť sa prerokuje v Komisii. Na základe rokovania Komisie a na žiadosť Komisie agentúra stiahne alebo upraví technické dokumenty.“

- b) Prílohy sa menia a dopĺňajú tak, ako sa uvádza v prílohe I.

Článok 2

Zmeny a doplnenia rozhodnutia 2006/920/ES

Príloha P5 k rozhodnutiu 2006/920/ES sa mení a dopĺňa tak, ako sa uvádza v prílohe II.

Článok 3

Označenie „TEN“ na nákladných vozňoch, ktoré boli uvedené do prevádzky pred nadobudnutím účinnosti tohto rozhodnutia, nie je v súlade s významom uvedeným v prílohe II; toto značenie sa odstráni do 31. decembra 2010.

Článok 4

Toto rozhodnutie sa uplatňuje od 1. júla 2009.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 359, 18.12.2006, s. 1.

Článok 5

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli 23. januára 2009

Za Komisiu
Antonio TAJANI
podpredseda

PRÍLOHA I

Prílohy k rozhodnutiu 2006/861/ES sa menia a dopĺňajú takto:

1. Príloha sa mení a dopĺňa takto:

a) Oddiel 4.2.3.3.2 sa nahrádza takto:

„Toto zostáva otvoreným bodom s výnimkou vozňov, ktoré spĺňajú podmienky uvedené v oddiele 7.6.4.“

b) Druhá zarážka o silách Y/Q v oddiele 4.2.3.4.2.1 sa nahrádza takto:

„— **silý Y/Q**

V snahe obmedziť riziko šplhania kolesa po koľajnici pomer bočnej sily Y k zvislému zaťaženiu kolesa Q nesmie byť väčší ako

$(Y/Q)_{\text{lim}} = 0,8$ pre dynamické skúšky na koľaji

$(Y/Q)_{\text{lim}} = 1,2$ pre stacionárne skúšky.“

c) Prvá veta v oddiele 4.2.3.4.2.2 sa nahrádza takto:

„Vozne sú schopné jazdiť po skrútenej koľaji, ak pomer (Y/Q) pre stacionárne skúšky neprekročí medznú hodnotu uvedenú v časti 4.2.3.4.2.1 v oblúku s polomerom $R = 150$ m a pre danú skrútenú koľaj:“

d) Za oddiel 6.2.3.2.1.3 sa vkladá tento oddiel:

„6.2.3.2.1.4. *Výnimky zo stacionárnych skúšok*

Nákladné vozne sú vyňaté zo stacionárnych skúšok uvedených v oddiele 4.2.3.4.2.1, ak spĺňajú požiadavky letáka UIC 530-2 (máj 2006).“

e) Oddiel 7.6 sa nahrádza takto:

„7.6. **POVOLENIE NA UVEDENIE DO PREVÁDZKY VOZŇOV, KTORÉ SÚ V ZHODE S TSI**

7.6.1. V súlade s článkom 17 ods. 1 smernice 2008/57/ES, ak sa dosiahol súlad s TSI a v rámci jedného členského štátu sa vydá vyhlásenie ES o overení pre nákladné vozne, všetky členské štáty to vzájomne uznajú.

7.6.2. V snahe získať povolenia na uvedenie vozňov do prevádzky podľa článku 21 smernice 2008/57/ES žiadatelia sa môžu snažiť získať povolenia na uvedenie skupiny vozňov do prevádzky. Vozne môžu byť zoskupené podľa sérií a v takom prípade sa uplatňuje článok 21 ods. 13 smernice 2008/57/ES, alebo podľa typu, a v takom prípade sa uplatňuje článok 26 uvedenej smernice.

7.6.3. V súlade s článkom 21 ods. 5 smernice 2008/57/ES povolenie na uvedenie vozňov do prevádzky vydané jedným členským štátom platí vo všetkých členských štátoch, pokiaľ sa nevyžadujú ďalšie povolenia. Členské štáty však môžu využiť túto možnosť len za podmienok uvedených v článkoch 23 a 25 uvedenej smernice. V súlade s článkom 23 ods. 4 uvedenej smernice jednou z podmienok umožňujúcich členskému štátu požiadať o postup „ďalšieho povolenia“ je prípad otvorených bodov týkajúcich sa technickej zlučiteľnosti medzi infraštruktúrou a vozidlami. Na tento účel príloha JJ stanovuje zoznam otvorených bodov, ako to vyžaduje článok 5 ods. 6 uvedenej smernice, a tiež označuje tie otvorené body, ktoré môžu vyžadovať dodatočné kontroly s cieľom zabezpečiť technickú zlučiteľnosť infraštruktúry s vozidlami.

7.6.4. Povolenie na uvedenie vozňov do prevádzky vydané jedným členským štátom platí vo všetkých členských štátoch za týchto podmienok:

- a) vozeň dostal povolenie v súlade s článkom 22 smernice 2008/57/ES na základe tejto TSI vrátane overení týkajúcich sa otvorených bodov označených v prílohe JJ časti 1;
- b) vozeň je zlučiteľný s rozchodom koľaje 1 435 mm;
- c) vozeň má ložnú mieru G1 uvedenú v prílohe C3;
- d) vzdialenosť medzi nápravami vozňa nepresahuje 17 500 mm medzi dvoma susednými nápravami;
- e) vozeň spĺňa požiadavky prílohy JJ časti 2.

7.6.5. Aj keď vozeň dostal povolenie na uvedenie do prevádzky, je potrebné zabezpečiť, aby bol prevádzkovaný na kompatibilných infraštruktúrach. To je možné dosiahnuť použitím registrov infraštruktúry a koľajových vozidiel.“

2. Príloha B sa mení a dopĺňa takto:

a) poznámka 4 v bode B.3 sa nahrádza takto:

„4. Existujúce vozne, ktoré môžu byť prepravované s rovnakým zaťažením ako v S-premávke pri rýchlosti 120 km/h, sú už označené znakom „**“ umiestneným vpravo od označenia maximálneho zaťaženia. Do tejto kategórie nie je možné pridať žiadne ďalšie vozne.“;

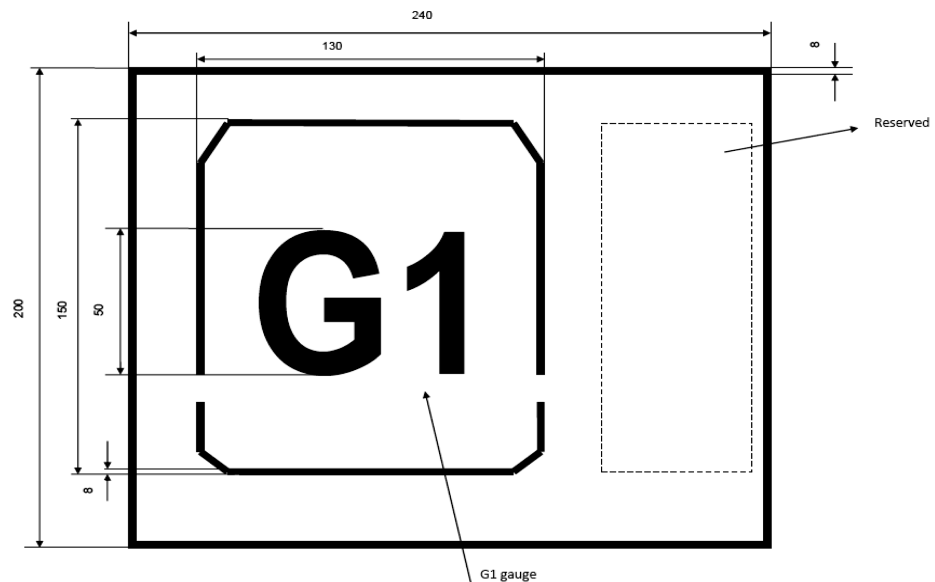
b) do bodu B.3 sa pridáva táto poznámka:

„5. Nové vozne s brzdovým účinkom vozňov „S2“ podľa tabuľky v oddiele 4.2.4.1.2.2, ktoré môžu byť prepravované s rovnakým zaťažením ako v S-premávke pri rýchlosti 120 km/h podľa osobitnej špecifikácie uvedenej v prílohe Y, musia mať znak „***“ umiestnený vpravo od označenia maximálneho zaťaženia.“;

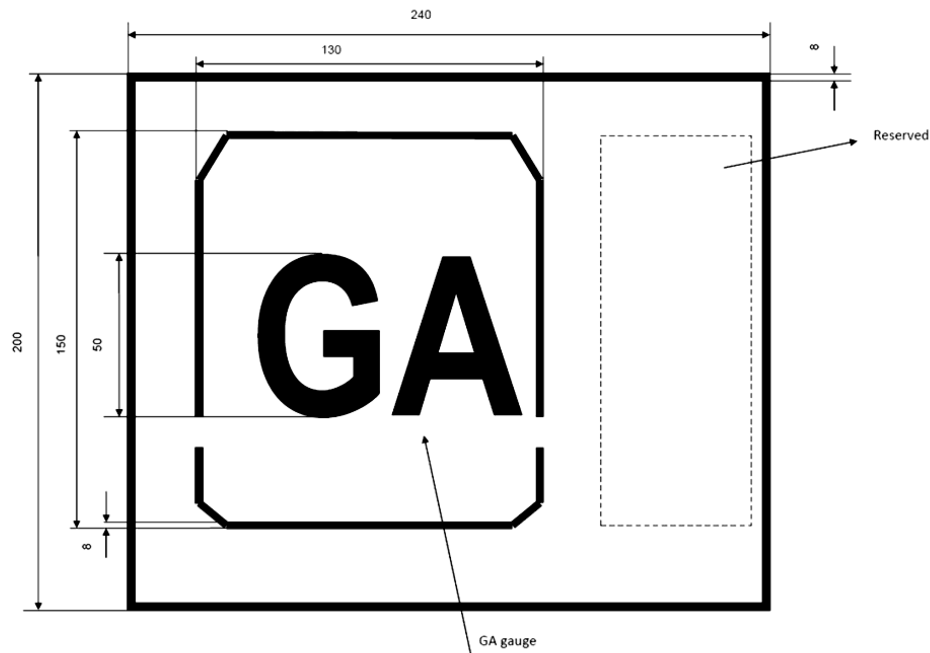
c) bod B.32 sa nahrádza takto:

„B.32. OZNAČENIA OBRYSU VOZŇOV

1. Vozeň postavený pre obrys G1 sa označí takto:



2. Vozne postavené pre obrysy GA, GB alebo GC sa označia takto:



3. Posledná veta v bode L.1.4.2.1 v prílohe L sa nahrádza takto:

„Ak vozne, ktoré majú 100 % klátikové brzdy, sú vybavené celistvými kolesami, mali by sa zohľadniť tieto parametre:

Rozsah priemeru kolesa (v mm)	1 000 až 920 a 920 až 840	840 až 760	760 až 680
Výkon	50 kW	42,5 kW	38 kW
Doba brzdenia	45 min.	45 min.	45 min.
Rýchlosť jazdy	60 km/h	60 km/h	60 km/h

Poznámka: V prípade osobitných druhov nákladnej dopravy sa môžu hodnoty pre výkon a/alebo dobu brzdenia a/alebo rýchlosť jazdy a/alebo nápravový tlak a/alebo priemer kolesa upraviť na kontrolu termo-mechanických vlastností kolies v kontexte obmedzeného využívania.“

4. Bod P.1.10 Brzdové klátiky v prílohe P sa nahrádza takto:

„P.1.10 **Brzdové klátiky**

Skúšobný postup na posúdenie návrhu, ktorý sa má používať pre brzdové klátiky predstavujúce komponent interoperability, sa má vykonávať v súlade so špecifikáciou uvedenou v oddiele I.10.2 prílohy I. Táto špecifikácia je stále otvoreným bodom pre kompozitné brzdové klátiky.

Kompozitné brzdové klátiky, ktoré sa už používajú, úspešne prešli posúdením podľa P.2.10. Zoznam úplne schválených kompozitných brzdových klátikov pre medzinárodnú dopravu je uvedený v technickom dokumente, ktorý uverejní Európska železničná agentúra na svojej webovej stránke.“

5. Príloha JJ sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA JJ

JJ.1. ZOZNAM OTVORENÝCH BODOV

V tejto tabuľke sú zhrnuté otvorené body tejto TSI a klasifikácia každého z nich, ak súvisia (stĺpec ‚ANO‘) alebo nesúvisia (stĺpec ‚NIE‘) s technickou zlučiteľnosťou medzi infraštruktúrou a vozidlami.

Odkaz na TSI	Názov	ÁNO	NIE
4.2.3.3.2	Detekcia horúcej ložiskovej skrine nápravy	X	
4.2.6.2	Aerodynamické účinky		X
4.2.6.3	Bočný vietor	X	
4.3.3	Subsystém prevádzky a riadenia premávky		X
6.1.2.2	Posudzovanie zvaraných spojov sa vykonáva v súlade s vnútroštátnymi pravidlami.	X	
6.2.2.1	Posudzovanie zvaraných spojov sa vykonáva v súlade s vnútroštátnymi pravidlami.	X	
6.2.2.3	Posudzovanie údržby	X	
6.2.3.4.2	Aerodynamické účinky		X
6.2.3.4.3	Bočný vietor	X	
Príloha E	Jazdné plochy kolesa zostávajú otvoreným bodom do uverejnenia normy EN.	X	
Príloha L	Špecifikácia kolies z oceleliatiny je otvorený bod. Vyžaduje sa nová norma EN.	X	
Príloha P			
P.1.1	Rozdeľovač		X
P.1.2	Reléový ventil pre premenné zaťaženie a automatické zariadenie brzdového prestavovača prázdny/ložený		X
P.1.3	Zariadenie protisklzovej ochrany		X
P.1.7	Koncové kohúty hlavného vzduchového potrubia		X
P.1.10	Brzdové klátky – Posúdenie návrhu	X	
P.1.11	Odbrzďovač		X
P.1.12	Automatické snímanie premennej záťaže a zariadenie brzdového prestavovača prázdny/ložený		X
P.2.10	Brzdové klátky – Posúdenie výrobku	X	

JJ.2. UZAVRETIE OTVORENÝCH BODOV A DOPLŇUJÚCE ŠPECIFIKÁCIE V PRÍPADE VOZŇOV UVEDENÝCH V ODDIELE 7.6.4

1. Uzavretie otvorených bodov

V tomto oddiele sa pre vozne označené v oddiele 7.6 tejto TSI uzatvárajú otvorené body označené v stĺpci „ÁNO“ prílohy JJ-1.

1.1. Detekcia horúcej ložiskovej skrine nápravy

Otvorený bod označený v oddiele 4.2.3.3.2 tejto TSI sa uzavrie, ak vozeň zodpovedá špecifikácii príslušného technického dokumentu ERA.

1.2. Bočný vietor

Otvorený bod označený v oddieloch 4.2.6.3 a 6.2.3.4.3 tejto TSI sa uzavrie bez akéhokoľvek záväzného ustanovenia týkajúceho sa konštrukcie vozňa. Môžu sa uplatňovať určité prevádzkové opatrenia.

1.3. Posudzovanie zvaraných spojov

Otvorený bod označený v oddieloch 6.1.2.2 a 6.2.21 tejto TSI sa uzavrie pri uplatnení normy EN 15085-5 z októbra 2007.

1.4. Posudzovanie údržby

Otvorený bod označený v prílohe D tejto TSI sa uzavrie takto: Každá zložka údržby, ktorá:

- a) sa uplatňovala bývalým registračným členom RU RIV v čase zrušenia RIV alebo
 - b) bola schválená v súlade s národným alebo medzinárodným pravidlom
- a ktorá spĺňa požiadavky tejto TSI, je platná. Prevádzková výkonnosť sa považuje za uspokojivú.

1.5. Jazdné plochy kolesa

Otvorený bod označený v prílohe E k tejto TSI sa uzatvára takto: Chyby jazdnej plochy kolesa sa budú posudzovať v rámci údržby.

1.6. Oceľoliatinové kolesá

Otvorený bod označený v prílohe L k tejto TSI sa uzatvára takto: kolesá z liatej ocele nie sú povolené, kým nebude uverejnená európska norma.

1.7. Konštrukcia a posúdenie kompozitných brzdových klátikov

Otvorený bod označený v prílohách P.1.10 a P.2.10 k tejto TSI sa uzavrie s príslušným technickým dokumentom, ktorý je uverejnený na internetovej stránke ERA.

2. Doplnujúce špecifikácie

Pre vozne označené v oddiele 7.6.4 sa vyžadujú aj tieto doplnujúce špecifikácie.

2.1. Nárazníky a ťahadlové ústrojenstvá

- Okrem špecifikácií oddielu 4.2.2.1.2.1 tejto TSI sa tiež vyžaduje, aby nárazníky vozňov boli vybavené vodiacim zariadením pre plunžer, ktorý bráni vodiacemu mechanizmu voľne sa otáčať okolo pozdĺžnej osi. Povolená tolerancia pri otáčaní je $\pm 2^\circ$ pre nárazníky, ak sú nové.
- Okrem špecifikácií oddielu 4.2.2.1.2.2 tejto TSI sa tiež vyžaduje, aby:
 - a) stredné ťahadlové ústrojenstvo každého súboru trvale spriahnutých vozňov (alebo viacčlánkových zložených vozňov) musí mať medzu pevnosti v ťahu vyššiu, ako je medza pevnosti v ťahu koncového ťahadlového ústrojenstva;
 - b) uplatňuje sa aj technický dokument ERA o, doplnujúcich špecifikáciách uplatňovaných na ťahadlové ústrojenstvo súvisiacich s týmito otázkami (očakáva sa, že norma prEN 15551 bude uverejnená v apríli 2009):
 - dynamická kapacita energie,
 - prídavné zariadenia,
 - nárazové a antirotačné zariadenie,
 - mechanický odpor,
 - elastické charakteristiky,
 - značenia,
 - výpočet vysunutia nárazníka a materiál nárazníkového kotúča,
 - rozmer apertúry ťahadla.
 - c) Pre mechanický odpor montážnych celkov sa ťahadlové ústrojenstvo (bez pružného zariadenia), ťažné háky a skrutkovka navrhnu na životnosť tridsať rokov. Na žiadosť zákazníka sa môže dohodnúť dvadsať rokov.

- d) V nasledujúcej tabuľke je uvedený rozsah síl a počet cyklov, ktoré sa majú uplatňovať pre skúšku dynamického typu.

Podmienky skúšok dynamického typu

Prevádzkové požiadavky			Rozsah síl, ktoré sa majú uplatňovať		
Životný cyklus (roky)	Pravdepodobnosť prežitia (%)	Bezpečnostný faktor (f_N)	Označenie	Krok 1	Krok 2
			1 MN	$\Delta F1 = 200$ 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 v cykloch	N2 v cykloch
20	97,5	1,7	Všetky	10^6	$1,45 \times 10^3$
30	97,5	1,7	Všetky	$1,5 \times 10^6$	$2,15 \times 10^3$

Skúšky dynamického typu sa majú vykonávať na troch ťahadlových ústrojenstvách bez pružného zariadenia. Všetky tri vzorky musia vydržať skúšky bez toho, aby vykazovali akékoľvek poškodenie. Nesmú vykazovať žiadne trhliny a ťažná sila nesmie klesnúť pod 1 000 kN.

2.2. Pevnosť hlavnej konštrukcie vozidla

Okrem špecifikácií oddielu 4.2.2.3.1 tejto TSI sa ďalej vyžaduje:

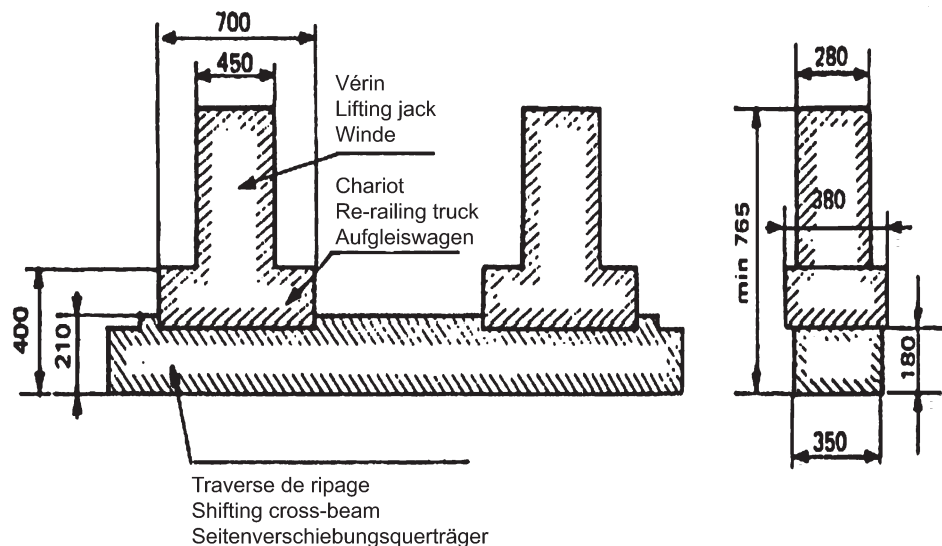
- aby sa uznávali len skúšky, pre ktoré bola schválená platnosť numerických simulácií,
- zložka údržby by mala zohľadňovať: používanie termomechanickej valcovanej ocele vyžaduje osobitné opatrenia týkajúce sa tepla (úpravy).

2.3. Nakolajovanie

Okrem špecifikácií oddielu 4.2.2.3.2.4 tejto TSI sa ďalej vyžaduje súlad nakolajovania s týmto náčrtom:

Obrázok

Relevage sur la vole/Re-railling



2.4. Náprava

Okrem špecifikácií oddielu 5.4.2.4 a prílohy M 1.4 k tejto TSI uplatňujú sa na maximálne prípustné namáhania tieto normy: EN 13103 oddiel 7, EN 13260 oddiel 3.2.2 a EN 13261 oddiel 3.2.3.

2.5. Dynamické vlastnosti vozidla

Okrem špecifikácií oddielu 4.2.3.4 tejto TSI sa vyžaduje, aby sa na konkrétne prípady podvozkov, ktoré nie sú uvedené v prílohe Y, uplatňovala norma EN 14363 alebo leták UIC 432.

Okrem špecifikácií oddielu 4.2.3.4.2.2 tejto TSI o zabezpečení proti vykoľajeniu počas jazdy na skrútených koľajach:

- sa uplatňuje jedna z troch metód uvedených v norme EN 14363,
- nákladné vozne sú vyňaté z týchto skúšok, ak spĺňajú požiadavky letáka UIC 530-2.

2.6. Pozdĺžna tlaková sila

Okrem špecifikácií oddielu 4.2.3.5 a prílohy R k tejto TSI sa vyžaduje aj súlad s oddielom 3.2 letáka UIC 530.2 okrem požiadavky komunikovať so študijnou skupinou (SG)2 UIC a získať od nej súhlas.

2.7. Brzdenie

2.7.1. Akumulácia energie

Okrem špecifikácií oddielu 4.2.4.1.2.4 tejto TSI sa vyžaduje, aby akumulácia energie bola navrhnutá takým spôsobom, že po zabrzdení (pri maximálnom tlaku brzdového valca a maximálne možnom výstupnom zdvihu valca na vozni pri ľubovoľnom stave naloženia) tlak v pomocnej nádrži musí byť minimálne o 0,3 baru vyšší ako tlak brzdového valca bez pridania ďalšej energie.

2.8. Dvojnápravové vozne

Okrem špecifikácií oddielu 4.2.3.4.2.4 tejto TSI sa leták UIC 517 musí uplatňovať pri výpočte závesu dvojnápravových vozňov.

2.9. Elektrické alebo elektromagnetické rušenie

Vozne vybavené zdrojom energie, ktorý môže spôsobovať elektrické rušenie, musia byť podrobené skúške podľa letákov UIC 550-2 a 550-3. Platnosť elektromagnetického podpisu maximálneho zloženia vlaku musí byť potvrdená.

2.10. Osobitné typy vozňov

Pre každý z týchto typov vozňov sa uplatňujú súvisiace doplňujúce špecifikácie:

- pre vozne vybavené spaľovacím motorom: leták UIC 538,
- pre viacčlánkové zložené alebo kĺbové vozne: leták UIC 572,
- pre vozne na prepravu kontajnerov, nadstavieb a horizontálne ložených pohyblivých jednotiek: leták UIC 571-4,
- pre tepelne izolované a chladené vozne: leták UIC 554-2,
- pre návesy na podvozkoch: leták UIC 597.

2.11. Vozne prichádzajúce do Spojeného kráľovstva

Vozne prichádzajúce do Spojeného kráľovstva musia spĺňať aj požiadavky letáka UIC 503 týkajúceho sa osobitných podmienok Spojeného kráľovstva.“

6. Za prílohu KK sa vkladá nová príloha:

„PRÍLOHA LL

REFERENČNÝ DOKUMENT DETEKcie HORÚCEJ LOŽISKOVEJ SKRINE NÁPRAVY

Poznámka: Táto príloha je uverejnená aj ako technický dokument Európskej železničnej agentúry a bude sa ďalej uchovávať v súlade s článkom 1a ods. 4.

1. TERMÍNY A VYMEDZENIA POJMOV

Na účely tejto prílohy sa používajú tieto termíny a vymedzenia pojmov

Nápravové ložisko: ložisko alebo ložisková skupina na koľajovom vozidle, ktorá prenáša časť váhy koľajového vozidla priamo na dvojkoľesie.

Ložisková skriňa nápravy: konštrukcia, vrátane napríklad držiaka klzného ložiska s vložkou, v ktorej je umiestené radiálne ložisko nápravy alebo ktorá je s ním v kontakte a ktorá zabezpečuje rozhranie s podvozkom a/alebo so závesným mechanizmom.

Detektor horúcej ložiskovej skrine nápravy (HABD):

Cieľová zóna: vymedzená plocha na dolnej strane ložiskovej skrine nápravy, ktorá je určená na to, aby HABD monitoroval jej teplotu.

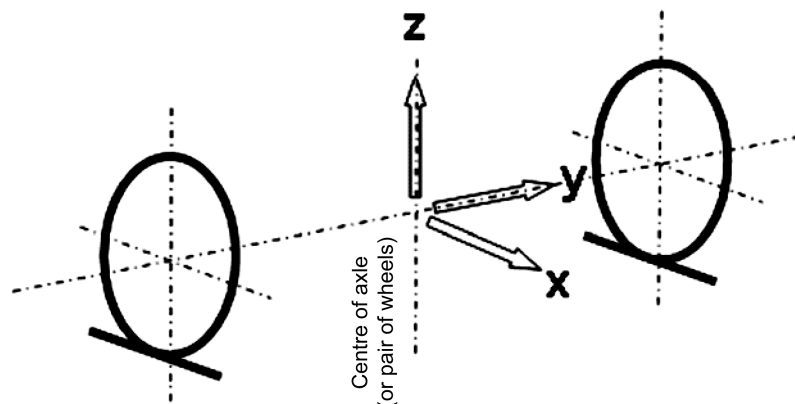
Cieľová oblasť: rozmery pôdorysu, teda v rovine XY, cieľovej zóny.

Zakázaná zóna: zóna, v ktorej sú zdroje tepla, ako sú výfukové plyny, ktoré by mohli ovplyvniť správanie sa HABD, vylúčené alebo tepelne odtienené.

Súradnice parku koľajových vozidiel: súradnice parku koľajových vozidiel, obrázok 1, sa zakladajú na pravideľ pravej ruky karteziánskeho súradnicového systému, kde kladná os X (pozdĺžna) vedie pozdĺž vozidla v smere jazdy, os Z smeruje zvisle nahor a začiatok je v strede nápravy dvojkoľesia. Os Y je priečna os.

Obrázok 1

Súradnice parku koľajových vozidiel



Dvojkoľesie: jednotka, ktorá obsahuje dve kolesá a ich nápravové ložiská, alebo dvojicu nezávislých kolies umiestnených v tej istej pozdĺžnej polohe a ich ložiská.

Zdroj tepla: časť parku koľajových vozidiel, ktorá môže mať teplotu prevyšujúcu teplotu prevádzkovej jazdy na dolnej strane nápravového ložiska, ako je horúce zatázenie na výfukovej rúre.

2. SYMBOLY A SKRATKY

Na účely tejto prílohy sa používajú tieto symboly a skrátené termíny:

HABD	Detektor horúcej ložiskovej skrine nápravy
IM	Manažér infraštruktúry (definovaný v TSI)
LPZ	Pozdĺžna dĺžka zakázanej zóny v mm
LTA	Pozdĺžna dĺžka cieľovej oblasti v mm
PZ	Zakázaná zóna
RST	Park koľajových vozidiel (definovaný v TSI)
RU	Železničný podnik (definovaný v TSI)
TA	Cieľová oblasť
TSI	Technická špecifikácia pre interoperabilitu
WPZ	Priečna dĺžka zakázanej zóny v mm
WTA	Priečna dĺžka cieľovej oblasti v mm
YPZ	Priečna poloha stredu zakázanej zóny v mm voči stredovej línii vozidla
XTA	Pozdĺžna poloha stredu cieľovej oblasti voči stredovej línii vozidla
YTA	Priečna poloha stredu cieľovej oblasti voči stredovej línii vozidla

3. POŽIADAVKY NA PARK KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL

Tento oddiel obsahuje požiadavky strany rozhrania HABD týkajúce sa parku koľajových vozidiel.

3.1. Cieľová zóna

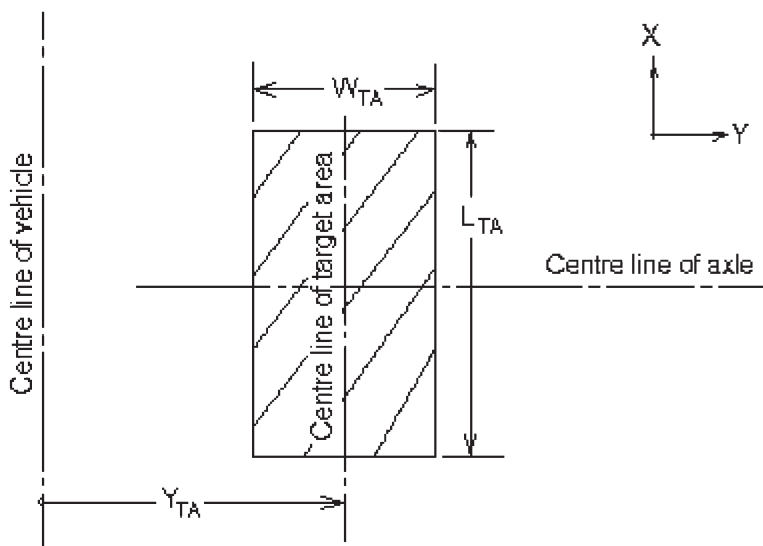
Cieľová zóna je oblasť na dolnej strane povrchu ložiskovej skrine nápravy opísaná priesečnicou ložiskovej skrine nápravy s virtuálnym hranolom, ktorý má horizontálnu prierezovú plochu danú rozmermi XTA a YTA s použitím súradníc parku koľajových vozidiel. Horizontálna prierezová plocha virtuálneho hranola je preto zhodná s plochou pôdorysu (teda v rovine XY) cieľovej zóny, ktorá sa nazýva cieľová oblasť.

3.2. Cieľová oblasť

Cieľová oblasť je situovaná v priestore v pomere k rozmerom nápravy a vymedzuje plochu, v ktorej sa HABD môže sústrediť na monitorovanie teploty ložiskovej skrine nápravy. Na obrázku 2 je znázornená poloha a minimálne rozmery cieľovej oblasti s použitím súradníc parku koľajových vozidiel.

Obrázok 2

Rozmery a poloha cieľovej oblasti (TA) v rovine XY (pri pohľade zdola)



3.3. Rozmery cieľovej oblasti

S prihliadnutím na mechanické tolerancie má cieľová oblasť:

- priečnu šírku, WTA, väčšiu alebo rovnú 50 mm,
- pozdĺžnu dĺžku, LTA, väčšiu alebo rovnú 100 mm.

3.4. Poloha cieľovej oblasti v rovine XY

Stred cieľovej oblasti je v rovine XY situovaný v priečnej vzdialenosti YTA v pomere k stredú nápravy (alebo stredú dvojice kolies v tej istej polohe), pričom 1 065 mm je menej alebo sa rovná YTA a YTA je menej alebo sa rovná 1 095 mm. Stred cieľovej oblasti na pozdĺžnej osi sa musí zhodovať so stredovou čiarou nápravy.

3.5. Požiadavky viditeľnosti pre cieľovú oblasť

Park koľajových vozidiel musia byť navrhnuté bez akýchkoľvek prekážok medzi cieľovou zónou a HABD, ktoré by prekážali alebo bránili HABD sústreďovať sa v rámci cieľovej zóny, a tým by bránili meraniu jej tepelného žiarenia.

Poznámka: Konštrukcia ložiskovej skrine nápravy parku koľajových vozidiel by mala mať za cieľ dosiahnutie rovnomerného rozdelenia teploty v rámci cieľovej zóny.

4. ĎALŠIE MECHANICKÉ POŽIADAVKY NA KONŠTRUKCIU

S cieľom minimalizovať pre HABD možnosť vypočítať teplotu z tepelného zdroja, ktorým nie je ložisková skriňa nápravy, musí byť park koľajových vozidiel skonštruovaný tak, aby iné tepelné zdroje, napríklad horúce užitočné zaťaženie alebo výfukové plyny, neboli v bezprostrednom susedstve alebo priamo nad polohou cieľovej oblasti. Preto nesmú byť žiadne iné tepelné zdroje umiestnené v zakázanej zóne vymedzenej v tomto dokumente.

Poznámka 1: Ak je v dôsledku konštrukcie parku koľajových vozidiel možné/nevyhnutné, aby tepelný zdroj iný ako ložisková skriňa nápravy bol umiestnený v zakázanej zóne, tento tepelný zdroj musí byť tepelne odtienený, aby sa zabránilo chybným výpočtom teploty zo strany HABD merajúceho tepelné žiarenie.

Poznámka 2: Zakázaná zóna musí byť zachovaná pre celý park koľajových vozidiel vrátane napríklad parku koľajových vozidiel s vnútornými ložiskami.

4.1. Zakázaná zóna

Zakázaná zóna je vymedzená pravouhloú oblasťou, ktorá zahŕňa cieľovú oblasť, a je rozšírená vertikálne tak, aby tvorila virtuálny hranol. Rozmery hranola sú LPZ a WPZ v rovine XY a HPZ na vertikálnych osiach. Na obrázku 3 je znázornená možná poloha cieľovej oblasti v zakázanej zóne s použitím súradníc parku koľajových vozidiel.

Rozmery hranola zakázanej zóny, s prihliadnutím na mechanické tolerancie, sú:

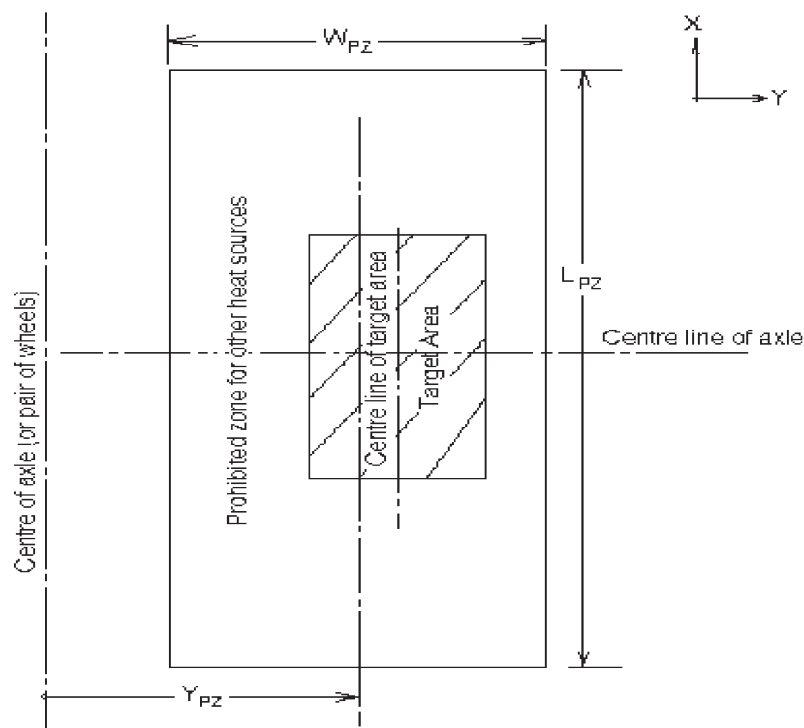
- priečna šírka, WPZ, väčšia alebo sa rovná 100 mm,
- pozdĺžna dĺžka, LPZ, väčšia alebo sa rovná 500 mm,
- vertikálna výška, HPZ, začína v bode v rovine XY bezprostredne nad HABD a končí buď pri výške cieľovej oblasti, výške tepelného krytu, alebo výške vozidla.

Poloha stredú zakázanej zóny v rovine X-Y je:

- v priečnom smere, YPZ = 1 080 mm ± 5 mm merané v pomere k stredú nápravy (alebo stredú dvojice kolies v tej istej polohe),
- v pozdĺžnom smere sa musí zhodovať so stredovou čiarou nápravy ± 5 mm.

Obrázok 3

Rozmery zakázanej zóny (PZ) v rovine XY (pri pohľade zdola) znázorňujúce možnú polohu cieľovej oblasti



5. TABUĽKA KRÍŽOVÝCH ODKAZOV

Na účely vysledovateľnosti je zahrnutá tabuľka krížových odkazov týkajúca sa tohto dokumentu s pôvodnou normou prEN 15437.

Oddiel dokumentu odk.	Oddiel prEN15437 odk.
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“

PRÍLOHA II

Príloha P.5 k rozhodnutiu 2006/920/ES sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA P.5

ABECEDNÉ OZNAČENIE SCHOPNOSTI INTEROPERABILITY

,TEN': Vozidlo, ktoré spĺňa tieto podmienky:

- je v súlade so všetkými relevantnými TSI, ktoré sú v platnosti v čase jeho uvedenia do prevádzky, a dostalo povolenie na uvedenie do prevádzky v súlade s článkom 22 ods. 1 smernice 2008/57/ES,
- má povolenie platné vo všetkých členských štátoch v súlade s článkom 23 ods. 1 smernice 2008/57/ES alebo, alternatívne, dostalo individuálne povolenia od všetkých členských štátov.

,PPV/PPW': Vozeň, ktorý je v súlade s dohodou PPV/PPW (na území štátov OSJD) (originál: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении))

Poznámky:

- a) Vozidlá označené TEN zodpovedajú kódovaniu 0 až 3 prvej číslice v čísle vozidla uvedenom v prílohe P6.
- b) Vozidlá, ktoré nemajú povolenie na prevádzkovanie vo všetkých členských štátoch, musia mať značenie udávajúce členské štáty, v ktorých dostali povolenie. Zoznam povoľujúcich členských štátov by mal byť označený podľa jedného z uvedených nákresov, kde D predstavuje členský štát, ktorý udelil prvé povolenie (v uvedenom príklade je to Nemecko), a F predstavuje druhý povoľujúci členský štát (v uvedenom príklade je to Francúzsko). Členské štáty sú zakódované v súlade s prílohou P4. To sa môže vzťahovať na vozidlá, ktoré sú v súlade s TSI, alebo ktoré s ňou v súlade nie sú. Tieto vozidlá zodpovedajú kódovaniu 4 až 8 prvej číslice v čísle vozidla uvedenom v prílohe P6.

