

## II

(Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava ni obvezna)

## ODLOČBE/SKLEPI

## KOMISIJA

## ODLOČBA KOMISIJE

z dne 23. januarja 2009

**o spremembi Odločbe 2006/861/ES in Odločbe 2006/920/ES o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti**

(notificirano pod dokumentarno številko C(2009) 38)

(Besedilo velja za EGP)

(2009/107/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (prenovitev) <sup>(1)</sup> in zlasti člena 6(1) Direktive,

ob upoštevanju priporočila Evropske agencije za železniški promet o vmesni reviziji TSI Tovorni vagoni (ERA/REC/INT/03-2008) z dne 27. oktobra 2008,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Člen 12 Uredbe (ES) št. 881/2004 Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(2)</sup> določa, da mora Evropska železniška agencija (v nadaljnjem besedilu „Agencija“) zagotoviti prilagoditev tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI) tehničnemu napredku in tržnim gibanjem ter družbenim zahtevam in predlagati Komisiji spremembe TSI, ki se ji zdijo potrebne.

(2) Komisija je s Sklepom C(2007) 3371 z dne 13. julija 2007 Agenciji podelila okvirni mandat za opravljanje nekaterih dejavnosti v skladu z Direktivo Sveta 96/48/ES z dne 23. julija 1996 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti <sup>(3)</sup> in Direktivo 2001/16/ES

Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti <sup>(4)</sup>. V skladu s pogoji tega okvirnega mandata je bila Agencija pozvana, da izvede revizijo TSI za železniški vozni park – tovorni vagoni, ki je bila sprejeta z Odločbo Komisije 2006/861/ES z dne 28. julija 2006 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „železniški vozni park – tovorni vagoni“ <sup>(5)</sup>, in hkrati zagotovi tehnična mnenja o kritičnih napakah ter objavi seznam ugotovljenih manjših napak.

(3) Z začetkom veljavnosti Konvencije o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) iz leta 1999 so bili 1. julija 2006 uvedeni novi predpisi v zvezi s tehničnimi specifikacijami za vagoni. Prejšnji sporazum o medsebojni uporabi tovornih vagonov v mednarodnem prometu (RIV) sta delno nadomestila nov zasebni in prostovoljni sporazum, tj. Splošni sporazum o uporabi vagonov (GCU) <sup>(6)</sup> med prevozniki v železniškem prometu in imetniki vagonov, ter Odločba 2006/861/ES.

(4) Medtem ko je za vagoni, registrirane v okviru sporazuma o medsebojni uporabi tovornih vagonov v mednarodnem prometu, potrebno le eno dovoljenje, ki ga izda prevoznik v železniškem prometu, ki jih je registriral, je v skladu

<sup>(1)</sup> UL L 191, 18.7.2008, str. 1.

<sup>(2)</sup> UL L 164, 30.4.2004, str. 1.

<sup>(3)</sup> UL L 235, 17.9.1996, str. 6.

<sup>(4)</sup> UL L 110, 20.4.2001, str. 1.

<sup>(5)</sup> UL L 344, 8.12.2006, str. 1.

<sup>(6)</sup> Spletna stran Splošnega sporazuma o uporabi vagonov: <http://www.gcubureau.org>

z Direktivo 2001/16/ES potrebno dovoljenje za vsako državo članico. Začasna rešitev te težave se je zagotovila z oddelkom 7.6 Priloge k Odločbi 2006/861/ES, ki določa, da varnostno spričevalo ali dovoljenje za začetek obratovanja, dodeljeno za skupino vagonov v eni državi članici, vzajemno priznajo vse države članice, da bi se izognili podvajanju pregledov varnosti in interoperabilnosti, ki jih opravljajo organi za varnost. Prav tako določa, da bo dovoljenje za začetek obratovanja vzajemno sprejeto, razen v primerih, navedenih v Prilogi JJ, če vsebuje Odločba 2006/861/ES odprte točke. Vendar, če Priloga JJ ne opredeljuje jasno pogojev, pod katerimi morajo ostale države članice vzajemno priznati dovoljenje za začetek obratovanja vagona, si je mogoče uporabo oddelka 7.6 Priloge k Odločbi 2006/861/ES različno razlagati. To povzroča pravno negotovost in težave za industrijo, ki poziva k takojšnjim ukrepom Komisije.

- (5) To težavo je zdaj mogoče rešiti, ker člen 23(1) Direktive 2008/57/ES določa, da se za vozila, ki so popolnoma skladna s TSI, ki vključujejo vse vidike ustreznih pod-sistemov brez posebnih primerov in odprtih točk, vezanih na tehnično združljivost vozila in omrežja, ne zahtevajo posebna dovoljenja za začetek obratovanja v primeru, da obratujejo v omrežjih drugih držav članic, ki so skladna s TSI, ali pod pogoji, določenimi v ustreznih TSI.
- (6) Odločba 2006/861/ES vsebuje veliko odprtih točk in tehničnih napak. Medtem ko se lahko nacionalni tehnični predpisi uporabijo za uskladitev s ključnimi zahtevami, povezanimi z odprtimi točkami, ne obstaja pravna varnost, da bodo ostale države članice sprejele to rešitev. Poleg tega je v skladu s členom 7 Direktive 2008/57/ES kot primeren postopek v primeru pomembnih ali kritičnih napak določena takojšnja sprememba zadevnih specifikacij TSI.
- (7) Za obnovo polne interoperabilnosti tovornih vagonov, namenjenih za mednarodni promet, je potrebna takojšnja revizija Odločbe 2006/861/ES, da se pojasnijo pogoji, pod katerimi je dovoljenje za začetek obratovanja vagonov, ki so skladni s TSI, veljavno v vseh ostalih državah članicah.
- (8) Vagoni, za katere so bila izdana dovoljenja za začetek obratovanja v skladu s členom 22(1) Direktive 2008/57/ES in za katere je izdano dovoljenje, ki velja v vseh državah članicah v skladu s členom 23(1) Direktive 2008/57/ES, morajo biti označeni z jasnimi in lahko prepoznavnimi abecednimi oznakami. Zato je nujna sprememba Priloge P5 k TSI, ki se nanaša na podsistem „Vodenje in upravljanje prometa“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti, sprejet v okviru Odločbe Komisije 2006/920/ES <sup>(1)</sup>.
- (9) Odločbi 2006/861/ES in 2006/920/ES je zato treba ustrezno spremeniti.

- (10) Ukrepi iz te odločbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega v skladu s členom 29(1) Direktive 2008/57/ES –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

#### Člen 1

#### Spremembe Odločbe 2006/861/ES

Odločba 2006/861/ES se spremeni:

- (a) vstavi se naslednji člen:

„Člen 1a

#### Tehnični dokumenti

- Evropska agencija za železniški promet (ERA) na svoji spletni strani objavi vsebino Priloge LL kot tehnični dokument ERA.
- ERA na svoji spletni strani objavi seznam v celoti odobrenih sestavljenih zavornjakov za mednarodni promet iz Prilog P in JJ kot tehnični dokument ERA.
- Agencija objavi na svoji spletni strani dodatne specifikacije, ki se nanašajo na vlečne naprave iz Priloge JJ, kot tehnični dokument ERA.
- Agencija posodablja tehnične dokumente iz odstavkov 1 do 3 in Komisijo obvesti o vsaki revidirani različici. Komisija obvešča države članice prek odbora, ustanovljenega v skladu s členom 29 Direktive 2008/57/ES. Če Komisija ali država članica meni, da tehnični dokument ne izpolnjuje zahtev iz Direktive 2008/57/ES ali katere koli druge zakonodaje Skupnosti, o tem razpravlja odbor. Na podlagi posvetovanj odbora in na zahtevo Komisije Agencija umakne ali spremeni tehnične dokumente.“;

- (b) priloge se spremenijo, kot je določeno v Prilogi I.

#### Člen 2

#### Spremembe Odločbe 2006/920/ES

Priloga P5 k Odločbi 2006/920/ES se spremeni, kot je določeno v Prilogi II.

#### Člen 3

Če oznaka „TEN“ pri tovornih vagonih, ki so pričeli obratovati pred začetkom veljavnosti te odločbe, ni skladna z določbami iz Priloge II, je treba to oznako do 31. decembra 2010 odstraniti.

#### Člen 4

Ta odločba začne veljati s 1. julijem 2009.

<sup>(1)</sup> UL L 359, 18.12.2006, str. 1.

*Člen 5*

Ta odločba je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 23. januarja 2009

*Za Evropsko komisijo*

Antonio TAJANI

*Podpredsednik*

---

## PRILOGA I

Priloge k Odločbi 2006/861/ES se spremenijo:

1. Priloga se spremeni:

(a) oddelek 4.2.3.3.2 se nadomesti z naslednjim:

„Ta oddelek ostaja odprta točka, razen za vagona, ki so v skladu s pogoji iz oddelka 7.6.4“;

(b) v oddelku 4.2.3.4.2.1 se druga alineja o silah Y/Q nadomesti z naslednjim:

„— **Sile Y/Q**

Za omejitev tveganja za iztiranje kolesa količnik stranske sile Y in navpične obremenitve Q kolesa ne presega

$(Y/Q)_{\text{lim}} = 0,8$  za dinamične preizkuse na progi

$(Y/Q)_{\text{lim}} = 1,2$  za preizkuse med mirovanjem“;

(c) v oddelku 4.2.3.4.2.2 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Vagoni lahko vozijo po zasukanih tirih, če  $(Y/Q)$  za preizkuse med mirovanjem ne presega omejitev, navedenih v oddelku 4.2.3.4.2.1, v loku s polmerom  $R = 150$  m in za določen zasukan tir“;

(d) za oddelkom 6.2.3.2.1.3 se vstavi naslednji oddelek:

„6.2.3.2.1.4 *Izjeme pri preizkusih med mirovanjem*

Za tovrne vagona niso potrebni preizkusi med mirovanjem iz oddelka 4.2.3.4.2.1, če so v skladu z zahtevami iz objave UIC 530-2 (maj 2006).“;

(e) oddelek 7.6 se nadomesti z naslednjim:

„7.6 **DOVOLJENJE ZA ZAČETEK OBRATOVANJA VAGONOV, KI SO SKLADNI S TSI**

7.6.1 V skladu s členom 17(1) Direktive 2008/57/ES, če je bila skladnost s TSI dosežena in če je bila izjava ES o verifikaciji za tovrne vagona izdana v eni državi članici, to vzajemno priznajo vse države članice.

7.6.2 Ob vložitvi prošnje za pridobitev dovoljenja za začetek obratovanja v skladu s členom 21 Direktive 2008/57/ES lahko vlagatelj vložijo prošnjo za pridobitev dovoljenja za začetek obratovanja skupine vagonov. Vagoni se lahko združijo v skupine po serijah, pri čemer se upošteva člen 21(13) Direktive 2008/57/ES, ali po tipih, pri čemer se upošteva člen 26 navedene direktive.

7.6.3 V skladu s členom 21(5) Direktive 2008/57/ES dovoljenje za začetek obratovanja, ki ga izda ena država članica, velja v vseh državah članicah, razen, če se zahtevajo dodatna dovoljenja. Vendar lahko države članice to možnost uporabijo le pod pogoji iz členov 23 in 25 navedene direktive. V skladu s členom 23(4) navedene direktive je eden od pogojev, ki državi članici omogočajo, da zahteva postopek za ‚dodatno dovoljenje‘, primer odprtih točk, povezanih s tehnično združljivostjo med infrastrukturo in vozili. V ta namen Priloga JJ navaja seznam odprtih točk, kot to zahteva člen 5(6) navedene direktive, ter opredeljuje tiste odprte točke, ki lahko zahtevajo dodatne preglede z namenom zagotovitve tehnične združljivosti med infrastrukturo in vozili.

- 7.6.4 Dovoljenje za začetek obratovanja, ki ga izda ena država članica, velja v vseh ostalih državah članicah pod naslednjimi pogoji:
- za vagon je bilo izdano dovoljenje za začetek obratovanja v skladu s členom 22 Direktive 2008/57/ES na podlagi teh TSI, vključno z verifikacijami, povezanimi z odprtimi točkami iz dela 1 Priloge JJ;
  - vagon je združljiv s tirno širino 1 435 mm;
  - vagon ima nakladalni profil G1, kot je navedeno v Prilogi C3;
  - vagon ima osno razdaljo, ki ne presega razdalje 17 500 mm med sosednjima osema;
  - vagon je skladen z zahtevami iz dela 2 Priloge JJ.
- 7.6.5 Čeprav je bilo za vagon izdano dovoljenje za začetek obratovanja, je treba zagotoviti, da vagon obratuje na združljivih železniških infrastrukturah; to se lahko stori z uporabo registra železniške infrastrukture in registra železniškega voznega parka.“

2. Priloga B se spremeni:

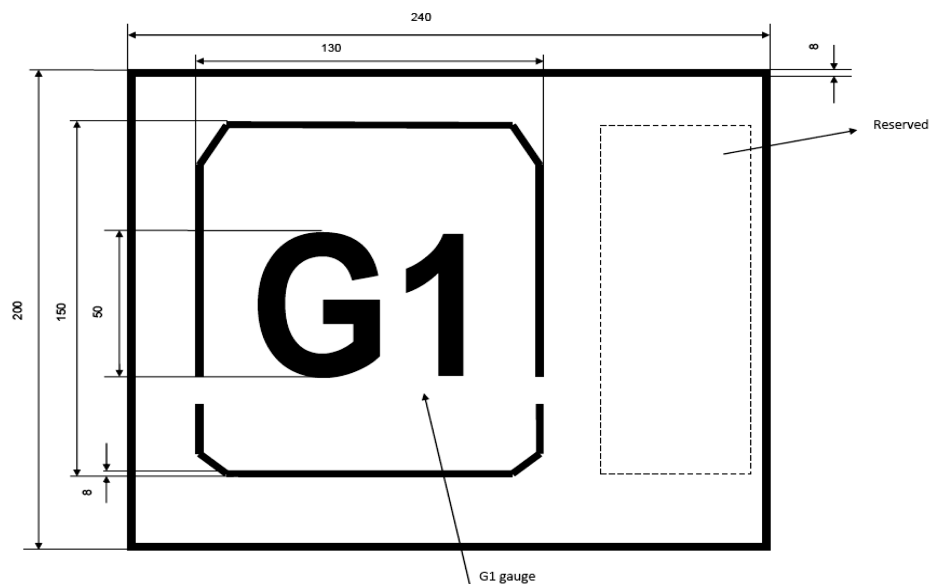
- v točki 3 se opomba 4 nadomesti z naslednjim:
 

„4) Obstoječi vagoni, ki se lahko premikajo z enako obremenjenostjo kot v prometu S pri 120 km/h, so že označeni z znakom „\*“. Znak leži desno od oznake za največjo dovoljeno obremenitev. Tej kategoriji se ne sme dodati dodatnih vagonov.“;
- v točki B.3 se doda naslednja opomba:
 

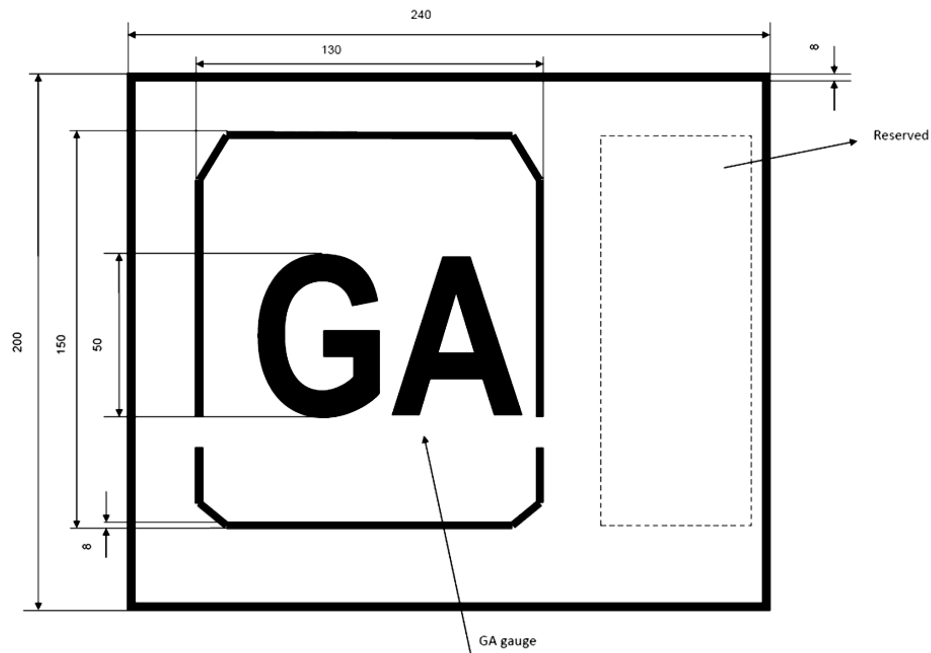
„5) Novi vagoni z zavorno zmogljivostjo vagonov ‚S2‘ v skladu s preglednico iz oddelka 4.2.4.1.2.2, ki se lahko premikajo z enako obremenjenostjo kot v prometu S pri 120 km/h glede na posebne specifikacije iz Priloge Y, so označeni z znakom „\*\*\*“. Znak leži desno od oznake za največjo dovoljeno obremenitev.“;
- točka 32 se nadomesti z naslednjim:

„B.32 OZNAKE ZA TIRNE ŠIRINE VAGONOV

- Vagoni, zgrajeni za tirne širine G1, so označeni z naslednjim:



2. Vagoni, zgrajeni za tirne širine GA, GB ali GC, so označeni z naslednjim:



3. Zadnji stavek točke 1.4.2.1 Priloge L se nadomesti z naslednjim:

„Kadar imajo vagoni monoblok kolesa, kjer zavora v celoti deluje na kolesni obroč, je treba upoštevati naslednje parametre:

Obseg premera koles (v mm)	1 000 do 920 in 920 do 840	840 do 760	760 do 680
Moč	50 kW	42,5 kW	38 kW
Čas uporabe	45 min	45 min	45 min
Vozna hitrost	60 km/h	60 km/h	60 km/h

*Opomba:* Za posebne vrste tovornega prometa se lahko prilagodijo vrednosti za moč in/ali čas uporabe in/ali vozno hitrost in/ali osno obremenitev in/ali premer koles, da se v okviru omejene porabe preskusi termomehانيčno vedenje teh koles.“

4. V Prilogi P se točka P.1.10 „Zavornjaki“ nadomesti z naslednjim:

#### „P.1.10 Zavornjaki

Postopek preskusa za konstrukcijsko oceno, ki se uporabi za komponente interoperabilnosti zavornjakov, se izvede v skladu s specifikacijo v oddelku I.10.2 Priloge I. Glede sestavljenih zavornjakov je ta specifikacija še vedno odprta točka.

Sestavljeni zavornjaki, ki so že v uporabi, so uspešno opravili oceno v skladu s P.2.10. Seznam v celoti odobrenih sestavljenih zavornjakov za mednarodni promet je naveden v tehničnem dokumentu, ki ga bo ERA objavila na svoji spletni strani.“

5. Priloga JJ se nadomesti z naslednjim:

#### „PRILOGA JJ

##### JJ.1 SEZNAM ODPRTIH TOČK

V spodnji tabeli so povzete odprte točke te TSI, navedeno pa je tudi, ali se te točke nanašajo na tehnično združljivost med infrastrukturo in vozili (stolpca ‚DA‘ in ‚NE‘).

Sklic na TSI	Naslov	DA	NE
4.2.3.3.2	Detektorji pregretosti pestnice	X	
4.2.6.2	Aerodinamični vplivi		X
4.2.6.3	Bočni vetrovi	X	
4.3.3	Podsistem vodenje in upravljanje železniškega prometa		X
6.1.2.2	Varjeni spoji se ocenijo po nacionalnih pravilih.	X	
6.2.2.1	Varjeni spoji se ocenijo po nacionalnih pravilih.	X	
6.2.2.3	Ocena vzdrževanja	X	
6.2.3.4.2	Aerodinamični vplivi		X
6.2.3.4.3	Bočni vetrovi	X	
Priloga E	Kolesni obroči ostajajo odprta točka, dokler se ne objavi EN.	X	
Priloga L	Specifikacija koles iz litega jekla je odprta točka. Zahtevan je nov EN.	X	
Priloga P			
P.1.1	Razporednik		X
P.1.2	Relejni ventil za različno obremenitev in avtomatski preklon na prazno obremenitev		X
P.1.3	Zaščitne naprave proti zdrsanju koles		X
P.1.7	Čelne pipe		X
P.1.10	Zavornjaki – konstrukcijska ocena	X	
P.1.11	Pospeševalni ventil		X
P.1.12	Avtomatski senzor za različne obremenitve in menjalo zavorne sile ‚prazno/naloženo‘		X
P.2.10	Zavornjaki – ocena izdelka	X	

## JJ.2 ODPRAVA ODPRTIH TOČK IN DODATNE SPECIFIKACIJE V PRIMERU VAGONOV IZ ODDELKA 7.6.4

### 1. Odprava odprtih točk

Za vagono iz oddelka 7.6 te TSI se v tem oddelku odpravijo odprte točke iz stolpca ‚DA‘ Priloge JJ-1.

#### 1.1 Detektorji pregretosti pestnice

Odprta točka iz oddelka 4.2.3.3.2 te TSI se odpravi, če je vagon skladen s specifikacijami zadevnega tehničnega dokumenta ERA.

#### 1.2 Bočni vetrovi

Odprta točka iz oddelkov 4.2.6.3 in 6.2.3.4.3 te TSI se odpravi brez kakršne koli obvezne določbe v zvezi s konstrukcijo vagona. Pri tem se lahko uporabljajo nekateri operativni ukrepi.

#### 1.3 Ocena varjenih spojev

Odprta točka iz oddelkov 6.1.2.2 in 6.2.21 te TSI se odpravi z uporabo EN 15085-5 iz oktobra 2007.

#### 1.4 Ocena vzdrževanja

Odprta točka iz Priloge D te TSI se odpravi kakor sledi: Veljavna je vsaka datoteka o vzdrževanju:

- (a) ki jo je v času preklica sporazuma RIV uporabljal bivši prevoznik v železniškem prometu s pravico do registriranja, ki je bil podpisnik RIV, ali
- (b) ki je bila odobrena v skladu z nacionalnimi ali mednarodnimi pravili

in ki je skladna s to TSI. Obratovalne zmogljivosti se obravnavajo kot zadovoljive.

#### 1.5 Kolesni obroči

Odprta točka iz Priloge E k tej TSI se odpravi kakor sledi: napake naležne površine koles se obravnavajo v okviru vzdrževanja.

#### 1.6 Lita kolesa

Odprta točka iz Priloge L k tej TSI se odpravi kakor sledi: kolesa iz litega jekla do objave evropskega standarda niso odobrena.

#### 1.7 Konstrukcija in ocena sestavljenih zavornjakov

Odprta točka iz prilog P.1.10 in P.2.10 k tej TSI se odpravi z zadevnim tehničnim dokumentom, objavljenim na spletni strani ERA.

## 2. Dodatne specifikacije

Upoštevati je treba tudi naslednje dodatne specifikacije za vagono iz oddelka 7.6.4.

### 2.1 Odbojniki in vlečne naprave

— Poleg specifikacij iz oddelka 4.2.2.1.2.1 te TSI se prav tako zahteva, da so odbojniki vagonov opremljeni z vodili za bat, s čimer se prepreči prosto vrtenje bata okrog vzdolžne osi. Dovoljeno odstopanje za vrtenje je  $\pm 2^\circ$  za nove odbojnice.

— Poleg specifikacij iz oddelka 4.2.2.1.2.2 te TSI se prav tako zahteva:

- (a) Vmesna vlečna naprava za vsak niz trajno spetih vagonov (ali veččlenskih vagonov) mora imeti vlečno lomno silo, ki je višja od lomne sile končne vlečne naprave.

- (b) Uporablja se tudi tehnični dokument ERA o ‚dodatnih specifikacijah, ki veljajo za vlečne naprave,‘ ki se nanaša na naslednja vprašanja (prEN 15551 bo predvidoma objavljen aprila 2009):

- zmogljivost dinamične energije,
- povezave,
- hod in napravo za preprečevanja vrtenja,
- mehansko odpornost,
- elastične lastnosti,
- oznake,
- izračun za zaustavitev odbojnika in material plošče odbojnika,
- dimenzijo odprtine vlečnega droga.

- (c) Za mehansko odpornost sklopov se vlečne naprave (brez elastične naprave), vlečni kavliji in vijačne spenjače projektirajo za življenjsko dobo trideset let. Na zahtevo odjemalca se lahko sklene dogovor za življenjsko dobo dvajset let.



- (d) V naslednji preglednici sta navedena obseg sil in število ciklov, ki se uporabijo v dinamičnih preizkusih.

#### Pogoji za dinamične preizkuse

Operativne zahteve			Obseg sil, ki se uporabijo		
Življenjski cikel (v letih)	Verjetnost preživetja (%)	Varnostni faktor ( $f_N$ )	Oznaka	Korak 1	Korak 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 ciklih	N2 v ciklih
20	97,5	1,7	vse	$10^6$	$1,45 \times 10^3$
30	97,5	1,7	vse	$1,5 \times 10^6$	$2,15 \times 10^3$

Dinamične preizkuse je treba izvesti na treh vlečnih napravah brez elastične naprave. Vsi trije vzorci morajo preстати preizkuse brez poškodb. Ne smejo razpokati, pri čemer natezna sila ni manjša od 1 000 kN.

#### 2.2 Trdnost glavne konstrukcije vozila

Poleg specifikacij iz oddelka 4.2.2.3.1 te TSI se prav tako zahteva:

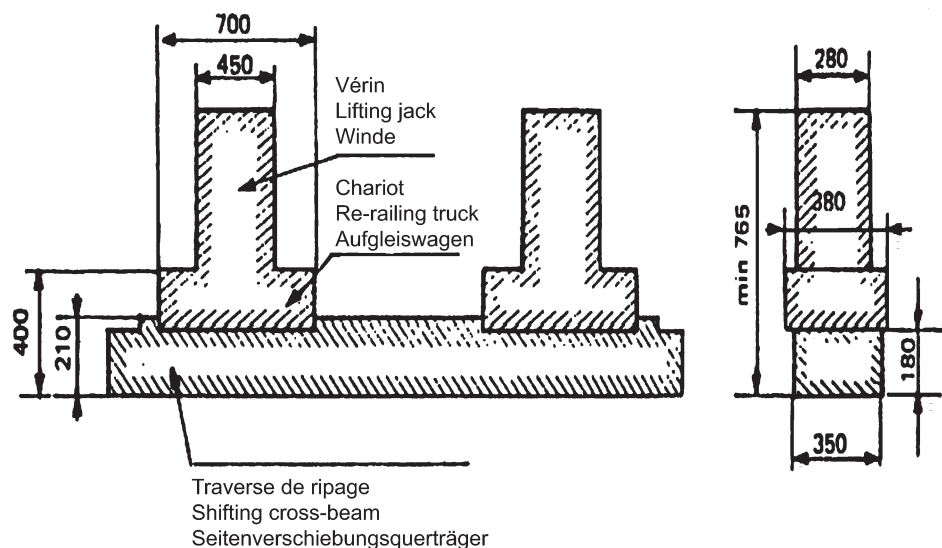
- sprejemljivi so le preizkusi in izračuni, za katere so bile potrjene numerične simulacije,
- v datoteki o vzdrževanju je treba upoštevati, da uporaba termomehničnega valjanega jekla zahteva posebne postopke v zvezi z vročino (obdelava).

#### 2.3 Dviganje

Poleg specifikacij iz oddelka 4.2.2.3.2.4 te TSI se zahteva tudi skladnost dviganja s spodnjim diagramom:

Slika

#### Relevage sur la voie/Rerailing



## 2.4 Os

Poleg specifikacij iz oddelka 5.4.2.4 in Priloge M 1.4 te TSI se za največje dopustne napetosti uporabljajo naslednji standardi: EN 13103 oddelek 7, EN 13260 oddelek 3.2.2 in EN 13261 oddelek 3.2.3.

## 2.5 Dinamično vedenje vozila

Poleg specifikacij iz oddelka 4.2.3.4 te TSI se morata za posebne primere podstavnih vozičkov, ki niso vključeni v Prilogo Y, uporabljati EN 14363 ali objava UIC 432.

Poleg specifikacij iz oddelka 4.2.3.4.2.2 te TSI o zaščiti pred iztirjenjem med vožnjo po zasukanih tirih:

- se uporablja ena od treh metod, navedenih v EN 14363,
- za tovarne vagonne ti preizkusi niso potrebni, če so v skladu z zahtevami objave UIC 530-2.

## 2.6 Vzdržna tlačna sila

Poleg specifikacij iz oddelka 4.2.3.5 in Priloge R te TSI je potrebna tudi skladnost z oddelkom 3.2 objave UIC 530-2, razen z zahtevami po obveščanju študijske skupine UIC 2 in prejetju njenega soglasja.

## 2.7 Zaviranje

### 2.7.1 Shranjevanje energije

Poleg specifikacij iz oddelka 4.2.4.1.2.4 te TSI se zahteva taka oblika shranjevanja energije, ki po stisku zavor (z najvišjim tlakom v zavornem valju in največjim hodom zavornega valja vagona pri kateri koli obremenitvi) brez dodajanja dodatne energije zagotavlja, da je tlak v pomožni posodi vsaj 0,3 bara višji od tlaka v zavornem valju.

## 2.8 Dvoosni vagoni

Poleg specifikacij iz oddelka 4.2.3.4.2.4 te TSI je za izračun vzmetenja dvoosnih vagonov obvezna uporaba objave UIC 517.

## 2.9 Električna ali elektromagnetna interferenca

Vagone, opremljene z virom energije, ki lahko povzroči električno interferenco, je treba pregledati v skladu z objavama UIC 550-2 in 550-3. Elektromagnetni podpis največje sestave vlaka mora biti potrjen.

## 2.10 Posebne vrste vagonov

Za vsako naslednjo vrsto vagonov veljajo ustrezne dodatne specifikacije:

- za vagonne z motorji na notranje izgorevanje: objava UIC 538,
- za veččlenske in členkaste vagonne: objava UIC 572,
- za vagonne za prenos zabojnikov, zamenljivih tovarnišč in vodoravno naloženih premičnih enot: objava UIC 571-4,
- za toplotno izolirane in hlajene vagonne: objava UIC 554-2,
- za polpriklonike na podstavnih vozičkih: objava UIC 597.

## 2.11 Vagoni, ki prihajajo v Združeno kraljestvo

Vagoni, ki prihajajo v Združeno kraljestvo, morajo biti usklajeni tudi z zahtevami iz objave UIC 503, ki se nanaša na posebne pogoje v Združenem kraljestvu.“

6. Za Prilogo KK se vstavi naslednja nova priloga

„PRILOGA LL

### REFERENČNI DOKUMENT ZA DETEKTORJE PREGRETOSTI PESTNICE

*Opomba:* ta priloga je objavljena tudi kot tehnični dokument Evropske železniške agencije in se posodablja v skladu s členom 1a(4).

#### 1. IZRAZI IN OPREDELITVE POJMOV

Za namene te priloge se uporabljajo naslednji izrazi in opredelitve:

*Osní ležaj:* ležaj ali sklop ležajev na osi tirničnega vozila, ki prenaša delež teže tirničnega vozila neposredno na kolesne dvojice.

*Pestnica:* struktura, ki ima na primer okvir za ležaj, ki vključuje ali je povezan s osnim ležajnim čepom in zagotavlja vez s podstavnim vozičkom in/ali vzmetenjem.

#### **Detektor pregretosti pestnice (HABD):**

*Ciljna cona:* opredeljeno območje na spodnji strani pestnice, katerega temperaturo nadzira HABD.

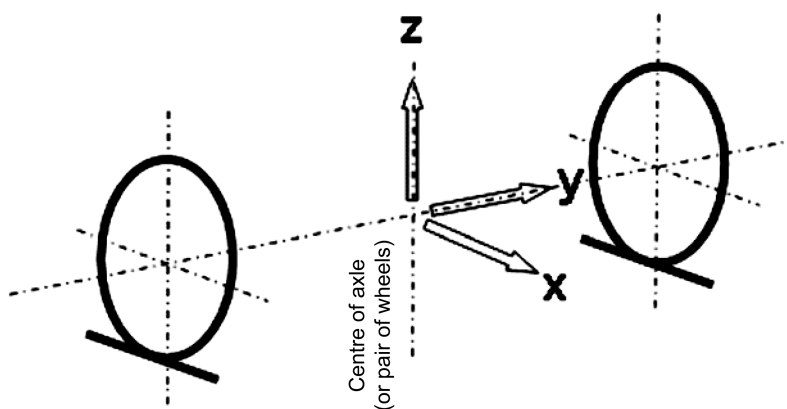
*Ciljno območje:* tlorisne dimenzije ciljne cone, tj. v ravnini XY.

*Zaščitená cona:* cona, v kateri so viri vročine, ki lahko vplivajo na vedenje HABD, na primer izpušni plini, izključeni ali toplotno zaščiteni.

*Koordinate voznega parka:* koordinate voznega parka iz slike 1 temeljijo na desnoročnem kartezijskem koordinatnem sistemu, v katerem leži pozitivna os X vzdolž vozila v smeri potovanja, os Z je usmerjena navpično navzgor, izhodišče pa je v središču osi kolesne dvojice. Os Y je prečna os.

Slika 1

#### Koordinate voznega parka



*Kolesna dvojica:* enota, ki je sestavljena iz: osi, dveh koles in njunih osnih ležajev ali para samostojnih koles, ki se nahajata na enakem vzdolžnem položaju, ter njunih ležajev.

*Vir toplote:* del voznega parka, katerega temperatura lahko presega temperaturo spodnje strani pestnice med obratovanjem, kot je vroči tovor ali izpušna cev.

## 2. SIMBOLI IN OKRAJŠAVE

Za namene te priloge se uporabljajo naslednji simboli in okrajšave:

HABD	detektor pregrelosti pestnice
IM	upravljevec infrastrukture (kot je opredeljeno v TSI)
LPZ	vzdolžna dolžina v mm zaščitene cone
LTA	vzdolžna dolžina v mm ciljnega območja
PZ	zaščitena cona
RST	vozni park (kot je opredeljen v TSI)
RU	prevoznik v železniškem prometu (kot je opredeljen v TSI)
TA	ciljno območje
TSI	tehnična specifikacija za interoperabilnost
WPZ	stranska širina v mm zaščitene cone
WTA	stranska širina v mm ciljnega območja
YPZ	stranski položaj v mm od središča zaščitene cone glede na središčnico vozila
XTA	vzdolžen položaj od centra ciljnega območja glede na središčnico vozila
YTA	stranski položaj od centra ciljnega območja glede na središčnico vozila

## 3. ZAHTEVE GLEDE VOZNEGA PARKA

Ta oddelek vsebuje zahteve v zvezi z vmesnikom HABD za vozni park.

### 3.1 Ciljna cona

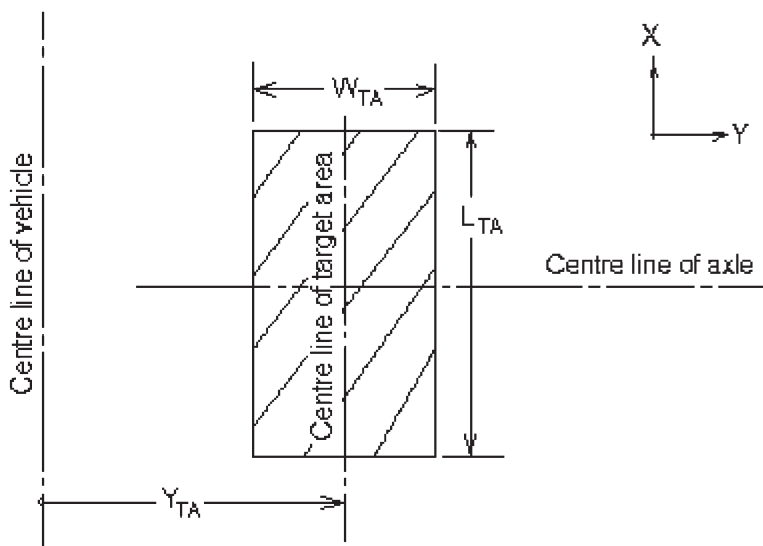
Ciljna cona je območje na spodnji površini pestnice, opredeljeno s presekom pestnice z virtualno kocko, katere vodoravno območje prečnega prereza pri uporabi koordinat voznega parka določajo dimenzije XTA in YTA. Vodoravno območje prečnega prereza virtualne kocke je zato skladno s tlorisnim območjem (tj. na ravnini XY) ciljne cone, ki se v tej prilogi imenuje ciljno območje.

### 3.2 Ciljno območje

Ciljno območje se v prostoru določi glede na dimenzije osi ter opredeljuje območje, v katerem se HABD lahko osredotoči na spremljanje temperature v pestnici. Slika 2 kaže položaj in najmanjše dimenzije ciljnega območja z uporabo koordinat voznega parka.

Slika 2

Dimenzije in položaj ciljnega območja (TA) v ravnini XY (gledano od spodaj)



### 3.3 Dimenzije ciljnega območja

Ob upoštevanju mehanskih toleranc ima ciljno območje:

- stransko širino, WTA, ki je večja ali enaka 50 mm,
- vzdolžno dolžino, LTA, ki je večja ali enaka 100 mm.

### 3.4 Položaj ciljnega območja v ravnini XY

V ravnini XY je središče ciljnega območja postavljeno na stransko razdaljo, YTA, glede na središče osi (ali središče para koles na enakem položaju), pri čemer je 1 065 mm manj ali enako YTA, YTA pa meri manj ali enako 1 095 mm. Na vzdolžni osi je središče ciljnega območja skladno z osno središčnico.

### 3.5 Zahteve glede vidnosti za ciljno območje

Vozni park je projektiran tako, da ni ovir med ciljno cono in HABD, ki bi lahko ogrozile ali preprečile osredotočanje HABD v ciljni coni in s tem preprečile merjenje termičnega sevanja.

*Opomba:* Cilj projektiranja pestnice za vozni park je doseči enotno razporeditev temperature v ciljni coni.

## 4. OSTALE ZAHTEVE GLEDE MEHANSKEGA PROJEKTIRANJA

Za čim manjše tveganje, da bi HABD v svoje izračune vključil temperature iz vira toplote, ki se ne nahaja v pestnici, se vozni park projektira tako, da ostali viri toplote, na primer vroči tovor ali izpušni plini, niso neposredno ob ciljnem območju ali nad njim. Zato ni v zaščiteni coni, opredeljeni v tem dokumentu, nobenega drugega vira toplote.

*Opomba 1:* Če projektiranje voznega parka omogoča, da je v zaščiteni coni vključen vir toplote, ki ni pestnica, mora biti ta vir toplote toplotno ščiteno, da se preprečijo napačni temperaturni izračuni HABD, ki spremlja njegovo termično sevanje.

*Opomba 2:* Zaščiteni cono se ohranja za vse vozne parke, vključno na primer za vozni park z vmesnimi ležaji.

### 4.1 Zaščiteni cona

Zaščiteni cono določa pravokotno območje, ki vključuje ciljno območje in se navpično razteza ter tako oblikuje virtualno kocko. Dimenzije kocke določata LPZ in WPZ v ravnini XY ter HPZ na navpičnih oseh. Slika 3 kaže možen položaj ciljnega območja v zaščiteni coni na podlagi koordinat voznega parka.

Ob upoštevanju mehanskih toleranc so dimenzije kocke zaščiteni cone naslednje:

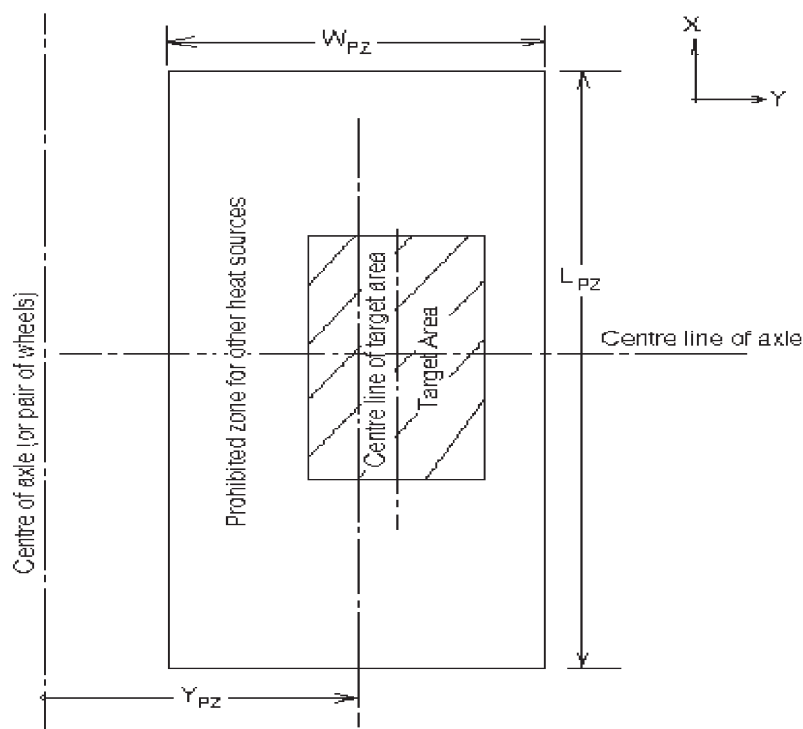
- stranska širina, WPZ, je večja ali enaka 100 mm,
- vzdolžna dolžina, LPZ, je večja ali enaka 500 mm,
- navpična višina, HPZ, z izhodiščem v točki v ravnini XY neposredno nad HABD in koncem na višini ciljnega območja, toplotnega štita ali vozila.

Položaj središča zaščiteni cone v ravnini XY je naslednji:

- v stranski smeri, YPZ = 1 080 mm ± 5 mm, izmerjeno glede na središče osi (ali središče para koles na enakem položaju),
- v vzdolžni smeri je skladno s središčnico osi ± 5 mm.

Slika 3

Dimenzije zaščitene cone (PZ) v ravnini XY (gledano od spodaj) z možnim položajem ciljnega območja



## 5. REFERENČNA PREGLEDNICA

Za namene sledljivosti je v ta dokument vključena referenčna preglednica s prvotnim prEN 15437.

Sklicevanje na oddelek dokumenta	Sklicevanje na oddelek prEN15437
1	3.0
2	4.0
3	5
3.1	5.1
3.2	5.1.1
3.3	5.1.2
3.4	5.1.3
3.5	5.1.4
4	5.2
4.1	5.2.1"

## PRILOGA II

Priloga P.5 Odločbe 2006/920/ES se nadomesti z naslednjim:

## „PRILOGA P.5

**ABECEDNO OZNAČEVANJE INTEROPERABILNE ZMOŽNOSTI**

,TEN': vozilo, ki izpolnjuje naslednje pogoje:

- vozilo je skladno z vsemi ustreznimi TSI, veljavnimi ob začetku obratovanja vozila, in je pridobilo dovoljenje za začetek obratovanja v skladu s členom 22(1) Direktive 2008/57/ES,
- vozilo ima dovoljenje, ki velja v vseh državah članicah v skladu s členom 23(1) Direktive 2008/57/ES, ali je kot nadomestno možnost pridobilo posamezna dovoljenja vseh držav članic.

,PPV/PPW': vagon, ki je skladen s sporazumom PPV/PPW (znotraj držav OSJD) (prvotna oblika: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении)).

Opombe:

- (a) Vozila z oznako TEN ustrezajo oznakam 0 do 3 za prvo številko v številki vozila iz Priloge P6.
- (b) Vozila, ki nimajo dovoljenja za obratovanje v vseh državah članicah, morajo imeti oznako držav članic, v katerih so pridobila dovoljenje za obratovanje. Seznam držav članic, ki odobrijo dovoljenja, mora biti označen glede na eno od naslednjih skic, pri čemer D pomeni državo članico, ki je odobrila prvo dovoljenje (v navedenem primeru Nemčija), F pa pomeni državo članico, ki je druga odobrila dovoljenje (v navedenem primeru Francija). Države članice so označene v skladu s Prilogo P.4. To lahko velja tako za vozila, ki so skladna s TSI, kot tudi za tista, ki niso. Ta vozila ustrezajo oznakam 4 do 8 za prvo številko v številki vozila iz Priloge P6.

