

II

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění není povinné)

ROZHODNUTÍ

KOMISE

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 23. ledna 2009,

kterým se mění rozhodnutí 2006/861/ES a 2006/920/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystémů transevropského konvenčního železničního systému

(oznámeno pod číslem K(2009) 38)

(Text s významem pro EHP)

(2009/107/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na směrnici 2008/57/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (Přepřevané znění) ⁽¹⁾, a zejména na čl. 6 odst. 1 uvedené směrnice,

s ohledem na doporučení Evropské agentury pro železnice o průběžné revizi TSI nákladního vozu (ERA/REC/INT/03-2008) ze dne 27. října 2008,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Článek 12 nařízení (ES) č. 881/2004 Evropského parlamentu a Rady ⁽²⁾ vyžaduje, aby Evropská agentura pro železnice (dále jen „agentura“) zajistila přizpůsobení technických specifikací pro interoperabilitu (dále jen „TSI“) technickému pokroku, vývoji na trhu a sociálním požadavkům a navrhla Komisi změny TSI, které považuje za nutné.
- (2) Rozhodnutím C(2007) 3371 ze dne 13. července 2007 udělila Komise agentuře rámcové pověření pro výkon některých činností podle směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského

vysokorychlostního železničního systému ⁽³⁾ a směrnice 2001/16/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému ⁽⁴⁾. Na základě podmínek tohoto rámcového pověření byla agentura požádána o provedení revize TSI kolejová vozidla – nákladní vozy přijaté rozhodnutím Komise 2006/861/ES ze dne 28. července 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Kolejová vozidla – nákladní vozy“ transevropského konvenčního železničního systému ⁽⁵⁾, poskytnutí technického stanoviska k zásadním chybám a zveřejnění seznamu zjištěných menších chyb.

- (3) Vstup Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě z roku 1999 (COTIF) v platnost dne 1. července 2006 přinesl nové předpisy upravující technické specifikace použitelné pro železnicové vozy. Předcházející dohodu RIV mezi železničními podniky částečně nahradila nová soukromá a dobrovolná dohoda, Všeobecná dohoda o používání nákladních vozů (GCU) ⁽⁶⁾ mezi železničními podniky a majiteli vozů, a rozhodnutí 2006/861/ES.
- (4) Zatímco vozy registrované podle dohody RIV vyžadovaly pouze jedno povolení vydané registrujícím železničním podnikem, směrnice 2001/16/ES vyžadovala schválení každého členského státu. Tento problém prozatím řešil

⁽³⁾ Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 344, 8.12.2006, s. 1.

⁽⁶⁾ Internetové stránky Všeobecné dohody o používání nákladních vozů: <http://www.gcubureau.org>.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1.

oddíl 7.6 přílohy rozhodnutí 2006/861/ES, který stanoví, že když je pro skupinu vozů vystaven bezpečnostní certifikát nebo povolení k uvedení do provozu v jednom členském státě, uznají je vzájemně všechny členské státy tak, aby se předešlo dvojímu ověřování bezpečnosti či interoperability ze strany orgánů bezpečnosti práce. Tento oddíl rovněž stanoví, že jelikož rozhodnutí 2006/861/ES obsahuje otevřené body, bude povolení k uvedení do provozu vzájemně uznáváno s výjimkou uvedenou v příloze JJ uvedeného rozhodnutí. Jelikož však příloha JJ jasně nestanoví podmínky, za kterých musí být povolení k uvedení nákladního vozu do provozu v jednom členském státě uznáno v jiném členském státě, použití oddílu 7.6 přílohy rozhodnutí 2006/861/ES vede k různým výkladům. To má za následek právní nejistotu a způsobuje to problémy v odvětví, které požaduje, aby Komise neprodleně učinila opatření.

- (5) Tento problém je možné nyní vyřešit, neboť čl. 23 odst. 1 směrnice 2008/57/ES stanoví, že u vozidel, která plně odpovídají TSI pokrývajícím všechny aspekty příslušných subsystémů bez zvláštních případů a otevřených bodů týkajících se výhradně technické kompatibility mezi vozidlem a sítí, nebudou požadována žádná dodatečná povolení k uvedení do provozu, budou-li v jiných členských státech provozována na sítích odpovídajících TSI nebo za podmínek uvedených v odpovídajících TSI.
- (6) Rozhodnutí 2006/861/ES obsahuje celou řadu otevřených bodů a technických chyb. Zatímco by bylo možné použít vnitrostátní technické předpisy za účelem splnění základních požadavků souvisejících s těmito otevřenými body, není právní jistota, že by tato vnitrostátní řešení akceptovaly jiné členské státy. Navíc příslušný postup podle článku 7 směrnice 2008/57/ES vyžaduje neprodleně změnit příslušné specifikace TSI z důvodu závažné nebo zásadní chyby.
- (7) Za účelem obnovení úplné interoperability nákladních vozů určených pro mezinárodní dopravu je potřebná okamžitá revize rozhodnutí 2006/861/ES, která musí vyjasnit podmínky, za kterých je platné povolení k uvedení do provozu u vozu odpovídajícího TSI ve všech dalších členských státech.
- (8) Vozy, jejichž uvedení do provozu bylo povoleno podle čl. 22 odst. 1 směrnice 2008/57/ES a jež mají povolení platné ve všech členských státech podle čl. 23 odst. 1 směrnice 2008/57/ES, by měly být abecedně označeny jasným a snadno rozpoznatelným způsobem. Je proto nutné změnit přílohu P5 TSI týkající se subsystému Provoz a řízení dopravy transevropského konvenčního železničního systému, přijaté rozhodnutím Komise 2006/920/ES ⁽¹⁾.
- (9) Rozhodnutí 2006/861/ES a 2006/920/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.

- (10) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Změny rozhodnutí 2006/861/ES

Rozhodnutí 2006/861/ES se mění takto:

- a) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 1a

Technická dokumentace

1. Evropská agentura pro železnice (ERA) zveřejní na svých internetových stránkách jako technický dokument ERA obsah přílohy LL.

2. ERA zveřejní na svých internetových stránkách jako technický dokument ERA seznam kompletně schválených brzdových špalíků z plastů pro mezinárodní dopravu uvedených v přílohách P a JJ.

3. Agentura zveřejní na svých internetových stránkách jako technický dokument ERA dodatečné specifikace týkající se táhlového ústrojí uvedeného v příloze JJ.

4. Agentura aktualizuje technické dokumenty uvedené v odstavcích 1 až 3 a vyrozumí Komisi o každém novém znění. Komise o tom bude informovat členské státy prostřednictvím výboru zřízeného podle článku 29 směrnice 2008/57/ES. Domnívá-li se Komise nebo některý členský stát, že technický dokument nespĺňuje požadavky směrnice 2008/57/ES nebo jiného právního předpisu Společenství, bude tato záležitost projednána ve výboru. Na základě diskuzí ve výboru a na žádost Komise agentura technický dokument stáhne nebo jej změní.“

- b) Přílohy se mění podle přílohy I.

Článek 2

Změna rozhodnutí 2006/920/ES

Příloha P5 rozhodnutí 2006/920/ES se mění podle přílohy II.

Článek 3

Jestliže označení „TEN“ na nákladních vozech, které byly uvedeny do provozu před vstupem tohoto rozhodnutí v platnost, není v souladu se specifikací uvedenou v příloze II, bude toto označení odstraněno do 31. prosince 2010.

Článek 4

Toto rozhodnutí se použije ode dne 1. července 2009.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 359, 18.12.2006, s. 1.

Článek 5

Toto rozhodnutí je určeno členskými státy.

V Bruselu dne 23. ledna 2009.

Za Komisi
Antonio TAJANI
místopředseda

PŘÍLOHA I

Přílohy rozhodnutí 2006/861/ES se mění takto:

1) Příloha se mění takto:

a) Oddíl 4.2.3.3.2 se nahrazuje tímto:

„Toto zůstává otevřeným bodem s výjimkou vozů, jež splňují podmínky uvedené v oddíle 7.6.4.“

b) V oddíle 4.2.3.4.2.1 se druhá odrážka síly Y/Q nahrazuje tímto:

„— **Síly Y/Q**

S cílem zamezit vyšplhání kola na hlavu kolejnice nesmí podíl příčné síly Y a svislého zatížení kola Q překročit tyto hodnoty

$(Y/Q)_{\text{lim}} = 0,8$ pro dynamické zkoušky na koleji

$(Y/Q)_{\text{lim}} = 1,2$ pro zkoušky v klidu“

c) V oddíle 4.2.3.4.2.2 se první věta nahrazuje tímto:

„Vozy jsou způsobilé pojíždět po zborcené koleji, jestliže (Y/Q) pro zkoušky v klidu nepřekročí mez uvedenou v oddíle 4.2.3.4.2.1 v oblouku o poloměru $R = 150$ m na dané zborcené koleji.“

d) Za oddíl 6.2.3.2.1.3 se vkládá nový oddíl, který zní:

„6.2.3.2.1.4 *Vyjmutí ze zkoušek v klidu*

Nákladní vozy jsou vyjmuty ze zkoušek v klidu uvedených v oddíle 4.2.3.4.2.1, jestliže splňují požadavky předpisu Mezinárodního svazu železnic (UIC) č. 530-2 (květen 2006).“

e) Oddíl 7.6 se nahrazuje tímto:

„7.6 **POVOLENÍ K UVÁDĚNÍ VOZŮ SPLŇUJÍCÍCH TSI DO PROVOZU**

7.6.1 V případech podle čl. 17 odst. 1 směrnice 2008/57/ES, kdy bylo dosaženo shody s TSI a v jednom členském státě bylo vystaveno ES prohlášení o ověření pro nákladní vozy, uznají je všechny členské státy.

7.6.2 V rámci žádosti o povolení k uvedení do provozu podle článku 21 směrnice 2008/57/ES mohou žadatelé požádat o povolení k uvedení do provozu pro skupiny vozů. Vozy mohou být seskupeny podle série, přičemž se použije čl. 21 odst. 13 směrnice 2008/57/ES, nebo podle typu, kdy se použije článek 26 uvedené směrnice.

7.6.3 Podle čl. 21 odst. 5 směrnice 2008/57/ES je povolení udělené v jednom členském státě platné ve všech ostatních členských státech, jestliže nejsou požadována dodatečná povolení. Členské státy však mohou využít této možnosti pouze za podmínek uvedených v člincích 23 a 25 uvedené směrnice. Podle čl. 23 odst. 4 uvedené směrnice je jednou z podmínek umožňujících členskému státu požádat o „dodatečné povolení“ výskyt nevyřešených bodů souvisejících s technickou kompatibilitou mezi infrastrukturou a vozidly. Za tímto účelem uvádí příloha JJ v souladu s čl. 5 odst. 6 uvedené směrnice seznam otevřených bodů, které mohou vyžadovat dodatečné kontroly s ohledem na zajištění technické kompatibility mezi infrastrukturou a vozidly.

7.6.4 Povolení k uvedení do provozu udělené v jednom členském státě je platné ve všech dalších členských státech za těchto podmínek:

- a) vůz byl schválen podle článku 22 směrnice 2008/57/ES na základě této TSI včetně ověření ve vztahu k otevřeným bodům uvedeným v části 1 přílohy JJ;
- b) vůz je v souladu s rozchodem koleje 1 435 mm;
- c) vůz má zátěžový obrys G1 podle přílohy C3;
- d) vůz má rozvor náprav nepřesahující 17 500 mm mezi dvěma sousedícími nápravami;
- e) vůz splňuje požadavky části 2 přílohy JJ.

7.6.5 I když byl vůz schválen k uvedení do provozu, je třeba zajistit, aby byl tento vůz provozován po slučitelných infrastrukturách; to je možno provést použitím registrů infrastruktury a kolejových vozidel.“

2) Příloha B se mění takto:

a) poznámka 4) v bodě B.3 se nahrazuje tímto:

„4) Stávající vozy, které mohou vézt stejný náklad jako v případě přepravy S rychlostí 120 km/h, již mají označení „***“ umístěné na pravé straně od označení nejvyššího zatížení; do této kategorie nesmějí být přidány žádné další vozy.“

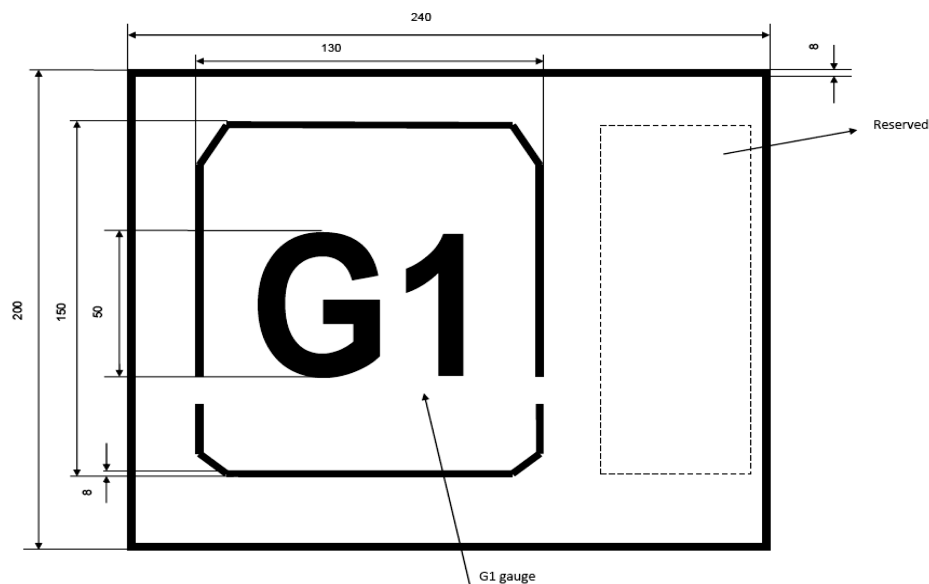
b) V bodě B.3 se vkládá nová poznámka, která zní:

„5) Nové vozy s brzdícím účinkem vozů S2 podle tabulky v části 4.2.4.1.2.2, které mohou vézt stejný náklad jako v případě přepravy S rychlostí 120 km/h podle konkrétních specifikací uvedených v příloze Y, musí nést označení „***“ umístěné na pravé straně od označení nejvyššího zatížení.“

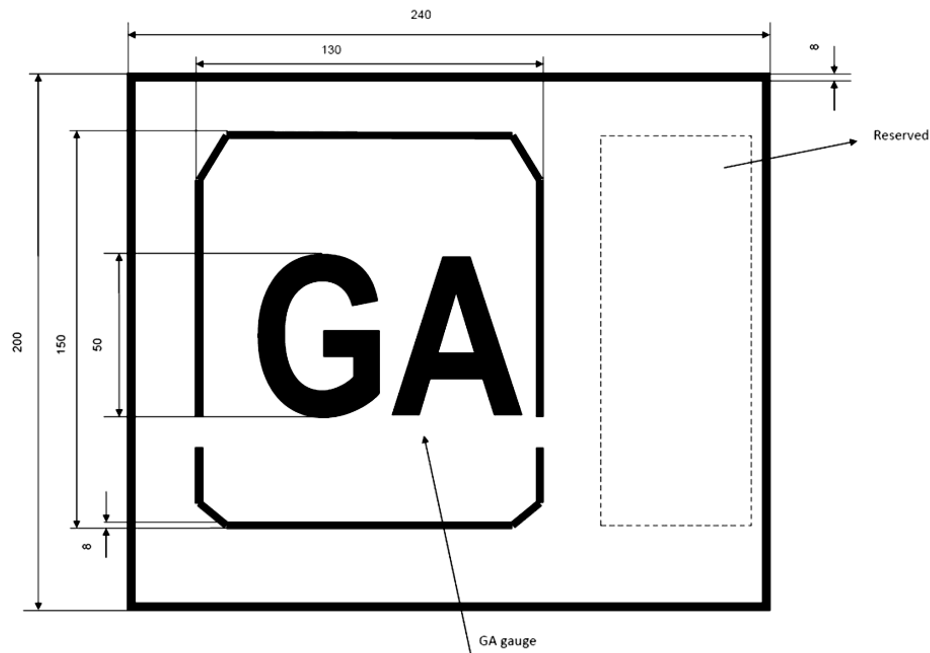
c) Bod B.32 se nahrazuje tímto:

„B.32 OZNAČENÍ OBRYSŮ VOZŮ

1. Vozy vyrobené pro obrys G1 musí být označeny takto:



2. Vozy vyrobené pro obrysy GA, GB nebo GC musí být označeny takto:



- 3) V bodě L.1.4.2.1 přílohy L se poslední věta nahrazuje větou, která zní:

„Jsou-li na vozy, které jsou 100 % brzděny špalíkovými brzdami, namontována celistvá kola, je třeba vzít v úvahu tyto parametry:

Průměr kola (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 brzdění	45 min.	45 min.	45 min.
Provozní rychlost	60 km/h	60 km/h	60 km/h

Upozornění: U zvláštních typů nákladní dopravy je možné změnit hodnoty výkonu a/nebo doby brzdění a/nebo provozní rychlosti a/nebo zatížení na nápravu a/nebo průměru kola s cílem zjistit termomechanické chování těchto kol v souvislosti s omezeným použitím.“

- 4) Bod P.1.10 „Brzdové špalíky“ přílohy P se nahrazuje tímto:

„P.1.10. Brzdové špalíky

Testovací postup pro hodnocení konstrukcí, které mají být použity pro brzdové špalíky jako prvek interoperability, má být proveden podle popisu uvedeného v příloze I části I.10.2. Tento popis zůstává pro brzdové špalíky z plastů otevřeným bodem.

Brzdové špalíky z plastů, které se již používají, prošly úspěšně zkouškami podle pravidla P.2.10. Seznam zcela schválených brzdových špalíků z plastů pro mezinárodní dopravu je uveden v technickém dokumentu, který zveřejní Evropská agentura pro železnice na svých internetových stránkách.“

- 5) Příloha JJ se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA JJ

JJ.1 SEZNAM OTEVŘENÝCH BODŮ

Níže uvedená tabulka shrnuje otevřené body této TSI a třídí je podle toho, zda souvisejí (sloupec ANO) či nikoli (sloupec NE) s technickou kompatibilitou mezi infrastrukturou a vozidly.

Odkaz na TSI	Název	ANO	NE
4.2.3.3.2	Detekce horkoběžnosti nápravových ložisek	X	
4.2.6.2	Aerodynamický efekt		X
4.2.6.3	Boční vítr	X	
4.3.3	Dopravní provozní a řídicí podsystém		X
6.1.2.2	Zkoušky svarů se provádějí v souladu s vnitrostátními předpisy.	X	
6.2.2.1	Zkoušky svarů se provádějí v souladu s vnitrostátními předpisy.	X	
6.2.2.3	Posouzení údržby	X	
6.2.3.4.2	Aerodynamické vlivy		X
6.2.3.4.3	Boční vítr	X	
Příloha E	Jízdní plocha zůstává otevřeným bodem až do zveřejnění normy EN.	X	
Příloha L	Popis kol z lité oceli zůstává otevřeným bodem. Je potřeba přijmout novou normu EN.	X	
Příloha P			
P.1.1	Rozvaděč		X
P.1.2	Reléový ventil pro proměnné zatížení a automatický přestavovač „prázdný-naložený“		X
P.1.3	Zařízení protismyku		X
P.1.7	Koncové kohouty		X
P.1.10	Brzdové špalíky – hodnocení konstrukcí	X	
P.1.11	Zrychlovací ventil		X
P.1.12	Automatická detekce proměnného zatížení a přestavovače „prázdný-naložený“		X
P.2.10	Brzdové špalíky – hodnocení výrobku	X	

JJ-2 UZAVŘENÍ OTEVŘENÝCH BODŮ A DODATEČNÉ SPECIFIKACE V PŘÍPADĚ VOZŮ UVEDENÝCH V ODDÍLE 7.6.4

1. Uzavření otevřených bodů

U vozů uvedených v oddíle 7.6 této TSI se otevřené body označené ve sloupci ANO přílohy JJ-1 uzavírají v tomto oddíle.

1.1 Detekce horkoběžnosti nápravových ložisek

Otevřený bod uvedený v oddíle 4.2.3.3.2 této TSI se uzavře, je-li vůz v souladu se specifikacemi příslušného technického dokumentu ERA.

1.2 Boční vítr

Otevřený bod uvedený v oddílech 4.2.6.3 a 6.2.3.4.3 této TSI se uzavře bez jakéhokoliv povinného předpisu týkajícího se konstrukce vozu. Je možné použít některá provozní opatření.

1.3 Zkoušky svarů

Otevřený bod uvedený v oddílech 6.1.2.2 a 6.2.21 této TSI se uzavře použitím normy EN 15085-5 z října 2007.

1.4 Posouzení údržby

Otevřený bod uvedený v příloze D této TSI se uzavře takto: každá kniha údržby,

- a) kterou použil předchozí registrující železniční podnik – člen RIV – v době zrušení RIV nebo
- b) která byla schválena v souladu s vnitrostátními nebo mezinárodními pravidly

a která také splňuje požadavky této TSI, je platná. Provozní výkonnost se považuje za uspokojivou.

1.5 Jízdní plocha

Otevřený bod uvedený v příloze E této TSI se uzavře takto: defekty jízdní plochy se posuzují v rámci údržby.

1.6 Litá kola

Otevřený bod uvedený v příloze L této TSI se uzavře takto: až do zveřejnění evropské normy nejsou kola z lité oceli povolena.

1.7 Konstrukce a hodnocení brzdových špalíků z plastů

Otevřený bod uvedený v přílohách P.1.10 a P.2.10 této TSI se uzavře příslušným technickým dokumentem uveřejněným na internetových stránkách ERA.

2. Dodatečné specifikace

Vozy uvedené v oddíle 7.6.4 vyžadují rovněž tyto dodatečné specifikace.

2.1 Nárazníky a táhlové ústrojí

— Mimo specifikace uvedené v oddíle 4.2.2.1.2.1 této TSI se rovněž vyžaduje, aby nárazníky vozů byly vybaveny vodícím zařízením pohyblivé části nárazníku, které brání volnému otáčení pohyblivé části kolem své podélné osy. Povolena tolerance rotace $\pm 2^\circ$ u nových nárazníků.

— Mimo specifikace uvedené v oddíle 4.2.2.1.2.2 této TSI, se rovněž vyžaduje, aby:

- a) mezilehlé táhlové ústrojí každé sady trvale spojených vozů (nebo spřažených vozů) mělo mez pevnosti v tahu vyšší než koncové táhlové ústrojí;
- b) se použil i technický dokument ERA „dodatečné specifikace platné pro táhlové ústrojí související s následujícími otázkami (očekává se, že norma prEN 15551 vyjde v dubnu 2009):
 - dynamická kapacita elektrické energie,
 - přípojky,
 - stlačení a zařízení proti rotaci,
 - mechanická odolnost,
 - pružná charakteristika,
 - označení,
 - výpočet dosahu nárazníku a materiál desky nárazníku,
 - světlost táhla.
- c) Co se týče mechanické odolnosti sestav, táhlové ústrojí (s výjimkou pružných zařízení), táhlové háky a šroubovka by měly být konstruovány na životnost 30 let. Na žádost zákazníka je možné odsouhlasit dvacet let.

- d) V následující tabulce jsou uvedeny síly a počet cyklů, jež mají být použity při dynamických typových zkouškách.

Podmínky pro dynamické typové zkoušky

Provozní požadavky			Použité síly		
Cyklus životnosti (roky)	Pravděpodobnost životnosti (%)	Bezpečnostní faktor (f_s)	Označení	Fáze 1	Fáze 2
			1MN	$\Delta F1 = 200 \text{ kN}$	$\Delta F2 = 675 \text{ kN}$
			1,2 MN	$\Delta F1 = 240 \text{ kN}$	$\Delta F2 = 810 \text{ kN}$
			1,5 MN	$\Delta F1 = 300 \text{ kN}$	$\Delta F2 = 1\,015 \text{ kN}$
				N1 v cyklech	N2 v cyklech
20	97,5	1,7	všechny	10^6	$1,45 \times 10^3$
30	97,5	1,7	všechny	$1,5 \times 10^6$	$2,15 \times 10^3$

Dynamické typové zkoušky je třeba provádět se třemi táhlovými ústrojími bez pružného zařízení. Všechny tři vzorky musí při zkoušce obstát, aniž by vykazovaly jakékoli poškození. Nesmí vykazovat žádné trhliny a tažná síla nesmí klesnout pod 1 000 kN.

2.2 Pevnost hlavní konstrukce vozu

Mimo specifikace uvedené v oddíle 4.2.2.3.1 této TSI se také vyžaduje, aby:

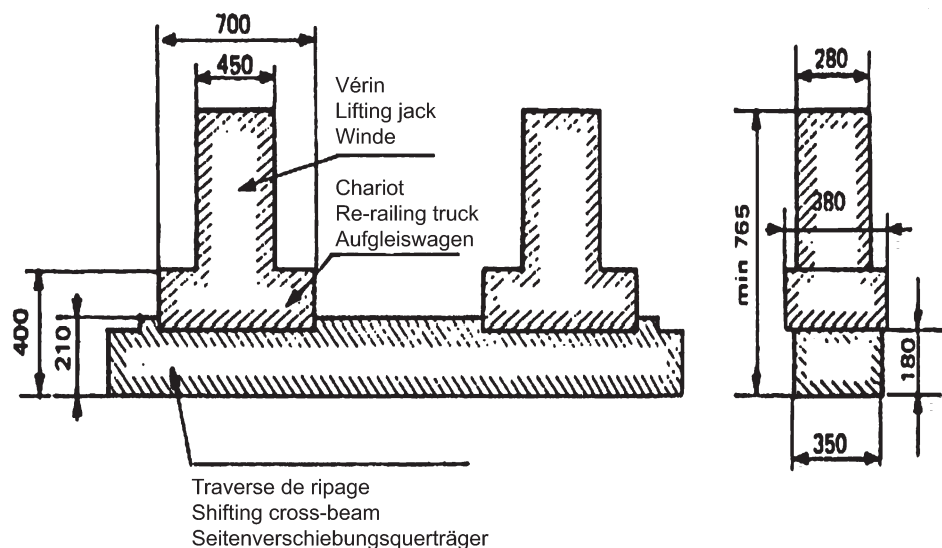
- byly akceptovány pouze zkoušky a výpočty, u nichž byly ověřeny numerické simulace,
- v knize údržby bylo zohledněno: použití termomechanické válcované oceli vyžaduje zvláštní opatření týkající se tepelného zpracování.

2.3 Zvedání

Mimo specifikace uvedené v oddíle 4.2.2.3.2.4 této TSI se rovněž vyžaduje, aby bylo zvedání v souladu s tímto nákresem:

Obrázek

Relevage sur la voie / Re-railing



2.4 Náprava

Mimo specifikace uvedené v oddíle 5.4.2.4 a příloze M 1.4 této TSI se pro maximální povolené napětí použijí tyto normy: EN 13103 část 7, EN 13260 část 3.2.2 a EN 13261 část 3.2.3.

2.5 Dynamické chování vozidla

Mimo specifikace uvedené v oddíle 4.2.3.4 této TSI se vyžaduje, aby byla pro konkrétní případy podvozků, které nejsou uvedeny v seznamu přílohy Y, použita norma EN 14363 nebo předpis UIC 432.

Mimo specifikace uvedené v oddíle 4.2.3.4.2.2 této TSI o bezpečnosti proti vykolejení při jízdě na zborcené koleji:

- se použije jedna ze tří metod uvedených v normě EN 14363,
- nákladní vozy jsou vyloučeny z těchto zkoušek, splňují-li požadavky předpisu UIC 530-2.

2.6 Podélná tlaková síla

Mimo specifikace uvedené v oddíle 4.2.3.5 a příloze R této TSI se rovněž požaduje shoda s oddílem 3.2 předpisu UIC 530-2 s výjimkou požadavku na komunikaci se studijní skupinou UIC (SG) 2 a získání jejího souhlasu.

2.7 Brzdění

2.7.1 Uložená energie

Mimo specifikace uvedené v oddíle 4.2.4.1.2.4 této TSI musí být uložená energie navržena takovým způsobem, že po použití brzdy (s max. tlakem v brzdových válcích a max. možnou účinností zdvihu válce vozu v jakémkoli stavu zatížení) musí být tlak v pomocném vzduchojemu nejméně o 0,3 baru větší než tlak brzdového válce, aniž by byla přidána jakákoli další energie.

2.8 Dvounápravové vozy

Mimo specifikace uvedené v oddíle 4.2.3.4.2.4 této TSI je použití předpisu UIC 517 povinné pro výpočet odpružení dvounápravových vozů.

2.9 Elektrická nebo elektromagnetická interference

Vozy vybavené zdrojem energie, který může způsobit elektrickou interferenci, musí být posouzeny podle předpisů UIC 550-2 a 550-3. Je nutné ověřit elektromagnetický podpis pro maximální řazení vlaku.

2.10 Zvláštní typy vozů

Pro každý z následujících typů vozů se použije příslušná dodatečná specifikace:

- vozy vybavené interním spalovacím motorem: předpis UIC 538,
- vícenásobné nebo členěné vozy: předpis UIC 572,
- vozy pro přepravu kontejnerů, výměnných skříní a vodorovně nakládaných pohyblivých jednotek: předpis UIC 571-4,
- tepelně izolované a chladičí vozy: předpis UIC 554-2,
- návěsy na podvozcích: předpis UIC 597.

2.11 Vozy přijíždějící do Spojeného království

Vozy přijíždějící do Spojeného království musí rovněž splňovat požadavky uvedené v předpisu UIC 503 týkající se zvláštních podmínek Spojeného království.“

- 6) Za přílohu KK se vkládá nová příloha, která zní:

„PŘÍLOHA LL

REFERENČNÍ DOKUMENT K DETEKCI HORKOBĚŽNOSTI NÁPRAVOVÝCH LOŽISEK

Poznámka: Tato příloha je rovněž zveřejněna jako technický dokument Evropské agentury pro železnice a bude dále vedena v souladu s článkem 1a(4).

1. POJMY A DEFINICE

Pro účely této přílohy se použijí následující pojmy a definice:

Nápravové ložisko: ložisko nebo sestava ložisek na nápravě kolejového vozidla, které přenáší část hmotnosti kolejového vozidla přímo na dvoukolí.

Ložisková skříň: konstrukce, včetně např. adaptéru ložiska s nábojem, která skrývá radiální ložisko nápravy nebo je s ním v kontaktu a tvoří stykovou plochu s uložením podvozku a/nebo odpružením.

Detektor horkoběžnosti nápravových ložisek (HABD):

Cílová zóna: definovaný prostor na spodní části ložiskové skříně, který je konstruován tak, aby jeho teplotu sledoval HABD.

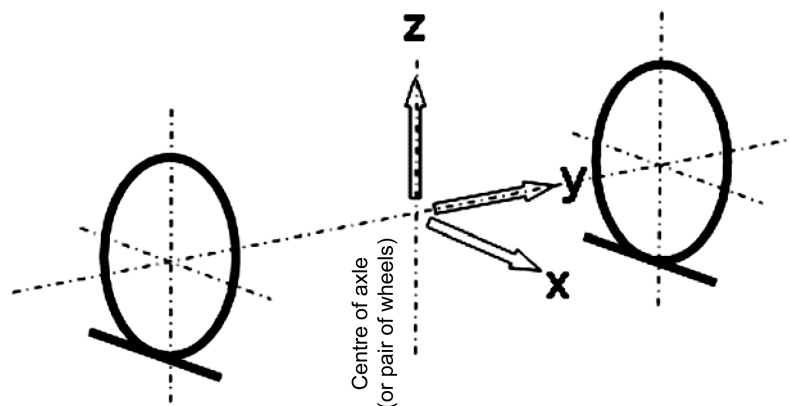
Cílový prostor: rozměry půdorysu, tj. v rovině XY cílové zóny.

Zakázaná zóna: zóna, ve které jsou vyloučeny nebo tepelně izolovány zdroje tepla, např. výfukové plyny, jež mohou ovlivnit chování HABD.

Souřadnice kolejového vozidla: souřadnice kolejového vozidla na obr. 1 vycházejí z pravidla pravé ruky kartesiánského systému souřadnic, kdy pozitivní osa X (podélná) jde podél vozidla ve směru jízdy, osa Z jde svisle nahoru a výchozí bod je uprostřed nápravy dvoukolí. Osa Y je boční osa.

Obrázek 1

Souřadnice nápravy kolejového vozidla



Dvoukolí: jednotka skládající se z nápravy, dvou kol a jejich nápravových ložisek nebo pár samostatných kol umístěných ve stejné podélné poloze a jejich ložiska.

Zdroj tepla: část kolejového vozidla mající teplotu přesahující provozní teplotu spodní části ložiskové skříně, např. horký náklad nebo výfuková trubka.

2. SYMBOLY A ZKRATKY

Pro účely této přílohy se použijí tyto symboly a zkratky:

HABD	Detektor horkoběžnosti nápravových ložisek
IM	Provozovatel infrastruktury (podle definice v TSI)
LPZ	Podélná délka zakázané zóny v mm
LTA	Podélná délka cílového prostoru v mm
PZ	Zakázaná zóna
RST	Kolejové vozidlo (podle definice v TSI)
RU	Železniční podnik (podle definice v TSI)
TA	Cílový prostor
TSI	Technická specifikace pro interoperabilitu
WPZ	Boční šířka zakázané zóny v mm
WTA	Boční šířka cílového prostoru v mm
YPZ	Boční poloha středu zakázané zóny vzhledem ke středové ose vozidla v mm
XTA	Podélná poloha středu cílového prostoru vzhledem ke středové ose vozidla
YTA	Boční poloha středu cílového prostoru vzhledem ke středové ose vozidla

3. POŽADAVKY NA KOLEJOVÁ VOZIDLA

Tento oddíl obsahuje požadavky na stranu kolejového vozidla stykové plochy HABD.

3.1 Cílová zóna

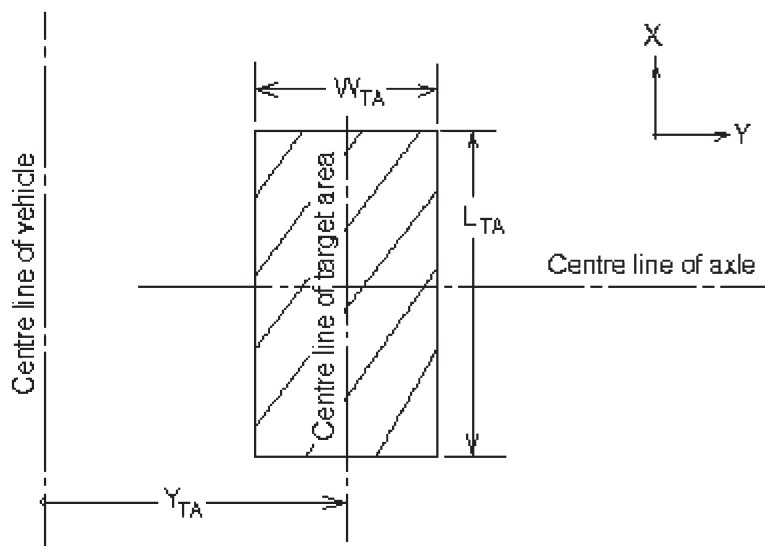
Cílová zóna je prostor ve spodní části ložiskové skříně definovaná průřezem ložiskové skříně s virtuálním kvádrem, který má vodorovnou plochu příčného řezu danou rozměry XTA a YTA za použití souřadnic kolejového vozidla. Vodorovná plocha příčného řezu virtuálního kvádra je proto shodná s plochou půdorysu (tj. v rovině (řezu) XY) cílové zóny, která se zde nazývá cílová zóna.

3.2 Cílový prostor

Cílový prostor je stanoven v místě ve vztahu k velikosti nápravy a definuje prostor, ve kterém se HABD může zaměřit na sledování teploty v ložiskové skříně. Obrázek 2 ukazuje polohu a minimální velikost cílového prostoru za použití souřadnic kolejového vozidla.

Obrázek 2

Velikost a poloha cílového prostoru (TA) v rovině XY (spodní pohled)



3.3 Velikost cílového prostoru

Při zohlednění mechanických tolerancí cílový prostor má:

- boční šířku WTA ≥ 50 mm,
- podélnou délku LTA ≥ 100 mm.

3.4 Poloha cílového prostoru v rovině XY

V rovině XY se střed cílového prostoru nachází v boční vzdálenosti YTA ve vztahu ke středu nápravy (nebo středu páru kol ve stejné poloze), kdy $1\,065\text{ mm} \leq YTA \leq 1\,095\text{ mm}$. V podélné ose se střed cílového prostoru shoduje se středovou osou nápravy.

3.5 Požadavky na viditelnost cílového prostoru

Kolejové vozidlo musí být konstruováno tak, aby nevznikly žádné překážky mezi cílovou zónou a HABD, jež by mohly bránit HABD v zaměření cílové zóny a tím měření jejího tepelného sálání.

Poznámka: Konstrukce ložiskové skříně kolejového vozidla by měla přispět k dosažení homogenního rozdělení teploty v rámci cílové zóny.

4. DALŠÍ POŽADAVKY NA MECHANICKOU KONSTRUKCI

Abyste měl HABD minimální příležitost vypočítat teplotu z jiného zdroje tepla než z ložiskové skříně, mělo by být kolejové vozidlo konstruováno tak, aby jiné zdroje tepla, např. horký užitečný náklad nebo výfuková trubka, nebyly v bezprostřední blízkosti ložiskové skříně nebo přímo nad cílovým prostorem. Pro usnadnění – uvnitř zakázané zóny, která je definována v tomto dokumentu, nesmí být žádný jiný zdroj tepla.

Poznámka 1: Je-li díky konstrukci kolejového vozidla možné/nevýhnutné, aby se v zakázané zóně nacházel jiný zdroj tepla než ložisková skříně, musí být tento zdroj tepelně izolován, aby se zabránilo chybným výpočtům teploty při měření tepelného sálání detektorem HABD.

Poznámka 2: Zakázaná zóna by měla platit pro všechna kolejová vozidla, včetně např. kolejového vozidla s vnitřními ložisky.

4.1 Zakázaná zóna

Zakázaná zóna je vymezena obdélníkovým prostorem, který zahrnuje cílový prostor, který je vodorovně rozšířen tak, aby tvořil virtuální kvádr. Rozměry kvádrů jsou LPZ a WPZ v rovině XY a HPZ ve svislých osách. Obrázek 3 zobrazuje možnou polohu cílového prostoru v zakázané zóně za použití souřadnic kolejového vozidla.

Rozměry kvádrů zakázané zóny při zohlednění mechanických tolerancí jsou:

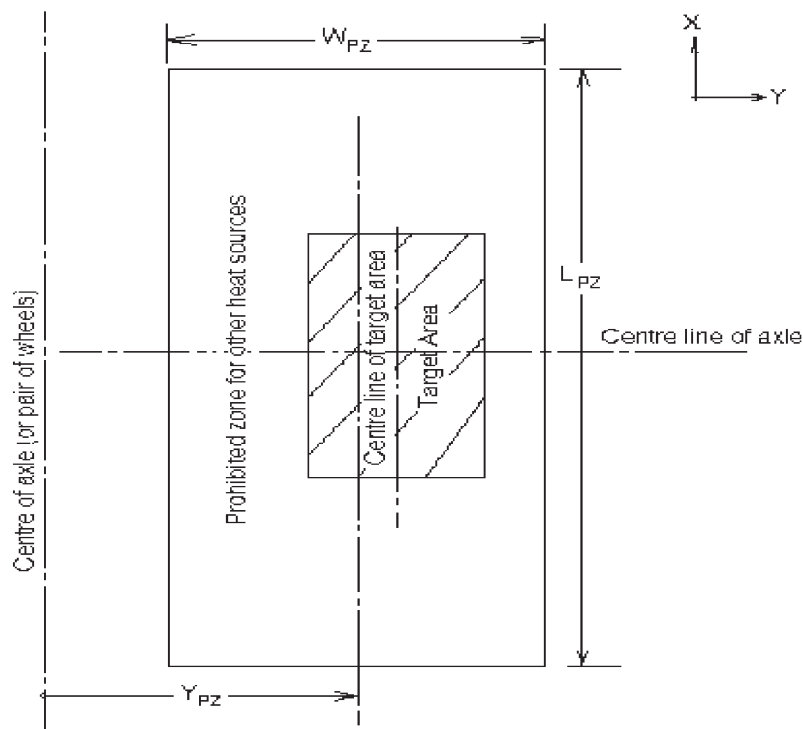
- boční šířka WPZ ≥ 100 mm,
- podélná délka LPZ ≥ 500 mm,
- svislá výška HPZ začíná v bodě roviny XY bezprostředně nad HABD a končí ve výšce cílového prostoru, výšce tepelného štítu nebo ve výšce vozidla.

Poloha středu zakázané zóny v rovině XY je:

- v bočním směru YPZ = $1\,080\text{ mm} \pm 5\text{ mm}$ měřeno ve vztahu ke středu nápravy (nebo středu páru kol ve stejné poloze),
- v podélném směru se shoduje se středovou osou nápravy $\pm 5\text{ mm}$.

Obrázek 3

Velikost zakázané zóny (PZ) v rovině XY (spodní pohled) znázorňující možnou polohu cílového prostoru



5. TABULKA VZÁJEMNÝCH ODKAZŮ

Pro účely vysledovatelnosti je uvedena tabulka odkazů vztahující se na tento dokument a na původní normu prEN 15437

Odkaz na oddíl dokumentu	Odkaz na část normy 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"

PŘÍLOHA II

Příloha P.5 rozhodnutí 2006/920/ES se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA P.5

ABECEDNÍ OZNAČENÍ ZPŮSOBILOSTI PRO INTEROPERABILITU

,TEN': Vozidlo, které splňuje tyto podmínky:

- odpovídá všem příslušným TSI platným v době uvedení do provozu a bylo schváleno pro uvedení do provozu podle čl. 22 odst. 1 směrnice 2008/57/ES,
- má povolení platné ve všech členských státech v souladu s čl. 23 odst. 1 směrnice 2008/57/ES nebo alternativně mu všechny členské státy udělily individuální povolení.

,PPV/PPW': Vůz, který je v souladu s dohodou PPV/PPW (ve státech OSŽD) (originál: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении))

Poznámky:

- a) Vozidla označená TEN odpovídají kódům 0 až 3 v první číslici čísla vozidla uvedeného v příloze P6.
- b) Vozidla, jež nemají povolení k provozu ve všech členských státech, vyžadují označení uvádějící členské státy, ve kterých je jejich provoz povolen. Členské státy, které povolení udělily, by měly být uvedeny na označení podle jednoho z následujících výkresů, přičemž D označuje členský stát, který udělil první povolení (v tomto případě Německo), a F označuje druhý členský stát, který povolení udělil (v tomto případě Francie). Kódy členských států jsou uvedeny v příloze P4. To se může týkat jak vozidel, která jsou v souladu s TSI, tak vozidel, která v souladu s TSI nejsou. Tato vozidla odpovídají kódům 4 nebo 8 v první číslici čísla vozidla podle specifikace v příloze P6.

