

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 23.1.2009
C(2009)38 окончателен

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 23.1.2009 година

**за изменение на Решение 2006/861/ЕО и Решение 2006/920/ЕО относно
техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС), свързани с
подсистемите на трансевропейската конвенционална железопътна система**

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 23.1.2009 година

за изменение на Решение 2006/861/ЕО и Решение 2006/920/ЕО относно техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС), свързани с подсистемите на трансевропейската конвенционална железопътна система

(Текст от значение ЕИП)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в Общността [...]¹, и по-специално член 6, параграф 1 от нея,

като взе предвид препоръката на Европейската железопътна агенция относно междинния преглед на Техническата спецификация за оперативна съвместимост за товарните вагони (ERA/REC/INT/03-2008) от 27 октомври 2008 г.,

като има предвид, че:

- (1) В член 12 от Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г.² се изисква от Европейската железопътна агенция (наричана отгук нататък „Агенцията“) да осигури, че техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) са адаптирани към техническия прогрес, към пазарните тенденции и към обществените изисквания, както и да предложи на Комисията измененията в ТСОС, които счете за необходими.
- (2) С Решение С(2007)3371 от 13 юли 2007 г., Комисията даде рамков мандат на Агенцията да изпълни някои дейности съгласно Директива 96/48/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове³ и Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система⁴. Съгласно условията на този рамков мандат, от Агенцията бе поискано да направи преглед на техническата спецификация за оперативна съвместимост

¹ ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.

² ОВ L 164, 30 април 2004 г., стр. 1. Коригирана версия в ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 3

³ ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6.

⁴ ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр. 1.

„Подвижен състав – товарни вагони“, приета с Решение на Комисията 2006/861/ЕО от 28 юли 2006 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост, отнасяща се за подсистемата подвижен състав — товарни вагони на трансевропейската конвенционална железопътна система⁵, както и да предостави технически становища относно грешките имащи критично значение и да публикува списък на констатирани малки грешки.

- (3) Влизането в сила от 1 юли 2006 г. на Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 1999 г. въведе нови правила относно техническите спецификации за вагоните. Бившата Международна спогодба за взаимно използване на товарни вагони (RIV) бе частично заменена от ново частноправно и доброволно споразумение, Общият договор за ползване на товарни вагони (General Contract of Use – GCU)⁶ между ж.п. предприятия и стопаните на вагоните, както и от Решение 2006/861/ЕО.
- (4) Докато за вагоните, регистрирани по Спогодбата RIV се изискваше само едно разрешение, издавано от регистриращото железопътно предприятие, съгласно Директива 2001/16/ЕО се изискваше разрешение за всяка държава-членка. Този проблем бе временно решен чрез текста в раздел 7.6 на Приложението към Решение 2006/861/ЕО, който предвижда, че след като веднъж бъде предоставено сертифициране за безопасност или разрешение за въвеждане в експлоатация на групирани вагони в една държава-членка, това сертифициране или разрешение трябва да бъде взаимно признато от всички държави-членки, за да се избегне дублирането на проверки за безопасност и оперативна съвместимост от институциите за осигуряване на техническа безопасност. Там също така се посочва, че доколкото Решение 2006/861/ЕО съдържа открити въпроси (open points), разрешенията за въвеждане в експлоатация трябва да бъдат взаимно признавани, освен по отношение на посоченото в Приложение ЙЙ (Annex JJ) към това Решение. Но доколкото в Приложение ЙЙ не са ясно определени условията, при които дадено разрешение за въвеждане в експлоатация на вагон в една държава-членка трябва да бъде взаимно признато в други държави-членки, появиха се различни интерпретации относно прилагането на изискванията на раздел 7.6 на Приложението към Решение 2006/861/ЕО. Това доведе до правна несигурност и до трудности за съответния отрасъл, които създадоха необходимост за предприемане на незабавно действие от страна на Комисията.
- (5) Този проблем сега може да бъде разрешен, защото текстът на член 23, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО гласи, че тези железопътни возила, които са в пълно съответствие с ТСОС, обхващащи всички аспекти на съответните подсистеми (без специфични случаи и без откритите въпроси, свързани изключително с техническата съвместимост между железопътното возило и мрежата), не подлежат на допълнително разрешаване на въвеждане в експлоатация, ако се движат в съответстващи на ТСОС мрежи в други държави-членки или съгласно условията, посочени в съответните ТСОС.

⁵ ОВ L 344, 8.12.2006 г., стр. 1.

⁶ Уебсайтът на Общия договор за ползване на товарните вагони е: <http://www.gcuoffice.org/spip.php?article15>

- (6) В Решение 2006/861/ЕО са посочени редица открити въпроси и технически грешки. При все, че за да бъдат спазени свързаните с откритите въпроси съществени изисквания, би могло да се прилагат националните технически норми, не съществува правна сигурност, че тези национални решения биха се приемали от останалите държави-членки. Освен това, съгласно член 7 от Директива 2008/57/ЕО, необходимата процедура при наличие на значителна грешка или грешка от критично значение, е спешно да бъдат изменени съответните спецификации в ТСОС.
- (7) С оглед да бъде възстановена пълната оперативна съвместимост на товарните вагони, предназначени за международен транспорт, необходимо е незабавно преразглеждане на Директива 2006/861/ЕО, за да се изяснят условията, при които дадено разрешение за въвеждане в експлоатация на съответстващ с изискванията на ТСОС вагон би било валидно във всички останали държави-членки.
- (8) Вагони, за които е дадено разрешение за въвеждане в експлоатация в съответствие с член 22, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО и за които даденото разрешение е валидно във всички държави-членки, в съответствие с член 23, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО следва да бъдат обозначени с ясна и лесна за разпознаване маркировка с буквени символи. Следователно, необходимо е да се измени Приложение П5 към ТСОС относно подсистемата „Експлоатация и управление на трафика“ на трансевропейската конвенционална железопътна система, приета с Решение 2006/920/ЕО на Комисията от 11 август 2006 г.⁷.
- (9) Поради това, Решение 2006/861/ЕО и Решение 2006/920/ЕО следва да бъдат съответно изменени.
- (10) Предвидените в настоящото Решение мерки съответстват на становището на Комитета, създаден съгласно член 29, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1 Изменения на Решение 2006/861/ЕО

Решение 2006/861/ЕО се изменя, както следва:

а) Добавя се следният член:

„Член 1а

Технически документи

1. Европейската железопътна агенция (ERA) публикува на своя уебсайт съдържанието на Приложение ЛЛ (Annex LL), като технически документ на ERA.

⁷ OJ L 359 от 18 декември 2006 г., стр. 1.

2. Европейската железопътна агенция (ERA) публикува на своя уебсайт списък на цялостно одобрени композитни спирачни калодки за международен транспорт, споменати в Приложение П и Приложение ЙЙ (Annexes P and JJ), като технически документ на ERA.
 3. Агенцията публикува на своя уебсайт допълнителните спецификации във връзка с теглично-отбивачните съоръжения, споменати в Приложение ЙЙ (Annex JJ), като технически документ на ERA.
 4. Агенцията поддържа в актуализирано състояние посочените в параграфи от 1 до 3 технически документи и да информира Комисията за всякаква тяхна преработена версия. Комисията съответно ще информира държавите-членки чрез Комитета, създаден съгласно член 29 от Директива 2008/57/ЕО. Ако Комисията или държава-членка смята, че даден технически документ не съответства на изискванията на Директива 2008/57/ЕО или на който и да е друг законодателен документ на Общността, въпросът се обсъжда в Комитета. Въз основа на разискванията на Комитета и по искане от Комисията, съответните технически документи се оттеглят или изменят от Агенцията.“
- б) Приложенията се изменят както е посочено в Приложение I.

Член 2 *Изменения на Решение 2006/920/ЕО*

Приложение П5 (Annex P5) към Решение 2006/920/ЕО се изменя, както е посочено в Приложение II.

Член 3

Ако означението „TEN“ на товарни вагони, които са били въведени в експлоатация преди влизането в сила на настоящото Решение, вече не е в съответствие със смисъла на това означение, посочен в Приложение II, трябва в срок до 31 декември 2010 г. означението да бъде отстранено.

Член 4

Настоящото решение се прилага от 1 юли 2009 г.

Член 5

Адресати на настоящото решение са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на година. 23.1.2009

За Комисията
Antonio TAJANI
Заместник-председател на Комисията

Заверено копие
За Генералния секретар,

Jordi AYET PUIGARNAU
Началник на Канцеларията

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Приложенията към Решение 2006/861/ЕО се изменят, както следва:

1. Приложението се изменя, както следва:

а) Раздел 4.2.3.3.2 се заменя със следния текст:

„Това остава открит въпрос, освен за вагони, които са в съответствие с посочените в раздел 7.6.4 условия.“

б) В раздел 4.2.3.4.2.1 текстът на второто тире относно Y/Q сили се заменя със следното:

„- Y/Q сили

За да се ограничи рискът от повдигане на колелото върху релсата, отношението на напречната сила Y към вертикалния товар Q на колелото не трябва да надвишава

$(Y/Q)_{lim} = 0,8$ при динамични изпитания върху релсите

$(Y/Q)_{lim} = 1,2$ при стационарни изпитания“

в) В раздел 4.2.3.4.2.2 първото изречение се заменя със следния текст:

„Вагоните могат да се движат по криви с надвишение на външната релса (twisted tracks) когато (Y/Q) при стационарни изпитания не превишава граничната стойност, посочена в раздел 4.2.3.4.2.1 за крива с радиус $R = 150$ m и за определен вид релсов път с надвишение:“

г) След раздел 6.2.3.2.1.3 се добавя следният раздел:

“6.2.3.2.1.4. Случаи на освобождаване от стационарни изпитания

Товарните вагони се освобождават от посочените в раздел 4.2.3.4.2.1 изпитания, ако съответстват на изискванията на фиш UIC 530-2 (от май 2006 г.)“

д) Раздел 7.6 се заменя със следното:

„7.6 ДАВАНЕ НА РАЗРЕШЕНИЕ ЗА ВЪВЕЖДАНЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ВАГОНИ, КОИТО СА В СЪОТВЕТСТВИЕ С ТСОС

7.6.1. В съответствие с член 17, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО, в случаите когато е постигнато съответствие с ТСОС и е получена европейска декларация за проверка на товарни вагони в рамките на една държава-членка, това трябва да бъде взаимно признато от всички държави-членки.

7.6.2. При искане на разрешения за въвеждане в експлоатация, съгласно член 21 от Директива 2008/57/ЕО, заявителите могат да искат разрешения за въвеждане в експлоатация на групирани вагони. Вагоните могат да бъдат групирани в серии, в който случай се прилага член 21, параграф 13 от Директива

2008/57/ЕО, или в зависимост от типа им, в който случай се прилага член 26 от тази Директива.

7.6.3. В съответствие с член 21, параграф 5 от Директива 2008/57/ЕО, разрешението за въвеждане в експлоатация, дадено от една държава-членка, е валидно във всички останали държави-членки, освен ако не са поискани допълнителни разрешения. Държавите-членки, обаче, могат да използват такава възможност за допълнителни разрешения само при условията, посочени в член 23 и член 25 от посочената Директива. Съгласно член 23, параграф 4 от посочената Директива, едно от условията, даващи възможност на дадена държава-членка да поиска процедура за „допълнително разрешение“ е наличието на открити въпроси (open points) във връзка с техническата съвместимост между инфраструктурата и возилата. За тази цел, в Приложение ЙЙ (Annex JJ) е посочен списък на открити въпроси съгласно изискването в член 5, параграф 6 от посочената Директива, а също така са идентифицирани тези открити въпроси, по които може да са необходими допълнителни проверки с оглед на осигуряването на техническа съвместимост между инфраструктурата и возилата.

7.6.4. Дадено разрешение за въвеждане в експлоатация, предоставено от една държава-членка, е валидно във всички останали държави-членки при следните условия:

- а) вагонът е разрешен в съответствие с член 22 от Директива 2008/57/ЕО, въз основа на настоящата ТСОС, включително с направени проверки във връзка с откритите въпроси, посочени в Приложение ЙЙ (Annex JJ), част 1;
- б) вагонът е съвместим с междурелсието с размер 1435 mm;
- в) вагонът в натоварено състояние има габарит G1, както това е определено в Приложение В3 (Annex C3);
- г) вагонът има междуосово разстояние, което не надвишава 17 500 mm между две съседни оси;
- д) вагонът е в съответствие с изискванията на Приложение ЙЙ (Annex JJ), част 2.

7.6.5. Дори и даден вагон да е получил разрешение за въвеждане в експлоатация, необходимо е да се осигури, че той се експлоатира по съвместими инфраструктури; това може да бъде направено чрез използването на Регистрите за инфраструктура и подвижен състав.“

2. Приложение Б се изменя, както следва:

- а) в точка 3, забележка 4) се заменя със следното:

„4) Съществуващите вагони, които могат да бъдат изпращани на път със същите натоварвания, както при трафик S със 120 km/h, са вече означени със знака „**“, разположен отдясно на означенията за максимален товар; към тази категория не могат да се добавят допълнителни вагони.“

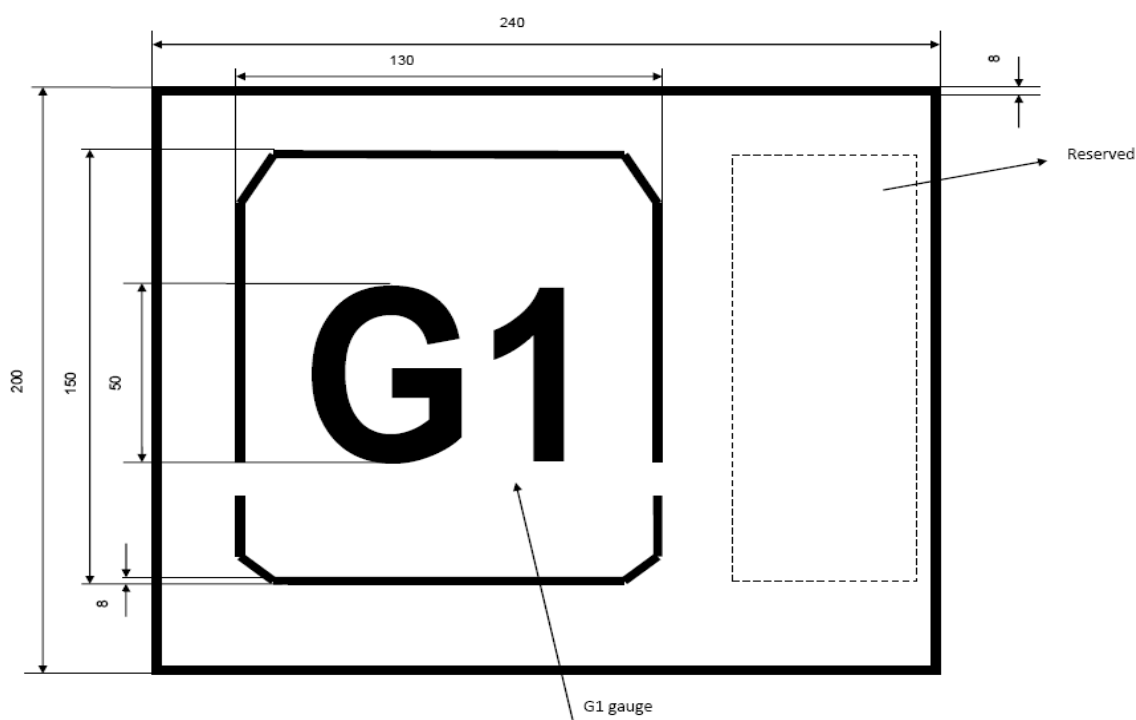
б) Добавя се следната забележка:

„5) Нови вагони със спиращи характеристики на вагони от категория „S2“ съгласно таблицата в раздел 4.2.4.1.2.2, които могат да бъдат изпращани на път със същите натоварвания както при трафик S със 120 km/h съгласно конкретните спецификации, посочени в Приложение Ш (Annex Y), трябва да имат означението „***“ отъдно на означенията за максимален товар.“

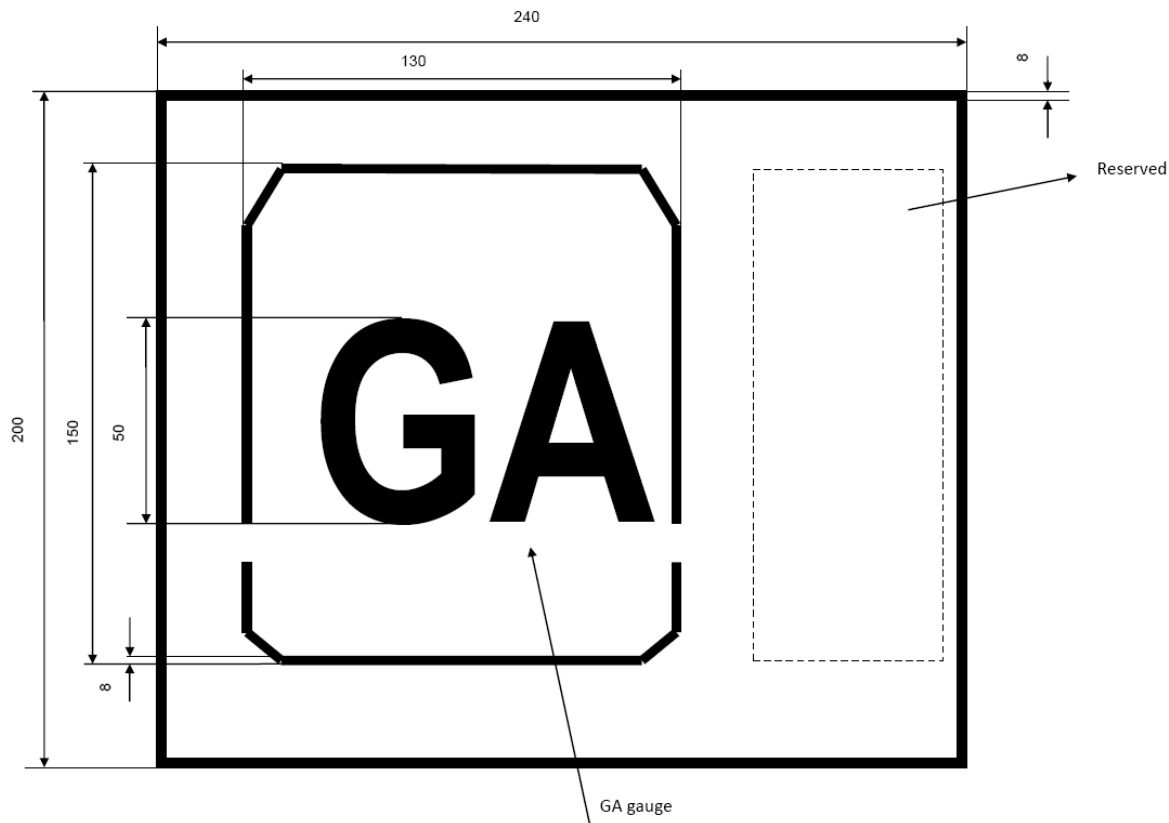
в) точка 32 се заменя със следното:

„Б.32. ОЗНАЧЕНИЕ НА ГАБАРИТА НА ВАГОНИТЕ

(1) Вагоните, изградени за габарит G1, трябва да бъдат означени както следва:



(2) Вагоните, изградени за габарити GA, GB или GC, трябва да бъдат означени както следва:



- 3) В Приложение Л (Annex L), точка 1.4.2.1, последното изречение се заменя със следното:

„При монтиране на моноблокови колела на вагони, които са със 100% калодкови спирачки (100% tread braked), трябва да бъдат взети под внимание следните параметри:

Интервал за диаметъра на колелото (в mm)	1 000 до 920 и 920 до 840	840 до 760	760 до 680
Мощност	50 kW	42,5 kW	38 kW
Време на действие	45 минути	45 минути	45 минути
Скорост на движение	60 km/h	60 km/h	60 km/h

Забележка: За специфични специфични видове товарен транспорт, стойностите на мощността и/или времето на действие на спирачките и/или натоварванията на оста и/или диаметрите на колелата могат да бъдат променени, за да съответстват на топлинно-механичните характеристики на тези колела в контекста на съответното ограничено приложение.“

- 4) В Приложение П (Annex P), точка 1.10 Челюстни спирачки се заменя със следното:

„П.1.10 Изпитателната процедура за оценка на конструкцията, провеждана за целите на елемента на оперативна съвместимост спирачни калодки, следва да се провежда съгласно спецификацията в Приложение И (Annex I), раздел I.10.2. Тази спецификация е все още открит въпрос по отношение на композитните спирачни калодки.

Композитните спирачни калодки, които са вече в употреба, са преминали успешно оценката съгласно П.2.10. Списъкът на напълно одобрените композитни спирачни калодки за международен транспорт е посочен в Технически документ, който ще бъде публикуван от Европейската железопътна агенция на нейния уебсайт.“

5) Приложение ЙЙ (Annex JJ) се заменя със следното:

„ПРИЛОЖЕНИЕ ЙЙ

ЙЙ.1 - Списък на откритите въпроси

В следната таблица са обобщени откритите въпроси по настоящата ТСОС и е отбелязано за всеки от тях дали има отношение (в колонка „ДА“) или не (в колонка „НЕ“) към техническата съвместимост между инфраструктурата и возилата.

Позиция в ТСОС	Наименование	ДА	НЕ
4.2.3.3.2	Откриване на прегрети букси	X	
4.2.6.2	Аеродинамични ефекти		X
4.2.6.3	Напречен вятър	X	
4.3.3	Подсистема „Експлоатация и управление на трафика“		X
6.1.2.2	Оценката на заваръчните съединения следва да се прави съгласно националните норми.	X	
6.2.2.1	Оценката на заваръчните съединения следва да се прави съгласно националните норми.	X	
6.2.2.3	Оценка на ремонта и поддръжката	X	
6.2.3.4.2	Аеродинамични ефекти		X
6.2.3.4.3	Напречен вятър	X	
Приложение Д (Annex E)	Бандажите на колелата остават открит въпрос до публикуването на европейски стандарт (EN)	X	
Приложение Л (Annex L)	Специфицирането на летите стоманени колела остава открит въпрос. Поискано е изготвянето на нов европейски стандарт (EN).	X	

Позиция в ТСОС	Наименование	ДА	НЕ
Приложение П (Annex P)			
П.1.1	Разпределител		X
П.1.2	Регулиращ вентил за променлив товар и за автоматична настройка на спирачката за празно и натоварено състояние (automatic empty-load change-over)		X
П.1.3	Устройство за защита срещу приплъзване на колелото		X
П.1.7	Крайни спирателни кранове (End Cocks)		X
П.1.10	Спирачни калодки — оценка на конструкцията	X	
П.1.11	Ускорителен клапан		X
П.1.12	Устройство за следене на натоварването и за настройка на спирачката за празно и натоварено състояние (empty/load changeover device)		X
П.2.10	Спирачни калодки — оценка на конструкцията	X	

ЙЙ-2 — Закриване на откритите въпроси и допълнителни спецификации по отношение на вагоните, посочени в раздел 7.6.4.

1. СПИСЪК НА ОТВОРЕНИТЕ ВЪПРОСИ

По отношение на вагоните, посочени в раздел 7.6 на настоящата ТСОС, откритите въпроси, отбелязани в колона „ДА“ на таблицата в Приложение ЙЙ-1 се закриват в настоящия раздел.

1.1. Откриване на прегрети букси

Откритият въпрос, посочен в раздел 4.2.3.3.2 от настоящата ТСОС се закрива, при условие че вагонът съответства на спецификациите от съответния Технически документ на Европейската железопътна агенция (ERA).

1.2. Напречен вятър

Откритият въпрос, посочен в раздели 4.2.6.3 и 6.2.3.4.3 на настоящата ТСОС се закрива без никаква задължителна разпоредба относно конструкцията на вагоните. Би могло да се прилагат някои експлоатационни мерки.

1.3. Оценка на заваръчните съединения

Откритият въпрос, посочен в раздели 6.1.2.2 и 6.2.21 на настоящата ТСОС се закрива с прилагане на европейския стандарт EN 15085-5 от октомври 2007 г.

1.4. Оценка на ремонта и поддръжката

Откритият въпрос, посочен в Приложение Г (Annex D) на настоящата ТСОС се закрива както следва: всяка ремонтна документация, която:

а) е била прилагана от бивш регистриращ член на Международния железопътен съюз (RU) съгласно Международна спогодба за взаимно използване на товарни вагони (RIV) преди отмяната на тази Спогодба, или

б) е била одобрена в съответствие с национален или международен правилник

и която, също така, е в съответствие с изискванията на настоящата ТСОС, е валидна. Показателите, установени в сервизни условия, се считат за задоволителни.

1.5. Бандажи на колелата

Откритият въпрос, посочен в Приложение Д (Annex E) на настоящата ТСОС се закрива както следва: дефектите по бандажите на колелата ще се разглеждат в рамките на ремонта и поддръжката.

1.6. Лети колела

Откритият въпрос, посочен в Приложение Л (Annex L) на настоящата TCOC се закрива както следва: до публикуването на европейски стандарт не се разрешава използването на лети стоманени колела

1.7. Конструирание и оценка на композитни спирачни калодки

Откритият въпрос, посочен в Приложение П.1.10 и Приложение П.2.10 (Annexes P.1.10 and P.2.10) на настоящата TCOC се закрива със съответния технически документ, публикуван на уебсайта на Европейската железопътна агенция (ERA).

2. ДОПЪЛНИТЕЛНИ СПЕЦИФИКАЦИИ

За посочените в раздел 7.6.4 вагони се изискват също следните допълнителни спецификации:

2.1. Буфери и теглично-отбивачни съоръжения

- В допълнение към спецификациите в раздел 4.2.2.1.2.1 на настоящата TCOC, изисква се буферите на вагоните да бъдат съоръжени с водещо устройство за буферната щанга, което да не позволява на последната да се върти около надлъжната си ос. Разрешеният допуск за завъртане при нови буфери е $\pm 2^\circ$.
- Също така, в допълнение към спецификациите в раздел 4.2.2.1.2.2 на настоящата TCOC се изисква следното:
 - а) Междинното теглично-отбивачно съоръжение на всеки набор от постоянно съединени вагони (или многовагонни секции) трябва да имат по-голяма якост на разрушаване при опън в сравнение с крайното теглично-отбивачно съоръжение.
 - б) Прилага се също и Техническият документ на Европейската железопътна агенция (ERA) относно „допълнителни спецификации за теглично-отбивачните съоръжения“ във връзка със следните въпроси (очаква се съответният европейски проектостандарт prEN 15551 да бъде публикуван през април 2009 г.):
 - динамичен енергиен капацитет;
 - закрепване;
 - ход и противоротационно устройство;
 - механична якост;
 - еластични характеристики;
 - означения;

- изчисление на застъпването на буферите и материал на буферните тарелки;
 - оразмеряване на отвора за тегличния лост.
- в) При конструирането механичната якост на възлите, теглично-отбивачното съоръжение (с изключение на еластичното устройство), тегличните куки и винтовото съединение трябва да се изчисли по такъв начин, че да бъде в нормите в течение на експлоатационен период от тридесет години. Този период може да бъде договорен да е двадесет години, при съответно желание на клиента.
- г) В следната таблица са показани интервалите на стойностите на силите и броя на циклите, които следва да се прилагат при изпитание от динамичен тип:

Условия за изпитания от динамичен тип

Експлоатационни изисквания			Интервали на стойностите на силите, които следва да се прилагат		
Експлоатационен период (години)	Вероятност за изправност (%)	Коефициент на сигурност (f_N)	Големина на силата	Стъпка 1	Стъпка 2
			1 MN	$\Delta F1= 200 \text{ kN}$	$\Delta F2= 675 \text{ kN}$
			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 броя цикли	N2 броя цикли
20	97,5	1,7	Всички големина	10^6	$1,45 \times 10^3$
30	97,5	1,7	Всички големина	$1,5 \times 10^9$	$2,45 \times 10^3$

Изпитанията от динамичен тип следва да бъдат провеждани на три теглично-отбивачни съоръжения без еластично устройство. И трите образци трябва да преминат през изпитанието без да се получи какъвто и да е дефект. Те не трябва да имат никакви пукнатини и силата на опън не трябва да пада под 1000 kN.

2.2. Якост на основната конструкция на возилата

В допълнение към спецификациите в раздел 4.2.2.3.1 на настоящата ТСОС, се изисква също и следното:

- приемат се само такива изпитания и изчисления, за които има валидирани числови симулационни модели;

- в ремонтната документация следва да бъде отчетено следното: при използването на термомеханично валцована стомана са необходими специални мерки по отношение на топлината (третиране на стоманата).

2.3. Повдигане

В допълнение към спецификациите в раздел 4.2.2.3.2.4 на настоящата ТСОС, се изисква също и съответствие на повдигателната система със следния чертеж:

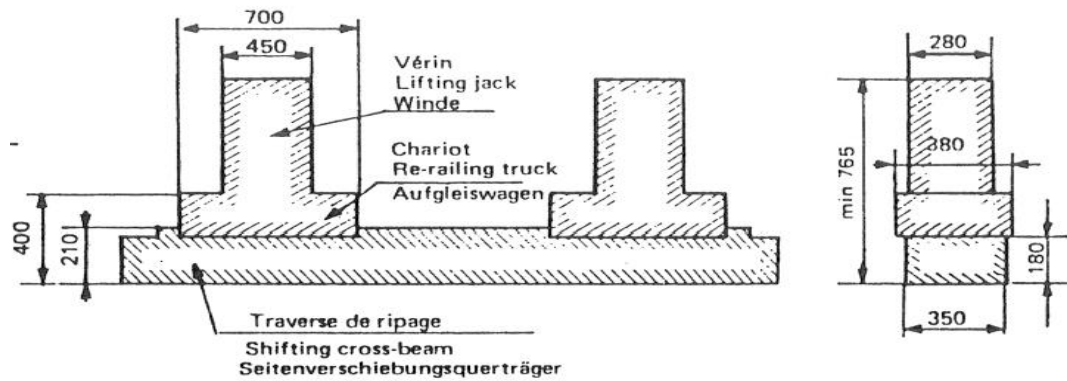


Fig. 3 b - Relevage sur la voie
Re-railing

2.4. Оси

В допълнение към спецификациите в раздел 5.4.2.4 и от Приложение М 1.4 (Annex М 1.4) към настоящата ТСОС, прилагат се следните стандарти за максималнодопустимите напрежения: EN 13103 — раздел 7, EN 13260 — раздел 3.2.2 и EN 13261 — раздел 3.2.3

2.5. Динамични характеристики на возилата

В допълнение към спецификациите в раздел 4.2.3.4 от настоящата ТСОС, изисква се да се прилага европейският стандарт EN 14363 или фиш UIC 432 специално за тези талиги, които не са включени в списъка в Приложение III (Annex Y).

В допълнение към спецификациите в раздел 4.2.3.4.2.2 от настоящата ТСОС относно безопасността срещу дерайлиране при преминаване през криви с надвишение на външната релса (twisted tracks):

- Прилага се един от трите метода, дадени в европейския стандарт EN 14363.
- Товарните вагони се освобождават от тези изпитания, ако отговарят на изискванията на фиш UIC 530-2

2.6. Надлъжни усилия на натиск

В допълнение към спецификациите в раздел 4.2.3.5 и Приложение С (Annex R) към настоящата ТСОС, изисква се също и съответствие с раздел 3.2 от фиш UIC 530-2, с изключение на изискванията за комуникация с и съгласуване от Проучвателната група на UIC (SG) 2 (UIC Study Group (SG) 2).

2.7. Спирачна система

2.7.1. Акумулиране на спирачна енергия

В допълнение към спецификациите в раздел 4.2.4.1.2.4 от настоящата ТСОС, изисква се акумулирането на енергия да бъде проектирано по такъв начин, че след задействане на спирачка (с максималното налягане в спирачния цилиндър и максималния възможен ход на цилиндъра при всякакво възможно натоварване на вагона), налягането в спомагателния резервоар трябва да надвишава с поне 0,3 бара налягането в спирачния цилиндър, без да се добавя допълнителна спирачна енергия.

2.8. Двусни вагони

В допълнение към спецификациите в раздел 4.2.3.4.2.4 от настоящата ТСОС, задължително е прилагането на фиш UIC 517 при изчисляване на окачването на двусни вагони.

2.9. Електрически или електромагнитни смущения

Вагоните, съоръжени с енергиен източник, който може да причини електрически смущения, трябва да бъдат проверени за съответствие с фишовете UIC 550-2 и UIC 550-3. Електромагнитният профил (electromagnetic signature) на максималните влакови композиции трябва да бъде валидиран.

2.10. Специални типове вагони

За всеки от следните видове вагони се прилагат съответните посочени допълнителни спецификации:

- За вагони, съоръжени с двигател с вътрешно горене — фиш UIC 538.
- За многовагонни секции и съчленени вагони — фиш UIC 572.
- За вагони за превоз на контейнери, заменяеми корпуси и хоризонтално натоварвани подвижни секции: фиш UIC 571-4.
- За вагони с топлинна изолация и хладилни вагони: фиш UIC 554-2.
- За полувагони на талиги (semi trailers on bogies): фиш UIC 597.

2.11. Вагони, пътуващи до Обединеното кралство

Вагоните, пътуващи до Обединеното кралство трябва да са в съответствие също и със специфичните изисквания във връзка с условията в Обединеното кралство, посочени във фиш UIC 503.“

б) Следното ново Приложение се добавя след Приложение КК (Annex КК):

„ПРИЛОЖЕНИЕ ЛЛ

СПРАВОЧЕН ДОКУМЕНТ ВЪВ ВРЪЗКА С ОТКРИВАНЕТО НА ПРЕГРЕТИ БУКСИ

Забележка: това Приложение е публикувано също и като Технически документ на Европейската железопътна агенция (ERA) и ще продължи да бъде актуализирано съгласно член 1а, параграф 4.

1. ТЕРМИНИ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

За целите на настоящото Приложение се прилагат следните термини и определения:

Буксов лагер (Axle bearing): лагер или лагерен възел на оста на железопътно возило, който предава част от теглото на железопътното возило директно върху съответната колоос.

Букса (Axle box): корпусът, включително например лагерната втулка, в която се намира или която е в контакт със шийката на оста и която осигурява връзката с талигата и/или окачването.

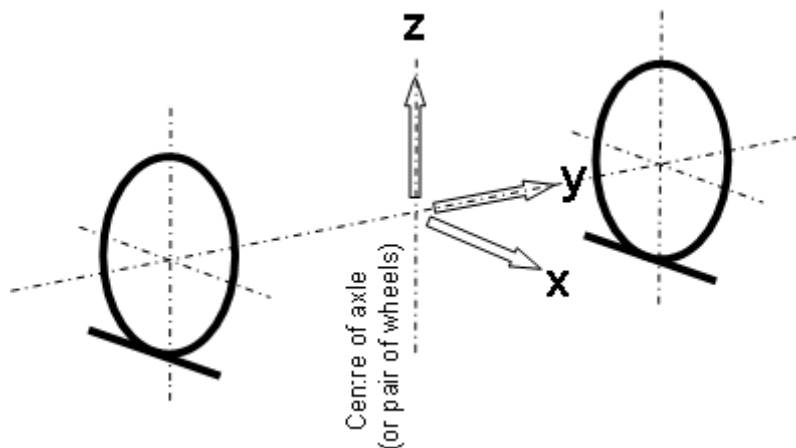
Детектор за прегрети букси (Hot axle box detector – HABD):

Целева зона (Target zone): определена площ от долната страна на буксата, чиято температура се следи от детектора за прегрети букси.

Целева площ (Target area): размерите на равнинната проекция на целевата зона, т.е. на нейна проекция в хоризонтална равнина (равнина XY).

Топлинно защитена зона (Prohibitive zone): зона, в която топлинни източници (като например изходящи газове), които биха могли да въздействат върху показанията на детектор за прегрети букси, не могат да бъдат разполагани или трябва да са топлинно екранирани.

Координатна система на подвижния състав (Rolling stock coordinates): координатната система на подвижния състав, както е посочено на Фигура 1, представлява декартова координатна система, построена въз основа на правилото на дясната ръка, при която положителната посока на оста X (надлъжната ос) е разположена успоредно на возилото по посока на движението, оста Z е вертикално нагоре, а началната точка на координатна система е по средата на колооста. Оста Y е напречната ос.



Фигура 1: Координатна система на подвижния състав

Колоос (Wheelset): възел, който се състои от: ос, две колела и техните лагери за съединяване към оста, или двойка независими колела, разположени на една и съща позиция по дължината на вагона и техните лагери.

Топлинен източник (Heat source): част от подвижния състав, която може да е с температура, надвишаваща работната температура на долната повърхност на буксата, като например горещ товар или тръба за изходящи газове.

2. СИМВОЛИ И СЪКРАЩЕНИЯ

За целите на настоящото Приложение се прилагат следните символи и съкращения:

HABD	Детектор за прегрети букси
IM	Управител на инфраструктура (съгласно определението в TCOC)
LPZ	Надлъжен размер в mm на топлинно защитената зона
LTA	Надлъжен размер в mm на целевата зона
PZ	Топлинно защитена зона
RST	Подвижен състав (както е определен в TCOC)
RU	Железопътно предприятие (както е определено в TCOC)
TA	Целева площ
TCOC	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
WPZ	Напречен размер в mm на топлинно защитената зона
WTA	Напречен размер в mm на целевата зона

УРЗ Напречна позиция в mm на центъра на топлинно защитената зона спрямо осевата линия на возилото

ХТА Надлъжна позиция в mm на центъра на топлинно защитената зона спрямо осевата линия на возилото

УТА Напречна позиция в mm на центъра на целевата зона спрямо осевата линия на возилото

3. ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПОДВИЖНИЯ СЪСТАВ

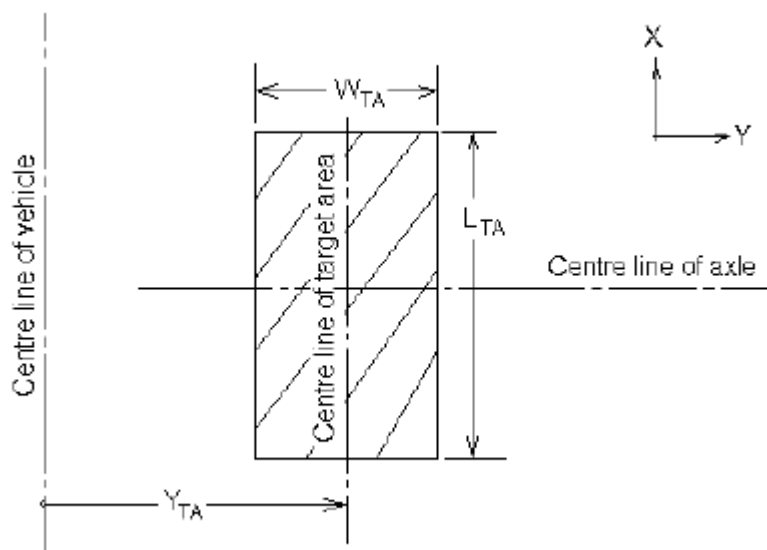
В този раздел са дадени изискванията за свързването откъм страната на подвижния състав на детекторите за прегрети букси.

3.1. Целева зона

Целевата зона е повърхност върху долната страна на буксата, определена от сечението на буксата с въображаем правоъгълен паралелепипед, който има хоризонтално напречно сечение с размери ХТА и УТА, където тези размери са изразени спрямо координатната система на подвижния състав. По този начин, хоризонталното сечение на въображаемия правоъгълен паралелепипед съвпада с проекцията на целевата зона в хоризонтална равнина (равнина ХУ), която проекция се нарича тук целева площ.

3.2. Целева площ

Целевата площ е разположена в пространството съобразно разположението на оста и определя площта, към която се насочва детекторът за прегрети букси, за да следи температурата на буксата. На Фигура 2 са показани разположението и минималните размери на целевата площ, изразени спрямо координатната система на подвижния състав.



Фигура 2: Размери и разположение на целевата площ (ТА) в равнината ХУ (поглед отдолу)

3.3. Размери на целевата площ

Като се вземат предвид и механичните допуски, целевата площ трябва:

- да има напречен размер, WTA, по-голям или равен на 50 mm
- да има надлъжен размер, LTA, по-голям или равен на 100 mm

3.4. Разположение на целевата площ в равнината ХУ

В хоризонталната равнина (равнината ХУ) целевата площ трябва да бъде разположена на такова напречно разстояние YTA от центъра на оста (или от централната точка между две колела с еднаква позиция), което е по-голямо или равно на 1065 mm и по-малко или равно на 1095 mm. В надлъжна посока, центърът на целевата площ следва да лежи на осевата линия на оста.

3.5. Изисквания за видимост на целевата зона

Подвижният състав следва да бъде проектиран по такъв начин, че да няма препятствие между целевата зона и съответния детектор за прегрети букси, което да пречи на насочването на детектора към целевата зона и да не дава възможност за измерване на нейното топлинно излъчване.

Забележка 1: начинът на конструиране на буксата следва да е насочен към постигане на равномерно разпределение на температурата в целевата зона.

4. ДРУГИ МЕХАНИЧНИ КОНСТРУКТИВНИ ИЗИСКВАНИЯ

За да се сведе до минимум възможността детекторът за прегрети букси да отчете температура от топлинен източник, различен от буксата, подвижният състав трябва да бъде конструиран по такъв начин, че другите топлинни източници, например горещ товар или изходящи газове, да не са в непосредствено съседство или директно над разположението на целевата площ. За да се улесни постигането на тази цел, не трябва да има никакъв друг топлинен източник в топлинно защитената зона, дефинирана в настоящия документ.

Забележка 1: Ако поради конструкцията на подвижния състав съществува възможност или е неизбежно наличието в топлинно защитената зона и на друг топлинен източник освен буксата, този топлинен източник трябва да бъде топлинно екраниран, за да се предотврати погрешно отчитане на температурата от детектор за прегрети букси, който измерва топлинното излъчване.

Забележка 2: Топлинно защитената зона трябва да се спазва при всички видове подвижен състав, включително например подвижен състав с вградени лагери.

4.1. Топлинно защитена зона (Prohibitive zone)

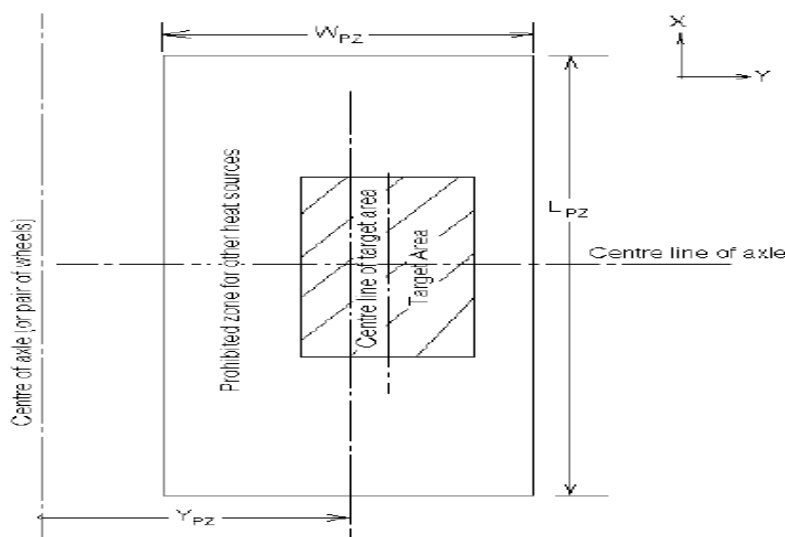
Топлинно защитената зона се определя чрез правоъгълна площ, която включва целевата площ и е разширена във вертикална посока, така че да образува въображаем правоъгълен паралелепипед. Размерите на правоъгълния паралелепипед са съответно LPZ и WPZ в равнината XY и HPZ по вертикалната ос. На Фигура 3 е показано едно възможно разположение на целевата площ в топлинно защитената зона, изразени в координатната система на подвижния състав.

Размерите на правоъгълния паралелепипед в топлинно защитената зона, с отчитане на механичните допуски, трябва да бъдат както следва:

- напречен размер, WTZ, по-голям или равен на 100 mm
- надлъжен размер, WTZ, по-голям или равен на 500 mm
- височината във вертикална посока, HPZ, започва от точка в хоризонтална равнина непосредствено над детектора за прегрети букси и завършва на нивото на целевата площ, или на нивото на топлинния екран, или на нивото на долната повърхност на корпуса на возилото.

Разположението на центъра на топлинно защитената зона в хоризонтална равнина (равнина XY) трябва да бъде както следва:

- в напречна посока, YPZ = 1080 mm ± 5 mm, измерено спрямо центъра на оста (или централната точка между две колела с еднаква позиция)
- в надлъжна посока той трябва да лежи на осевата линия на оста, с отклонение ± 5 mm.



Фигура 3: Размери на топлинно защитената зона (PZ) в хоризонтална равнина (равнина XY), в поглед отдолу, като е показано и възможно разположение на целевата площ

5. СПРАВОЧНА ТАБЛИЦА ЗА СЪОТВЕТСТИЕТО

С цел проследяване на съответните изисквания, в настоящия документ е включена следната таблица за съответствието, свързваща настоящия документ с оригиналния проектостандарт prEN 15437:

Раздел в настоящия документ	Раздел в европейския проектостандарт 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

"

ПРИЛОЖЕНИЕ П

Приложение П.5 към Решение 2006/920/ЕО се заменя със следния текст:

„ПРИЛОЖЕНИЕ П.5

ОЗНАЧАВАНЕ С БУКВЕНИ СИМВОЛИ НА ГОДНОСТТА ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ

„TEN“: возило, което отговаря на следните условия:

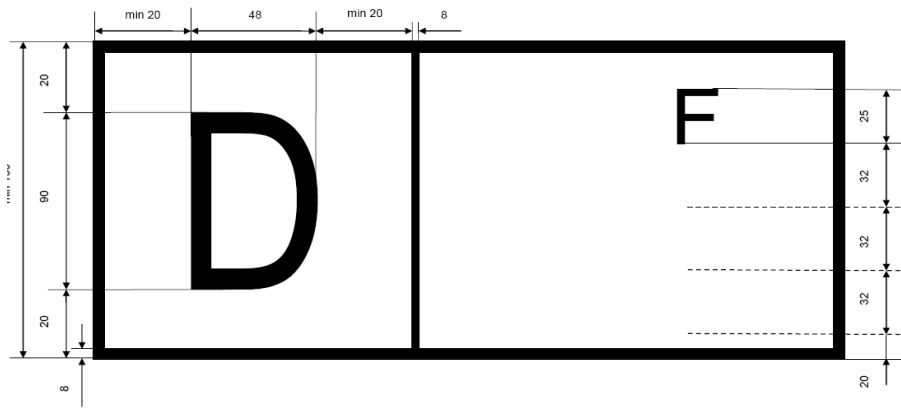
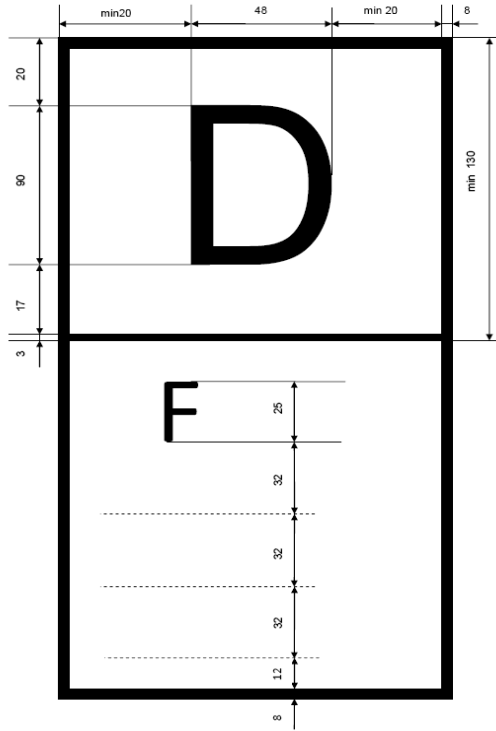
- отговаря на изискванията на всички съответни ТСОС, които са в сила в момента на въвеждането му в експлоатация, съгласно член 22, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО
- за него е издадено разрешение, което е валидно във всички държави-членки, съгласно член 23, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО или, като алтернативна възможност, получило е отделни разрешения от всички държави-членки.

„PPV/PPW“: вагон, който отговаря на Правилника ППВ (действащ в държавите, членуващи в Организацията за сътрудничество на железниците — ОСЖД) (оригинално наименование: Правила пользования вагонами в международном сообщении — ППВ)

Забележки:

а) Возилата с означение „TEN“ отговарят на кодове от 0 до 3 на първата цифра на номера на возилото, посочен в Приложение Пб.

б) Возилата, които не са получили разрешение за експлоатация във всички държави-членки трябва да имат означение, показващо кои са държавите-членки, в които тяхната експлоатация е разрешена. Списъкът на разрешаващите държави-членки следва да бъде означен в съответствие с един от следните чертежи, където кодът D показва коя е държавата-членка, която е дала първото разрешение (в дадения пример — Германия), а кодът F показва коя държава-членка е дала второто разрешение (в дадения пример — Франция). Буквените кодове за страните са в съответствие с Приложение П4. Това може да се отнася както за возила, които са в съответствие с ТСОС, така и за такива возила, които не са. Последните съответстват на код 4 или 8 на първата цифра на номера на возилото, посочен в Приложение Пб.



"