

УРЕДБА КОМИСИЈЕ (ЕУ) број 1236/2013 од 2. децембра 2013. године  
о техничкој спецификацији интероперабилности која се односи на  
подсистем „возна средства – теретна кола” железничког система у  
Европској унији и о измени Уредбе (ЕУ) број 321/2013

(текст од значаја за ЕЕП)

ЕВРОПСКА КОМИСИЈА,

имајући у виду Уговор о функционисању Европске уније, имајући у  
виду Директиву 2008/57/ЕЗ Европског парламента и Савета од 17.  
јуна 2008. године о интероперабилности железничког система  
унутар Заједнице (1), а нарочито члан 6. став 1. те директиве,

с обзиром на то да:

- (1) Члан 12. Уредбе (ЕЗ) број 881/2004 Европског парламента и Савета од 29. априла 2004. године о оснивању Европске железничке агенције<sup>2</sup> захтева да Европска железничка агенција (у даљем тексту: Агенција) обезбеди да техничке спецификације интероперабилности буду прилагођене (у даљем тексту: ТСИ) техничком напретку, тржишним трендовима и друштвеним захтевима, као и да предложи Комисији измене ТСИ које сматра неопходним.
- (2) Одлуком С(2007) 3371 од 13. јула 2007. године Комисија је Агенцији дала оквирни мандат за обављање одређених активности у складу са Директивом Савета 96/48/ЕЗ од 23. јула 1996. године о интероперабилности трансевропског железничког система за велике брзине<sup>3</sup> и Директивом 2001/16/ЕЗ Европског парламента и Савета од 19. марта 2001. године о интероперабилности трансевропског конвенционалног железничког система<sup>4</sup>. У складу са условима тог оквирног мандата од Агенције се захтевало да ревидира ТСИ за теретна кола.
- (3) Агенција је 25. марта 2013. године издала препоруку о изменама ТСИ за теретна кола (ERA/REC/01-2013/INT).
- (4) Стога, неопходно је да се измени Уредба Комисије (ЕУ) број 321/2013 од 13. марта 2013. године о техничкој спецификацији интероперабилности у вези са подсистемом „возна средства – теретна кола” железничког система у Европској унији<sup>5</sup>.

---

СЛ L 191, 18.7.2008, стр. 1.

СЛ L 164, 30.4.2004, стр. 1.

СЛ L 235, 17.9.1996, стр. 6.

СЛ L 110, 20.4.2001, стр. 1.

СЛ L 104, 12.4.2013, стр. 1.

(5) Мере предвиђене у овој уредби су у складу са мишљењем Одбора основаног у складу са чланом 29. став 1. Директиве 2008/57/ЕЗ,

ДОНЕЛА ЈЕ ОВУ УРЕДБУ:

#### Члан 1.

Уредба (ЕУ) број 321/2013 мења се на следећи начин:

1) Члан 8. став 4. замењује се следећим:

Након прелазног периода од годину дана од ступања на снагу ове уредбе, новопроизведени чиниоци интероперабилности „завршни сигнали” морају бити обухваћени потребном ЕЗ декларацијом о усаглашености.”;

2) Анекс се мења у складу са Анексом ове уредбе.

#### Члан 2.

Ова уредба ступа на снагу наредног дана од дана објављивања у Службеном листу Европске уније.

Примењује се од 1. јануара 2014. године.

Ова уредба је обавезујућа у целини и непосредно се примењује у свим државама чланицама.

Сачињено у Бриселу, 2. децембра 2013. године

За Комисију

Председник

Жозе Мануел БАРОЗО (Jose Manuel BARROSO)

## АНЕКС

Анекс Уредбе (ЕУ) број 321/2013 (ТСИ ТК) мења се на следећи начин:

- 1) текст тачке 1.2. „Географска област примене” замењује се следећим:

„Географска област примене ове ТСИ је мрежа целокупног железничког система, која се састоји од:

- трансевропске мреже конвенционалног железничког система (TEN), како је описано у Анексу I Одељак 1.1. „Мрежа” Директиве 2008/57/ЕЗ,
- трансевропске мреже железничког система за велике брзине (TEN), како је описано у Анексу I Одељак 2.1. „Мрежа” Директиве 2008/57/ЕЗ,
- осталих делова мреже целокупног железничког система, након проширења области примене, како је описано у Анексу I Одељак 4. Директиве 2008/57/ЕЗ,

и искључује случајеве наведене у члану 1. став 3. Директиве 2008/57/ЕЗ.”;

- 2) у тачки 4.2.3.5.2. „Динамичко понашање у вожњи” став 4. замењује се следећим:

„Дозвољено је да се динамичко понашање у вожњи оцењује на нивоу чинилаца интероперабилности у складу са тачком 6.1.2.1. У том случају посебно испитивање или симулација на нивоу подсистема нису потребни.”;

- 3) у тачки 4.2.3.6.1. „Конструкција рама обртног постоља” став 2. замењује се следећим:

„Дозвољено је да се целовитост конструкције рама обртног постоља оцењује на нивоу чинилаца интероперабилности у складу са тачком 6.1.2.1.

У том случају посебно испитивање или симулација на нивоу подсистема нису потребни.”;

- 4) у тачки 4.2.4.3.2.1. „Радна кочница”:

а) текст става 2. алинеја друга замењује се следећим:

„— UIC упутство 544-1:2013”;

б) текст става 3. замењује се следећим:

„Прорачун се потврђује испитивањима.

Прорачун перформанси кочнице у складу са UIC 544-1 потврђује се како је утврђено у UIC 544-1:2013”;

(5) у тачки 4.2.4.3.2.2. „Ручна кочница” став 2. алинеја трећа замењује се следећим:

„— минималне перформансе ручне кочнице, уз претпоставку да нема ветра, одређују се прорачунима дефинисаним у тачки 6. стандарда EN 14531-6:2009.”;

6) у тачки 4.2.4.3.3. „Топлотни капацитет” став 2. замењује се следећим:

„Топлотно оптерећење које јединица може да поднесе без икаквог губитка перформанси кочнице услед топлотних или механичких дејстава, дефинише се и изражава преко брзине, осовинског оптерећења, нагиба и зауставног пута.”;

7) у тачки 4.2.4.3.4. „Заштита од проклизавања точка (WSP)” текст става 4. замењује се следећим:

„Следећи типови јединица су опремљени заштитом од проклизавања точка:

— типови јединица опремљени свим типовима кочних папуча, осим композитних кочних папуча, за које је максимално средње искоришћење адхезије веће од 0,12,

— типови јединица опремљени само диск кочницама и/или композитним кочним папучама, за које је максимално средње искоришћење адхезије веће од 0,11.”;

8) текст тачке 4.2.6.3. „Носачи за завршне сигнале” замењује се следећим:

„На свим јединицама пројектованим за постављање завршних сигнала, предвиђена су два уређаја на крају јединице за постављање два светла или две рефлектујуће плоче, како је утврђено у Додатку Д, на истој висини изнад шине, а највише до 2000 mm.

Димензије и слободан простор између ових прикључних уређаја морају бити како је описано у Поглављу 1. техничког документа Европске железничке агенције ERA/TD/2012-04/INT, верзија 1.2. од

18. јануара 2013. године, објављеног на веб сајту Агенције (<http://www.era.europa.eu>).”;

- 9) у тачки 4.3.3. „Интерфејс са подсистемом контрола, управљање и сигнализација” Табела 7. „Интерфејс са подсистемом контрола, управљање и сигнализација” замењује се следећим:

Упућивање у овој ТСИ	Упућивање на Одлуку 2012/88/ЕУ, Анекс А, Табела А2, индекс 77
4.2.3.3. а) Карактеристике железничких возила компатибилне са системом детекције воза који се заснива на шинским струјним колима	— размак између осовина (3.1.2.1, 3.1.2.4, 3.1.2.5. и 3.1.2.6), — осовинско оптерећење возила (3.1.7.1), — импеданса између тачкова (3.1.9), — употреба композитних кочних папуча (3.1.6).
4.2.3.3. б) Карактеристике железничких возила компатибилне са системом детекције воза који се заснива на бројачима осовина	— размак између осовина (3.1.2.1, 3.1.2.2, 3.1.2.5. и 3.1.2.6), — геометрија тачка (3.1.3.1–3.1.3.4), — простор између тачкова без метала / индуктивних компоненти (3.1.3.5), — материјал тачка (3.1.3.6).
4.2.3.3. в) Карактеристике железничких возила компатибилне са системом детекције воза заснованог на опреми са системом затворене петље	— метална конструкција возила (3.1.7.2).

- 10) у тачки 4.4. „Оперативна правила” став 3. алинеја прва замењује се следећим:

„— опис начина експлоатације у редовним условима, укључујући експлоатационе карактеристике и ограничења јединице (нпр. габарит возила, максимална пројектована брзина, осовинско оптерећење, перформанса кочнице, компатибилност са системима за детекцију воза, дозвољени услови животне средине).”;

- 11) у тачки 4.7. „Услови здравља и безбедности” став 1. замењује се следећим:

„Одредбе о заштити здравља и безбедности особља потребног за експлоатацију и одржавање возила обухваћене су основним захтевима из тач. 1.1.5, 1.3.1, 1.3.2, 2.5.1. и 2.6.1. утврђеним у Анексу III Директиве 2008/57/ЕЗ.”;

12) тачка 4.8. „Параметри који се записују у техничкој документацији” мења се на следећи начин:

а) наслов се замењује следећим:

„4.8. Параметри који се записују у техничкој документацији и Европском регистру одобрених типова возила”;

>б) текст алинеје осамнаесте замењује се следећим:

„—Топотно оптерећење компоненти кочнице изражено преко брзине, осовинског оптерећења, нагиба и зауставног пута”;

в) на крају се додаје следећи став 2:

„Подаци о железничким возилима који се морају записати у „Европском регистру одобрених типова возила (ERATV)” утврђени су у Сprovedбеној одлуци Комисије 2011/665/ЕУ од 4. октобра 2011. године о Европском регистру одобрених типова железничких возила (\*).

13) у тачки 6.1.2.1. „Трчећи строј” став 1. замењује се следећим:

„Доказивање усаглашености трчећег строја утврђено је у Поглављу 2. техничког документа Европске железничке агенције ERA/ TD/2013/01/INT, верзија 1.0. од 11. фебруара 2013. године, објављеног на веб сајту Европске железничке агенције (<http://www.era.europa.eu>);

14) у тачки 6.1.2.3. „Точак” текст у алинеји б) став 2. замењује се следећим:

„Поступак верификације постоји да би се обезбедило да у производној фази никакви кварови настали услед било које промене механичких карактеристика точкова не могу негативно да утичу на безбедност.

Верификују се затезна чврстоћа материјала у точку, тврдоћа обруча точка, жилавост (само за точкове са кочном папучом), отпорност на удар, карактеристике материјала и чистоћа материјала.

Поступак верификације прецизира узорковање серија употребљених за сваку карактеристику која се верификује.”;

- 15) текст тачке 6.1.2.4. „Осовина” замењује се следећим:

„Поред наведеног захтева за склоп, доказивање усаглашености карактеристика механичке чврстоће и карактеристика замора материјала осовине заснива се на тач. 4, 5. и 6. стандарда EN 13103:2009 + A2:2012.

Критеријуми одлучивања за дозвољено напрезање прецизирани су у тачки 7. стандарда EN 13103:2009 + A2:2012.

Поступак верификације постоји да би се обезбедило да у производној фази никакви кварови настали услед било које промене механичких карактеристика осовина не могу негативно да утичу на безбедност.

Верификују се затезна чврстоћа материјала у осовини, отпорност на удар, целовитост површине, карактеристике материјала и чистоћа материјала.

Поступак верификације прецизира узорковање серија употребљених за сваку карактеристику која се верификује.”;

- 16) у тачки 6.2.2.3. „Динамичко понашање у вожњи” став 4. замењује се следећим:

„Када се захтева испитивање на колосеку нормалном мерном методом, јединица се оцењује у односу на граничне вредности утврђене у одељцима 1.2. и 1.3. техничког документа Европске железничке агенције ERA/TD/2013/01/INT, верзија 1.0. од 11. фебруара 2013. године, објављеног на веб сајту Европске железничке агенције (<http://www.era.europa.eu>)”;

- 17) у тачки 6.2.2.5. „Трчећи строј са могућношћу ручне замене осовинских склопова”, текст става „Пребацивање са ширине колосека од 1435 mm на ширину колосека од 1668 mm” замењује се следећим:

„Техничка решења описана на следећим сликама у UIC упутству 430-1:2012 сматрају се усаглашеним са захтевима из тачке 4.2.3.6.7:

Слике 9. и 10. из Анекса Б.4. и слика 18. из Анекса Ж UIC упутства 430-1:2012,

— за јединице обртних постоља:

Слика 18. из Анекса Ж UIC упутства 430-1:2012.”;

- 18) у тачки 6.3. наслов гласи „Подсистем који садржи компоненте које одговарају чиниоцима интероперабилности без ЕЗ декларације”, а став 1. замењује се следећим:

„Пријављено тело може да изда ЕЗ сертификат о верификацији подсистема, чак и када једна или више компоненти, које одговарају чиниоцима интероперабилности уграђеним у подсистем, нису обухваћене одговарајућом ЕЗ декларацијом о усаглашености у складу са овом ТСИ (несертификовани чиниоци интероперабилности), ако је чинилац произведен пре ступања на снагу ове ТСИ, а тип чиниоца је:

- коришћен у већ одобреном подсистему, и
- пуштен у рад у најмање једној држави чланици пре ступања на снагу ове ТСИ.”;

- 19) у тачки 6.5. „Чиниоци са ЕЗ декларацијом о усаглашености” алинеја б) замењује се следећим:

„б) ЕЗ сертификати о усаглашености, ЕЗ сертификати о испитивању типа и ЕЗ сертификати о испитивању пројекта за следеће чиниоце интероперабилности важе и даље према овој ТСИ до истека њиховог важења:

- Осовински склоп;
- Точак;
- Осовину.”;

- 20) Додатак Б „Посебни поступци за динамику вожње” замењује се следећим:

„Додатак Б

Не користи се.”

- 21) Додатак В „Додатни услови чије испуњавање није обавезно ” мења се на следећи начин:

- а) став 1. тачке 1.

„Ручни систем за квачење” мења се на следећи начин:

- (i) алинеја пета замењује се следећим:

„—Слободан простор за куку тегљеника мора бити у складу са Поглављем 2. техничког документа



Европске железничке агенције ERA/TD/2012-04/INT, верзија 1.2. од 18. јануара 2013. године, објављеног на веб сајту Агенције (<http://www.era.europa.eu>).”;

(ii) алинеја девета замењује се следећим:

„—Слободан простор за рад маневарског особља мора бити у складу са Поглављем 3. техничког документа Европске железничке агенције ERA/TD/2012-04/INT, верзија 1.2. од 18. јануара 2013. године, објављеног на веб сајту Агенције (<http://www.era.europa.eu>).”;

б) текст тачке 2.

„UIC степенице и рукохвати” замењује се следећим:

„Јединица је опремљена степеницама и рукохватима у складу са Поглављем 4. Техничког документа Европске железничке агенције ERA/TD/2012-04/INT, верзија 1.2. од 18. јануара 2012. године, објављеног на веб сајту Агенције (<http://www.era.europa.eu>).”;

в) Табела В.3. „Минималне перформансе кочења за кочионе режиме G и P” замењује се следећим:

Кочиони режим	Управљачка опрема	Статус оптерећења	Захтев за брзину вожње од 100 km/h		Захтев за брзину вожње од 120 km/h	
			Максимални зауставни пут	Минимални зауставни пут	Максимални зауставни пут	Минимални зауставни пут
Кочиони режим „P	Пребацивање (9)	{0>Empty<}100{> Празно<0}	Smax = 700 m λmin = 65% amin = 0,60 m/s <sup>2</sup>	Smin = 390 m, λmax = 125 %, (130%) (*) amax = 1,15 m/s <sup>2</sup>	Smax = 700 m λmin = 100 % amin = 0,88 m/s <sup>2</sup>	Smin = 580 m λmax = 125 %, (130%) (*) (130%) (*) amax = 1,08 m/s <sup>2</sup>
		Средње	Smax = 810 m λmin = 55% amin = 0,51 m/s <sup>2</sup>	Smin = 390 m, λmax = 125 % amax = 1,15 m/s <sup>2</sup>		
		Товарно	Smax = 700 m	Smin = Max [(S = 480 m, λmax = 100 %,		

		$\lambda_{min} = 65\%$ $a_{min} = 0,60$ $m/s^2$	$a_{max} = 0,91$ m/s <sup>2</sup> ), (S добијено средњом силом успоравања од 16,5 kN по осовини)] (5)		
Релеј променљивог оптерећења	Празно	$S_{max}=480$ m $\lambda_{min} = 100\%$ (1) $a_{min} = 0,91$ m/s <sup>2</sup> (1)	$S_{min} = 390$ m, $\lambda_{max} = 125\%$ , (130%) (*) $a_{max} = 1,15$ m/s <sup>2</sup>	$S_{max} = 700$ m $\lambda_{min} = 100\%$ $a_{min} = 0,88$ m/s <sup>2</sup>	$S_{min} = 580$ m $\lambda_{max} = 125\%$ , (130%) (*) $a_{max} = 1,08$ m/s <sup>2</sup>
	Товарено	$S_{max} = 700$ m $\lambda_{min} = 65\%$ $a_{min} = 0,60$ m/s <sup>2</sup>	$S_{min} = \text{Max} [(S = 480$ m, $\lambda_{max} = 100\%$ , $a_{max} = 0,91$ m/s <sup>2</sup> ), (S добијено средњом силом успоравања од 16,5 kN по осовини)] (6)		
	Товарено (18 t по осовини за кочне папуче) <			$\lambda_{max} = 100\%$ $a_{max} = 0,88$ m/s <sup>2</sup> ) (S добијено средњом силом успоравања од 16 kN по осовини)] (7)	
Кочioni режим „G			Нема посебне оцене перформанси кочења јединица у положају G. Кочна маса јединице у положају G је резултат кочне масе у положају P (види UIC 544-1:2013)		

(\*) Само за кочнице са двофазним оптерећењем (наредба пребацивања) и P10 (папуче од ливеног гвожђа са 10% фосфора) или LL кочне папуче

(1) „а” = (((брзина (km/h))/3,6)<sup>2</sup>)/(2 x (S - ((Te) x (брзина (km/h))/3,6)))), при чему је Te = 2 s. Израчунавање зауставног пута у складу са Одељком 5.11. стандарда EN 14531-1-2005.

(2) Јединица „S1” је јединица са уређајем за пребацивање празно/товарено.

Максимално оптерећење по осовини је 22,5 t.

(3) Јединица „S2” је јединица са релејом променљивог оптерећења.

Максимално оптерећење по осовини је 22,5 t.

(4) Јединица „SS” је јединица опремљена релејом променљивог оптерећења.

Максимално оптерећење по осовини је 22,5 t.

(5) Дозвољена је максимална средња сила успоравања (за брзину вожње од 100 km/h) од  $18 \times 0,91 = 16,5$  kN/по осовини.

Ова вредност произлази из максималне улазне енергије кочења, дозвољене на точку закоченом кочницом номиналног новог пречника у опсегу од [920 mm; 1000 mm] током кочења (кочна маса је ограничена на 18 тона/по осовини).

(6) Дозвољена је максимална средња сила успоравања (за брзину вожње од 100 km/h) од  $18 \times 0,91 = 16,5$  kN/по осовини.

Ова вредност произлази из максималне улазне енергије кочења, дозвољене на точку закоченом кочницом номиналног новог пречника у опсегу од [920 mm; 1000 mm] током кочења (кочна маса је ограничена на 18 тона/по осовини).

Обично је јединица са  $V_{max} = 100$  km/h и опремљена променљивим релејом пројектована да постиже  $\lambda = 100$  % до 14,5 t/по осовини.

(7) Дозвољена је максимална средња сила успоравања (за брзину вожње од 120 km/h) од  $18 \times 0,88 = 16$  kN/осовина.

Ова вредност произлази из максималне улазне енергије кочења, дозвољене на точку закоченом кочницом номиналног новог пречника у опсегу од [920 mm; 1000 mm] током кочења (кочна маса је ограничена на 18 тона).

Однос маса/осовина ограничен је на 20 t/осовина, а одговарајуће  $\lambda$  је 90%.

Ако се захтева  $\lambda > 100$ % са односом маса/осовина  $> 18$  t, тада је неопходно узети у разматрање другу врсту кочнице.

(8)  $\lambda$  не сме да прекорачи 125%, с обзиром на кочење само на точковима (кочне папуче), а дозвољена је максимална средња сила успоравања од 16 kN/осовина (за брзину вожње од 120 km/h).

(9) Пребацивање у складу са стандардом EN 15624:2008 + A1:2010.

(10) Релеј променљивог оптерећења у складу са стандардом EN 15611:2008 + A1:2010 у комбинацији са сензором променљивог оптерећења у складу са стандардом EN 15625:2008 + A1:2010.”;

22) Додатак Г „Стандарди или нормативни документи наведени у овој ТСИ” мења се на следећи начин:

а) прва табела – текст „Садржај стандарда prEN 16235 укључен у Додатак Б ове ТСИ” у пољу колоне „Упућивање на обавезне стандарде”, 17. ред, замењује се следећим:

„Технички документ Европске железничке агенције ERA/TD/2013/01/INT, верзија 1.0. од 11. фебруара 2013. године, објављен на веб сајту Агенције (<http://www.era.europa.eu>).”;

б) прва табела – текст „Садржај стандарда prEN 16235 укључен у Додатак Б ове ТСИ” у пољу колоне „Упућивање на обавезне стандарде”, 20. ред, замењује се следећим:

„Технички документ Европске железничке агенције ERA/TD/2013/01/INT, верзија 1.0. од 11. фебруара 2013. године, објављен на веб сајту Агенције (<http://www.era.europa.eu>).”;

в) прва табела – текст „Стандард EN 13103:2009 + A1:2010 ” у пољу колоне „Упућивање на обавезне стандарде”, 28. ред, замењује се следећим:

г) прва табела – текст „UIC 430-1:2006” у пољу колоне „Упућивање на обавезне стандарде”, 32. ред, замењује се следећим:

„ UIC упутство 430-1:2012”;

д) прва табела – текст „UIC 544-1:2012” у пољу колоне „Упућивање на обавезне стандарде”, 35. ред, замењује се следећим:

ђ) прва табела – текст „Технички документ Европске железничке агенције ERA/TD/2012-04/INT, верзија 1.0. од 4. јуна 2012. године” у пољу колоне „Упућивање на обавезне стандарде”, последњи ред, замењује се следећим:

„Технички документ Европске железничке агенције ERA/TD/2012-04/INT, верзија 1.2. од 18. јануара 2013. године, објављен на веб сајту Агенције (<http://www.era.europa.eu>)”;

е) друга табела – текст „Технички документ Европске железничке агенције ERA/TD/2012-04/INT, верзија 1.0. од 4. јуна 2012. године” у пољу колоне „Стандард/UIC објава”, 4. ред, замењује се следећим:

„Технички документ Европске железничке агенције ERA/TD/2012-04/INT, верзија 1.2. од 18. јануара 2013. године, објављен на веб сајту Агенције (<http://www.era.europa.eu>)”;

ж) друга табела – текст „Технички документ Европске железничке агенције ERA/TD/2012-04/INT, верзија 1.0. од 4. јуна 2012. године” у пољу колоне „Стандард/ UIC објава”, 6. ред, замењује се следећим:

„Технички документ Европске железничке агенције ERA/TD/2012-04/INT, верзија 1.2. од 18. јануара 2013. године, објављен на веб сајту Агенције (<http://www.era.europa.eu>)”.