Uradni list
Evropske unije

SL
Serija C

C/2025/2766

20.5.2025

MNENJE KOMISIJE

z dne 16. maja 2025

o inovativni rešitvi v skladu s členom 10 Uredbe (EU) št. 1302/2014 za uporabo profila koles EPS za hitrosti, večje od 230 km/h in do 250 km/h

(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)

(C/2025/2766)

Potreba po mnenju

Tehnične specifikacije za interoperabilnost (TSI) za tirna vozila in signalizacijo v zvezi z evropskim železniškim sistemom določajo posebne režime dovoljenj, da bi sledili tehničnemu razvoju v železniškem sektorju, npr. v zvezi z novimi tehnologijami ali materiali ter sodobnimi metodami ocenjevanja. Odobritev inovativnih tehničnih rešitev je torej mogoča kljub odstopanju od sedanjih zahtev v TSI, če se dokažeta njihova interoperabilnost in varnost.

Komisija lahko v skladu s členom 10(3) Uredbe Komisije (EU) št. 1302/2014 ([1]) Evropsko železniško agencijo (v nadaljnjem besedilu: agencija) zaprosi za mnenje o predlagani inovativni rešitvi, preden poda svoje mnenje, kot je določeno v členu 10(4) navedene uredbe. V primeru pozitivnega mnenja Komisije o predlagani inovativni rešitvi in do pregleda TSI se pozitivno mnenje šteje za sprejemljiv način skladnosti z bistvenimi zahtevami Direktive (EU) 2016/797 ([2]), ki se lahko uporabi za oceno skladnosti projektov.

Ozadje

Komisija je 2. maja 2024 od podjetja Alstom Transportation Germany GmbH (v nadaljnjem besedilu: Alstom) v skladu s členom 10 Uredbe (EU) št. 1302/2014 prejela zahtevek za mnenje Komisije o inovativni rešitvi za uporabo profilov koles EPS za hitrosti, večje od 230 km/h in do 250 km/h, na omrežjih s tirno širino 1 435 mm z nagibom tirnice „1 proti 20“.

Alstom predlaga odstopanje od mejnih vrednosti ekvivalentne koničnosti, določenih za profil koles EPS, in od metod ocenjevanja za preskušanje in potrjevanje profilov koles iz točke 6.2.3.6 Priloge k Uredbi (EU) št. 1302/2014. Alstom je svoj zahtevek utemeljil s pojasnilom, da mejnih vrednosti ni mogoče doseči z uporabo trenutno razpoložljivih metod ocenjevanja.

Prijavil je zadevno odstopanje od določb iz točke 6.2.3.6 Priloge k Uredbi (EU) št. 1302/2014 in predlagal alternativne metode ocenjevanja v skladu z novim standardom EN 14363:2016+A2:2022.

Komisija je agencijo zaprosila za pripravo tehničnega mnenja o predlagani inovativni rešitvi v skladu s členom 10(3) Uredbe (EU) št. 1302/2014.

Ocena primera

V skladu z mnenjem agencije ERA/OPI/2024–6 je profil EPS splošno uporabljan profil koles v Evropi. V primerjavi z drugimi profili koles omogoča nadpovprečno udobje potnikov pri potovanju z visokimi hitrostmi in na progah z zavoji. Poleg tega je utrujenost zaradi kotalnega stika manjša v primerjavi z drugimi profili koles, kar omogoča znižanje stroškov vzdrževanja tako za prevoznika v železniškem prometu kot za upravljavca infrastrukture.

([1]) Uredba Komisije (EU) št. 1302/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 356, 12.12.2014, str. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([2]) Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

Pri hitrostih, večjih od 230 km/h in do 250 km/h, profil koles EPS ne izpolnjuje začetnih mejnih vrednosti ekvivalentne koničnosti za nagib tirnice „1 proti 20“, kot je določeno v točki 6.2.3.6 Priloge k Uredbi (EU) št. 1302/2014.

Navedene začetne vrednosti ekvivalentne koničnosti so bile prvič uvedene leta 2008 z Odločbo Komisije 2008/232/ES ([3]) in so od takrat ostale nespremenjene. Te vrednosti se nanašajo na neobrabljeno kolo in ne upoštevajo povečanja ekvivalentne koničnosti med rabo kolesa.

V zadnjih 16 letih so bile razvite metode ocenjevanja, ki bolje upoštevajo obrabo kolesa med njegovo rabo. Standard EN 14363:2016+A1:2018 opisuje metode ocenjevanja in preskusne pogoje ob upoštevanju obrabe koles v času njihove rabe, ki so strožji in natančnejši od trenutno določenih mejnih vrednosti iz točke 6.2.3.6 Priloge k Uredbi (EU) št. 1302/2014.

Agencija je ob upoštevanju zahtev iz točke 4.2.3.4.3.2 Priloge k Uredbi (EU) št. 1302/2014 v zvezi z obratovalnimi vrednostmi ekvivalentne koničnosti kolesne dvojice v svojem mnenju ugotovila, da je pomembneje preskusiti ustrezno območje obratovanja vozila, kot je določeno v standardu EN 14363:2016+A1:2018, kot pa določiti začetne vrednosti neobrabljenega kolesa, kot je določeno v točki 6.2.3.6 Priloge k Uredbi (EU) št. 1302/2014.

Agencija meni, da se lahko profil koles EPS uporablja na omrežju s tirno širino 1 435 mm z nagibom tirnice „1 proti 20“, „1 proti 30“ in „1 proti 40“ za hitrost do 250 km/h pod nekaterimi dodatnimi pogoji. Agencija meni, da bi ta pristop lahko bil veljaven za revizijo točke 6.2.3.6 Priloge k Uredbi (EU) št. 1302/2014.

Pred revizijo Uredbe (EU) št. 1302/2014 je agencija izdala naslednje alternativne določbe za uporabo profila koles EPS na omrežju s tirno širino 1 435 mm ali 1 437 mm z nagibi tirnice „1 proti 20“, „1 proti 30“ in „1 proti 40“ ter največjimi obratovalnimi hitrostmi vozila, večjimi od 230 km/h in do 250 km/h.

Sprejemljiv način skladnosti za uporabo inovativne rešitve:

zahteve iz Uredbe (EU) št. 1302/2014	**Sprejemljiv način skladnosti do revizije Uredbe (EU) št. 1302/2014**
4.2.3.4.3.1.(2) Novi profil koles in razdalja med aktivnima površinama koles se preverita z vidika ciljne ekvivalentne koničnosti z uporabo scenarijev za izračun iz točke 6.2.3.6 te TSI, da se določi primernost novega predlaganega profila koles za infrastrukturo v skladu s TSI infrastrukturo.	Za uporabo profila koles EPS na omrežju s tirno širino 1 435 mm ali 1 437 mm z nagibi tirnice „1 proti 20“, „1 proti 30“ in „1 proti 40“ ter največjimi obratovalnimi hitrostmi vozila, večjimi od 230 km/h in do 250 km/h, veljajo naslednji pogoji:

([3]) Odločba Komisije 2008/232/ES z dne 21. februarja 2008 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom železniški vozni park vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti (UL L 84, 26.3.2008, str. 132, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2008/232/oj).

zahteve iz Uredbe (EU) št. 1302/2014	Sprejemljiv način skladnosti do revizije Uredbe (EU) št. 1302/2014
6.2.3.6 Za enote, ki so projektirane za obratovanje na sistemu tirne širine 1 435 mm, se izbereta profil koles in razdalja med aktivnimi površinami koles (mera SR na sliki 1, točka 4.2.3.5.2.1), da se zagotovi, da ni presežena mejna vrednost ekvivalentne koničnosti iz preglednice 11 spodaj, kadar se projektirana kolesna dvojica kombinira z vsakim posameznim vzorcem parametra tira, kot je določeno v preglednici 12 v nadaljevanju. Ocena ekvivalentne koničnosti je opredeljena v specifikaciji iz indeksa [9] Dodatka J-1. Preglednica 11 „Konstrukcijsko določene mejne vrednosti ekvivalentne koničnosti“, vrstica 4: Največja obratovalna hitrost vozila (km/h): > 230 in ≤ 280 Mejne vrednosti ekvivalentne koničnosti: 0,20 Preskusni pogoji (glej preglednico 12): 1, 2, 3, 4, 5 in 6 Preglednica 12 „Pogoji preskusa na tirih za ekvivalentno koničnost, značilno za omrežje. Vsi profili tirnic, opredeljeni v specifikaciji iz indeksa [44] Dodatka J-1“, vrstice 1 do 6 Preskusni pogoj št. / Profil glave tirnice / Nagib tirnice / Tirna širina (mm): 1 / profil tirnice 60 E 1 / 1 proti 20 / 1 435 2 / profil tirnice 60 E 1 / 1 proti 40 / 1 435 3 / profil tirnice 60 E 1 / 1 proti 20 / 1 437 4 / profil tirnice 60 E 1 / 1 proti 40 / 1 437 5 / profil tirnice 60 E 2 / 1 proti 40 / 1 435 6 / profil tirnice 60 E 2 / 1 proti 40 / 1 437	1. Uporablja se določba 6.2.3.6, vendar lahko mejne vrednosti ekvivalentne koničnosti odstopajo od mejnih vrednosti iz preglednice 11, ampak morajo ostati v preskušenem območju v skladu z EN 14363:2016+A2:2022. 2. Poleg tega se uporabijo naslednji ukrepi: (a) Vozilo je opremljeno z blažilniki zasuka, da se zagotovi stabilno vozno vedenje, okvara blažilnikov zasuka pa se preskusi v skladu s standardom EN 14363. Okvara sistema povzroči zmanjšanje hitrosti, da se prepreči kakršna koli nestabilnost, dokler se sistem ne vrne v normalno stanje delovanja. (b) Vozilo je opremljeno s sistemom za zaznavanje nestabilnosti. Ta funkcija izpolnjuje vsaj stopnjo varnostne integritete SIL2. V primeru zaznave nestabilnosti se vlak upočasni, tako da lahko obratuje v stabilnih razmerah. Okvara sistema povzroči zmanjšanje hitrosti, da se prepreči kakršna koli nestabilnost, dokler se sistem ne vrne v normalno stanje delovanja. 3. Med uvajalno fazo se sprememba profila kolesa (glede na obrabo) in nestabilnosti vožnje prav tako pozorno spremljajo do prvega rednega ponovnega profiliranja koles.

Ocena učinka

Agencija meni, da so stroški doseganja skladnosti z zgoraj navedenimi zahtevami uravnoteženi s koristmi, saj širši obseg vožnje vozila, opremljenega s profili koles EPS, omogoča višje hitrosti in zagotavlja večje udobje potnikov ter nižje stroške vzdrževanja.

Deležniki, ki jih ta tehnična rešitev lahko zadeva, so prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture, proizvajalci ter nacionalni varnostni organi in agencija, kar se tiče dovoljenj za vozila.

Zaključek

Na podlagi mnenja agencije Komisija meni, da tehnična rešitev, ki jo je Alstom predlagal za uporabo profila koles EPS, omogoča obratovanje vlakov na omrežjih s tirno širino 1 435 mm z nagibom „1 proti 20“ pri hitrostih, večjih od 230 km/h in do 250 km/h, v skladu z Direktivo (EU) 2016/797.

Komisija zato meni, da je izvajanje navedene inovativne rešitve sprejemljiv element skladnosti z bistvenimi zahtevami Direktive (EU) 2016/797 in se zato lahko uporablja za oceno podsistema do ustrezne revizije Uredbe (EU) št. 1302/2014.

V Bruslju, 16. maja 2025

Za Komisijo
Apostolos TZITZIKOSTAS
član Komisije