

II

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie)

DECIZII

COMISIE

DECIZIA COMISIEI

din 23 ianuarie 2009

de modificare a Deciziilor 2006/861/CE și 2006/920/CE privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemele sistemului feroviar transeuropean convențional

[notificată cu numărul C(2009) 38]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2009/107/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (reformare) ⁽¹⁾, în special articolul 6 alineatul (1),

având în vedere recomandarea Agenției Europene a Căilor Ferate privind revizuirea intermediară a specificației tehnice de interoperabilitate (STI) pentru vagoane de marfă (ERA/REC/INT/03-2008) din 27 octombrie 2008,

întrucât:

- (1) Articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾ prevede obligativitatea ca Agenția Europeană a Căilor Ferate (denumită în continuare „Agenția”) să asigure adaptarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate („STI”) la progresele tehnice și la tendințele pieței, precum și la cerințele sociale și să propună Comisiei orice modificări ale STI-urilor pe care le consideră necesare.
- (2) Prin Decizia C(2007) 3371 din 13 iulie 2007, Comisia a acordat Agenției un mandat-cadru pentru efectuarea anumitor activități în temeiul Directivei 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea

sistemului feroviar transeuropean de mare viteză ⁽³⁾ și al Directivei 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional ⁽⁴⁾. În temeiul acestui mandat-cadru, Agenției i se solicita să efectueze revizuirea specificației tehnice de interoperabilitate pentru material rulant – vagoane de marfă, adoptată prin Decizia 2006/861/CE a Comisiei din 28 iulie 2006 privind specificația tehnică de interoperabilitate cu privire la subsistemul „material rulant – vagoane de marfă” al sistemului feroviar transeuropean convențional ⁽⁵⁾, precum și să emită avize tehnice privind erorile critice și să publice o listă a erorilor minore detectate.

- (3) Intrarea în vigoare a Convenției privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) din 1999 la data de 1 iulie 2006 a introdus noi norme referitoare la specificațiile tehnice aplicabile vagoanelor. Fostul acord RIV între întreprinderile feroviare a fost înlocuit parțial de un nou acord, privat și voluntar, contractul general de utilizare (GCU – *General Contract of Use*) ⁽⁶⁾ între întreprinderile feroviare și deținătorii de vagoane, precum și de Decizia 2006/861/CE.
- (4) Deși vagoanele înregistrate în baza acordului RIV necesitau doar o singură autorizație emisă de întreprinderea feroviară responsabilă cu înmatricularea, Directiva 2001/16/CE prevedea obligativitatea unei autorizații pentru fiecare stat

⁽¹⁾ JO L 191, 18.7.2008, p. 1.

⁽²⁾ JO L 164, 30.4.2004, p. 1.

⁽³⁾ JO L 235, 17.9.1996, p. 6.

⁽⁴⁾ JO L 110, 20.4.2001, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 344, 8.12.2006, p. 1.

⁽⁶⁾ Site-ul web GCU: <http://www.gcubureau.org>

membru. Această problemă a fost rezolvată provizoriu de secțiunea 7.6 din anexa la Decizia 2006/861/CE, care prevede că, după acordarea certificării de siguranță sau a autorizației de dare în exploatare pentru vagoane grupate într-un stat membru, această certificare sau autorizație va fi recunoscută reciproc de toate statele membre, pentru a evita dubla verificare a siguranței și interoperabilității de către autoritățile de siguranță. De asemenea, prevede că, în măsura în care Decizia 2006/861/CE conține puncte deschise, autorizațiile de dare în exploatare vor fi acceptate reciproc, cu excepțiile prevăzute în anexa JJ la respectiva decizie. Totuși, întrucât anexa JJ nu identifică în mod clar condițiile în care o autorizație de dare în exploatare a unui vagon într-un stat membru trebuie recunoscută reciproc în alte state membre, aplicarea secțiunii 7.6 din anexa la Decizia 2006/861/CE a condus la interpretări diferite. Acest fapt a generat incertitudine juridică și dificultăți pentru sector, ceea ce a necesitat o acțiune imediată din partea Comisiei.

- (5) Această problemă poate fi acum rezolvată, deoarece articolul 23 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE prevede că vehiculele aflate în deplină conformitate cu STI-urile care acoperă toate aspectele subsistemelor relevante, fără cazuri specifice și fără puncte deschise strict legate de compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețea, nu vor face obiectul unei autorizații suplimentare de dare în exploatare atât timp cât acestea circulă pe rețele conforme cu STI în celelalte state membre sau în condițiile menționate în STI-urile corespunzătoare.
- (6) Decizia 2006/861/CE conține un număr de puncte deschise și erori tehnice. Deși s-ar putea aplica norme tehnice naționale pentru a asigura conformitatea cu cerințele esențiale aferente punctelor deschise, nu există nicio certitudine juridică că aceste soluții naționale ar fi acceptate de alte state membre. În plus, în conformitate cu articolul 7 din Directiva 2008/57/CE, procedura indicată în cazul unor erori importante sau critice este de a modifica imediat STI-urile corespunzătoare.
- (7) Pentru a restabili interoperabilitatea deplină a vagoanelor de marfă dedicate transportului internațional, este necesară revizuirea imediată a Deciziei 2006/861/CE în vederea clarificării condițiilor în care o autorizație de dare în exploatare a unui vagon conform cu STI este valabilă în toate celelalte state membre.
- (8) Vagoanele care au fost autorizate pentru a fi date în exploatare în baza articolului 22 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE și care au primit o autorizație valabilă în toate statele membre în conformitate cu articolul 23 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE ar trebui să poarte un marcaj alfabetic clar și ușor de recunoscut. Prin urmare, este necesar să se modifice anexa P5 la specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „operarea și gestionarea traficului” al sistemului feroviar transeuropean convențional adoptată prin Decizia 2006/920/CE a Comisiei ⁽¹⁾.

- (9) Prin urmare, Deciziile 2006/861/CE și 2006/920/CE ar trebui modificate în consecință.
- (10) Măsurile prevăzute de prezenta decizie sunt conforme cu avizul comitetului înființat în conformitate cu articolul 29 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Modificări la Decizia 2006/861/CE

Decizia 2006/861/CE se modifică după cum urmează:

- (a) Se inserează următorul articol:

„Articolul 1a

Documente tehnice

(1) Agenția Europeană a Căilor Ferate (ERA) publică pe site-ul său web conținutul anexei LL ca document tehnic al ERA.

(2) ERA publică pe site-ul său web, ca document tehnic al ERA, lista saboșilor de frână din material compozit aprobați integral pentru transport internațional menționați în anexele P și JJ.

(3) Agenția publică pe site-ul său web specificațiile suplimentare referitoare la aparatele de tracțiune, menționate în anexa JJ, ca document tehnic al ERA.

(4) Agenția menține la zi documentele tehnice menționate la alineatele (1)-(3) și informează Comisia cu privire la orice versiune revizuită. Comisia informează statele membre prin intermediul comitetului înființat în temeiul articolului 29 din Directiva 2008/57/CE. În cazul în care Comisia sau un stat membru consideră că un document tehnic nu îndeplinește cerințele Directivei 2008/57/CE sau ale oricărei alte legislații comunitare, acest aspect este discutat în cadrul comitetului. Pe baza deliberărilor comitetului și la cererea Comisiei, documentele tehnice sunt retrase sau modificate de către Agenție.”

- (b) Anexele se modifică în conformitate cu anexa I.

Articolul 2

Modificare la Decizia 2006/920/CE

Anexa P.5 la Decizia 2006/920/CE se modifică în conformitate cu anexa II.

Articolul 3

Dacă marcajul „TEN” al vagoanelor de marfă care au fost date în exploatare înainte de intrarea în vigoare a prezentei decizii nu este conform cu înțelesul specificat în anexa II, marcajul respectiv se înlătură până la 31 decembrie 2010.

Articolul 4

Prezenta decizie se aplică de la 1 iulie 2009.

⁽¹⁾ JO L 359, 18.12.2006, p. 1.

Articolul 5

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 23 ianuarie 2009.

Pentru Comisie
Antonio TAJANI
Vicepreședinte

ANEXA I

Anexele la Decizia 2006/861/CE se modifică după cum urmează:

1. Anexa se modifică după cum urmează:

(a) Secțiunea 4.2.3.3.2 se înlocuiește cu următorul text:

„Acesta rămâne un punct deschis, cu excepția vagoanelor care respectă condițiile prevăzute în secțiunea 7.6.4.”

(b) În secțiunea 4.2.3.4.2.1, a doua liniuță, privind forțele Y/Q, se înlocuiește cu următorul text:

„— **Forțele Y/Q**

Pentru a limita riscul urcării roților pe șină, coeficientul forței laterale Y și al sarcinii verticale Q al unei roți nu trebuie să depășească

$(Y/Q)_{lim} = 0,8$ pentru încercări dinamice pe calea ferată

$(Y/Q)_{lim} = 1,2$ pentru încercări staționare”.

(c) În secțiunea 4.2.3.4.2.2, prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Vagoanele sunt capabile să ruleze pe căi ferate torsionate în cazul în care raportul (Y/Q) la încercările staționare nu depășește limita dată în secțiunea 4.2.3.4.2.1 într-o curbă cu raza R = 150 m și pentru o torsionare dată a căii ferate.”.

(d) După secțiunea 6.2.3.2.1.3 se inserează următoarea secțiune:

„6.2.3.2.1.4. *Excepții de la încercările staționare*

Vagoanele de marfă sunt exceptate de la încercările staționare menționate în secțiunea 4.2.3.4.2.1 dacă îndeplinesc cerințele din fișa UIC 530-2 (mai 2006).”

(e) Secțiunea 7.6 se înlocuiește cu următorul text:

„7.6. **AUTORIZARE DE DARE ÎN EXPLOATARE A VAGOANELOR CONFORME CU STI**

7.6.1. În conformitate cu articolul 17 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE, în situațiile în care s-a obținut conformitatea cu specificațiile STI și este eliberată o declarație de verificare «CE» pentru vagoane de marfă în cadrul unui stat membru, aceasta va fi recunoscută reciproc de toate statele membre.

7.6.2. La solicitarea de autorizații de dare în exploatare în temeiul articolului 21 din Directiva 2008/57/CE, candidații pot solicita autorizații de dare în exploatare a unor vagoane grupate. Vagoanele pot fi grupate în funcție de serie, caz în care se aplică articolul 21 alineatul (13) din Directiva 2008/57/CE, sau în funcție de tip, caz în care se aplică articolul 26 din directiva menționată.

7.6.3. În conformitate cu articolul 21 alineatul (5) din Directiva 2008/57/CE, autorizația de dare în exploatare acordată de un stat membru este valabilă în toate statele membre cu excepția cazului în care se solicită autorizații suplimentare. Cu toate acestea, statele membre se pot folosi de această posibilitate doar în condițiile specificate la articolele 23 și 25 din directiva menționată. În conformitate cu articolul 23 alineatul (4) din directiva respectivă, una dintre condițiile care permit unui stat membru să solicite o procedură de «autorizare suplimentară» este situația în care există puncte deschise legate de compatibilitatea tehnică dintre infrastructură și vehicule. În acest sens, anexa JJ prezintă lista punctelor deschise cerută de articolul 5 alineatul (6) din directiva menționată și identifică, de asemenea, punctele deschise care ar putea necesita verificări suplimentare în vederea asigurării compatibilității tehnice între infrastructură și vehicule.

7.6.4. O autorizație de dare în exploatare acordată de un stat membru este valabilă în toate celelalte state membre în următoarele condiții:

- (a) vagonul a fost autorizat în conformitate cu articolul 22 din Directiva 2008/57/CE, în baza prezentei STI, incluzând verificările aferente punctelor deschise identificate în anexa JJ partea 1;
- (b) vagonul este compatibil cu ecartamentul de cale de 1 435 mm;
- (c) vagonul are un gabarit de încărcare G1, astfel cum se specifică în anexa C3;
- (d) vagonul este prevăzut cu o distanță între osii care nu depășește 17 500 mm între două osii adiacente;
- (e) vagonul respectă cerințele anexei JJ partea 2.

7.6.5. Chiar dacă un vagon a fost autorizat pentru a fi dat în exploatare, este necesar să se asigure că acesta este exploatat pe infrastructuri compatibile; aceasta se poate realiza prin utilizarea registrelor de infrastructură și de material rulant.”

2. Anexa B se modifică după cum urmează:

(a) La punctul B.3, observația 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. Vagoanele existente care se pot expedia cu aceleași sarcini ca pentru traficul S la 120 km/h sunt deja marcate cu semnul «**» situat la dreapta marcajelor care indică sarcina maximă; în această categorie nu se pot adăuga vagoane suplimentare.”

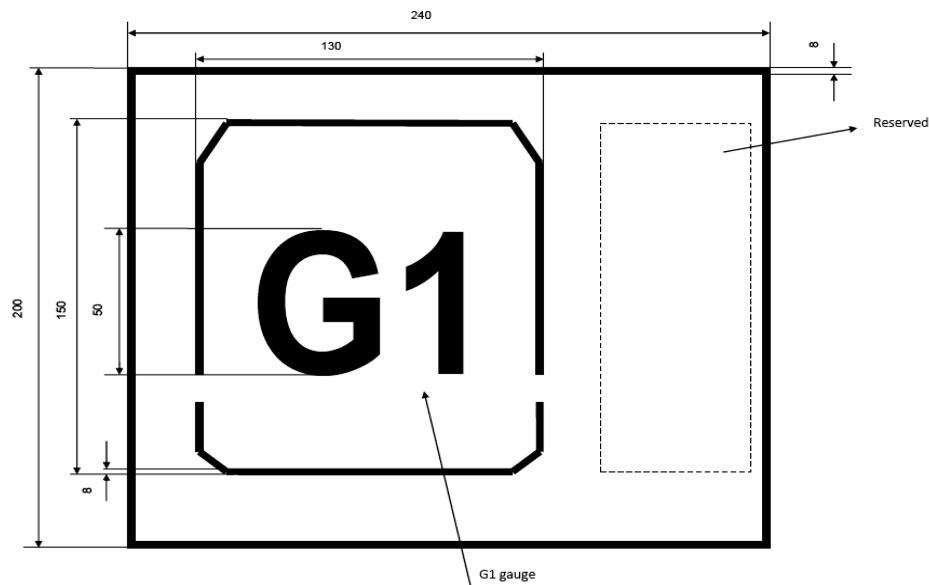
(b) La punctul B.3 se adaugă următoarea observație:

„5. Vagoanele noi cu performanța de frânare a vagoanelor «S2», conform tabelului din secțiunea 4.2.4.1.2.2, care se pot expedia cu aceleași sarcini ca pentru traficul S la 120 km/h, conform parametrilor specifici enumerați în anexa Y, au semnul «***» situat la dreapta marcajelor care indică sarcina maximă.”

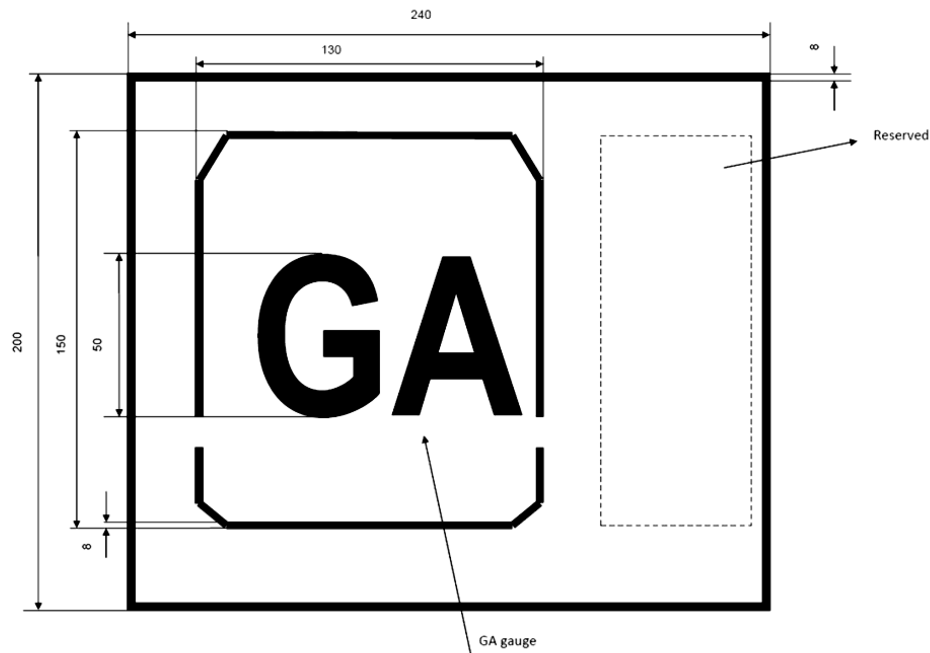
(c) Punctul B.32 se înlocuiește cu următorul text:

„B.32. MARCAREA GABARITULUI VAGOANELOR

1. Vagoanele construite pentru gabaritul G1 vor fi marcate astfel:



2. Vagoanele construite pentru gabaritul GA, GB sau GC vor fi marcate astfel:



3. În anexa L punctul L.1.4.2.1, ultima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Când se montează roți monobloc la vagoane care au sistem de frânare pe suprafața de rulare în proporție de 100 %, trebuie să se țină seama de următorii parametri:

Intervalul diametrului roții (în mm)	Între 1 000 și 920 și între 920 și 840	Între 840 și 760	Între 760 și 680
Putere	50 kW	42,5 kW	38 kW
Timp de aplicare	45 min.	45 min.	45 min.
Viteză de rulare	60 km/h	60 km/h	60 km/h

Notă: Pentru tipuri specifice de trafic de marfă, valorile pentru putere și/sau timpul de aplicare și/sau viteza de rulare și/sau sarcina pe osie și/sau diametrul roții pot fi modificate pentru verificarea comportamentului termomecanic al acestor roți în contextul unei utilizări limitate.”

4. În anexa P, punctul P.1.10 „Frâne cu saboți” se înlocuiește cu următorul text:

„P.1.10. **Saboți de frână**

Procedura de testare care trebuie utilizată pentru evaluarea proiectării elementelor constitutive de interoperabilitate reprezentate de saboții de frână trebuie realizată în conformitate cu specificația din anexa I secțiunea I.10.2. Această specificație rămâne un punct deschis pentru saboții de frână din material compozit.

Saboții de frână din material compozit care sunt deja în uz au trecut cu succes evaluarea în conformitate cu P.2.10. Lista saboților de frână din material compozit aprobați integral pentru transport internațional este stabilită într-un document tehnic care urmează să fie publicat de Agenția Europeană a Căilor Ferate pe site-ul său web.”

5. Anexa JJ se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA JJ

JJ.1. LISTA PUNCTELOR DESCHISE

Tabelul de mai jos centralizează punctele deschise ale prezentei STI și le clasifică pe fiecare ca având legătură (coloana «DA») sau nu (coloana «NU») cu compatibilitatea tehnică între infrastructură și vehicule.

Referință STI	Titlu	DA	NU
4.2.3.3.2	Detectarea supraîncălzirii cutiei de osie	X	
4.2.6.2	Efecte aerodinamice		X
4.2.6.3	Vânturi laterale	X	
4.3.3	Subsistemul operarea și gestionarea traficului		X
6.1.2.2	Evaluarea îmbinărilor prin sudură se efectuează în conformitate cu normele naționale	X	
6.2.2.1	Evaluarea îmbinărilor prin sudură se efectuează în conformitate cu normele naționale	X	
6.2.2.3	Evaluarea întreținerii	X	
6.2.3.4.2	Efecte aerodinamice		X
6.2.3.4.3	Vânturi laterale	X	
Anexa E	Suprafețele de rulare ale roților rămân un punct deschis până în momentul în care standardul EN este publicat	X	
Anexa L	Specificarea roților din oțel turnat este un punct deschis. S-a solicitat un nou standard EN	X	
Anexa P			
P.1.1	Distribuitoare		X
P.1.2	Supapă cu releu pentru sarcină variabilă și schimbare automată gol-încărcat		X
P.1.3	Echipament antiblocare și antiderapant		X
P.1.7	Robinete de închidere		X
P.1.10	Saboți de frână – evaluarea proiectării	X	
P.1.11	Supapă acceleratoare		X
P.1.12	Detector automat de sarcină și dispozitiv de schimbare gol-încărcat		X
P.2.10	Saboți de frână – evaluarea produsului	X	

JJ.2. ÎNCHIDEREA PUNTELOR DESCHISE ȘI SPECIFICAȚII SUPLIMENTARE ÎN CAZUL VAGOANELOR MENȚIONATE ÎN SECȚIUNEA 7.6.4

1. Închiderea punctelor deschise

Pentru vagoanele identificate în secțiunea 7.6 din prezenta STI, punctele deschise identificate în coloana «DA» din anexa JJ.1 se închid în prezenta secțiune.

1.1. Detectarea supraîncălzirii cutiei de osie

Punctul deschis identificat în secțiunea 4.2.3.3.2 din prezenta STI se închide dacă vagonul respectă specificațiile documentului tehnic al ERA aferent.

1.2. Vânturi laterale

Punctul deschis identificat în secțiunile 4.2.6.3 și 6.2.3.4.3 din prezenta STI se închide fără nicio dispoziție obligatorie cu privire la proiectarea vagonului. S-ar putea aplica unele măsuri operaționale.

1.3. Evaluarea îmbinărilor prin sudură

Punctul deschis identificat în secțiunile 6.1.2.2 și 6.2.2.1 din prezenta STI se închide prin aplicarea standardului EN 15085-5 din octombrie 2007.

1.4. Evaluarea întreinerii

Punctul deschis identificat în anexa D la prezenta STI se încheie după cum urmează: este valabil orice plan de întreținere care:

- (a) a fost aplicat de o fostă întreprindere feroviară responsabilă cu înregistrarea, membră a RIV în momentul revocării RIV; sau
- (b) a fost aprobat în conformitate cu o normă națională sau internațională

și care respectă, de asemenea, cerințele prezentei STI. Performanțele în exploatare sunt considerate satisfăcătoare.

1.5. Suprafețele de rulare ale roților

Punctul deschis identificat în anexa E la prezenta STI se încheie după cum urmează: defectele suprafețelor de rulare ale roților vor fi luate în considerare în cadrul întreinerii.

1.6. Roți din oțel turnat

Punctul deschis identificat în anexa L la prezenta STI se încheie după cum urmează: roțile din oțel turnat nu sunt autorizate până la publicarea unui standard european.

1.7. Proiectarea și evaluarea saboților de frână din material compozit

Punctul deschis identificat în anexele P.1.10 și P.2.10 la prezenta STI se încheie cu documentul tehnic aferent care este publicat pe site-ul web al ERA.

2. Specificații suplimentare

Următoarele specificații suplimentare sunt, de asemenea, necesare pentru vagoanele identificate în secțiunea 7.6.4.

2.1. Tampoane și aparate de tracțiune

- Pe lângă specificațiile din secțiunea 4.2.2.1.2.1 a prezentei STI, este de asemenea necesar ca tampoanele vagoanelor să fie prevăzute cu un dispozitiv de ghidare pentru tijă care să nu permită acestuia să se rotească liber în jurul axei sale longitudinale. Toleranța de rotație permisă este $\pm 2^\circ$ pentru tampoane atunci când sunt noi.
- Pe lângă specificațiile din secțiunea 4.2.2.1.2.2 a prezentei STI, sunt de asemenea necesare următoarele elemente:
 - (a) aparatul de tracțiune intermediar din fiecare garnitură de vagoane cuplate permanent (sau vagoane multiple) trebuie să aibă o rezistență la ruperea prin tracțiune mai mare decât cea a aparatului de tracțiune de la extremitate;
 - (b) se aplică, de asemenea, documentul tehnic al ERA privind «specificații suplimentare aplicabile aparatului de tracțiune» referitor la următoarele aspecte (se preconizează că standardul prEN 15551 va fi publicat în aprilie 2009):
 - capacitatea de energie dinamică;
 - elementele de fixare;
 - dispozitiv antirotație și cursă;
 - rezistența mecanică;
 - caracteristicile elastice;
 - marcaje;
 - calculul încălecrii tamponelor și materialul plăcii de tampon;
 - dimensiunea orificiului barei de tracțiune;
 - (c) pentru rezistența mecanică a ansamblurilor, aparatul de tracțiune (excluzând sistemul elastic), cârligele de tracțiune și cupla cu șurub se proiectează pentru o durată de viață de treizeci de ani. Se poate conveni și asupra unei durate de douăzeci de ani, la cererea clientului;

- (d) următorul tabel prezintă intervalul de forțe și numărul de cicluri care trebuie aplicate pentru încercarea de tip dinamică.

Condiții pentru încercările de tip dinamic

Cerințe operaționale			Intervalul de forțe care trebuie aplicate		
Ciclu de viață (ani)	Probabilitate de supraviețuire (%)	Factor de siguranță (f_s)	Denumire	Pasul 1	Pasul 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 în cicluri	N2 în cicluri
20	97,5	1,7	Toate	10^6	$1,45 \times 10^3$
30	97,5	1,7	Toate	$1,5 \times 10^6$	$2,15 \times 10^3$

Încercările de tip dinamic trebuie realizate pe trei aparate de tracțiune fără sistem elastic. Toate cele trei mostre trebuie să reziste la încercări fără a prezenta nicio deteriorare. Acestea nu trebuie să prezinte fisuri, iar forța de tracțiune nu trebuie să scadă sub 1 000 kN.

2.2. Rezistența structurii principale a vehiculului

Pe lângă specificațiile din secțiunea 4.2.2.3.1 a prezentei STI, este de asemenea necesar ca:

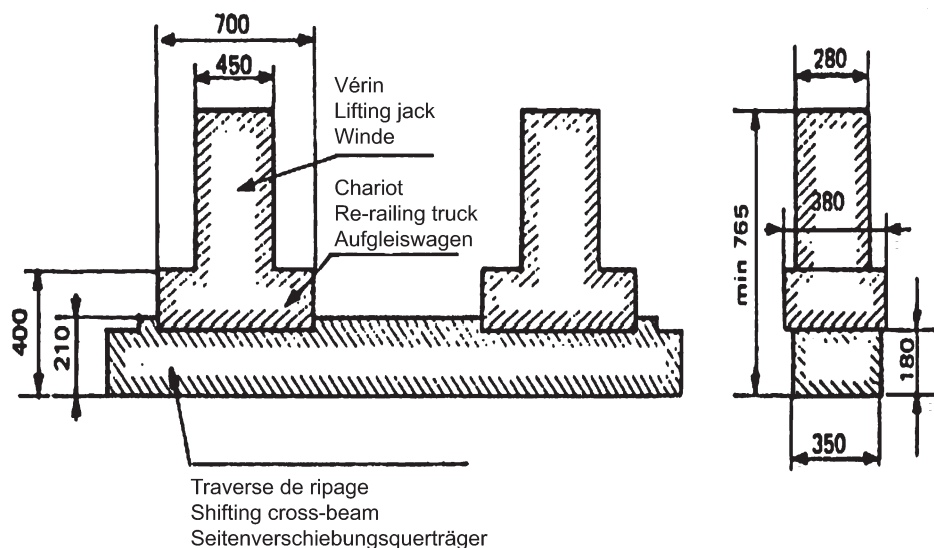
- doar încercările și calculele pentru care au fost validate simulări numerice să fie acceptate;
- planul de întreținere să ia în considerare următorul fapt: utilizarea oțelului laminat termomecanic necesită măsuri speciale cu privire la căldură (tratamentul termic).

2.3. Ridicarea cu cricuri

Pe lângă specificațiile din secțiunea 4.2.2.3.2.4 a prezentei STI, este de asemenea necesar ca ridicarea cu cricuri să fie conformă cu următoarea diagramă:

Figura

Relevage sur la voie/Re-railing



2.4. Osia

Pe lângă specificațiile din secțiunea 5.4.2.4 și din anexa M 1.4 la prezenta STI, următoarele standarde se aplică pentru tensiunile maxime permise: EN 13103 secțiunea 7, EN 13260 secțiunea 3.2.2 și EN 13261 secțiunea 3.2.3.

2.5. Comportamentul dinamic al vehiculului

Pe lângă specificațiile din secțiunea 4.2.3.4 a prezentei STI, este necesar ca, pentru cazurile specifice ale boghiurilor neenumerate în anexa Y, să se aplice standardul EN 14363 sau fișa UIC 432.

Pe lângă specificațiile din secțiunea 4.2.3.4.2.2 a prezentei STI privind siguranța împotriva deraierii la rularea pe căi ferate torsionate:

- se aplică una dintre cele trei metode indicate în standardul EN 14363;
- vagoanele de marfă sunt exceptate de la aceste încercări dacă îndeplinesc cerințele fișei UIC 530-2.

2.6. Forța de compresie longitudinală

Pe lângă specificațiile din secțiunile 4.2.3.5 și din anexa R la prezenta STI, este de asemenea necesară conformitatea cu secțiunea 3.2 a fișei UIC 530-2, cu excepția cerințelor privind comunicarea cu și primirea acordului din partea Grupului de studiu 2 al UIC.

2.7. Frânarea

2.7.1. Acumulare de energie

Pe lângă specificațiile din secțiunea 4.2.4.1.2.4 a prezentei STI, este necesar ca acumularea de energie să fie astfel concepută încât, după o aplicare a frânei (cu presiunea maximă a cilindrului de frână și o cursă de ieșire maximă posibilă a cilindrului de frână al vagonului în orice stare de încărcare), presiunea din rezervorul auxiliar să fie cu cel puțin 0,3 bari mai mare decât presiunea cilindrului de frână fără adăugarea de energie suplimentară.

2.8. Vagoane pe două osii

Pe lângă specificațiile din secțiunea 4.2.3.4.2.4 a prezentei STI, aplicarea fișei UIC 517 este obligatorie pentru calculul suspensiei vagoanelor pe două osii.

2.9. Interferențe electrice sau electromagnetice

Vagoanele prevăzute cu o sursă de energie care poate cauza interferențe electrice trebuie examinate pe baza fișelor UIC 550-2 și 550-3. Semnătura electromagnetică a compunerii maxime a trenurilor trebuie validată.

2.10. Tipuri de vagoane speciale

Pentru fiecare dintre următoarele tipuri de vagoane se aplică specificațiile suplimentare aferente:

- pentru vagoane prevăzute cu motor cu ardere internă: fișa UIC 538;
- pentru vagoane multiple și articulate: fișa UIC 572;
- pentru vagoane destinate transportului de containere, cutii mobile și unități mobile cu încărcare pe orizontală: fișa UIC 571-4;
- pentru vagoane cu izolație termică și frigorifice: fișa UIC 554-2;
- pentru semiremorci pe boghiuri: fișa UIC 597.

2.11. Vagoane care sosesc în Regatul Unit

Vagoanele care sosesc în Regatul Unit trebuie să respecte, de asemenea, cerințele fișei UIC 503 referitoare la condițiile specifice din Regatul Unit.”

6. După anexa KK se inserează următoarea anexă nouă:

„ANEXA LL

DOCUMENT DE REFERINȚĂ PRIVIND DETECTAREA SUPRAÎNCĂLZIRII CUTIEI DE OSIE

Notă: Prezenta anexă este publicată, de asemenea, ca document tehnic al Agenției Europene a Căilor Ferate și va fi ținută la zi în conformitate cu articolul 1a alineatul (4).

1. TERMENI ȘI DEFINIȚII

În sensul prezentei anexe, se aplică termenii și definițiile de mai jos:

Lagăr de osie: un lagăr sau ansamblu de lagăr pe osia unui vehicul feroviar care transmite o parte din greutatea vehiculului feroviar direct osiei montate.

Cutie de osie: structura, incluzând de exemplu adaptorul pentru carcasa rulmentului, în care se află sau care intră în contact cu fusul osiei și asigură interfața cu configurația boghiului și/sau suspensiei.

Detector de supraîncălzire a cutiei de osie (Hot axle box detector – HABD):

Zonă țintă: o zonă definită pe partea inferioară a unei cutii de osie care este concepută astfel încât temperatura acesteia să fie monitorizată de un dispozitiv HABD.

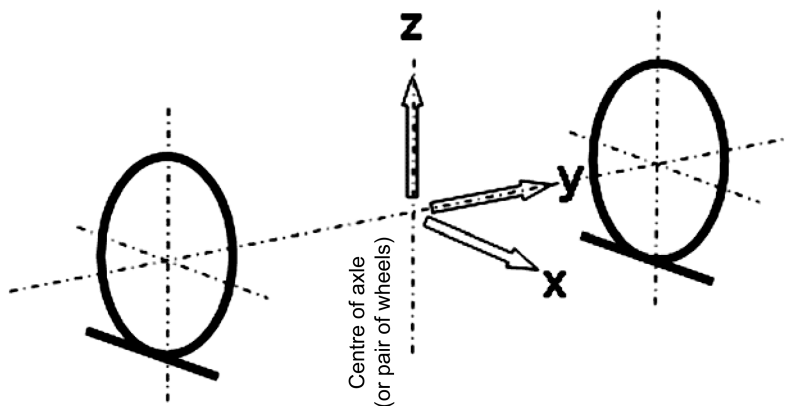
Arie țintă: dimensiunile în vederea plană, respectiv în planul XY, ale zonei țintă.

Zonă interzisă: o zonă în care sursele de căldură, cum sunt țevile de eșapament, care ar putea influența comportamentul unui dispozitiv HABD, sunt excluse sau ecranate termic.

Coordonatele materialului rulant: coordonatele materialului rulant, figura 1, se bazează pe sistemul de coordonate carteziene conform regulii mâinii drepte, în care axa X pozitivă (longitudinală) este de-a lungul vehiculului în direcția de mers, axa Z este verticală ascendentă, iar originea se află în centrul osiei montate. Axa Y este axa laterală.

Figura 1

Coordonatele materialului rulant



Osie montată: o unitate formată din: o osie, două roți și lagărele de osie ale acestora sau o pereche de roți independente situate în aceeași poziție longitudinală și lagărele acestora.

Sursă de căldură: o parte a materialului rulant care poate avea o temperatură ce depășește temperatura de lucru în exploatare a părții inferioare a cutiei de osie, cum ar fi o încărcătură caldă sau o țevă de eșapament.

2. SIMBOLURI ȘI ABREVIERI

În sensul prezentei anexe, se aplică simbolurile și termenii abreviați de mai jos:

HABD	Detector de supraîncălzire a cutiei de osie
AI	Administrator (gestionar) de infrastructură (conform definiției din STI)
LPZ	Lungime longitudinală în mm a zonei interzise
LTA	Lungime longitudinală în mm a ariei țintă
PZ	Zonă interzisă
MR	Material rulant (conform definiției din STI)
IF	Întreprindere feroviară (conform definiției din STI)
TA	Arie țintă
STI	Specificație tehnică de interoperabilitate
WPZ	Lățime laterală în mm a zonei interzise
WTA	Lățime laterală în mm a ariei țintă
YPZ	Poziție laterală în mm a centrului zonei interzise față de linia centrală a vehiculului
XTA	Poziție longitudinală a centrului ariei țintă față de linia centrală a vehiculului
YTA	Poziție laterală a centrului ariei țintă față de linia centrală a vehiculului

3. CERINȚE PRIVIND MATERIALUL RULANT

Prezenta secțiune conține cerințele privind partea de material rulant a interfeței HABD.

3.1. Zona țintă

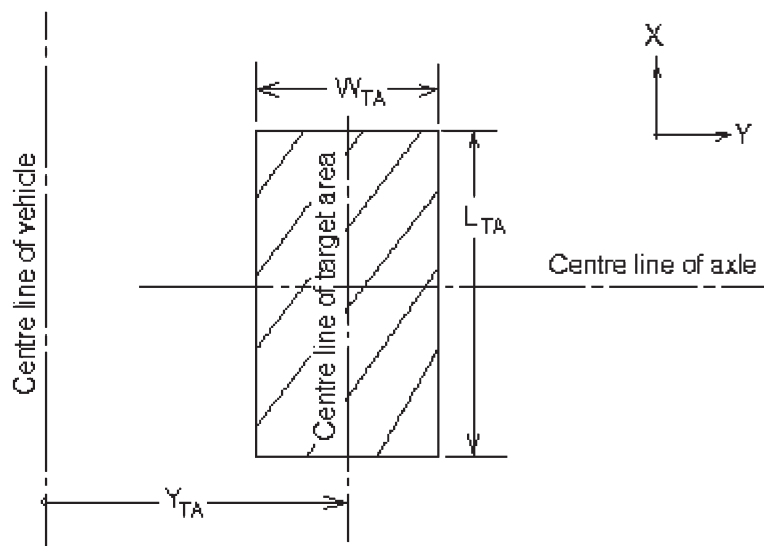
Zona țintă este o zonă pe suprafața inferioară a unei cutii de osie descrisă de intersecția cutiei de osie cu un cuboid virtual care are o arie în secțiune transversală orizontală dată de dimensiunile XTA și YTA utilizând coordonatele materialului rulant. Aria în secțiune transversală orizontală a cuboidului virtual este, așadar, congruentă cu vederea plană (respectiv, în planul XY) a zonei țintă, denumită aici «aria țintă».

3.2. Aria țintă

Aria țintă este situată în spațiu în raport cu dimensiunile osiei și delimitează o suprafață asupra căreia un dispozitiv HABD se poate focaliza pentru a monitoriza temperatura unei cutii de osie. Figura 2 ilustrează poziția și dimensiunile minime ale ariei țintă utilizând coordonatele materialului rulant.

Figura 2

Dimensiunile și poziția ariei țintă (TA) în planul XY (văzută de jos)



3.3. Dimensiunile ariei țintă

Ținând cont de toleranțele mecanice, aria țintă are:

- o lățime laterală, WTA, mai mare sau egală cu 50 mm;
- o lungime longitudinală, LTA, mai mare sau egală cu 100 mm.

3.4. Poziția ariei țintă în planul XY

În planul XY, centrul ariei țintă este poziționat la o distanță laterală, YTA, față de centrul osiei (sau centrul unei perechi de roți aflate în aceeași poziție), unde 1 065 mm este mai mic sau egal cu YTA, iar YTA este mai mică sau egală cu 1 095 mm. Pe axa longitudinală, centrul ariei țintă este congruent cu linia centrală a osiei.

3.5. Cerințe de vizibilitate pentru aria țintă

Materialul rulant se proiectează fără nicio obstrucție între zona țintă și HABD care ar împiedica sau nu ar permite focalizarea HABD în interiorul zonei țintă și, prin urmare, nu ar permite măsurarea radiației termice a acesteia.

Nota 1: Construcția cutiei de osie a materialului rulant trebuie să vizeze obținerea unei distribuții omogene a temperaturii în interiorul zonei țintă.

4. ALTE CERINȚE DE PROIECTARE MECANICĂ

Pentru a reduce la minimum posibilitatea ca un dispozitiv HABD să calculeze o temperatură de la o sursă de căldură care nu este o cutie de osie, materialul rulant se proiectează astfel încât alte surse de căldură, de exemplu încărcăturile calde sau țevile de eșapament, să nu se afle în imediata apropiere sau direct deasupra poziției ariei țintă. Pentru a facilita acest lucru, nu se amplasează nicio altă sursă de căldură în zona interzisă definită în prezentul document.

Nota 1: Dacă, datorită construcției materialului rulant, este posibil/inevitabil ca o altă sursă de căldură în afara celei a unei cutii de osie să fie amplasată în zona interzisă, respectiva sursă de căldură se ecranează termic, pentru a preveni efectuarea de calcule de temperatură eronate de către un dispozitiv HABD care măsoară radiația termică a acesteia.

Nota 2: Zona interzisă se menține pentru orice material rulant, inclusiv, de exemplu, materialul rulant cu lagăre interioare.

4.1. Zona interzisă

Zona interzisă este delimitată de o suprafață dreptunghiulară, care include aria țintă și se extinde pe verticală pentru a forma un cuboid virtual. Dimensiunile cuboidului sunt LPZ și WPZ în planul XY și HPZ pe axele verticale. Figura 3 ilustrează o posibilă poziție a ariei țintă în zona interzisă, utilizând coordonatele materialului rulant.

Dimensiunile cuboidului zonei interzise, ținând cont de toleranțele mecanice, sunt:

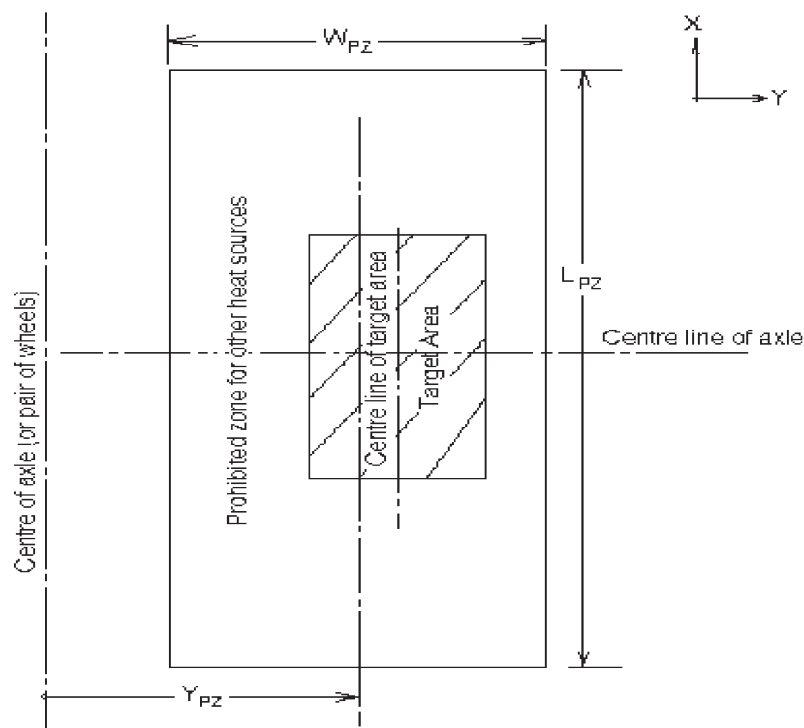
- lățimea laterală, WPZ, mai mare sau egală cu 100 mm;
- lungimea longitudinală, LPZ, mai mare sau egală cu 500 mm;
- înălțimea verticală, HPZ, începe într-un punct din planul XY situat imediat deasupra dispozitivului HABD și se termină fie la înălțimea ariei țintă, fie la înălțimea unui scut termic, fie la înălțimea vehiculului.

Poziția centrului zonei interzise în planul X-Y este:

- în direcție laterală, YPZ = 1 080 mm ± 5 mm măsurată în raport cu centrul osiei (sau centrul unei perechi de roți aflate în aceeași poziție);
- în direcție longitudinală, este congruentă cu linia centrală a osiei ± 5 mm.

Figura 3

Dimensiunile zonei interzise (PZ) în planul XY (văzută de jos) prezentând o posibilă poziție a unei arii țintă



5. TABEL DE CORESPONDENȚĂ

În scopuri de trasabilitate, este inclus un tabel de corespondență care corelează prezentul document cu standardul prEN 15437 original

Secțiunea din document	Secțiunea din 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"

ANEXA II

Anexa P.5 la Decizia 2006/920/CE se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA P.5

MARCAJUL ALFABETIC AL CAPACITĂȚII DE INTEROPERABILITATE

«TEN»: Vehicul care îndeplinește următoarele condiții:

- este conform cu toate STI-urile corespunzătoare aflate în vigoare în momentul dării în exploatare și a fost autorizat pentru a fi dat în exploatare în conformitate cu articolul 22 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE;
- a primit o autorizație valabilă în toate statele membre în conformitate cu articolul 23 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE sau, ca alternativă, a primit autorizații individuale de la toate statele membre.

«PPV/PPW»: Vagon care este conform cu acordul PPV/PPW (în interiorul statelor membre ale OSJD) [original: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении)]

Note:

- (a) Vehiculele marcate cu «TEN» corespund codificării de la 0 la 3 a primei cifre din numărul de vehicul specificat în anexa P.6.
- (b) Vehiculele care nu sunt autorizate pentru exploatare în toate statele membre necesită un marcaj care indică statele membre în care au fost autorizate. Lista statelor membre care au acordat autorizația trebuie marcată în conformitate cu unul dintre următoarele desene, unde D reprezintă statul membru care a acordat prima autorizație (în exemplul dat, Germania), iar F reprezintă cel de al doilea stat care a acordat autorizația (în exemplul dat, Franța). Statele membre sunt codificate în conformitate cu anexa P.4. Această cerință se poate referi la vehicule care sunt conforme cu STI sau nu. Aceste vehicule corespund codificării 4 sau 8 a primei cifre din numărul de vehicul specificat în anexa P.6.

