

II

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och vars offentliggörande inte är obligatoriskt)

BESLUT

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 23 januari 2009

om ändring av besluten 2006/861/EG och 2006/920/EG om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemen i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik

[delgivet med nr K(2009) 38]

(Text av betydelse för EES)

(2009/107/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (omarbetning) ⁽¹⁾, särskilt artikel 6.1,

med beaktande av rekommendationen från Europeiska järnvägsbyrån om en halvtidsöversyn av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD) för godsvagnar (ERA/REC/INT/03-2008) av den 27 oktober 2008, och

av följande skäl:

- (1) Enligt artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 ⁽²⁾ ska Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad *byrån*) sörja för att tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) anpassas till den tekniska utvecklingen, förändringar på marknaden och samhällets krav, samt lägga fram förslag för kommissionen om sådan anpassning av TSD som byrån bedömer vara nödvändig.
- (2) Genom beslut K(2007) 3371 av den 13 juli 2007 gav kommissionen ett rammandat till byrån att genomföra vissa verksamheter enligt rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska

järnvägssystemet för höghastighetståg ⁽³⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg ⁽⁴⁾. Enligt villkoren i detta rammandat fick byrån i uppdrag att genomföra en översyn av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar, antaget genom kommissionens beslut 2006/861/EG av den 28 juli 2006 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg ⁽⁵⁾, samt avge tekniska yttranden om kritiska fel och offentliggöra en förteckning över mindre fel som påträffats.

- (3) I och med ikraftträdandet av fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif 1999) den 1 juli 2006 infördes nya regler om de tekniska specifikationer som är tillämpliga för fordon. Det tidigare RIV-avtalet ("Reglamento Internazionale Veicoli") mellan järnvägsföretag har delvis ersatts av en ny privat och frivillig överenskommelse ("General Contract of Use for Wagons", GCU) ⁽⁶⁾ mellan järnvägsföretag och fordonsinnehavare, samt av beslut 2006/861/EG.
- (4) För fordon som var registrerade enligt RIV-avtalet krävdes endast att ett tillstånd utfärdades av det registrerande järnvägsföretaget, men enligt direktiv 2001/16/EG krävdes ett tillstånd för varje medlemsstat. Detta problem löstes

⁽¹⁾ EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 1. Rättad i EUT L 220, 21.6.2004, s. 3.

⁽³⁾ EGT L 235, 17.9.1996, s. 6.

⁽⁴⁾ EGT L 110, 20.4.2001, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 344, 8.12.2006, s. 1.

⁽⁶⁾ GCU:s webbplats: <http://www.gcubureau.org>

provisoriskt genom avsnitt 7.6 i bilagan till beslut 2006/861/EG, där det anges att när säkerhetsintyg eller tillstånd för idrifttagande beviljats för grupper av godsvagnar i en medlemsstat, ska dessa ömsesidigt erkännas av alla medlemsstater för att undvika dubbla kontroller av säkerhet/driftskompatibilitet av säkerhetsmyndigheterna. Det anges även att i den omfattning som beslut 2006/861/EG innehåller öppna punkter, kommer tillstånd för idrifttagande att ömsesidigt godkännas, med de undantag som anges i bilaga JJ till detta beslut. I och med att villkoren för ömsesidigt godkännande i andra medlemsstater av ett tillstånd för idrifttagande av ett godsfordon i en medlemsstat inte fastställs tydligt i bilaga JJ har tillämpningen av avsnitt 7.6 i bilagan till beslut 2006/861/EG gett upphov till skilda tolkningar. Detta har lett till rättslig osäkerhet och svårigheter för industrin, som har begärt att kommissionen omedelbart ska vidta åtgärder.

(5) Detta problem kan nu lösas eftersom det anges i artikel 23.1 i direktiv 2008/57/EG att det för fordon som helt överensstämmer med TSD:er och som täcker alla aspekter av de relevanta delsystemen utan specialfall och utan öppna punkter som uteslutande hänför sig till teknisk kompatibilitet mellan fordon och järnvägsnät, inte ska krävas något kompletterande tillstånd för idrifttagande så länge de är i drift på TSD-förenliga järnvägsnät i de övriga medlemsstaterna eller uppfyller de villkor som fastställs i motsvarande TSD:er.

(6) Beslut 2006/861/EG innehåller ett antal öppna punkter och tekniska fel. Nationella tekniska regler kan gälla för att uppfylla de väsentliga krav som är kopplade till de öppna punkterna, men det finns ingen rättslig säkerhet att dessa nationella lösningar godtas av andra medlemsstater. Enligt artikel 7 i direktiv 2008/57/EG är dessutom det tillämpliga förfarandet vid ett stort eller allvarligt fel att omedelbart ändra de relevanta TSD:erna.

(7) För att åter införa fullständig driftskompatibilitet mellan godsfordon som används för internationell transport är det nödvändigt att genomföra en omedelbar översyn av beslut 2006/861/EG för att klargöra villkoren för att idrifttagande av fordon som överensstämmer med alla TSD:er ska gälla i alla medlemsstater.

(8) Fordon som har fått tillstånd för idrifttagande enligt artikel 22.1 i direktiv 2008/57/EG och som fått ett tillstånd som är giltigt i alla medlemsstater i enlighet med artikel 23.1 i direktiv 2008/57/EG ska märkas med en tydlig och lättigenkännlig bokstavsbeteckning. Det är därför nödvändigt att ändra bilaga P5 till de TSD:er som avser delsystemet drift och trafikledning hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg som antogs genom kommissionens beslut 2006/920/EG⁽¹⁾.

(9) Besluten 2006/861/EG och 2006/920/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

(10) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från den kommitté som har inrättats i enlighet med artikel 29.1 i direktiv 2008/57/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av beslut 2006/861/EG

Beslut 2006/861/EG ska ändras på följande sätt:

a) Följande artikel ska införas:

"Artikel 1a

Tekniska dokument

1. Europeiska järnvägsbyrån (ERA) ska på sin webbplats offentliggöra innehållet i bilaga LL som ett tekniskt dokument.

2. Europeiska järnvägsbyrån ska på sin webbplats offentliggöra en förteckning över de fullständigt godkända kompositbromsblock för internationell transport som avses i bilagorna P och JJ som ett tekniskt dokument.

3. Europeiska järnvägsbyrån ska på sin webbplats offentliggöra de ytterligare specifikationerna avseende de draginrättningar som avses i bilaga JJ som ett tekniskt dokument.

4. Byrån ska hålla de tekniska dokument som avses i punkterna 1–3 uppdaterade och ska informera kommissionen om eventuella reviderade versioner. Kommissionen ska informera medlemsstaterna genom den kommitté som har inrättats enligt artikel 29 i direktiv 2008/57/EG. Om kommissionen eller en medlemsstat anser att ett tekniskt dokument inte uppfyller kraven i direktiv 2008/57/EG eller i någon annan EG-rättsakt ska frågan diskuteras i kommittén. På grundval av kommitténs överläggningar och på begäran av kommissionen ska sådana tekniska dokument dras tillbaka eller ändras av byrån."

b) Bilagorna ska ändras i enlighet med bilaga I.

Artikel 2

Ändring av beslut 2006/920/EG

Bilaga P5 till beslut 2006/920/EG ska ändras i enlighet med bilaga II.

Artikel 3

Om märkningen "TEN" på godsvagnar som togs i bruk innan detta beslut träder i kraft inte stämmer överens med betydelsen i bilaga II ska den märkningen tas bort senast den 31 december 2010.

Artikel 4

Detta beslut träder i kraft den 1 juli 2009.

⁽¹⁾ EUT L 359, 18.12.2006, s. 1.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 23 januari 2009.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI

Vice ordförande

BILAGA I

Bilagorna till beslut 2006/861/EG ska ändras på följande sätt:

1. Bilagan ska ändras på följande sätt:

a) Avsnitt 4.2.3.3.2 ska ersättas med följande:

"Detta förblir en öppen punkt med undantag för godsvagnar som överensstämmer med de krav som anges i avsnitt 7.6.4."

b) I avsnitt 4.2.3.4.2.1 ska den andra strecksatsen om Y/Q-krafter ersättas med följande:

"— **Y/Q-krafter**

För att begränsa risken för flänsklättring ska kvoten mellan lateralkraften Y och det vertikala trycket Q inte överstiga

$(Y/Q)_{\text{lim}} = 0,8$ för dynamiska spårprovningar

$(Y/Q)_{\text{lim}} = 1,2$ för stationära provningar"

c) I avsnitt 4.2.3.4.2.2 ska den första meningen ersättas med följande:

"Godsvagnar kan gå på skevt spår då (Y/Q) för stationära provningar inte överskrider det gränsvärde som ges i avsnitt 4.2.3.4.2.1 i en kurva med radien $R = 150$ m och för en given spårskvethet:"

d) Följande avsnitt ska införas efter del 6.2.3.2.1.3:

"6.2.3.2.1.4 *Undantag från stationära provningar*

Godsvagnar undantas från de stationära provningar som anges i avsnitt 4.2.3.4.2.1 om de överensstämmer med kraven i UIC-normen 530–2 (maj 2006)."

e) Avsnitt 7.6 ska ersättas med följande:

"7.6 *TILLSTÅND FÖR IDRIFTTAGANDE AV GODSVAGNAR SOM ÖVERENSSTÄMMER MED TSD:ER*

7.6.1 Om TSD:erna är uppfyllda och en EG-kontrollförklaring har utfärdats för godsvagnar i en medlemsstat ska dessa ömsesidigt erkännas av alla medlemsstater i enlighet med artikel 17.1 i direktiv 2008/57/EG.

7.6.2 Vid ansökan om godkännande av idrifttagande i enlighet med artikel 21 i direktiv 2008/57/EG, kan de sökande inlämna en ansökan om godkännande av idrifttagande för grupper av godsvagnar. Godsvagnarna kan grupperas enligt serier, då artikel 21.13 i direktiv 2008/57/EG är tillämplig, eller enligt typ, då artikel 26 i det direktivet är tillämplig.

7.6.3 I enlighet med artikel 21.5 i direktiv 2008/57/EG ska ett godkännande av idrifttagande som beviljats av en medlemsstat vara giltigt i alla medlemsstater, om inte kompletterande godkännanden krävs. Medlemsstaterna kan emellertid endast utnyttja denna möjlighet på de villkor som anges i artiklarna 23 och 25 i det direktivet. I enlighet med artikel 23.4 i det direktivet är ett av villkoren för att en medlemsstat ska kunna begära ett 'kompletterande godkännande' de öppna punkter som hänför sig till teknisk kompatibilitet mellan järnvägsnät och fordon. För detta ändamål anges i bilaga JJ den förteckning över öppna punkter som föreskrivs i artikel 5.6 i det direktivet, och de öppna punkter som kan kräva ytterligare kontroller för att garantera teknisk kompatibilitet mellan infrastruktur och fordon fastställs.

- 7.6.4 Ett godkännande av idrifttagande av fordon som beviljats av en medlemsstat ska vara giltigt i alla övriga medlemsstater på följande villkor:
- a) Godsvagnen har godkänts i enlighet med artikel 22 i direktiv 2008/57/EG, på grundval av denna TSD, inklusive kontroller avseende de öppna punkter som fastställs i del 1 i bilaga JJ.
 - b) Godsvagnen är kompatibel med spårvidden 1 435 mm.
 - c) Godsvagnen har lastprofil G1, enligt vad som anges i bilaga C3.
 - d) Godsvagnen är försedd med ett avstånd mellan två på varandra följande inneraxlar som inte överskrider 17 500 mm.
 - e) Godsvagnen uppfyller kraven i del 2 i bilaga JJ.
- 7.6.5 Även om en godsvagn har beviljats godkännande för idrifttagande är det nödvändigt att se till att den drivs på kompatibla infrastrukturer. Detta kan göras genom användning av registren över infrastruktur och rullande materiel."

2. Bilaga B ska ändras på följande sätt:

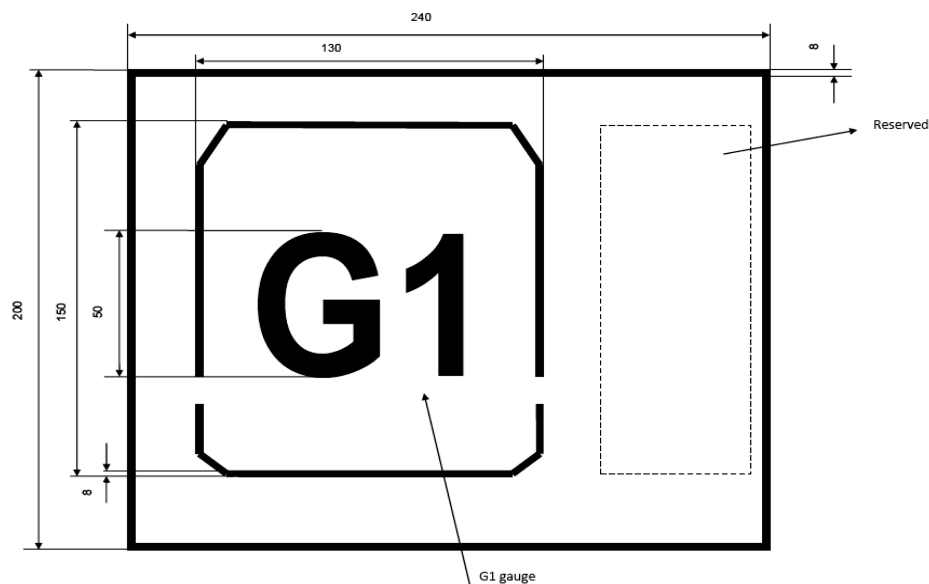
- a) I punkt B.3 ska anmärkning 4 ersättas med följande:

"4. Godsvagnar som kan befordras med samma belastningar som i S-trafik i 120 km/tim, märks redan med tecknet "™" placerat till höger om märkningen för största last. Inga ytterligare godsvagnar kan läggas till denna kategori."
- b) I punkt B.3 ska följande anmärkning läggas till:

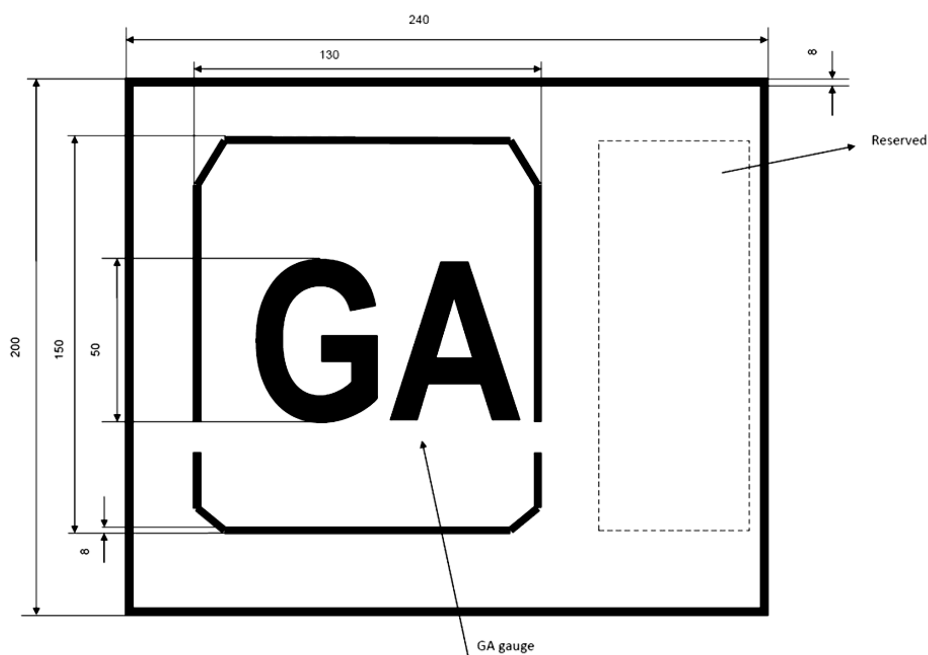
"5. Nya godsvagnar med bromsprestanda som S2-godsvagnar enligt tabellen i avsnitt 4.2.4.1.2.2 som kan befordras med samma belastningar som i S-trafik i 120 km/tim enligt de särskilda specifikationer som anges i bilaga Y, ska ha tecknet "™™", placerat till höger om märkningen för största last."
- c) Punkt 32 ska ersättas med följande:

"B.32 MÄRKNING AV GODSVAGNARS PROFILER

1. Godsvagnar byggda för lastprofil G1 ska märkas enligt följande:



2. Godsvagnar byggda för profilerna GA, GB eller GC ska märkas enligt följande:



3. I punkt L.1.4.2.1 i bilaga L ska den sista meningen ersättas med följande:

"När solida hjul monterats på godsvagnar som till 100 % är utrustade med slitytebroms, ska följande parametrar beaktas:

Hjuldiameter, omfång (i mm)	1 000 till 920 och 920 till 840	840 till 760	760 till 680
Kraft	50 kW	42,5 kW	38 kW
Ansättningstid	45 min	45 min	45 min
Användningstid	60 km/tim	60 km/tim	60 km/tim

Anmärkning: För specifika typer av godstrafik kan värdena för kraft och/eller ansättningstid och/eller användningstid och/eller axellast och/eller hjuldiameter ändras för att kontrollera hjulens termomekaniska beteende vid begränsat utnyttjande."

4. I bilaga P ska punkt P.1.10 – "Bromsblock" ersättas med följande:

"P.1.10. **Bromsblock**

Provförfarandet för konstruktionsbedömningen som ska användas för kompatibilitetskomponenten bromsblock ska utföras i enlighet med specifikationen i avsnitt I.10.2 i bilaga I. Denna specifikation är fortfarande en öppen punkt för kompositbackar.

Bromsblock av komposit som redan används har framgångsrikt klarat bedömningen enligt avsnitt P.2.10. Förteckningen över godkända bromsblock av komposit för internationell transport anges i ett tekniskt dokument som Europeiska järnvägsbyrån ska offentliggöra på sin webbplats."

5. Bilaga JJ ska ersättas med följande:

"BILAGA JJ

JJ.1 FÖRTECKNING ÖVER ÖPPNA PUNKTER

I tabellen nedan sammanfattas de öppna punkterna för denna TSD, och för var och en av dem anges om de avser (kolumnen 'JA') eller inte avser (kolumnen 'NEJ') teknisk kompatibilitet mellan infrastruktur och fordon.

TSD-referens	Titel	JA	NEJ
4.2.3.3.2	Varmgångsdetektering	X	
4.2.6.2	Aerodynamiska effekter		X
4.2.6.3	Sidovindar	X	
4.3.3	Delsystemet Drift och trafikledning		X
6.1.2.2	Bedömning av svetsfogar ska utföras enligt nationella regler.	X	
6.2.2.1	Bedömning av svetsfogar ska utföras enligt nationella regler.	X	
6.2.2.3	Bedömning av underhåll	X	
6.2.3.4.2	Aerodynamiska effekter		X
6.2.3.4.3	Sidovindar	X	
Bilaga E	Hjuls slityta kvarstår som en öppen punkt tills en EN-standard har publicerats.	X	
Bilaga L	Specifikationer för gjutstålshjul är en öppen punkt. Initiativ till en ny EN-standard har tagits.	X	
Bilaga P			
P.1.1	Styrventil		X
P.1.2	Reläventil för variabel last/automatisk omställning för tom/last		X
P.1.3	Fastbromsningsskydd		X
P.1.7	Kopplingsventil		X
P.1.10	Bromsblock – Bedömning av utformning	X	
P.1.11	Snabblossningsventil		X
P.1.12	Automatisk lastavkännings- och omställningsanordning för tom/last		X
P.2.10	Bromsblock – Produktbedömning	X	

JJ.2 STÄNGNING AV ÖPPNA PUNKTER OCH YTTERLIGARE SPECIFIKATIONER FÖR DE GODSVAGNAR SOM AVSES I AVSNITT 7.6.4

1. Stängning av öppna punkter

För de godsvagnar som fastställs i avsnitt 7.6 i denna TSD, ska de öppna punkter som fastställs i kolumnen 'JA' i bilaga JJ-1 stängas i detta avsnitt.

1.1 Varmgångsdetektering

Den öppna punkt som fastställs i avsnitt 4.2.3.3.2 i denna TSD stängs om godsvagnen överensstämmer med specifikationerna i byråns berörda tekniska dokument.

1.2 Sidovindar

Den öppna punkt som fastställs i avsnitten 4.2.6.3 och 6.2.3.4.3 i denna TSD stängs utan obligatoriska bestämmelser när det gäller utformning av godsvagnar. Vissa operativa åtgärder kan vara tillämpliga.

1.3 Bedömning av svetsfogar

Den öppna punkt som fastställs i avsnitten 6.1.2.2 och 6.2.2.1 i denna TSD stängs i och med att EN-standard 15085-5 träder i kraft i oktober 2007.

1.4 *Bedömning av underhåll*

Den öppna punkt som fastställs i bilaga D i denna TSD stängs enligt följande: Alla underhållsjournaler som

- a) använts av ett järnvägsföretag som tidigare varit en registrerad RIV-medlem vid tidpunkten för återkallandet av RIV, eller
- b) godkänts enligt nationella eller internationella bestämmelser,

och som även uppfyller kraven i denna TSD är giltiga. Prestandan under drift ska anses vara tillfredsställande.

1.5 *Slitytebromsar*

Den öppna punkt som fastställs i bilaga E i denna TSD stängs enligt följande: Defekter på slitytebromsar ska beaktas inom ramen för underhållet.

1.6 *Gjutjärnshjul*

Den öppna punkt som fastställs i bilaga L i denna TSD stängs enligt följande: Gjutstålshjul är inte tillåtna i avvaktan på offentliggörandet av en EN-standard.

1.7 *Utformning och bedömning av kompositbromsblock*

Den öppna punkt som fastställs i bilagorna P.1.10 och P.2.10 i denna TSD stängs i och med att det relaterade tekniska dokumentet publiceras på byråns webbplats.

2. **Ytterligare specifikationer**

Följande ytterligare specifikationer krävs också för de godsvagnar som fastställs i avsnitt 7.6.4.

2.1 *Buffertar och draginrättningar*

- Utöver specifikationerna i avsnitt 4.2.2.1.2.1 i denna TSD krävs också att buffertar på godsvagnar ska monteras med en styranordning för kolven som förhindrar att den vrider sig fritt runt sin longitudinella axel. Den tillåtna toleransen för rotation är $\pm 2^\circ$ för nya buffertar.
- Utöver specifikationerna i avsnitt 4.2.2.1.2.2 i denna TSD krävs även följande:
 - a) Den mellanliggande draginrättningen för varje permanent kopplat godsvagnssätt (eller vagnståg) måste ha en brottsgräns i traktion som är högre än draginrättningens ändar.
 - b) Byråns tekniska dokument om ytterligare tillämpliga specifikationer för draganordningar gäller också och rör följande frågor (prEN 15551 förväntas offentliggöras i april 2009):
 - Dynamisk energikapacitet.
 - Fastsättningar.
 - Slaglängd och rotationshämmande anordning.
 - Mekaniskt motstånd.
 - Elastiska egenskaper.
 - Märkningar.
 - Beräkning av buffertens förbikopplingsfunktion och bufferttallrikarnas material.
 - Mått för dragstångens öppning.
 - c) För enhetens mekaniska motstånd ska draganordningen (exklusive elastiska anordningar), dragkrokar och skruvkopplingar vara utformade för en livstid på trettio år. Tjugo år kan godkännas på kundens begäran.

- d) I följande tabell visas omfånget av krafter och antalet cykler som ska tillämpas för det dynamiska typprovet.

Villkor för dynamiska typprover

Operativa krav			Tillämpligt omfång av krafter		
Livscykel (år)	Sannolikhet för överlevnad (%)	Säkerhetsfaktor (f _N)	Benämning	Steg 1	Steg 2
			1 MN	ΔF1 = 200 kN	ΔF2 = 675 kN
			1,2 MN	ΔF1 = 240 kN	ΔF2 = 810 kN
			1,5 MN	ΔF1 = 300 kN	ΔF2 = 1 015 kN
				N1 i cykler	N2 i cykler
20	97,5	1,7	Alla	10 ⁶	1,45 × 10 ³
30	97,5	1,7	Alla	1,5 × 10 ⁶	2,15 × 10 ³

De dynamiska typproven ska utföras på tre draganordningar utan elastiska anordningar. Samtliga tre prover måste tåla typproven utan att uppvisa skador. De ska inte uppvisa sprickor och dragkraften får inte sjunka under 1 000 kN.

2.2 Hållfasthet hos godsvagnens grundstruktur

Utöver specifikationerna i avsnitt 4.2.2.3.1 i denna TSD ska även följande krav vara uppfyllda:

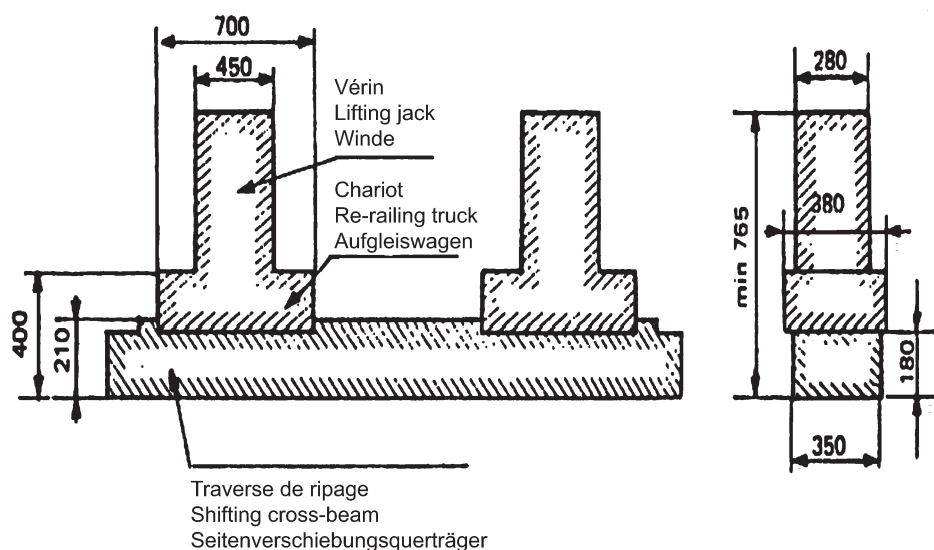
- Endast prover och beräkningar för vilka numeriska simuleringar har validerats godtas.
- Följande ska beaktas i underhållsjournalen: Användning av termomekaniskt valsat stål kräver speciella åtgärder när det gäller värme (behandling).

2.3 Uppallning

Utöver specifikationerna i avsnitt 4.2.2.3.2.4 i denna TSD krävs även överensstämmelse med följande diagram för uppallning:

Figur

Relevage sur la voie / Rerailing



2.4 Axlar

Utöver specifikationerna i avsnitt 5.4.2.4 och bilaga M 1.4 i denna TSD gäller följande standarder för högsta tillåtna spänningar: EN 13103 avsnitt 7, EN 13260 avsnitt 3.2.2 och EN 13261 avsnitt 3.2.3.

2.5 Godsvagnens dynamiska beteende

Utöver specifikationerna i avsnitt 4.2.3.4 i denna TSD ska EN 14363 eller UIC-norm 432 gälla för de särskilda fallen med de boggier som inte finns angivna i bilaga Y.

Utöver specifikationerna i avsnitt 4.2.3.4.2.2 i denna TSD om säkerhet mot urspårning vid skevt spårläge krävs följande:

- En av de tre metoder som ges i EN 14363 gäller.
- Godsvagnar undantas från dessa prover om de uppfyller kraven i UIC-norm 530–2.

2.6 Longitudinella tryckkrafter

Utöver specifikationerna i avsnitt 4.2.3.5 och bilaga R i denna TSD krävs även överensstämmelse med avsnitt 3.2 i UIC-norm 530–2, utom kraven att meddela och erhålla godkännande från UIC:s studiegrupp (SG) 2.

2.7 Bromsar

2.7.1 Energilagring

Utöver specifikationerna i avsnitt 4.2.4.1.2.4 i denna TSD krävs det att energilagringen utformas på ett sådant sätt att trycket i förrådsluftbehållarna, efter en bromsansättning (med maximalt bromscylindertryck och största möjliga cylind erslaglängd för godsvagnen vid alla lasttillstånd), är minst 0,3 bar mer än bromscylindertrycket utan tillförsel av ytterligare energi.

2.8 Tvåaxliga godsvagnar

Utöver specifikationerna i avsnitt 4.2.3.4.2.4 i denna TSD är det obligatoriskt att tillämpa UIC-norm 517 vid beräkning av fjäderupphängningen för tvåaxliga godsvagnar.

2.9 Elektriska eller elektromagnetiska störningar

Godsvagnar som är utrustade med en energikälla som kan orsaka elektriska störningar måste undersökas mot kraven i UIC-normerna 550–2 och 550–3. Den elektromagnetiska signaturen för maximala tågsätt måste valideras.

2.10 Särskilda typer av vagnar

De relaterade ytterligare specifikationerna gäller för samtliga av följande vagnstyper:

- För godsvagnar med interna förbränningsmotorer: UIC-norm 538.
- För vagnståg och ledade godsvagnar: UIC-norm 572.
- För godsvagnar avsedda att bära stora containrar, växelflak och jämnt laddade rörliga enheter: UIC-norm 571–4.
- För värmeisolerade vagnar och kylvagnar: UIC-norm 554–2.
- För semitrailrar på boggier: UIC-norm 597.

2.11 Godsvagnar som ankommer till Storbritannien

Godsvagnar som ankommer till Storbritannien måste även överensstämma med kraven i UIC-norm 503 kopplade till de särskilda villkoren i Storbritannien.”

6. Följande nya bilaga ska läggas till efter bilaga KK:

"BILAGA LL

REFERENSDOKUMENT FÖR VARMGÅNGSDETEKTERING

Anmärkning: Denna bilaga offentliggörs även som ett tekniskt dokument från Europeiska järnvägsbyrån och kommer att uppdateras i enlighet med artikel 1a.4.

1. VILLKOR OCH DEFINITIONER

I denna bilaga gäller följande villkor och definitioner:

Axellager: ett lager eller ett axelkoppel på en järnvägsfordonsaxel som överför en proportion av järnvägsfordonets vikt direkt till hjulparet.

Axelbox: den struktur, till exempel med en adapter för hylslager som rymmer, eller är i kontakt med, axelns lagertapp och skapar ett gränssnitt med boggien och/eller fjäderupphängningen.

Varmgångsdetektor (HABD):

Målzon: ett definierat område på undersidan av en axelbox som är utformat för att dess temperatur ska övervakas av en varmgångsdetektor.

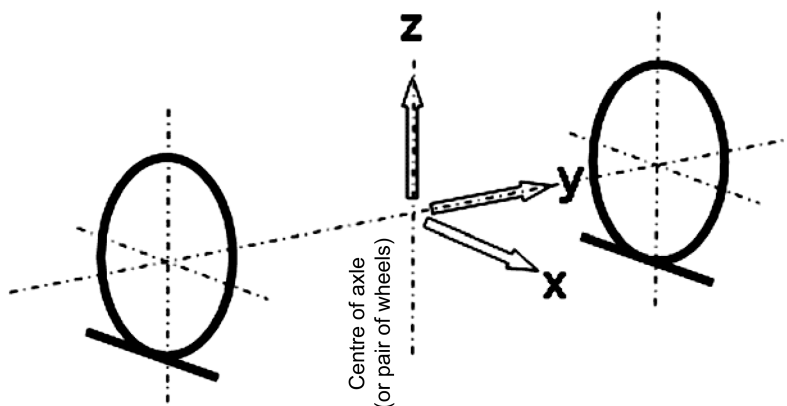
Målområde: planvyns mått, dvs. i XY-planet, för målzonen.

Förbjuden zon: en zon i vilken värmekällor såsom avgaser, som kan påverka varmgångsdetektorns beteende, utestängs eller har ett termiskt skydd.

Koordinater för rullande materiel: Koordinaterna för rullande materiel, figur 1, är baserade på det högerorienterade kartesiska koordinatsystemet, där den positiva X-axeln (longitudinal) pekar längs med fordonet i färdriktningen, Z-axeln pekar lodrätt uppåt och origon är i centrum av hjulparets axel. Y-axeln är den laterala axeln.

Figur 1

Koordinater för rullande materiel



Hjulpar: en enhet som består av en axel, två hjul och deras axellager, eller ett par av oberoende hjul som är belägna vid samma longitudinala position och deras axellager.

Värmekälla: en del av rullande materiel som kan ha en temperatur över temperaturen under drift på undersidan av axelboxen, såsom het last eller ett avgasrör.

2. SYMBOLER OCH FÖRKORTNINGAR

I denna bilaga gäller följande symboler och förkortningar:

HABD	Varmgångsdetektor
IM	Infrastrukturförvaltare (enligt definition i TSD)
LPZ	Longitudinal längd i mm av den förbjudna zonen
LTA	Longitudinal längd i mm av målområdet
PZ	Förbjuden zon
RST	Rullande materiel (enligt definition i TSD)
RU	Järnvägsföretag (enligt definition i TSD)
TA	Målmråde
TSI	Teknisk specifikation för driftskompatibilitet
WPZ	Lateral bredd i mm för den förbjudna zonen
WTA	Lateral bredd i mm för målområdet
YPZ	Lateral position i mm för den förbjudna zonens centrum i förhållande till fordonets centrumlinje
XTA	Longitudinal position för centrum av målområdet i förhållande till fordonets centrumlinje
YTA	Lateral position för centrum av målområdet i förhållande till fordonets centrumlinje

3. KRAV FÖR RULLANDE MATERIEL

Detta avsnitt innehåller kraven för rullande materiel när det gäller HABD-gränssnittet.

3.1 Målzon

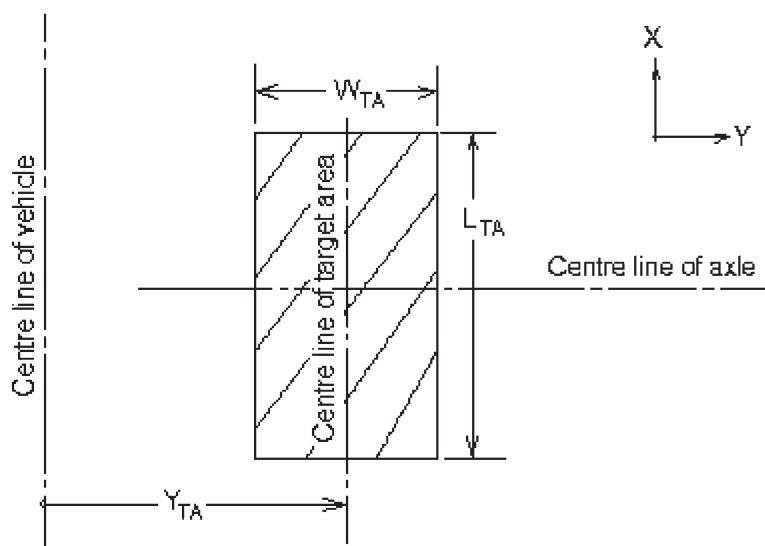
Målzonen är ett område på undersidans yta av en axelbox som beskrivs genom axelboxens skärning med en virtuell kub som har ett vågrätt tvärsnittsområde som ges med dimensionerna XTA och YTA genom användning av koordinaterna för rullande materiel. Det vågräta tvärsnittsområdet för den virtuella kuben överensstämmer därför med planvyområdet (dvs. i XY-planet) för målzonen, nedan benämnd *målmråde*.

3.2 Målmråde

Målmrådet placeras i förhållande till axelns mått och definierar det område där en HABD kan fokusera på att övervaka temperaturen i en axelbox. I figur 2 visas positionen och minsta mått för målmrådet med användning av koordinater för rullande materiel.

Figur 2

Mått och position för målmrådet (TA) i XY-planet (sett underifrån)



3.3 Målområdets mått

Målområdet ska med hänsyn till mekaniska toleranser

- ha en lateral bredd, WTA, som är större än eller lika med 50 mm,
- ha en longitudinal längd, LTA, som är större än eller lika med 100 mm.

3.4 Position för målområdet i XY-planet

I XY-planet ska målområdets centrum vara placerat på ett lateralt avstånd i förhållande till axelns centrum (eller centrum för ett hjulpar i samma position), där 1 065 mm är mindre än eller lika med YTA och YTA är mindre än eller lika med 1 095 mm. I den longitudinala axeln ska målområdets centrum överensstämma med axelns centrumlinje.

3.5 Synlighetskrav för målområdet

Rullande materiel ska utformas så att det inte finns något hinder mellan målzonen och HABD som skulle hämma eller hindra HABD från att fokusera inom målzonen och därigenom förhindra en mätning av dess termala strålning.

Anmärkning: Utformningen av axelboxen i rullande materiel ska syfta till att åstadkomma en enhetlig temperaturfördelning inom målzonen.

4. ANDRA KRAV FÖR DEN MEKANISKA UTFORMNINGEN

För att minimera möjligheten för en HABD att beräkna en temperatur från en värmekälla som inte är en axelbox, ska rullande materiel utformas så att andra värmekällor, till exempel het nyttolast eller avgaser, inte finns i omedelbar anslutning till eller direkt ovanför målområdets position. För att underlätta detta ska ingen annan värmekälla vara belägen inom den förbjudna zon som definieras i detta dokument.

Anmärkning 1: Om det på grund av rullande materiels utformning är möjligt/oundvikligt att en annan värmekälla än en värmekälla från en axelbox finns inom den förbjudna zonen ska denna värmekälla ha ett termalt skydd för att förhindra felaktiga temperaturberäkningar av en HABD som mäter sin termiska strålning.

Anmärkning 2: En sådan förbjuden zon ska finnas på allt rullande materiel, inklusive till exempel rullande materiel med inre lager.

4.1 Förbjuden zon

Den förbjudna zonen definieras genom ett rektangulärt område, som omfattar målområdet, och utsträcks vertikalt för att bilda en virtuell kub. Kubens mått är LPZ och WPZ i XY-planet och HPZ i de vertikala axlarna. I figur 3 visas en möjlig position för målområdet i den förbjudna zonen genom att använda koordinater för rullande materiel.

Måtten för den förbjudna zonens kub, med hänsyn till mekaniska toleranser ska vara följande:

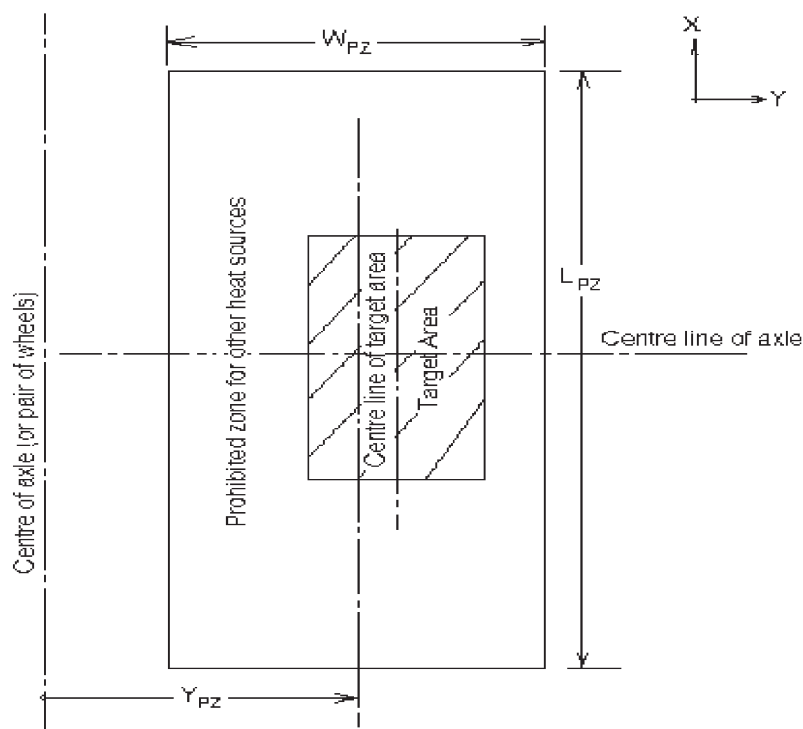
- Lateral bredd, WPZ, större än eller lika med 100 mm.
- Longitudinal längd, LPZ, större än eller lika med 500 mm.
- Den vertikala höjden, HPZ, börjar vid en punkt i XY-planet omedelbart ovanför HABD och slutar antingen vid målområdets höjd, vid höjden för det termala skyddet eller fordonets höjd.

Positionen för centrum av den förbjudna zonen i XY-planet ska vara följande:

- I lateral riktning, YPZ = 1 080 mm $\pm$ 5 mm mätt i förhållande till axelns centrum (eller centrum för ett hjulpar i samma position).
- I longitudinal riktning ska den överensstämma med axelns centrumlinje $\pm$ 5 mm.

Figur 3

Mått för den förbjudna zonen (PZ) i XY-planet (sett underifrån) som visar en möjlig position för ett målområde



5. KORSHÄNVISNINGSTABELL

En tabell med korshänvisningar där relationen mellan detta dokument och den ursprungliga prEN 15437 anges ska läggas till för att det ska vara möjligt att spåra bestämmelserna.

Ref. dokumentavsnitt	Ref. avsnitt i prEN 15437
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"

BILAGA II

Bilaga P.5 i beslut 2006/920/EG ska ersättas med följande:

”BILAGA P.5

BOKSTAVSMÄRKNING FÖR DRIFTSKOMPABILITET

TEN: Fordon som överensstämmer med följande villkor:

- Överensstämmer med alla relevanta TSD:er som är i kraft vid tidpunkten för idrifttagande och har godkänts för idrifttagande enligt artikel 22.1 i direktiv 2008/57/EG.
- Har ett godkännande som är giltigt i alla medlemsstater i enlighet med artikel 23.1 i direktiv 2008/57/EG, alternativt har beviljats individuella godkännanden av alla medlemsstater.

PPV/PPW: Godsvagn som uppfyller PPV/PPW-avtalet (inom OSJD-stater) (original: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении)).

Anmärkningar:

- a) TEN-märkta fordon motsvarar kodningen 0 till 3 av den första siffran i det fordonsnummer som anges i bilaga P.6.
- b) Fordon som inte är godkända för drift i alla medlemsstater måste ha en märkning med en angivelse av de medlemsstater som de har fått godkännande från. Förteckningen över de medlemsstater som har gett godkännande ska vara märkt enligt en av följande ritningar, där D står för den medlemsstat som har beviljat det första godkännandet (Tyskland i det givna exemplet) och F står för den andra medlemsstaten som har beviljat godkännande (Frankrike i det givna exemplet). Medlemsstaterna kodas i enlighet med bilaga P.4. Detta kan omfatta fordon som överensstämmer med TSD:erna, eller som inte gör det. Dessa fordon motsvarar kodning 4 eller 8 av den första siffran i det fordonsnummer som anges i bilaga P.6.

