PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2020/387

ze dne 9. března 2020,

kterým se mění nařízení (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1302/2014 a (EU) 2016/919, pokud jde o rozšíření oblasti použití a prodloužení přechodných fází

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii ([1]), a zejména na čl. 5 odst. 11 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Podle čl. 54 odst. 2 a 3 směrnice (EU) 2016/797 musí vozidla, jimž bylo povolení k uvedení do provozu uděleno před 15. červnem 2016, získat nové povolení k uvedení na trh v souladu s článkem 21 uvedené směrnice předtím, než bude možné je provozovat v jedné nebo více sítích, na něž se ještě nevztahují jejich původní povolení. Tato vozidla tedy musí buď vyhovovat platným technickým specifikacím pro interoperabilitu (TSI), nebo musí být oprávněna neuplatnit uvedené TSI na základě čl. 7 odst. 1 zmíněné směrnice. Jedním z cílů směrnice (EU) 2016/797 je rovněž zefektivnit postupy pro povolování a harmonizovat je na úrovni Unie, aby se usnadnil volný pohyb vozidel. Za tímto účelem požaduje bod 7.6.1 přílohy nařízení Komise (EU) č. 321/2013 ([2]) a bod 7.5.2.3 přílohy nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ([3]), aby byla vypracována ustanovení o flexibilitě, pokud jde o soulad s požadavky TSI. Uvedená ustanovení mají vymezit, jakou úroveň flexibility lze přidělit v případě rozšíření oblasti použití u vozidel, která byla uvedena do provozu před 15. červnem 2016, při splnění základních požadavků, zachování odpovídající úrovně bezpečnosti a, pokud je to možné, jejího zlepšení. Uvedená nařízení by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna. Ustanovení týkající se „rozšíření oblasti použití" zahrnuje rovněž případ vozidel vyžadujících změny k zajištění technické kompatibility s novou sítí (novými sítěmi); v takovém případě zůstávají nezměněné součásti vozidla ověřeny podle předchozího povolení. Nadále platí omezení v rámci předchozího povolení. Ze stejných důvodů by mělo být rovněž vyjasněno nařízení Komise (EU) 2016/919 ([4]).

(2) Oznámené subjekty a orgány vydávající povolení v odvětví železniční dopravy zaujímají odlišné přístupy, pokud jde o uplatňování jednotlivých přechodných ustanovení uvedených v bodech 7.1.1.2 až 7.1.1.8 a v bodě 7.1.3.1 přílohy nařízení (EU) č. 1302/2014. V odvětví železniční dopravy existují odlišné přístupy, i pokud jde o dobu platnosti certifikátu ES o přezkoušení typu nebo konstrukce v případě změn stávajícího typu kolejových vozidel, jak je stanoveno v bodě 7.2.2.2 přílohy nařízení (EU) č. 321/2013 a v bodě 7.1.2.2 přílohy nařízení (EU) č. 1302/2014. Kromě toho je další harmonizace, která by omezila odchylky oproti cílovému systému, nezbytná pro snížení nákladů na železnice a zajištění jejich interoperability a konkurenceschopnosti. Výše uvedená ustanovení by proto měla být změněna, aby se zabránilo rozdílnému uplatňování uvedených přechodných ustanovení a dob platnosti certifikátů, přičemž budoucí přechodná období by se měla zaměřit na zvláštní požadavky s významným dopadem na probíhající projekty, a nikoli na poskytování obecných výjimek, a to způsobem, který povede ke včasnému omezení odchylek oproti cílovému systému a zároveň zajistí předvídatelnost a právní jistotu nezbytnou pro toto odvětví. Toho by mělo být dosaženo v rámci balíčku pro revizi TSI digitální železnice a ekologické nákladní dopravy (revize z roku 2022) a Komise dne 24. ledna 2020 za tímto účelem zaslala žádost Agentuře Evropské unie pro železnice.

([1]) Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44.

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 321/2013 ze dne 13. března 2013 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy" železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí Komise 2006/861/ES (Úř. věst. L 104, 12.4.2013, s. 1).

([3]) Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 228).

([4]) Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení" železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 158, 15.6.2016, s. 1).

(3) Členské státy a dané odvětví navíc zjistily některé technické a redakční chyby v některých těchto nařízeních a Slovenská republika zjistila, že obecný zvláštní případ uvedený v bodě 7.3.2.1 přílohy nařízení Komise (EU) č. 321/2013 (TSI pro nákladní vozy) by se měl vztahovat také na slovenskou síť s rozchodem koleje 1 520 mm. Tyto chyby by měly být opraveny.

(4) Podle rozhodnutí (EU) 2017/1474 by TSI měly uvádět, zda je nezbytné znovu oznamovat subjekty posuzování shody, které byly oznámeny na základě předchozí verze TSI, a zda je třeba použít zjednodušený oznamovací proces. Toto nařízení zavádí omezené změny a nemělo by být nezbytné znovu oznamovat subjekty posuzování shody oznámené na základě předchozí verze TSI.

(5) Toto nařízení mění TSI tak, aby se prohloubila interoperabilita v rámci železničního systému Unie, zlepšila a rozvíjela mezinárodní železniční doprava, přispělo se k postupnému vytvoření vnitřního trhu a aby se TSI doplnily tak, že v nich nebudou chybět základní požadavky. Bude tak možné splnit cíle a základní požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ([5]) a směrnice (EU) 2016/797. Proto by mělo být toto nařízení přímo použitelné ve všech členských státech, včetně členských států, které podle čl. 57 odst. 2 směrnice (EU) 2016/797 oznámily agentuře a Komisi, že prodloužily lhůtu pro provedení, a proto se na ně stále vztahuje směrnice 2008/57/ES, a to nejdéle do 15. června 2020. Oznámené subjekty podle směrnice 2008/57/ES ve všech členských státech, které prodloužily lhůtu pro provedení, musí být schopny vydávat ES osvědčení v souladu s tímto nařízením, dokud se směrnice 2008/57/ES použije v členském státě, v němž jsou usazeny.

(6) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru uvedeného v čl. 51 odst. 1 směrnice (EU) 2016/797,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změny TSI pro nákladní vozy

Nařízení (EU) č. 321/2013 se mění takto:

1) v článku 3 se doplňuje nové písmeno d), které zní:

„d) pokud je oblast použití rozšířena v souladu s čl. 54 odst. 3 směrnice (EU) 2016/797, použijí se ustanovení bodu 7.2.2.4 přílohy tohoto nařízení.“;

2) příloha se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

Článek 2

Změny TSI LOC&PAS

Nařízení (EU) č. 1302/2014 se mění takto:

1) v článku 3 se odstavec 2 nahrazuje takto:

„2. Tato TSI se nepoužije na stávající kolejová vozidla železničního systému v Unii, která již byla uvedena do provozu na celé síti kteréhokoli členského státu nebo na její části ke dni 1. ledna 2015, s výjimkou případů,

a) kdy jsou předmětem obnovy nebo modernizace v souladu s bodem 7.1.2 přílohy tohoto nařízení nebo

b) kdy je oblast použití rozšířena v souladu s čl. 54 odst. 3 směrnice (EU) 2016/797, a v tomto případě se použijí ustanovení bodu 7.1.4 přílohy tohoto nařízení.“;

2) v čl. 11 odst. 1 druhém pododstavci se úvodní věta nahrazuje tímto:

„I nadále se však použijí, aniž jsou dotčena ustanovení bodů 7.1.1.4 až 7.1.1.8 přílohy, pro:“;

3) příloha se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

([5]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1).

Článek 3

Změny TSI „Řízení a zabezpečení“

Nařízení (EU) 2016/919 se nahrazuje takto:

1) v článku 2 se odstavec 2 mění takto:

„2. Tato TSI se nevztahuje na stávající traťové subsystémy „Řízení a zabezpečení“ a palubní subsystémy „Řízení a zabezpečení“ železničního systému již uvedené do provozu na celé železniční síti nebo části železniční sítě členského státu ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost, s výjimkou případů, kdy

a) je subsystém předmětem obnovy nebo modernizace v souladu s bodem 7 přílohy tohoto nařízení nebo

b) kdy je oblast použití rozšířena v souladu s čl. 54 odst. 3 směrnice (EU) 2016/797, a v tomto případě se použijí ustanovení bodu 7.4.2.4 přílohy tohoto nařízení.“;

2) příloha se mění v souladu s přílohou III tohoto nařízení.

Článek 4

Subjekty posuzování shody

1. Oznámení subjektů posuzování shody pro účely nařízení (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1302/2014 a (EU) 2016/919 jsou stále platná na základě uvedených nařízení ve znění tohoto nařízení.

2. Subjekty posuzování shody oznámené v souladu se směrnicí 2008/57/ES mohou vydat ES certifikát o ověření a ES osvědčení o shodě nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability v souladu s tímto nařízením, dokud se v členském státě, v němž jsou usazeny, použije podle čl. 57 odst. 2 směrnice (EU) 2016/797 směrnice 2008/57/ES, a nejpozději do 15. června 2020.

Článek 5

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 9. března 2020.

Za Komisi
Předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA I

Příloha nařízení (EU) č. 321/2013 se mění takto:

1) v bodě 4.2.2.2 se doplňuje název „Pevnost jednotky“;

2) v bodě 6.1.2.2 se mezi první a druhý pododstavec vkládá nový pododstavec, který zní:

„Alternativní prokázání shody je povoleno v souladu s bodem 6.1.2.4a.“;

3) v bodě 6.1.2.3 se před písmeno b) vkládá nový pododstavec, který zní:

„Alternativní prokázání shody je povoleno v souladu s bodem 6.1.2.4a.“;

4) v bodě 6.1.2.4 se na konci doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Alternativní prokázání shody je povoleno v souladu s bodem 6.1.2.4a.“;

5) mezi body 6.1.2.4 a 6.1.2.5 se vkládá nový bod 6.1.2.4a, který zní:

„V případě, že se normy EN uvedené v bodech 6.1.2.2, 6.1.2.3 a 6.1.2.4 nevztahují na navrhované technické řešení, je k prokázání shody mechanického chování montážního celku dvojkolí, mechanických vlastností kol, resp. mechanické odolnosti a únavových charakteristik nápravy povoleno použít jiné normy; v takovém případě oznámený subjekt ověří, že tyto alternativní normy tvoří součást technicky konzistentního souboru norem, který lze použít pro návrh, konstrukci a zkoušení dvojkolí a který obsahuje specifické požadavky na dvojkolí, kola a nápravy zahrnující:

— montážní celek dvojkolí,

— mechanickou odolnost,

— únavové charakteristiky,

— mezní hodnoty přípustného namáhání,

— termomechanické vlastnosti.

Při výše uvedeném prokazování lze odkazovat pouze na normy, které jsou veřejně přístupné. Ověření provedené oznámeným subjektem musí zajistit soulad metodiky alternativních norem, předpokladů žadatele, zamýšleného technického řešení a zamýšlené oblasti použití.“;

6) v bodě 7.2.2.2 se tři odstavce přímo následující po tabulce 11a nahrazují tímto:

„Za účelem udělení certifikátu ES o přezkoušení typu nebo konstrukce může oznámený subjekt, který byl vybrán subjektem řídícím změnu, odkazovat na:

— původní certifikát ES o přezkoušení typu nebo konstrukce týkající se částí konstrukce, které jsou beze změny nebo které jsou změněny, ale nemají vliv na shodu subsystému, pokud je stále v platnosti (během desetiletého období fáze B),

— dodatečný certifikát ES o přezkoušení typu nebo konstrukce (měnící původní certifikát) pro změněné části konstrukce, které mají vliv na shodu subsystému s poslední platnou revizí této TSI v dané době.

Platnost certifikátu ES o přezkoušení typu nebo konstrukce pro změněný typ, variantu typu nebo verzi typu je omezena na 10 let od data vydání, aniž je překročena doba 14 let od data určení oznámeného subjektu žadatelem o původní typ kolejového vozidla (začátek fáze A původního certifikátu ES o přezkoušení typu nebo konstrukce).“;

7) v bodě 7.2.2.2 se řádek „4.2.4.3.2.1 Provozní brzda“ v tabulce 11a nahrazuje tímto:

„4.2.4.3.2.1 Provozní brzda	Brzdná dráha	Změna brzdné dráhy o více než ± 10 % *Poznámka:* Je možné použít také procentuální podíl odbrzděné hmoty (jinak též „lambda“ nebo „procentní podíl brzdné hmotnosti“) nebo brzdící váhu, které lze výpočtem odvodit (přímo nebo pomocí zábrzdné dráhy) z brzdných křivek. Dovolená změna je stejná (± 10 %)	nepoužije se
	Maximální zpomalení ve stavu zatížení „konstrukční hmotnost při normálním užitečném zatížení“ při maximální konstrukční rychlosti	Změna maximálního průměrného zpomalení o více než ± 10 %	nepoužije se“

8) v bodě 7.2.2.3 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Navíc k bodu 7.2.2.2 platí tato pravidla pro stávající jednotky, jimž bylo první povolení k uvedení do provozu vydáno před 1. lednem 2015 a rozsah změny má u nich vliv na základní parametry, které nejsou zahrnuty v ES prohlášení.“;

9) v bodě 7.2.2.3 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Zvláštní pravidlo stanovené v pododstavci výše se nevztahuje na změny, které mají vliv na základní parametry a jsou zařazeny do čl. 21 odst. 12 písm. a) podle tabulky 11b. Takové změny musí povinně splňovat požadavky TSI.“;

10) vkládá se nový bod 7.2.2.4, který zní:

„7.2.2.4 Pravidla pro rozšíření oblasti použití pro stávající jednotky s povolením v souladu se směrnicí 2008/57/ES nebo v provozu před 19. červencem 2010

1) Pokud neexistuje úplná shoda s touto TSI, bod 2 se vztahuje na jednotky, které při žádosti o rozšíření jejich oblasti použití podle čl. 21 odst. 13 směrnice (EU) 2016/797 splňují tyto podmínky:

1. byly povoleny v souladu se směrnicí 2008/57/ES nebo uvedeny do provozu před 19. červencem 2010;

2. jsou registrovány s „platným“ registračním kódem „00“ v celostátním registru vozidel v souladu s rozhodnutím Komise 2007/756/ES (*) nebo v evropském registru vozidel v souladu s prováděcím rozhodnutím Komise (EU) 2018/1614 (**) a jsou udržovány v bezpečném provozuschopném stavu v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/779 (***).

Následující ustanovení o rozšíření oblasti použití se použijí rovněž v kombinaci s novým povolením vymezeným v čl. 14 odst. 3 písm. a) nařízení (EU) 2018/545.

2) Povolení pro rozšířenou oblast použití jednotek uvedených v bodě 1 je založeno na případném stávajícím povolení, na technické kompatibilitě jednotky se sítí v souladu s čl. 21 odst. 3 písm. d) směrnice (EU) 2016/797 a na souladu se základními konstrukčními vlastnostmi v tabulce 11a této TSI, přičemž se zohlední veškerá omezení.

Žadatel předloží ES prohlášení o ověření spolu s technickou dokumentací prokazující splnění požadavků stanovených v této TSI nebo splnění ustanovení s rovnocenným účinkem pro každý základní parametr uvedený ve sloupci 1 tabulky 11a této TSI pomocí jednoho nebo několika z těchto prvků:

a) splnění požadavků této TSI, jak je uvedeno výše;

b) splnění odpovídajících požadavků stanovených v předchozí TSI, jak je uvedeno výše;

c) splnění alternativních specifikací, u nichž se má za to, že mají rovnocenný účinek jako příslušné požadavky stanovené v této TSI, jak je uvedeno výše;

d) důkaz, že požadavky na technickou kompatibilitu se sítí rozšířené oblasti použití jsou rovnocenné požadavkům na technickou kompatibilitu se sítí, pro niž je jednotka již povolena nebo je v provozu. Tyto důkazy poskytne žadatel a mohou být založeny na informacích v registru železniční infrastruktury (RINF).

3) Rovnocenný účinek alternativních specifikací s požadavky této TSI (bod 2 písm. c)) a rovnocennost požadavků na technickou kompatibilitu se sítí (bod 2 písm. d)) musí být odůvodněny a zdokumentovány žadatelem za použití procesu řízení rizik stanoveného v příloze I nařízení (EU) č. 402/2013. Žadatel předloží kladné hodnocení subjektu pro posuzování (CSM pro posuzování rizik).

4) Kromě požadavků uvedených v bodě 2 a v příslušných případech předloží žadatel ES prohlášení o ověření doplněné o technickou dokumentaci prokazující splnění těchto požadavků:

a) zvláštní případy týkající se jakékoli části rozšířené oblasti použití uvedené v této TSI, TSI Hluk (nařízení (EU) č. 1304/2014) a TSI CCS (nařízení (EU) 2016/919);

b) vnitrostátní předpisy uvedené v čl. 13 odst. 2 písm. a), c) a d) směrnice (EU) 2016/797 oznámené v souladu s článkem 14 uvedené směrnice.

5) Orgán vydávající povolení zveřejní prostřednictvím internetových stránek agentury podrobnosti o alternativních specifikacích uvedených v bodě 2 písm. c) a o požadavcích na technickou kompatibilitu se sítí uvedených v bodě 2 písm. d), na jejichž základě udělil povolení pro rozšířenou oblast použití.

6) Pokud se u povoleného vozidla využilo neuplatnění TSI nebo jejich části podle článku 9 směrnice 2008/57/ES, žadatel požádá o odchylku (odchylky) v členských státech rozšířené oblasti použití podle článku 7 směrnice (EU) 2016/797.

7) V souladu s čl. 54 odst. 2 směrnice (EU) 2016/797 se vozy používané na základě Regolamento Internazionale Veicoli (RIV) považují za povolené v souladu s podmínkami, za kterých se používají, včetně oblasti použití, kde jsou provozovány. Po změně, která vyžaduje nové povolení k uvedení na trh v souladu s čl. 21 odst. 12 směrnice (EU) 2016/797, si vozy schválené podle poslední dohody RIV zachovají oblast použití, v níž jsou provozovány, bez dalších kontrol nezměněných částí.

(*) Rozhodnutí Komise 2007/756/ES ze dne 9. listopadu 2007 , kterým se přijímá společná specifikace celostátního registru vozidel stanoveného podle čl. 14 odst. 4 a 5 směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES (Úř. věst. L 305, 23.11.2007, s. 30).

(**) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614 ze dne 25. října 2018, kterým se stanoví specifikace registrů vozidel uvedených v článku 47 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a kterým se mění a zrušuje rozhodnutí Komise 2007/756/ES (Úř. věst. L 268, 26.10.2018, s. 53).

(***) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019 kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011 (Úř. věst. L 139 I, 27.5.2019, s. 360) “;

11) v bodě 7.3.2.1 se první věta nahrazuje tímto:

„Jednotky provozované mezi členským státem a třetí zemí se sítí s rozchodem koleje 1 520 mm: zvláštní případ Finska, Polska, Slovenska a Švédska.“;

12) v bodě 7.3.2.2 písm. a) se poslední pododstavec nahrazuje tímto:

„Jednotky vzájemně uznané v souladu s bodem 7.1.2 a jednotky vybavené palubním zařízením pro monitorování stavu nápravových ložisek jsou z tohoto zvláštního případu vyňaty. Vynětí jednotek v souladu s bodem 7.1.2 se nepoužije, používají-li se jiné metody posuzování shody v souladu s bodem 6.1.2.4a.“;

13) v bodě 7.3.2.5 se nadpis nahrazuje tímto:

„7.3.2.5 Vlastnosti dvojkolí, kol a náprav (body 4.2.3.6.2 a 4.2.3.6.3)

Zvláštní případ UK pro Velkou Británii“;

14) bod 7.6.1 „Pravidla pro rozšíření oblasti použití stávajících kolejových vozidel, která nejsou součástí ES prohlášení o ověření“ se nahrazuje tímto:

„7.6.1 *Pravidla pro provádění*

Dne 24. ledna 2020 zaslala Komise Agentuře Evropské unie pro železnice žádost o přípravu balíčku pro revizi TSI digitální železnice a ekologické nákladní dopravy (revize z roku 2022).

Podle rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 obsahuje balíček pro revizi TSI digitální železnice a ekologické nákladní dopravy ustanovení, která přezkoumají a pokud možno zjednoduší strategii uplatňování TSI tak, aby se zajistilo postupné, ale včasné omezení odchylek oproti cílovému systému a zároveň se zajistila předvídatelnost a právní jistota nezbytná pro toto odvětví. Tato ustanovení se vztahují na budoucí přechodná období i na otázku doby platnosti certifikátů pro prvky interoperability a subsystémy.

S týmž cílem zajistit postupné, ale včasné omezení odchylek oproti cílovému systému při současném zajištění předvídatelnosti a právní jistoty pro toto odvětví se zohlední ustanovení o flexibilitě při uplatňování aktualizovaných verzí norem, včetně norem uvedených v příloze I (TSI pro nákladní vozy 2019) prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/776 (*).

(*) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/776 ze dne 16. května 2019, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1299/2014, (EU) č. 1301/2014, (EU) č. 1302/2014, (EU) č. 1303/2014 a (EU) 2016/919 a prováděcí rozhodnutí Komise 2011/665/EU, pokud jde o soulad se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a provádění konkrétních cílů stanovených v rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 (Úř. věst. L 139 I, 27.5.2019, s. 108).“;

15) v dodatku C (Další volitelné podmínky) se na konec dodatku doplňuje nový bod, který zní:

„C. 20. **Dynamické chování za jízdy:**

Kombinace maximální provozní rychlosti a maximálního nedostatku převýšení musí odpovídat tabulce H.1 normy EN 14363:2016.

U jednotek vybavených zavedeným pojezdem podle popisu v kapitole 6 normy EN 16235:2013 se předpokládá, že jsou ve shodě s tímto požadavkem.“;

PŘÍLOHA II

Příloha nařízení (EU) č. 1302/2014 se mění takto:

1) v bodě 4.2.2.5 podbodě 5 se slova „index 8, tabulce 1, bodě 5“ nahrazují slovy „index 8, tabulce 1, bodě 4“;

2) v bodě 4.2.2.5 podbodě 6 se slova „index 8, tabulce 3 kapitoly 5“ nahrazují slovy „index 8, tabulce 2, bodě 5“;

3) v bodě 4.2.2.5 se podbod 7 nahrazuje tímto:

„7) V oblasti působnosti této TSI musí „střetová rychlost“ a „kolizní partner“, pokud jsou na lokomotivy vybavené středními automatickými spřáhly a schopné tažné síly na spřáhle větší než 300 kN použity scénáře 1 a 2, popsané v tabulce 2 specifikace uvedené v dodatku J-1, index 8, odpovídat těmto požadavkům:

— 20 km/h místo 36 km/h u scénářů 1 a 2 a

— referenční vůz popsaný v dodatku D místo referenčního vozu popsaného v příloze C.1 specifikace uvedené v dodatku J-1, index 8, pro scénář 2.

Poznámka: tak velká tažná síla je vyžadována pro těžké tažné nákladní lokomotivy.“;

4) v bodě 6.2.3.7 se na konci podbodu 7 doplňuje nová věta, která zní:

„Ověření provedené oznámeným subjektem musí zajistit soulad metodiky alternativních norem, předpokladů žadatele, zamýšleného technického řešení a zamýšlené oblasti použití.“;

5) v bodě 7.1.2.2 se podbod 11 nahrazuje tímto:

„11) Za účelem udělení certifikátu ES o přezkoušení typu nebo konstrukce může oznámený subjekt, který byl vybrán subjektem řídícím změnu, odkazovat na:

— původní certifikát ES o přezkoušení typu nebo konstrukce týkající se částí konstrukce, které jsou beze změny nebo které jsou změněny, aniž by ovlivňovaly shodu subsystému, pokud je stále v platnosti (během sedmiletého období fáze B),

— dodatečný certifikát ES o přezkoušení typu nebo konstrukce (měnící původní certifikát) pro změněné části konstrukce, které mají vliv na shodu subsystému s poslední platnou revizí této TSI v dané době.

Platnost certifikátu ES o přezkoušení typu nebo konstrukce pro změněný typ, variantu typu nebo verzi typu je omezena na 7 let od data vydání, aniž je překročena doba 14 let od data určení oznámeného subjektu žadatelem o původní typ kolejového vozidla (začátek fáze A původního certifikátu ES o přezkoušení typu nebo konstrukce).“;

6) v bodě 7.1.3.1 se podbod 4 nahrazuje tímto:

„4) Zásady pro posouzení podle TSI pro typ jsou definovány pro období fáze A trvající nejvýše sedm let. Aniž jsou dotčeny body 7.1.1.4 až 7.1.1.8, během fáze A se zásady pro posouzení týkající se ES ověření používané oznámeným subjektem nemění.“;

7) vkládá se nový bod 7.1.4, který zní:

„7.1.4. *Pravidla pro rozšíření oblasti použití pro stávající kolejová vozidla s povolením v souladu se směrnicí 2008/57/ES nebo v provozu před 19. červencem 2010*

1) Pokud neexistuje úplná shoda s touto TSI, bod 2 se vztahuje na kolejová vozidla, která při žádosti o rozšíření jejich oblasti použití podle čl. 21 odst. 13 směrnice (EU) 2016/797 splňují tyto podmínky:

a) byla povolena v souladu se směrnicí 2008/57/ES nebo uvedena do provozu před 19. červencem 2010;

b) jsou registrována s „platným“ registračním kódem „00“ v celostátním registru vozidel v souladu s rozhodnutím Komise 2007/756/ES (*) nebo v evropském registru vozidel v souladu s prováděcím rozhodnutím Komise (EU) 2018/1614 (**) a jsou udržována v bezpečném provozuschopném stavu v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/779 (***).

Následující ustanovení o rozšíření oblasti použití se použijí rovněž v kombinaci s novým povolením vymezeným v čl. 14 odst. 3 písm. a) nařízení (EU) 2018/545.

2) Povolení pro rozšířenou oblast použití kolejových vozidel uvedených v bodě 1 je založeno na případném stávajícím povolení, na technické kompatibilitě kolejových vozidel se sítí v souladu s čl. 21 odst. 3 písm. d) směrnice (EU) 2016/797 a na souladu se základními konstrukčními vlastnostmi v tabulce 17a a 17b této TSI, přičemž se zohlední veškerá omezení.

Žadatel předloží ES prohlášení o ověření spolu s technickou dokumentací prokazující splnění požadavků stanovených v této TSI nebo splnění ustanovení s rovnocenným účinkem pro každý základní parametr uvedený ve sloupci 1 tabulek 17a a 17b a této TSI a následujících ustanovení této TSI:

— 4.2.4.2.2, 4.2.5.5.8, 4.2.5.5.9, 4.2.6.2.3, 4.2.6.2.4, 4.2.6.2.5, 4.2.8.2.7, 4.2.8.2.9.8 (pokud je jízda úseky oddělujícími fáze nebo napájecí soustavy řízena automaticky), 4.2.9.3.1, 4.2.9.6, 4.2.12 a 4.2.12.6,

— 4.2.5.3 v Itálii,

— 4.2.5.3.5 a 4.2.9.2.1 v Německu

pomocí jednoho nebo několika z těchto prvků:

a) splnění požadavků stanovených v této TSI, jak je uvedeno výše;

b) splnění odpovídajících požadavků stanovených v předchozí TSI, jak je uvedeno výše;

c) splnění alternativních specifikací, u nichž se má za to, že mají rovnocenný účinek jako příslušné požadavky stanovené v této TSI, jak je uvedeno výše;

d) důkaz, že požadavky na technickou kompatibilitu se sítí rozšířené oblasti použití jsou rovnocenné požadavkům na technickou kompatibilitu se sítí, pro niž jsou kolejová vozidla již povolena nebo jsou v provozu. Tyto důkazy poskytne žadatel a mohou být založeny na informacích z registru železniční infrastruktury (RINF).

3) Rovnocenný účinek alternativních specifikací s požadavky této TSI (bod 2 písm. c)) a rovnocennost požadavků na technickou kompatibilitu se sítí (bod 2 písm. d)) musí být odůvodněny a zdokumentovány žadatelem za použití procesu řízení rizik stanoveného v příloze I nařízení (EU) č. 402/2013. Odůvodnění musí být posouzeno a potvrzeno subjektem pro posuzování (CSM pro posuzování rizik).

4) Kromě požadavků uvedených v bodě 2 a v příslušných případech předloží žadatel ES prohlášení o ověření doplněné o technickou dokumentaci prokazující splnění těchto požadavků:

a) zvláštní případy týkající se jakékoli části rozšířené oblasti použití uvedené v této TSI, TSI Hluk (nařízení (EU) č. 1304/2014), TSI PRM (nařízení (EU) č. 1300/2014) a TSI CCS (nařízení (EU) 2016/919);

b) vnitrostátní předpisy uvedené v čl. 13 odst. 2 písm. a), c) a d) směrnice (EU) 2016/797 oznámené v souladu s článkem 14 uvedené směrnice.

5) Orgán vydávající povolení zveřejní prostřednictvím internetových stránek agentury podrobnosti o alternativních specifikacích uvedených v bodě 2 písm. c) a o požadavcích na technickou kompatibilitu se sítí uvedených v bodě 2 písm. d), na jejichž základě udělil povolení pro rozšířenou oblast použití.

6) Pokud se u povoleného vozidla využilo neuplatnění TSI nebo jejich části podle článku 9 směrnice 2008/57/ES, žadatel požádá o odchylku (odchylky) v členských státech rozšířené oblasti použití podle článku 7 směrnice (EU) 2016/797.

7) V souladu s čl. 54 odst. 2 směrnice (EU) 2016/797 se vozy používané na základě Regolamento Internazionale Carrozze (RIC) považují za povolené v souladu s podmínkami, za kterých se používají, včetně oblasti použití, kde jsou provozovány. Po změně, která vyžaduje nové povolení k uvedení na trh v souladu s čl. 21 odst. 12 směrnice (EU) 2016/797, si vozy schválené podle poslední dohody RIC zachovají oblast použití, v níž jsou provozovány, bez dalších kontrol nezměněných částí.

_____

(*) Rozhodnutí Komise 2007/756/ES ze dne 9. listopadu 2007, kterým se přijímá společná specifikace celostátního registru vozidel stanoveného podle čl. 14 odst. 4 a 5 směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES (Úř. věst. L 305, 23.11.2007, s. 30).

(**) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614 ze dne 25. října 2018, kterým se stanoví specifikace registrů vozidel uvedených v článku 47 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a kterým se mění a zrušuje rozhodnutí Komise 2007/756/ES (Úř. věst. L 268, 26.10.2018, s. 53).

(***) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019, kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011 (Úř. věst. L 139 I, 27.5.2019, s. 360).“;

8) bod 7.5.2.3 „Pravidla pro rozšíření oblasti použití stávajících kolejových vozidel, která nejsou součástí ES prohlášení o ověření“ se nahrazuje tímto:

„7.5.2.3 Pravidla pro provádění

Dne 24. ledna 2020 zaslala Komise Agentuře Evropské unie pro železnice žádost o přípravu balíčku pro revizi TSI digitální železnice a ekologické nákladní dopravy (revize z roku 2022).

Podle rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 obsahuje balíček pro revizi TSI digitální železnice a ekologické nákladní dopravy ustanovení, která přezkoumají a pokud možno zjednoduší strategii uplatňování TSI tak, aby se zajistilo postupné, ale včasné omezení odchylek oproti cílovému systému a zároveň se zajistila předvídatelnost a právní jistota nezbytná pro toto odvětví. Tato ustanovení se vztahují na budoucí přechodná období i na otázku doby platnosti certifikátů pro prvky interoperability a subsystémy.

S týmž cílem zajistit postupné, ale včasné omezení odchylek oproti cílovému systému při současném zajištění předvídatelnosti a právní jistoty pro toto odvětví se zohlední ustanovení o flexibilitě při uplatňování aktualizovaných verzí norem, včetně norem uvedených v příloze IV (TSI lokomotivy a osobní kolejová vozidla 2019) prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/776 (*).

_____

(*) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/776 ze dne 16. května 2019, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1299/2014, (EU) č. 1301/2014, (EU) č. 1302/2014, (EU) č. 1303/2014 a (EU) 2016/919 a prováděcí rozhodnutí Komise 2011/665/EU, pokud jde o soulad se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a provádění konkrétních cílů stanovených v rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 (Úř. věst. L 139 I, 27.5.2019, s. 108).“;

9) dodatek D se nahrazuje tímto:

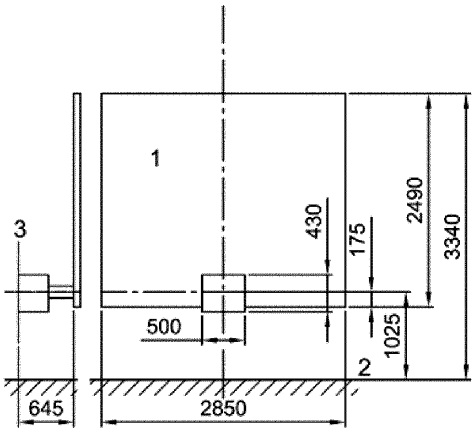
„Dodatek D

Referenční vůz pro lokomotivy vybavené středními automatickými spřáhly a schopné tažné síly na spřáhle větší než 300 kN

U kolizí mezi vlakovou jednotkou a vozem, které jsou oba vybaveny těžkými spřáhly, musí být vůz reprezentován hmotností 80 t, která má pouze jeden stupeň volnosti v translačním směru x. Geometrie rozhraní vozu je zobrazena na obrázku D.1. Předpokládá se, že geometrie zadní stěny a hlavy spřáhla je tuhá. Musí být vybaven středním spřáhlem se zdvihem 110 mm a mít charakteristiku posunu síly uvedenou na obrázku D.2. Celková schopnost pohlcení energie nárazu spřáhla vozu je 77 kJ.

Geometrie hlavy spřáhla a výška nad temenem kolejnice musí být stejné jako u narážející vlakové jednotky. Podélná vzdálenost roviny spřáhla od zadní stěny vozu musí být 645 mm. Pro zjednodušení je povoleno modelovat hlavy spřáhel s použitím geometrie a výšky uvedených na obrázku D.1.

Rozměry v milimetrech

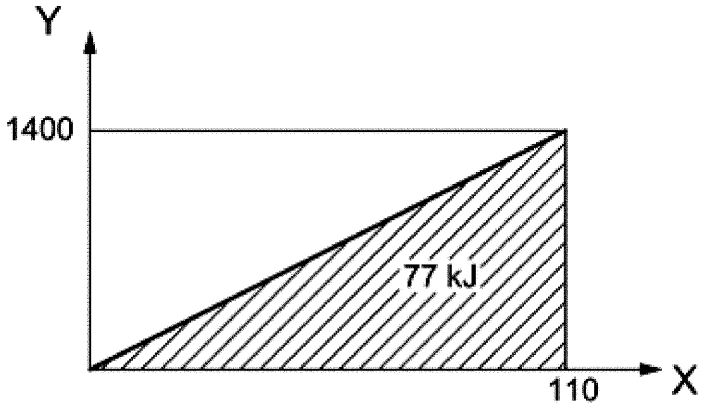


Legenda:

1. konec vozu
2. temeno kolejnice
3. rovina spřáhla

Obrázek D.1 –

Rozhraní vozu se středním spřáhlem



Legenda:

Y síla spřáhla – spřáhlo, v kN
X posun v mm

Obrázek D.2 –

Charakteristika spřáhla vozu“;

10) v dodatku J-1 se index 8 v tabulce nahrazuje tímto:

„8	Pasivní bezpečnost – obecné	4.2.2.5	EN 15227:2008+A1:2010	příslušný bod[1] S výjimkou přílohy A
	Pasivní bezpečnost – kategorizace			4 – tabulka 1
	Pasivní bezpečnost – scénáře			5 – tabulka 2, 6
	Pasivní bezpečnost – pluh			6.5“

11) v dodatku J-1 se index 10 v tabulce nahrazuje tímto:

„10	Zvedání – označení	4.2.2.6	EN 15877-2:2013	4.5.19“

12) v dodatku J-1 se index 36 v tabulce nahrazuje tímto:

„36	Podmínky prostředí – pluh	4.2.6.1.2	EN 15227:2008 +A1:2010	příslušný bod[1]“

13) v dodatku J-2 se zrušuje index 2 v tabulce.

PŘÍLOHA III

Do přílohy nařízení (EU) 2016/919 se vkládá se nový bod 7.4.2.4, který zní:

„7.4.2.4 Pravidla pro rozšíření oblasti použití pro stávající vozidlo

Na stávající vozidla v provozu a registrovaná v celostátním registru vozidel v souladu s rozhodnutím Komise 2007/756/ES (*) nebo v evropském registru vozidel v souladu s prováděcím rozhodnutím Komise (EU) 2018/1614 (**), pokud se žádá o rozšíření oblasti použití, se vztahují tato pravidla:

1) Vozidla splňují příslušná zvláštní ustanovení použitelná ve zvláštních případech uvedených v bodě 7.6 této přílohy a příslušné vnitrostátní předpisy uvedené v čl. 13 odst. 2 písm. a), c) a d) směrnice (EU) 2016/797 oznámené v souladu s článkem 14 uvedené směrnice. Kromě toho se v případech částečného splnění požadavků této TSI použijí ustanovení bodu 6.1.1.3 podbodu 3.

2) Vozidla, která jsou již vybavena systémem ETCS nebo GSM-R, nemusí být modernizována, kromě případů, kdy je to nutné z hlediska technické kompatibility.

3) Do vozidel, která ještě nejsou vybavena systémem ETCS, se musí systém ETCS instalovat a tato vozidla musí splňovat soubory specifikací č. 2 nebo č. 3 uvedené v tabulkách A 2.2 a A 2.3 přílohy A. Kromě případů, kdy je to nutné z hlediska technické kompatibility, se požadavek na instalaci systému ETCS nevztahuje na:

   a) vozidla, která nejsou zvláště projektována pro provoz na vysokorychlostních tratích (***), pokud byla povolena před 1. lednem 2015;

   b) vozidla, která nejsou zvláště projektována pro provoz na vysokorychlostních tratích, povolená od 1. ledna 2015, pro něž platí jedna z těchto situací:

      i) pokud jsou určena výhradně pro provoz v jednom členském státě mimo koridory vymezené v příloze I prováděcího nařízení (EU) 2017/6 a mimo tratě zajišťující napojení na hlavní evropské přístavy, seřaďovací nádraží, nákladní terminály a oblasti nákladní dopravy vymezené v příloze II nařízení (EU) č. 1315/2013;

      ii) pokud jsou určena k přeshraničnímu provozu mimo síť TEN, konkrétně pro dopravu do první stanice v sousední zemi nebo do první stanice, odkud v sousední zemi existují další spojení používající výhradně tratě mimo síť TEN;

   c) vozidla v členských státech uplatňujících bod 7.4.3 podbod 2, pokud oblast použití po rozšíření oblasti použití existuje výhradně v tomtéž členském státě, s výjimkou případů, kdy oblast použití po rozšíření oblasti použití zahrnuje více než 150 km úseku, který byl v době rozšíření oblasti použití vybaven systémem ETCS nebo který má být vybaven systémem ETCS do 5 let od rozšíření oblasti použití uvedených vozidel;

   d) mobilní zařízení pro stavbu a údržbu železniční infrastruktury;

   e) posunovací lokomotivy.

4) Do vozidel, která ještě nejsou vybavena hlasovým radiokomunikačním zařízením GSM-R, se musí hlasové kabinové radiokomunikační zařízení GSM-R instalovat a tato vozidla musí splňovat specifikace uvedené v tabulkách A 2.1, A 2.2 a A 2.3 v příloze A, pokud je vozidlo určeno pro provoz na síti zahrnující alespoň jeden bod vybavený zařízením GSM-R, s výjimkou případů, kdy dochází k překrývání se stávajícím systémem rádiové komunikace kompatibilním s třídou B již nainstalovaným ve vozidle.

5) Do vozidel, která ještě nejsou vybavena zařízením GSM-R pro údaje systému ETCS, se musí instalovat rádiové spojení pouze pro přenos dat (Data Only Radio) GSM-R ETCS a tato vozidla musí splňovat specifikace uvedené v tabulkách A 2.1, A 2.2 a A 2.3 přílohy A, pokud musí být do vozidla instalován systém ETCS v souladu s bodem 3 a má-li vozidlo pracovat v síti v rozšířené oblasti použití, která je vybavena pouze systémem ETCS úrovně 2 nebo 3.

6) Pokud se u povoleného vozidla využilo neuplatnění TSI nebo jejich části podle článku 9 směrnice 2008/57/ES, žadatel požádá o odchylku (odchylky) v členských státech rozšířené oblasti použití podle článku 7 směrnice (EU) 2016/797.

(*) Rozhodnutí Komise 2007/756/ES ze dne 9. listopadu 2007, kterým se přijímá společná specifikace celostátního registru vozidel stanoveného podle čl. 14 odst. 4 a 5 směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES (Úř. věst. L 305, 23.11.2007, s. 30).

(**) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614 ze dne 25. října 2018, kterým se stanoví specifikace registrů vozidel uvedených v článku 47 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a kterým se mění a zrušuje rozhodnutí Komise 2007/756/ES (Úř. věst. L 268, 26.10.2018, s. 53).

(***) Jak jsou stanoveny v příloze I směrnice (EU) 2016/797.“