PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2020/387

od 9. ožujka 2020.

o izmjeni uredaba (EU) br. 321/2013, (EU) br. 1302/2014 i (EU) 2016/919 u pogledu proširenja područja uporabe i prijelaznih razdoblja

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji ([1]), a posebno njezin članak 5. stavak 11.,

budući da:

(1) U skladu s člankom 54. stavcima 2. i 3. Direktive (EU) 2016/797, vozila odobrena za puštanje u uporabu prije 15. lipnja 2016. trebaju dobiti novo odobrenje za stavljanje na tržište u skladu s člankom 21. te direktive prije prometovanja na jednoj ili više mreža koje nisu već obuhvaćene njihovim prvotnim odobrenjem. Takva vozila stoga moraju biti u skladu s tehničkim specifikacijama za interoperabilnost (TSI) na snazi ili imati pravo ne primjenjivati te TSI-je u skladu s člankom 7. stavkom 1. Direktive. Osim toga, jedan je od ciljeva Direktive (EU) 2016/797 pojednostavnjenje i usklađivanje postupaka odobrenja na razini Unije kako bi se olakšalo slobodno kretanje vozila. U tu se svrhu točkom 7.6.1. Priloga Uredbi Komisije (EU) br. 321/2013 ([2]) i točkom 7.5.2.3. Priloga Uredbi Komisije (EU) br. 1302/2014 ([3]) poziva na izradu odredaba o fleksibilnosti u vezi sa sukladnošću sa zahtjevima TSI-ja. Tim će se odredbama utvrditi koja se razina fleksibilnosti može odobriti u slučaju proširenja područja uporabe vozila puštenih u uporabu prije 15. lipnja 2016., a da se pritom ispune osnovni zahtjevi, zadrži odgovarajuća razina sigurnosti i ako je to razumno izvedivo, poveća sigurnost. Navedene uredbe stoga treba na odgovarajući način izmijeniti. Odredba koja se odnosi na „proširenje područja uporabe" obuhvaća i slučaj vozila kojima su potrebne izmjene kako bi se osigurala tehnička kompatibilnost s novim mrežama; u tom su slučaju neizmijenjeni dijelovi vozila i dalje potvrđeni prethodnim odobrenjem. Ograničenja iz prethodnog odobrenja i dalje se primjenjuju. To objašnjenje vrijedi i za Uredbu Komisije (EU) 2016/919 ([4]), iz istih razloga.

(2) Prijavljena tijela i tijela za izdavanje odobrenja u željezničkom sektoru različito pristupaju primjeni prijelaznih odredaba iz točaka od 7.1.1.2. do 7.1.1.8. i točke 7.1.3.1. Priloga Uredbi (EU) br. 1302/2014. Slično tome, u željezničkom se sektoru različito pristupa razdoblju valjanosti EZ potvrda o pregledu tipa ili pregledu projekta u slučaju promjena u tipu željezničkih vozila, kako je utvrđeno u točki 7.2.2.2. Priloga Uredbi (EU) br. 321/2013 i točki 7.1.2.2. Priloga Uredbi (EU) br. 1302/2014. Osim toga, dodatno usklađivanje kojim bi se smanjile razlike u odnosu na ciljni sustav bitno je za smanjenje troškova željeznica i omogućivanje njihove interoperabilnosti i konkurentnosti. Prethodno navedene odredbe trebalo bi stoga izmijeniti kako bi se izbjegla različita primjena tih prijelaznih odredaba i razdoblja valjanosti potvrda, a za buduća prijelazna razdoblja trebalo bi se usmjeriti na posebne zahtjeve s velikim utjecajem na tekuće projekte umjesto da se predviđaju generička izuzeća, tako da se pravodobno smanje razlike u odnosu na ciljni sustav te istodobno osiguraju predvidivost i pravna sigurnost potrebne u sektoru. To bi se trebalo postići u okviru paketa revizije TSI-ja koji se odnosi na digitalni željeznički i zeleni teretni promet (revizija 2022.) za koji je Komisija podnijela zahtjev Agenciji Europske unije za željeznice 24. siječnja 2020.

([1]) SL L 138, 26.5.2016., str. 44.

([2]) Uredba Komisije (EU) br. 321/2013 od 13. ožujka 2013. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s podsustavom „željeznička vozila – teretni vagoni" željezničkog sustava u Europskoj uniji i stavljanju izvan snage Odluke 2006/861/EZ (SL L 104, 12.4.2013., str. 1.).

([3]) Uredba Komisije (EU) br. 1302/2014 od 18. studenoga 2014. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost podsustava „željezničkih vozila – lokomotiva i putničkih željezničkih vozila" željezničkog sustava u Europskoj uniji (SL L 356, 12.12.2014., str. 228.).

([4]) Uredba Komisije (EU) 2016/919 od 27. svibnja 2016. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s „prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim" podsustavima željezničkog sustava u Europskoj uniji (SL L 158, 15.6.2016., str. 1.).

(3) Države članice i dionici iz sektora ujedno su utvrdili neke tehničke i uredničke pogreške u nekima od tih uredaba, a Slovačka je utvrdila i da bi se općeniti posebni slučaj iz odjeljka 7.3.2.1. Priloga Uredbi Komisije (EU) br. 321/2013 (TSI za teretne vagone) trebao primjenjivati i na njezinu mrežu širine kolosijeka 1 520 mm. Te bi pogreške trebalo ispraviti.

(4) U skladu s Odlukom (EU) 2017/1474, u TSI-jevima bi trebalo navesti je li potrebno ponovno prijaviti tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja su bila prijavljena na temelju prethodne verzije TSI-ja i bi li trebalo primijeniti pojednostavljeni postupak prijavljivanja. Ovom se Uredbom uvode ograničene promjene i ne bi trebalo biti potrebno ponovno prijaviti tijela koja su na temelju prethodne verzije TSI-ja već bila prijavljena.

(5) U ovoj su Uredbi TSI-jevi izmijenjeni s ciljem daljnjeg postizanja interoperabilnosti u sklopu željezničkog sustava Unije, poboljšanja i razvoja međunarodnog željezničkog prijevoza, pridonošenja postupnom stvaranju unutarnjeg tržišta i nadopunjavanja TSI-jeva radi obuhvaćanja osnovnih zahtjeva. Njome se omogućava postizanje ciljeva i ispunjavanje osnovnih zahtjeva Direktive 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([5]) i Direktive (EU) 2016/797. Stoga bi se ova Uredba trebala izravno primjenjivati u svim državama članicama, uključujući države članice koje su, u skladu s člankom 57. stavkom 2. Direktive (EU) 2016/797, Agenciju i Komisiju obavijestile da su produljile razdoblje prenošenja i stoga nastavljaju primjenjivati Direktivu 2008/57/EZ najdulje do 15. lipnja 2020. Prijavljena tijela koja u skladu s Direktivom 2008/57/EZ djeluju u državama članicama koje su produljile razdoblje prenošenja trebala bi, u skladu ovom Uredbom, moći izdavati „EZ" potvrdu sve dok se u državi članici u kojoj imaju poslovni nastan primjenjuje Direktiva 2008/57/EZ.

(6) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem odbora iz članka 51. stavka 1. Direktive (EU) 2016/797,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Izmjene TSI-ja za teretne vagone

Uredba (EU) br. 321/2013 mijenja se kako slijedi:

1. u članku 3. dodaje se točka (d) kako slijedi:

   „(d) ako se područje uporabe proširuje u skladu s člankom 54. stavkom 3. Direktive (EU) 2016/797, primjenjuju se odredbe iz odjeljka 7.2.2.4. Priloga ovoj Uredbi.";

2. Prilog se mijenja u skladu s Prilogom I. ovoj Uredbi.

Članak 2.

Izmjene TSI-ja za lokomotive i putnička željeznička vozila

Uredba (EU) br. 1302/2014 mijenja se kako slijedi:

1. u članku 3. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

   „2. TSI se ne primjenjuje na postojeća željeznička vozila željezničkog sustava u Uniji koja su već stavljena u promet na cijeloj mreži neke države članice ili jednu njezinu dijelu od 1. siječnja 2015., osim ako

   (a) podliježu obnovi ili nadogradnji u skladu s odjeljkom 7.1.2. Priloga ovoj Uredbi ili

   (b) ako se područje uporabe proširuje u skladu s člankom 54. stavkom 3. Direktive (EU) 2016/797, a u tom se slučaju primjenjuju odredbe iz odjeljka 7.1.4. Priloga ovoj Uredbi.";

2. u članku 11. stavku 1. drugom podstavku uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećim:

   „Međutim, ne dovodeći u pitanje odredbe iz točaka od 7.1.1.4. do 7.1.1.8. Priloga, nastavljaju se primjenjivati na sljedeće:";

3. Prilog se mijenja u skladu s Prilogom II. ovoj Uredbi.

([5]) Direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (SL L 191, 18.7.2008., str. 1.).

Članak 3.

Izmjene TSI-ja za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav

Uredba (EU) 2016/919 mijenja se kako slijedi:

1. u članku 2. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. TSI se ne primjenjuje na postojeće „prometno-upravljačke i signalno-sigurnosne podsustave na pruzi" i „prometno-upravljačke i signalno-sigurnosne podsustave na vozilu" željezničkog sustava koji su već pušteni u uporabu na cijeloj željezničkoj mreži neke države članice ili jednu njezinu dijelu na dan stupanja na snagu ove Uredbe, osim ako

(a) podsustav podliježe obnovi ili modernizaciji u skladu s odjeljkom 7. Priloga ovoj Uredbi ili

(b) ako se područje uporabe proširuje u skladu s člankom 54. stavkom 3. Direktive (EU) 2016/797, a u tom se slučaju primjenjuju odredbe iz odjeljka 7.4.2.4. Priloga ovoj Uredbi.";

2. Prilog se mijenja u skladu s Prilogom III. ovoj Uredbi.

Članak 4.

Tijela za ocjenjivanje sukladnosti

1. Prijave tijelā za ocjenjivanje sukladnosti za potrebe uredaba (EU) br. 321/2013, (EU) br. 1302/2014 i (EU) 2016/919 ostaju valjane na temelju tih uredaba, kako su izmijenjene ovom Uredbom.

2. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti prijavljena u skladu s Direktivom 2008/57/EZ mogu izdati „EZ" potvrdu o provjeri i „EZ" potvrdu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu interoperabilnih sastavnih dijelova u skladu s ovom Uredbom sve dok se Direktiva 2008/57/EZ primjenjuje u državama članicama u kojima imaju poslovni nastan u skladu s člankom 57. stavkom 2. Direktive (EU) 2016/797 i najkasnije do 15. lipnja 2020.

Članak 5.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 9. ožujka 2020.

Za Komisiju
Predsjednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOG I

Prilog Uredbi (EU) br. 321/2013 mijenja se kako slijedi:

1. u točki 4.2.2.2. dodaje se naslov „Čvrstoća jedinice”;

2. u točki 6.1.2.2. između prvog i drugog odlomka dodaje se sljedeći odlomak:

„Alternativno dokazivanje sukladnosti dopušteno je u skladu s točkom 6.1.2.4.a.”;

3. u točki 6.1.2.3. ispred podtočke (b) dodaje se sljedeći odlomak:

„Alternativno dokazivanje sukladnosti dopušteno je u skladu s točkom 6.1.2.4.a.”;

4. na kraju točke 6.1.2.4. dodaje se sljedeći odlomak:

„Alternativno dokazivanje sukladnosti dopušteno je u skladu s točkom 6.1.2.4.a.”;

5. između točaka 6.1.2.4. i 6.1.2.5. dodaje se sljedeća točka 6.1.2.4.a:

„Ako normama EN navedenima u točkama 6.1.2.2., 6.1.2.3. i 6.1.2.4. nije obuhvaćeno predloženo tehničko rješenje, dopušteno je primijeniti druge norme za dokazivanje sukladnosti za mehaničko ponašanje osovinskog sklopa, mehaničke karakteristike kotača odnosno mehaničku otpornost i značajke zamora materijala osovine, u tom slučaju prijavljeno tijelo provjerava čine li druge norme dio tehnički dosljednog niza normi koje se primjenjuju na projektiranje, izgradnju i ispitivanje osovinskih sklopova i sadržavaju posebne zahtjeve za osovinske sklopove, kotače i osovine uključujući:

— cjelovitost osovinskog sklopa,

— mehaničku otpornost,

— značajke zamora,

— dopuštene granice opterećenja,

— termomehaničke značajke.

U prethodno traženom dokazivanju može se pozivati samo na norme koje su javno dostupne. Provjerom koju provede prijavljeno tijelo mora se osigurati dosljednost između metodologije alternativnih normi, pretpostavki podnositelja zahtjeva, predviđenog tehničkog rješenja i predviđenog područja uporabe.”;

6. u točki 7.2.2.2. tri odlomka odmah ispod tablice 11.a zamjenjuju se sljedećim:

„Kako bi se izdala EZ potvrda o pregledu tipa ili pregledu projekta, prijavljeno tijelo koje je odabrao subjekt koji upravlja promjenom može se pozvati na:

— izvornu EZ potvrdu o pregledu tipa ili pregledu projekta za sastavne dijelove konstrukcije koji nisu izmijenjeni ili one koji su izmijenjeni ali ne utječu na sukladnost podsustava, dok je ona još valjana (tijekom 10 godina razdoblja faze B),

— dopunsku EZ potvrdu o pregledu tipa ili pregledu projekta (kojom se izmjenjuje izvorna potvrda) za izmijenjene dijelove konstrukcije koji utječu na sukladnost podsustava s posljednjom revizijom ovog TSI-ja koja je u tom trenutku na snazi.

Razdoblje valjanosti EZ potvrde o pregledu tipa ili pregledu projekta za izmijenjeni tip, varijantu tipa ili izvedbu tipa ograničava se na 10 godina od datuma izdavanja, s tim da ne prijeđe više od 14 godina od datuma na koji je podnositelj zahtjeva imenovao prijavljeno tijelo za prvotni tip željezničkog vozila (početak faze A izvorne EZ potvrde o pregledu tipa ili pregledu projekta).”;

7. u točki 7.2.2.2. redak „4.2.4.3.2.1. Radna kočnica” u tablici 11.a zamjenjuje se sljedećim:

„4.2.4.3.2.1. Radna kočnica	Zaustavni put	Promjena zaustavnog puta za više od ± 10 % Napomena: Mogu se koristiti i postotak kočne težine (koji se naziva i „lambda” ili „postotak kočne mase”) ili kočna masa i mogu se izvesti (izravno ili pomoću zaustavnog puta) iz profila usporavanja pomoću izračuna. Dopuštena promjena je ista (± 10 %)	nije primjenjivo
	Najveće usporavanje, za stanje opterećenja „konstrukcijska masa s uobičajenim korisnim teretom” pri najvećoj konstrukcijskoj brzini	Promjena najvećeg prosječnog kočnog usporavanja za više od ± 10 %	nije primjenjivo”

8. u točki 7.2.2.3. prvi odlomak zamjenjuje se sljedećim:

„Sljedeća se pravila, uz točku 7.2.2.2., primjenjuju na postojeće jedinice čije je stavljanje u uporabu prvi put odobreno prije 1. siječnja 2015., ako područje promjene ima utjecaja na osnovne parametre koji nisu obuhvaćeni u EZ izjavi”;

9. u točki 7.2.2.3. treći odlomak zamjenjuje se sljedećim:

„Posebno pravilo utvrđeno u prethodnom odlomku ne primjenjuje se kod promjena koje utječu na osnovne parametre i koje su klasificirane kao 21.(12)(a) kako je utvrđeno u tablici 11.b. Za te je promjene usklađenost sa zahtjevima TSI-ja obvezna.”;

10. dodaje se sljedeća točka 7.2.2.4.:

„7.2.2.4. Pravila za proširenje područja uporabe za postojeće jedinice koje imaju odobrenje u skladu s Direktivom 2008/57/EZ ili su puštene u promet prije 19. srpnja 2010.

1. Ako se ovaj TSI ne poštuje u potpunosti, točka 2. odnosi se na jedinice koje ispunjavaju sljedeće uvjete kad traže proširenje područja uporabe u skladu s člankom 21. točkom 13. Direktive (EU) 2016/797:

   1. imaju odobrenje u skladu s Direktivom 2008/57/EZ ili su puštene u promet prije 19. srpnja 2010.;

   2. registrirane su pod oznakom „00” (valjana registracija) u nacionalnom registru vozila u skladu s Odlukom Komisije 2007/756/EZ (*) ili u Europskom registru vozila u skladu s Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2018/1614 (**) i održavaju se u sigurnom stanju prometovanja u skladu s Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2019/779 (***).

   Sljedeće odredbe za proširenje područja uporabe primjenjuju se u kombinaciji s novim odobrenjem kako je definirano u članku 14. stavku 3. točki (a) Uredbe (EU) 2018/545.

2. Odobrenje za prošireno područje uporabe jedinica iz točke 1. temelji se na postojećem odobrenju ako postoji, tehničkoj kompatibilnosti jedinice s mrežom u skladu s člankom 21. stavkom 3. točkom (d) Direktive (EU) 2016/797 i sukladnosti s osnovnim značajkama konstrukcije iz tablice 11.a ovog TSI-ja, uzimajući u obzir sva ograničenja.

   Podnositelj zahtjeva dostavlja EZ izjavu o provjeri i tehničku dokumentaciju kojom dokazuje sukladnost sa zahtjevima iz ovog TSI-ja ili s odredbama s istovrsnim učinkom za svaki osnovni parametar iz stupca 1. tablice 11.a ovog TSI-ja, na jedan od ili više sljedećih načina:

   (a) sukladnost sa zahtjevima ovog TSI-ja kako je prethodno navedeno;

   (b) sukladnost s odgovarajućim zahtjevima utvrđenima u prethodnom TSI-ju kako je prethodno navedeno;

(c) sukladnost s alternativnim specifikacijama za koje se smatra da imaju istovrsni učinak kao i relevantni zahtjevi utvrđeni u ovom TSI-ju kako je prethodno navedeno;

(d) dokaz da su zahtjevi za tehničku kompatibilnost s mrežom proširenog područja uporabe istovrsni zahtjevima za tehničku kompatibilnost s mrežom za koju je jedinica već dobila odobrenje ili na kojoj prometuje. Te dokaze dostavlja podnositelj zahtjeva i oni se mogu temeljiti na informacijama iz registra željezničke infrastrukture (RINF).

3. Podnositelj zahtjeva mora obrazložiti i dokumentirati istovrsnost učinka alternativnih specifikacija u odnosu na zahtjeve ovog TSI-ja (točka 2. podtočka (c)) i istovrsnost zahtjeva za tehničku kompatibilnost s mrežom (točka 2. podtočka (d)) tako što će primijeniti postupak upravljanja rizikom utvrđen u Prilogu I. Uredbi (EU) br. 402/2013. Podnositelj zahtjeva dostavlja pozitivnu ocjenu tijela za procjenu (CSM RA).

4. Osim zahtjeva iz točke 2. i ako je to potrebno podnositelj zahtjeva dostavlja EZ izjavu o provjeri i tehničku dokumentaciju kojom dokazuje usklađenost sa sljedećim:

(a) posebnim slučajevima koji se odnose na bilo koji dio proširenog područja uporabe u ovom TSI-ju, TSI-ju za buku (Uredba (EU) br. 1304/2014) i TSI-ju za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav (Uredba (EU) 2016/919);

(b) nacionalnim pravilima iz članka 13. stavka 2. točaka (a), (c) i (d) Direktive (EU) 2016/797 kako su priopćena u skladu s člankom 14. te direktive.

5. Tijelo za izdavanje odobrenja na internetskim stranicama Agencije objavljuje pojedinosti o alternativnim specifikacijama iz točke 2. podtočke (c) i zahtjevima za tehničku kompatibilnost s mrežom iz točke 2. podtočke (d) na temelju kojih je izdalo odobrenje za prošireno područje uporabe.

6. Ako odobreno vozilo nije moralo primjenjivati TSI-jeve ili njihove dijelove u skladu s člankom 9. Direktive 2008/57/EZ, podnositelj zahtjeva traži odstupanje u državama članicama za prošireno područje uporabe u skladu s člankom 7. Direktive (EU) 2016/797."

7. U skladu s člankom 54. stavkom 2. Direktive (EU) 2016/797 teretni vagoni koji se upotrebljavaju na temelju sporazuma Regolamento Internazionale Veicoli (RIV) smatraju se odobrenima u skladu s uvjetima prema kojima su upotrebljavani, uključujući područje uporabe u kojem prometuju. Nakon promjene koja zahtijeva novo odobrenje za stavljanje na tržište u skladu s člankom 21. stavkom 12. Direktive (EU) 2016/797, teretni vagoni prihvaćeni na temelju posljednjeg sporazuma RIV zadržavaju područje uporabe na kojem su prometovali bez daljnjih provjera nepromijenjenih dijelova.

_____

(*) Odluka Komisije 2007/756/EZ od 9. studenoga 2007. o donošenju zajedničke specifikacije nacionalnog registra vozila u skladu s člankom 14. stavcima 4. i 5. direktiva 96/48/EZ i 2001/16/EZ (SL L 305, 23.11.2007., str. 30.).

(**) Provedbena odluka Komisije (EU) 2018/1614 od 25. listopada 2018. o utvrđivanju specifikacija za registre vozila iz članka 47. Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća te o izmjeni i stavljanju izvan snage Odluke Komisije 2007/756/EZ (SL L 268, 26.10.2018., str. 53.).

(***) Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/779 od 16. svibnja 2019. o utvrđivanju detaljnih odredbi o sustavu izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje vozila na temelju Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 445/2011 (SL L 139 I, 27.5.2019., str. 360.).";

11. u točki 7.3.2.1. prva rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Jedinice koje prometuju između države članice i treće zemlje na mreži širine kolosijeka 1 520 mm: poseban slučaj Finske, Poljske, Slovačke i Švedske.";

12. u točki 7.3.2.2. podtočki (a) posljednji odlomak zamjenjuje se sljedećim:

„Jedinice koje se uzajamno priznaju u skladu s točkom 7.1.2. i jedinice opremljene opremom za nadzor stanja osovinskih ležajeva na vozilu izuzete su od ovog posebnog slučaja. Izuzeće jedinica u skladu s točkom 7.1.2. nije primjenjivo kad se primjenjuju druge metode ocjenjivanja sukladnosti u skladu s točkom 6.1.2.4.a.";

13. u točki 7.3.2.5. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„7.3.2.5. Svojstva osovinskih sklopova, kotača i osovina (točke 4.2.3.6.2. i 4.2.3.6.3.)

Poseban slučaj Ujedinjene Kraljevine za Veliku Britaniju”;

14. točka 7.6.1. „Pravila za proširenje područja uporabe postojećih željezničkih vozila koje nije obuhvaćeno EZ izjavom o provjeri” zamjenjuje se sljedećim:

„7.6.1. *Pravila za provedbu*

Komisija je 24. siječnja 2020. Agenciji Europske unije za željeznice podnijela zahtjev za pripremu paketa revizije TSI-ja koji se odnosi na digitalni željeznički i zeleni teretni promet (revizija 2022.).

U skladu s Delegiranom odlukom Komisije (EU) 2017/1474 paket revizije TSI-ja koji se odnosi na digitalni željeznički i zeleni teretni promet mora uključivati odredbe kojima se strategija za primjenu TSI-jeva preispituje i po mogućnosti pojednostavnjuje tako da se postupno, ali pravodobno smanje razlike u odnosu na ciljni sustav te istodobno osiguraju predvidivost i pravna sigurnost potrebne u sektoru. Te odredbe obuhvaćaju buduća prijelazna razdoblja i pitanje razdoblja valjanosti potvrda za sastavne dijelove interoperabilnosti i podsustave.

S istim ciljem da se postupno, ali pravodobno smanje razlike u odnosu na ciljni sustav te istodobno osiguraju predvidivost i pravna sigurnost potrebne u sektoru, moraju se razmotriti i odredbe kojima se pruža fleksibilnost u primjeni ažuriranih verzija normi, uključujući one uvedene u Prilogu I. (TSI iz 2019. za vagone) Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2019/776 (*).

(*) Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/776 od 16. svibnja 2019. o izmjeni uredaba Komisije (EU) br. 321/2013, (EU) br. 1299/2014, (EU) br. 1301/2014, (EU) br. 1302/2014, (EU) br. 1303/2014 i (EU) 2016/919 te Provedbene odluke Komisije 2011/665/EU u pogledu usklađivanja s Direktivom (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća i provedbe posebnih ciljeva utvrđenih u Delegiranoj odluci Komisije (EU) 2017/1474 (SL L 139 I, 27.5.2019., str. 108.).”;

15. na kraju Dodatka C „Dodatni neobvezni uvjeti” dodaje se sljedeća točka:

„C. 20. **Dinamičko ponašanje tijekom vožnje:**

Kombinacija najveće radne brzine i najvećeg dopuštenog manjka nadvišenja prikazana je u tablici H.1. norme EN 14363:2016.

Za jedinice opremljene odobrenom voznom opremom, kako je opisano u poglavlju 6. norme EN 16235:2013, pretpostavlja se da su u skladu s ovim zahtjevom.”

PRILOG II.

Prilog Uredbi (EU) br. 1302/2014 mijenja se kako slijedi:

1. u točki 4.2.2.5. podtočki 5. tekst „indeksu 8, Tablici 1, odjeljka 5.” zamjenjuje se tekstom „indeksu 8, odjeljka 4. tablice 1.”;

2. u točki 4.2.2.5. podtočki 6. tekst „indeksu br. 8, tablici 3. odjeljka 5.)” zamjenjuje se tekstom „indeksu 8, odjeljku 5. tablici 2.”;

3. u točki 4.2.2.5. podtočka 7. zamjenjuje se sljedećim:

„7. Ako se scenariji 1 i 2 primjenjuju na lokomotive opremljene automatskim krajnjim središnjim odbojnim kvačilom koje na kvačilu mogu postići vučnu silu veću od 300 kN kako je opisano u tablici 2. specifikacije koja se navodi u Dodatku J-1, indeksu 8, u okviru područja primjene ovog TSI-ja „brzina sudara” i „drugi sudionik sudara” znače:

— 20 km/h, a ne 36 km/h za scenarije 1 i 2; i

— referentni teretni vagon opisan u Dodatku D, a ne referentni teretni vagon opisan u Prilogu C.1 specifikacije na koju se upućuje u Dodatku J-1, indeksu 8 za scenarij 2.

Napomena: takva velika vučna sposobnost potrebna je za teretne lokomotive.”;

4. u točki 6.2.3.7. na kraju podtočke 7. dodaje se sljedeća rečenica:

„Provjerom koju provede prijavljeno tijelo mora se osigurati dosljednost između metodologije alternativnih normi, pretpostavki podnositelja zahtjeva, predviđenog tehničkog rješenja i predviđenog područja uporabe.”;

5. u točki 7.1.2.2. podtočka 11. zamjenjuje se sljedećim:

„11. Kako bi se izdala EZ potvrda o pregledu tipa ili pregledu projekta, prijavljeno tijelo koje je odabrao subjekt koji upravlja promjenom može se pozvati na:

— izvornu EZ potvrdu o pregledu tipa ili pregledu projekta za sastavne dijelove konstrukcije koji nisu izmijenjeni ili one koji su izmijenjeni ali ne utječu na sukladnost podsustava, dok je ona još valjana (tijekom 7 godina razdoblja faze B),

— dopunsku EZ potvrdu o pregledu tipa ili pregledu projekta (kojom se izmjenjuje izvorna potvrda) za izmijenjene dijelove konstrukcije koji utječu na sukladnost podsustava s posljednjom revizijom ovog TSI-ja koja je u tom trenutku na snazi.

Razdoblje valjanosti EZ potvrde o pregledu tipa ili pregledu projekta za izmijenjeni tip, varijantu tipa ili izvedbu tipa ograničava se na 7 godina od datuma izdavanja, s tim da ne prijeđe više od 14 godina od datuma na koji je podnositelj zahtjeva imenovao prijavljeno tijelo za prvotni tip željezničkog vozila (početak faze A izvorne EZ potvrde o pregledu tipa ili pregledu projekta).”;

6. u točki 7.1.3.1. podtočka 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Osnova u TSI-ju za ocjenjivanja tipa definirana je za razdoblje faze A u trajanju od najviše sedam godina. Ne dovodeći u pitanje točke od 7.1.1.4. do 7.1.1.8., tijekom razdoblja faze A ne smije se mijenjati osnova za EZ provjeru koju koristi prijavljeno tijelo.”;

7. dodaje se sljedeća točka 7.1.4.:

„7.1.4. *Pravila za proširenje područja uporabe za postojeća željeznička vozila koja imaju odobrenje u skladu s Direktivom 2008/57/EZ ili su puštena u promet prije 19. srpnja 2010.*

1. Ako se ovaj TSI ne poštuje u potpunosti, točka 2. odnosi se na željeznička vozila koja ispunjavaju sljedeće uvjete kad traže proširenje područja uporabe u skladu s člankom 21. točkom 13. Direktive (EU) 2016/797:

(a) imaju odobrenje u skladu s Direktivom 2008/57/EZ ili su puštena u promet prije 19. srpnja 2010.;

(b) registrirana su pod oznakom „00” (valjana registracija) u nacionalnom registru vozila u skladu s Odlukom Komisije 2007/756/EZ (*) ili u Europskom registru vozila u skladu s Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2018/1614 (**) i održavaju se u sigurnom stanju prometovanja u skladu s Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2019/779 (***).

Sljedeće odredbe za proširenje područja uporabe primjenjuju se u kombinaciji s novim odobrenjem kako je definirano u članku 14. stavku 3. točki (a) Uredbe (EU) 2018/545.

2. Odobrenje za prošireno područje uporabe željezničkih vozila iz točke 1. temelji se na postojećem odobrenju ako postoji, tehničkoj kompatibilnosti željezničkih vozila s mrežom u skladu s člankom 21. stavkom 3. točkom (d) Direktive (EU) 2016/797 i sukladnosti s osnovnim značajkama konstrukcije iz tablica 17.a i 17.b ovog TSI-ja, uzimajući u obzir sva ograničenja.

Podnositelj zahtjeva dostavlja EZ izjavu o provjeri i tehničku dokumentaciju kojom dokazuje sukladnost sa zahtjevima iz ovog TSI-ja ili s odredbama s istovrsnim učinkom za svaki osnovni parametar iz stupca 1. tablica 17.a i 17.b i sa sljedećim točkama ovog TSI-ja:

— 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. (kad se vožnjom kroz blokove za fazno i sustavno razdvajanje upravlja automatski), 4.2.9.3.1., 4.2.9.6., 4.2.12. i 4.2.12.6.,

— 4.2.5.3. u Italiji,

— 4.2.5.3.5. i 4.2.9.2.1. u Njemačkoj

na jedan od ili više sljedećih načina:

(a) sukladnost sa zahtjevima utvrđenima u ovom TSI-ju kako je prethodno navedeno;

(b) sukladnost s odgovarajućim zahtjevima utvrđenima u prethodnom TSI-ju kako je prethodno navedeno;

(c) sukladnost s alternativnim specifikacijama za koje se smatra da imaju istovrsni učinak kao i relevantni zahtjevi utvrđeni u ovom TSI-ju kako je prethodno navedeno;

(d) dokaz da su zahtjevi za tehničku kompatibilnost s mrežom proširenog područja uporabe istovrsni zahtjevima za tehničku kompatibilnost s mrežom za koju je željezničko vozilo već dobilo odobrenje ili na kojoj prometuje. Te dokaze dostavlja podnositelj zahtjeva i oni se mogu temeljiti na informacijama iz registra željezničke infrastrukture (RINF).

3. Podnositelj zahtjeva mora obrazložiti i dokumentirati istovrsnost učinka alternativnih specifikacija u odnosu na zahtjeve ovog TSI-ja (točka 2. podtočka (c)) i istovrsnost zahtjeva za tehničku kompatibilnost s mrežom (točka 2. podtočka (d)) tako što će primijeniti postupak upravljanja rizikom utvrđen u Prilogu I. Uredbi (EU) br. 402/2013. Obrazloženje mora ocijeniti i potvrditi tijelo za procjenu (CSM RA).

4. Osim zahtjeva iz točke 2. i ako je to potrebno podnositelj zahtjeva dostavlja EZ izjavu o provjeri i tehničku dokumentaciju kojom dokazuje usklađenost sa sljedećim:

(a) posebnim slučajevima koji se odnose na bilo koji dio proširenog područja uporabe u ovom TSI-ju, TSI-ju za buku (Uredba (EU) br. 1304/2014), TSI-ju za osobe smanjene pokretljivosti (Uredba (EU) br. 1300/2014) i TSI-ju za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav (Uredba (EU) 2016/919);

(b) nacionalnim pravilima iz članka 13. stavka 2. točaka (a), (c) i (d) Direktive (EU) 2016/797 kako su priopćena u skladu s člankom 14. te direktive.

5. Tijelo za izdavanje odobrenja na internetskim stranicama Agencije objavljuje pojedinosti o alternativnim specifikacijama iz točke 2. podtočke (c) i zahtjevima za tehničku kompatibilnost s mrežom iz točke 2. podtočke (d) na temelju kojih je izdalo odobrenje za prošireno područje uporabe.

6. Ako odobreno vozilo nije moralo primjenjivati TSI-jeve ili njihove dijelove u skladu s člankom 9. Direktive 2008/57/EZ, podnositelj zahtjeva traži odstupanje u državama članicama za prošireno područje uporabe u skladu s člankom 7. Direktive (EU) 2016/797.

7. U skladu s člankom 54. stavkom 2. Direktive (EU) 2016/797 putnički vagoni koji se upotrebljavaju na temelju sporazuma Regolamento Internazionale Carrozze (RIC) smatraju se odobrenima u skladu s uvjetima prema kojima su upotrebljavani, uključujući područje uporabe u kojem prometuju. Nakon promjene koja zahtijeva novo odobrenje za stavljanje na tržište u skladu s člankom 21. stavkom 12. Direktive (EU) 2016/797, putnički vagoni prihvaćeni na temelju posljednjeg sporazuma RIC zadržavaju područje uporabe na kojem su prometovali bez daljnjih provjera nepromijenjenih dijelova.

_____

(*) Odluka Komisije 2007/756/EZ od 9. studenoga 2007. o donošenju zajedničke specifikacije nacionalnog registra vozila u skladu s člankom 14. stavcima 4. i 5. direktiva 96/48/EZ i 2001/16/EZ (SL L 305, 23.11.2007., str. 30.).

(**) Provedbena odluka Komisije (EU) 2018/1614 od 25. listopada 2018. o utvrđivanju specifikacija za registre vozila iz članka 47. Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća te o izmjeni i stavljanju izvan snage Odluke Komisije 2007/756/EZ (SL L 268, 26.10.2018., str. 53.).

(***) Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/779 od 16. svibnja 2019. o utvrđivanju detaljnih odredbi o sustavu izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje vozila na temelju Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 445/2011 (SL L 139 I, 27.5.2019., str. 360.).";

8. točka 7.5.2.3. „Pravila za proširenje područja uporabe postojećih željezničkih vozila koje nije obuhvaćeno EZ izjavom o provjeri" zamjenjuje se sljedećim:

„7.5.2.3. Pravila za provedbu

Komisija je 24. siječnja 2020. Agenciji Europske unije za željeznice podnijela zahtjev za pripremu paketa revizije TSI-ja koji se odnosi na digitalni željeznički i zeleni teretni promet (revizija 2022.).

U skladu s Delegiranom odlukom Komisije (EU) 2017/1474 paket revizije TSI-ja koji se odnosi na digitalni željeznički i zeleni teretni promet mora uključivati odredbe kojima se strategija za primjenu TSI-jeva preispituje i po mogućnosti pojednostavnjuje tako da se postupno, ali pravodobno smanje razlike u odnosu na ciljni sustav te istodobno osiguraju predvidivost i pravna sigurnost potrebne u sektoru. Te odredbe obuhvaćaju buduća prijelazna razdoblja i pitanje razdoblja valjanosti potvrda za sastavne dijelove interoperabilnosti i podsustave.

S istim ciljem da se postupno, ali pravodobno smanje razlike u odnosu na ciljni sustav te istodobno osiguraju predvidivost i pravna sigurnost potrebne u sektoru, moraju se razmotriti i odredbe kojima se pruža fleksibilnost u primjeni ažuriranih verzija normi, uključujući one uvedene u Prilogu IV. (TSI iz 2019. za lokomotive i putnička željeznička vozila) Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2019/776 (*).

_____

(*) Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/776 od 16. svibnja 2019. o izmjeni uredaba Komisije (EU) br. 321/2013, (EU) br. 1299/2014, (EU) br. 1301/2014, (EU) br. 1302/2014, (EU) br. 1303/2014 i (EU) 2016/919 te Provedbene odluke Komisije 2011/665/EU u pogledu usklađivanja s Direktivom (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća i provedbe posebnih ciljeva utvrđenih u Delegiranoj odluci Komisije (EU) 2017/1474 (SL L 139 I, 27.5.2019., str. 108.)";

9. Dodatak D. zamjenjuje se sljedećim:

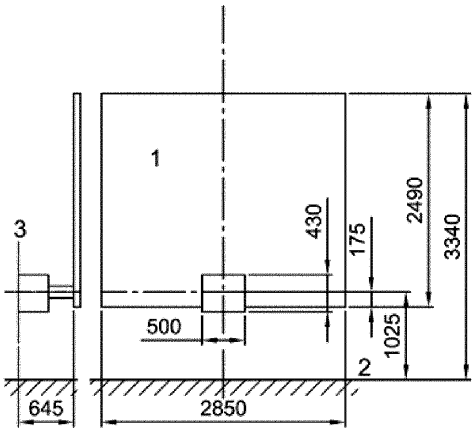
„„Dodatak D

Referentni vagon za lokomotive opremljene automatskim krajnjim središnjim odbojnim kvačilom koje na kvačilu mogu postići vučnu silu veću od 300 kN

Za sudare jedinice vlaka i teretnog vagona opremljenih teretnim kvačilima, teretni vagon predstavljen je masom od 80 t koja ima samo jedan stupanj slobode u translacijskom smjeru x. Geometrija sučelja vagona prikazana je na slici D.1. Pretpostavlja se da je geometrija stražnjeg zida i glave kvačila kruta. Vagon mora biti opremljen središnjim kvačilom s hodom od 110 mm i karakteristikom pomaka i sile prikazanim na slici D.2. Ukupni je kapacitet apsorpcije energije kvačila vagona 77 kJ.

Geometrija glave kvačila i visina iznad vrha tračnice moraju biti jednake onima u jedinici udarnog vlaka. Uzdužna udaljenost ravnine kvačila do stražnjeg zida vagona mora biti 645 mm. Radi pojednostavnjenja dopušteno je modelirati glave kvačila prema geometriji i visini na slici D.1.

Dimenzije su u milimetrima.

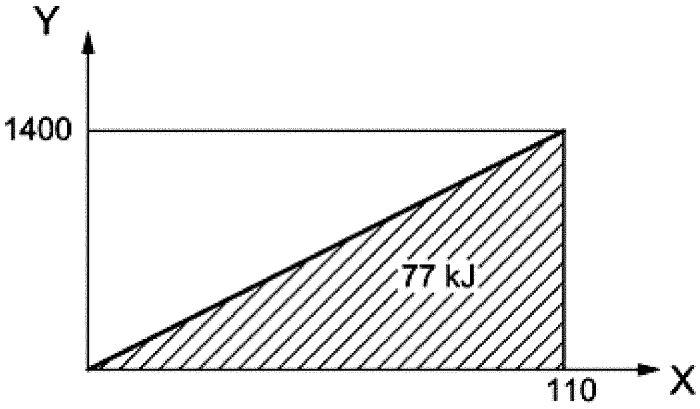


Legenda

1. stražnji kraj vagona
2. vrh tračnica
3. ravnina kvačila

Slika D.1.

Sučelje vagona sa središnjim kvačilom



Legenda

Y sila kvačila – kvačilo, u kN
X pomak, u mm

Slika D.2.

Karakteristika kvačila vagona”;”

10. u Dodatku J-1 indeks 8 tablice zamjenjuje se sljedećim:

„8.	Pasivna sigurnost – općenito	4.2.2.-5.	EN 15227:2008+A1:2010	mjerodavna odr. ([1]) osim Priloga A
	Pasivna sigurnost – kategorizacija			4-tablica 1.
	Pasivna sigurnost – scenariji			5-tablica 2, 6.
	Pasivna sigurnost – čistač tračnica			6.5.”

11. u Dodatku J-1 indeks 10 tablice zamjenjuje se sljedećim:

„10.	Podizanje i podizanje dizalicom – označavanje	4.2.2.6.	EN 15877-2:2013	4.5.19.”

12. u Dodatku J-1 indeks 36 tablice zamjenjuje se sljedećim:

„36.	Okolišni uvjeti – čistač tračnica	4.2.6.1.2.	EN 15227:2008 +A1:2010	mjerodavna odr. ([1])”

13. u Dodatku J-2 briše se indeks 2 tablice.

PRILOG III.

U Prilogu Uredbi (EU) 2016/919 dodaje se sljedeća točka 7.4.2.4.:

„7.4.2.4. Pravila za proširenje područja uporabe za postojeće vozilo

Pri podnošenju zahtjeva za proširenje područja uporabe na postojeća vozila u prometu koja su registrirana u nacionalnom registru vozila u skladu s Odlukom Komisije 2007/756/EZ (*) ili u Europskom registru vozila u skladu s Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2018/1614 (**) primjenjuju se sljedeća pravila:

1. vozila moraju biti u skladu s odgovarajućim posebnim odredbama primjenjivima u posebnim slučajevima iz točke 7.6. ovog Priloga i relevantnim nacionalnim pravilima iz članka 13. stavka 2. točaka (a), (c) i (d) Direktive (EU) 2016/797 priopćenima u skladu s člankom 14. te direktive. Osim toga, u slučaju djelomičnog ispunjavanja zahtjevâ ovog TSI-ja primjenjuju se odredbe iz točke 6.1.1.3. podtočke 3.;
2. vozila koja su već opremljena ETCS-om ili GSM-R-om ne treba modernizirati, osim ako je to potrebno radi tehničke kompatibilnosti;
3. vozila koja još nisu opremljena ETCS-om moraju ugraditi ETCS i biti u skladu sa skupom specifikacija br. 2 ili 3 iz tablica A.2.2. i A.2.3. Priloga A. Osim ako je to potrebno radi tehničke kompatibilnosti, zahtjev opremljenosti ETCS-om ne primjenjuje se na sljedeće:
   (a) vozila koja nisu posebno projektirana za prometovanje na prugama velikih brzina (***) ako su dobila odobrenje prije 1. siječnja 2015.;
   (b) vozila koja nisu posebno projektirana za prometovanje na prugama velikih brzina, a koja imaju odobrenje od 1. siječnja 2015., u bilo kojoj od sljedećih situacija:
      i. ako su namijenjena isključivo za prometovanje u jednoj državi članici izvan koridora navedenih u Prilogu I. Provedbenoj uredbi (EU) 2017/6 i izvan pruga kojima se osigurava povezanost s glavnim europskim lukama, ranžirnim kolodvorima, robnim terminalima i područjima robnog prometa kako su navedeni u Prilogu II. Uredbi (EU) br. 1315/2013;
      ii. ako su namijenjena za prekograničnu uslugu izvan transeuropske prometne mreže, tj. uslugu do prvog kolodvora u susjednoj zemlji ili do prvog kolodvora na kojem postoje daljnje veze u susjednu zemlju korištenjem samo pruga koje su izvan transeuropske prometne mreže;
   (c) vozila u državama članicama koje primjenjuju točku 7.4.3. podtočku 2. u kojima je područje uporabe nakon proširenja područja uporabe isključivo unutar iste države članice, osim kad područje uporabe nakon proširenja područja uporabe uključuje više od 150 km dionice opremljene ETCS-om u trenutku proširenja područja uporabe ili će se opremiti ETCS-om u roku od pet godina nakon proširenja područja uporabe tih vozila;
   (d) mobilnu željezničku opremu za izgradnju infrastrukture ili održavanje;
   (e) manevarske lokomotive.
4. Na vozila koja još nisu opremljena glasovnim radijem GSM-R ugrađuje se GSM-R uređaj u upravljačnici za glasovnu komunikaciju i ona moraju biti u skladu sa specifikacijama iz tablica A.2.1., A.2.2. i A.2.3. Priloga A ako je vozilo namijenjeno za uporabu na mreži, uključujući barem jednu točku opremljenu GSM-R-om, osim ako je postavljena na naslijeđeni sustav radijske komunikacije kompatibilan s razredom B koji je već ugrađen u vozilo.
5. Na vozila koja još nisu opremljena GSM-R-om za ETCS podatke ugrađuje se GSM-R radio samo za prijenos ETCS podataka i ona moraju biti u skladu sa specifikacijama iz tablica A.2.1., A.2.2. i A.2.3. Priloga A ako se na vozilo mora ugraditi ETCS u skladu s točkom 3. i namijenjeno je prometovanju na mreži u proširenom području uporabe koje je opremljeno samo ETCS-om razine 2 ili 3.
6. Ako odobreno vozilo nije moralo primjenjivati TSI-jeve ili njihove dijelove u skladu s člankom 9. Direktive 2008/57/EZ, podnositelj zahtjeva traži odstupanje u državama članicama za prošireno područje uporabe u skladu s člankom 7. Direktive (EU) 2016/797.

(*) Odluka Komisije 2007/756/EZ od 9. studenoga 2007. o donošenju zajedničke specifikacije nacionalnog registra vozila u skladu s člankom 14. stavcima 4. i 5. direktiva 96/48/EZ i 2001/16/EZ (SL L 305, 23.11.2007., str. 30.).

(**) Provedbena odluka Komisije (EU) 2018/1614 od 25. listopada 2018. o utvrđivanju specifikacija za registre vozila iz članka 47. Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća te o izmjeni i stavljanju izvan snage Odluke Komisije 2007/756/EZ (SL L 268, 26.10.2018., str. 53.).

(***) Kako je utvrđeno u Prilogu I. Direktive (EU) 2016/797.”