# VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2020/387

## z 9. marca 2020,

## ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 321/2013, (EÚ) č. 1302/2014 a (EÚ) 2016/919, pokiaľ ide o rozšírenie oblasti použitia a predĺženie prechodných období

**(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii ([1]), a najmä na jej článok 5 ods. 11,

keďže:

(1) Vozidlám, ktorým bolo udelené povolenie na uvedenie do prevádzky pred 15. júnom 2016, sa má podľa článku 54 ods. 2 a 3 smernice (EÚ) 2016/797 udeliť nové povolenie na uvedenie na trh v súlade s článkom 21 uvedenej smernice pred tým, ako ich možno začať prevádzkovať na jednej alebo viacerých sieťach, na ktoré sa ich pôvodné povolenie ešte nevzťahuje. Takéto vozidlá teda musia buď spĺňať platné technické špecifikácie interoperability (TSI) alebo sa na ne podľa článku 7 ods. 1 uvedenej smernice dané TSI nemusia uplatňovať. Zároveň je jedným z cieľov smernice (EÚ) 2016/797 zefektívniť a harmonizovať povoľovacie postupy na úrovni Únie v záujme uľahčenia voľného pohybu vozidiel. Na tento účel sa v ustanovení 7.6.1 prílohy k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 321/2013 ([2]) a v ustanovení 7.5.2.3 prílohy k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1302/2014 ([3]) požaduje vypracovanie ustanovení o flexibilite vzhľadom na spĺňanie požiadaviek TSI. V daných ustanoveniach sa má stanoviť, akú úroveň flexibility možno zaručiť v prípade rozšírenia oblasti použitia vozidiel uvedených do prevádzky pred 15. júnom 2016 pri súčasnom spĺňaní základných požiadaviek, ako aj udržaní primeranej úrovne bezpečnosti a prípadne jej zlepšení, ak to je prakticky uskutočniteľné. Uvedené nariadenia by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť. Ustanovenie týkajúce sa „rozšírenia oblasti použitia“ sa vzťahuje aj na prípady, keď je nutná úprava vozidla na zabezpečenie technickej kompatibility s novými sieťami; v takom prípade nezmenené časti vozidla zostávajú validované na základe predchádzajúceho povolenia. Obmedzenia predchádzajúcich povolení sa uplatňujú naďalej. Z tých istých dôvodov by sa také objasnenie malo uvádzať aj v nariadení Komisie (EÚ) 2016/919 ([4]).

(2) Notifikované orgány a povoľujúce subjekty v odvetví železničnej dopravy sledujú rozličné koncepcie uplatňovania rôznych prechodných ustanovení v ustanoveniach 7.1.1.2 až 7.1.1.8 a ustanovení 7.1.3.1 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 1302/2014. Podobne v odvetví železničnej dopravy existujú rozmanité koncepcie obdobia platnosti osvedčenia ES o typovej skúške alebo o preskúmaní návrhu v prípade zmien existujúceho typu železničného vozidla, ako sa stanovuje v ustanovení 7.2.2.2 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 321/2013 a ustanovení 7.1.2.2 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 1302/2014. Navyše je nevyhnutná ďalšia harmonizácia zameraná na zníženie odchýlok od cieľového systému, aby sa znížili náklady železníc a zabezpečila interoperabilita a konkurencieschopnosť. Vymenované ustanovenia by sa teda mali zmeniť s cieľom zabrániť rozdielom pri uplatňovaní predmetných prechodných ustanovení a období platnosti osvedčení, pričom budúce prechodné obdobia by mali byť zamerané na špecifické požiadavky s veľkým vplyvom na prebiehajúce projekty a nie na stanovovanie všeobecných výnimiek, a to takým spôsobom, aby sa rozdiely v porovnaní s cieľovým systémom včas zmiernili a zabezpečila sa predvídateľnosť a právna istota, ktorú odvetvie potrebuje. Dosiahnuť by sa to malo v rámci balíka na revíziu TSI týkajúcej sa digitálnej železničnej dopravy a ekologickej nákladnej dopravy (revízia v roku 2022), o ktorú Komisia 24. januára 2020 požiadala Železničnú agentúru Európskej únie.

([1]) Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44.

([2]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 321/2013 z 13. marca 2013 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – nákladné vozne“ systému železníc v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie Komisie 2006/861/ES (Ú. v. EÚ L 104, 12.4.2013, s. 1).

([3]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1302/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 228).

([4]) Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 z 27. mája 2016 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návestenie“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 158, 15.6.2016, s. 1).

(3) Okrem toho členské štáty a predmetné odvetvie zistili niekoľko technických a redakčných chýb v niektorých týchto nariadeniach a Slovenská republika zistila, že všeobecný špecifický prípad v oddiele 7.3.2.1 prílohy k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 321/2013 (WAG TSI) by sa mal vzťahovať aj na jej sieť s rozchodom koľaje 1 520 mm. Tieto chyby by sa mali opraviť.

(4) V zmysle rozhodnutia (EÚ) 2017/1474 by sa v TSI malo uvádzať, či sa orgány posudzovania zhody, ktoré už boli notifikované na základe predchádzajúcej verzie TSI, musia opätovne notifikovať a či sa má uplatniť zjednodušený proces notifikácie. Týmto nariadením sa zavádzajú len menšie zmeny a opätovné notifikovanie orgánov, ktoré už boli notifikované na základe predchádzajúcej verzie TSI, by nemalo byť potrebné.

(5) Týmto nariadením sa menia TSI s cieľom dosiahnuť interoperabilitu v rámci železničného systému Únie, zlepšovať a rozvíjať služby v rámci medzinárodnej železničnej dopravy, prispievať k progresívnemu vytváraniu vnútorného trhu a dopĺňať TSI v záujme zabezpečenia základných požiadaviek. Umožňuje dosiahnuť ciele a naplniť základné požiadavky smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES ([5]) a smernice (EÚ) 2016/797. Preto by toto nariadenie malo byť priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch vrátane členských štátov, ktoré na základe článku 57 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797 oznámili agentúre a Komisii predĺženie lehoty na transpozíciu, na základe čoho môžu pokračovať v uplatňovaní smernice 2008/57/ES najneskôr do 15. júna 2020. Notifikované orgány pôsobiace na základe smernice 2008/57/ES v členských štátoch, ktoré predĺžili lehotu na transpozíciu, by mali mať možnosť vydávať osvedčenie „ES“ v súlade s týmto nariadením dovtedy, kým sa bude smernica 2008/57/ES uplatňovať v členskom štáte, v ktorom sú zriadené.

(6) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru uvedeného v článku 51 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/797,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

*Článok 1*

**Zmeny WAG TSI**

Nariadenie (EÚ) č. 321/2013 sa mení takto:

1. V článku 3 sa dopĺňa písmeno d):

„d) ak sa oblasť použitia rozšíri v súlade s článkom 54 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/797, uplatňujú sa ustanovenia oddielu 7.2.2.4 prílohy k tomuto nariadeniu.“

2. Príloha sa mení v súlade s prílohou I k tomuto nariadeniu.

*Článok 2*

**Zmeny LOC&PAS TSI**

Nariadenie (EÚ) č. 1302/2014 sa mení takto:

1. Článok 3 ods. 2 sa mení takto:

„2. TSI sa neuplatňuje na existujúce železničné koľajové vozidlá v rámci železničného systému v Únii, ktoré sú k 1. januáru 2015 už uvedené do prevádzky na celej železničnej sieti ľubovoľného členského štátu, alebo na jej časti, okrem prípadu,

a) keď sú predmetom obnovy alebo modernizácie v súlade s oddielom 7.1.2 prílohy k tomuto nariadeniu, alebo

b) oblasť použitia sa rozšíri v súlade s článkom 54 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/797 a v takom prípade sa uplatňujú ustanovenia oddielu 7.1.4 prílohy k tomuto nariadeniu.“

2. V článku 11 ods. 1 druhom pododseku sa úvodná veta nahrádza takto:

„Naďalej sa však bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia 7.1.1.4 až 7.1.1.8 prílohy, uplatňujú na:“;

3. Príloha sa mení v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu.

([5]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1).

*Článok 3*

**Zmeny CCS TSI**

Nariadenie (EÚ) 2016/919 sa mení takto:

1. Článok 2 ods. 2 sa mení takto:

„2. Táto TSI sa neuplatňuje na existujúce subsystémy „traťové riadenie-zabezpečenie a návestenie“ a „vozidlové riadenie-zabezpečenie a návestenie“ železničného systému, ktoré v deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia už boli uvedené do prevádzky v celej železničnej sieti niektorého členského štátu alebo na jej časti, s výnimkou prípadov,

a) keď je subsystém predmetom obnovy alebo modernizácie v súlade s oddielom 7 prílohy k tomuto nariadeniu, alebo

b) oblasť použitia sa rozšíri v súlade s článkom 54 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/797 a v takom prípade sa uplatňujú ustanovenia oddielu 7.4.2.4 prílohy k tomuto nariadeniu.“

2. Príloha sa mení v súlade s prílohou III k tomuto nariadeniu.

*Článok 4*

**Orgány posudzovania zhody**

1. Notifikácie orgánov posudzovania zhody na účely nariadení (EÚ) č. 321/2013, (EÚ) č. 1302/2014 a (EÚ) 2016/919 zostávajú platné na základe uvedených nariadení zmenených týmto nariadením.

2. Orgány posudzovania zhody, ktoré boli notifikované v súlade so smernicou 2008/57/ES, môžu vydávať osvedčenia „ES“ o overení a osvedčenia „ES“ o zhode alebo vhodnosti na použitie pre komponenty interoperability v súlade s týmto nariadením dovtedy, kým sa bude smernica 2008/57/ES uplatňovať v členskom štáte, v ktorom sú zriadené, v súlade s článkom 57 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797, najneskôr však do 15. júna 2020.

*Článok 5*

**Nadobudnutie účinnosti**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 9. marca 2020

*Za Komisiu*
*Predsedníčka*
Ursula VON DER LEYEN

*PRÍLOHA I*

Príloha k nariadeniu (EÚ) č. 321/2013 sa mení takto:

1. V ustanovení 4.2.2.2 sa dopĺňa názov „Pevnosť jednotky“;

2. V ustanovení 6.1.2.2 sa medzi prvý a druhý odsek dopĺňa tento odsek:

„Alternatívne preukázanie zhody je povolené v súlade s bodom 6.1.2.4a.“;

3. V ustanovení 6.1.2.3 sa pred písmeno b) dopĺňa tento odsek:

„Alternatívne preukázanie zhody je povolené v súlade s bodom 6.1.2.4a.“;

4. V ustanovení 6.1.2.4 sa na konci dopĺňa tento odsek:

„Alternatívne preukázanie zhody je povolené v súlade s bodom 6.1.2.4a.“;

5. Medzi ustanovenia 6.1.2.4 a 6.1.2.5 sa dopĺňa toto ustanovenie 6.1.2.4a:

„Keď sa normy EN uvedené v bodoch 6.1.2.2, 6.1.2.3 a 6.1.2.4 nevzťahujú na navrhované technické riešenie, pripúšťa sa použitie iných noriem na preukázanie zhody mechanického správania zostavy dvojkolesia, mechanických vlastností kolies a mechanickej odolnosti a únavových vlastností nápravy; v takom prípade musí notifikovaný orgán overiť, že alternatívne normy sú súčasťou technicky konzistentného súboru noriem platných pre konštrukčné riešenie, konštrukciu a skúšanie dvojkolesí, pričom sa v danom súbore noriem stanovujú osobitné požiadavky na dvojkolesia, kolesá a nápravy vzťahujúce sa na:

— zostavu dvojkolesia,

— mechanickú odolnosť,

— únavové vlastnosti,

— hraničné hodnoty prípustného napätia,

— termomechanické vlastnosti.

Pri uvedenom preukazovaní sa možno odvolávať len na normy, ktoré sú verejne dostupné. Overením, ktoré vykonáva notifikovaný orgán, sa zaisťuje konzistentnosť metodiky alternatívnych noriem, predpokladov, ktoré formuluje žiadateľ, plánovaného technického riešenia a plánovanej oblasti použitia.“;

6. V ustanovení 7.2.2.2 sa tri odseky priamo nasledujúce za tabuľkou 11a nahrádzajú takto:

„S cieľom zabezpečiť osvedčenie ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu sa môže notifikovaný orgán, ktorý bol vybratý subjektom riadiacim zmenu, odvolať na:

— pôvodné osvedčenie ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu v prípade tých častí návrhu, ktoré sa nemenia, alebo tých častí, ktoré sa menia, no nemajú vplyv na zhodu subsystému, pokiaľ je toto osvedčenie stále platné (počas 10 rokov trvania fázy B),

— dodatočné osvedčenie ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu (ktorým sa mení pôvodné osvedčenie) pre upravené časti návrhu, ktoré majú vplyv na zhodu subsystému s najnovšou verziou tejto TSI, ktorá je v tom čase účinná.

Obdobie platnosti nového osvedčenia ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu v prípade upraveného typu, variantu typu alebo verzie typu je obmedzené na 10 rokov od dátumu vydania a nesmie presiahnuť 14 rokov od dátumu, keď žiadateľ vymenoval notifikovaný orgán pre pôvodný typ železničných koľajových vozidiel (začiatok fázy A pôvodného osvedčenia ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu).“;

7. V ustanovení 7.2.2.2 sa riadok „4.2.4.3.2.1. Prevádzková brzda“ v tabuľke 11a nahrádza takto:

| | | | |
|---|---|---|---|
| „4.2.4.3.2.1 Prevádzková brzda | brzdná dráha | zmena brzdnej dráhy o viac než ± 10 %<br>Poznámka: Používa sa aj percentuálny podiel brzdnej váhy (označuje sa tiež ako „lambda“ alebo ako „percento brzdiacej hmotnosti“) alebo brzdiaca hmotnosť, pričom ich možno pomocou výpočtu odvodiť (priamo alebo podľa dĺžky brzdnej dráhy) z profilov spomalenia.<br>Povolená zmena je rovnaká (± 10 %). | neuvádza sa |
| | maximálne spomalenie pri stave zaťaženia „konštrukčná hmotnosť pri bežnom užitočnom zaťažení“ pri maximálnej konštrukčnej rýchlosti | zmena maximálneho priemerného spomalenia pri brzdení o viac než ± 10 % | neuvádza sa“ |

8. V ustanovení 7.2.2.3 sa prvý odsek nahrádza takto:

„Dodatočne k ustanoveniu 7.2.2.2 sa aj tieto pravidlá vzťahujú na existujúce jednotky, ktorým bolo prvé povolenie na uvedenie do prevádzky udelené pred 1. januárom 2015, pri ktorých rozsah zmeny ovplyvňuje základné parametre, na ktoré sa vyhlásenie ES nevzťahuje.“;

9. V ustanovení 7.2.2.3 sa tretí odsek nahrádza takto:

„Osobitné pravidlo uvedené v predchádzajúcom odseku sa nevzťahuje na zmeny, ktoré ovplyvňujú základné parametre a sú zaradené do kategórie podľa článku 21 ods. 12 písm. a) v tabuľke 11b. V prípade takýchto zmien je súlad s požiadavkami TSI povinný“;

10. Dopĺňa sa ustanovenie 7.2.2.4:

„7.2.2.4. Pravidlá rozšírenia oblasti použitia existujúcich jednotiek, na ktoré sa udelilo povolenie v súlade so smernicou 2008/57/ES alebo boli v prevádzke pred 19. júlom 2010

1. Ak nie je dosiahnutá úplná zhoda s touto TSI, bod 2 sa uplatňuje na jednotky, ktoré v čase žiadosti o rozšírenie ich oblasti použitia v súlade s článkom 21 ods. 13 smernice (EÚ) 2016/797 spĺňajú tieto podmienky:

   1. boli povolené v súlade so smernicou 2008/57/ES alebo sa uviedli do prevádzky pred 19. júlom 2010;

   2. sú zaregistrované v národnom registri vozidiel v súlade s rozhodnutím Komisie 2007/756/ES (*) alebo v európskom registri vozidiel v súlade s vykonávacím rozhodnutím Komisie (EÚ) 2018/1614 (**) s registračným kódom „00“ („platný“) a udržiavané v bezpečnom prevádzkovom stave v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/779 (***).

   Nasledujúce ustanovenia o rozšírení oblasti použitia sa uplatňujú aj v kombinácii s novým povolením, ako sa vymedzuje v článku 14 ods. 3 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/545.

2. Povolenie rozšírenej oblasti použitia jednotiek uvedených v bode 1 je založené na prípadne existujúcom povolení, technickej kompatibilite medzi jednotkami a sieťou v súlade s článkom 21 ods. 3 písm. d) smernice (EÚ) 2016/797 a spĺňaní základných konštrukčných charakteristík v tabuľke 11a tejto TSI pri zohľadnení prípadných obmedzení.

   Žiadateľ musí vzhľadom na každý základný parameter uvedený v stĺpci 1 tabuľky 11a tejto TSI poskytnúť „vyhlásenie ES o overení“ spolu s technickou dokumentáciou, v ktorej sa preukazuje, že s požiadavkami stanovenými v tejto TSI alebo s ustanoveniami s rovnocenným účinkom sa dosiahla zhoda jedným z týchto spôsobov alebo ich kombináciou:

   a) zhoda s požiadavkami tejto TSI, ako sa uvádza v predchádzajúcej časti textu;

   b) zhoda so zodpovedajúcimi požiadavkami stanovenými v predchádzajúcej TSI, ako sa uvádza v predchádzajúcej časti textu;

c) zhoda s alternatívnymi špecifikáciami, pri ktorých sa vychádza z predpokladu, že majú rovnocenný účinok ako príslušné požiadavky stanovené v tejto TSI, ako sa uvádza v predchádzajúcej časti textu;

d) dôkaz, že požiadavky na technickú kompatibilitu so sieťou rozšírenej oblasti použitia sú rovnocenné s požiadavkami na technickú kompatibilitu so sieťou, pre ktorú je jednotka už povolená alebo v prevádzke. Takýto dôkaz musí predložiť žiadateľ a môže byť založený na údajoch v registri železničnej infraštruktúry (RINF).

3. Rovnocenný účinok alternatívnych špecifikácií s požiadavkami tejto TSI [bod 2 písm. c)] a rovnocennosť požiadaviek na technickú kompatibilitu so sieťou [bod 2 písm. d)] musí žiadateľ opodstatniť a zdokladovať uplatnením procesu riadenia rizík stanoveného v prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. 402/2013. Žiadateľ musí poskytnúť pozitívne posúdenie, ktoré vypracoval orgán pre posudzovanie.

4. Dodatočne k požiadavkám uvedeným v bode 2 a v prípade potreby žiadateľ musí poskytnúť vyhlásenie ES o overení spolu s technickou dokumentáciou preukazujúcou zhodu s:

a) konkrétnymi prípadmi týkajúcimi sa akejkoľvek časti rozšírenej oblasti použitia, ktorá je uvedená v tejto TSI, v TSI týkajúcej sa hluku [nariadenie (EÚ) č. 1304/2014] a TSI týkajúcej sa CCS [nariadenie (EÚ) 2016/919];

b) vnútroštátnymi pravidlami uvedenými v článku 13 ods. 2 písm. a), c) a d) smernice (EÚ) 2016/797 a notifikovanými v súlade s článkom 14 uvedenej smernice.

5. Povoľujúci subjekt na webovej stránke agentúry uverejní podrobnosti k alternatívnym špecifikáciám uvedeným v bode 2 písm. c) a požiadavkám na technickú kompatibilitu so sieťou uvedenú v bode 2 písm. d), na základe ktorých udelil povolenie na rozšírenú oblasť použitia.

6. Ak bolo povolené vozidlo na základe článku 9 smernice 2008/57/ES oslobodené od uplatňovania TSI alebo ich častí, žiadateľ požiada o výnimky v členských štátoch patriacich do rozšírenej oblasti použitia v súlade s článkom 7 smernice (EÚ) 2016/797.

7. V súlade s článkom 54 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797 sa vozne používané na základe dohody Regolamento Internazionale Veicoli (RIV) považujú za povolené v súlade s podmienkami, za ktorých sa doteraz používali, vrátane oblasti použitia, kde sa prevádzkujú. Ak sa vykonala zmena, ktorá si vyžaduje nové povolenie na účely uvedenia na trh v súlade s článkom 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797, zostáva v prípade vozňov pripustených na základe aktuálnej dohody RIV oblasť použitia, kde sa prevádzkujú, nezmenená, a to bez ďalších kontrol nezmenených častí vozňov.

---

(*) Rozhodnutie Komisie 2007/756/ES z 9. novembra 2007, ktorým sa prijíma spoločná špecifikácia národného registra vozidiel uvedená v článku 14 ods. 4 a 5 smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES (Ú. v. EÚ L 305, 23.11.2007, s. 30).

(**) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/1614 z 25. októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES (Ú. v. EÚ L 268, 26.10.2018, s. 53).

(***) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/779 zo 16. mája 2019, ktorým sa stanovujú podrobné ustanovenia o systéme certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 445/2011 (Ú. v. EÚ L 139 I, 27.5.2019, s. 360).“

11. V ustanovení 7.3.2.1 sa prvá veta nahrádza takto:

„Jednotky prevádzkované medzi členským štátom a treťou krajinou na sieti s rozchodom koľaje 1520 mm: špecifický prípad Fínsko, Poľsko, Slovenská republika a Švédsko.“

12. V ustanovení 7.3.2.2 písm. a) sa posledný odsek nahrádza takto:

„Jednotky vzájomne uznané v súlade s bodom 7.1.2 a jednotky vybavené vozidlovým zariadením na monitorovanie stavu nápravových ložísk sú vyňaté z rozsahu pôsobnosti tohto špecifického prípadu. Výnimka na jednotky v súlade s bodom 7.1.2 nie je uplatniteľná, ak sa používajú iné metódy posudzovania zhody v súlade s bodom 6.1.2.4a.“

13. V ustanovení 7.3.2.5 sa názov nahrádza takto:

„7.3.2.5. Vlastnosti dvojkolesí, kolies a náprav (body 4.2.3.6.2 a 4.2.3.6.3.)

Špecifický prípad Spojené kráľovstvo (pre Veľkú Britániu)“.

14. Ustanovenie 7.6.1. „Pravidlá rozšírenia oblasti použitia existujúcich železničných koľajových vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje vyhlásenie ES o overení“ sa nahrádza takto:

„7.6.1. *Pravidlá vykonávania*

Komisia 24. januára 2020 zaslala Železničnej agentúre Európskej únie žiadosť o prípravu balíka na revíziu TSI týkajúcej sa digitálnej železničnej dopravy a ekologickej nákladnej dopravy (revízia v roku 2022).

Podľa delegovaného rozhodnutia Komisie (EÚ) 2017/1474 má balík na revíziu TSI týkajúcej sa digitálnej železničnej dopravy a ekologickej nákladnej dopravy zahŕňať ustanovenia o preskúmaní a ak je to možné, zjednodušení stratégie uplatňovania danej TSI, a to takým spôsobom, aby sa rozdiely v porovnaní s cieľovým systémom postupne, ale včas zmiernili a zabezpečila sa predvídateľnosť a právna istota, ktorú odvetvie potrebuje. Dané ustanovenia sa musia vzťahovať na budúce prechodné obdobia, ako aj na otázku obdobia platnosti osvedčení komponentov interoperability a subsystémov.

Navyše s tým istým cieľom, teda zabezpečiť postupné, ale včasné zmiernenie rozdielov v porovnaní s cieľovým systémom a zároveň zabezpečiť predvídateľnosť a právnu istotu, ktorú odvetvie potrebuje, sa zvážia ustanovenia o pružnosti pri uplatňovaní aktualizovaných verzií noriem vrátane noriem zavedených v prílohe I (WAG 2019 TSI) k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/776 (*).

(*) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/776 zo 16. mája 2019, ktorým sa menia nariadenia Komisie (EÚ) č. 321/2013, (EÚ) č. 1299/2014, (EÚ) č. 1301/2014, (EÚ) č. 1302/2014 a (EÚ) č. 1303/2014, nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 a vykonávacie rozhodnutie Komisie 2011/665/EÚ, pokiaľ ide o zosúladenie so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a vykonávanie špecifických cieľov stanovených v delegovanom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2017/1474 (Ú. v. EÚ L 139 I, 27.5.2019, s. 108).“

15. V dodatku C „Ďalšie voliteľné podmienky“ sa na konci dopĺňa tento bod:

„C. 20. Dynamické správanie pri jazde:

Kombinácia maximálnej prevádzkovej rýchlosti a maximálnej prípustnej hodnoty nedostatku prevýšenia musí zodpovedať údajom v tabuľke H.1 normy EN 14363:2016.

Pokiaľ ide o jednotky vybavené uznaným pojazdovým mechanizmom opísané v kapitole 6 normy EN 16235:2013, vychádza sa z toho, že sú v zhode s touto požiadavkou.“

*PRÍLOHA II*

Príloha k nariadeniu (EÚ) č. 1302/2014 sa mení takto:

1. V ustanovení 4.2.2.5 sa text v bode (5) „pod indexovým č. 8 v oddiele 5 tabuľky 1“ nahrádza znením „pod indexovým č. 8 v oddiele 4 tabuľky 1“.

2. V ustanovení 4.2.2.5 sa text v bode (6) „pod indexovým č. 8 v oddiele 5 tabuľky 3“ nahrádza znením „pod indexovým č. 8 v oddiele 5 tabuľky 2“.

3. V ustanovení 4.2.2.5 sa bod (7) nahrádza takto:

„(7) Ak sa scenáre 1 a 2 uplatňujú na rušne vybavené automatickými stredovými nárazníkovými spriahadlami a schopné dosahovať ťažnú silu na spriahadle vyššiu než 300 kN, ako sa opisuje v tabuľke 2 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 8, pre „kolíznu rýchlosť“ a „kolízneho partnera“ v rozsahu pôsobnosti tejto TSI platia tieto podmienky:

— 20 km/h namiesto 36 km/h v prípade scenárov 1 a 2 a

— referenčný vozeň opísaný v dodatku D namiesto referenčného vozňa opísaného v prílohe C.1 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 8 v prípade scenára 2.

*Poznámka*: takáto vysoká ťažná sila sa vyžaduje pre ťažké vlečné nákladné rušne.“

4. V ustanovení 6.2.3.7 sa na koniec bodu 7 dopĺňa táto veta:

„Overením, ktoré vykonáva notifikovaný orgán, sa zaisťuje konzistentnosť metodiky alternatívnych noriem, predpokladov, ktoré formuluje žiadateľ, plánovaného technického riešenia a plánovanej oblasti použitia.“;

5. V ustanovení 7.1.2.2 sa bod (11) nahrádza takto:

„(11) S cieľom zabezpečiť osvedčenie ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu sa môže notifikovaný orgán, ktorý bol vybratý subjektom riadiacim zmenu, odvolať na:

— pôvodné osvedčenie ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu v prípade tých častí návrhu, ktoré sa nemenia, alebo tých častí, ktoré sa menia, no nemajú vplyv na zhodu subsystému, pokiaľ je toto osvedčenie stále platné (počas 7 rokov trvania fázy B),

— dodatočné osvedčenie ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu (ktorým sa mení pôvodné osvedčenie) pre upravené časti návrhu, ktoré majú vplyv na zhodu subsystému s najnovšou verziou tejto TSI, ktorá je v tom čase účinná.

Obdobie platnosti nového osvedčenia ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu v prípade upraveného typu, variantu typu alebo verzie typu je obmedzené na 7 rokov od dátumu vydania a nesmie presiahnuť 14 rokov od dátumu, keď žiadateľ vymenoval notifikovaný orgán pre pôvodný typ železničných koľajových vozidiel (začiatok fázy A pôvodného osvedčenia ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu).“

6. V ustanovení 7.1.3.1 sa bod 4 nahrádza takto:

„4. Základ posudzovania podľa TSI pre typ je vymedzený na čas trvania fázy A (najviac sedem rokov). Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia 7.1.1.4 až 7.1.1.8, sa počas trvania fázy A základňa posudzovania pre overenie ES, ktorú má použiť notifikovaný orgán, nesmie zmeniť.“

7. Dopĺňa sa toto ustanovenie 7.1.4:

„7.1.4. *Pravidlá rozšírenia oblasti použitia existujúcich železničných koľajových vozidiel, na ktoré sa udelilo povolenie v súlade so smernicou 2008/57/ES alebo boli v prevádzke pred 19. júlom 2010*

1. Ak nie je dosiahnutá úplná zhoda s touto TSI, bod 2 sa uplatňuje na železničné koľajové vozidlá, ktoré v čase žiadosti o rozšírenie ich oblasti použitia v súlade s článkom 21 ods. 13 smernice (EÚ) 2016/797 spĺňajú tieto podmienky:

a) boli povolené v súlade so smernicou 2008/57/ES alebo sa uviedli do prevádzky pred 19. júlom 2010;

b) sú zaregistrované v národnom registri vozidiel v súlade s rozhodnutím Komisie 2007/756/ES (*) alebo v európskom registri vozidiel v súlade s vykonávacím rozhodnutím Komisie 2018/1614 (**) s registračným kódom „00“ („platný“) a udržiavané v bezpečnom prevádzkovom stave v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/779 (***).

Nasledujúce ustanovenia o rozšírení oblasti použitia sa uplatňujú aj v kombinácii s novým povolením, ako sa vymedzuje v článku 14 ods. 3 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/545.

2. Povolenie rozšírenej oblasti použitia železničných koľajových vozidiel uvedených v bode 1 je založené na prípadne existujúcom povolení, technickej kompatibilite medzi železničnými koľajovými vozidlami a sieťou v súlade s článkom 21 ods. 3 písm. d) smernice (EÚ) 2016/797 a spĺňaní základných konštrukčných charakteristík v tabuľkách 17a a 17b a tejto TSI pri zohľadnení prípadných obmedzení.

Žiadateľ musí poskytnúť „vyhlásenie ES o overení“ spolu s technickou dokumentáciou, v ktorej preukáže splnenie požiadaviek stanovených v tejto TSI alebo ustanovení s rovnocenným účinkom za každý základný parameter uvedený v stĺpci 1 tabuliek 17a a 17b a s týmito ustanoveniami tejto 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 (ak sa jazda cez úseky s oddelenými fázami alebo s oddelenými systémami riadi automaticky), 4.2.9.3.1, 4.2.9.6, 4.2.12 a 4.2.12.6,

— 4.2.5.3 v Taliansku,

— 4.2.5.3.5 a 4.2.9.2.1 v Nemecku

jedným z týchto spôsobov alebo ich kombináciou:

a) zhoda s požiadavkami stanovenými v tejto TSI, ako sa uvádza v predchádzajúcej časti textu;

b) zhoda so zodpovedajúcimi požiadavkami stanovenými v predchádzajúcej TSI, ako sa uvádza v predchádzajúcej časti textu;

c) zhoda s alternatívnymi špecifikáciami, pri ktorých sa vychádza z predpokladu, že majú rovnocenný účinok ako príslušné požiadavky stanovené v tejto TSI, ako sa uvádza v predchádzajúcej časti textu;

d) dôkaz, že požiadavky na technickú kompatibilitu so sieťou rozšírenej oblasti použitia sú rovnocenné s požiadavkami na technickú kompatibilitu so sieťou, pre ktorú sú železničné koľajové vozidlá už povolené alebo v prevádzke. Takýto dôkaz musí predložiť žiadateľ a môže byť založený na údajoch v registri železničnej infraštruktúry (RINF).

3. Rovnocenný účinok alternatívnych špecifikácií s požiadavkami tejto TSI [bod 2 písm. c)] a rovnocennosť požiadaviek na technickú kompatibilitu so sieťou [bod 2 písm. d)] musí žiadateľ opodstatniť a zdokladovať uplatnením procesu riadenia rizík stanoveného v prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. 402/2013. Opodstatnenie musí posúdiť a potvrdiť orgán pre posudzovanie.

4. Dodatočne k požiadavkám uvedeným v bode 2 a v prípade potreby žiadateľ musí poskytnúť vyhlásenie ES o overení spolu s technickou dokumentáciou preukazujúcou zhodu s:

a) konkrétnymi prípadmi týkajúcimi sa akejkoľvek časti rozšírenej oblasti použitia, ktorá je uvedená v tejto TSI, v TSI týkajúcej sa hluku [nariadenie (EÚ) č. 1304/2014], TSI týkajúcej sa PRM [nariadenie (EÚ) č. 1300/2014] a TSI týkajúcej sa CCS [nariadenie (EÚ) 2016/919];

b) vnútroštátnymi pravidlami uvedenými v článku 13 ods. 2 písm. a), c) a d) smernice (EÚ) 2016/797 a notifikovanými v súlade s článkom 14 uvedenej smernice.

5. Povoľujúci subjekt na webovej stránke agentúry uverejní podrobnosti k alternatívnym špecifikáciám uvedeným v bode 2 písm. c) a požiadavkám na technickú kompatibilitu so sieťou uvedenú v bode 2 písm. d), na základe ktorých udelil povolenie na rozšírenú oblasť použitia.

6. Ak bolo povolené vozidlo na základe článku 9 smernice 2008/57/ES oslobodené od uplatňovania TSI alebo ich častí, žiadateľ požiada o výnimky v členských štátoch patriacich do rozšírenej oblasti použitia v súlade s článkom 7 smernice (EÚ) 2016/797.

7. V súlade s článkom 54 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797 sa osobné vozne používané na základe dohody Regolamento Internazionale Carrozze (RIC) považujú za povolené v súlade s podmienkami, za ktorých sa doteraz používali, vrátane oblasti použitia, kde sa prevádzkujú. Ak sa vykonala zmena, ktorá si vyžaduje nové povolenie na účely uvedenia na trh v súlade s článkom 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797, zostáva v prípade osobných vozňov pripustených na základe aktuálnej dohody RIC oblasť použitia, kde sa prevádzkujú, nezmenená, a to bez ďalších kontrol nezmenených častí vozňov.

_____

(*) Rozhodnutie Komisie 2007/756/ES z 9. novembra 2007, ktorým sa prijíma spoločná špecifikácia národného registra vozidiel uvedená v článku 14 ods. 4 a 5 smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES (Ú. v. EÚ L 305, 23.11.2007, s. 30).

(**) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/1614 z 25. októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES (Ú. v. EÚ L 268, 26.10.2018, s. 53).

(***) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/779 zo 16. mája 2019, ktorým sa stanovujú podrobné ustanovenia o systéme certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 445/2011 (Ú. v. EÚ L 139 I, 27.5.2019, s. 360).“

8. Ustanovenie 7.5.2.3. „Pravidlá rozšírenia oblasti použitia existujúcich železničných koľajových vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje vyhlásenie ES o overení“ sa nahrádza takto:

„7.5.2.3. Pravidlá vykonávania

Komisia 24. januára 2020 zaslala Železničnej agentúre Európskej únie žiadosť o prípravu balíka na revíziu TSI týkajúcej sa digitálnej železničnej dopravy a ekologickej nákladnej dopravy (revízia v roku 2022).

Podľa delegovaného rozhodnutia Komisie (EÚ) 2017/1474 má balík na revíziu TSI týkajúcej sa digitálnej železničnej dopravy a ekologickej nákladnej dopravy zahŕňať ustanovenia o preskúmaní a ak je to možné, zjednodušení stratégie uplatňovania danej TSI, a to takým spôsobom, aby sa rozdiely v porovnaní s cieľovým systémom postupne, ale včas zmiernili a zabezpečila sa predvídateľnosť a právna istota, ktorú odvetvie potrebuje. Dané ustanovenia sa musia vzťahovať na budúce prechodné obdobia, ako aj na otázku obdobia platnosti osvedčení komponentov interoperability a subsystémov.

Navyše s tým istým cieľom, teda zabezpečiť postupné, ale včasné zmiernenie rozdielov v porovnaní s cieľovým systémom a zároveň zabezpečiť predvídateľnosť a právnu istotu, ktorú odvetvie potrebuje, sa zvážia ustanovenia o pružnosti pri uplatňovaní aktualizovaných verzií noriem vrátane noriem zavedených v prílohe IV (LOC&PAS 2019 TSI) k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/776 (*).

_____

(*) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/776 zo 16. mája 2019, ktorým sa menia nariadenia Komisie (EÚ) č. 321/2013, (EÚ) č. 1299/2014, (EÚ) č. 1301/2014, (EÚ) č. 1302/2014 a (EÚ) č. 1303/2014, nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 a vykonávacie rozhodnutie Komisie 2011/665/EÚ, pokiaľ ide o zosúladenie so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a vykonávanie špecifických cieľov stanovených v delegovanom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2017/1474 (Ú. v. EÚ L 139 I, 27.5.2019, s. 108).“

9. Dodatok D sa nahrádza takto:

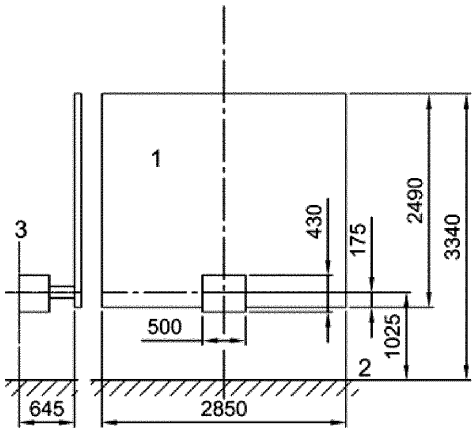
*„Dodatok D*

**Referenčný vozeň pre rušne vybavené automatickými stredovými nárazníkovými spriahadlami a schopné dosahovať ťažnú silu na spriahadle vyššiu než 300 kN**

V prípade zrážky medzi vlakovou jednotkou a vozňom, pričom oba sú vybavené vysokozáťažovými spriahadlami, treba vozeň znázorniť ako masu s hmotnosťou 80 t len s jedným translačným stupňom voľnosti v smere x. Geometria rozhrania vozňa je zobrazená na obrázku D.1. Vychádza sa z predpokladu, že geometria zadnej steny a hlavy spriahadla je pevná. Vozeň musí byť vybavený stredovým spriahadlom so zdvihom 110 mm a vykazovať charakteristiku sila – posun, ako sa uvádza na obrázku D.2. Celková kapacita absorpcie energie spriahadla vozňa je 77 kJ.

Geometria hlavy spriahadla a výška nad temenom koľajnice musia byť rovnaké ako pri narážajúcej vlakovej jednotke. Vzdialenosť roviny spriahadla od zadnej steny vozňa musí byť 645 mm. Na účely zjednodušenia je povolené modelovať hlavy spriahadla pomocou geometrie a výšky udanej na obrázku D.1.

Rozmery v milimetroch

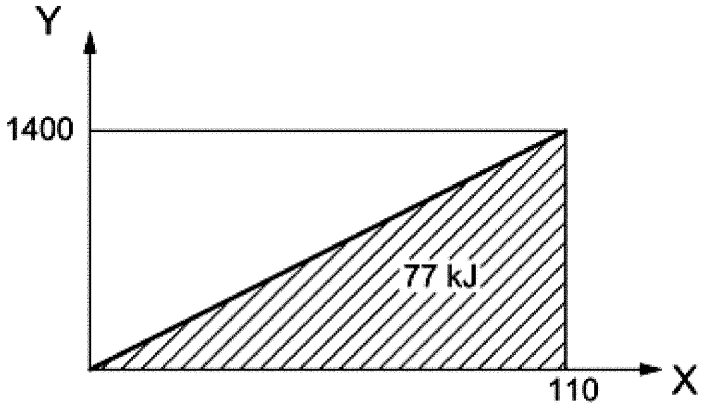



*Legenda:*

1. koniec vozňa
2. temeno koľajnice
3. rovina spriahadla

*Obrázok D.1*

**Rozhranie vozňa so stredovým spriahadlom**




*Legenda:*

Y sila spriahadla – spriahadlo, v kN
X posun, v mm

*Obrázok D.2*

**Vlastnosti spriahadla vozňa**“

10. V doplnku J-1 sa text pod indexovým č. 8 tabuľky nahrádza takto:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| „8 | Pasívna bezpečnosť – všeobecné ustanovenia | 4.2.2.5 | EN 15227:2008+A1:2010 | príslušné ustanovenia[1] okrem: príloha A |
| | Pasívna bezpečnosť – kategorizácia | | | 4-tabuľka 1 |
| | Pasívna bezpečnosť – scenáre | | | 5-tabuľka 2, 6 |
| | Pasívna bezpečnosť – zmetadlo prekážok | | | 6.5“ |

11. V doplnku J-1 sa text pod indexovým č. 10 tabuľky nahrádza takto:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| „10 | Zdvíhanie a nakoľajovanie – označenie | 4.2.2.6 | EN 15877-2:2013 | 4.5.19“ |

12. V doplnku J-1 sa text pod indexovým č. 36 tabuľky nahrádza takto:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| „36 | Podmienky prostredia – zmetadlo prekážok | 4.2.6.1.2 | EN 15227:2008 +A1:2010 | príslušné ustanovenia[1]“ |

13. V doplnku J-2 sa vypúšťa indexové č. 2 tabuľky.

*PRÍLOHA III*

V prílohe k nariadeniu (EÚ) 2016/919 sa dopĺňa ustanovenie 7.4.2.4:

„7.4.2.4. Pravidlá rozšírenia oblasti použitia existujúcich vozidiel

Pri žiadosti o rozšírenie oblasti použitia existujúcich vozidiel, ktoré sú v prevádzke a sú zaregistrované v národnom registri vozidiel v súlade s rozhodnutím Komisie 2007/756/ES (*) alebo v európskom registri vozidiel v súlade s vykonávacím rozhodnutím Komisie (EÚ) 2018/1614 (**), platia tieto pravidlá:

1. Vozidlá musia spĺňať relevantné osobitné ustanovenia uplatniteľné v osobitných prípadoch uvedených v ustanovení 7.6 tejto prílohy, ako aj relevantné vnútroštátne pravidlá uvedené v písmenách a), c) a d) článku 13 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797 notifikované v súlade s článkom 14 uvedenej smernice. Navyše sa v prípade čiastočného splnenia požiadaviek tejto TSI uplatňujú ustanovenia v bode 6.1.1.3 ods. 3
2. Vozidlá vybavené systémom ETCS alebo GSM-R netreba aktualizovať, s výnimkou prípadu, ak to je potrebné v záujme technickej zlučiteľnosti.
3. Vo vozidlách, ktoré ešte nie sú vybavené systémom ETCS, sa ETCS musí nainštalovať a musia spĺňať súbory špecifikácií č. 2 alebo č. 3 uvedené v tabuľkách A 2.2 a A 2.3 v prílohe A. S výnimkou prípadu, ak to je potrebné v záujme technickej zlučiteľnosti, sa požiadavka inštalovať ETCS nevzťahuje na:
   a) vozidlá, ktoré nie sú osobitne konštruované na prevádzku na vysokorýchlostných tratiach (***), ak boli povolené pred 1. januárom 2015;
   b) vozidlá, ktoré nie sú osobitne konštruované na prevádzku na vysokorýchlostných tratiach, povolené od 1. januára 2015, v ktorejkoľvek z týchto situácií:
      i) ak sú určené výlučne na prevádzku v jednom členskom štáte mimo koridorov uvedených v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2017/6 a mimo tratí zabezpečujúcich spojenia k hlavným európskym prístavom, zriaďovacím staniciam, terminálom nákladnej dopravy a oblastiam nákladnej dopravy uvedeným v prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 1315/2013;
      ii) ak sú určené na cezhraničnú prevádzku mimo siete TEN, konkrétne na prevádzku po prvú stanicu v susednej krajine alebo po prvú stanicu, kde sa nachádzajú spojenia k ďalším miestam určenia v susednej krajine využívajúce iba trate mimo siete TEN;
   c) vozidlá v členských štátoch uplatňujúcich článok 7.4.3 ods. 2, ak sa oblasť použitia po rozšírení oblasti použitia nachádza výlučne v tom istom členskom štáte, s výnimkou prípadov, keď oblasť použitia po rozšírení oblasti použitia zahŕňa vyše 150 km úseku, ktorý bol v čase rozširovania oblasti použitia vybavený systémom ETCS, alebo úseku, ktorý sa do piatich rokov od rozšírenia oblasti použitia predmetných vozidiel má vybaviť systémom ETCS;
   d) mobilné zariadenia na výstavbu a údržbu železničnej infraštruktúry;
   e) posunovacie rušne.
4. Vo vozidlách, ktoré ešte nie sú vybavené systémom hlasovej rádiokomunikácie GSM-R, sa musí nainštalovať hlasové vozidlové rádiové zariadenie GSM-R a tieto vozidlá musia spĺňať špecifikácie uvedené v tabuľkách A 2.1, A 2.2 a A 2.3 prílohy A, ak je dané vozidlo určené na použitie v sieti, ktorá zahŕňa minimálne jeden bod vybavený zariadením GSM-R, s výnimkou prípadu, ak sa prekrýva s pôvodným rádiokomunikačným systémom zlučiteľným s triedou B už nainštalovaným vo vozidle.
5. Vo vozidlách, ktoré ešte nie sú vybavené zariadením GSM-R na údaje ETCS sa musí nainštalovať rádiové zariadenie GSM-R len na prenos údajov ETCS a tieto vozidlá musia spĺňať špecifikácie uvedené v tabuľkách A 2.1, A 2.2 a A 2.3 prílohy A, ak sa v danom vozidle povinne musí nainštalovať systém ETCS v súlade s bodom 3 a je určené na prevádzku v sieti v rozšírenej oblasti použitia, ktorá je vybavená len systémom ETCS úrovne 2 alebo 3.
6. Ak bolo povolené vozidlo na základe článku 9 smernice 2008/57/ES oslobodené od uplatňovania TSI alebo ich častí, žiadateľ požiada o výnimky v členských štátoch patriacich do rozšírenej oblasti použitia v súlade s článkom 7 smernice (EÚ) 2016/797.

(*) Rozhodnutie Komisie 2007/756/ES z 9. novembra 2007, ktorým sa prijíma spoločná špecifikácia národného registra vozidiel uvedená v článku 14 ods. 4 a 5 smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES (Ú. v. EÚ L 305, 23.11.2007, s. 30).

(**) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/1614 z 25. októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES (Ú. v. EÚ L 268, 26.10.2018, s. 53).

(***) Ako sa stanovuje v prílohe I k smernici (EÚ) 2016/797.“