C/2025/2766

20.5.2025

STANOVISKO KOMISE

ze dne 16. května 2025

k inovativnímu řešení podle článku 10 nařízení (EU) č. 1302/2014, pokud jde o používání jízdního obrysu EPS pro rychlosti vyšší než 230 km/h a nepřekračující 250 km/h

(Pouze anglické znění je závazné)

(C/2025/2766)

Nutnost vydat stanovisko

Technické specifikace pro interoperabilitu (dále jen „TSI“) vztahující se na kolejová vozidla a zabezpečení a související s evropským železničním systémem stanoví zvláštní režimy povolování, aby bylo možné držet krok s technickým vývojem v oblasti železniční dopravy, například pokud jde o nové technologie nebo materiály či moderní metody posouzení. Inovativní technická řešení lze tedy povolit, přestože se odchylují od stávajících požadavků TSI, pokud se prokáže jejich interoperabilita a bezpečnost.

Komise si může předtím, než vydá k navrhovanému inovativnímu řešení stanovisko v souladu s čl. 10 odst. 4 nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ([1]), vyžádat stanovisko k navrhovanému inovativnímu řešení od Agentury Evropské unie pro železnice (dále jen „agentura“) podle čl. 10 odst. 3 uvedeného nařízení. Je-li stanovisko Komise k navrhovanému inovativnímu řešení kladné, považuje se až do revize TSI za přijatelný způsob prokazování shody se základními požadavky směrnice (EU) 2016/797 ([2]), který lze používat pro posouzení shody projektů.

Souvislosti

Dne 2. května 2024 obdržela Komise od společnosti Alstom Transportation Germany GmbH (dále jen „společnost Alstom“) v souladu s článkem 10 nařízení (EU) č. 1302/2014 žádost o stanovisko k inovativnímu řešení týkajícímu se používání jízdních obrysů EPS pro rychlosti vyšší než 230 km/h a nepřekračující 250 km/h na sítích s rozchodem koleje 1 435 mm a úklonem kolejnice „1: 20“.

Společnost Alstom navrhuje odchýlení od mezních hodnot ekvivalentní konicity pro jízdní obrys EPS a od metod posouzení při zkoušení a schvalování jízdních obrysů kol, které jsou stanoveny v bodě 6.2.3.6 přílohy nařízení (EU) č. 1302/2014. Svou žádost zdůvodnila tím, že mezní hodnoty nelze splňovat za použití metod posouzení, které jsou v současnosti k dispozici.

Společnost Alstom předložila prohlášení o příslušné odchylce od ustanovení bodu 6.2.3.6 přílohy nařízení (EU) č. 1302/2014 a navrhla alternativní metody posouzení, které jsou v souladu s nově vypracovanou normou EN 14363:2016+A2:2022.

Komise si v souladu s čl. 10 odst. 3 nařízení (EU) č. 1302/2014 k navrhovanému inovativnímu řešení vyžádala technické stanovisko agentury.

Posouzení případu

Podle stanoviska agentury ERA/OPI/2024-6 je používání jízdního obrysu EPS v Evropě hojně rozšířené. S ohledem na vysoké rychlosti a oblouky poskytuje cestujícím ve srovnání s jinými jízdními obrysy kol více pohodlí. Ve srovnání s jinými jízdními obrysy kol je rovněž nižší únava v důsledku valivého kontaktu, což umožňuje železničním podnikům i provozovatelům infrastruktury snížit náklady na údržbu.

([1]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([2]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

Při rychlostech vyšších než 230 km/h a nepřekračujících 250 km/h jízdní obrys EPS nesplňuje výchozí mezní hodnoty ekvivalentní konicity pro úklon kolejnice „1: 20“ podle bodu 6.2.3.6 přílohy nařízení (EU) č. 1302/2014.

Uvedené výchozí hodnoty ekvivalentní konicity byly poprvé stanoveny v roce 2008 rozhodnutím Komise 2008/232/ES ([3]) a doposud se nezměnily. Tyto hodnoty se vztahují k neopotřebenému kolu a nezohledňují žádné zvýšení ekvivalentní konicity kola během provozu.

V posledních šestnácti letech byly vypracovány metody posouzení, které lépe zohledňují opotřebení kola během provozu. Norma EN 14363:2016+A1:2018 popisuje metody posouzení a zkušební podmínky, v rámci kterých se přihlíží k opotřebení kola během provozu a které jsou přísnější a přesnější než mezní hodnoty stanovené v bodě 6.2.3.6 přílohy nařízení (EU) č. 1302/2014.

Agentura vzala mimo jiné v úvahu požadavky stanovené v bodě 4.2.3.4.3.2 přílohy nařízení (EU) č. 1302/2014, které se týkají provozních hodnot ekvivalentní konicity dvojkolí, a dospěla ve svém stanovisku k závěru, že zkouška příslušné provozní oblasti vozidla podle normy EN 14363:2016+A1:2018 má větší význam než stanovení výchozích hodnot neopotřebeného kola podle bodu 6.2.3.6 přílohy nařízení (EU) č. 1302/2014.

Agentura zastává stanovisko, že jízdní obrys EPS může být používán na síti s rozchodem koleje 1 435 mm a s úklonem kolejnice „1: 20“, „1: 30“ a „1: 40“ pro rychlost nepřesahující 250 km/h, pokud jsou splněny některé další podmínky. Agentura dospěla k závěru, že tento přístup je pro revizi bodu 6.2.3.6 přílohy nařízení (EU) č. 1302/2014 vhodný.

Pro období do revize nařízení (EU) č. 1302/2014 vypracovala agentura pro používání jízdního obrysu EPS na síti s rozchodem koleje 1 435 mm nebo 1 437 mm, s úklonem kolejnice „1: 20“, „1: 30“ a „1: 40“ a maximální provozní rychlostí vozidla vyšší než 230 km/h a nepřekračující 250 km/h tato alternativní ustanovení:

Přijatelný způsob prokazování shody za účelem použití inovativního řešení:

Požadavky nařízení (EU) č. 1302/2014	**Přijatelný způsob prokazování shody do revize nařízení (EU) č. 1302/2014**
4.2.3.4.3.1.(2) Jízdní obrys nového kola a rozchod dvojkolí musí být prověřeny s ohledem na cílové ekvivalentní konicity s použitím scénářů výpočtu uvedených v bodě 6.2.3.6 této TSI za účelem stanovení vhodnosti navrhovaného jízdního obrysu nového kola pro infrastrukturu v souladu s TSI Infrastruktura.	Pro používání jízdního obrysu EPS na síti s rozchodem koleje 1 435 mm nebo 1 437 mm, s úklonem kolejnice „1: 20“, „1: 30“ a „1: 40“ a maximální provozní rychlostí vozidla vyšší než 230 km/h a nepřekračující 250 km/h se uplatní tyto podmínky:

([3]) Rozhodnutí Komise 2008/232/ES ze dne 21. února 2008 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Kolejová vozidla“ transevropského vysokorychlostního železničního systému (Úř. věst. L 84, 26.3.2008, s.132, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2008/232/oj).

Požadavky nařízení (EU) č. 1302/2014	Přijatelný způsob prokazování shody do revize nařízení (EU) č. 1302/2014
6.2.3.6 Pro vozidla určená k provozu na systému s rozchodem koleje 1 435 mm musí být zvoleny takové jízdní obrysy kol a rozchod dvojkolí (rozměr SR na obrázku 1, bod 4.2.3.5.2.1), které zajistí, že mezní hodnoty ekvivalentní konicity stanovené v níže uvedené tabulce 11 nebudou překročeny v případě, kdy je navržené dvojkolí kombinováno s každým případem parametrů koleje, které jsou stanoveny v níže uvedené tabulce 12. Hodnocení ekvivalentní konicity je uvedeno ve specifikaci uvedené v dodatku J-1, index [9]. Tabulka 11 „Návrhové mezní hodnoty ekvivalentní konicity“, řádek 4: Maximální provozní rychlost vozidla (km/h): > 230 a ≤ 280 Mezní hodnoty ekvivalentní konicity: 0,20 Zkušební podmínky (viz tabulka 12): 1, 2, 3, 4, 5 a 6 Tabulka 12 „Vzory typů koleje železničních sítí pro test ekvivalentní konicity. Všechny profily kolejnic jsou definovány v souladu se specifikací uvedenou v dodatku J-1, index [44]“, řádky 1 až 6 Zkušební typ koleje č. / Profil hlavy kolejnice / Úklon kolejnice / Rozchod koleje (mm) 1 / Profil kolejnice 60 E 1 / 1: 20 / 1 435 2 / Profil kolejnice 60 E 1 / 1: 40 / 1 435 3 / Profil kolejnice 60 E 1 / 1: 20 / 1 437 4 / Profil kolejnice 60 E 1 / 1: 40 / 1 437 5 / Profil kolejnice 60 E 2 / 1: 40 / 1 435 6 / Profil kolejnice 60 E 2 / 1: 40 / 1 437	1. Použije se bod 6.2.3.6; mezní hodnoty ekvivalentních konicit se sice mohou odchýlit od mezních hodnot v tabulce 11, musí se však pohybovat v rámci provozní oblasti, která byla zkoušena v souladu s normou EN 14363:2016 +A2:2022. 2. Dále se přijmou tato opatření: a) Vozidlo se vybaví tlumiči vrtivých pohybů, které zajistí stabilní jízdní chování; zkoušky související se závadami tlumiče vrtivých pohybů se provádějí v souladu s normou EN 14363. Při poruše systému se sníží rychlost, aby se zabránilo ztrátě stability, a to až do doby, než bude systém opět v běžném funkčním stavu. b) Vozidlo se vybaví systémem zjišťování nestability. Tato funkce musí splňovat alespoň úroveň integrity bezpečnosti SIL2. V případě, že je zjištěna nestabilita, se vlak zpomalí, aby byl provozován ve stabilním stavu. Při poruše systému se sníží rychlost, aby se zabránilo ztrátě stability, a to až do doby, než bude systém opět v běžném funkčním stavu. 3. V průběhu fáze zavádění se až do první pravidelné reprofilace kol rovněž pečlivě sleduje vývoj stavu kola (na základě opotřebení) a nestabilita jízdy.

Posouzení dopadů

Agentura zastává názor, že náklady na splnění výše uvedených požadavků se vyváží přínosy, neboť rozšíření provozní oblasti vozidla s jízdním obrysem EPS umožňuje dosahování vyšších rychlostí a zajišťuje více pohodlí cestujícím i nižší náklady na údržbu.

Pokud jde o povolení vozidel, jsou potenciálně dotčenými zúčastněnými stranami železniční podniky, provozovatelé infrastruktury, výrobci, jakož i vnitrostátní bezpečnostní orgány a rovněž agentura.

Závěr

Komise na základě stanoviska agentury zastává názor, že technické řešení navržené společností Alstom týkající se používání jízdního obrysu EPS umožňuje provoz vlaků na sítích s rozchodem koleje 1 435 mm a s úklonem kolejnice „1: 20“ při rychlosti vyšší než 230 km/h a nepřekračující 250 km/h v souladu se směrnicí (EU) 2016/797.

Komise se tedy domnívá, že zavedení výše uvedeného inovativního řešení představuje přijatelný způsob prokazování shody se základními požadavky směrnice 2016/797, a může být proto používáno pro posuzování dotčeného subsystému až do příslušné revize nařízení (EU) č. 1302/2014.

V Bruselu dne 16. května 2025.

Za Komisi
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise