NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2015/924

ze dne 8. června 2015,

kterým se mění nařízení (EU) č. 321/2013 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ železničního systému v Evropské unii

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství ([1]), a zejména na čl. 6 odst. 1 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Článek 12 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ([2]) vyžaduje, aby Evropská agentura pro železnice („agentura“) zajistila přizpůsobování technických specifikací pro interoperabilitu („TSI“) technickému pokroku, vývoji trhu a sociálním požadavkům a navrhovala Komisi změny TSI, které považuje za nezbytné.

(2) Rozhodnutím K(2007) 3371 ze dne 13. července 2007 udělila Komise agentuře rámcové pověření pro výkon některých činností podle směrnice Rady 96/48/ES ([3]) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ([4]). Na základě podmínek tohoto rámcového pověření byla agentura požádána o provedení revize TSI týkající se nákladních vozů podle nařízení Komise (EU) č. 321/2013 ([5]).

(3) Dne 21. ledna 2014 agentura vydala doporučení ohledně „prodloužení označování vozů označením ‚GE‘“ (ERA-ADV-2014-1).

(4) Dne 21. května 2014 agentura vydala doporučení týkající se změn TSI, pokud jde o „posouzení kompozitních brzdových špalíků oznámeným subjektem“ (ERA-REC-109-2014-REC).

(5) Nařízení (EU) č. 321/2013 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

(6) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

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

1) V článku 3 se doplňuje nové písmeno c), které zní:

„c) pokud jde o označení ‚GE‘, jak je znázorněno v bodě 5 dodatku C přílohy, vozy stávajícího vozového parku, které byly povoleny v souladu s rozhodnutím Komise 2006/861/ES ve znění rozhodnutí 2009/107/ES nebo rozhodnutí 2006/861/ES ve znění rozhodnutí 2009/107/ES a 2012/464/EU a které splňují podmínky stanovené v bodě 7.6.4 rozhodnutí 2009/107/ES, mohou obdržet toto označení ‚GE‘ bez jakéhokoli dalšího posuzování třetí stranou nebo nového povolení k uvedení do provozu. Používání tohoto označení na vozech v provozu zůstává v rámci odpovědnosti železničních podniků.“

([1]) Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.
([2]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1).
([3]) Směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6).
([4]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému (Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1).
([5]) 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).

2) Vkládají se nové články 8a, 8b a 8c, které znějí:

„Článek 8a

1. Bez ohledu na ustanovení oddílu 6.3 přílohy může být ES certifikát o ověření vydán pro subsystém obsahující součásti odpovídající prvku interoperability ‚třecí prvek špalíkových brzd', který nemá ES prohlášení o shodě, během přechodného období deseti let ode dne použitelnosti tohoto nařízení, pokud jsou splněny tyto podmínky:

a) součást byla vyrobena přede dnem použitelnosti tohoto nařízení a

b) prvek interoperability byl použit v subsystému, který byl schválen a uveden do provozu alespoň v jednom členském státě před datem použitelnosti tohoto nařízení.

2. Výroba, modernizace nebo obnova jakéhokoli subsystému s použitím necertifikovaných prvků interoperability musí být dokončena, včetně udělení povolení k uvedení daného subsystému do provozu, před uplynutím přechodného období stanoveného v odstavci 1.

3. Během přechodného období stanoveného v odstavci 1:

a) musí být řádně identifikovány důvody pro neprovedení certifikace jakýchkoli prvků interoperability v rámci postupu ověřování subsystému uvedeného v odstavci 1 a

b) vnitrostátní bezpečnostní orgány musí ve svých výročních zprávách uvést informace podle článku 18 směrnice 2004/49/ES o použití necertifikovaných prvků interoperability ‚třecí prvek špalíkových brzd' v souvislosti s postupy schvalování.

Článek 8b

1. Až do uplynutí doby platnosti jejich současného schválení se na prvky interoperability ‚třecí prvek špalíkových brzd' uvedené v dodatku G přílohy nemusí vztahovat ES prohlášení o shodě. V průběhu této doby se má za to, že ‚třecí prvky špalíkových brzd' uvedené v dodatku G přílohy splňují požadavky tohoto nařízení.

2. Po uplynutí doby platnosti jejich současného schválení musí být na prvky interoperability ‚třecí prvek špalíkových brzd' uvedené v dodatku G přílohy vydáno ES prohlášení o shodě.

Článek 8c

1. Bez ohledu na ustanovení oddílu 6.3 přílohy může být ES certifikát o ověření vydán pro subsystém obsahující součásti odpovídající prvku interoperability ‚třecí prvek špalíkových brzd', který nemá ES prohlášení o shodě, během přechodného období deseti let po uplynutí doby platnosti schválení prvku interoperability, pokud jsou splněny tyto podmínky:

a) součást byla vyrobena před uplynutím doby platnosti schválení prvku interoperability a

b) prvek interoperability byl použit v subsystému, který byl schválen a uveden do provozu alespoň v jednom členském státě před uplynutím doby platnosti jeho schválení.

2. Výroba, modernizace nebo obnova jakéhokoli subsystému s použitím necertifikovaných prvků interoperability musí být dokončena, včetně udělení povolení k uvedení daného subsystému do provozu, před uplynutím přechodného období stanoveného v odstavci 1.

3. Během přechodného období stanoveného v odstavci 1:

a) musí být řádně identifikovány důvody pro neprovedení certifikace jakýchkoli prvků interoperability v rámci postupu ověřování subsystému uvedeného v odstavci 1 a

b) vnitrostátní bezpečnostní orgány musí ve svých výročních zprávách uvést informace podle článku 18 směrnice 2004/49/ES o použití necertifikovaných prvků interoperability ‚třecí prvek špalíkových brzd' v souvislosti s postupy schvalování."

3) Vkládá se nový článek 9a, který zní:

„Článek 9a

Certifikát ES přezkoušení typu nebo certifikát ES přezkoušení návrhu pro prvek interoperability ‚třecí prvek špalíkových brzd' je platný po dobu deseti let. Během tohoto období mohou být na trh uváděny nové prvky stejného typu na základě ES prohlášení o shodě odkazujícího na tento certifikát ES přezkoušení typu nebo certifikát ES přezkoušení návrhu."

4) V článku 10 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Agentura na svých internetových stránkách zveřejní seznam plně schválených kompozitních brzdových špalíků pro mezinárodní dopravu uvedený v dodatku G přílohy pro období, ve kterém se na tyto brzdové špalíky nevztahují ES prohlášení."

5) Vkládá se nový článek 10a, který zní:

„Článek 10a

1. Pro udržení tempa s technickým pokrokem může být nutné použít inovativní řešení, která nejsou v souladu se specifikacemi uvedenými v příloze a/nebo pro která nelze použít metody posuzování stanovené v příloze. V takovém případě musí být vypracovány nové specifikace a/nebo nové metody posuzování související s těmito inovativními řešeními.

2. Inovativní řešení se mohou týkat subsystému ‚kolejová vozidla – nákladní vozy', jeho částí a jeho prvků interoperability.

3. Je-li navrhováno inovativní řešení, výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený v Unii poskytne prohlášení, ve kterém uvede, jak se dané řešení odchyluje od příslušných ustanovení této TSI nebo jak je doplňuje, a předloží tyto odchylky Komisi k analýze.

4. Komise vydá k navrhovanému inovativnímu řešení stanovisko. Pokud je toto stanovisko kladné, vypracují se příslušné funkční specifikace a specifikace rozhraní a rovněž metoda posouzení, které musí být zahrnuty do TSI, aby toto inovativní řešení mohlo být používáno, a následně se začlení do TSI v rámci procesu revize prováděného podle článku 6 směrnice 2008/57/ES. Jestliže je stanovisko záporné, navrhované inovativní řešení se nesmí použít.

5. Až do přezkumu TSI se kladné stanovisko Komise považuje za přijatelný prostředek pro zajištění shody se základními požadavky směrnice 2008/57/ES, a lze je tedy použít pro posouzení subsystému."

6) Příloha nařízení (EU) č. 321/2013 se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

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

Použije se ode dne 1. července 2015.

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

V Bruselu dne 8. června 2015.

Za Komisi

předseda

Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA

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

1) V kapitole 3 „Základní požadavky“ se v tabulce 1 pod řádek obsahující text „4.2.4.3.4“ do buňky ve sloupci „Bod“ vkládá tento řádek:

„4.2.4.3.5	Třecí prvky špalíkových brzd	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 2.4.1				2.4.3“

2) Kapitola 4 „Popis subsystému“ se mění takto:

a) v bodě 4.2.1 se zrušuje třetí pododstavec;

b) doplňuje se nový bod 4.2.4.3.5, který zní:

„4.2.4.3.5. *Třecí prvky špalíkových brzd*

Třecí prvek špalíkových brzd (tj. brzdový špalík) vytváří brzdné síly třením při kontaktu s jízdní plochou kola.

Při použití špalíkových brzd přispívají vlastnosti třecího prvku spolehlivě k dosažení zamýšlené brzdicí výkonnosti.

Prokazování shody je popsáno v bodě 6.1.2.5 této TSI.“

3) Kapitola 5 „Prvky interoperability“ se mění takto:

a) část 5.2 se nahrazuje tímto:

„5.2. **Inovativní řešení**

Jak je uvedeno v článku 10a, inovativní řešení mohou vyžadovat nové specifikace a/nebo nové metody posuzování. Tyto specifikace a metody posuzování musí být vytvořeny postupem popsaným v bodě 6.1.3, kdykoli je pro prvek interoperability předpokládáno inovativní řešení.“;

b) vkládá se nový bod 5.3.4a, který zní:

„5.3.4a. *Třecí prvek špalíkových brzd*

Třecí prvek špalíkových brzd musí být konstruován a posuzován pro oblast použití definovanou:

— dynamickými koeficienty tření a jejich rozsahy tolerancí,

— minimálním statickým koeficientem tření,

— maximálními povolenými brzdnými silami uplatňovanými na prvek,

— vhodností pro detekci vlaků prostřednictvím systémů na bázi kolejových obvodů,

— vhodností pro nepříznivé environmentální podmínky.

Třecí prvek špalíkových brzd musí splňovat požadavky definované v bodě 4.2.4.3.5. Tyto požadavky musí být posuzovány na úrovni prvků interoperability.“

4) Kapitola 6 „Posuzování shody a ES ověřování“ se mění takto:

a) v tabulce 8 se pod řádek obsahující text „Modul CH1“ doplňuje nový řádek, který zní:

„Modul CV	Ověření typu na základě zkušeností z provozu (vhodnost pro použití)“

b) Tabulka 9 se mění takto:

„Tabulka 9

Moduly, které se použijí pro prvky interoperability

Bod	Prvek	Moduly					
		CA1 nebo CA2	CB + CD	CB + CF	CH	CH1	CV
4.2.3.6.1	Pojezd		X	X		X	
	Pojezd – zavedený	X			X		
4.2.3.6.2	Dvojkolí	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.3.6.3	Kolo	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.3.6.4	Náprava	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.4.3.5	Třecí prvek špalíkových brzd	X (*)	X	X	X (*)	X	X (**)
5.3.5	Návěst konce vlaku	X			X		

(*) Moduly CA1, CA2 nebo CH lze použít pouze v případě produktů uvedených na trh, a tudíž vyvinutých před vstupem této TSI v platnost, jestliže výrobce prokáže oznámenému subjektu, že přezkum návrhu a přezkoušení typu byly pro předchozí použití provedeny za srovnatelných podmínek a splňují požadavky této TSI; toto prokázání musí být zdokumentováno, přičemž se má za to, že vykazuje stejnou míru průkaznosti jako modul CB nebo přezkoušení konstrukce v rámci modulu CH1.

(**) Modul CV se použije v případě, kdy výrobce třecího prvku špalíkových brzd nemá dostatečné zkušenosti (podle svého vlastního posouzení) pro navrhovaný projekt.“;

c) za bod 6.1.2.4 se doplňuje nový bod 6.1.2.5, který zní:

„6.1.2.5. Třecí prvky špalíkových brzd

Prokázání shody třecích prvků špalíkových brzd musí být provedeno stanovením těchto vlastností třecího prvku v souladu s technickým dokumentem Evropské agentury pro železnice ERA zn. ERA/TD/2013-02/INT verze 2.0 ze dne XX. XX. 2014 zveřejněným na internetových stránkách agentury ERA (http://www.era.europa.eu):

— dynamického účinku třecích sil (kapitola 4),

— statického koeficientu tření (kapitola 5),

— mechanické charakteristiky včetně vlastností souvisejících se zkouškou pevnosti ve střihu a se zkouškou pevnosti v ohybu (kapitola 6).

Prokázání následujících případů vhodnosti musí být provedeno v souladu s kapitolami 7 a/nebo 8 technického dokumentu agentury ERA zn. ERA/TD/2013-02/INT verze 2.0 ze dne XX. XX. 2014 zveřejněného na internetových stránkách agentury ERA (http://www.era.europa.eu), jestliže má být třecí prvek vhodný pro:

— detekci vlaků prostřednictvím systémů na bázi kolejových obvodů a/nebo

— nepříznivé environmentální podmínky.

Jestliže výrobce nemá dostatečné zkušenosti (podle svého vlastního posouzení), pokud jde o navrhovanou konstrukci, musí být ověření typu na základě zkušeností z provozu (modul CV) součástí postupu posuzování vhodnosti pro použití. Před zahájením zkoušek za provozu musí být pro certifikaci návrhu prvku interoperability použit vhodný modul (CB nebo CH1).

Zkoušky za provozu se provádějí na žádost výrobce, který musí obdržet souhlas železničního podniku, který se na takovém posouzení bude podílet.

Vhodnost pro detekci vlaků prostřednictvím systémů na bázi kolejových obvodů u třecích prvků, které mají být použity v subsystémech nad rámec rozsahu stanoveného v kapitole 7 technického dokumentu agentury ERA zn. ERA/TD/2013-02/INT verze 2.0 ze dne XX. XX. 2014 zveřejněného na internetových stránkách agentury ERA (http://www.era.europa.eu), lze prokázat postupem pro inovativní řešení popsaným v bodě 6.1.3.

Vhodnost pro nepříznivé environmentální podmínky pomocí zkoušky s využitím siloměru u třecích prvků, které mají být použity v subsystémech nad rámec rozsahu stanoveného v bodě 8.2.1 technického dokumentu agentury ERA zn. ERA/TD/2013-02/INT verze 2.0 ze dne XX. XX. 2014 zveřejněného na internetových stránkách agentury ERA (http://www.era.europa.eu) lze prokázat postupem pro inovativní řešení popsaným v bodě 6.1.3.“;

d) bod 6.1.3 se nahrazuje tímto:

„6.1.3. *Inovativní řešení*

Pokud je navrženo inovativní řešení uvedené v článku 10a pro určitý prvek interoperability, je výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený v Unii povinen použít postup stanovený v článku 10a.“;

e) v bodě 6.2.2.3 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Jako alternativa k provádění traťových zkoušek na dvou různých úklonech kolejnice, jak je uvedeno v bodě 5.4.4.4 normy EN 14363:2005, mohou být zkoušky prováděny pouze na jednom úklonu kolejnice za předpokladu, že se prokáže, že tyto zkoušky pokrývají rozsah stykových podmínek stanovený v části 1.1 technického dokumentu agentury ERA zn. ERA/TD/2013/01/INT verze 1.0 ze dne 11. 2. 2013 zveřejněného na internetových stránkách agentury ERA (http://www.era.europa.eu).“;

f) bod 6.2.3 se nahrazuje tímto:

„6.2.3. *Inovativní řešení*

Pokud je navrženo inovativní řešení uvedené v článku 10a pro subsystém ‚kolejová vozidla – nákladní vozy‘, je žadatel povinen použít postup stanovený v článku 10a.“

5) V kapitole 7 „Provádění“ bodě 7.1.2 písm. j) se zrušuje druhá věta.

6) V dodatku A se zrušuje poslední řádek tabulky A.1.

7) Dodatek C se mění takto:

a) v bodě 9 se písmeno l) nahrazuje tímto:

„l) Jestliže brzdový systém vyžaduje jako prvek interoperability třecí prvek špalíkových brzd, prvek interoperability musí, kromě požadavků bodu 6.1.2.5, splňovat vyhlášku UIC 541-4: 2010. Výrobce třecího prvku špalíkových brzd nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený v Unii musí v takovém případě získat schválení UIC.“;

b) v bodě 14 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Pokud jde o použití systémů špalíkových brzd, je tato podmínka považována za splněnou, jestliže je prvek interoperability, třecí prvek špalíkových brzd, kromě požadavků bodu 6.1.2.5 v souladu s vyhláškou UIC 541-4:2010 a jestliže kolo:

— je posouzeno v souladu s bodem 6.1.2.3 a

— splňuje podmínky bodu 15 dodatku C.“

8) Dodatek D se mění takto:

a) pod řádek obsahující text „Parkovací brzda | 4.2.4.3.2.2“ se do buňky ve sloupci „Posuzované charakteristiky“ vkládají nové řádky, které znějí:

„Třecí prvky špalíkových brzd	4.2.4.3.5	—	—
	6.1.2.5	Technický dokument agentury ERA zn. ERA/TD/2013-02/INT verze 2.0 ze dne XX. XX. 2014	všechny“

b) řádek obsahující text „EN 15551:2009 + A1:2010“ v buňce ve sloupci „Odkazy na závaznou normu“ se nahrazuje tímto:

		„EN 15551:2009+A1:2010	6.2, 6.2.3.1“

c) pod řádek obsahující text „Vyhláška UIC 542:2010“ se do buňky ve sloupci „Odkazy na závaznou normu“ vkládá nový řádek, který zní:

		„UIC 541-4:2010	všechny“

9) V dodatku E bodě 1 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Barva koncových světel musí odpovídat normě EN 15153-1:2013 bodu 5.5.3.“

10) V dodatku F se pod řádek s textem „Zařízení protismykové ochrany kola (WSP)“ do buňky ve sloupci „Prvek subsystému kolejová vozidla“ vkládá nový řádek, který zní:

„Třecí prvky špalíkových brzd	4.2.4.3.5	X	X	X	6.1.2.5“