UREDBA KOMISIJE (EU) 2015/924

od 8. lipnja 2015.

o izmjeni Uredbe Komisije (EU) br. 321/2013 o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s podsustavom „željeznička vozila – teretni vagoni" željezničkog sustava u Europskoj uniji

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice ([1]), a posebno njezin članak 6. stavak 1.,

budući da:

(1) Člankom 12. Uredbe (EZ) br. 881/2004 Europskog parlamenta i Vijeća ([2]) zahtijeva se da Europska agencija za željeznice („Agencija") osigurava prilagođavanje tehničkih specifikacija za interoperabilnost („TSI") tehničkom napretku i tržišnim kretanjima te socijalnim potrebama i predlaže Komisiji izmjene tehničkih specifikacija za interoperabilnost koje smatra potrebnima.

(2) Odlukom C(2007)3371 od 13. srpnja 2007. Komisija je dala okvirni mandat Agenciji za provođenje određenih aktivnosti na temelju Direktive Vijeća 96/48/EZ ([3]) i Direktive 2001/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([4]). U skladu s uvjetima tog okvirnog mandata od Agencije je zatraženo da revidira TSI za teretne vagone predviđen Uredbom Komisije (EU) br. 321/2013 ([5]).

(3) Agencija je 21. siječnja 2014. izdala mišljenje o „proširenju područja primjene oznake ‚GE' na vagonima" (ERA-ADV-2014-1).

(4) Agencija je 21. svibnja 2014. donijela preporuku o izmjenama TSI-ja u vezi s „ocjenjivanjem kompozitnih kočnih umetaka koje obavlja prijavljeno tijelo" (ERA-REC-109-2014-REC).

(5) Uredbu (EU) br. 321/2013 potrebno je stoga na odgovarajući način izmijeniti.

(6) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog u skladu s člankom 29. stavkom 1. Direktive 2008/57/EZ,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

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

1. U članku 3. dodaje se sljedeća točka (c):

„(c) s obzirom na oznaku ‚GE' kako je opisano u točki 5. Dodatka C Prilogu, postojeći vagoni koji su odobreni u skladu s Odlukom Komisije 2006/861/EZ kako je izmijenjena Odlukom 2009/107/EZ ili Odlukom 2006/861/EZ kako je izmijenjena odlukama 2009/107/EZ i 2012/464/EU i koji ispunjavaju uvjete iz točke 7.6.4. Odluke 2009/107/EZ mogu dobiti oznaku ‚GE' bez ikakve dodatne procjene treće strane ili novih ovlaštenja za stavljanje u uporabu. Za korištenje te oznake na vagonima u uporabi i dalje su odgovorni željeznički prijevoznici."

([1]) SL L 191, 18.7.2008., str. 1.
([2]) Uredba (EZ) br. 881/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o osnivanju Europske agencije za željeznice (SL L 164, 30.4.2004., str. 1.).
([3]) Direktiva Vijeća 96/48/EZ od 23. srpnja 1996. o interoperabilnosti transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina (SL L 235, 17.9.1996., str. 6.).
([4]) Direktiva 2001/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2001. o interoperabilnosti transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava (SL L 110, 20.4.2001., str. 1.).
([5]) 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 o stavljanju izvan snage Odluke 2006/861/EZ (SL L 104, 12.4.2013., str. 1.).

2. Umeću se sljedeći članci 8.a, 8.b i 8.c:

„Članak 8.a

1. Neovisno o odredbama iz odjeljka 6.3. Priloga, EZ potvrda o provjeri može se izdati za podsustav koji sadrži sastavne dijelove koji odgovaraju sastavnom dijelu interoperabilnosti ‚tarni element za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača' koji nema EZ izjavu o sukladnosti tijekom prijelaznog razdoblja od deset godina nakon datuma primjene ove Uredbe, ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:

(a) dio je proizveden prije datuma primjene ove Uredbe; i

(b) predmetni sastavni dio interoperabilnosti korišten je u podsustavu koji je već odobren i pušten u uporabu u najmanje jednoj državi članici prije datuma primjene ove Uredbe.

2. Proizvodnja, modernizacija ili obnova, uključujući izdavanje dozvole za njegovo stavljanje u uporabu, bilo kojeg podsustava u kojem se koriste sastavni dijelovi interoperabilnosti za koje nije izdana potvrda o sukladnosti moraju biti dovršene prije isteka prijelaznog razdoblja iz stavka 1.

3. Tijekom prijelaznog razdoblja utvrđenog stavkom 1.:

(a) razlozi za nepotvrđivanje sukladnosti za bilo koji sastavni dio interoperabilnosti moraju se pravilno utvrditi u postupku provjere podsustava iz stavka 1.; i

(b) nacionalna tijela nadležna za sigurnost moraju u svojem godišnjem izvješću, u skladu s člankom 18. Direktive 2004/49/EZ, izvijestiti o uporabi nepotvrđenih sastavnih dijelova interoperabilnosti ‚tarni element za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača' u kontekstu postupaka za izdavanje potvrda.

Članak 8.b

1. Do isteka postojećeg odobrenja, sastavni dijelovi interoperabilnosti ‚tarni element za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača' navedeni u Dodatku G Priloga ne moraju biti obuhvaćeni izjavom EZ-a o sukladnosti. Tijekom tog razdoblja ‚tarni elementi za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača' navedeni u Dodatku G Priloga smatraju se sukladnima s ovom Uredbom.

2. Nakon isteka postojećeg odobrenja, sastavni dijelovi interoperabilnosti ‚tarni element za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača' navedeni u Dodatku G Priloga moraju biti obuhvaćeni izjavom EZ-a o sukladnosti.

Članak 8.c

1. Neovisno o odredbama iz odjeljka 6.3. Priloga, EZ potvrda o provjeri može se izdati za podsustav koji sadrži sastavne dijelove koji odgovaraju sastavnom dijelu interoperabilnosti ‚tarni element za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača' koji nema EZ izjavu o sukladnosti tijekom prijelaznog razdoblja od deset godina nakon isteka odobrenja sastavnog dijela interoperabilnosti, ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:

(a) sastavni dio je izrađen prije isteka odobrenja sastavnog dijela interoperabilnosti; i

(b) predmetni sastavni dio interoperabilnosti korišten je u podsustavu koji je već odobren i pušten u uporabu u najmanje jednoj državi članici prije isteka odobrenja.

2. Proizvodnja, modernizacija ili obnova, uključujući izdavanje dozvole za njegovo stavljanje u uporabu, bilo kojeg podsustava u kojem se koriste sastavni dijelovi interoperabilnosti za koje nije izdana potvrda o sukladnosti moraju biti dovršene prije isteka prijelaznog razdoblja iz stavka 1.

3. Tijekom prijelaznog razdoblja utvrđenog stavkom 1.:

(a) razlozi za nepotvrđivanje sukladnosti za bilo koji sastavni dio interoperabilnosti moraju se pravilno utvrditi u postupku provjere podsustava iz stavka 1.; i

(b) nacionalna tijela nadležna za sigurnost moraju u svojem godišnjem izvješću, u skladu s člankom 18. Direktive 2004/49/EZ, izvijestiti o uporabi nepotvrđenih sastavnih dijelova interoperabilnosti ‚tarni element za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača' u kontekstu postupaka za izdavanje potvrda."

3. Umeće se sljedeći članak 9.a:

„Članak 9.a

Certifikat o EZ pregledu tipa ili potvrda EZ-a o ispitivanju projekta za sastavni dio interoperabilnosti ‚tarni element za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača' vrijedi 10 godina. Tijekom tog razdoblja, novi sastavni dijelovi istog tipa mogu se staviti na tržište na temelju EZ izjave o sukladnosti koja se odnosi na taj certifikat o EZ pregledu tipa ili potvrdu EZ-a o ispitivanju projekta."

4. U članku 10. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Agencija na svojoj internetskoj stranici objavljuje popis u potpunosti odobrenih kompozitnih kočnih umetaka za međunarodni prijevoz iz Dodatka G Priloga, za razdoblje u kojem ti kočni umetci nisu obuhvaćeni EZ izjavama."

5. Umeće se sljedeći članak 10.a:

„Članak 10.a

1. Kako bi se išlo u korak s tehnološkim napretkom, mogla bi biti potrebna inovativna rješenja koja nisu u skladu sa specifikacijama iz Priloga i/ili na koje se ne mogu primijeniti metode ocjene iz Priloga. U tom se slučaju razvijaju nove specifikacije i/ili nove metode ocjenjivanja povezane s tim inovativnim rješenjima.

2. Inovativna rješenja mogu se odnositi na podsustav ‚željeznička vozila – teretni vagoni', njegove dijelove i njegove sastavne dijelove interoperabilnosti.

3. Ako se predlaže inovativno rješenje, proizvođač ili njegov ovlašteni predstavnik s poslovnim nastanom u Uniji izjavljuje kako ono odstupa ili je u skladu s relevantnim odredbama ovog TSI-ja te Komisiji dostavlja odstupanja radi analize.

4. Komisija daje mišljenje o predloženom inovativnom rješenju. Ako je mišljenje pozitivno, razvijaju se odgovarajuće funkcionalne specifikacije i specifikacije sučelja te metoda procjene koje moraju biti obuhvaćene TSI-jem kako bi se dopustila upotreba tog inovativnog rješenja, koje se potom integriraju u TSI tijekom postupka revizije u skladu s člankom 6. Direktive 2008/57/EZ. Ako je mišljenje negativno, predloženo inovativno rješenje ne primjenjuje se.

5. U iščekivanju revizije TSI-ja, pozitivno mišljenje koje je dala Komisija smatra se prihvatljivim sredstvom usklađenosti s osnovnim zahtjevima Direktive 2008/57/EZ i stoga se može koristiti za ocjenu podsustava."

6. Prilog Uredbi (EU) br. 321/2013 mijenja se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

Članak 2.

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

Primjenjuje se od 1. srpnja 2015.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 8. lipnja 2015.

Za Komisiju

Predsjednik

Jean-Claude JUNCKER

PRILOG

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

1. U poglavlju 3. „Osnovni zahtjevi" umeće se sljedeći redak u tablicu 1. ispod retka koji sadrži tekst „4.2.4.3.4." u polje u stupcu „točka":

„4.2.4.3.5.	Tarni elementi za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača	1.1.1., 1.1.2., 1.1.3., 2.4.1.				2.4.3."

2. Poglavlje 4. „svojstva podsustava" mijenja se kako slijedi:

(a) u točki 4.2.1. briše se treći podstavak;

(b) dodaje se točka 4.2.4.3.5. koja glasi:

„4.2.4.3.5. *Tarni elementi za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača*

Tarni element za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača (tj. kočni umetak) stvara silu kočenja trenjem kada se pritisne na gaznu površinu kotača.

Ako se koriste kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača, svojstva tarnog elementa moraju pouzdano pridonositi postizanju predviđene učinkovitosti kočenja.

Dokazivanje sukladnosti opisano je u točki 6.1.2.5. ovog TSI-ja."

3. Poglavlje 5. „Interoperabilni sastavni dijelovi" mijenja se kako slijedi:

(a) odjeljak 5.2. zamjenjuje se sljedećim:

„5.2 **Inovativna rješenja**

Kako je navedeno u članku 10.a, za inovativna rješenja mogu se zahtijevati nove specifikacije i/ili nove metode ocjenjivanja. Te specifikacije i metode ocjenjivanja razvijaju se postupkom koji je opisan u točki 6.1.3. kad god se predviđa inovativno rješenje za pojedini sastavni dio interoperabilnosti.";

(b) dodaje se točka 5.3.4.a kako slijedi:

„5.3.4.a *Tarni element za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača*

Tarni element za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača projektira se i ocjenjuje za područje uporabe koje je određeno:

— dinamičkim koeficijentima trenja i njihovim utvrđenim rasponima tolerancije,

— minimalnim statičkim koeficijentom trenja,

— najvećim dopuštenim kočnim silama koje djeluju na element,

— prikladnošću za otkrivanje vlaka korištenjem sustava koji se temelje na kolosiječnim strujnim krugovima,

— prikladnošću za teške vremenske prilike.

Tarni element za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača mora biti u skladu sa zahtjevima određenima u točki 4.2.4.3.5. Ti zahtjevi ocjenjuju se na razini sastavnog dijela interoperabilnosti."

4. Poglavlje 6. „Ocjena sukladnosti i EZ provjera" mijenja se kako slijedi:

(a) u tablicu 8. dodaje se sljedeći novi redak ispod retka koji sadrži tekst „Modul CH1":

„Modul CV	Vrednovanje tipa na temelju iskustva stečenog korištenjem u prometu (prikladnost za uporabu)"

(b) Tablica 9. mijenja se kako slijedi:

„Tablica 9.

Moduli koji se primjenjuju za sastavne dijelove interoperabilnosti

Točka	Sastavni dio	Moduli					
		CA1 ili CA2	CB + CD	CB + CF	CH	CH1	CV
4.2.3.6.1.	Vozna oprema		X	X		X	
	Vozna oprema – odobreno	X			X		
4.2.3.6.2.	Osovinski sklop	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.3.6.3.	Kotač	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.3.6.4.	Osovina	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.4.3.5.	Tarni element za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača	X (*)	X	X	X (*)	X	X (**)
5.3.5.	Signalizacija na stražnjem dijelu	X			X		

(*) Moduli CA1, CA2 ili CH mogu se koristiti samo u slučaju proizvoda stavljenih na tržište, i stoga razvijenih, prije stupanja na snagu ovog TSI-ja, pod uvjetom da proizvođač dokaže prijavljenom tijelu da su pregled projekta i pregled tipa provedeni za prethodne primjene u usporedivim uvjetima te sukladno zahtjevima ovog TSI-ja; ti se dokazi bilježe te se smatraju jednakovrijednima modulu CB ili pregledu projekta prema modulu CH1.

(**) Modul CV koristi se u slučaju kada proizvođač tarnog elementa za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača nema dovoljno iskustva (prema vlastitoj prosudbi) za predloženi projekt.";

(c) ispod točke 6.1.2.4. umeće se sljedeća točka 6.1.2.5.:

„6.1.2.5 Tarni elementi za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača

Dokazivanje sukladnosti tarnih elemenata za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača provodi se određivanjem sljedećih svojstava tarnog elementa u skladu s tehničkim dokumentom Europske agencije za željeznice ERA/TD/2013-02/INT verzija 2.0 od XX. XX. 2014. objavljenim na internetskoj stranici ERA-e (http://www.era.europa.eu):

— dinamička učinkovitost trenja (poglavlje 4.),

— statički koeficijent trenja (poglavlje 5.),

— mehanička svojstva uključujući svojstva u pogledu ispitivanja otpornosti na smične sile i ispitivanja savojne čvrstoće (poglavlje 6.).

Dokazivanje prikladnosti za sljedeće provodi se u skladu s poglavljima 7. i/ili 8. tehničkog dokumenta ERA/TD/2013-02/INT verzija 2.0 od XX. XX. 2014. objavljenog na internetskoj stranici ERA-e (http://www.era.europa.eu), ako je tarni dio namijenjen da bude prikladan za:

— detekciju vlaka korištenjem sustava koji se temelje na kolosiječnim strujnim krugovima, i/ili

— teške vremenske prilike.

Ako proizvođač nema dovoljno iskustva (prema vlastitoj prosudbi) za predloženi projekt, postupak vrednovanja tipa na temelju iskustva stečenog korištenjem u prometu (modul CV) mora biti dio postupka ocjenjivanja za prikladnost za uporabu. Prije započinjanja ispitivanja korištenjem u prometu, odgovarajući modul (CB ili CH1) koristi se za certificiranje projekta sastavnog dijela interoperabilnosti.

Ispitivanja korištenjem u prometu organiziraju se na zahtjev proizvođača, koji mora dobiti suglasnost željezničkog prijevoznika koji će sudjelovati u postupku ocjenjivanja.

Prikladnost za detekciju vlaka korištenjem sustava koji se temelje na kolosiječnim strujnim krugovima za tarne elemente namijenjene korištenju u podsustavima izvan područja primjene navedenog u poglavlju 7. tehničkog dokumenta ERA/TD/2013-02/INT verzija 2.0 od XX. XX. 2014. objavljenog na internetskoj stranici ERA-e (http://www.era.europa.eu) može se dokazati postupkom za inovativna rješenja koji je opisan u točki 6.1.3.

Prikladnost za teške vremenske prilike ispitivanjem pomoću dinamometra za tarne elemente koji se namjeravaju koristiti u podsustavima izvan područja primjene navedenog u točki 8.2.1. tehničkog dokumenta ERA/TD/2013-02/INT verzija 2.0 od XX. XX. 2014. objavljenog na internetskoj stranici ERA-e (http://www.era.europa.eu) može se dokazati postupkom za inovativna rješenja koji je opisan u točki 6.1.3.";

(d) točka 6.1.3. zamjenjuje se sljedećim:

„6.1.3. *Inovativna rješenja*

Ako se inovativno rješenje iz članka 10.a predloži za sastavni dio interoperabilnosti, proizvođač ili njegov ovlašteni predstavnik sa sjedištem u Europskoj uniji primjenjuju postupak iz članka 10.a.";

(e) u točki 6.2.2.3. treći podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Kao druga mogućnost za provođenje pružnih ispitivanja na dva različita nagiba kolosijeka, kako je navedeno u točki 5.4.4.4. norme EN 14363:2005, mogu se provesti ispitivanja na samo jednom nagibu kolosijeka ako se dokaže da to ispitivanje obuhvaća niz uvjeta za kontakt kako je navedeno u odjeljku 1.1. Tehničkog dokumenta Agencije ERA/TD/2013/01/INT verzija 1.0 od 11.2.2013. objavljenog na internetskoj stranici ERA-e (http://www.era.europa.eu).";

(f) točka 6.2.3. zamjenjuje se sljedećim:

„6.2.3. *Inovativna rješenja*

Ako se inovativno rješenje iz članka 10.a predloži za ‚željeznička vozila – teretni vagoni', podnositelj zahtjeva primjenjuje postupak iz članka 10.a."

5. U poglavlju 7. „Provedba", u točki 7.1.2. podtočki (j) druga rečenica se briše.

6. U Dodatku A, posljednji redak tablice A.1. se briše.

7. Dodatak C mijenja se kako slijedi:

(a) u odjeljku 9., podtočka (l) zamjenjuje se sljedećim:

„(l) Ako je za kočni sustav potreban sastavni dio interoperabilnosti ‚tarni element za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača', sastavni dio interoperabilnosti mora, uz zahtjeve iz točke 6.1.2.5., udovoljavati zahtjevima iz uputa UIC-a 541-4:2010. Proizvođač tarnog elementa za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača ili njegov ovlašteni zastupnik s poslovnim nastanom u Uniji mora u tom slučaju dobiti UIC odobrenje."

(b) U odjeljku 14. drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„U vezi s kočnim sustavima koji djeluju na gaznu površinu kotača, taj se uvjet smatra ispunjenim ako je sastavni dio interoperabilnosti za ‚tarni element za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača' u skladu sa zahtjevima iz točke 6.1.2.5., uputama UIC-a 541-4:2010 i ako je kotač:

— ocijenjen u skladu s točkom 6.1.2.3., i

— ispunjava uvjete iz odjeljka 15. Dodatka C."

8. Dodatak D mijenja se kako slijedi:

(a) ispod retka koji sadržava tekst „Parkirna kočnica 4.2.4.3.2.2." u polje u stupcu „Svojstva koje se ocjenjuju" umeću se sljedeći retci:

„Tarni elementi za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača	4.2.4.3.5.	—	—
	6.1.2.5.	Tehnički dokument ERA/TD/2013-02/INT verzija 2.0 od XX.XX.2014.	sve"

(b) redak s tekstom „EN 15551:2009+A1:2010” iz polja u stupcu „Upućivanja na obveznu normu” zamjenjuje se sljedećim:

		„EN 15551:2009+A1:2010	6.2., 6.2.3.1.”

(c) umeće se sljedeći redak ispod retka koji sadrži tekst „dokument UIC-a 542:2010” u polje u stupcu „Upućivanja na obveznu normu”:

		„UIC 541-4:2010	sve”

9. U Dodatku E odjeljku 1., prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Boja stražnjih svjetala mora biti u skladu s točkom 5.5.3. norme EN 15153-1:2013.”

10. U Dodatku F umeće se sljedeći redak ispod retka s tekstom „Zaštita od proklizavanja kotača (WSP)” u polje u stupcu „Element podsustava željezničkih vozila”:

„Tarni elementi za kočnice koje djeluju na gaznu površinu kotača	4.2.4.3.5.	X	X	X	6.1.2.5.”