

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2015/924**z 8. júna 2015,****ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 321/2013 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – nákladné vozne“ systému železníc v Európskej únii****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 6 ods. 1,

keďže:

- (1) V článku 12 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ⁽²⁾ sa od Európskej železničnej agentúry (ďalej len „agentúra“) vyžaduje, aby zabezpečila, že technické špecifikácie interoperability (ďalej len „TSI“) budú prispôbené v súlade s technickým pokrokom, vývojom trhu a sociálnymi požiadavkami, a aby navrhla Komisii zmeny TSI, ktoré považuje za potrebné.
- (2) V rozhodnutí K(2007) 3371 z 13. júla 2007 Komisia udelila agentúre rámcový mandát na vykonávanie niektorých činností podľa smernice Rady 96/48/ES ⁽³⁾ a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES ⁽⁴⁾. Podľa podmienok stanovených v uvedenom rámcovom mandáte mala agentúra zrevidovať TSI týkajúce sa nákladných vozňov stanovené v nariadení Komisie (EÚ) č. 321/2013 ⁽⁵⁾.
- (3) Dňa 21. januára 2014 agentúra vydala stanovisko k „rozšíreniu označovania vozňov značkou, GE“ (ERA-ADV-2014-1).
- (4) Dňa 21. mája 2014 agentúra vydala odporúčanie o zmenách TSI týkajúcich sa „posúdenia kompozitných brzdových klátikov notifikovaným orgánom“ (ERA-REC-109-2014-REC).
- (5) Nariadenie (EÚ) č. 321/2013 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.
- (6) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného podľa článku 29 ods. 1 smernice 2008/57/ES,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

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

1. V článku 3 sa vkladá toto písmeno c):

„c) pokiaľ ide o značku ‚GE‘ podľa vyobrazenia v bode 5 dodatku C prílohy, vozňom existujúceho vozňového parku, ktoré boli povolené v súlade s rozhodnutím Komisie 2006/861/ES zmeneným rozhodnutím 2009/107/ES alebo s rozhodnutím 2006/861/ES zmeneným rozhodnutiami 2009/107/ES a 2012/464/EÚ a ktoré spĺňajú podmienky stanovené v bode 7.6.4 rozhodnutia 2009/107/ES, možno udeliť túto značku ‚GE‘ bez ďalšieho posudzovania treťou stranou alebo nového povolenia na uvedenie do prevádzky. Za používanie tohto označenia na vozňoch v prevádzke sú naďalej zodpovedné železničné podniky.“

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Nariadenie (ES) č. 881/2004 Európskeho parlamentu a Rady z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1).

⁽³⁾ Smernica Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6).

⁽⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy (Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1).

⁽⁵⁾ 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).

2. Vkladajú sa tieto články 8a, 8b a 8c:

„Článok 8a

1. Bez ohľadu na ustanovenia oddielu 6.3 prílohy sa počas prechodného obdobia desiatich rokov odo dňa začatia uplatňovania tohto nariadenia môže pre subsystém obsahujúci komponenty zodpovedajúce komponentu interoperability ‚trečí prvok pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies‘, ktorý nemá vyhlásenie o zhode ES, vydať osvedčenie ES o overení, ak sú splnené tieto podmienky:

- a) komponent bol vyrobený pred dňom začatia uplatňovania tohto nariadenia a
- b) komponent interoperability bol použitý v subsystéme, ktorý bol schválený a uvedený do prevádzky najmenej v jednom členskom štáte pred dňom začatia uplatňovania tohto nariadenia.

2. Výroba, modernizácia alebo obnova subsystému s použitím komponentov interoperability, ktoré nemajú príslušné osvedčenie, musí byť dokončená pred uplynutím prechodného obdobia uvedeného v odseku 1, a to vrátane udelenia povolenia na uvedenie subsystému do prevádzky.

3. Počas prechodného obdobia podľa odseku 1:

- a) musia byť v postupe overovania subsystému uvedeného v odseku 1 riadne identifikované dôvody, prečo pre komponenty interoperability nebolo udelené osvedčenie a
- b) vnútroštátne bezpečnostné orgány musia vo svojich výročných správach podľa článku 18 smernice 2004/49/ES uviesť údaje o používaní komponentov interoperability ‚trečí prvok pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies‘, ktoré nemajú príslušné osvedčenie, v súvislosti s postupmi povoľovania.

Článok 8b

1. Až do uplynutia doby platnosti ich súčasného schválenia nie je potrebné, aby sa na komponenty interoperability ‚trečí prvok pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies‘ uvedené v dodatku G prílohy vzťahovalo vyhlásenie o zhode ES. Počas tohto obdobia sa ‚trechie prvky pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies‘ uvedené v dodatku G prílohy považujú za komponenty, ktoré vyhovujú požiadavkám tohto nariadenia.

2. Po uplynutí doby platnosti ich súčasného schválenia sa na komponenty interoperability ‚trečí prvok pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies‘ uvedené v dodatku G prílohy musí vzťahovať vyhlásenie o zhode ES.

Článok 8c

1. Bez ohľadu na ustanovenia oddielu 6.3 prílohy sa počas prechodného obdobia desiatich rokov od uplynutia doby platnosti schválenia komponentu interoperability môže pre subsystém obsahujúci komponenty zodpovedajúce komponentu interoperability ‚trečí prvok pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies‘, ktorý nemá vyhlásenie o zhode ES, vydať osvedčenie ES o overení, ak sú splnené tieto podmienky:

- a) komponent bol vyrobený pred uplynutím doby platnosti schválenia komponentu interoperability a
- b) komponent interoperability bol použitý v subsystéme, ktorý bol schválený a uvedený do prevádzky najmenej v jednom členskom štáte pred uplynutím doby platnosti jeho schválenia.

2. Výroba, modernizácia alebo obnova subsystému s použitím komponentov interoperability, ktoré nemajú príslušné osvedčenie, musí byť dokončená pred uplynutím prechodného obdobia uvedeného v odseku 1, a to vrátane udelenia povolenia na uvedenie subsystému do prevádzky.

3. Počas prechodného obdobia podľa odseku 1:

- a) musia byť v postupe overovania subsystému uvedeného v odseku 1 riadne identifikované dôvody, prečo daným komponentom interoperability nebolo udelené osvedčenie a
- b) vnútroštátne bezpečnostné orgány musia vo svojich výročných správach podľa článku 18 smernice 2004/49/ES uviesť údaje o používaní komponentov interoperability ‚trečí prvok pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies‘, ktoré nemajú príslušné osvedčenie, v súvislosti s postupmi povoľovania.“

3. Vkladá sa tento článok 9a:

„Článok 9a

Osvedčenie ES o typovej skúške alebo osvedčenie ES o preskúmaní návrhu pre komponent interoperability ‚trečí prvok pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies‘ je platné 10 rokov. Počas uvedeného obdobia sa môžu uvádzať na trh nové komponenty rovnakého typu na základe vyhlásenia o zhode ES, ktoré odkazuje na toto osvedčenie ES o typovej skúške alebo osvedčenie ES o preskúmaní návrhu.“

4. V článku 10 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Agentúra na svojej webovej stránke uverejňuje zoznam plne schválených kompozitných brzdových klátikov na účely medzinárodnej dopravy podľa dodatku G prílohy na obdobie, v ktorom sa na tieto brzdové klátiky nevzťahujú vyhlásenia ES.“

5. Vkladá sa tento článok 10a:

„Článok 10a

1. Na udržanie kroku s technickým pokrokom môže byť potrebné zaviesť inovačné riešenia, ktoré nie sú v súlade so špecifikáciami stanovenými v prílohe a/alebo na ktoré nemožno uplatniť metódy posudzovania stanovené v prílohe. V takom prípade sa vypracujú nové špecifikácie a/alebo nové metódy posudzovania, ktoré sa vzťahujú na predmetné inovačné riešenia.

2. Inovačné riešenia sa môžu týkať subsystému ‚železničné koľajové vozidlá – nákladné vozne‘, jeho častí a jeho komponentov interoperability.

3. Ak sa navrhuje inovačné riešenie, výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Únii musí uviesť, ako sa dané riešenie odchyľuje od príslušných ustanovení tejto TSI, prípadne ako dané riešenie dopĺňa príslušné ustanovenia TSI, pričom tieto odchýlky musí predložiť Komisii na analýzu.

4. Komisia predloží stanovisko k navrhovanému inovačnému riešeniu. Ak je stanovisko kladné, vypracujú sa náležité špecifikácie pre funkcie a rozhrania predmetného riešenia a tiež príslušné metódy posudzovania, ktoré sa musia začleniť do TSI, aby sa umožnilo používanie daného inovačného riešenia. V rámci postupu revízie podľa článku 6 smernice 2008/57/ES sa vzápätí dané špecifikácie a metódy začlenia do TSI. Ak je stanovisko záporné, navrhované inovačné riešenie sa nesmie uplatniť v praxi.

5. Až do revízie TSI sa kladné stanovisko Komisie považuje za prijateľný spôsob dosiahnutia súladu so základnými požiadavkami smernice 2008/57/ES, a preto ho možno použiť pri posudzovaní subsystému.“

6. Príloha k nariadeniu (EÚ) č. 321/2013 sa mení v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

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

Uplatňuje sa od 1. júla 2015.

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

V Bruseli 8. júna 2015

Za Komisiu
predseda
Jean-Claude JUNCKER

PRÍLOHA

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

1. V kapitole 3 „Základné požiadavky“ sa v tabuľke 1 pod riadok obsahujúci v poli v stĺpci „Bod“ text „4.2.4.3.4“ vkladá tento riadok:

„4.2.4.3.5	Trecie prvky pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 2.4.1				2.4.3“
------------	--	----------------------------	--	--	--	--------

2. Kapitola 4 „Charakteristika subsystému“ sa mení takto:

- a) v bode 4.2.1 sa vypúšťa tretí pododsek;
b) vkladá sa tento bod 4.2.4.3.5:

„4.2.4.3.5. *Trecie prvky pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies*

Trecí prvok pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies (teda brzdový klátik) vytvára brzdne sily trením pri kontakte s jazdnou plochou kolesa.

V prípade použitia brzd pôsobiacich na jazdnú plochu kolesa musia charakteristiky trecieho prvku spoľahlivo prispievať k dosiahnutiu zamýšľaného brzdacieho účinku.

Preukázanie zhody je opísané v bode 6.1.2.5 tejto TSI.“

3. Kapitola 5 „Komponenty interoperability“ sa mení takto:

- a) oddiel 5.2 sa nahrádza takto:

„5.2. **Inovačné riešenia**

Podľa ustanovenia článku 10a sa pri inovačných riešeniach môžu vyžadovať nové špecifikácie a/alebo nové metódy posudzovania. Takéto špecifikácie a metódy posudzovania sa vypracujú pomocou postupu opísaného v bode 6.1.3 vždy, keď sa pre komponent interoperability predpokladá inovačné riešenie.“;

- b) dopĺňa sa tento bod 5.3.4a:

„5.3.4a. *Trecí prvok pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies*

Trecí prvok pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies sa musí projektovať a posudzovať pre oblasť použitia podľa vymedzenia na základe:

- koeficientov dynamického trenia a ich rozsahov tolerancie,
- minimálneho koeficientu statického trenia,
- maximálnych povolených brzdíacich síl pôsobiacich na prvok,
- vhodnosti pre detekciu vlakov pomocou systémov založených na koľajových obvodoch,
- vhodnosti pre nepriaznivé podmienky prostredia.

Trecí prvok pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies musí spĺňať požiadavky vymedzené v bode 4.2.4.3.5. Tieto požiadavky sa musia posudzovať na úrovni komponentov interoperability.“

4. Kapitola 6 „Posudzovanie zhody a overenie ES“ sa mení takto:

- a) v tabuľke 8 sa pod riadok obsahujúci text „Modul CH1“ dopĺňa tento nový riadok:

„Modul CV	Typové potvrdenie v skúšobnej prevádzke (vhodnosť na použitie)“
-----------	---

b) Tabuľka 9 sa mení takto:

„Tabuľka 9

Moduly, ktoré sa použijú pre komponenty interoperability

Bod	Komponent	Moduly					
		CA1 alebo CA2	CB + CD	CB + CF	CH	CH1	CV
4.2.3.6.1	Pojazdový mechanizmus		X	X		X	
	Pojazdový mechanizmus – uznaný	X			X		
4.2.3.6.2	Dvojkolesie	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.3.6.3	Koleso	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.3.6.4	Náprava	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.4.3.5	Trecí prvok pre brzdy pôso- biace na jazdnú plochu kolies	X (*)	X	X	X (*)	X	X (**)
5.3.5	Koncové návěstidlo	X			X		

(*) Moduly CA1, CA2 alebo CH sa môžu použiť iba v prípade výrobkov uvedených na trh, a teda vyvinutých pred nadobudnutím účinnosti tejto TSI, ak výrobca preukáže notifikovanému orgánu, že preskúmanie návrhu a typová skúška sa vykonali pre predchádzajúce použitia za porovnateľných podmienok a že spĺňajú požiadavky tejto TSI. Toto preukázanie sa musí zdokumentovať a jeho výsledok sa považuje za dôkaz na rovnakej úrovni ako v prípade modulu CB alebo preskúmania návrhu podľa modulu CH1.

(**) Modul CV sa použije v prípade, že výrobca trecieho prvku pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies nemá (podľa vlastného uváženia) dostatok predchádzajúcich skúseností pre navrhovaný projekt.“

c) za bod 6.1.2.4 sa vkladá tento bod 6.1.2.5:

„6.1.2.5. Trecie prvky pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies

Preukázanie zhody trecích prvkov pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies sa vykoná pomocou určenia týchto vlastností trecieho prvku v súlade s technickým dokumentom Európskej železničnej agentúry ERA/TD/2013-02/INT vo verzii 2.0 z XX. XX. 2014 uverejneným na webovej stránke ERA (<http://www.era.europa.eu>):

- vlastnosti dynamického trenia (kapitola 4),
- koeficient statického trenia (kapitola 5),
- mechanické charakteristiky vrátane vlastností vzhľadom na skúšku pevnosti v strihu a skúšku pevnosti v ohybe (kapitola 6).

Preukázanie týchto prípadov vhodnosti sa vykoná v súlade s kapitolami 7 a/alebo 8 technického dokumentu ERA/TD/2013-02/INT vo verzii 2.0 z XX. XX. 2014 uverejneného na webovej stránke ERA (<http://www.era.europa.eu>), ak má byť trecí prvok vhodný pre:

- detekciu vlakov pomocou systémov založených na koľajových obvodoch a/alebo
- nepriaznivé podmienky prostredia.

Ak výrobca nemá (podľa vlastného uváženia) dostatok predchádzajúcich skúseností pre navrhovaný projekt, súčasťou postupu posudzovania vhodnosti na použitie musí byť typové potvrdenie v skúšobnej prevádzke (modul CV). Pred začatím prevádzkových skúšok sa použije vhodný modul (CB alebo CH1) na osvedčenie návrhu daného komponentu interoperability.

Prevádzkové skúšky sa zorganizujú na žiadosť výrobcu, ktorý musí získať súhlas železničného podniku, ktorý sa bude podieľať na predmetnom posudzovaní.

Vhodnosť na detekciu vlakov pomocou systémov založených na koľajových obvodoch sa v prípade trecích prvkov určených na používanie v subsystémoch mimo rozsahu pôsobnosti stanoveného v kapitole 7 technického dokumentu ERA/TD/2013-02/INT vo verzii 2.0 z XX. XX. 2014 uverejneného na webovej stránke ERA (<http://www.era.europa.eu>) môže preukázať v rámci postupu na zavádzanie inovačných riešení, ktorý je opísaný v bode 6.1.3.

Vhodnosť pre nepriaznivé podmienky prostredia pomocou skúšky na dynamometri sa v prípade trecích prvkov určených na používanie v subsystémoch mimo rozsahu pôsobnosti stanoveného v bode 8.2.1 technického dokumentu ERA/TD/2013-02/INT vo verzii 2.0 z XX. XX. 2014 uverejneného na webovej stránke ERA (<http://www.era.europa.eu>) môže preukázať v rámci postupu na zavádzanie inovačných riešení, ktorý je opísaný v bode 6.1.3.

d) bod 6.1.3 sa nahrádza takto:

„6.1.3. *Inovačné riešenia*

Ak sa pre komponent interoperability navrhne inovačné riešenie podľa článku 10a, výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Únii musí uplatniť postup uvedený v článku 10a.“

e) v bode 6.2.2.3 sa tretí pododsek nahrádza takto:

„Ako alternatíva k vykonaniu skúšok na trati na dvoch rôznych sklonoch koľajnice, ako sa uvádza v bode 5.4.4.4 normy EN 14363:2005, sa skúšky môžu vykonať iba na jednom sklone koľajnice, ak sa preukáže, že tieto skúšky pokrývajú rozsah podmienok styku uvedený v oddiele 1.1 technického dokumentu ERA/TD/2013/01/INT vo verzii 1.0 z 11. 2. 2013 uverejneného na webovej stránke ERA (<http://www.era.europa.eu>).“

f) bod 6.2.3 sa nahrádza takto:

„6.2.3. *Inovačné riešenia*

Ak sa pre subsystém ‚železničné koľajové vozidlá – nákladné vozne‘ navrhne inovačné riešenie podľa článku 10a, žiadateľ musí uplatniť postup uvedený v článku 10a.“

5. V kapitole 7 „Implementácia“ sa v bode 7.1.2 písm. j) vypúšťa druhá veta.

6. V dodatku A sa vypúšťa posledný riadok tabuľky A.1.

7. Dodatok C sa mení takto:

a) v oddiele 9 sa písmeno l) nahrádza takto:

„l) Ak si brzdový systém vyžaduje komponent interoperability ‚trecí prvok pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies‘, tento komponent interoperability musí okrem požiadaviek v bode 6.1.2.5 spĺňať požiadavky uvedené vo vyhláske UIC 541-4:2010. Výrobca trecieho prvku pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Únii musí v tomto prípade získať schválenie UIC.“

b) v oddiele 14 sa druhý pododsek nahrádza takto:

„Pokiaľ ide o používanie brzdových systémov pôsobiacich na jazdnú plochu kolies, táto podmienka sa považuje za splnenú, ak komponent interoperability ‚trecí prvok pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies‘ okrem požiadaviek v bode 6.1.2.5 spĺňa požiadavky uvedené vo vyhláske UIC 541-4:2010 a ak koleso:

— je predmetom posúdenia v súlade s bodom 6.1.2.3 a

— spĺňa podmienky podľa oddielu 15 dodatku C.“

8. Dodatok D sa mení takto:

a) pod riadkom obsahujúcim v poli v stĺpci „Posudzované vlastnosti“ text „Zaisťovacia brzda | 4.2.4.3.2.2“ sa vkladajú tieto riadky:

„Trecie prvky pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies	4.2.4.3.5	—	—
	6.1.2.5	Technický dokument ERA/TD/2013-02/INT vo verzii 2.0 z XX. XX. 2014	všetky“

- b) riadok obsahujúci v poli v stĺpci „Odkazy na záväzné normy“ text „EN 15551:2009 + A1:2010“ sa nahrádza takto:

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

- c) pod riadkom obsahujúcim v poli v stĺpci „Odkazy na záväzné normy“ text „Vyhláška UIC 542:2010“ sa vkladá tento riadok:

		„UIC 541-4:2010	všetky“
--	--	-----------------	---------

9. V dodatku E oddiele 1 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„Farba koncových svetidiel musí byť v súlade s bodom 5.5.3 normy EN 15153-1:2013.“

10. V dodatku F sa pod riadkom obsahujúcim v poli v stĺpci „Prvok subsystému železničné koľajové vozidlá“ text „Protišmyková ochrana kolies (WSP)“ vkladá tento riadok:

„Trecie prvky pre brzdy pôsobiace na jazdnú plochu kolies	4.2.4.3.5	X	X	X	6.1.2.5“
---	-----------	---	---	---	----------