

II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 23. července 2012,

kterým se mění rozhodnutí 2002/731/ES, 2002/732/ES, 2002/733/ES, 2002/735/ES a 2006/66/ES a zrušuje rozhodnutí 2002/730/ES o technických specifikacích pro interoperabilitu

(oznámeno pod číslem C(2012) 4982)

(Text s významem pro EHP)

(2012/462/EU)

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 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře)⁽²⁾ požaduje, aby Evropská agentura pro železnice (dále jen „agentura“) zajišťovala přizpůsobování technických specifikací pro interoperabilitu (dále jen „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 Komise dala agentuře rámcový mandát k provádění určitých činností na základě směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému⁽³⁾ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému⁽⁴⁾. Na základě podmínek tohoto rámcového pověření byla agentura

požádána o provedení revize TSI týkajících se vysokorychlostních kolejových vozidel, nákladních vozů, lokomotiv a kolejových vozidel pro osobní dopravu, hluku, infrastruktury, energie, řízení a zabezpečení, provozu a řízení dopravy, telematických aplikací pro nákladní a osobní dopravu, bezpečnosti v železničních tunelech a dostupnosti pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

- (3) Dne 31. března 2011 agentura vydala doporučení ke specifikaci registru infrastruktury, postupu prokázání úrovně shody se základními parametry TSI pro stávající tratě a následné změny TSI (ERA/REC/04-2011/INT).
- (4) Dne 9. června 2011 vydal výbor zřízený v souladu s čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES kladné stanovisko k předloze prováděcího rozhodnutí Komise o evropském registru povolených typů železničních vozidel a k předloze prováděcího rozhodnutí Komise o společných specifikacích registru železniční infrastruktury. Pro zajištění celkového souladu po přijetí dvou aktů Komise vycházejících z výše uvedených předloh, jmenovitě prováděcího rozhodnutí Komise 2011/633/EU ze dne 15. září 2011 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury⁽⁵⁾ a prováděcího rozhodnutí Komise 2011/665/EU ze dne 4. října 2011 o evropském registru povolených typů železničních vozidel⁽⁶⁾, je nutno aktualizovat příslušné TSI.
- (5) Z praktických důvodů je pro provedení konkrétních oprav a aktualizací právních textů výhodnější změnit řadu TSI jediným rozhodnutím Komise. Tyto opravy a aktualizace nevycházejí z celkové revize TSI nebo z rozšíření jejich místní působnosti.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.⁽²⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1.⁽³⁾ Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6.⁽⁴⁾ Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1.⁽⁵⁾ Úř. věst. L 256, 1.10.2011, s. 1.⁽⁶⁾ Úř. věst. L 264, 8.10.2011, s. 32.

(6) Je proto nezbytné změnit tato rozhodnutí:

- rozhodnutí Komise 2002/731/ES ze dne 30. května 2002 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému řízení a zabezpečení transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice 96/48/ES ⁽¹⁾,
- rozhodnutí Komise 2002/732/ES ze dne 30. května 2002 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému řízení a zabezpečení transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice 96/48/ES ⁽²⁾,
- rozhodnutí Komise 2002/733/ES ze dne 30. května 2002 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému energie transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice 96/48/ES ⁽³⁾,
- rozhodnutí Komise 2002/735/ES ze dne 30. května 2002 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice 96/48/ES ⁽⁴⁾,
- rozhodnutí Komise 2006/66/ES ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – hluk transevropského konvenčního železničního systému ⁽⁵⁾.

(7) Rozhodnutí 2002/731/ES bylo zrušeno rozhodnutím Komise 2006/860/ES ze dne 7. listopadu 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému řízení a zabezpečení transevropského vysokorychlostního železničního systému, kterým se mění příloha A rozhodnutí 2006/679/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému ⁽⁶⁾. Rozhodnutí 2002/732/ES bylo zrušeno rozhodnutím Komise 2008/217/ES ze dne 20. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému infrastruktura transevropského vysokorychlostního železničního systému ⁽⁷⁾. Rozhodnutí 2002/733/ES bylo zrušeno rozhodnutím 2008/284/ES ze dne 6. března 2008 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému energie transevropského vysokorychlostního železničního systému ⁽⁸⁾. Rozhodnutí 2002/735/ES bylo zrušeno rozhodnutím Komise 2008/232/ES ze dne 21. února 2008 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová

vozidla transevropského vysokorychlostního železničního systému ⁽⁹⁾. Rozhodnutí 2006/66/ES bylo zrušeno rozhodnutím Komise 2011/229/EU ze dne 4. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“ transevropského konvenčního železničního systému ⁽¹⁰⁾.

- (8) Rozhodnutí 2006/860/ES, 2008/217/ES, 2008/232/ES, 2008/284/ES a 2011/229/EU však obsahují přechodná ustanovení o používání rozhodnutí, která zrušují, v souvislosti s pokračováním projektů schválených v souladu s TSI, jež tvoří přílohu uvedených rozhodnutí, a s projekty nových tratí a obnovy nebo modernizace stávajících tratí, které jsou již v pokročilém stavu rozpracovanosti nebo jsou předmětem smlouvy, jejíž plnění k datu oznámení rozhodnutí 2006/860/ES, rozhodnutí 2008/217/ES, rozhodnutí 2008/232/ES, rozhodnutí 2008/284/ES a rozhodnutí 2011/229/EU probíhá. Nicméně rozhodnutí 2002/731/ES, 2002/732/ES, 2002/733/ES, 2002/735/ES a 2006/66/ES by však přesto měla být patřičně změněna.
- (9) Výbor zřízený podle čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES na svých zasedáních ve dnech 22. a 23. dubna 2004 souhlasil se zrušením TSI „údržba“ stanovené v rozhodnutí Komise 2002/730/ES ⁽¹¹⁾, a přenesl její obsah do ostatních TSI. Obsah rozhodnutí 2002/730/ES byl následně zahrnut do revidovaných vysokorychlostních TSI zveřejněných v roce 2006; rozhodnutí 2002/730/ES by tedy mělo být v zájmu jednoznačnosti zrušeno.
- (10) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Příloha rozhodnutí 2002/731/ES se mění v souladu s přílohou I tohoto rozhodnutí.

Článek 2

Příloha rozhodnutí 2002/732/ES se mění v souladu s přílohou II tohoto rozhodnutí.

Článek 3

Příloha rozhodnutí 2002/733/ES se mění v souladu s přílohou III tohoto rozhodnutí.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 245, 12.9.2002, s. 37.

⁽²⁾ Úř. věst. L 245, 12.9.2002, s. 143.

⁽³⁾ Úř. věst. L 245, 12.9.2002, s. 280.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 245, 12.9.2002, s. 402.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 37, 8.2.2006, s. 1.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 342, 7.12.2006, s. 1.

⁽⁷⁾ Úř. věst. L 77, 19.3.2008, s. 1.

⁽⁸⁾ Úř. věst. L 194, 14.4.2008, s. 1.

⁽⁹⁾ Úř. věst. L 84, 26.3.2008, s. 132.

⁽¹⁰⁾ Úř. věst. L 99, 13.4.2011, s. 1.

⁽¹¹⁾ Úř. věst. L 245, 12.9.2002, s. 1.

Článek 4

Příloha rozhodnutí 2002/735/ES se mění v souladu s přílohou IV tohoto rozhodnutí.

Článek 5

Příloha rozhodnutí 2006/66/ES se mění v souladu s přílohou V tohoto rozhodnutí.

Článek 6

Rozhodnutí 2002/730/ES se zrušuje.

Článek 7

Toho rozhodnutí se použije ode dne 24. ledna 2013.

Článek 8

Toto rozhodnutí je určeno členským státům.

V Bruselu dne 23. července 2012.

Za Komisi

Siim KALLAS

místopředseda

PŘÍLOHA I

Příloha rozhodnutí 2002/731/ES (HS CCS TSI) se mění takto:

1) Bod 6.2 se mění takto:

- a) třetí, čtvrtý a pátý pododstavec se zrušují;
- b) osmý pododstavec se nahrazuje tímto:

„Prohlášení o ověření palubního a traťového zařízení spolu s příslušnými certifikáty shody postačuje k tomu, aby při vybavení palubního a traťového zařízení náležitými funkcemi byla zabezpečena odpovídající spolupráce palubního a traťového zařízení, aniž by bylo nezbytné dodatečné prohlášení o ověření subsystému.“

2) Bod 7.2.1.4 se nahrazuje tímto:

„7.2.1.4 **Registry**

Údaje, které mají být poskytnuty do registrů stanovených v článcích 34 a 35 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES (*), jsou údaje uvedené v prováděcím rozhodnutí Komise 2011/633/EU ze dne 15. září 2011 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury (**) a prováděcím rozhodnutí Komise 2011/665/EU ze dne 4. října 2011 o evropském registru povolených typů železničních vozidel (***).

(*) Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

(**) Úř. věst. L 256, 1.10.2011, s. 1.

(***) Úř. věst. L 264, 8.10.2011, s. 32.“

3) Bod 7.2.2.4 se zrušuje.

4) Bod 7.2.3.1 se zrušuje.

5) Příloha B se mění takto:

- a) v části „Informace pro používání přílohy B“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Železniční podniky, které ve svých vlacích budou muset osadit některé z těchto systémů, se obrátí na příslušný členský stát.“;

- b) v části „Část 2 Rádio“ se poslední pododstavec oddílu „INDEX“ nahrazuje tímto:

„Tyto systémy se v současné době používají v členských státech.“

6) Příloha C se zrušuje.

7) Příloha E se mění takto:

- a) V části Modul SB (přezkoušení typu) bodě 3 šestém pododstavci se druhá odrážka nahrazuje tímto:

„— evropský registr povolených typů vozidel obsahující všechny informace stanovené v TSI.“

- b) Část Modul SD (zabezpečování jakosti výroby) se mění takto:

- i) v bodě 6.2 druhém pododstavci se druhá odrážka nahrazuje tímto:

„— registr infrastruktury obsahující všechny informace stanovené v TSI.“

- ii) v bodě 6.7 se osmá odrážka nahrazuje tímto:

„— registr infrastruktury obsahující všechny informace stanovené v TSI.“

- c) Část Modul SF (ověřování výrobku) se mění takto:

- i) v bodě 5 druhém pododstavci se třetí odrážka nahrazuje tímto:

„— registr infrastruktury obsahující všechny informace stanovené v TSI.“

- ii) v bodě 11 se druhá odrážka nahrazuje tímto:

„— registr infrastruktury obsahující všechny informace stanovené v TSI.“

- d) V části Modul SH2 (komplexní zabezpečování jakosti s přezkoumáním návrhu) bodě 6.7 se sedmá odrážka nahrazuje tímto:

„— registr infrastruktury obsahující všechny informace stanovené v TSI.“

PŘÍLOHA II

Příloha rozhodnutí 2002/732/ES (HS INF TSI) se mění takto:

- 1) V bodě 4.1.4 „Maximální namáhání koleje (základní parametr 4)“, podbodě „Svislé síly“ druhý pododstavec, druhá odrážka, se druhá věta nahrazuje tímto:

„použijí se technické předpisy používané pro tyto tratě“.

- 2) V bodě 4.2.3.1.3 „Dlouhé tunely“ se čtvrtý pododstavec nahrazuje tímto:

„Kromě toho, pokud jsou ve zvláštních pásmech tunelu budována nástupiště pro zajištění snadné evakuace cestujících do chráněných záchranných prostor nebo do boční únikové cesty určené podle platných vnitrostátních předpisů, musí být jejich výška od 550 mm do 760 mm, aby byla zajištěna kompatibilita s přístupem do kolejových vozidel.“

- 3) V bodě 4.2.3.2.3 „Výjimka v případě provádění prací“, ve třetím pododstavci, se druhá odrážka nahrazuje tímto:

„— železniční podniky provozující vlaky na dané trati musí být upozorněny na tyto dočasné výjimky, na jejich zeměpisné umístění, jejich povahu a na jejich zvláštní návěští prostřednictvím oznámení podle potřeby popisujících typ používaných zvláštních návěstí“.

- 4) V bodě 4.2.3.2.4 „Volný schůdný prostor pro cestující v případě vystupování z vlaku mimo stanici“ se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„U existujících tratí modernizovaných pro vysokou rychlost musí být podobný boční prostor vytvořen ve všech místech, kde je toto opatření přiměřeně proveditelné. Kde není možné vytvořit dostatečný prostor, musí být oba konce pásma omezeného pohybu na příslušném místě označeny a dopravci musí být o této zvláštní situaci informováni.“

- 5) Bod 4.2.3.2.6 se zrušuje.

- 6) V bodě 4.3.1 „Zvláště vybudované vysokorychlostní tratě“ se pátý pododstavec nahrazuje tímto:

„Takové požadavky liší se od požadavků nezbytných pro dosažení základních úrovní výkonnosti sítě se musí uplatnit pro každý příslušný parametr nebo rozhraní jednotným způsobem v každém úseku budované nebo plánované vysokorychlostní tratě.“

- 7) V bodě 4.3.2 „Tratě zvláště modernizované pro vysokou rychlost“ se pátý pododstavec zrušuje.

- 8) Bod 4.3.3.8. písm. a) „Nedostatek převýšení v běžné koleji a v hlavním směru výhybek a výhybkových konstrukcí“ se mění takto:

- a) v podbodě „Zvláště vybudované vysokorychlostní tratě“ se čtvrtý pododstavec nahrazuje tímto:

„Na tratích, jejichž poloměry oblouků byly stanoveny na základě hodnoty nedostatku převýšení ve výše uvedené tabulce, může být povolen provoz interoperabilních vysokorychlostních vlaků vybavených zvláštními mechanismy (naklápěním skříní) s vyššími hodnotami nedostatku převýšení za předpokladu, že přijetí takových hodnot pro tyto vlaky nepovede k omezením pro jiné interoperabilní vlaky. Hodnota maximálního nedostatku převýšení se stanoví v případě vlaků vybavených zvláštními mechanismy (mimo jiné vlaků s naklápěním vozidlových skříní) pro každou interoperabilní trať při použití vnitrostátních předpisů pro příslušný typ vlaku. Schválení uvedení těchto vlaků do provozu vyžaduje splnění požadavků TSI pro kolejová vozidla.“;

- b) v podbodě „Tratě zvláště modernizované pro vysokou rychlost a spojovací tratě“ se pátý pododstavec nahrazuje tímto:

„Na tratích, jejichž poloměry oblouků byly stanoveny na základě hodnoty nedostatku převýšení ve výše uvedené tabulce, může být povolen provoz interoperabilních vysokorychlostních vlaků vybavených zvláštními mechanismy (naklápěním skříní) s vyššími hodnotami nedostatku převýšení za předpokladu, že přijetí takových hodnot pro tyto vlaky nepovede k omezením pro jiné interoperabilní vlaky. Hodnota maximálního nedostatku převýšení se stanoví v případě vlaků vybavených zvláštními mechanismy (mimo jiné vlaků s naklápěním vozidlových skříní) pro každou interoperabilní trať při použití vnitrostátních předpisů pro příslušný typ vlaku. Schválení uvedení těchto vlaků do provozu vyžaduje splnění požadavků TSI pro kolejová vozidla.“;

- c) v podbodě „Zvláště vybudované vysokorychlostní tratě nebo tratě zvláště modernizované pro vysokou rychlost se zvláštními vlastnostmi“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Na tratích, jejichž poloměry oblouků byly stanoveny na základě hodnoty nedostatku převýšení ve výše uvedené tabulce, může být povolen provoz interoperabilních vysokorychlostních vlaků vybavených zvláštními mechanismy (naklápěním skříní) s vyššími hodnotami nedostatku převýšení za předpokladu, že přijetí takových hodnot pro tyto vlaky nepovede k omezením pro jiné interoperabilní vlaky. Hodnota maximálního nedostatku převýšení

se stanoví v případě vlaků vybavených zvláštními mechanismy (mimo jiné vlaků s naklápěním vozidlových skříní) pro každou interoperabilní trať při použití vnitrostátních předpisů pro příslušný typ vlaku. Schválení uvedení těchto vlaků do provozu vyžaduje splnění požadavků TSI pro kolejová vozidla.“

- 9) V bodě 4.3.3.21 „Odolnost koleje, výhybek a výhybkových konstrukcí proti silám vyvolaným brzděním a rozjezdem vlaku“, podbodě „Tepelná podmínka“, první pododstavec, se druhá odrážka nahrazuje tímto:

„— případ 2: pro ostatní případy brzdění, jako je normální provozní brzdění za účelem snížení rychlosti nebo jednorázové brzdění pro zastavení nebo opakované brzdění pro regulaci rychlosti, stanoví provozovatel infrastruktury použití brzdy a maximální povolené brzdící síly za těchto podmínek používání pro každou příslušnou interoperabilní trať, a to až do zveřejnění odpovídající evropské specifikace nebo normy CEN.“

- 10) V bodě 4.3.3.23 „Účinek bočního větru“ se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Každý členský stát stanoví pro každou interoperabilní trať pravidla, která se použijí jak na vozidla, tak na infrastrukturu, s cílem zabezpečit stabilitu vozidel vystavených bočnímu větru.“

- 11) V bodě 4.3.3.26 „Nástupiště pro cestující“ v podbodě „Existující zvláště vybudované vysokorychlostní tratě, tratě zvláště modernizované pro vysokou rychlost a spojovací tratě“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Pokud stávající situace neumožňuje snadný přístup cestujících se sníženou schopností pohybu a orientace, musí jim železniční podnik poskytovat pomocné prostředky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace a informovat je o tom. Těmito prostředky mohou být:

- pojízdné rampy pro přístup do vlaku,
- zvedací plošiny.“

- 12) V příloze B, tabulce B.1 se desátý řádek 1 „Registr infrastruktury (4.2.3.2.6)“ zrušuje.

- 13) Příloha D se mění takto:

- a) bod D.2.1 „Podrobný návrh veškerých stavebních prací a prací na železničním svršku“ se mění takto:

- i) druhý pododstavec se nahrazuje tímto:

„Jako první krok s cílem umožnit bezproblémové ověřování jmenovanou notifikovanou osobou zadavatel nebo provozovatel infrastruktury připraví a zašle notifikované osobě pro daný projekt deník ověřování tratě, ve které jsou shrnuty informace ohledně vymezení projektu pro plánovaný subsystém, které jsou součástí technické dokumentace subsystému tak, jak se jeví v této fázi vymezení, přičemž jako základ pro rozhodnutí členského státu byl použit návrh. Tento deník ověřování tratě popisuje v samostatné kapitole prvky, které mají být vloženy do registru infrastruktury příslušné tratě.“

- ii) v podbodě „Průjezdový průřez, osová vzdálenost kolejí, volný schůdný prostor, přístup a vniknutí“, první odrážka, se první a druhá pododrážka nahrazují tímto:

- „— průjezdový průřez pro každou z příslušných kolejí tak, jak vyplývá z provedeného výběru na základě výpočtů s použitím příslušných evropských specifikací, nebo do doby jejich zveřejnění ve vyhláškách UIC 505-4 a 506, jak je stanoveno v bodě 4.3.3 pro prvek „průjezdový průřez“ (4.3.3.1), jehož výpočty se připojí k výkresům,
- průjezdový průřez sběrače, jak vyplývá z provedených výběrů na základě výpočtů s použitím vyhlášek UIC 606-1, 505-1 a 505-4, jak je stanoveno v bodě 4.3.3 pro prvek „průjezdový průřez“ (4.3.3.1), jehož výpočty se připojí k výkresům,“;

- b) v bodě D.2.6 „Fáze uvádění projektu do provozu“ se čtvrtý podbod („Registry infrastruktury“) zrušuje.

- 14) Příloha E se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA E

VLASTNOSTI, KTERÉ MUSÍ BÝT UVEDENY V REGISTRU INFRASTRUKTURY

Údaje, které musí být uvedeny v registru stanoveném v článku 35 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES (*), jsou údaje uvedené v prováděcím rozhodnutí Komise 2011/633/EU ze dne 15. září 2011 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury (**).

(*) Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

(**) Úř. věst. L 256, 1.10.2011, s. 1.“

PŘÍLOHA III

Příloha rozhodnutí 2002/733/ES (HS ENE TSI) se mění takto:

- 1) V bodě 4.1.1 „Napětí a kmitočet“ se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Napětí na svorkách vypínače trakční napájecí stanice a na sběrači musí odpovídat příloze N této TSI. Kmitočet napětí musí odpovídat příloze N této TSI. Informace týkající se posuzování shody jsou uvedeny v příloze N4.“

- 2) V bodě 4.1.2.1 „Geometrie trolejového vedení pro střídavé systémy“ se zrušuje poznámka 3) k tabulce 4.2.

- 3) V bodě 4.1.2.2 „Geometrie trolejového vedení pro stejnosměrné systémy“ se zrušuje poznámka 4) k tabulce 4.3.

- 4) Bod 4.2.2.4 se nahrazuje tímto:

„4.2.2.4 Dynamická obalová křivka vozidla

Konstrukce zařízení trolejového vedení musí být ve shodě s dynamickou obalovou křivkou vozidel. Průjezdový průřez, který má být použit, závisí na kategorii tratě. Posuzování shody musí být provedeno v rámci subsystému „Energie“.

- 5) Bod 4.2.2.5 se nahrazuje tímto:

„4.2.2.5 Omezení maximální spotřeby energie

Přípustná spotřeba energie vlaků na vysokorychlostní trati a na modernizované nebo spojovací trati je dána instalovaným výkonem napájecího systému. Proto musí být vlak vybaven zařízením pro omezování odebraného proudu, jak je uvedeno v příloze O této TSI. Posouzení musí být provedeno v rámci posuzování subsystému „kolejová vozidla“.

- 6) V bodě 4.2.2.8 „Koordinace elektrické ochrany“ se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Koordinace mezi elektrickou ochranou trakčních napájecích stanic a hnacích vozidel je nezbytná z důvodu optimalizace vypínání a vymezování zkratů. (Použitelné požadavky jsou uvedeny v příloze E této TSI).“

- 7) Bod 4.2.2.10 se mění takto:

- a) zrušuje se třetí pododstavec;

- b) v podbodě „Požadavky na konstrukci subsystému „Energie“ se zrušuje třetí pododstavec.

- 8) Bod 4.2.2.11 se mění takto:

- a) v podbodě „Obecně“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Výběr musí být proveden zadavatelem.“;

- b) v podbodě „Požadavky na subsystém „řízení a zabezpečení“ a na subsystém „kolejová vozidla““ se zrušuje čtvrtý pododstavec.

- 9) V bodě 4.2.3.4 „Výjimka v případě provádění prací“, třetí pododstavec, se druhá odrážka nahrazuje tímto:

„— železniční podniky provozující vlaky na dané trati musí být na tyto dočasné výjimky upozorněny, na jejich zeměpisné umístění, jejich povahu a na jejich zvláštní návěstění prostřednictvím písemných oznámení podle potřeby popisujících typ používané zvláštní návěsti.“

- 10) Bod 4.2.3.5 se zrušuje.

- 11) V bodě 4.3.1.1 „Instalovaný výkon“ se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Zadavatel deklaruje typ tratě podle její funkce odkazem na přílohu F této TSI. Návrh trakční proudové soustavy musí zaručovat schopnost elektrického napájení dosáhnout stanovené výkonnosti. Z těchto důvodů je v bodě 4.2.2.5 uveden požadavek na omezení spotřeby energie subsystémem „kolejová vozidla“.“

- 12) V bodě 4.3.1.4 „Rekupační brzdění“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Zadavatel může rozhodnout, zda přijme, nebo nepřijme rekupační brzdění ve stejnosměrných systémech.“

- 13) V bodě 5.3.1.2 „Proudová zatížitelnost“ se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Proudová zatížitelnost závisí na okolních podmínkách, ke kterým patří maximální teplota okolí a minimální rychlost bočního větru, jakož i přípustné teploty prvků trolejového vedení a doba působení proudu. V návrhu trolejového vedení musí být zohledněny meze maximálních teplot stanovené v příloze B normy EN 50119, verze 2001, s ohledem na údaje uvedené v normě EN 50149, verze 1999, bod 4.5, tabulky 3 a 4. Analýzou musí být prokázáno, že trolejové vedení splňuje stanovené požadavky.“

- 14) V bodě 5.3.2.7 „Střední přítláčná síla a výkonnost vzájemného působení trolejového vedení a systému sběrače“ se pátý pododstavec nahrazuje tímto:

„Výrobce sběrače musí zajistit, aby bylo možné přecházet mezi těmito třemi křivkami z řídicího stanoviště vlaku, přičemž je třeba vzít v úvahu vhodné informace, například použití sběrače o šířce 1 950 mm nebo údaje o typu napětí v trolejovém vedení.“

- 15) Příloha D se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA D

REGISTR INFRASTRUKTURY, INFORMACE O SUBSYSTÉMU „ENERGIE“

Údaje, které mají být poskytnuty do registrů stanovených v člancích 34 a 35 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES (*), jsou údaje uvedené v prováděcím rozhodnutí Komise 2011/633/EU ze dne 15. září 2011 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury (**) a prováděcím rozhodnutí Komise 2011/665/EU ze dne 4. října 2011 o evropském registru povolených typů železničních vozidel (***).

(*) Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

(**) Úř. věst. L 256, 1.10.2011, s. 1.

(***) Úř. věst. L 264, 8.10.2011, s. 32.“

- 16) V příloze H, bodě H.3.1 „Trolejová vedení“ se zrušuje poznámka č. 3 k tabulce H.1.

- 17) V příloze J, bodě J.3.1 „Trolejová vedení“ se zrušuje poznámka č. 4 k tabulce J.1.

- 18) Příloha O se mění takto:

- a) v bodě O.2 „MAXIMÁLNÍ PROUD SPOTŘEBOVÁVANÝ VLAKEM“ se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Maximální přípustný proud spotřebovávaný vlakem je uveden v tabulce O.1: hodnoty platí pro trakční i rekupační režim.“;

- b) v bodě O.4 „ZAŘÍZENÍ PRO OMEZOVÁNÍ VÝKONU NEBO PROUDU“ se zrušuje druhý pododstavec.

PŘÍLOHA IV

Příloha rozhodnutí 2002/735/ES (HS RST TSI) se mění takto:

- 1) V části 4 „VLASTNOSTI SUBSYSTÉMU“ se třetí pododstavec úvodu nahrazuje tímto:
„Obecné vlastnosti kolejových vozidel jsou definovány v bodě 4 této TSI.“
- 2) V bodě 4.1.1 „Maximální namáhání koleje (základní parametr 4)“, písm. a) „Dynamická síla“, se druhá věta druhé odrážky nahrazuje tímto:
„použijí se technické předpisy používané pro tyto tratě.“
- 3) V bodě 4.1.2 „Hmotnost na nápravu (základní parametr 10)“ se v sedmém pododstavci druhé odrážce druhá věta nahrazuje tímto:
„použijí se technické předpisy používané pro tyto tratě.“
- 4) V bodě 4.1.4 „Obrys kolejového vozidla (základní parametr 12)“ se druhý pododstavec nahrazuje tímto:
„Volba obrysu kolejových vozidel se provede se zřetelem na tratě, na nichž mají být kolejová vozidla provozována.“
- 5) V bodě 7.2 „KOMPATIBILITA KOLEJOVÝCH VOZIDEL S OSTATNÍMI SUBSYSTÉMY“ se zrušují čtvrtý, pátý a šestý pododstavec.
- 6) V tabulce 2 přílohy E se zrušuje tato poznámka:
„(*) Údaje podle registru infrastruktury kolejových vozidel“
- 7) Příloha F se mění takto:
 - a) část Modul SD (zabezpečování jakosti výroby) se mění takto:
 - i) v bodě 6.2 se vypouští věta „registr kolejových vozidel obsahující všechny údaje stanovené v TSI“,
 - ii) v bodě 6.7 se vypouští slova „a to zejména následující: – registr kolejových vozidel obsahující všechny údaje stanovené v TSI“;
 - b) část Modul SF (ověřování výrobku) se mění takto:
 - i) v bodě 5 se vypouští věta „registr kolejových vozidel obsahující všechny údaje stanovené v TSI“,
 - ii) v bodě 11 se vypouští věta „registr kolejových vozidel obsahující všechny údaje stanovené v TSI“;
 - c) v části Modul SH2 (Komplexní zabezpečování kvality s přezkoumáním návrhu) v bodě 6.7 se vypouští věta „registr kolejových vozidel obsahující všechny údaje stanovené v TSI“.
- 8) Příloha I se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA I

Údaje, které musí být uvedeny v registru stanoveném v článku 34 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES (*), jsou údaje uvedené v prováděcím rozhodnutí Komise 2011/665/EU ze dne 4 října 2011 o evropském registru povolených typů železničních vozidel (**).

(*) Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

(**) Úř. věst. L 264, 8.10.2011, s. 32.“

PŘÍLOHA V

Příloha rozhodnutí 2006/66/ES (TSI Hluk) se mění takto:

1) Bod 4.8.2 se nahrazuje tímto:

„4.8.2 Evropský registr povolených typů vozidel

Údaje, které musí být uvedeny v registru stanoveném v článku 34 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES (*), jsou údaje uvedené v prováděcím rozhodnutí Komise 2011/665/EU ze dne 4. října 2011 o evropském registru povolených typů železničních vozidel (**).

(*) Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

(**) Úř. věst. L 264, 8.10.2011, s. 32.“

2) Příloha B se mění takto:

a) část B.2 Modul SD (Systém řízení jakosti výroby) se mění takto:

i) v bodě 4.2 se ve druhém pododstavci zrušuje šestá odrážka.

ii) v bodě 10 se vypouští slova „a to zejména následující:“ a zrušuje se devátá odrážka;

b) část B.3 Modul SF (Ověření výrobku) se mění takto:

i) v bodě 5 se ve druhém pododstavci zrušuje třetí odrážka,

ii) v bodě 10 se zrušuje druhá odrážka;

c) v části B.4 Modul SH2 (Úplný systém řízení kvality s přezkoumáním projektu) bodě 10 se zrušuje osmá odrážka.
