

SKLEP KOMISIJE

z dne 23. julija 2012

o spremembi odločb 2006/861/ES, 2008/163/ES, 2008/164/ES, 2008/217/ES, 2008/231/ES, 2008/232/ES, 2008/284/ES ter sklepov 2011/229/EU, 2011/274/EU, 2011/275/EU, 2011/291/EU in 2011/314/EU o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost

(notificirano pod dokumentarno številko C(2012) 4985)

(Besedilo velja za EGP)

(2012/464/EU)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti ⁽¹⁾ ter zlasti člena 6(1) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Člen 12 Uredbe (ES) št. 881/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o ustanovitvi Evropske železniške agencije (Uredba o Agenciji) ⁽²⁾ določa, da mora Evropska železniška agencija (v nadaljnjem besedilu: Agencija) zagotoviti prilagoditev tehničnih specifikacij za interoperabilnost (v nadaljnjem besedilu: TSI) tehničnemu napredku in tržnim gibanjem ter družbenim zahtevam in predlagati Komisiji spremembe TSI, ki se ji zdijo potrebne.
- (2) Komisija je s Sklepom C(2007) 3371 z dne 13. julija 2007 Agenciji podelila okvirni mandat za opravljanje nekaterih dejavnosti v skladu z Direktivo Sveta 96/48/ES z dne 23. julija 1996 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti ⁽³⁾ in Direktivo 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ⁽⁴⁾. V skladu s pogoji navedenega okvirnega mandata je bila Agencija zaprosena, da spremeni tehnične specifikacije za interoperabilnost železniškega voznega parka za visoke hitrosti, tovornih vagonov, lokomotiv in potniškega železniškega voznega parka, za hrup, infrastrukturo, energijo, vodenje-upravljanje in signalizacijo, vodenje in upravljanje železniškega prometa, telematske aplikacije za tovorni in potniški promet, varnost v železniških predorih ter dostopnost za osebe z omejeno mobilnostjo.
- (3) Dne 31. marca 2011 je Agencija izdala priporočilo o specifikaciji za register infrastrukture, postopek za dokazovanje stopnje skladnosti z osnovnimi parametri TSI za obstoječe proge in poznejše spremembe TSI (ERA/REC/04-2011/INT).
- (4) Dne 9. junija 2011 je odbor, ustanovljen v skladu s členom 29(1) Direktive 2008/57/ES, podal pozitivno

mnenje o osnutku izvedbenega sklepa Komisije o evropskem registru dovoljenih tipov železniških vozil in osnutku izvedbenega sklepa Komisije o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture. Po sprejetju dveh aktov Komisije na podlagi teh osnutkov, in sicer Izvedbenega sklepa Komisije 2011/633/EU z dne 15. septembra 2011 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture ⁽⁵⁾ in Izvedbenega sklepa Komisije 2011/665/EU z dne 4. oktobra 2011 o evropskem registru dovoljenih tipov železniških vozil ⁽⁶⁾, je treba ustrezne TSI posodobiti, da se zagotovi globalna usklajenost.

- (5) Dodatek A k sedanjim TSI v zvezi z vodenjem in upravljanjem prometa se nanaša na različico 1 operativnih predpisov za Evropski sistem upravljanja železniškega prometa (ERTMS), ki so bili razviti na podlagi različice 2.2.2 specifikacij v zvezi z zahtevami sistema (SRS) za Evropski sistem vodenja vlakov (ETCS).
- (6) Specifikacije v zvezi z zahtevami sistema ETCS so dosegle stabilno različico 2.3.0.d. Ta se mora odraziti s posodobljenimi operativnimi predpisi za ERTMS v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi z vodenjem in upravljanjem železniškega prometa za konvencionalne in visoke hitrosti.
- (7) Dne 20. julija 2011 je Agencija v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi z vodenjem in upravljanjem prometa za železniške sisteme za konvencionalne in visoke hitrosti izdala priporočilo o spremenjenih operativnih načelih in predpisih za ERTMS (ERA/REC/08-2011/INT-ERTMS).
- (8) Dne 8. septembra 2011 je Agencija izdala priporočilo o dodatnih spremembah tehničnih specifikacij za interoperabilnost, da se popravijo napake in pomanjkljivosti (ERA/REC/07-2011/INT).
- (9) Zaradi praktičnih razlogov je primerno spremeniti serijo TSI z enim sklepom Komisije, da se izvedejo določeni popravki in posodobitve pravnih dokumentov. Ti popravki in posodobitve ne izhajajo iz globalne spremembe TSI ali širitve njihovega geografskega področja uporabe.
- (10) Zato je treba spremeniti naslednje odločbe:

⁽¹⁾ UL L 191, 18.7.2008, str. 1.

⁽²⁾ UL L 164, 30.4.2004, str. 1.

⁽³⁾ UL L 235, 17.9.1996, str. 6.

⁽⁴⁾ UL L 110, 20.4.2001, str. 1.

⁽⁵⁾ UL L 256, 1.10.2011, str. 1.

⁽⁶⁾ UL L 264, 8.10.2011, str. 32.

- Odločbo Komisije 2006/861/ES z dne 28. julija 2006 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsystemom železniški vozni park – tovorni vagoni vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ⁽¹⁾,
- Odločbo Komisije 2008/163/ES z dne 20. decembra 2007 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z varnostjo v železniških predorih v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne in visoke hitrosti ⁽²⁾,
- Odločbo Komisije 2008/164/ES z dne 21. decembra 2007 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s funkcionalno oviranimi osebami v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne in visoke hitrosti ⁽³⁾,
- Odločbo Komisije 2008/217/ES z dne 20. decembra 2007 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z infrastrukturnim podsystemom vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti ⁽⁴⁾,
- Odločbo Komisije 2008/231/ES z dne 1. februarja 2008 o sprejeti tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z obratovalnim podsystemom vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti iz člena 6(1) Direktive Sveta 96/48/ES in o razveljavitvi Odločbe Komisije 2002/734/ES z dne 30. maja 2002 ⁽⁵⁾,
- Odločbo Komisije 2008/232/ES z dne 21. februarja 2008 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsystemom železniški vozni park vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti ⁽⁶⁾,
- Odločbo Komisije 2008/284/ES z dne 6. marca 2008 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z energijskim podsystemom vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti ⁽⁷⁾,
- Sklep Komisije 2011/229/EU z dne 4. aprila 2011 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsystemom „železniški vozni park - hrup“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ⁽⁸⁾,
- Sklep Komisije 2011/274/EU z dne 26. aprila 2011 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z „energijskim“ podsystemom vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ⁽⁹⁾,
- Sklep Komisije 2011/275/EU z dne 26. aprila 2011 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z

„infrastrukturnim“ podsystemom vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ⁽¹⁰⁾,

- Sklep Komisije 2011/291/EU z dne 26. aprila 2011 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsystemom tirnih vozil „lokomotive in potniška tirna vozila“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ⁽¹¹⁾,
- Sklep Komisije 2011/314/EU z dne 12. maja 2011 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsystemom „vođenje in upravljanje prometa“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ⁽¹²⁾.

- (11) Ukrepi iz tega sklepa so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega v skladu s členom 29(1) Direktive 2008/57/ES –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Priloga k Odločbi 2006/861/ES se spremeni v skladu s Prilogo I k temu sklepu.

Člen 2

Priloga k Odločbi 2008/163/ES se spremeni v skladu s Prilogo II k temu sklepu.

Člen 3

Priloga k Odločbi 2008/164/ES se spremeni v skladu s Prilogo III k temu sklepu.

Člen 4

Priloga k Odločbi 2008/217/ES se spremeni v skladu s Prilogo IV k temu sklepu.

Člen 5

Priloga k Odločbi 2008/231/ES se spremeni v skladu s Prilogo V k temu sklepu.

Člen 6

Priloga k Odločbi 2008/232/ES se spremeni v skladu s Prilogo VI k temu sklepu.

Člen 7

Priloga k Odločbi 2008/284/ES se spremeni v skladu s Prilogo VII k temu sklepu.

Člen 8

Priloga k Sklepu 2011/229/EU se spremeni v skladu s Prilogo VIII k temu sklepu.

Člen 9

Priloga k Sklepu 2011/274/EU se spremeni v skladu s Prilogo IX k temu sklepu.

⁽¹⁾ UL L 344, 8.12.2006, str. 1.

⁽²⁾ UL L 64, 7.3.2008, str. 1.

⁽³⁾ UL L 64, 7.3.2008, str. 72.

⁽⁴⁾ UL L 77, 19.3.2008, str. 1.

⁽⁵⁾ UL L 84, 26.3.2008, str. 1.

⁽⁶⁾ UL L 84, 26.3.2008, str. 132.

⁽⁷⁾ UL L 104, 14.4.2008, str. 1.

⁽⁸⁾ UL L 99, 13.4.2011, str. 1.

⁽⁹⁾ UL L 126, 14.5.2011, str. 1.

⁽¹⁰⁾ UL L 126, 14.5.2011, str. 53.

⁽¹¹⁾ UL L 139, 26.5.2011, str. 1.

⁽¹²⁾ UL L 144, 31.5.2011, str. 1.

Člen 10

Priloga k Sklepu 2011/275/EU se spremeni v skladu s Prilogo X k temu sklepu.

Člen 11

Priloga k Sklepu 2011/291/EU se spremeni v skladu s Prilogo XI k temu sklepu.

Člen 12

Priloga k Sklepu 2011/314/EU se spremeni v skladu s Prilogo XII k temu sklepu.

Člen 13

Ta sklep se uporablja od 24. januarja 2013.

Člen 14

Ta sklep je naslovljen na države članice.

V Bruslju, 23. julija 2012

Za Komisijo

Siim KALLAS

Podpredsednik

PRILOGA I

Priloga k Odločbi 2006/861/ES (TSI v zvezi s podsistemom „železniški vozni park – tovorni vagoni“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti) se spremeni:

1. V točki 3.4.3 „TEHNIČNA ZDRUŽLJIVOST“ se črta deseta alineja šestega odstavka

2. Točka 4.2.3.2 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.3.2 Statična osna obremenitev, masa na enoto dolžine in geometrijske značilnosti medosne razdalje

Dopustni koristni tovor, ki ga lahko prevaža vagon na progah do 25 ton, se določi z uporabo točk 6.1 in 6.2 EN 15528:2008. Zaradi značilnosti sistemov za ugotavljanje položaja vlaka se za vagon predpišejo dodatne zahteve (glejte Dodatek 1 k Prilogi A k TSI v zvezi s podsistemom vodenje-upravljanje in signalizacija vseevropskega železniškega sistema).

3. V točki 4.2.4.1.2.2 „Elementi zavorne zmogljivosti“ se drugi odstavek podtočke „Odstotek zavorne mase“ nadomesti z naslednjim:

„Metoda določanja zavorne mase/odstotka zavorne mase ostane v uporabi poleg metode profilov pojemka; te vrednosti zagotovi proizvajalec.“

4. V točki 4.2.4.1.2.8 „Parkirna zavora“ se enajsti odstavek nadomesti z naslednjim:

„Najmanjša zmogljivost parkirne zavore ob upoštevanju razmer brez vetra se določi z izračuni, ki so opredeljeni v točki 6 EN 14531-6:2009. Najmanjša zmogljivost parkirne zavore se označi na enoti. Oznaka je skladna z EN 15877-1:2010 (točka 4.5.25)“.

5. V točki 4.2.6.1.1 „Splošno“ se črta tretji odstavek.

6. V točki 4.2.8 „VZDRŽEVANJE: DATOTEKA O VZDRŽEVANJU“ se črta peti odstavek.

7. V točki 4.2.8.1.2 „Upravljanje datoteke o vzdrževanju“ se črta prva alineja.

8. Točka 4.3.2.1 se nadomesti z naslednjim:

„4.3.2.1 Statična osna obremenitev, masa na enoto dolžine in geometrijske značilnosti medosne razdalje (oddelek 4.2.3.2)

Oddelek 4.2.3.2 te TSI navaja maso na enoto dolžine in geometrijske značilnosti osne razdalje, vključno z zahtevami, predpisanimi za vagon (glejte Dodatek 1 k Prilogi A k TSI v zvezi s podsistemom vodenje-upravljanje in signalizacija vseevropskega železniškega sistema) zaradi značilnosti sistemov za ugotavljanje položaja vlaka.

9. V točki 4.3.3.9 „Okoljski pogoji“ se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Če je mejna vrednost podnebnih razmer, opredeljena v oddelku 4.2.6.1.2 te TSI, presežena, je sistem v degradiranem načinu. V tem primeru se upoštevajo operativne omejitve, prevozniku v železniškem prometu ali strojevodji pa se dajo informacije.“

10. Naslov točke 4.3.5.4 se nadomesti z naslednjim:

„4.3.5.4 Statična osna obremenitev, masa na enoto dolžine in geometrijske značilnosti medosne razdalje“

11. Oddelek 4.8 se nadomesti z naslednjim:

„4.8 REGISTER INFRASTRUKTURE IN EVROPSKI REGISTER DOVOLJENIH TIPOV VOZIL

Podatki, ki jih je treba zagotoviti za register, predviden v členu 34 Direktive 2008/57/ES, so podatki, navedeni v Izvedbenem sklepu Komisije 2011/665/EU z dne 4. oktobra 2011 o evropskem registru dovoljenih tipov železniških vozil (*).

(*) UL L 264, 8.10.2011, str. 32.“

12. Oddelek 7.6.5 se nadomesti z naslednjim:

„7.6.5 Tudi če je bilo za vagon izdano dovoljenje za začetek obratovanja, je treba zagotoviti, da obratuje na združljivih železniških infrastrukturah.“

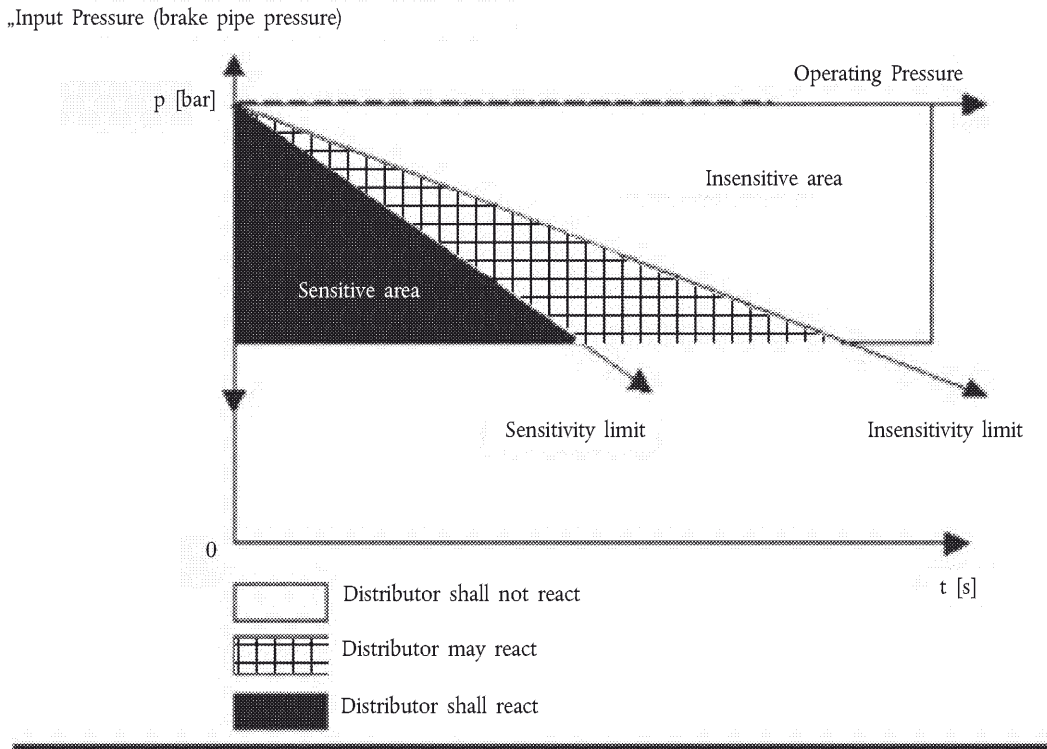
13. V oddelku C.4 Priloge C „PROFILI VOZIL GA, GB, GC“ se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Tovori in vozila, skladni s povečanimi profili GA, GB in GC, lahko vozijo le na progah, ki so razširjene na te profile. Vsa gibanja vozil GA, GB in GC na progah, ki niso razširjene na te profile, se obravnavajo kot posebni prevozi“.

14. Priloga D se črta.

15. Priloga H se črta.

16. V Prilogi I se Slika I.5 nadomesti z naslednjim:



Slika I.5“

17. V Prilogi P se spremeni Preglednica P.3:

- (a) besedilo v zadnjem stolpcu „Mejna vrednost“ četrte vrstice od vrha preglednice („Veliko povišanje tlaka v zavornem vodu na 6 barov po uporabi zavore s polno močjo ne bo povzročilo stiska zavor, če se tak pritisk vzdržuje:“) se nadomesti z naslednjim:

„Nastavitev potniki: do 10 sekund

Nastavitev blago: do 40 sekund“.

- (b) Besedilo v zadnjem stolpcu „Mejna vrednost“ šeste vrstice od vrha preglednice („Čas do popustitve zavor na vlaku po uporabi s polno močjo“) se nadomesti z naslednjim:

„Nastavitev potniki: do 25 sekund

Nastavitev blago: do 60 sekund“.

18. V Prilogi Q se spremeni Preglednica Q.1:

- (a) v petem stolpcu „Obratovalne izkušnje (Modul V)“ se besedilo pete vrstice od dna preglednice „Zavorna ploščica in disk“ nadomesti z naslednjim:

„12 mesecev“.

- (b) V petem stolpcu „Obratovalne izkušnje (Modul V)“ se besedilo četrte vrstice od konca preglednice „Zavornjaki“ nadomesti z naslednjim:

„12 mesecev“.

19. V oddelku T.1.1 „Uvod“ Priloge T se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Na progah v Veliki Britaniji so na razpolago naslednji profili tovornih vagonov: W6, W7, W8 in W9. Profili so opisani v nadaljevanju v oddelku A – W6, oddelku B – Izračun vzorca, oddelku C – W7 in W8 in oddelku D – W9. Uporaba teh profilov je omejena na vozila, pri katerih je stransko gibanje in nihanje vzmetenja minimalno. Vozila z mehkim stranskim vzmetenjem in/ali močnim nihanjem se ocenjujejo dinamično po priglasih nacionalnih standardih“.

20. V prilogi V se spremeni oddelek V.2:

(a) prvi odstavek se nadomesti z naslednjim:

„Za tovarne vagone, ki se uporabljajo v Združenem kraljestvu, se izračuna ekvivalentna sila zavor in, če je ustrezno, faktorji zavorne sile. Za tovarne vagone, ki se uporabljajo v državah članicah, razen Združenega kraljestva, se izračuna zavorna masa/odstotni delež zavorne mase. Za tovarne vagone, pri katerih se zahteva obratovanje v Združenem kraljestvu, in preostalih državah članicah, se izračuna oboje: ekvivalentna sila zavor/faktorji sile zavor in zavorna masa/odstotni delež zavorne mase“.

(b) V podpoglavju „Izračun podatkov zavorne sile“ se črta točka ii).

21. Priloga AA se spremeni:

(a) oddelek Modul SD se spremeni:

(i) v pododdelku 4.2 se črta šesta alineja drugega odstavka.

(ii) V pododdelku 10 se črtajo besede „in zlasti naslednje“ ter deveta alineja.

(b) Oddelek Modul SF (Verifikacija proizvoda) se spremeni:

(i) v pododdelku 5 se črta tretja alineja drugega odstavka.

(ii) V pododdelku 10 se črta druga alineja.

(c) V oddelku Modul SH2 (Celovit sistem vodenja kakovosti s pregledom projektiranja) se črta osma alineja v pododdelku 10.

22. Priloga FF se spremeni:

(a) Preglednica FF 2.1 se spremeni:

(i) opomba (g) se nadomesti z naslednjim:

„(g) Standardne funkcije do največ 14 litrske prostornine zavornega valja ali nadzornega valja (navidezna prostornina)“.

(ii) Opomba (k) se nadomesti z naslednjim:

„(k) SW 4/3 – s prekinitvenim ventilom C3W, čas polnjenja kontrolne in pomožne posode mora biti skoraj enak“.

(b) Preglednica FF 2.2 se spremeni:

(i) v zadnjem stolpcu „Zračna zavora“ se besedilo devete vrstice od konca preglednice „Zavora Oerlikon/ ESH 100“ nadomesti z naslednjim:

„G/P zavora z neuniverzalnim delovanjem, kjer sta pritrjena zavorni valj ali prednastavljena prostornina do 14 l“.

(ii) Opomba (b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) SW 4C – nadzorovano polnjenje kontrolne posode z zaščito pred prenapolnjenostjo, ko je zavora popuščena“.

(iii) Opomba (d) se nadomesti z naslednjim:

„(d) Razdelilni dušilni ventil mora biti postopoma prilagojen prostornini pomožne posode na vozilu“.

(c) V Preglednici FF 3 se četrta in peta vrstica od konca preglednice nadomestita z naslednjim:

„DAKO	ventil, sorazmeren z obremenitvijo SL1 ali SL2	DAKO-DSS
DAKO	ventil, proporcionalen z obremenitvijo SL1 ali SL2	DAKO-DSS“

(d) V Preglednici FF 8 se šesta vrstica (PKP) nadomesti z naslednjim:

„CNTK	Varšava“
-------	----------

23. Priloga KK se črta.

PRILOGA II

Priloga k Odločbi 2008/163/ES (TSI v zvezi z varnostjo v železniških predorih v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne in visoke hitrosti) se spremeni:

1. Naslov „OSNUTEK TEHNIČNE SPECIFIKACIJE ZA INTEROPERABILNOST“ se nadomesti z naslednjim:

„TEHNIČNA SPECIFIKACIJA ZA INTEROPERABILNOST“.

2. V točki 4.2.4.1 „Detektorji pregetosti osnih ležajev“ se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Upravljevalnik infrastrukture določi detektorje pregetosti osnih ležajev in njihovo lokacijo. Prevoznik v železniškem prometu te podatke vnese v navodila o progi“.

3. Točka 4.2.5.9 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.5.9. Sistem zasilne razsvetljave na vlaku

Določbe iz določbe 4.2.7.12 ‚Zasilna razsvetljava‘ iz TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti se uporabljajo tudi za potniški železniški vozni park za konvencionalne hitrosti, le da se zahteva, da neodvisno obratovanje po izpadu glavnega sistema oskrbe z električno energijo traja 90 minut“.

4. V točki 4.3.2 „Vmesniki z infrastrukturnim podsistemom“ se naslov prvega stolpca preglednice nadomesti s „TSI za varnost v železniških predorih“.

5. Točka 4.3.2.1 se nadomesti z naslednjim:

„4.3.2.1. Evakuacijske poti

Opredelitev evakuacijskih poti je navedena v določbi 4.2.2.7 te TSI.“

6. V točki 4.3.3 „Vmesniki z energijskim podsistemom“ se naslov prvega stolpca preglednice nadomesti s „TSI za varnost v železniških predorih“.

7. V točki 4.3.4 „Vmesniki s podsistemom nadzor-vodenje in signalizacija“ se naslov prvega stolpca preglednice nadomesti s „TSI za varnost v železniških predorih“.

8. V točki 4.3.5 „Vmesniki s podsistemom Vodenje in upravljanje železniškega prometa“ se naslov prvega stolpca preglednice nadomesti s „TSI za varnost v železniških predorih“.

9. Točka 4.3.6 „Vmesniki s podsistemom za železniški vozni park“ se spremeni:

(a) Naslov prvega stolpca preglednice se nadomesti s „TSI za varnost v železniških predorih“.

(b) Vrstici 9 in 10 preglednice se nadomestita z naslednjim:

„4.2.5.9 Sistem zasilne razsvetljave na vlaku	4.2.7.12	
4.2.5.10 Odklop klimatskih naprav na vlaku	4.2.7.11.1“	

10. V točki 4.3.7 „Vmesniki s podsistemom Dostopnost za funkcionalno ovirane osebe“ se naslov prvega stolpca preglednice nadomesti s „TSI za varnost v železniških predorih“.

11. Oddelek 4.8 se nadomesti z naslednjim:

„4.8 Register infrastrukture in evropski register dovoljenih tipov vozil

Podatki, ki jih je treba zagotoviti za registre, predvidene v členih 34 in 35 Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta (*), so podatki, navedeni v Izvedbenem sklepu Komisije 2011/633/EU z dne 15. septembra 2011 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture(**) in Izvedbenem sklepu Komisije 2011/665/EU z dne 4. oktobra 2011 o evropskem registru dovoljenih tipov železniških vozil(***)

(*) UL L 191, 18.7.2008, str. 1.

(**) UL L 256, 1.10.2011, str. 1.

(***) UL L 264, 8.10.2011, str. 32.“

12. V točki 6.2.1 „Ocenjevanje skladnosti (splošno)“ se besedilo „TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti“ nadomesti s „TSI za varnost v železniških predorih“.

13. Priloga A se črta.

14. Priloga B se črta.

15. Priloga F se spremeni:

(a) v oddelku F.3.1 Modul SB (Pregled tipa) se druga alineja šestega odstavka pododdelka 3 nadomesti z naslednjim:

„— evropski register dovoljenih tipov vozil, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI“.

(b) Oddelek F.3.2 Modul SD (Sistem vodenja kakovosti proizvodnje) se spremeni:

(i) v pododdelku 4.1 se šesta alineja tretjega odstavka nadomesti z naslednjim:

„— register infrastrukture, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI“.

(ii) V pododdelku 10 se deveta alineja nadomesti z naslednjim:

„— register infrastrukture, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI“.

(c) Oddelek F 3.3 Modul SF (Verifikacija proizvoda) se spremeni:

(i) v pododdelku 5 se tretja alineja drugega odstavka nadomesti z naslednjim:

„— register infrastrukture, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI“.

(ii) V pododdelku 10 se druga alineja nadomesti z naslednjim:

„— register infrastrukture, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI“.

(d) Oddelek F.3.4 Modul SG (Verifikacija enote) se spremeni:

(i) v pododdelku 3 se druga alineja drugega odstavka nadomesti z naslednjim:

„— register infrastrukture, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI“.

(ii) V pododdelku 8 se osma alineja nadomesti z naslednjim:

„— register infrastrukture, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI“.

(e) Oddelek F.3.5 Modul SH2 (Celovit sistem vodenja kakovosti s pregledom projektiranja) se spremeni:

(i) v pododdelku 4.2 se sedma alineja drugega odstavka nadomesti z naslednjim:

„— register infrastrukture ali evropski register dovoljenih tipov vozil, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI“.

(ii) V pododdelku 10 se osma alineja nadomesti z naslednjim:

„— register infrastrukture, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI“.

PRILOGA III

Priloga k Odločbi 2008/164/ES (TSI v zvezi s funkcionalno oviranimi osebami v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne in visoke hitrosti) se spremeni:

1. Točka 4.1.2.18.1 se nadomesti z naslednjim:

„4.1.2.18.1 Višina perona

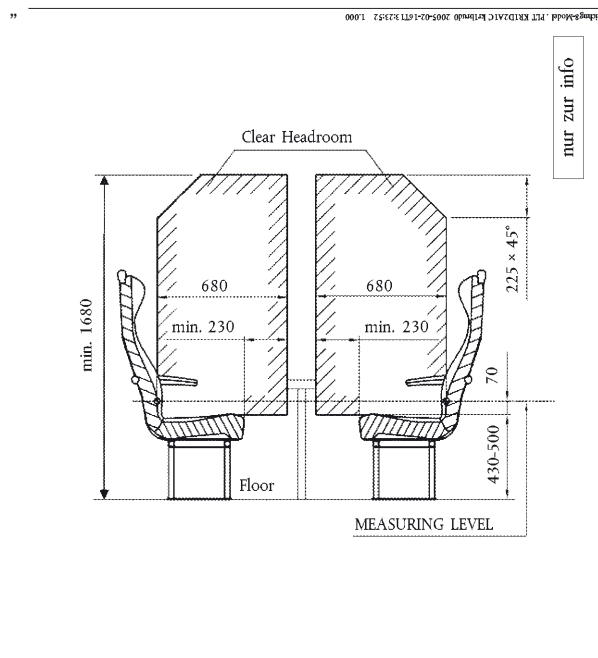
Vrednosti za perone na omrežju za visoke hitrosti, na katerih bodo vlaki, ki ustrezajo TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti, ustavljali med običajnim komercialnim obratovanjem, so določene v TSI za infrastrukturo za visoke hitrosti TSI INS HS (točka 4.2.20.4).

Za perone na omrežju za visoke hitrosti, na katerih med običajnim komercialnim obratovanjem ne bodo ustavljali vlaki, ki ustrezajo TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti, in za perone na omrežju za konvencionalne hitrosti sta dovoljeni dve višini peronov: 550 mm in 760 mm nad zgornjim robom tirnice. Dovoljeno odstopanje od teh mer znaša $-35\text{ mm}/+0\text{ mm}$.

Pri peronih železniškega omrežja za konvencionalne hitrosti, na katerih se ustavlja tudi cestna železnica (npr. mestna železnica ali vlak-tramvaj), je dovoljena višina med 300 mm in 380 mm. Dovoljeno odstopanje od teh mer znaša $\pm 20\text{ mm}$.

V krivinah s polmerom pod 500 m je lahko višina perona višja ali nižja od zgoraj predpisane, če je prva stopnica vozila skladna s sliko 11 v točki 4.2.2.12.1.“

2. V točki 4.2.2.2.2.1 „Splošno“ (sedeži, rezervirani za invalide) se Slika 3 nadomesti z naslednjim:

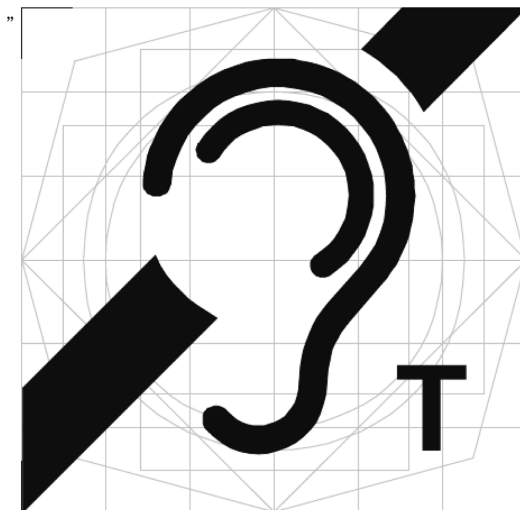


Slika 3“

3. V točki 7.3.2 „Železniški vozni park“ se tretji odstavek nadomesti z naslednjim:

„Ta TSI se ne uporablja za železniški vozni park, ki se prenavlja ali nadgrajuje po pogodbah, podpisanih ali v zaključni fazi razpisnega postopka ob začetku veljavnosti te TSI.“

4. V Prilogi N „Oznake za funkcionalno ovirane osebe“ se Slika 1 nadomesti z:



Slika 1“

—

PRILOGA IV

Priloga k Odločbi 2008/217/ES (TSI v zvezi z infrastrukturnim podsistemom vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti) se spremeni:

1. V oddelku 2.1 „Opredelitev infrastrukturnega področja“ se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Podsistem infrastruktura vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti obsega tire, kretnice in križišča za proge za visoke hitrosti znotraj področja uporabe, določenega v poglavju 1“.

2. V točki 4.2.1 „Splošne določbe“ se deveti odstavek nadomesti z naslednjim:

„Ravni zmogljivosti vlakov za visoke hitrosti je mogoče tudi povečati s sprejetjem posebnih sistemov, kot je nagibna tehnika. Za vožnjo takih vlakov so dovoljeni posebni pogoji, vendar samo, če to ne zahteva omejitev za vlake za visoke hitrosti, ki niso opremljeni z nagibno tehniko“.

3. V točki 4.2.3 „Najmanjši svetli profil“ se črta tretji odstavek.

4. V točki 4.2.8.1 „Primanjkljaj nadvišanja na voznem tiru in glavnem tiru s kretnicami in križišči“ se črta opomba (a).

5. Točka 4.2.9.2 „Projektne vrednosti“ se spremeni:

- (a) prvi odstavek se nadomesti z naslednjim:

„Določijo se projektne vrednosti tirne širine, profila glave tirnice in nagib tirnice za progo z voznimi tiri. Tako se zagotovi, da mejne vrednosti ekvivalentne koničnosti, določene v preglednici 1, niso presežene med modeliranjem-simulacijo kolesne dvojice na preskusu pri danih projektne pogojih (simuliranih z izračunom v skladu z EN 15302:2008 + A1:2010).“

— S 1002, kot je določeno v EN 13715:2006 + A1:2010 s SR = 1 420 mm

— S 1002, kot je določeno v EN 13715:2006 + A1:2010 s SR = 1 426 mm

— GV 1/40, kot je določeno v EN 13715:2006 + A1:2010 s SR = 1 420 mm

— GV 1/40, kot je določeno v EN 13715:2006 + A1:2010 s SR = 1 426 mm“

- (b) Preglednica 1 se nadomesti z naslednjim:

„Območje hitrosti (km/h)“	Mejne vrednosti ekvivalentne koničnosti
$v \leq 160$	Ocena ni potrebna
$160 < v \leq 280$	0,20
$v > 280$	0,10“

6. V točki 4.2.9.3.1 „Najmanjše vrednosti za povprečno tirno širino“ se preglednica nadomesti z naslednjim:

„Območje hitrosti (km/h)“	Najmanjša srednja vrednost tirne širine (mm) na dolžini nad 100 m na progah v obratovanju
$v \leq 200$	1 430
$200 < v \leq 230$	1 432
$230 < v \leq 250$	1 433
$v > 250$	1 434“

7. V točki 4.2.11 „Nagib tirnic“ se drugi odstavek točke (a) „Vozna proga“ nadomesti z naslednjim:

„Nagib tirnice za dano progo se izbere v območju od 1/20 do 1/40“.

8. V točki 4.2.13.1 „Proge kategorije I“ se črta zadnji odstavek pododdela „vzdolžne obremenitve“.

9. Točka 4.2.14.1 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.14.1. Navpične obremenitve

Ustroji so projektirani za prevzem navpičnih obremenitev v skladu z naslednjimi modeli obremenitve, določenimi v EN 1991-2:2003:

(a) obremenitveni model 71, kot je določen v EN 1991-2:2003, odstavek 6.3.2(2)P

(b) obremenitveni model SW/0 za neprekinjene mostove, kot je določen v EN 1991-2:2003, odstavek 6.3.3(3)P

Obremenitvene modele je treba pomnožiti s faktorjem (α), kot je določeno v EN 1991-2:2003, odstavek 6.3.2(3)P in odstavek 6.3.3(5)P. Vrednost α je enaka ali večja kot 1.

Obremenitev iz obremenitvenih modelov se poveča za dinamični faktor f_i (Φ), kot je določeno v EN 1991-2:2003, odstavek 6.4.3(1)P in odstavek 6.4.5.2(2).

Največji navpični pomik zgornje površine mostu ne sme preseči vrednosti, določenih v odstavku A2.4.4.2.3(1) Priloge A2 k EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005.“

10. V točki 4.2.14.2 „Dinamična analiza“ se tretji odstavek nadomesti z naslednjim:

„Največje dopustne vrednosti za projektiranje pospeška zgornje ploščadi mosta, izračunanega vzdolž proge, ne smejo preseči vrednosti, ki so določene v odstavku A2.4.4.2.1(4)P Priloge A2 k EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005. Pri projektiranju mostov je treba upoštevati najbolj neugodne vplive navpičnih obremenitev, določenih v odstavku 4.2.14.1, ali obremenitveni model HSLM v skladu z EN 1991-2:2003, odstavek 6.4.6.5(3).“

11. Točka 4.2.14.4 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.14.4 Vodoravne sile

Vodoravne sile se upoštevajo pri projektiranju ustrojov, kot je določeno v EN 1991-2:2003, odstavek 6.5.2(2)P in (3). Uporabi se za tir v premi in krivini.“

12. V točki 4.2.14.5 „Vplivi zaradi vleke in zaviranja (vzdolžne obremenitve)“ se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Vlečne in zavorne sile se upoštevajo pri projektiranju ustrojov, kot je določeno v EN 1991-2:2003, odstavki 6.5.3(2)P, (4), (5) in (6). Smer vlečnih in zavornih sil upošteva dopustne smeri potovanja na vsakem tiru.“

13. V točki 4.2.18 „Električne značilnosti“ se črta drugi odstavek.

14. V točki 4.2.23.1 „Stranski prostor vzdolž tirov“ se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Na progah kategorij II in III se zagotovi podoben stranski prostor na vseh lokacijah, kjer je to izvedljivo na primeren način. Kjer prostora ni mogoče zagotoviti, so prevozniki v železniškem prometu obveščeni o tej specifični situaciji.“

15. V točki 4.7 „Zdravstveni in varnostni pogoji“ se tretji odstavek nadomesti z naslednjim:

„Osebe, ki opravlja vzdrževalna dela na infrastrukturnem sistemu za visoke hitrosti, mora pri delu v bližini proge in na njej nositi odsevna oblačila, opremljena z znakom ES“.

16. Točka 4.8 se nadomesti z naslednjim:

„4.8 Register infrastrukture in evropski register dovoljenih tipov vozil

Podatki, ki jih je treba zagotoviti za register, predviden v členu 35 Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta (*), so podatki, navedeni v Izvedbenem sklepu Komisije 2011/633/EU z dne 15. septembra 2011 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture (**).

(*) UL L 191, 18.7.2008, str. 1.

(**) UL L 256, 1.10.2011, str. 1.“

17. V točki 5.3.1.1 „Profil glave tirnice“ se točki (a) in (b) nadomestita z naslednjim:

„(a) Vozna proga

Profil glave tirnice se izbere v območju, ki je določeno v EN 13674-1:2011, Priloga A.

(b) Kretnice in križišča

Profil glave tirnice se izbere v območju, ki je določeno v EN 13674-1:2011, Priloga A, in EN 13674-2:2006 + A1:2010, Priloga A.“

18. Točka 5.3.1.3 se nadomesti z naslednjim:

„5.3.1.3. Vrsta jekla

(a) Vozna proga

Vrsta jekla za tirnice ustreza zahtevam EN 13674-1:2011, poglavje 5.

(b) Kretnice in križišča

Vrsta jekla za tirnice ustreza zahtevam EN 13674-2:2006 + A1:2010, poglavje 5.“

19. V točki 5.3.2 „Tirni primor“ se črta točka (d).

20. V točki 6.1.6.2 „Ocena tirnega pribora“ se črta druga alineja.

21. V točki 7.3.5. „Posebne lastnosti finskega omrežja“ se preglednica v pododdelku „Ekvivalentna koničnost“ nadomesti z naslednjim:

„Območje hitrosti (km/h)	Najmanjša vrednost srednje tirne širine na razdalji 100 m (mm)
$v \leq 160$	ocena ni potrebna
$160 < v \leq 200$	1 519
$200 < v \leq 230$	1 521
$230 < v \leq 250$	1 522
$v > 250$	1 523“

22. V točki 7.3.6.2 se v pododdelku „Minimalna dolžina perona“ oddelka „Peroni“ (oddelek 4.2.20) črta drugi odstavek.

23. Priloga A se spremeni:

(a) v Preglednici A1 se črta vrstica „5.3.2.d Električna upornost“.

(b) V Preglednici A2 se črta vrstica „4.2.18 Električne značilnosti“.

24. V Prilogi B1 se v Preglednici B1 črta vrstica „4.2.18 Električne značilnosti“.

25. V Prilogi C se poglavje z naslovom: „Modul A: Notranja kontrola projektiranja s preverjanjem proizvodnje“ nadomesti z naslovom poglavja: „Modul A1: Notranja kontrola projektiranja z verifikacijo proizvoda“.

26. Priloga D se črta.

27. Priloga F se črta.

28. V Prilogi H se črta četrta vrstica.

PRILOGA V

Priloga A k Odločbi 2008/231/ES (TSI v zvezi z obratovalnim podsistemom vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti) se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA A

OPERATIVNI PREDPISI ERTMS

Operativni predpisi za ERTMS/ETCS in ERTMS/GSM-R so določeni v tehničnem dokumentu operativnih načel in predpisov za ERTMS (*ERTMS operational principles and rules – version 2*), objavljenem na spletni strani Evropske železniške agencije (<http://www.era.europa.eu>).“

PRILOGA VI

Priloga k Odločbi 2008/232/ES (TSI v zvezi s podsistemom železniški vozni park vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti) se spremeni:

1. V točki 3.4.3 „Tehnična združljivost“ se črta osemnajsta alineja drugega pododstavka pododdelka „Bistvena zahteva 2.4.3, § 3“.
2. V oddelku 3.7 „Elementi podsistema železniškega voznega parka, povezani z bistvenimi zahtevami“, se v preglednici črta zadnja vrstica „Registri železniške infrastrukture in železniškega voznega parka“.
3. V oddelku 4.1 „Uvod“ se tretji odstavek nadomesti z naslednjim stavkom:

„Skupne značilnosti podsistema železniškega voznega parka so določene v oddelku 4 te TSI“.

4. V točki 4.2.2.5 se črta drugi odstavek.
5. V točki 4.2.3.1 se tretji odstavek nadomesti z naslednjim:

„Ocenjeni profil mora biti naveden v certifikatu o pregledu tipa ali ocenjevanju konstrukcije v okviru ES-verifikacije železniškega voznega parka“.

6. V točki 4.2.3.3.2.1 „Vlaki razreda 1“ se sedmi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Če pri vozilih s kolesi, ki se vrtijo neodvisno drug od drugega, lažnih alarmov ni mogoče preprečevati z uporabo identifikacijske številke vlaka, mora imeti prednost sistem za zaznavanje, nameščen v vozilu, če so vsi ležaji koles pod nadzorom“.

7. V točki 4.2.3.3.2.3.2 „Funkcionalne zahteve za vozilo“ se tretji odstavek nadomesti z naslednjim:

„Namesto upoštevanja navedene zahteve o stopnjah alarma je na podlagi medsebojnega sporazuma med upravljavcem infrastrukture in prevoznikom dovoljeno vlake identificirati s sistemi za identifikacijo vlakov in uporabljati posebne dogovorjene stopnje alarma, ki so drugačne od zgoraj navedenih.“

8. V točki 4.2.3.4.3 „Mejne vrednosti obremenitve tira“ se četrti odstavek točke (b) „Vzdolžna obremenitev“ nadomesti z naslednjim:

„primer 2: za druge primere zaviranja, kot je zaviranje pri normalnem obratovanju zaradi zmanjšanja hitrosti, enkratno zaviranje zaradi ustavljanja ali večkratno zaviranje zaradi nadzorovanja hitrosti, uporabo zavor in največjo dovoljeno zavorno silo za vsako zadevno progo določi upravljavec infrastrukture. Vse omejitve za zavorno silo, opredeljeno v 4.2.4.5, morajo biti utemeljene in objavljene v infrastrukturnem registru ter upoštevane v operativnih pravilih“.

9. V točki 4.2.3.4.5 „Projektiranje za stabilnost vozila“ se tretji odstavek nadomesti z naslednjim:

„Razpon vrednosti hitrosti in konicitete, pri katerih je vozilo projektirano tako, da je stabilno, mora biti določen in potrjen“.

10. V točki 4.2.3.4.7 „Konstrukcijsko določene vrednosti za profile koles“ se v preglednici 4 besedilo „Preskusni pogoj št.“ v vrsticah 5 in 6 stolpca „Profil glave tirnice“ nadomesti z naslednjim:

„odsek tirnice 60 E 2, opredeljen v EN 13674–1:2003/A1:2007“.

11. Točka 4.2.3.7 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.3.7 Najmanjši polmer loka zavoja

Ta parameter je vmesnik z infrastrukturnim podsistemom za visoke hitrosti v tem, da so najmanjši loki zavoja, ki jih je treba upoštevati, opredeljeni po eni strani za tire za visoke hitrosti (na podlagi primanjkljaja nadvišanja), po drugi strani pa za stranske tire. Treba se je sklicevati na točki 4.2.6 in 4.2.24.3 TSI za infrastrukturo za visoke hitrosti iz leta 2006“.

12. V točki 4.2.4.5 „Zavore na vrtnične tokove“ se prva alineja drugega odstavka nadomesti z naslednjim:

„Za zaviranje v sili na vseh progah, razen na nekaterih posebnih povezovalnih progah“.

13. V točki 4.2.4.5 „Zavore na vrtnične tokove“ se druga alineja drugega odstavka nadomesti z naslednjim:

„Za polno ali normalno delovno zaviranje na odsekih proge, kjer to dovoljuje upravljavec infrastrukture“.

14. Točka 4.2.6.1 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.6.1 Okoljski pogoji

Vozni park in vsi njegovi sestavni deli morajo izpolnjevati zahteve te TSI v podnebnih območjih T1, T2 ali T3, določenih v standardu EN 50125-1:1999, v katerih je predvideno delovanje voznega parka“.

15. V točki 4.2.6.2.2 „Aerodinamične obremenitve za potnike na peronu“ se drugi odstavek pododdelka „Preskusni pogoji“ nadomesti z naslednjim:

„Če je ocenjevanje uspešno za peron višine 240 mm ali nižji, se šteje, da je vlak sprejemljiv za vse proge“.

16. V točki 4.2.7.2.2 „Ukrepi za preprečevanje požara“ se tretji odstavek nadomesti z naslednjim:

„Zahteve glede skladnosti se obravnavajo v 7.1.7“.

17. V točki 4.2.7.4.2.1 „Splošno“ (hupe) se za točko (d) doda naslednje besedilo:

„ali

(e) dve opozorilni hupi, ki zvok oddajata ločeno. Osnovni frekvenci tonov opozorilne hupe sta naslednji:

visoki ton: 660 Hz $\pm$ 30 Hz

nizki ton: 370 Hz $\pm$ 20 Hz“

18. V točki 4.2.7.4.2.5 „Zahteve za komponente interoperabilnosti“ (hupe) se doda naslednje besedilo:

„ali

660 Hz $\pm$ 30 Hz“

19. V točki 4.2.8.3.6.1 „Kontaktna sila odjemnika toka“ se črta peti odstavek v točki (b) „Nastavitev povprečne kontaktne sile odjemnikov toka in integracija v podsistem železniškega voznega parka“.

20. V točki 4.2.10.1 „Pristojnosti“ se črta peti odstavek.

21. V točki 4.2.10.2.2 „Dokumentacija o vzdrževanju“ se četrta alineja prvega odstavka nadomesti z naslednjim:

„omejitve, povezane z varnostjo/interoperabilnostjo: za komponente ali dele, povezane z varnostjo/interoperabilnostjo v skladu s to TSI, ta dokument navaja izmerljive omejitve, ki se med obratovanjem ne smejo preseči (vključno z obratovanjem v poslabšanih razmerah)“.

22. V točki 4.2.10.3 „Upravljanje datoteke o vzdrževanju“ se črta prva alineja četrtega odstavka.

23. V točki 4.2.10.4 „Upravljanje informacij o vzdrževanju“ se črta prva alineja.

24. Oddelek 4.8 se nadomesti z naslednjim:

„4.8 Register infrastrukture in evropski register dovoljenih tipov vozil

Podatki, ki jih je treba zagotoviti za register, predviden v členu 34 Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta (*), so podatki, navedeni v Izvedbenem sklepu Komisije 2011/665/EU z dne 4. oktobra 2011 o evropskem registru dovoljenih tipov železniških vozil (**).

(*) UL L 191, 18.7.2008, str. 1.

(**) UL L 264, 8.10.2011, str. 32.“

25. Točka 7.1.3 se nadomesti z naslednjim:

„7.1.3 Novo zgrajen železniški vozni park obstoječe izvedbe, ki ni certificiran po prejšnji različici (2002) TSI za podsistem železniškega voznega parka za visoke hitrosti

Za novo zgrajen železniški vozni park obstoječe izvedbe je za železniški vozni park razreda 2, ki ni bil zajet v področje uporabe prejšnje (2002) različice TSI za podsistem železniškega voznega parka za visoke hitrosti, v prehodnem obdobju štirih let, ki se začne z datumom uporabe sedanje TSI (to je 1. septembra 2008), dovoljena odobritev začetka obratovanja takšnega železniškega voznega parka brez uporabe sedanje TSI za podsistem železniškega voznega parka za visoke hitrosti. V tem primeru se uporabljajo priglašeni nacionalni predpisi. Na koncu prehodnega obdobja štirih let se izvede ocena skladnosti s sedanjo TSI za podsistem železniškega voznega parka za visoke hitrosti, da se omogoči začetek obratovanja zadevnega novo zgrajenega železniškega voznega parka.

Obstoječa izvedba, omenjena v oddelkih 7.1.2 in 7.1.3, je posebna izvedba, ki je bila že uporabljena za izdelavo tipa železniškega voznega parka, za katerega je bil začetek obratovanja v državi članici že odobren pred datumom uporabe sedanje TSI.“

26. Točka 7.1.8.2 se nadomesti z naslednjim:

„7.1.8.2 Prihodnji sporazumi

Morebitni prihodnji sporazumi ali spremembe obstoječih sporazumov, zlasti tistih, ki vključujejo nabavo železniškega voznega parka, katerega zasnova ni certificirana v skladu z ustreznimi TSI, morajo upoštevati zakonodajo EU in to TSI. Države članice o takih sporazumih/spremembah obvestijo Komisijo. Uporabi se isti postopek kot v oddelku 7.1.8.1“.

27. V točki 7.3.2.7 „Zaznavanje pregretnosti osnih ležajev pri vlakih razreda 2 [točka 4.2.3.3.2.3]“ se pododdelek „Funkcionalne zahteve za vozilo“ nadomesti z naslednjim:

„Funkcionalne zahteve za vozilo

Zahteva se medsebojni sporazum med upravljavcem infrastrukture in prevoznikom za identifikacijo vlakov s sistemi za identifikacijo vlakov in uporabo posebnih dogovorjenih stopenj alarma“.

28. V točki 7.3.2.10 „Največja dolžina vlaka [4.2.3.5]“ se pododdelek „Poseben primer za Veliko Britanijo“ nadomesti z naslednjim:

„Poseben primer za Veliko Britanijo

Kategorija „P“ – stalna

TSI za infrastrukturo za visoke hitrosti iz leta 2006 vsebuje poseben primer za britansko omrežje, ki zahteva, da imajo peroni na nadgrajenih progah uporabno dolžino najmanj 300 m. Dolžina vlakov za visoke hitrosti, ki so namenjeni obratovanju v britanskem omrežju, mora biti združljiva z dolžino peronov, na katerih se bodo ustavljali“.

29. V točki 7.3.2.19 „Odjemnik toka [4.2.8.3.6]“ se pododdelek „Poseben primer za vlake, ki obratujejo na omrežju v Veliki Britaniji“ nadomesti z naslednjim:

„Poseben primer za vlake, ki obratujejo na omrežju v Veliki Britaniji

Kategorija „P“ – stalna

Pri progah kategorije II in III glave odjemnikov toka ne smejo imeti izoliranih rogov, razen če je to dovoljeno za določene proge.

Pri progah kategorije II in III mora biti prevodno območje glave odjemnika toka dolgo 1 300 mm.

Odjemniki toka morajo imeti delovni razpon 2,1 m.

Največja širina glav odjemnikov toka vzdolž tira je 400 mm“.

30. V točki 7.3.2.19 „Odjemnik toka [4.2.8.3.6]“ se drugi odstavek v pododdelku „Okvir odjemnika toka“ nadomesti z naslednjim:

„Pri vseh hitrostih do progovne hitrosti, največjem nadvišanju; največji hitrosti vetra, pri kateri je mogoče obratovanje brez omejitev, in skrajni hitrosti vetra:“.

31. Priloga F se spremeni:

(a) v oddelku F.3.1 Modul SB: Pregled tipa se druga alineja šestega odstavka pododdelka 3 nadomesti z naslednjim:

„evropski register dovoljenih tipov vozil, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI“.

(b) Oddelek F.3.2 Modul SD Sistem vodenja kakovosti proizvodnje se spremeni:

(i) v pododdelku 4.2 se črta šesta alineja drugega odstavka;

(ii) v pododdelku 10 se črtata besedi „in zlasti:“ ter deveta alineja.

(c) Oddelek F 3.3 Modul SF Verifikacija proizvoda se spremeni:

(i) v pododdelku 5 se črta tretja alineja drugega odstavka;

(ii) v pododdelku 10 se črta druga alineja.

(d) Oddelek F.3.4 Modul SH2: Celovit sistem vodenja kakovosti s pregledom projektiranja se spremeni:

(i) v pododdelku 4.2 se sedma alineja drugega odstavka nadomesti z naslednjim:

„evropski register dovoljenih tipov vozil, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI“.

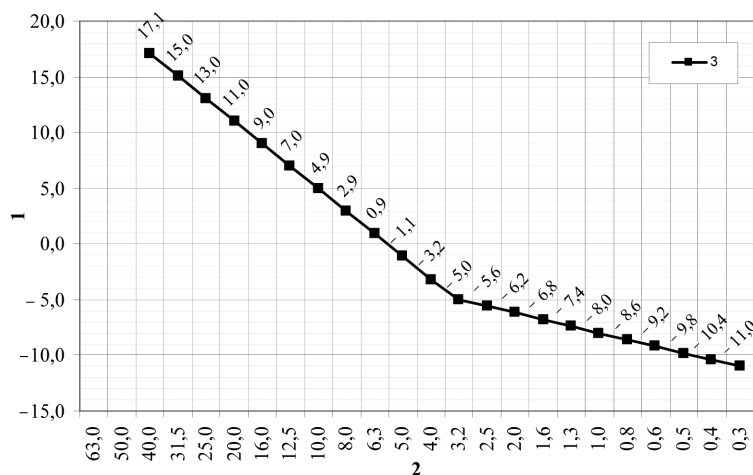
(ii) V pododdelku 10 se črta osma alineja.

32. Priloga I se črta.

33. V Prilogi N se Slika N1 nadomesti z naslednjim:

„Slika N1

Spekter mejnih vrednosti zvočne hrapavosti referenčne tirnice



Legenda

1. Stopnja hrapavosti pasu 1/3 oktave, dB
2. Valovna dolžina v cm

3. Stopnja hrapavosti pasu 1/3 oktave, dB

34. V Prilogi P, delu P.1 „Uvod“ se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„V tej prilogi je opisan postopek za določanje pojemka a_i (m/s^2) v hitrostnem območju $[v_{i-1}, v_i]$ v poslabšanih razmerah po primeru B v preglednici 6 določbe 4.2.4.1 te TSI in ustreznih največjih zavornih razdalj iz preglednice 7 v določbi 4.2.4.1 te TSI“.

PRILOGA VII

Priloga k Odločbi 2008/284/ES (TSI v zvezi z energijskim podsistemom vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti) se spremeni:

1. V točki 4.2.2 „Napetost in frekvenca“ se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Napetost in frekvenca pri terminalih elektronapajalnih postaj in pri odjemniku toka je v skladu z EN 50163:2004, določba 4. Skladnost se dokazuje s pregledom projektiranja“.

2. V točki 4.2.3 „Zmogljivost sistema in napeljana električna energija“ se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Načrt energijskega podsistema zagotavlja sposobnost oskrbe z električno energijo, da doseže navedeno zmogljivost“.

3. V točki 4.2.4 „Regenerativno zaviranje“ se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Za enosmerne (DC) sisteme oskrbe z električno energijo se ne zahteva, da so projektirani tako, da omogočajo uporabo regenerativnega zaviranja kot delovno zavoro“.

4. V točki 4.2.6 „Zunanja elektromagnetna združljivost“ se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Zunanja elektromagnetna združljivost ni posebna značilnost vseevropskega železniškega omrežja za visoke hitrosti. Naprave sistema oskrbe z električno energijo ustrezajo standardu EN 50121-2:2006, da izpolnjujejo vse zahteve v zvezi z elektromagnetno združljivostjo“.

5. V točki 4.2.9.2 „Geometrija voznih vodov“ se črta četrti odstavek.

6. V točki 4.2.10 „Skladnost sistema voznih vodov z infrastrukturnim profilom“ se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Projektiranje sistema voznih vodov je v skladu z infrastrukturnimi profili, določenimi v določbi 4.2.3 TSI infrastruktura za visoke hitrosti. Projektiranje voznega voda je v skladu s kinematičnim profilom vozil“.

7. V točki 4.2.15 „Povprečna kontaktna sila“ se sedmi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Nove proge lahko dodatno omogočajo uporabo odjemnikov toka, ki sledijo krivulji C1 ali C2. Obstoječe proge lahko zahtevajo uporabo odjemnikov toka, ki sledijo krivulji C1 ali C2“.

8. V točki 4.2.20 „Kapaciteta toka, enosmerni (DC) sistemi, vlaki v mirovanju“ se četrti odstavek nadomesti z naslednjim:

„Ocena skladnosti se opravi v skladu z EN 50367:2006, Priloga A.4.1.“

9. Točka 4.2.21 „Odseki ločevanja faz“ se spremeni:

- (a) drugi odstavek se nadomesti z naslednjim:

„Predvidijo se ustrezna sredstva, ki omogočajo vlaku, ki se je ustavil v odseku fazne ločitve, da se ponovno zažene. Nevtralni odsek je mogoče povezati s sosednjimi odseki z daljinsko vodenimi prekinjalji“.

- (b) V podtočki „Proge kategorije II in III“:

- (i) se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Za proge kategorije II in III se lahko sprejmejo odseki ločevanja, ki so določeni za proge kategorije I, ali načrt v skladu s sliko 4.2.21. Na sliki 4.2.21 je središčni odsek povezan s potjo sklenjenega toka, nevtralne odseke (d) lahko tvorijo nevtralni izolatorji odseka, dimenzije pa so naslednje“;

- (ii) peti odstavek se črta.

10. V točki 4.2.22.1 se tretji odstavek nadomesti z naslednjim:

„Sosednji upravljavci infrastrukture se glede na prevladujoče razmere dogovorijo o točki (a) ali (b)“.

11. V točki 4.2.23 „Ureditev koordinacije električne zaščite“ se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Projektiranje koordinacije električne zaščite energijskega podsistema je v skladu z zahtevami, navedenimi v EN 50388:2005, določba 11“.

12. Točka 4.2.25 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.25 Harmonsko nihanje in dinamični učinki

Energijski podsistem za visoke hitrosti prenese previsoke napetosti pri enosmernih (DC) sistemih oskrbe, ki jih ustvarjajo harmonska nihanja železniškega voznega parka, do mejnih vrednosti, navedenih v EN 50388:2005, določba 10.4. Ocena skladnosti se opravi s študijo združljivosti, ki dokazuje, da lahko element podsistema prenese harmonska nihanja do opredeljenih mejnih vrednosti v skladu z EN 50388:2005, določba 10. Ocena skladnosti se opravi v skladu z EN 50388:2005, določba 10.“

13. Oddelek 4.8 se nadomesti z naslednjim:

„4.8 Register infrastrukture in evropski register dovoljenih tipov vozil

Podatki, ki jih je treba zagotoviti za register, predviden v členu 35 Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta (*), so podatki, navedeni v Izvedbenem sklepu Komisije 2011/633/EU z dne 15. septembra 2011 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture (**).

(*) UL L 191, 18.7.2008, str. 1.

(**) UL L 256, 1.10.2011, str. 1.“

14. V točki 6.2.2.1 „Splošno“ se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Za postopek ocenjevanja energijskega podsistema lahko naročnik ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti uporabi:

- postopek verifikacije enote (modul SG), naveden v Prilogi A.3 k tej TSI, ali
- celovit sistem vodenja kakovosti s postopkom pregleda projektiranja (modul SH2), naveden v Prilogi A.3 k tej TSI“.

15. Priloga D se črta.

16. Priloga E se črta.

PRILOGA VIII

V Prilogi k Sklepu 2011/229/EU (TSI v zvezi s podsistemom „železniški vozni park-hrup“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti) se točka 4.8.2 nadomesti z naslednjim:

„4.8.2 Evropski register dovoljenih tipov vozil

Podatki, ki jih je treba zagotoviti za register, predviden v členu 34 Direktive 2008/57/ES, so podatki, navedeni v Izvedbenem sklepu Komisije 2011/665/EU z dne 4. oktobra 2011 o evropskem registru dovoljenih tipov železniških vozil (*).

(*) UL L 264, 8.10.2011, str. 32.“

PRILOGA IX

Priloga k Sklepu 2011/274/EU (TSI v zvezi z energijskim podsistemom vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti) se spremeni:

1. V točki 4.1 „Uvod“ se tretji odstavek nadomesti z naslednjim:

„Značilnosti energijskega podsistema so ob upoštevanju vseh veljavnih bistvenih zahtev navedene v določbah 4.2 do 4.7“.

2. V točki 4.2.3 „Napetost in frekvenca“ se črta četrti odstavek.

3. V točki 4.2.4.1 „Najvišji vlakovni tok“ se črta prvi odstavek.

4. V točki 4.2.6 „Kapaciteta toka, enosmerni sistemi, mirujoči vlaki“ se črta tretji odstavek.

5. V točki 4.2.7 „Regenerativno zaviranje“ se črta tretji odstavek.

6. V točki 4.2.13.1 „Višina kontaktnega vodnika“ se črta peti odstavek.

7. V točki 4.2.13.3 „Bočni odklon“ se črta četrti odstavek.

8. V točki 4.2.17 „Razmik odjemnikov toka“ se črta zadnji odstavek (besedilo za preglednico 4.2.17).

9. V točki 4.2.18 „Material kontaktnega vodnika“ se tretji odstavek nadomesti z naslednjim:

„Za vode z izmeničnim tokom se kontaktni vodnik projektira tako, da omogoča uporabo kontaktnih gibljivih vezi iz čistega ogljika (TSI CR LOC&PAS, določba 4.2.8.2.9.4.2).“

10. V točki 4.2.19 „Odseki ločevanja faz“ se črta četrti odstavek.

11. V točki 4.2.20.1 „Splošno“ se tretji odstavek nadomesti z naslednjim:

„Sosednji upravljavci infrastrukture se v skladu s prevladujočimi razmerami dogovorijo o rešitvi (a) ali (b).“

12. V točki 4.2.20.2 „Dvignjeni odjemniki toka“ se črta drugi odstavek.

13. Točka 4.4.2.1 in točka 4.4.2.2 se nadomestita z naslednjim:

„4.4.2.1 Upravljanje oskrbe z električno energijo v normalnih razmerah

Zaradi upoštevanja določbe 4.2.4.1 največji dovoljen vlakovni tok v normalnih razmerah ne sme presegati vrednosti, vključene v register infrastrukture.

4.4.2.2 Upravljanje oskrbe z električno energijo v nenormalnih razmerah

V nenormalnih razmerah je največji vlakovni tok lahko nižji. Upravljavec infrastrukture o spremembi obvesti prevoznike v železniškem prometu“.

14. Točka 4.8 se nadomesti z naslednjim:

„4.8 Register infrastrukture in evropski register dovoljenih tipov vozil

Podatki, ki jih je treba zagotoviti za register, predviden v členu 35 Direktive 2008/57/ES, so podatki, navedeni v Izvedbenem sklepu Komisije 2011/633/EU z dne 15. septembra 2011 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture (*).

(*) UL L 256, 1.10.2011, str. 1.“

15. V točki 7.4.1 „Uvod“ se peti odstavek nadomesti z naslednjim:

„Obstoječi podsistem lahko omogoča uporabo vozil, skladnih s TSI, ob upoštevanju temeljnih zahtev Direktive 2008/57/ES. Upravitelj infrastrukture mora biti v tem primeru na prostovoljni podlagi sposoben dokazati skladnost obstoječega podsistema z osnovnimi parametri te TSI“.

16. Točka 7.4.4 se nadomesti z naslednjim:

„7.4.4. *Obstoječi podsistemi, ki niso predmet projekta obnove ali nadgradnje*

Podsistem, ki že obratuje, lahko omogoča obratovanje vlakov, ki so skladni z zahtevami TSI za vozni park za HS in CR, če izpolnjuje bistvene zahteve“.

17. Priloga C se črta.

18. Priloga D se črta.

PRILOGA X

Priloga k Sklepu 2011/275/EU (TSI v zvezi z infrastrukturnim podsistemom vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti) se spremeni:

1. V oddelku 4.2.1 „TSI kategorizacija prog“ se črta točka (4).
2. V oddelku 4.2.2 „Parametri tehničnega stanja prog“ se črtajo točke (6), (7) in (8).
3. Oddelek 4.2.3.2 „Zahteve, ki se nanašajo na osnovne parametre“ se spremeni:
 - (a) točka (6) se nadomesti z naslednjim:

„(6) Kratek odsek tira z napravami, ki omogočajo prehod med različnimi tirnimi širinami, je dovoljen“;
 - (b) točka (8) se nadomesti z naslednjim:

„(8) Ravni zmogljivosti vlakov za konvencionalne hitrosti se lahko povečajo s sprejetjem posebnih sistemov, kot je nagibna tehnika. Za vožnjo takih vlakov so dovoljeni posebni pogoji, če to ne zahteva omejitev za druge vlake, ki niso opremljeni s takimi sistemi“.
4. V oddelku 4.2.4.2 „Medtirna razdalja“ se črta točka (3).
5. V oddelku 4.2.4.3 se črtata točki (9) in (10).
6. V oddelku 4.2.4.4 „Najmanjši polmer horizontalnega krožnega loka“ se črta točka (5).
7. V oddelku 4.2.5.1 „Normalna tirna širina“ se črta točka (2).
8. V oddelku 4.2.5.2 „Nadvišanje“ se črta točka (2).
9. V oddelku 4.2.5.7.1 „Odprta proga“ se črta točka (3).
10. Oddelek 4.2.7.2.2 „Združljivost z zavornimi sistemi“ se spremeni:
 - (a) točka (2) se črta;
 - (b) točka (3) se nadomesti z naslednjim:

„Kadar je tir združljiv z uporabo zavornih sistemov, neodvisnih od adhezije, se upoštevajo lokalne vremenske razmere in pričakovano število ponovljenih zaviranj na dani lokaciji. Zavorni sistemi, ki so neodvisni od pogojev adhezije med kolesom in tirnico, obsegajo magnetne tirne zavore in vrtnčaste tokovne tirne zavore.“
11. V oddelku 4.2.10.1 „Uporabna dolžina peronov“ se črta točka (3).
12. V oddelku 4.2.12.1 „Progovne oznake“ se črta točka (2).
13. V oddelku 4.2.13.1 „Splošno“ se črta točka (2).
14. Oddelek 4.8 se nadomesti z naslednjim:

„4.8 Register infrastrukture in evropski register dovoljenih tipov vozil

Podatki, ki jih je treba zagotoviti za register, predviden v členu 35 Direktive 2008/57/ES, so podatki, navedeni v Izvedbenem sklepu Komisije 2011/633/EU z dne 15. septembra 2011 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture (*).

(*) UL L 256, 1.10.2011, str. 1.“

15. V oddelku 5.3.1.1 „Prečni prerez glave tirnice“ se črta točka (2).
 16. Oddelek 6.1.4.2 „ES-izjava o skladnosti za tirnice“ se črta.
 17. Oddelek 6.5 „Ocena registra železniške infrastrukture“ se črta.
 18. Oddelek 7.3.4 „Obstoječe proge, ki niso predmet projekta obnove ali nadgradnje“ se spremeni:
 - (a) točka (1) se nadomesti z naslednjim:

„Obstoječi podsistem lahko omogoča obratovanje vozil, ki so skladni s TSI, saj izpolnjujejo temeljne zahteve Direktive 2008/57/ES. V tem primeru mora biti upravljavec infrastrukture sposoben prostovoljno dokazati skladnost obstoječega podsistema z osnovnimi parametri te TSI“.
 - (b) Točka (2) se črta.
 19. V oddelku 7.6.3.1 „Parametri tehničnega stanja prog (4.2.2)“ se črta točka (6).
 20. V oddelku 7.6.10.1 „Svetli profil proge (4.2.4.1)“ se črta točka (4).
 21. Priloga D se črta.
-

PRILOGA XI

Priloga k Sklepu 2011/291/EU (TSI v zvezi s podsistemom tirnih vozil „lokomotive in potniška tirna vozila“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti) se spremeni:

1. V točki 4.1.1 „Splošno“ se črta peti odstavek.
2. V točki 4.2.2.2.3 „Končna spenjača“ se črta druga alineja prvega odstavka podtočke (a) „Končna spenjača – splošno“.
3. V točki 4.2.2.10 „Pogoji obremenitve in tehtana masa“ se črta sedmi odstavek.
4. V točki 4.2.3.1 „Profili“ se črtata šesti in sedmi odstavek.
5. V točki 4.2.3.3.1 „Značilnosti tirnih vozil za združljivost s sistemi za zaznavanje vlakov“ se črta drugi odstavek.
6. V točki 4.2.4.5.2 „Zasilno zaviranje“ se črta šesti odstavek podtočke „Izračun pojemka“ (to je „Za vsak pogoj obremenitve [...] te TSI“).
7. Točka 4.2.4.5.4 „Izračuni glede toplotne zmogljivosti“ se spremeni:
 - (a) sedmi odstavek se črta.
 - (b) Osmi odstavek se nadomesti z naslednjim:

„Predlaga se upoštevanje naslednjega ‚referenčnega primera‘ za naklon: ohranitev hitrosti 80 km/h na nagibu z nespremenjenim naklonom 21 ‰ na razdalji 46 km“.
8. V točki 4.2.4.5.5 „Ročna zavora“ se tretji odstavek nadomesti z naslednjim:

„zmogljivost parkirnega zaviranja enote (vlaka ali vozila) se izračuna, kot je opredeljeno v standardu EN 14531-6:2009“.
9. V točki 4.2.5.9 „Kakovost zraka v notranjosti vozila“ se drugi pododstavek druge alineje drugega odstavka nadomesti z naslednjim:

„Če se ta izredni ukrep izvaja s pomočjo umetnega prezračevanja na akumulatorski pogon, se opravijo meritve, da se opredeli čas, v katerem bo raven CO₂ ostala pod 10 000 ppm, pri čemer se upošteva obremenitev potnikov, ki izhaja iz pogoja obremenitve ‚konstrukcijsko določena masa pod normalnim koristnim tovorom‘. Ta čas ne sme biti krajši od 30 minut“.
10. V točki 4.2.6.1 „Okoljski pogoji“ se črta šesti odstavek.
11. V točki 4.2.6.1.1 „Višina“ se črta drugi odstavek.
12. V točki 4.2.6.1.2 „Temperatura“ se črta drugi odstavek.
13. V točki 4.2.6.1.5 „Sneg, led in toča“ se črta šesti odstavek.
14. V točki 4.2.8.1.2 „Zahteve za zmogljivost“ se črta peti odstavek.
15. V točki 4.2.8.2.2 „Obratovanje v razponu napetosti in frekvenc“ se črta tretji odstavek.
16. V točki 4.2.8.2.4 „Največja moč in tok iz voznega voda“ se črta tretji odstavek.
17. V točki 4.2.8.2.5 „Največji tok v mirovanju za sisteme DC“ se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Mejne vrednosti so določene v oddelku 4.2.6 TSI v zvezi z energijskim podsistemom železniškega sistema za konvencionalne hitrosti“.
18. V točki 4.2.8.2.8 „Funkcija merjenja porabe energije“ se črta tretji odstavek.
19. V točki 4.2.8.2.9.2 „GEOMETRIJA GLAVE ODJEMNIKA TOKA (RAVEN KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI)“ se črta drugi odstavek.
20. V točki 4.2.10.1 „Splošne določbe in kategorizacija“ se črta četrti odstavek.

21. Točka 4.8 se nadomesti z naslednjim:

„4.8 Register infrastrukture in evropski register dovoljenih tipov vozil

Podatki, ki jih je treba zagotoviti za register, predviden v členu 34 Direktive 2008/57/ES, so podatki, navedeni v Izvedbenem sklepu Komisije 2011/665/EU z dne 4. oktobra 2011 o evropskem registru dovoljenih tipov železniških vozil (*).

(*) UL L 264, 8.10.2011, str. 32“.

PRILOGA XII

Dodatek A k Prilogi k Sklepu 2011/314/EU (TSI v zvezi s podsistemom vodenje in upravljanje prometa vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti) se nadomesti z naslednjim:

„Dodatek A

Operativni predpisi ERTMS

Operativni predpisi za ERTMS/ETCS in ERTMS/GSM-R so določeni v tehničnem dokumentu operativnih načel in predpisov za ERTMS (*ERTMS operational principles and rules – version 2*), objavljenem na spletni strani Evropske železniške agencije (<http://www.era.europa.eu>).“
