

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 23. července 2012,

kterým se mění rozhodnutí 2006/861/ES, 2008/163/ES, 2008/164/ES, 2008/217/ES, 2008/231/ES, 2008/232/ES, 2008/284/ES, 2011/229/EU, 2011/274/EU, 2011/275/EU, 2011/291/EU a 2011/314/EU o technických specifikacích pro interoperabilitu

(oznámeno pod číslem C(2012) 4985)

(Text s významem pro EHP)

(2012/464/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 tomu, že:

(1) článek 12 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004, kterým se zřizuje Evropská agentura 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 a vývoji trhu a sociálním požadavkům a navrhovala Komisi změny TSI, které považuje za nezbytné.

(2) rozhodnutím K(2007)3371 ze dne 13. července 2007 udělila Komise agentuře rámcové pověření k výkonu určitých činností podle 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⁾. V rámci uvedeného pověření byla agentura požádána o provedení revize TSI pro vysokorychlostní kolejová vozidla, nákladní vozy, lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob, hluk, infrastrukturu, energii, řízení a zabezpečení, provoz a řízení dopravy, využití telematiky v nákladní a osobní dopravě, bezpečnost v železničních tunelech a přístupnost pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

(3) Dne 31. března 2011 vydala agentura doporučení týkající se specifikace registru infrastruktury, postupu prokazujícího úroveň 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 návrhu prováděcího rozhodnutí Komise o evropském registru povolených typů železničních vozidel a k návrhu prováděcího rozhodnutí Komise o společných specifikacích registru železniční infrastruktury. Po přijetí obou aktů Komise je třeba na základě těchto návrhů, a to 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⁾, aktualizovat příslušné TSI pro zajištění úplné shody.

(5) Dodatek A těchto TSI pro provoz a řízení dopravy vychází z verze 1 provozních pravidel pro evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) vytvořených na základě verze 2.2.2 specifikací systémových požadavků (SRS) na evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS).

(6) U specifikací systémových požadavků na ETCS bylo dosaženo stabilní verze 2.3.0.d. To se musí odrazit v aktualizovaných provozních pravidlech pro ERTMS obsažených v TSI provozu a řízení dopravy, a to pro konvenční i vysokorychlostní železnice.

(7) Dne 20. července 2011 vydala agentura doporučení k revidovaným provozním zásadám a pravidlům pro ERTMS obsaženým v TSI o provozu a řízení dopravy pro konvenční a vysokorychlostní železnice (ERA/REC/08-2011/INT-ERTMS).

(8) Dne 8. září 2011 vydala agentura doporučení týkající se dalších změn v TSI, které mají napravit chyby a nedostatky (ERA/REC/07-2011/INT).

(9) Z praktických důvodů je výhodnější změnit řadu TSI jediným rozhodnutím Komise o provedení konkrétních oprav a aktualizací ve znění právních dokumentů. Tyto opravy a aktualizace nevycházejí z celkové revize TSI ani z rozšíření jejich zeměpisné působnosti.

(10) Je proto třeba změnit následující rozhodnutí:

⁽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.

- rozhodnutí Komise 2006/861/ES ze dne 28. července 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla — nákladní vozy“ transevropského konvenčního železničního systému ⁽¹⁾,
- rozhodnutí Komise 2008/163/ES ze dne 20. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „bezpečnost v železničních tunelech“ v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému ⁽²⁾,
- rozhodnutí Komise 2008/164/ES ze dne 21. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“ v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému ⁽³⁾,
- rozhodnutí Komise 2008/217/ES ze dne 20. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „infrastruktura“ transevropského vysokorychlostního železničního systému ⁽⁴⁾,
- rozhodnutí Komise 2008/231/ES ze dne 1. února 2008 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „provoz“ transevropského vysokorychlostního železničního systému přijaté podle čl. 6 odst. 1 směrnice Rady 96/48/ES, kterým se zrušuje rozhodnutí Komise 2002/734/ES ze dne 30. května 2002 ⁽⁵⁾,
- rozhodnutí Komise 2008/232/ES ze dne 21. února 2008 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla“ transevropského vysokorychlostního železničního systému ⁽⁶⁾,
- rozhodnutí Komise 2008/284/ES ze dne 6. března 2008 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „energie“ transevropského vysokorychlostního železničního systému ⁽⁷⁾,
- rozhodnutí Komise 2011/229/EU ze dne 4. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“ transevropského konvenčního železničního systému ⁽⁸⁾,
- rozhodnutí Komise 2011/274/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „energie“ transevropského konvenčního železničního systému ⁽⁹⁾,
- rozhodnutí Komise 2011/275/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „infrastruktura“ transevropského konvenčního železničního systému ⁽¹⁰⁾,

- rozhodnutí Komise 2011/291/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla — lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob“ transevropského konvenčního železničního systému ⁽¹¹⁾,
- rozhodnutí Komise 2011/314/EU ze dne 12. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „provoz a řízení dopravy“ transevropského konvenčního železničního systému ⁽¹²⁾.

- (11) Opatření stanovená v tomto rozhodnutí jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Příloha rozhodnutí 2006/861/ES se mění v souladu s přílohou I tohoto rozhodnutí.

Článek 2

Příloha rozhodnutí 2008/163/ES se mění v souladu s přílohou II tohoto rozhodnutí.

Článek 3

Příloha rozhodnutí 2008/164/ES se mění v souladu s přílohou III tohoto rozhodnutí.

Článek 4

Příloha rozhodnutí 2008/217/ES se mění v souladu s přílohou IV tohoto rozhodnutí.

Článek 5

Příloha rozhodnutí 2008/231/ES se mění v souladu s přílohou V tohoto rozhodnutí.

Článek 6

Příloha rozhodnutí 2008/232/ES se mění v souladu s přílohou VI tohoto rozhodnutí.

Článek 7

Příloha rozhodnutí 2008/284/ES se mění v souladu s přílohou VII tohoto rozhodnutí.

Článek 8

Příloha rozhodnutí 2011/229/EU se mění v souladu s přílohou VIII tohoto rozhodnutí.

Článek 9

Příloha rozhodnutí 2011/274/EU se mění v souladu s přílohou IX tohoto rozhodnutí.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 344, 8.12.2006, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 64, 7.3.2008, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 64, 7.3.2008, s. 72.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 77, 19.3.2008, s. 1.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 84, 26.3.2008, s. 1.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 84, 26.3.2008, s. 132.

⁽⁷⁾ Úř. věst. L 104, 14.4.2008, s. 1.

⁽⁸⁾ Úř. věst. L 99, 13.4.2011, s. 1.

⁽⁹⁾ Úř. věst. L 126, 14.5.2011, s. 1.

⁽¹⁰⁾ Úř. věst. L 126, 14.5.2011, s. 53.

⁽¹¹⁾ Úř. věst. L 139, 26.5.2011, s. 1.

⁽¹²⁾ Úř. věst. L 144, 31.5.2011, s. 1.

Článek 10

Příloha rozhodnutí 2011/275/EU se mění v souladu s přílohou X tohoto rozhodnutí.

Článek 11

Příloha rozhodnutí 2011/291/EU se mění v souladu s přílohou XI tohoto rozhodnutí.

Článek 12

Příloha rozhodnutí 2011/314/EU se mění v souladu s přílohou XII tohoto rozhodnutí.

Článek 13

Toto rozhodnutí se použije ode dne 24. ledna 2013.

Článek 14

Toto rozhodnutí je určeno členskými státy.

V Bruselu dne 23. července 2012.

Za Komisi

Siim KALLAS

místopředseda

PŘÍLOHA I

Příloha rozhodnutí 2006/861/ES (WAG TSI) se mění takto:

1) V bodě 3.4.3 „TECHNICKÁ KOMPATIBILITA“, šestý pododstavec, se zrušuje desátá odrážka.

2) Bod 4.2.3.2 se nahrazuje tímto:

„4.2.3.2 Statické zatížení náprav, hmotnost na jednotku délky a geometrické vlastnosti rozvoru náprav

Povoleno užitečné zatížení, které může vůz unést, pro tratě až do 25 t, je určeno na základě bodů 6.1 a 6.2 normy EN 15528:2008. Pokud jde o vlastnosti systémů pro detekce vlaků, pro vozy jsou stanoveny dodatečné požadavky (viz TSI pro subsystém řízení a signalizace, příloha A, doplněk 1)“.

3) V bodě 4.2.4.1.2.2 „Parametry brzdícího účinku“, oddíl „Brzdící procento“, se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Způsob určení brzdící váhy/brzdícího procenta se může používat souběžně s metodou brzdových křivek; výrobce je povinen tyto hodnoty předložit“.

4) V bodě 4.2.4.1.2.8 „Zajišťovací brzda“ se jedenáctý pododstavec nahrazuje tímto:

„Minimální účinek zajišťovací brzdy, za předpokladu bezvětří, se stanoví pomocí výpočtů uvedených v bodě 6 normy EN 14531-6:2009. Minimální účinek zajišťovací brzdy je třeba na zařízení vyznačit. Označení musí být v souladu s normou EN 15877-1:2010 (bod 4.5.25)“.

5) V bodě 4.2.6.1.1 „Obecně“ se zrušuje třetí pododstavec.

6) V bodě 4.2.8 „ÚDRŽBA: KNIHA ÚDRŽBY“ se zrušuje pátý pododstavec.

7) V bodě 4.2.8.1.2 „Správa knihy údržby“ se zrušuje první odrážka.

8) Bod 4.3.2.1 se nahrazuje tímto:

„4.3.2.1 Statické zatížení náprav, hmotnost na jednotku délky a geometrické vlastnosti rozvoru náprav (bod 4.2.3.2)

Pokud jde o vlastnosti systémů detekce vlaků, bod 4.2.3.2 této TSI uvádí hmotnost na jednotku délky a geometrické vlastnosti rozvoru náprav včetně požadavků stanovených pro vozy (viz TSI subsystému řízení a signalizace, příloha A, doplněk 1)“.

9) V bodě 4.3.3.9 „Podmínky prostředí“ se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Když jsou překročeny meze klimatických podmínek stanovené v bodě 4.2.6.1.2 této TSI, nachází se systém ve zhoršeném režimu. V tomto případě je třeba uvážit provozní omezení a poskytnout informace železničnímu podniku nebo strojvedoucímu“.

10) Nadpis bodu 4.3.5.4 se nahrazuje tímto:

„4.3.5.4 Statické zatížení náprav, hmotnost na jednotku délky a geometrické vlastnosti rozvoru náprav“

11) Oddíl 4.8 se nahrazuje tímto:

„4.8 REGISTR INFRASTRUKTURY A EVROPSKÝ REGISTR POVOLENÝCH TYPŮ VOZIDEL

Údaje, které mají být poskytovány do registru stanoveného v článku 34 směrnice 2008/57/ES, jsou uvedeny v prováděcím rozhodnutí Komise 2011/665/EU ze dne 4. října 2011 o evropském registru povolených typů železničních vozidel (*)

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

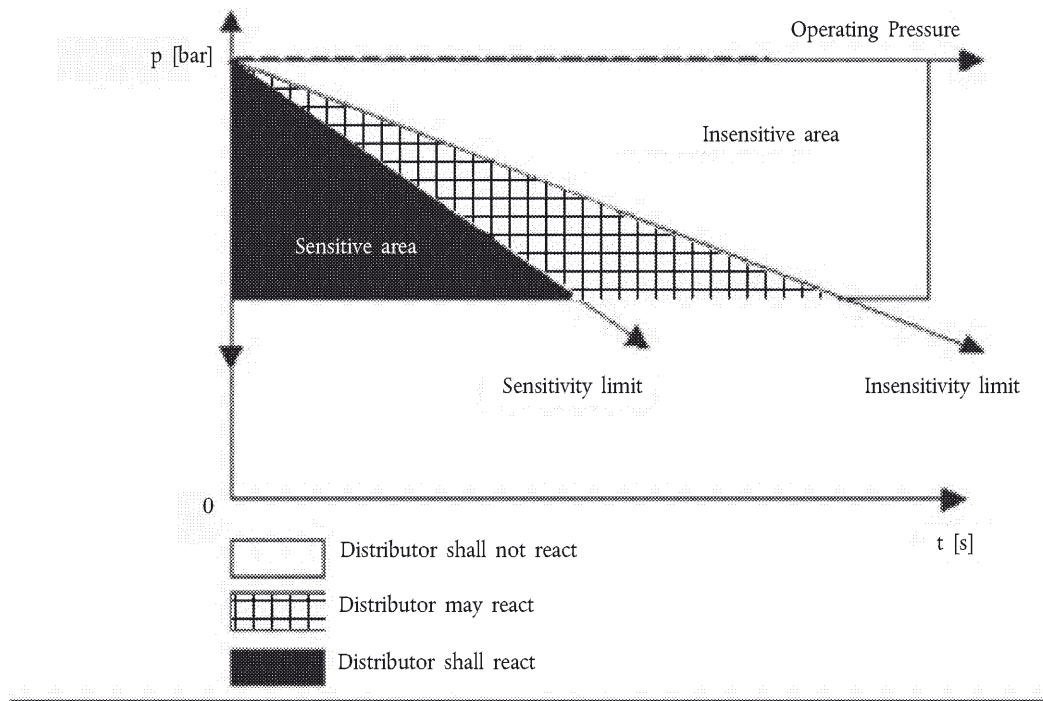
12) Bod 7.6.5 se nahrazuje tímto:

„I když byl vůz schválen k uvedení do provozu, je třeba zajistit, aby byl tento vůz provozován na slučitelných infrastrukturách“.

13) V příloze C, oddíl C.4 „OBRYŠ VOZIDEL GA, GB, GC“, se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Náklady a vozidla odpovídající těmto větším obrysům GA, GB nebo GC smějí být provozovány pouze na tratích rozšířených na tyto obrysy. Jakákoli jízda GA, GB a GC na tratích, které nejsou rozšířeny na tyto obrysy, musí být považována za zvláštní zásilku“.

- 14) Příloha D se zrušuje.
 15) Příloha H se zrušuje.
 16) V příloze I se obrázek I.5 nahrazuje tímto obrázkem:
 „Input Pressure (brake pipe pressure)“



Obrázek I.5“

- 17) V příloze P se tabulka P.3 mění takto:
- Text ve čtvrtém řádku tabulky shora („Přeplnění horního tlaku hlavního brzdového potrubí na 6 barů, následované plným provozním zabrzděním, nesmí spustit brzdu, pokud trvá:“), v posledním sloupci „Mezní hodnota“, se nahrazuje tímto:
 „Nastavení osobních vozů: do 10 sekund
 Nastavení nákladních vozů: do 40 sekund“.
 - Text v šestém řádku tabulky shora („Doba odbrzdění po plném zabrzdění“), v posledním sloupci „Mezní hodnota“, se nahrazuje tímto:
 „Nastavení osobních vozů: do 25 sekund
 Nastavení nákladních vozů: do 60 sekund“.
- 18) V příloze Q se tabulka Q.1 mění takto:
- Text v pátém sloupci „Ověření v provozu (Modul V)“, v pátém řádku odspodu „Brzdové destičky a kotouče“, se nahrazuje tímto:
 „12 měsíců“.
 - Text v pátém sloupci „Ověření v provozu (Modul V)“, ve čtvrtém řádku odspodu „Brzdové špalíky“, se nahrazuje tímto:
 „12 měsíců“.
- 19) V příloze T, oddíl T.1.1 „Úvod“, se první pododstavec nahrazuje tímto:
- „Na tratích ve Velké Británii existují tyto obrysy nákladních vozů: W6, W7, W8 a W9. Obrysy jsou popsány v části A – W6, části B – modelový výpočet, části C – W7 a W8, části D – W9. Použití těchto obrysů je omezeno na vozidla, u nichž je boční pohyb a kmitání zavěšení minimální. Vozidla s měkkým bočním zavěšením a/nebo velkým kmitáním budou hodnocena dynamicky podle oznámených vnitrostátních norem“.

20) V příloze V se oddíl V.2 mění takto:

a) první pododstavec se nahrazuje tímto:

„Nákladní vozy provozované ve Velké Británii budou mít odpovídající brzdou sílu a v případě nutnosti i vypočítané brzdě faktory. Nákladní vozy provozované v jiných členských státech, než je Velká Británie, budou mít vypočítanou brzdou hmotnost/procento brzdě hmotnosti. Nákladní vozy, které mají být provozovány ve Velké Británii a dalších členských státech, budou mít vypočítány jak odpovídající brzdou sílu/faktory brzdě síly, tak i brzdou hmotnost/procento brzdě hmotnosti“;

b) v pododdílu „Výpočet údajů brzdě síly“ se zrušuje bod ii).

21) Příloha AA se mění takto:

a) oddíl Modul SD se mění takto:

i) v bodě 4.2, druhý pododstavec, se zrušuje šestá odrážka,

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

b) oddíl Module SF (Ověření výrobku) se mění takto:

i) v bodě 5, druhý pododstavec, se zrušuje třetí odrážka,

ii) v bodě 10 se zrušuje druhá odrážka.

c) v oddílu Modul SH2 (Komplexní systém řízení kvality s přezkoušením návrhu), bod 10, se zrušuje osmá odrážka.

22) Příloha FF se mění takto:

a) tabulka FF 2.1 se mění takto:

i) poznámka (g) se nahrazuje tímto:

„(g) Standardní funkce až do maximálního objemu brzdového válce 14 l nebo pomocného objemu („mrtvého prostoru“)“;

ii) poznámka (k) se nahrazuje tímto:

„(k) SW 4/3 — s přerušovacím ventilem C3 W, doba plnění ovládacího a pomocného zásobníku musí být téměř totožná“;

b) tabulka FF 2.2 se mění takto:

i) Text v posledním sloupci „Vzduchová brzda“, v devátém řádku odspodu „Oerlikon/ESH 100“, se nahrazuje tímto:

„Brzda G/P s neuniverzálním účinkem s připojeným brzdovým válcem nebo přednastaveným objemem do 14 l“;

ii) poznámka (b) se nahrazuje tímto:

„(b) SW 4C — řízené plnění ovládací nádrže s ochranou proti přeplnění při uvolnění brzdy“;

iii) poznámka (d) se nahrazuje tímto:

„(d) Dýzování rozváděče by mělo být postupně přizpůsobeno objemu pomocné nádrže vozidel“;

c) v tabulce FF 3 se nahrazuje čtvrtý a pátý řádek odspodu tímto:

„DAKO	Snímač zatížení SL1 nebo SL2	DAKO-DSS
DAKO	Snímač zatížení SL1 nebo SL2	DAKO-DS“

d) v tabulce FF 8 se nahrazuje šestý řádek (PKP) tímto:

„CNTK	Varšava“
-------	----------

23) Příloha KK se zrušuje.

PŘÍLOHA II

Příloha rozhodnutí 2008/163/ES (SRT TSI) se mění takto:

- 1) Nadpis „NÁVRH TECHNICKÉ SPECIFIKACE PRO INTEROPERABILITU“ se nahrazuje tímto:

„TECHNICKÁ SPECIFIKACE PRO INTEROPERABILITU“.

- 2) V bodě 4.2.4.1 „Indikátory horkoběžnosti ložiska nápravy“ se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Provozovatel infrastruktury určí indikátory horkoběžnosti ložiska nápravy na straně vedení a jejich umístění. Železniční podnik o nich informuje v tabulkách traťových poměrů“.

- 3) Bod 4.2.5.9 se nahrazuje tímto:

„4.2.5.9. Systém nouzového osvětlení ve vlaku

Ustanovení v bodě 4.2.7.12 „Nouzový osvětlovací systém“ HS RST TSI se vztahují také na kolejová vozidla pro přepravu osob konvenční železnice s výjimkou skutečnosti, že se vyžaduje funkčnost po dobu 90 minut po selhání hlavní dodávky energie“.

- 4) V bodě 4.3.2 „Rozhraní se subsystémem „infrastruktura““ se nadpis prvního sloupce v tabulce nahrazuje nadpisem „SRT TSI“.

- 5) Bod 4.3.2.1. se nahrazuje tímto:

„4.3.2.1. Únikové chodníky

Definice únikových chodníků je popsána v bodě 4.2.2.7 této TSI.“

- 6) V bodě 4.3.3 „Rozhraní se subsystémem energie“ se nadpis prvního sloupce v tabulce nahrazuje nadpisem „SRT TSI“.

- 7) V bodě 4.3.4 „Rozhraní se subsystémem řízení a zabezpečení“ se nadpis prvního sloupce v tabulce nahrazuje nadpisem „SRT TSI“.

- 8) V bodě 4.3.5 „Rozhraní se subsystémem řízení dopravy a provoz“ se nadpis prvního sloupce v tabulce nahrazuje nadpisem „SRT TSI“.

- 9) Bod 4.3.6. „Rozhraní se subsystémem kolejová vozidla“ se mění takto:

- a) Nadpis prvního sloupce v tabulce se nahrazuje nadpisem „SRT TSI“.

- b) Řádky 9 a 10 tabulky se nahrazují tímto:

„4.2.5.9 Systém nouzového osvětlení ve vlaku	4.2.7.12	
4.2.5.10 Vypnutí klimatizace ve vlaku	4.2.7.11.1“	

- 10) V bodě 4.3.7 „Rozhraní se subsystémem PRM“ se nadpis prvního sloupce v tabulce nahrazuje nadpisem „SRT TSI“.

- 11) Oddíl 4.8 se nahrazuje tímto:

„4.8 Registr infrastruktury a evropský registr povolených typů vozidel

Údaje, které mají být poskytovány do registrů stanovených v člancích 34 a 35 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES (*), jsou uvedeny v prováděcím rozhodnutí Komise 2011/633/EU ze dne 15. září 2011 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury (**) a 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 256, 1.10.2011, s. 1.

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

- 12) V bodě 6.2.1 „Postup posuzování shody (všeobecně)“ se text „CR SRT TSI“ nahrazuje textem „SRT TSI“.

- 13) Příloha A se zrušuje.

14) Příloha B se zrušuje.

15) Příloha F se mění takto:

a) V oddílu F.3.1 Modul SB (Přezkoušení typu), bod 3, šestý pododstavec, se druhá odrážka nahrazuje tímto:

„— Evropský registr povolených typů vozidel včetně všech informací uvedených v TSI“;

b) oddíl F.3.2 Modul SD (Systém řízení jakosti výroby) se mění takto:

i) v bodě 4.1, třetí pododstavec, se šestá odrážka nahrazuje tímto:

„— Registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“;

ii) v bodě 10 se devátá odrážka nahrazuje tímto:

„— Registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“;

c) oddíl F.3.3 Modul SF (Ověření výrobku) se mění takto:

i) v bodě 5, druhý pododstavec, se třetí odrážka nahrazuje tímto:

„— Registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“;

ii) v bodě 10 se druhá odrážka nahrazuje tímto:

„— Registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“;

d) oddíl F.3.4 Modul SG (Ověření jednotky) se mění takto:

i) v bodě 3, druhý pododstavec, se druhá odrážka nahrazuje tímto:

„— Registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“;

ii) v bodě 8 se osmá odrážka nahrazuje tímto:

„— Registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“;

e) oddíl F.3.5 Modul SH2 (Úplný systém řízení jakosti s přezkoumáním návrhu) se mění takto:

i) v bodě 4.2 druhém pododstavci se sedmá odrážka nahrazuje tímto:

„— Registr infrastruktury nebo evropský registr povolených typů vozidel včetně všech informací uvedených v TSI“;

ii) v bodě 10 se osmá odrážka nahrazuje tímto:

„— Registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“.

PŘÍLOHA III

Příloha rozhodnutí 2008/164/ES (PRM TSI) se mění takto:

1) Bod 4.1.2.18.1 se nahrazuje tímto:

„4.1.2.18.1 Výška nástupiště

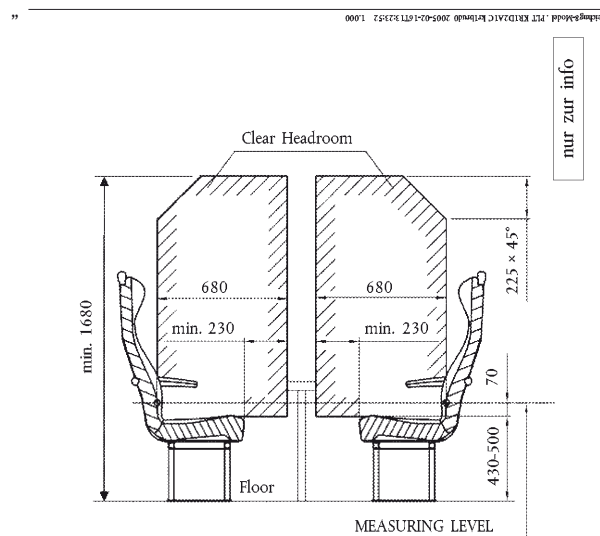
U nástupišť vysokorychlostní sítě, kde mají v rámci běžného komerčního provozu zastavovat vlaky splňující TSI vysokorychlostních kolejových vozidel, jsou hodnoty nastaveny v HS INS TSI (bod 4.2.20.4).

U nástupišť vysokorychlostní sítě, kde v rámci běžného komerčního provozu nemají zastavovat žádné vlaky splňující TSI vysokorychlostních kolejových vozidel, a u nástupišť konvenční železniční sítě jsou přípustné dvě jmenovité hodnoty výšky nástupiště: 550 mm a 760 mm nad spojnici temen kolejnicových pásů. Tolerance těchto rozměrů je v rozmezí -35 mm/+ 0 mm.

U nástupišť konvenční železniční sítě, kde mají zastavovat tramvaje (např. Stadtbahn nebo Tram-Train), je přípustná jmenovitá výška nástupiště od 300 mm do 380 mm. Tolerance těchto rozměrů je v rozmezí ± 20 mm.

V obloucích o poloměru menším než 500 m je přípustné, aby výška nástupiště byla vyšší nebo nižší než uvedené hodnoty, a to za předpokladu, že první použitelný schůdek vozidla je v souladu s obrázkem 11 v bodě 4.2.2.12.1“.

2) V bodě 4.2.2.2.2.1 „Vyhrazená sedadla. Obecné.“ se obrázek 3 nahrazuje tímto obrázkem:

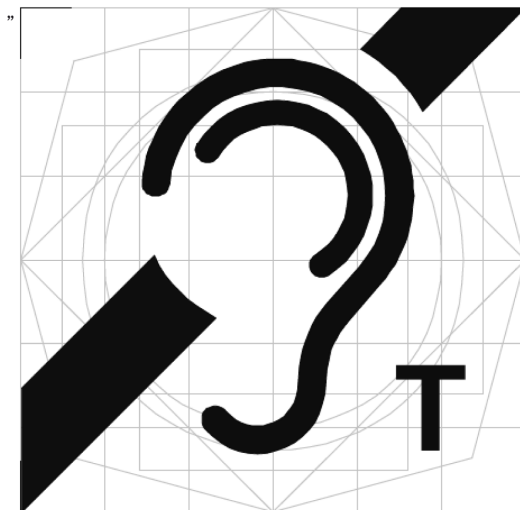


Obrázek 3“

3) V bodě 7.3.2 „Kolejová vozidla“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Tato TSI se nevztahuje na kolejová vozidla, která se obnovují nebo modernizují na základě smlouvy, která je k datu vstupu této TSI v platnost již podepsána nebo je v konečné fázi výběrového řízení.“

- 4) V příloze N „Značení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“ se obrázek 1 nahrazuje tímto obrázkem:



Obrázek 1“

—

PŘÍLOHA IV

Příloha rozhodnutí 2008/217/ES (HS INF TSI) se mění takto:

- 1) V bodě 2.1 „Definice oblasti infrastruktura“ se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Strukturální subsystém „infrastruktura“ transevropského vysokorychlostního železničního systému zahrnuje koleje, výhybky a výhybkové konstrukce vysokorychlostních tratí v rozsahu vymezeném v kapitole 1“.

- 2) V bodě 4.2.1 „Obecná ustanovení“ se devátý pododstavec nahrazuje tímto:

„Úrovně výkonnosti vysokorychlostních vlaků mohou být zvýšeny rovněž přijetím zvláštních systémů, jako je např. naklápění vozidlových skříní. Pro provoz takových vlaků jsou povoleny zvláštní podmínky za předpokladu, že to nepovede k omezení provozu vysokorychlostních vlaků nevybavených zařízení pro naklápění“.

- 3) V bodě 4.2.3 „Minimální průjezdný průřez“ se zrušuje třetí pododstavec.

- 4) V bodě 4.2.8.1 „Nedostatek převýšení v běžné koleji a v hlavním směru výhybek a výhybkových konstrukcí“ se zrušuje písmeno(a).

- 5) Bod 4.2.9.2 „Projektované hodnoty“ se mění takto:

- a) První pododstavec se nahrazuje tímto:

„Projektované hodnoty rozchodu koleje, profilu hlavy kolejnice a úklonu kolejnice pro běžnou trať se zvolí tak, aby nebyly překročeny mezní hodnoty ekvivalentní konicita stanovené v tabulce, pokud budou následující dvojkolí navržena pro jízdu za projektovaných podmínek koleje (simulováno výpočtem podle EN 15302:2008 + A1:2010).

— S 1002 v souladu s EN 13715:2006 + A1:2010 při SR = 1 420 mm

— S 1002 v souladu s EN 13715:2006 + A1:2010 při SR = 1 426 mm

— GV 1/40 v souladu s EN 13715:2006 + A1:2010 při SR = 1 420 mm

— GV 1/40 v souladu s EN 13715:2006 + A1:2010 při SR = 1 426 mm“

- b) Tabulka 1 se nahrazuje tímto:

„Rozsah rychlosti (km/h)“	Mezní hodnoty ekvivalentní konicita
$v \leq 160$	Posouzení není požadováno
$160 < v \leq 280$	0,20
$v > 280$	0,10“

- 6) V bodě 4.2.9.3.1 „Minimální hodnoty průměrného rozchodu koleje“ se tabulka nahrazuje tímto:

„Rozsah rychlosti (km/h)“	Minimální hodnota průměrného rozchodu koleje (mm) na délce 100 m v provozu
$v \leq 200$	1 430
$200 < v \leq 230$	1 432
$230 < v \leq 250$	1 433
$v > 250$	1 434“

- 7) V bodě 4.2.11 „Úklon kolejnice“, písmeno (a) „Běžná trať“, se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Úklon kolejnice pro danou trať se zvolí v rozsahu od 1/20 do 1/40“.

- 8) V bodě 4.2.13.1 „Tratě kategorie I“, část „Podélná zatížení“, se zrušuje poslední pododstavec.

9) Bod 4.2.14.1 se nahrazuje tímto:

„4.2.14.1. Svislá zatížení

Konstrukce se navrhnou tak, aby odolaly svislému zatížení podle následujících modelů zatížení definovaných v normě EN 1991-2:2003:

a) model zatížení 71, jak je stanoveno v bodě 6.3.2 odst. 2P normy EN 1991-2:2003

b) model zatížení SW/0 pro spojitě mosty, jak je stanoveno v bodě 6.3.3 odst. 3P normy EN 1991-2:2003

Modely zatížení se násobí součinitelem alfa (α), jak je stanoveno v bodě 6.3.2 odst. 3P a v bodě 6.3.3 odst. 5P normy EN 1991-2:2003. Hodnota α musí být rovna 1 nebo vyšší.

Účinky namáhání od modelů zatížení se násobí dynamickým součinitelem f_1 (Φ), jak je stanoveno v bodě 6.4.3 odst. 1P a v bodě 6.4.5.2 odst. 2 normy EN 1991-2:2003.

Maximální svislá odchylka mostovky nesmí překročit hodnoty stanovené v bodě A2.4.4.2.3 odst. 1 přílohy A2 normy EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005.“

10) V bodě 4.2.14.2 „Dynamická analýza“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Maximální dovolené špičkové projektované hodnoty zrychlení mostovky vypočítané podél osy koleje nesmí překročit hodnoty uvedené v bodě A2.4.4.2.1 odst. 4P přílohy A2 normy EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005. Při navrhování mostu se musí zohlednit nejnepríznivější účinky svislých zatížení uvedených v bodě 4.2.14.1 nebo model zatížení HSLM v souladu s bodem 6.4.6.5 odst. 3 normy EN 1991-2:2003.“

11) Bod 4.2.14.4 se nahrazuje tímto:

„4.2.14.4 Boční ráz

Při navrhování konstrukcí se musí přihlídnout k bočnímu rázu, jak je stanoveno v bodě 6.5.2 odst. 2P a 3 normy EN 1991-2:2003. Použije se jak na kolej v přímé, tak na kolej v oblouku“.

12) V bodě 4.2.14.5 „Zatížení od rozjezdu a brzdění (podélná zatížení)“ se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Při navrhování konstrukcí se musí přihlídnout k rozjezdovým a brzděním silám, jak je stanoveno v bodě 6.5.3 odst. 2P, 4, 5 a 6 normy EN 1991-2:2003. Směr rozjezdových a brzděních sil musí zohlednit dovolené směry dopravy na každé koleji“.

13) V bodě 4.2.18 „Elektrické vlastnosti“ se zrušuje druhý pododstavec.

14) V bodě 4.2.23.1 „Volný schůdný prostor podél koleje“ se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Na tratích kategorií II a III musí být podobný boční prostor vytvořen ve všech místech, kde je toto opatření přiměřeně proveditelné. Kde není možné vytvořit dostatečný prostor, je třeba o této zvláštní situaci informovat železniční podniky“.

15) V bodě 4.7 „Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Pracovníci údržby vysokorychlostního subsystému „infrastruktura“ musí při práci na koleji nebo v její blízkosti nosit reflexní oděv s označením CE“.

16) Bod 4.8 se nahrazuje tímto:

„4.8 Registr infrastruktury a evropský registr povolených typů vozidel

Údaje, které mají být poskytovány do registru stanoveného v článku 35 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES (*), jsou uvedeny 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.“

17) V bodě 5.3.1.1 „Profil hlavy kolejnice“ se písmena (a) a (b) nahrazují tímto:

„a) Běžná trať

Profil hlavy kolejnice se zvolí ze škály uvedené v příloze A normy EN 13674-1:2011.

b) Výhybky a výhybkové konstrukce:

Profil hlavy kolejnice se zvolí ze škály uvedené v příloze A normy EN 13674-1:2011 a v příloze A normy EN 13674-2:2006 + A1:2010.“

18) Bod 5.3.1.3 se nahrazuje tímto:

„5.3.1.3. Jakostní třída oceli

a) Běžná trať

Jakostní třída kolejnicové oceli musí vyhovovat kapitole 5 normy EN 13674-1:2011.

b) Výhybky a výhybkové konstrukce

Jakostní třída kolejnicové oceli musí vyhovovat kapitole 5 normy EN 13674-2:2006 + A1:2010“.

19) V bodě 5.3.2 „Systémy upevnění kolejnic“ se zrušuje písmeno d).

20) V bodě 6.1.6.2 „Posuzování systému upevnění“ se zrušuje druhá odrážka.

21) V bodě 7.3.5 „Specifické rysy finské sítě“ se tabulka v odstavci „Ekvivalentní konicita“ nahrazuje tímto:

„Rozsah rychlosti (km/h)	Minimální hodnota průměrného rozchodu koleje na délce 100 m (mm)
$v \leq 160$	Posouzení není požadováno
$160 < v \leq 200$	1 519
$200 < v \leq 230$	1 521
$230 < v \leq 250$	1 522
$v > 250$	1 523“

22) V bodě 7.3.6.2, oddíl „Nástupiště (4.2.20)“, pododdíl „Minimální délka nástupiště“, se zrušuje druhý pododstavec.

23) Příloha A se mění takto:

a) V tabulce A1 se zrušuje řádek „5.3.2.d Elektrický odpor“.

b) V tabulce A2 se zrušuje řádek „4.2.18 Elektrické vlastnosti“.

24) V příloze B1, v tabulce B1, se zrušuje řádek „4.2.18 Elektrické vlastnosti“.

25) V příloze C se nadpis kapitoly „Modul A: Interní řízení návrhu s ověřováním výroby“ nahrazuje nadpisem „Modul A1: Interní řízení návrhu s ověřováním výroby“.

26) Příloha D se zrušuje.

27) Příloha F se zrušuje.

28) V příloze H se zrušuje čtvrtý řádek.

PŘÍLOHA V

Příloha A rozhodnutí 2008/231/ES (HS OPE TSI) se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA A

PROVOZNÍ PRAVIDLA ERTMS

Provozní pravidla ERTMS/ETCS a ERTMS/GSM-R jsou specifikována v technické dokumentaci „Provozní zásady a pravidla ERTMS — verze 2“ zveřejněné na internetových stránkách Evropské agentury pro železnice (<http://www.era.europa.eu>).“

PŘÍLOHA VI

Příloha rozhodnutí 2008/232/ES (HS RST TSI) se mění takto:

- 1) V bodě 3.4.3 „Technická kompatibilita“, podbodě „Základní požadavek 2.4.3 třetí odstavec“, druhý pododstavec, se zrušuje osmnáctá odrážka.
- 2) V bodě 3.7 „Prvky subsystému „kolejová vozidla“, které souvisejí se základními požadavky“ se zrušuje poslední řádek tabulky „Registry infrastruktury a kolejových vozidel“.
- 3) V bodě 4.1 „Úvod“ se třetí pododstavec nahrazuje touto větou:

„Obecné vlastnosti subsystému „kolejová vozidla“ jsou definovány v oddílu 4 této TSI“.

- 4) V bodě 4.2.2.5 se zrušuje druhý pododstavec.

- 5) V bodě 4.2.3.1 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Posuzovaný obrys musí být uveden v certifikátu ES ověření kolejového vozidla týkajícího se přezkoumání typu nebo návrhu“.

- 6) V bodě 4.2.3.3.2.1 „Vlaky třídy 1“ se sedmý pododstavec nahrazuje tímto:

„Není-li u vozidel s nezávisle se otáčejícími koly možné zabránit falešným varovným signálům pomocí identifikačního čísla vlaku, pak musí být dána přednost palubnímu detekčnímu systému, a to za předpokladu, že jsou monitorována všechna ložiska kol“.

- 7) V bodě 4.2.3.3.2.2 „Funkční požadavky na vozidlo“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Jako alternativa k tomuto požadavku týkajícího se úrovní pro spuštění varovného signálu je na základě vzájemné dohody mezi provozovatelem infrastruktury a železničním podnikem přípustné, aby vlaky byly identifikovány vlakovým identifikačním systémem a aby byly použity sjednané specifické úrovně pro spuštění varovného signálu, které se liší od výše uvedených úrovní“.

- 8) V bodě 4.2.3.4.3 „Mezní hodnoty namáhání koleje“, písmeno b) „Podélná síla“, se čtvrtý pododstavec 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 brzdné síly pro každou příslušnou trať. Jakékoli omezení brzdné síly vymezené v bodě 4.2.4.5 musí být odůvodněno a zohledněno v provozních předpisech“.

- 9) V bodě 4.2.3.4.5 „Konstrukce zajišťující stabilitu vozidla“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Rozmezí rychlostních hodnot a konicity, pro které je vozidlo navrženo jako stabilní, musí být specifikováno a ověřeno“.

- 10) V bodě 4.2.3.4.7 „Projektované hodnoty jízdních obrysů kol“, tabulka 4, se text ve sloupci „Profil hlavy kolejnice“ v řádcích „Zkušební podmínky č.“ 5 a 6 nahrazuje tímto:

„část kolejnice 60 E 2 definovaná v normě EN 13674-1:2003/A1:2007“.

- 11) Bod 4.2.3.7 se nahrazuje tímto:

„4.2.3.7 Minimální poloměr oblouku koleje

Tento parametr tvoří rozhraní se subsystémem „infrastruktura“ vysokorychlostního železničního systému v tom smyslu, že minimální poloměry oblouku koleje, které je třeba brát v úvahu, jsou definovány jednak pro vysokorychlostní tratě (na základě nedostatku převýšení) a jednak pro odstavné koleje. Odkazuje se na body 4.2.6 a 4.2.24.3 TSI subsystému „infrastruktura“ vysokorychlostního železničního systému z roku 2006“.

- 12) V bodě 4.2.4.5 „Brzdy s vířivými proudy“ se v druhém pododstavci první odrážka nahrazuje tímto:

„— Pro nouzové brzdění na všech tratích s výjimkou některých zvláštních spojovacích tratí“.

- 13) V bodě 4.2.4.5 „Brzdy s vířivými proudy“, druhý pododstavec, se druhá odrážka nahrazuje tímto:

„— Pro plné nebo normální provozní brzdění na úsecích trati, kde je použití povoleno provozovatelem infrastruktury“.

14) Bod 4.2.6.1 se nahrazuje tímto:

„4.2.6.1 Podmínky prostředí

Kolejová vozidla a všechny jejich základní prvky musí splňovat požadavky této TSI v klimatických zónách T1, T2 nebo T3 specifikovaných v normě EN50125-1:1999, ve kterých mají být provozována“.

15) V bodě 4.2.6.2.2 „Aerodynamické zatížení působící na cestující na nástupišti“, podbodě „Zkušební podmínky“ se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Je-li posouzení u nástupiště s výškou 240 mm nebo nižší úspěšné, je vlak považován za přijatelný pro všechny tratě“.

16) V bodě 4.2.7.2.2. „Protipožární opatření“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Požadavky týkající se shody jsou vymezeny v bodě 7.1.7“.

17) V bodě 4.2.7.4.2.1 „Houkačky — Obecné“ se za písmeno d) doplňuje nové písmeno e), které zní:

„nebo

e) dvě samostatně spuštěné výstražné houkačky. Základní kmitočty tónů výstražné houkačky musí být:

vysoký tón: 660 Hz $\pm$ 30 Hz

nízký tón: 370 Hz $\pm$ 20 Hz“

18) V bodě 4.2.7.4.2.5 „Houkačky – Požadavky na prvek interoperability“ se doplňuje text, který zní:

„nebo

660 Hz $\pm$ 30 Hz“.

19) V bodě 4.2.8.3.6.1 „Přítlačná síla sběrače“, část (b) „Nastavení střední přítlačné síly sběrače a integrace do subsystému kolejová vozidla“, se zrušuje pátý pododstavec.

20) V bodě 4.2.10.1 „Odpovědnost“ se zrušuje pátý pododstavec.

21) V bodě 4.2.10.2.2 „Dokumentace týkající se údržby“ se v prvním odstavci nahrazuje čtvrtá odrážka tímto:

„Mezní hodnoty důležité z hlediska bezpečnosti/interoperability: u součástí nebo dílů, které jsou důležité z hlediska bezpečnosti/interoperability podle této TSI, uvádí tento dokument měřitelné mezní hodnoty, které se nesmějí při provozu (včetně provozu za zhoršených podmínek) překračovat.“

22) V bodě 4.2.10.3 „Správa knihy údržby“, čtvrtý pododstavec, se zrušuje první odrážka.

23) V bodě 4.2.10.4 „Správa informací o údržbě“ se zrušuje první odrážka.

24) Oddíl 4.8 se nahrazuje tímto:

„4.8 Registr infrastruktury a evropský registr povolených typů vozidel

Údaje, které mají být poskytovány do registru stanoveného v článku 34 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES (*), jsou uvedeny 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.“

25) Bod 7.1.3 se nahrazuje tímto:

„7.1.3 Nově vyrobená kolejová vozidla, jejichž stávající konstrukce není certifikována v souladu s předchozí verzí (2002) HS RST TSI

Pokud jde o nově vyrobená kolejová vozidla se stávající konstrukcí, v případě kolejových vozidel třídy 2, na kterou se nevztahuje předchozí verze (2002) HS RST TSI, je možné v přechodném období 4 let, počínaje dnem vstupu této TSI v platnost (tj. od 1. září 2008), uvést tato kolejová vozidla do provozu i bez uplatnění této TSI (HS RST TSI). V tomto případě se použijí oznámené vnitrostátní předpisy. Po skončení přechodného období 4 let se posoudí shoda se stávající HS RST TSI, aby příslušná nově vyrobená kolejová vozidla bylo možné dál provozovat.

Stávající konstrukce, která je uvedena v bodech 7.1.2 a 7.1.3, je speciální konstrukce, která již byla použita při výrobě jednoho typu kolejových vozidel, jejichž uvedení do provozu bylo v jednom členském státu povoleno ještě před vstupem této TSI v platnost.“

- 26) Bod 7.1.8.2 se nahrazuje tímto:

„7.1.8.2 Budoucí dohody

Veškeré budoucí dohody nebo úpravy stávajících dohod, zejména ty, které zahrnují nákup kolejových vozidel, jejichž konstrukce není certifikována v souladu s TSI, zohlední právní předpisy EU a tuto TSI. Členské státy oznámí tyto dohody/změny Komisi. Použije se stejný postup, jaký je uveden v bodě 7.1.8.1.“

- 27) V bodě 7.3.2.7 „Indikace horkoběžnosti ložisek nápravy u vlaků třídy 2 [bod 4.2.3.3.2.3]“, oddíl „Funkční požadavky na vozidlo“ se nahrazuje tímto:

„Funkční požadavky na vozidlo

Je vyžadována vzájemná dohoda mezi provozovatelem infrastruktury a železničním podnikem, aby vlaky byly identifikovány vlakovým identifikačním systémem a aby byly pro spuštění varovného signálu použity specifické úrovně.“

- 28) V bodě 7.3.2.10. „Maximální délka vlaku [4.2.3.5]“, oddíl „Zvláštní případ pro Velkou Británii“ se nahrazuje tímto:

„Zvláštní případ pro Velkou Británii

Kategorie „P“– trvale

TSI subsystému „infrastruktura“ vysokorychlostního železničního systému z roku 2006 obsahuje zvláštní případ pro britskou síť vyžadující, aby na modernizovaných tratích měla nástupiště minimální užitnou délku 300 m. Délka vysokorychlostních vlaků určených pro provoz v britské síti musí být kompatibilní s délkou nástupišť, u nichž mají zastavovat.“

- 29) V bodě 7.3.2.19. „Sběrač [4.2.8.3.6]“ se oddíl „Zvláštní případ pro vlaky provozované v síti Velké Británie“ nahrazuje tímto:

„Zvláštní případ pro vlaky provozované v síti Velké Británie

Kategorie „P“– trvale

Pro trať kategorie II a III nesmí být hlavy sběračů vybaveny izolovanými rohy, pokud nejsou na určitých trasách povoleny.

U tratí kategorie II a III musí vodivépásmo hlavy sběrače činit 1 300 mm.

Sběrače musí dosahovat pracovního rozsahu 2,1 m.

Hlavy sběračů musí mít maximální šířku měřenou v podélné ose vozidla 400 mm“.

- 30) V bodě 7.3.2.19. „Sběrač [4.2.8.3.6]“, pododdíl „Obalová křivka sběrače“, se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Při všech rychlostech až do traťové rychlosti, maximálního sklonu, maximální rychlosti větru, za kterých je možný neomezený provoz, a při extrémní rychlosti větru:“

- 31) Příloha F se mění takto:

- a) V oddílu F.3.1 Modul SB (Přezkoušení typu), bod 3, šestý pododstavec, se druhá odrážka nahrazuje tímto:

„— Evropský registr povolených typů vozidel obsahující veškeré informace, jak jsou specifikovány v TSI“.

- b) Oddíl F.3.2. Modul SD Systém řízení kvality výroby se mění takto:

i) v bodě 4.2, druhém pododstavci, se zrušuje šestá odrážka;

ii) v bodě 10 se vypouštějí slova „a to zejména“ a zrušuje se devátá odrážka.

- c) Oddíl F.3.3. Modul SF Ověřování výrobku se mění takto:

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

ii) v bodě 10 se zrušuje druhá odrážka.

d) Oddíl F.3.4 Modul SH2 (Úplný systém řízení kvality s přezkoumáním návrhu) se mění takto:

i) v bodě 4.2, druhém pododstavci, se sedmá odrážka nahrazuje tímto:

„— Evropský registr povolených typů vozidel obsahující veškeré informace, jak jsou specifikovány v TSI“;

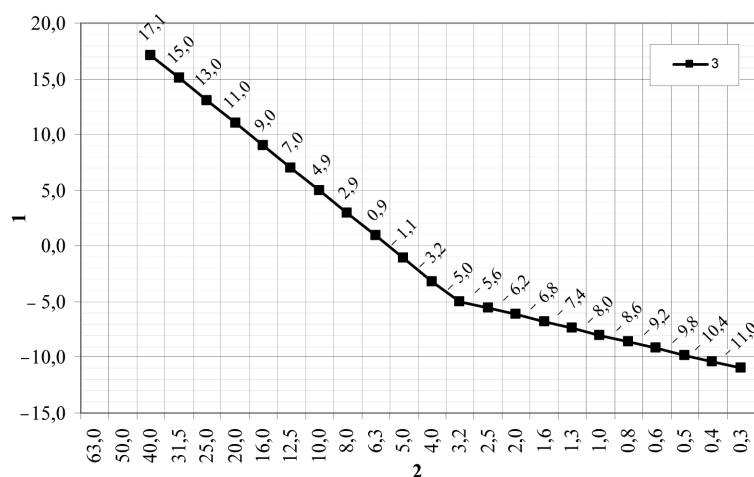
ii) v bodě 10 se zrušuje osmá odrážka.

32) Příloha I se zrušuje.

33) V příloze N se obrázek N1 nahrazuje tímto obrázkem:

„Obrázek N1

Spektrum mezních hodnot akustické drsnosti kolejnice referenční koleje



Klíč

1. úroveň drsnosti s rozsahem třetiny pásma, dB
2. vlnová délka, cm“

3. úroveň drsnosti s rozsahem třetiny pásma, dB

34) V příloze P části P1 „Úvod“ se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Tato příloha popisuje postup, který je třeba použít při určování zpomalení a_i (m/s^2) pro rozsah rychlostí $[v_{i-1}, v_i]$ za zhoršených podmínek případu B v tabulce 6 bodu 4.2.4.1 této TSI a odpovídající maximální brzdovou dráhu podle tabulky 7 v bodě 4.2.4.1 této TSI“.

PŘÍLOHA VII

Příloha rozhodnutí 2008/284/ES (HS ENE TSI) se mění takto:

- 1) V bodě 4.2.2 „Napětí a kmitočet“ se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Napětí a kmitočet na svorkách vypínače trakční napájecí stanice a na sběrači vyhovuje bodu 4 normy EN 50163:2004. Shoda se dokládá prostřednictvím přezkoumání návrhu.“

- 2) V bodě 4.2.3 „Výkonnost systému a instalovaný výkon“ se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Návrh subsystému „energie“ zaručí schopnost elektrického napájení dosáhnout stanovené výkonnosti.“

- 3) V bodě 4.2.4 „Rekuperační brzdění“ se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Nepožaduje se, aby stejnosměrné systémy elektrického napájení byly navrženy tak, aby umožňovaly použití rekuperačního brzdění jako provozní brzdy.“

- 4) V bodě 4.2.6 „Vnější elektromagnetická kompatibilita“ se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Vnější elektromagnetická kompatibilita není zvláštní vlastností transevropské vysokorychlostní železniční sítě. Zařízení elektrického napájení musí splňovat normu EN 50121-2:2006, aby byly splněny všechny požadavky týkající se elektromagnetické kompatibility.“

- 5) V bodě 4.2.9.2 „Geometrie trolejového vedení“ se zrušuje čtvrtý pododstavec.

- 6) V bodě 4.2.10 „Soulad trolejového vedení s průjezdným průřezem infrastruktury“ se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Návrh trolejového vedení je v souladu s průjezdnými průřezy infrastruktury vymezenými v bodě 4.2.3 TSI „vysokorychlostní infrastruktura“. Návrh trolejového vedení musí splňovat kinematický obrys vozidel.“

- 7) V bodě 4.2.15 „Střední přítláčná síla“ se sedmý pododstavec nahrazuje tímto:

„Nové tratě mohou navíc povolovat použití sběračů sledujících křivky C1 nebo C2. Existující tratě mohou vyžadovat použití sběračů sledujících křivky C1 nebo C2.“

- 8) V bodě 4.2.20 „Proudová zatížitelnost, stejnosměrné systémy, stojící vlaky“ se čtvrtý pododstavec nahrazuje tímto:

„Posuzování shody se provádí podle přílohy A.4.1 normy EN 50367:2006“.

- 9) Bod 4.2.21 „Úseky pro oddělení fází“ se mění takto:

- a) druhý pododstavec se nahrazuje tímto:

„Zajistí se odpovídající prostředky umožňující odjezd vlaku, který zastavil pod elektricky odděleným úsekem. Neutrální úsek lze propojit se sousedními úseky dálkově ovládanými odpojovači.“;

- b) v části „Tratě kategorie II a III“:

- i) se druhý pododstavec nahrazuje tímto

„Pro tratě kategorie II a III může být přijato elektrické oddělování úseků specifikované pro tratě kategorie I nebo návrh podle obrázku 4.2.21. V případě obrázku 4.2.21 se střední úsek napojí na vedení zpětného trakčního proudu, neutrální úseky (d) mohou tvořit neutrální úsekové izolátory, jejichž rozměry jsou tyto:“;

- ii) pátý pododstavec se zrušuje.

- 10) V bodě 4.2.22.1 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Provozovatelé sousedících infrastruktur se dohodnou na možnosti a) nebo b) v závislosti na převládajících okolnostech“.

- 11) V bodě 4.2.23 „Opatření pro koordinaci týkající se elektrické ochrany“ se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Návrh koordinace elektrické ochrany subsystému „energie“ splňuje požadavky, jež podrobně uvádí bod 11 normy EN 50388:2005“.

12) Bod 4.2.25 se nahrazuje tímto:

„4.2.25 Účinky harmonických a dynamické účinky

Subsystém „vysokorychlostní energie“ odolá přepětím generovaným harmonickými složkami kolejových vozidel až do mezních hodnot uvedených v bodě 10.4 normy EN 50388:2005 pro střídavé napájení. Posuzování shody zahrnuje studii kompatibility, která prokáže, že prvek subsystému je schopen odolat harmonickým až do stanovených mezních hodnot podle bodu 10 normy EN 50388:2005. Posuzování shody se provádí v souladu s bodem 10 normy EN 50388:2005“.

13) Bod 4.8 se nahrazuje tímto:

„4.8 Registr infrastruktury a evropský registr povolených typů vozidel

Údaje, které mají být poskytovány do registru stanoveného v článku 35 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES (*), jsou uvedeny 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.“

14) V bodě 6.2.2.1 „Obecné“ se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Pro účely postupu ověřování subsystému „energie“ může zadavatel nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství zvolit buď:

- postup ověřování každého jednotlivého výrobku (modul SG) uvedený v příloze A.3 této TSI, anebo
- systém komplexního řízení kvality s přezkoumáním návrhu (modul SH2) uvedený v příloze A.3 této TSI“.

15) Příloha D se zrušuje.

16) Příloha E se zrušuje.

PŘÍLOHA VIII

V příloze rozhodnutí 2011/229/EU (TSI CR „Hluk“) se bod 4.8.2 nahrazuje tímto:

„4.8.2 Evropský registr povolených typů vozidel

Údaje, které mají být poskytovány do registru stanoveného v článku 34 směrnice 2008/57/ES, jsou uvedeny v prováděcím rozhodnutí Komise 2011/665/EU ze dne 4. října 2011 o evropském registru povolených typů železničních vozidel (*).

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

PŘÍLOHA IX

Příloha rozhodnutí 2011/274/EU (CR ENE TSI) se mění takto:

- 1) V bodě 4.1 „Úvod“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„S přihlédnutím ke všem použitelným základním požadavkům je subsystém „energie“ charakterizován specifikacemi uvedenými v bodech 4.2 až 4.7“.

- 2) V bodě 4.2.3 „Napětí a kmitočet“ se zrušuje čtvrtý pododstavec.

- 3) V bodě 4.2.4.1 „Maximální proud vlaku“ se zrušuje první pododstavec.

- 4) V bodě 4.2.6 „Proudová zatížitelnost, stejnosměrné soustavy, stojící vlaky“ se zrušuje třetí pododstavec.

- 5) V bodě 4.2.7 „Rekuperační brzdění“ se zrušuje třetí pododstavec.

- 6) V bodě 4.2.13.1 „Výška trolejového vodiče“ se zrušuje pátý pododstavec.

- 7) V bodě 4.2.13.3 „Stranová výchylka“ se zrušuje čtvrtý pododstavec.

- 8) V bodě 4.2.17 „Vzdálenost mezi pantografovými sběrači“ se zrušuje poslední pododstavec (text pod tabulkou 4.2.17).

- 9) V bodě 4.2.18 „Materiál trolejového vodiče“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„U tratí napájených střídavým proudem jsou trolejové vodiče navrženy tak, aby umožnily použití obložení smykadla z čistého uhlíku (bod 4.2.8.2.9.4.2 CR LOC&PAS TSI)“.

- 10) V bodě 4.2.19 „Úseky pro oddělení fází“ se zrušuje čtvrtý pododstavec.

- 11) V bodě 4.2.20.1 „Všeobecně“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Provozovatelé sousedících infrastruktur se dohodnou na způsobu a) nebo b) podle převládajících okolností.“

- 12) V bodě 4.2.20.2 „Zvednuté pantografové sběrače“ se zrušuje druhý pododstavec.

- 13) Body 4.4.2.1 a 4.4.2.2 se nahrazují tímto:

4.4.2.1. Řízení napájení za obvyklých podmínek

Za obvyklých podmínek, aby byl v souladu s bodem 4.2.4.1, nesmí maximální přípustný proud vlaku překročit hodnotu uvedenou v registru infrastruktury.

4.4.2.2 Řízení napájení za neobvyklých podmínek

Za neobvyklých podmínek může být maximální přípustný proud vlaku nižší. Provozovatel infrastruktury uvědomí o změně železniční podniku“.

- 14) Bod 4.8 se nahrazuje tímto:

„4.8 Registr infrastruktury a evropský registr povolených typů vozidel

Údaje, které mají být poskytovány do registru stanoveného v článku 35 směrnice 2008/57/ES, jsou uvedeny v prováděcím rozhodnutí Komise 2011/633/EU ze dne 15. září 2011 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury (*).

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

15) V bodě 7.4.1 „Úvod“ se pátý pododstavec nahrazuje tímto:

„Stávající subsystém může umožnit provoz vozidel odpovídajících TSI při splnění základních požadavků směrnice 2008/57/ES. Provozovatel infrastruktury by v takovém případě měl mít možnost prokázat dobrovolně soulad stávajícího subsystému se základními parametry této TSI“.

16) Bod 7.4.4 se nahrazuje tímto:

„7.4.4 Stávající subsystémy, které nejsou předmětem projektu obnovy nebo modernizace

V současnosti provozovaný subsystém může umožňovat vlakům, které splňují požadavky TSI HS a CR pro kolejová vozidla, provoz při splnění základních požadavků“.

17) Příloha C se zrušuje.

18) Příloha D se zrušuje.

PŘÍLOHA X

Příloha rozhodnutí 2011/275/EU (CR INF TSI) se mění takto:

- 1) V bodě 4.2.1 „TSI kategorie tratí“ se zrušuje odstavec 4).
- 2) V bodě 4.2.2 „Výkonnostní parametry“ se zrušují odstavce 6), 7) a 8).
- 3) Bod 4.2.3.2 „Požadavky na základní parametry“ se mění takto:
 - a) Odstavec 6) se nahrazuje tímto:

„6) Je povolen krátký úsek koleje se zařízením umožňujícím přechod mezi odlišnými jmenovitými rozchody koleje“
 - b) Odstavec 8) se nahrazuje tímto:

„8) Úroveň výkonnosti konvenčních vlaků mohou být zvýšeny zavedením zvláštních systémů, jako je např. naklápění vozidlových skříní. Pro provoz takových vlaků jsou povoleny zvláštní podmínky za předpokladu, že to nepovede k omezení provozu vlaků nevybavených těmito systémy“.
- 4) V bodě 4.2.4.2 „Osová vzdálenost kolejí“ se zrušuje odstavec 3).
- 5) V bodě 4.2.4.3 se zrušují odstavce 9) a 10).
- 6) V bodě 4.2.4.4 „Minimální poloměr směrového oblouku“ se zrušuje odstavec 5).
- 7) V bodě 4.2.5.1 „Jmenovitý rozchod koleje“ se zrušuje odstavec 2).
- 8) V bodě 4.2.5.2 „Převýšení koleje“ se zrušuje odstavec 2).
- 9) V bodě 4.2.5.7.1 „Běžná kolej“ se zrušuje odstavec 3).
- 10) Bod 4.2.7.2.2 „Kompatibilita s brzdnými systémy“ se mění takto:
 - a) Odstavec 2) se zrušuje.
 - b) Odstavec 3) se nahrazuje tímto:

„Pokud je trať kompatibilní s brzdnými systémy, které k brzdění nevyužívají adhezi mezi kolem a kolejnicí, zohledňují se místní klimatické podmínky i předpokládaný počet opakovaného použití brzd v daném místě. Brzdné systémy, které k brzdění nevyužívají adhezi mezi kolem a kolejnicí, zahrnují magnetické kolejové brzdy a kolejové brzdy na principu vířivých proudů“.
- 11) V bodě 4.2.10.1 „Užitná délka nástupiště“ se zrušuje odstavec 3).
- 12) V bodě 4.2.12.1 „Značení vzdáleností“, se zrušuje odstavec 2).
- 13) V bodě 4.2.13.1 „Všeobecně“ se zrušuje odstavec 2).
- 14) Bod 4.8 se nahrazuje tímto:

„4.8 Registr infrastruktury a evropský registr povolených typů vozidel“

Údaje, které mají být poskytovány do registru stanoveného v článku 35 směrnice 2008/57/ES, jsou uvedeny v prováděcím rozhodnutí Komise 2011/633/EU ze dne 15. září 2011 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury (*).

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

- 15) V bodě 5.3.1.1 „Profil hlavy kolejnice“ se zrušuje odstavec 2).
- 16) Bod 6.1.4.2 „ES prohlášení o shodě pro kolejnice“ se zrušuje.
- 17) Bod 6.5 „Posuzování registru infrastruktury“ se zrušuje.
- 18) Bod 7.3.4 „Stávající tratě, u nichž se nevyžaduje projekt obnovy nebo modernizace“ se mění takto:
- a) Odstavec 1) se nahrazuje tímto:
- „Stávající subsystém může umožňovat provoz vozidel, která splňují TSI, a zároveň jsou splněny základní požadavky směrnice 2008/57/ES. V takovém případě by měl být provozovatel infrastruktury schopen prokázat dobrovolně soulad stávajícího subsystému se základními parametry této TSI“.
- b) Odstavec 2) se zrušuje.
- 19) V bodě 7.6.3.1 „Výkonnostní parametry (4.2.2)“ se zrušuje odstavec 6).
- 20) V bodě 7.6.10.1 „Průjezdny průřez (4.2.4.1)“ se zrušuje odstavec 4).
- 21) Příloha D se zrušuje.
-

PŘÍLOHA XI

Příloha rozhodnutí 2011/291/EU (CR Loc&Pas TSI) se mění takto:

- 1) V bodě 4.1.1 „Obecné“ se zrušuje pátý pododstavec.
- 2) V bodě 4.2.2.2.3 „Koncové spřáhlo“, část a) „Koncové spřáhlo – obecné informace“, první pododstavec, se zrušuje druhá odrážka.
- 3) V bodě 4.2.2.10 „Zatěžovací stavy a měřená hmotnost“ se zrušuje sedmý pododstavec.
- 4) V bodě 4.2.3.1 „Obrisy“ se zrušuje šestý a sedmý pododstavec.
- 5) V bodě 4.2.3.3.1 „Vlastnosti kolejových vozidel pro kompatibilitu se systémy detekce vlaků“ se zrušuje druhý pododstavec.
- 6) V bodě 4.2.4.5.2 „Nouzové brzdění“, podbod „Výpočet zpomalení“ se zrušuje šestý pododstavec (tj. „Pro každý zatěžovací stav ... jak je požadováno níže“).
- 7) Bod 4.2.4.5.4 „Výpočty související s tepelnou kapacitou“ se mění takto:
 - a) sedmý pododstavec se zrušuje;
 - b) osmý pododstavec se nahrazuje tímto:

„Je navržen následující „referenční případ“ pro zvažované klesání: udržení rychlosti 80 km/h v konstantním sklonu 21 ‰ v délce 46 km“.
- 8) V bodě 4.2.4.5.5 „Zajišťovací brzda“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Výkon zajišťovací brzdy vozidlové jednotky (vlaku nebo vozidla) musí být vypočítán podle definice v normě EN14531-6:2009“.
- 9) V bodě 4.2.5.9 „Kvalita vzduchu uvnitř vozidlových jednotek“, druhý pododstavec, druhá odrážka, se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Pokud je toto nouzové opatření zajištěno pomocí ventilace napájené z baterií, je nutné provést měření za účelem definování doby, po kterou hladina CO₂ zůstane pod 10 000 ppm za předpokladu zatížení cestujícími odvozeného od zatěžovacího stavu „konstrukční hmotnost při normálním užitečném zatížení“. Tato doba nesmí být kratší než 30 minut“.
- 10) V bodě 4.2.6.1 „Podmínky prostředí“ se zrušuje šestý pododstavec.
- 11) V bodě 4.2.6.1.1 „Nadmořská výška“ se zrušuje druhý pododstavec.
- 12) V bodě 4.2.6.1.2 „Teplota“ se zrušuje druhý pododstavec.
- 13) V bodě 4.2.6.1.5 „Sníh, led a kroupy“ se zrušuje šestý pododstavec.
- 14) V bodě 4.2.8.1.2 „Požadavky na výkon“ se zrušuje pátý pododstavec.
- 15) V bodě 4.2.8.2.2 „Provoz v rozsahu napětí a kmitočtu“ se zrušuje třetí pododstavec.
- 16) V bodě 4.2.8.2.4 „Maximální výkon a proud z trolejového vedení“ se zrušuje třetí pododstavec.
- 17) V bodě 4.2.8.2.5 „Maximální proud při stání u stejnosměrných systémů“ se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Mezní hodnoty jsou uvedeny v bodě 4.2.6 TSI energie pro konvenční železniční systém“.
- 18) V bodě 4.2.8.2.8 „Funkce měření spotřeby energie“ se zrušuje třetí pododstavec.
- 19) V bodě 4.2.8.2.9.2 „GEOMETRIE HLAVY SBĚRAČE (Z ÚROVNĚ PRVKŮ INTEROPERABILITY)“ se zrušuje druhý pododstavec.
- 20) V bodě 4.2.10.1 „Obecné informace a členění“ se zrušuje čtvrtý pododstavec.

21) Bod 4.8 se nahrazuje tímto:

„4.8 Registr infrastruktury a evropský registr povolených typů vozidel

Údaje, které mají být poskytovány do registru stanoveného v článku 34 směrnice 2008/57/ES, jsou uvedeny v prováděcím rozhodnutí 2011/665/EU ze dne 4. října 2011 o evropském registru povolených typů železničních vozidel (*).

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

PŘÍLOHA XII

Dodatek A přílohy rozhodnutí 2011/314/EU (CR OPE TSI) se nahrazuje tímto:

„Dodatek A

Provozní pravidla ERTMS

Provozní pravidla ERTMS/ETCS a ERTMS/GSM-R jsou specifikována v technické dokumentaci „Provozní zásady a pravidla ERTMS — verze 2“ zveřejněné na internetových stránkách Evropské agentury pro železnice (<http://www.era.europa.eu>).“
