



## Obsah

## II Nelegislativní akty

## ROZHODNUTÍ

2012/462/EU:

- ★ **Rozhodnutí Komise ze dne 23. července 2012, kterým se mění rozhodnutí 2002/731/ES, 2002/732/ES, 2002/733/ES, 2002/735/ES a 2006/66/ES a zrušuje rozhodnutí 2002/730/ES o technických specifikacích pro interoperabilitu (oznámeno pod číslem C(2012) 4982) <sup>(1)</sup>.....** 1

2012/463/EU:

- ★ **Rozhodnutí Komise ze dne 23. července 2012, kterým se mění rozhodnutí 2006/679/ES a 2006/860/ES o technických specifikacích pro interoperabilitu (oznámeno pod číslem C(2012) 4984) <sup>(1)</sup>.....** 11

2012/464/EU:

- ★ **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) <sup>(1)</sup>.....** 20

Cena: 3 EUR

<sup>(1)</sup> Text s významem pro EHP

CS

Akty, jejichž název není vtištěn tučně, se vztahují ke každodennímu řízení záležitostí v zemědělství a obecně platí po omezenou dobu. Názvy všech ostatních aktů jsou vtištěny tučně a předchází jim hvězdička.



## II

(Nelegislativní akty)

## ROZHODNUTÍ

## ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 23. července 2012,

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

(oznámeno pod číslem C(2012) 4982)

(Text s významem pro EHP)

(2012/462/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství<sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 6 odst. 1 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Článek 12 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře)<sup>(2)</sup> požaduje, aby Evropská agentura pro železnice (dále jen „agentura“) zajišťovala přizpůsobování technických specifikací pro interoperabilitu (dále jen „TSI“) technickému pokroku, vývoji trhu a sociálním požadavkům a navrhovala Komisi změny TSI, které považuje za nezbytné.
- (2) Rozhodnutím K(2007) 3371 ze dne 13. července 2007 Komise dala agentuře rámcový mandát k provádění určitých činností na základě směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému<sup>(3)</sup> a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému<sup>(4)</sup>. Na základě podmínek tohoto rámcového pověření byla agentura

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

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

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

- (6) Je proto nezbytné změnit tato rozhodnutí:
- rozhodnutí Komise 2002/731/ES ze dne 30. května 2002 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému řízení a zabezpečení transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice 96/48/ES<sup>(1)</sup>,
  - rozhodnutí Komise 2002/732/ES ze dne 30. května 2002 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému řízení a zabezpečení transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice 96/48/ES<sup>(2)</sup>,
  - rozhodnutí Komise 2002/733/ES ze dne 30. května 2002 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému energie transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice 96/48/ES<sup>(3)</sup>,
  - rozhodnutí Komise 2002/735/ES ze dne 30. května 2002 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice 96/48/ES<sup>(4)</sup>,
  - rozhodnutí Komise 2006/66/ES ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – hluk transevropského konvenčního železničního systému<sup>(5)</sup>.
- (7) Rozhodnutí 2002/731/ES bylo zrušeno rozhodnutím Komise 2006/860/ES ze dne 7. listopadu 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému řízení a zabezpečení transevropského vysokorychlostního železničního systému, kterým se mění příloha A rozhodnutí 2006/679/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému<sup>(6)</sup>. Rozhodnutí 2002/732/ES bylo zrušeno rozhodnutím Komise 2008/217/ES ze dne 20. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému infrastruktura transevropského vysokorychlostního železničního systému<sup>(7)</sup>. Rozhodnutí 2002/733/ES bylo zrušeno rozhodnutím 2008/284/ES ze dne 6. března 2008 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému energie transevropského vysokorychlostního železničního systému<sup>(8)</sup>. Rozhodnutí 2002/735/ES bylo zrušeno rozhodnutím Komise 2008/232/ES ze dne 21. února 2008 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla transevropského vysokorychlostního železničního systému<sup>(9)</sup>. Rozhodnutí 2006/66/ES bylo zrušeno rozhodnutím Komise 2011/229/EU ze dne 4. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“ transevropského konvenčního železničního systému<sup>(10)</sup>.
- (8) Rozhodnutí 2006/860/ES, 2008/217/ES, 2008/232/ES, 2008/284/ES a 2011/229/EU však obsahují přechodná ustanovení o používání rozhodnutí, která zrušují, v souvislosti s pokračováním projektů schválených v souladu s TSI, jež tvoří přílohu uvedených rozhodnutí, a s projekty nových tratí a obnovy nebo modernizace stávajících tratí, které jsou již v pokročilém stavu rozpracovanosti nebo jsou předmětem smlouvy, jejíž plnění k datu oznámení rozhodnutí 2006/860/ES, rozhodnutí 2008/217/ES, rozhodnutí 2008/232/ES, rozhodnutí 2008/284/ES a rozhodnutí 2011/229/EU probíhá. Nicméně rozhodnutí 2002/731/ES, 2002/732/ES, 2002/733/ES, 2002/735/ES a 2006/66/ES by však přesto měla být patřičně změněna.
- (9) Výbor zřízený podle čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES na svých zasedáních ve dnech 22. a 23. dubna 2004 souhlasil se zrušením TSI „údržba“ stanovené v rozhodnutí Komise 2002/730/ES<sup>(11)</sup>, a přenesl její obsah do ostatních TSI. Obsah rozhodnutí 2002/730/ES byl následně zahrnut do revidovaných vysokorychlostních TSI zveřejněných v roce 2006; rozhodnutí 2002/730/ES by tedy mělo být v zájmu jednoznačnosti zrušeno.
- (10) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

#### Článek 1

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

#### Článek 2

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

#### Článek 3

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

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 245, 12.9.2002, s. 37.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 245, 12.9.2002, s. 143.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 245, 12.9.2002, s. 280.

<sup>(4)</sup> Úř. věst. L 245, 12.9.2002, s. 402.

<sup>(5)</sup> Úř. věst. L 37, 8.2.2006, s. 1.

<sup>(6)</sup> Úř. věst. L 342, 7.12.2006, s. 1.

<sup>(7)</sup> Úř. věst. L 77, 19.3.2008, s. 1.

<sup>(8)</sup> Úř. věst. L 194, 14.4.2008, s. 1.

<sup>(9)</sup> Úř. věst. L 84, 26.3.2008, s. 132.

<sup>(10)</sup> Úř. věst. L 99, 13.4.2011, s. 1.

<sup>(11)</sup> Úř. věst. L 245, 12.9.2002, s. 1.

*Článek 4*

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

*Článek 5*

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

*Článek 6*

Rozhodnutí 2002/730/ES se zrušuje.

*Článek 7*

Toho rozhodnutí se použije ode dne 24. ledna 2013.

*Článek 8*

Toto rozhodnutí je určeno členským státům.

V Bruselu dne 23. července 2012.

*Za Komisi*  
Siim KALLAS  
*místopředseda*

## PŘÍLOHA I

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

1) Bod 6.2 se mění takto:

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

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

2) Bod 7.2.1.4 se nahrazuje tímto:

„7.2.1.4 **Registry**

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

(\*) Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

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

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

3) Bod 7.2.2.4 se zrušuje.

4) Bod 7.2.3.1 se zrušuje.

5) Příloha B se mění takto:

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

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

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

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

6) Příloha C se zrušuje.

7) Příloha E se mění takto:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## PŘÍLOHA II

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

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

„použijí se technické předpisy používané pro tyto tratě“.

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

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

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

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

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

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

- 5) Bod 4.2.3.2.6 se zrušuje.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- se stanoví v případě vlaků vybavených zvláštními mechanismy (mimo jiné vlaků s naklápěním vozidlových skříní) pro každou interoperabilní trať při použití vnitrostátních předpisů pro příslušný typ vlaku. Schválení uvedení těchto vlaků do provozu vyžaduje splnění požadavků TSI pro kolejová vozidla.“
- 9) V bodě 4.3.3.21 „Odolnost koleje, výhybek a výhybkových konstrukcí proti silám vyvolaným brzděním a rozjezdem vlaku“, podbodě „Tepelná podmínka“, první pododstavec, se druhá odrážka nahrazuje tímto:
- „— případ 2: pro ostatní případy brzdění, jako je normální provozní brzdění za účelem snížení rychlosti nebo jednorázové brzdění pro zastavení nebo opakované brzdění pro regulaci rychlosti, stanoví provozovatel infrastruktury použití brzdy a maximální povolené brzdící síly za těchto podmínek používání pro každou příslušnou interoperabilní trať, a to až do zveřejnění odpovídající evropské specifikace nebo normy CEN.“
- 10) V bodě 4.3.3.23 „Účinek bočního větru“ se druhý pododstavec nahrazuje tímto:
- „Každý členský stát stanoví pro každou interoperabilní trať pravidla, která se použijí jak na vozidla, tak na infrastrukturu, s cílem zabezpečit stabilitu vozidel vystavených bočnímu větru.“
- 11) V bodě 4.3.3.26 „Nástupiště pro cestující“ v podbodě „Existující zvláště vybudované vysokorychlostní tratě, tratě zvláště modernizované pro vysokou rychlost a spojovací tratě“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:
- „Pokud stávající situace neumožňuje snadný přístup cestujících se sníženou schopností pohybu a orientace, musí jim železniční podnik poskytovat pomocné prostředky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace a informovat je o tom. Těmito prostředky mohou být:
- pojízdné rampy pro přístup do vlaku,
  - zvedací plošiny.“
- 12) V příloze B, tabulce B.1 se desátý řádek 1 „Registr infrastruktury (4.2.3.2.6)“ zrušuje.
- 13) Příloha D se mění takto:
- a) bod D.2.1 „Podrobný návrh veškerých stavebních prací a prací na železničním svršku“ se mění takto:
- i) druhý pododstavec se nahrazuje tímto:
- „Jako první krok s cílem umožnit bezproblémové ověřování jmenovanou notifikovanou osobou zadavatel nebo provozovatel infrastruktury připraví a zašle notifikované osobě pro daný projekt deník ověřování tratě, ve které jsou shrnuty informace ohledně vymezení projektu pro plánovaný subsystém, které jsou součástí technické dokumentace subsystému tak, jak se jeví v této fázi vymezení, přičemž jako základ pro rozhodnutí členského státu byl použit návrh. Tento deník ověřování tratě popisuje v samostatné kapitole prvky, které mají být vloženy do registru infrastruktury příslušné tratě.“
- ii) v podbodě „Průjezdny průřez, osová vzdálenost kolejí, volný schůdný prostor, přístup a vniknutí“, první odrážka, se první a druhá pododrážka nahrazují tímto:
- „— průjezdný průřez pro každou z příslušných kolejí tak, jak vyplývá z provedeného výběru na základě výpočtů s použitím příslušných evropských specifikací, nebo do doby jejich zveřejnění ve vyhláškách UIC 505-4 a 506, jak je stanoveno v bodě 4.3.3 pro prvek „průjezdný průřez“ (4.3.3.1), jehož výpočty se připojí k výkresům,
- průjezdný průřez sběrače, jak vyplývá z provedených výběrů na základě výpočtů s použitím vyhlášek UIC 606-1, 505-1 a 505-4, jak je stanoveno v bodě 4.3.3 pro prvek „průjezdný průřez“ (4.3.3.1), jehož výpočty se připojí k výkresům,“
- b) v bodě D.2.6 „Fáze uvádění projektu do provozu“ se čtvrtý podbod („Registry infrastruktury“) zrušuje.
- 14) Příloha E se nahrazuje tímto:

#### „PŘÍLOHA E

### VLASTNOSTI, KTERÉ MUSÍ BÝT UVEDENY V REGISTRU INFRASTRUKTURY

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

(\*) Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

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

## PŘÍLOHA III

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

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

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

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

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

4) Bod 4.2.2.4 se nahrazuje tímto:

„4.2.2.4 *Dynamická obalová křivka vozidla*

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

5) Bod 4.2.2.5 se nahrazuje tímto:

„4.2.2.5 *Omezení maximální spotřeby energie*

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

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

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

7) Bod 4.2.2.10 se mění takto:

a) zrušuje se třetí pododstavec;

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

8) Bod 4.2.2.11 se mění takto:

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

„Výběr musí být proveden zadavatelem.“;

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

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

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

10) Bod 4.2.3.5 se zrušuje.

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

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

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

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

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

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

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

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

- 15) Příloha D se nahrazuje tímto:

#### „PŘÍLOHA D

#### REGISTR INFRASTRUKTURY, INFORMACE O SUBSYSTÉMU „ENERGIE“

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

(\*) Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

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

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

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

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

- 18) Příloha O se mění takto:

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

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

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

## PŘÍLOHA IV

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

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

## „PŘÍLOHA I

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

(\*) Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

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

## PŘÍLOHA V

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

1) Bod 4.8.2 se nahrazuje tímto:

„4.8.2 *Evropský registr povolených typů vozidel*

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

---

(\*) Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

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

2) Příloha B se mění takto:

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

- i) v bodě 4.2 se ve druhém pododstavci zrušuje šestá odrážka.
- ii) v bodě 10 se vypouští slova „a zejména následující:“ a zrušuje se devátá odrážka;

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

- i) v bodě 5 se ve druhém pododstavci zrušuje třetí odrážka,
- ii) v bodě 10 se zrušuje druhá odrážka;

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

---

## ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 23. července 2012,

kterým se mění rozhodnutí 2006/679/ES a 2006/860/ES o technických specifikacích pro interoperabilitu

(oznámeno pod číslem C(2012) 4984)

(Text s významem pro EHP)

(2012/463/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<sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 6 odst. 1 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Článek 12 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře)<sup>(2)</sup> požaduje, aby Evropská agentura pro železnice (dále jen „agentura“) zajišťovala přizpůsobování technických specifikací pro interoperabilitu (dále jen „TSI“) technickému pokroku, vývoji trhu a sociálním požadavkům a navrhovala Komisi změny TSI, které považuje za nezbytné.

(2) Rozhodnutím K(2007) 3371 ze dne 13. července 2007 Komise dala agentuře rámcový mandát k provádění určitých činností na základě směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému<sup>(3)</sup> a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému<sup>(4)</sup>. Na základě podmínek tohoto rámcového pověření byla agentura požádána o provedení revize TSI týkajících se vysokorychlostních kolejových vozidel, nákladních vozů, lokomotiv a kolejových vozidel pro osobní dopravu, hluku, infrastruktury, energie, řízení a zabezpečení, provozu a řízení dopravy, telematických aplikací pro nákladní a osobní dopravu, bezpečnosti v železničních tunelech a dostupnosti pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

(3) Dne 31. března 2011 agentura vydala doporučení ke specifikaci registru infrastruktury, postupu prokázání úrovně shody se základními parametry TSI pro stávající tratě a následné změny TSI (ERA/REC/04-2011/INT).

(4) Dne 9. června 2011 vydal výbor zřízený v souladu s čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES kladné stanovisko

k předloze prováděcího rozhodnutí Komise o evropském registru povolených typů železničních vozidel a k předloze prováděcího rozhodnutí Komise o společných specifikacích registru železniční infrastruktury. Pro zajištění celkového souladu po přijetí těchto dvou aktů Komise vycházejících z výše uvedených předloh, jmenovitě prováděcího rozhodnutí Komise 2011/633/EU ze dne 15. září 2011 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury<sup>(5)</sup> a prováděcího rozhodnutí Komise 2011/665/EU ze dne 4. října 2011 o evropském registru povolených typů železničních vozidel<sup>(6)</sup>, je nutno aktualizovat příslušné TSI.

(5) Z praktických důvodů je pro provedení konkrétních oprav a aktualizací právních textů výhodnější změnit řadu TSI jediným rozhodnutím Komise. Tyto opravy a aktualizace nevycházejí z celkové revize TSI nebo z rozšíření jejich geografické působnosti.

(6) Je proto nezbytné změnit tato rozhodnutí:

— rozhodnutí Komise 2006/679/ES ze dne 28. března 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému<sup>(7)</sup> a

— rozhodnutí Komise 2006/860/ES ze dne 7 listopadu 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „řízení a zabezpečení“ transevropského vysokorychlostního železničního systému, kterým se mění příloha A rozhodnutí 2006/679/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „řízení a zabezpečení“ transevropského konvenčního železničního systému<sup>(8)</sup>.

(7) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

## Článek 1

Příloha rozhodnutí 2006/679/ES se mění v souladu s přílohou I tohoto 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.

(7) Úř. věst. L 284, 16.10.2006, s. 1.

(8) Úř. věst. L 342, 7.12.2006, s. 1.

*Článek 2*

Příloha rozhodnutí 2006/860/ES se mění v souladu s přílohou II tohoto rozhodnutí.

*Článek 3*

Toho rozhodnutí se použije ode dne 24. ledna 2013.

*Článek 4*

Toto rozhodnutí je určeno členskými státy.

V Bruselu dne 23. července 2012.

*Za Komisi*  
Siim KALLAS  
*místopředseda*

---

## PŘÍLOHA I

Příloha rozhodnutí 2006/679/ES (CR CCS TSI) se mění takto:

1) V bodě 2.2.4 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Žádný vysokorychlostní nebo konvenční vlak vybavený palubním zařízením třídy A v souladu s příslušnou TSI nesmí být na základě kterékoli z obou TSI a za podmínek v nich uvedených omezován v provozu na kterékoli transevropské vysokorychlostní nebo konvenční trati s infrastrukturou vybavenou traťovým systémem třídy A v souladu s příslušnou TSI.“

2) V bodě 4.3.2.5 „Fyzické podmínky pro prostředí“ se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Klimatické a fyzické požadavky na prostředí pro zařízení subsystému „řízení a zabezpečení“, které jsou na vlaku očekávány, budou definovány odkazem na přílohu A, index A4.“

3) Bod 4.3.3.3 se nahrazuje tímto:

„4.3.3.3 Fyzické podmínky pro prostředí

Klimatické a fyzické podmínky pro prostředí, které jsou v infrastruktuře předpokládány, se definují odkazem na přílohu A, index A5.“

4) V bodě 4.8 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

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

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

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

5) Bod 6.2.1 „Postupy posouzení“ se mění takto:

a) osmý a devátý pododstavec se zrušují;

b) desátý pododstavec se nahrazuje tímto:

„Prohlášení ES o ověření palubních a traťových zařízení spolu s osvědčením o shodě stačí pro zajištění, že traťový systém bude fungovat s palubním zařízením s odpovídajícími vlastnostmi a za podmínek stanovených v této TSI bez doplňkového prohlášení ES o ověření subsystému.“

6) V bodě 6.2.1.3 „Posouzení v přechodové fázi“ se zrušuje šestý pododstavec.

7) V bodě 6.2.2.3 „Podmínky pro použití modulů pro palubní a traťová zařízení“ podbodě „Validace palubního zařízení“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Jestliže zkoušky prokážou, že specifikace nejsou splněny ve všech případech (například dodržení TSI pouze do jisté rychlosti), důsledky s ohledem na soulad s TSI budou zaznamenány do osvědčení o shodě.“

8) V bodě 7.4.2.1 „Kategorie každého specifického případu jsou uvedeny v příloze A, dodatek 1“ se v tabulce odůvodnění položek 1, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 13 a 15 nahrazuje tímto:

a) pro položku 1: „Stávající zařízení pro počítání náprav“;

b) pro položku 3: „Relevantní na tratích s úrovnovými přejezdy“;

c) pro položky 4 a 5: „Stávající zařízení kolejového obvodu“;

d) pro položku 6: „Stávající zařízení pro počítání náprav“;

e) pro položku 7: „Minimální nápravová hmotnost, která je nezbytná pro činnost jistých kolejových obvodů, je určena v požadavku EBA (Eisenbahn-Bundesamt), který platí pro některé hlavní tratě v Německu v oblasti bývalé DR (Deutsche Reichsbahn) se 42 Hz a 100 Hz kolejovými obvody. Žádná obnova. Má být vypracováno pro Rakousko a Švédsko“;

f) pro položku 10: „Relevantní na tratích s úrovnovými přejezdy s detekčními smyčkami“;

g) pro položku 13: „Stávající nízkonapěťové zařízení kolejového obvodu“;

h) pro položku 15: „Relevantní na tratích s úrovnovými přejezdy“.

## 9) Příloha A se mění takto:

## a) Dodatek 1 se mění takto:

## i) Bod 4.6 se nahrazuje tímto:

„4.6 Správce infrastruktury může povolit méně omezující limity“.

## ii) Bod 5.1.2 se nahrazuje tímto:

„5.1.2 Vzdálenost  $b_x$ 

Vzdálenost  $b_x$  (obr. 1.) nepřesáhne 4 200 mm s výjimkou případů, kdy jsou kolejová vozidla provozována pouze na tratích, na nichž je povolena hodnota  $b_x$  až 5 000 mm.

Kolejová vozidla s hodnotou  $b_x$  přesahující 4 200 mm nesmí být provozována na tratích, na nichž není povolena hodnota  $b_x$  přesahující 4 200 mm.

ES prohlášení o ověření kolejových vozidel musí obsahovat tento údaj.

Na nově postavených úsecích tratí kategorie I systém detekce vlaků CCS umožní provozování kolejových vozidel s hodnotou  $b_x$  až 5 000 mm.

Na dalších úsecích (jak na modernizovaných nebo obnovených tratích kategorie I, tak na nových nebo modernizovaných či obnovených tratích kategorie II nebo III) systém detekce vlaků CCS umožní provozování kolejových vozidel s hodnotou  $b_x$  až 4 200 mm. Provozovatelům infrastruktury se doporučuje, aby se také pokusili umožnit provozování kolejových vozidel s hodnotou  $b_x$  až 5 000 mm.“

## iii) Bod 6.1.3 se nahrazuje tímto:

„6.1.3 *Specifický případ Rakouska, Německa a Belgie*

Hmotnost na nápravu na určitých tratích je minimálně 5 t.“

## iv) Bod 6.5.5 se nahrazuje tímto:

„*Specifický případ Nizozemska*

Mimo obecné požadavky v příloze A dodatku 1 mohou pro lokomotivy a jednotky na kolejových obvozech platit dodatečné požadavky.“

## v) Bod 8.2 se nahrazuje tímto:

„8.2 **Použití elektrických nebo magnetických brzd**

8.2.1 Použití magnetických brzd a indukčních vířivých brzd je povoleno pouze pro nouzové brzdění nebo v klidu. Použití magnetických brzd a indukčních vířivých brzd pro nouzové brzdění může být zakázáno.

8.2.2 Jestliže je to povoleno, mohou být indukční vířivé brzdy a magnetické brzdy použity pro provozní brzdění.

8.2.3 *Specifický případ Německa*

Magnetické brzdy a indukční vířivé brzdy nejsou povoleny na prvním podvozku vodícího vozidla, pokud není výslovně uvedeno jinak.“

## b) v dodatku 2 se bod 5 nahrazuje tímto:

## „5. TYPY A OMEZENÍ VÝSTRAHY

Systém HABD musí zahrnovat tyto typy výstrahy:

— výstraha – horký stav

— výstraha – teplý stav

— diferenční výstraha nebo jiný typ výstrahy.“

## 10) Příloha B se mění takto:

## a) v bodě „POUŽITÍ PŘÍLOHY B“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Železniční podniky, které na své vlaky potřebují instalovat jeden nebo více těchto systémů, se obrátí na příslušný členský stát.“;

## b) v bodě „Část 2: Rádiové systémy se věta za bodem 17 indexu nahrazuje tímto:

„Tyto systémy jsou v současnosti používány v členských státech.“

## 11) Příloha C se zrušuje.

## 12) Příloha E se mění takto:

- a) v části Modul SB: Přezkoušení typu v bodě 3, šestém odstavci, se druhá odrážka nahrazuje tímto:  
„— Evropský registr povolených typů vozidel včetně všech informací uvedených v TSI;“
- b) Bod Modul SD: Systém řízení kvality výroby se mění takto:
- i) v bodě 4.2 druhém pododstavci 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) bod Modul SF: Ověření výrobku se mění takto:
- i) v bodě 5, druhém pododstavci, 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) v bodě Modul SH2: Kompletní systém řízení kvality s přezkoumáním návrhu bodě 10 se osmá odrážka nahrazuje tímto:  
„— registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“;
- e) Bodl Modul SG: Ověření jednotky se mění takto:
- i) v bodě 3, druhém pododstavci, 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“.
-

## PŘÍLOHA II

Příloha rozhodnutí 2006/860/ES (HS CCS TSI) se mění takto:

- 1) V bodě 2.2.4 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Vysokorychlostnímu či konvenčnímu vlaku vybavenému palubním systémem třídy A v souladu s odpovídající TSI nelze na základě kterékoli z obou TSI a za podmínek v nich stanovených bránit v provozu na žádné transevropské vysokorychlostní nebo konvenční trase vybavené traťovým systémem třídy A v souladu s odpovídající TSI.“

- 2) V bodě 4.3.2.3 „Zaručená výkonnost brzdy a zaručené brzdné vlastnosti vlaku“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„U neměnných vlakových souprav stanoví zaručenou výkonnost brzdy výrobci.“

- 3) Bod 4.3.2.5 se nahrazuje tímto:

„4.3.2.5. Fyzické podmínky prostředí

Klimatické a fyzické podmínky prostředí pro zařízení subsystému „řízení a zabezpečení“, které jsou na vlaku očekávány, budou definovány odkazem na přílohu A index A4 a index A5.“

- 4) V bodě 4.3.2.9. „Indikátory horkoběžnosti ložiska nápravy“ se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Toto rozhraní se týká systému indikátorů horkoběžnosti ložiska nápravy (HABD) třídy A.“

- 5) Bod 4.3.3.4 se nahrazuje tímto:

„4.3.3.4. Použití elektrických nebo magnetických brzd

S cílem zajistit náležité fungování traťového zařízení subsystému „řízení a zabezpečení“ se použití magnetických brzd a indukčních vířivých brzd definuje odkazem na přílohu A dodatek 1 bod 5.2.“

- 6) V bodě 4.8 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„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.“

- 7) Bod 6.2.1 „Postupy posouzení“ se mění takto:

a) osmý a devátý pododstavec se zrušují;

b) desátý pododstavec se nahrazuje tímto:

„ES prohlášení o ověření palubních a traťových zařízení spolu s osvědčeními o shodě stačí pro zajištění toho, že traťový systém bude fungovat s palubním zařízením s odpovídajícími vlastnostmi a za podmínek specifikovaných v této TSI bez doplňkového ES prohlášení o ověření subsystému.“

- 8) V bodě 6.2.1.3 „Posouzení v přechodové fázi“ se zrušuje šestý pododstavec.

- 9) V bodě 6.2.2.3.1 „Validace palubního zařízení“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„V případě, že výsledky zkoušek nelze použít všeobecně (např. shoda TSI se prokáže pouze do určité rychlosti), zaznamenají se tato omezení v osvědčení.“

- 10) V bodě 6.2.2.3.2 „Validace traťového zařízení“ se čtvrtý pododstavec nahrazuje tímto:

„V případě, že výsledky zkoušek nelze použít všeobecně (např. shoda TSI se prokáže pouze do určité rychlosti), zaznamenají se tato omezení v osvědčení.“

- 11) Bod 7.2.8 se zrušuje.
- 12) V bodě 7.2.9 „Kolejová vozidla s vlakovým zabezpečovacím zařízením třídy A a třídy B“ se druhý pododstavec nahrazuje tímto:
- „Systém třídy B by mohl být též instalován nezávisle (nebo v případě modernizace nebo obnovy být ponechán ve stávající podobě) v případě systémů třídy B, pro které modul STM není ekonomicky proveditelnou alternativou z hlediska vlastníka kolejových vozidel. Ovšem jestliže není použit modul STM, musí železniční podnik zajistit, aby i přesto nepřítomnost „handshake“ (= zprostředkování přechodů mezi třídou A a třídou B na straně trati systémem ETCS) byla vhodně vyřešena.“
- 13) Bod 7.2.10 se zrušuje.
- 14) V bodě 7.5.2.1 „Kategorie každého specifického případu jsou uvedeny v příloze A, dodatek 1“ se v tabulce odůvodnění položek 1, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 14 a 17 nahrazuje tímto:
- a) u položky 1: „Stávající počítač náprav“;
  - b) u položky 3: „Relevantní na tratích s úrovnovými přejezdy“;
  - c) u položek 4 a 5: „Stávající zařízení kolejových obvodů“;
  - d) u položky 6: „Stávající počítač náprav“;
  - e) u položky 8 pro Německo: „Minimální hmotnost na nápravu, která je nezbytná pro šuntování určitých kolejových obvodů, je stanovena v požadavku EBA (Eisenbahn-Bundesamt), který platí pro některé hlavní tratě v Německu v oblasti bývalé DR (Deutsche Reichsbahn) se kolejovými obvody 42 Hz a 100 Hz. Bez obnovy.“;
  - f) u položky 8 pro Rakousko: „Minimální hmotnost na nápravu nezbytná pro šuntování určitých kolejových obvodů se určuje v požadavku na bezpečné fungování, který se týká některých hlavních tratí v Rakousku s kolejovými obvody 100Hz. Bez obnovy.“;
  - g) u položky 11: „Relevantní na tratích s úrovnovými přejezdy s detekčními smyčkami“;
  - h) u položky 14 „Stávající nízkonapěťové zařízení kolejového obvodu“;
  - i) u položky 17: „Relevantní na tratích s úrovnovými přejezdy“.
- 15) Příloha A se mění takto:
- a) Dodatek 1 se mění takto:
    - i) Bod 4.6 se nahrazuje tímto:

„4.6 Správce infrastruktury může povolit méně omezující limity.“
    - ii) Bod 5.1.2 se nahrazuje tímto:

„5.1.2 Vzdálenost  $b_x$

Vzdálenost  $b_x$  (obr. 1.) nepřesáhne 4 200 mm s výjimkou případů, kdy jsou kolejová vozidla provozována pouze na tratích, na nichž je povolena hodnota  $b_x$  až 5 000 mm.

Kolejová vozidla s hodnotou  $b_x$  přesahující 4 200 mm nesmí být provozována na tratích, na nichž hodnota  $b_x$  přesahující 4 200 mm není povolena.

ES prohlášení o ověření kolejových vozidel musí obsahovat tento údaj.

Na nově postavených úsecích tratí kategorie I systém detekce vlaků CCS umožní provozování kolejových vozidel s hodnotou  $b_x$  až 5 000 mm.

Na dalších úsecích (jak na modernizovaných nebo obnovených tratích kategorie I na jedné straně, tak na nových nebo modernizovaných či obnovených tratích kategorie II nebo III na straně druhé) systém detekce vlaků CCS umožní provozování kolejových vozidel s hodnotou  $b_x$  až 4 200 mm. Provozovatelům infrastruktury se doporučuje, aby se pokusili umožnit rovněž provozování kolejových vozidel s hodnotou  $b_x$  až 5 000 mm.“
    - iii) Bod 6.1.3 se nahrazuje tímto:

„6.1.3 *Specifický případ Rakouska, Německa a Belgie*

Hmotnost na nápravu na určitých tratích je minimálně 5 t.“

- iv) Bod 6.5.5 se nahrazuje tímto:
- „6.5.5 *Specifický případ Nizozemska*
- Mimo obecné požadavky v příloze A, dodatku 1, mohou pro lokomotivy a jednotky na kolejových obvoděch platit dodatečné požadavky na kolejových obvoděch.“
- v) Bod 8.2 se nahrazuje tímto:
- „8.2 **Použití elektrických nebo magnetických brzd**
- 8.2.1 Použití magnetických brzd a indukčních vířivých brzd je povoleno pouze pro nouzové brzdění nebo v klidu. Použití magnetických brzd a indukčních vířivých brzd pro nouzové brzdění může být zakázáno.
- 8.2.2 Jestliže je to povoleno, mohou být indukční vířivé brzdy a magnetické brzdy použity pro provozní brzdění.
- 8.2.3 *Specifický případ Německa*
- Magnetické brzdy a indukční vířivé brzdy nejsou povoleny na prvním podvozku vodícího vozidla, pokud není výslovně uvedeno jinak.“
- b) V dodatku 2 se bod 5 nahrazuje tímto:
- „5. TYPY A OMEZENÍ VÝSTRAHY
- Systém HABD musí zahrnovat tyto typy výstrahy:
- výstraha – horký stav
  - výstraha – teplý stav
  - diferenční výstraha nebo jiný typ výstrahy.“
- 16) Příloha B se mění takto:
- a) v bodě „POUŽITÍ PŘÍLOHY B“ se čtvrtý pododstavec nahrazuje tímto:
- „Železniční podniky, které na své vlaky potřebují instalovat jeden nebo více těchto systémů, se obrátí na příslušný členský stát.“
- b) V bodě „Část 2: Rádiové systémy“ se věta za bodem 17 indexu nahrazuje tímto:
- „Tyto systémy jsou v současnosti používány v členských státech.“
- 17) Příloha C se zrušuje.
- 18) Příloha E se mění takto:
- a) v části Modul SB: Přezkoušení typu v bodě 3, pátém pododstavci, se druhá odrážka nahrazuje tímto:
- „— evropský registr povolených typů vozidel včetně všech informací uvedených v TSI“;
- b) bod Modul SD: Systém řízení kvality výroby se mění takto:
- i) v bodě 4.2, druhém pododstavci, 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) bod Modul SF: Ověření výrobku se mění takto:
- i) v bodě 5, druhém pododstavci, se třetí odrážka nahrazuje tímto:
- „— registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“,
- ii) v bodě 10 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:
- „— registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“;
- d) v bodě Modul SH2: Kompletní systém řízení kvality s přezkoumáním návrhu v bodě 10 se osmá odrážka nahrazuje tímto:

- „— registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“;
- e) bod Modul SG: Ověření jednotky se mění takto:
- i) v bodě 3, druhém pododstavci, 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“.
-

## ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 23. července 2012,

kteřím 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<sup>(1)</sup>, 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)<sup>(2)</sup>, 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<sup>(3)</sup> a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému<sup>(4)</sup>. 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<sup>(5)</sup> a prováděcího rozhodnutí Komise 2011/665/EU ze dne 4. října 2011 o evropském registru povolených typů železničních vozidel<sup>(6)</sup>, 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:

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1.<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6.<sup>(4)</sup> Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1.<sup>(5)</sup> Úř. věst. L 256, 1.10.2011, s. 1.<sup>(6)</sup> 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 <sup>(1)</sup>,
  - 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 <sup>(2)</sup>,
  - 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 <sup>(3)</sup>,
  - rozhodnutí Komise 2008/217/ES ze dne 20. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „infrastruktura“ transevropského vysokorychlostního železničního systému <sup>(4)</sup>,
  - 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 <sup>(5)</sup>,
  - rozhodnutí Komise 2008/232/ES ze dne 21. února 2008 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla“ transevropského vysokorychlostního železničního systému <sup>(6)</sup>,
  - rozhodnutí Komise 2008/284/ES ze dne 6. března 2008 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „energie“ transevropského vysokorychlostního železničního systému <sup>(7)</sup>,
  - rozhodnutí Komise 2011/229/EU ze dne 4. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“ transevropského konvenčního železničního systému <sup>(8)</sup>,
  - rozhodnutí Komise 2011/274/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „energie“ transevropského konvenčního železničního systému <sup>(9)</sup>,
  - rozhodnutí Komise 2011/275/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „infrastruktura“ transevropského konvenčního železničního systému <sup>(10)</sup>,
  - 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 <sup>(11)</sup>,
  - rozhodnutí Komise 2011/314/EU ze dne 12. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „provoz a řízení dopravy“ transevropského konvenčního železničního systému <sup>(12)</sup>.
- (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.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 344, 8.12.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 64, 7.3.2008, s. 1.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 64, 7.3.2008, s. 72.

<sup>(4)</sup> Úř. věst. L 77, 19.3.2008, s. 1.

<sup>(5)</sup> Úř. věst. L 84, 26.3.2008, s. 1.

<sup>(6)</sup> Úř. věst. L 84, 26.3.2008, s. 132.

<sup>(7)</sup> Úř. věst. L 104, 14.4.2008, s. 1.

<sup>(8)</sup> Úř. věst. L 99, 13.4.2011, s. 1.

<sup>(9)</sup> Úř. věst. L 126, 14.5.2011, s. 1.

<sup>(10)</sup> Úř. věst. L 126, 14.5.2011, s. 53.

<sup>(11)</sup> Úř. věst. L 139, 26.5.2011, s. 1.

<sup>(12)</sup> 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**

Povolené 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:

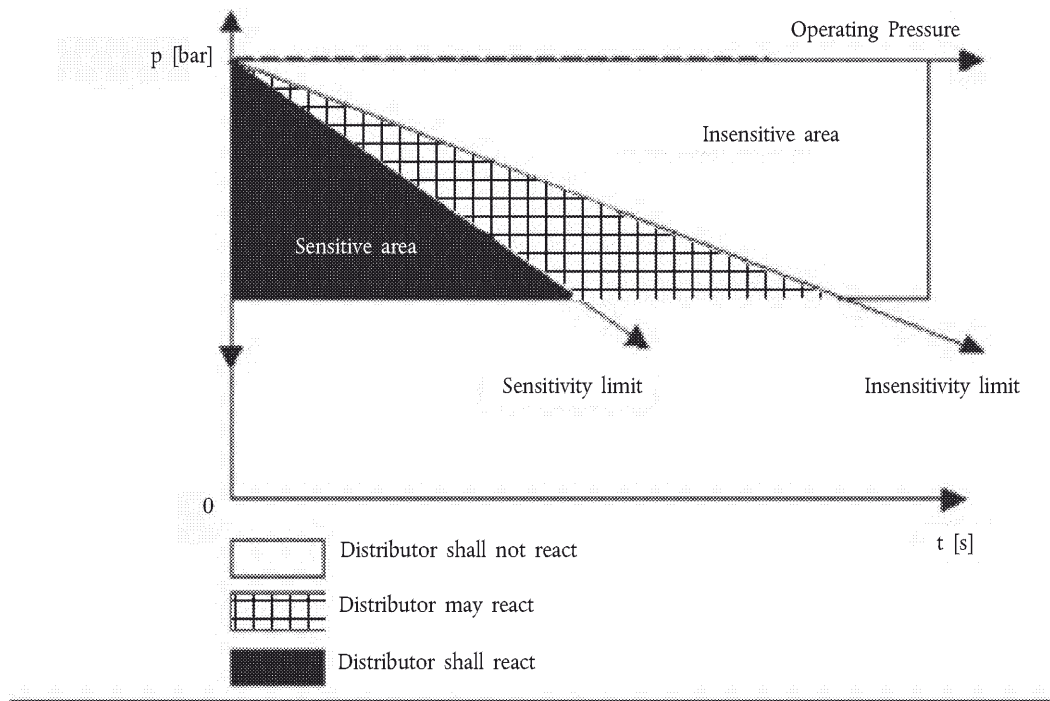
„I když byl vůz schválen k uvedení do provozu, je třeba zajistit, aby byl tento vůz provozován na slučitelných infrastrukturách“.

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

b) v pododdílu „Výpočet údajů brzdné 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 tratových 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

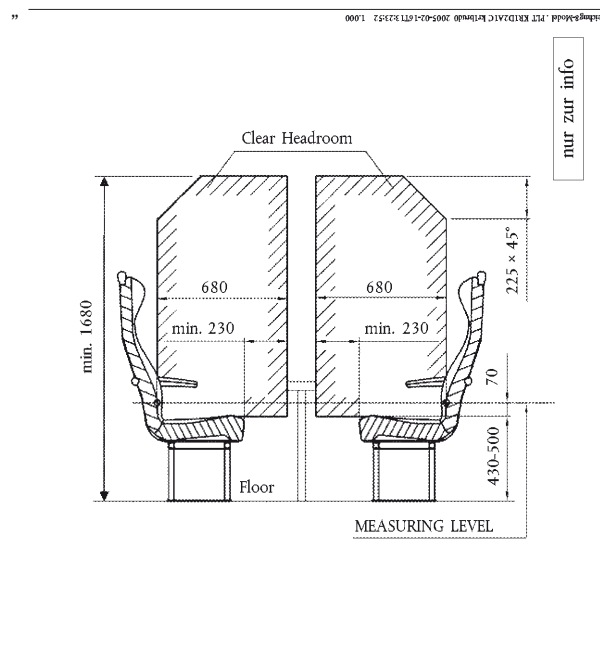
U nástupišť vysokorychlostní sítě, kde mají v rámci běžného komerčního provozu zastavovat vlaky splňující TSI vysokorychlostních kolejových vozidel, jsou hodnoty nastaveny v HS INS TSI (bod 4.2.20.4).

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 spojnicí 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  $\pm 20$  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:

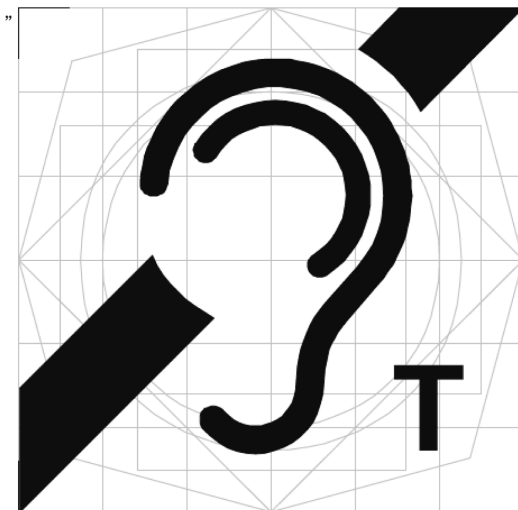


Obrázek 3“

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 navrhnu 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 ( $\alpha$ ), jak je stanoveno v bodě 6.3.2 odst. 3P a v bodě 6.3.3 odst. 5P normy EN 1991-2:2003. Hodnota  $\alpha$  musí být rovna 1 nebo vyšší.

Účinky namáhání od modelů zatížení se násobí dynamickým součinitelem  $\phi$  ( $\Phi$ ), 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 nejnepříznivější 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 rádcích „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 odstavěné 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 ± 30 Hz

nízký tón: 370 Hz ± 20 Hz“

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

„nebo

660 Hz ± 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 užitečnou 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 tratě kategorie II a III nesmí být hlavy sběračů vybaveny izolovanými rohy, pokud nejsou na určitých trasách povoleny.

U tratí kategorie II a III musí vodivépásma 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“;

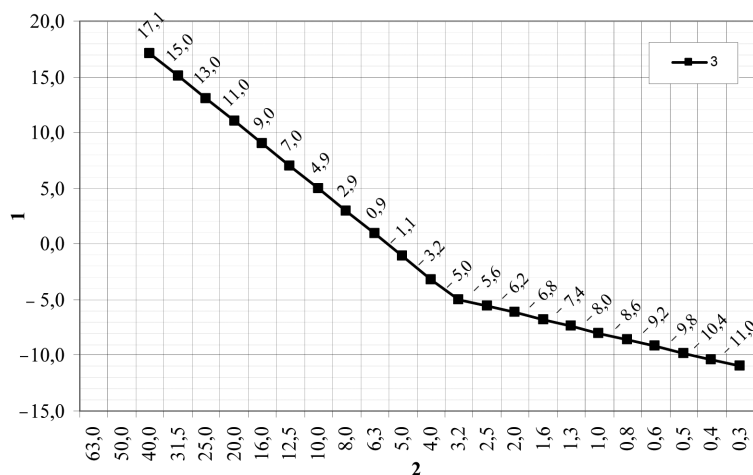
ii) v bodě 10 se zrušuje osmá odrážka.

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 „Rekupační brzdění“ se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Nepožaduje se, aby stejnosměrné systémy elektrického napájení byly navrženy tak, aby umožňovaly použití rekupačního 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 přítlačná 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 podniky“.

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 4.2.2.3 „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 CO<sub>2</sub> 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>).“

---









## CENY PŘEDPLATNÉHO NA ROK 2012 (bez DPH, včetně poštovního za obvyklou zásilku)

Úřední věstník EU, řady L + C, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	1 200 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, tištěné vydání + roční DVD	22 úředních jazyků EU	1 310 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada L, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	840 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, měsíční DVD (souhrnný)	22 úředních jazyků EU	100 EUR ročně
Dodatek k Úřednímu věstníku (řada S), DVD, jedno vydání týdně	mnohojazyčné: 23 úředních jazyků EU	200 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada C – Výběrová řízení	jazyky, kterých se týká výběrové řízení	50 EUR ročně

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, který vychází v úředních jazycích Evropské unie, je k dispozici ve 22 jazykových verzích. Zahrnuje řady L (Právní předpisy) a C (Informace a oznámení).

Každá jazyková verze má samostatné předplatné.

V souladu s nařízením Rady (ES) č. 920/2005, zveřejněným v Úředním věstníku L 156 ze dne 18. června 2005, které stanoví, že orgány Evropské unie nejsou dočasně vázány povinností sepsat všechny akty v irštině a zveřejňovat je v tomto jazyce, je Úřední věstník vydávaný v irském jazyce prodáván zvlášť.

Předplatné dodatku k Úřednímu věstníku (řada S – Dodatek k *Úřednímu věstníku Evropské unie*) zahrnuje znění ve všech 23 úředních jazycích na jednom mnohojazyčném DVD.

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie* opravňuje na požádání k obdržení různých příloh Úředního věstníku. Předplatitelé jsou na vydávání příloh upozorňováni prostřednictvím „oznámení čtenářům“ zveřejňovaného v *Úředním věstníku Evropské unie*.

### Prodej a předplatné

Předplatné různých placených periodik, jako například předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, lze získat u našich distributorů. Seznam distributorů se nachází na této internetové adrese:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_cs.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_cs.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nabízí přímý a bezplatný přístup k právu Evropské unie. Tyto internetové stránky umožňují nahlížet do *Úředního věstníku Evropské unie* a obsahují rovněž smlouvy, právní předpisy, judikaturu a návrhy právních předpisů.**

**Více informací o Evropské unii naleznete na adrese: <http://europa.eu>**

