



2025/2064

15.10.2025

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2025/2064

ze dne 14. října 2025,

kterým se mění nařízení (EU) č. 321/2013 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ železničního systému v Evropské unii (TSI WAG)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii ⁽¹⁾, a zejména na čl. 5 odst. 11 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Komise (EU) č. 321/2013 ⁽²⁾ stanoví technické specifikace pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ železničního systému v Unii (dále jen „TSI WAG“).
- (2) Rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 ⁽³⁾ stanoví konkrétní cíle, pokud jde o vypracování, přijetí a přezkum technických specifikací pro interoperabilitu.
- (3) Podle čl. 5 odst. 4 rozhodnutí v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 má TSI WAG zajistit soudržnost a zabránit překrývání s Řádem pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží ⁽⁴⁾ (dále jen „RID“), pokud jde o příslušné technické požadavky na vozidla.
- (4) Za účelem dosažení tohoto cíle identifikovala Agentura Evropské unie pro železnice (ERA) technické požadavky, které je třeba přenést z RID do TSI WAG, a zahájila analýzu rizik s cílem určit nové požadavky, které je třeba řešit.
- (5) V zájmu harmonizace povinností a pravomocí týkajících se povolování vozidel, zvýšení transparentnosti, zlepšení kvality posuzování a zefektivnění administrativních postupů by tyto požadavky RID na vozidla měly být přeneseny z RID do TSI WAG. Posouzení vozidla před vydáním povolení by měl provádět oznámený subjekt.
- (6) V návaznosti na několik incidentů způsobených tím, že návěsy nebyly na kapsovém železničním voze, na němž byly přepravovány, řádně zajištěny, bylo zahájeno několik činností, jejichž cílem je vypracovat řešení pro zajištění bezpečné nakládky, bezpečné přepravy a celkově bezpečného provozu, pokud jde o návěsy přepravované na kapsových železničních vozech. Do TSI WAG by měly být zahrnuty nově vypracované technické požadavky, například nový prvek interoperability „zařízení pro zajištění návěsů na kapsových železničních vozech“, hodnoty a postupy pro posouzení zádržné síly, ukazatele prokazující stav blokování, jakož i příslušné označení na voze.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>.

⁽²⁾ Nařízení Komise (EU) č. 321/2013 ze dne 13. března 2013 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí Komise 2006/861/ES (Úř. věst. L 104, 12.4.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/321/oj>).

⁽³⁾ Rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 ze dne 8. června 2017, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, pokud jde o konkrétní cíle pro vypracování, přijetí a přezkum technických specifikací pro interoperabilitu (Úř. věst. L 210, 15.8.2017, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_del/2017/1474/oj).

⁽⁴⁾ Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999, dodatek C.

- (7) Aby byl zajištěn bezpečný provoz v situacích se silným bočním větrem, je rovněž nezbytné ověřit nově vypracovaný požadavek týkající se zádržné síly působící svisle vzhůru u stávajících a již povolených vozů. Toto opatření bylo v posouzení dopadů Agentury Evropské unie pro železnice označeno za nejméně účinné, protože v případě chybějícího ověření zádržné síly u stávajících vozů by byla nutná výměna zařízení pro zajištění návěsů, a pokud by nebyla možná, muselo by se pro přepravu zboží použít jiné vozidlo než návěs. Soulad s požadavky by měl být na vozidle vyznačen takovým způsobem, aby byl snadno viditelný pro příslušné subjekty, které sledují zpětné uplatňování nebo na ně dohlížejí.
- (8) Vzhledem k tomu, že technologie vyvinuté speciálně pro nákladní kolejová vozidla, jako je digitální automatické spřáhlo, mají různé mechanické vlastnosti a digitální funkce týkající se sledování nákladu, jakož i zabezpečení a řízení vlaků, je nezbytné, aby byly splněny všechny požadavky na kompatibilitu s traťovým zařízením pro detekci vlaků. Proto by měla být stanovena ujednání, která umožní integraci případných budoucích požadavků, jako je zavedení digitálního automatického spřáhla, na přepravu nebezpečných věcí a rovněž jiných než nebezpečných věcí s rovnocennou nebo vyšší úrovní bezpečnosti.
- (9) Dále byl zredukován rozsah švédského zvláštního případu týkajícího se detektorů horkoběžnosti nápravových ložisek, čímž se posílí společné požadavky na úrovni EU, a usnadní se tak postup povolování vozidel.
- (10) Podle rozhodnutí v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 by TSI měly uvádět, zda subjekty posuzování shody, které již byly oznámeny na základě předchozí verze TSI, musí být oznámeny znovu a zda se použije zjednodušený postup oznámení. Změny zavedené tímto nařízením nevyžadují specifické nové způsobilosti pro posuzování shody, a proto není nutné znovu oznamovat subjekty posuzování shody pro účely nařízení (EU) č. 321/2013.
- (11) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru uvedeného v článku 51 směrnice (EU) 2016/797,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Příloha nařízení (EU) č. 321/2013 se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Subjekty posuzování shody, které již byly oznámeny na základě této TSI, nemusí být v důsledku změn TSI zavedených tímto nařízením znovu oznámeny.

Článek 3

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 14. října 2025.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA

Příloha nařízení (EU) č. 321/2013 se mění takto:

- 1) v bodě 2.2 se doplňuje nové písmeno d), které zní:

„d) „RID“ je Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí podle definice v čl. 2 bodě 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES (*).

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí (Úř. věst. L 260, 30.9.2008, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).“;

- 2) v bodě 3 se tabulka 1 „Základní parametry a jejich vazby na základní požadavky“ mění takto:

- a) vkládají se nové řádky 4.2.2.4.1 až 4.2.2.4.4, které znějí:

„4.2.2.4.1	Zařízení pro zajištění návěsů – pevnost	1.1.1 1.1.3				
4.2.2.4.2	Zařízení pro zajištění návěsů – zádržná síla	1.1.1 1.1.3				
4.2.2.4.3	Zařízení pro zajištění návěsů – indikace	1.1.1 1.1.3				
4.2.2.4.4	Označení na jednotce	1.1.1 1.1.3“				

- b) doplňuje se nový řádek 4.2.7, který zní:

„4.2.7	Specifické požadavky na vozy v rámci kapitoly 7.1 RID	1.1.1 1.1.3 1.1.4“				
--------	---	--------------------------	--	--	--	--

- c) řádek 4.2.6.1.2.1 se nahrazuje tímto:

„4.2.6.1.2.1	Požární bezpečnost Přepážky a lapače jisker	1.1.4		1.3.2	1.4.2“	
--------------	--	-------	--	-------	--------	--

- 3) vkládá se nový bod 4.2.2.4, který zní:

„4.2.2.4 Zajištění návěsů

Tento bod se vztahuje na jednotky vybavené zařízeními pro zajištění návěsů.

Shoda zařízení pro zajištění návěsů s požadavky uvedenými v bodech 4.2.2.4.1, 4.2.2.4.2 a 4.2.2.4.3 se posuzuje jako prvek interoperability podle bodu 5.3.6 v souladu s bodem 6.1.2.7.

Není-li zařízení pro zajištění návěsů zhotoveno jako nezávislá součást, může být shoda zařízení pro zajištění návěsů s požadavky uvedenými v bodech 4.2.2.4.1, 4.2.2.4.2 a 4.2.2.4.3 posuzována v rámci posouzení subsystému, v příslušných případech za použití bodu 6.1.2.7.

Shoda označení s požadavkem uvedeným v bodě 4.2.2.4.4 se posuzuje podle požadavků stanovených v bodě 2.4 technického dokumentu ERA uvedeného v dodatku D.2, indexu [D].

- 4.2.2.4.1 Zařízení pro zajištění návěsů – pevnost
Zařízení pro zajištění návěsů musí držet návěsy v bezpečné poloze tak, aby odolávaly podélným a příčným silám a svislým silám působícím dolů v souladu s referenčním provozním stavem.
- 4.2.2.4.2 Zařízení pro zajištění návěsů – zádržná síla
Zařízení pro zajištění návěsů musí zajišťovat návěsy v bezpečné poloze tak, aby odolávaly svislým silám působícím nahoru v souladu s referenčním provozním stavem.
- 4.2.2.4.3 Zařízení pro zajištění návěsů – indikace
Zařízení pro zajištění návěsů musí spolehlivě indikovat, zda je návěsný čep správně umístěn a návěs správně zajištěn.
Správná poloha návěsného čepu a zajištění návěsu musí být detekovány nezávisle.
Indikace musí být pro pracovníky provádějící nakládku a kontrolu viditelná při jakémkoli stavu zatížení jednotky.
- 4.2.2.4.4 Označení na jednotce
Jednotka musí nést na obou stranách označení týkající se každého zařízení pro zajištění návěsů obsahující:
— veškeré informace relevantní pro bezpečné používání zařízení pro zajištění návěsů ze strany pracovníků provádějících nakládku a kontrolu,
— splnění podmínek bodu 4.2.2.4.2.“;
- 4) v bodě 4.2.3.5.3.4 pátém pododstavci se poslední věta nahrazuje tímto:
„Pokud to není fyzicky proveditelné, funkce detekce vykolejení a aktivace brzdy vyznačí svůj stav alespoň z jedné strany, přičemž na druhé straně vozu je vyznačení v souladu s bodem 7.1.2 písm. g).“;
- 5) bod 4.2.6.1.2.1 se nahrazuje tímto:
„4.2.6.1.2.1 Přepážky a lapače jisker
4.2.6.1.2.1.1 Požadavky na přepážky a lapače jisker
Za účelem omezení účinků požáru platí následující požadavky:
— mezi identifikované potenciální zdroje požáru (vysoce rizikové součásti) a přepravovaný náklad musí být ve všech jednotkách namontovány požární přepážky,
— lapače jisker musí splňovat požadavky stanovené v technickém dokumentu uvedeném v dodatku D.2, indexu [E].
Požární přepážky a lapače jisker musí vydržet neporušené nejméně 15 minut. Prokazování shody přepážek a lapačů jisker je popsáno v bodě 6.2.2.8.1.
4.2.6.1.2.1.2 Specifické požadavky na lapače jisker
Lapači jisker musí být vybaveny následující jednotky opatřené špalíkovými brzdami:
— jednotky s podlahou vyrobenou z materiálů neuvedených v bodě 6.2.2.8.2.3,
— plošinové jednotky bez podlahové krytiny,
— plošinové jednotky s otvory v podlahové krytině pro umístění kol.“;

- 6) vkládá se nový bod 4.2.7, který zní:

„4.2.7 Specifické požadavky na vozy v rámci kapitoly 7.1 RID

Vozy spadající do rámce kapitoly 7.1 RID musí splňovat požadavky stanovené v dodatku I.“;

- 7) v bodě 4.8 prvním pododstavci se doplňují nové odrážky, které znějí:

„– soulad s požadavkem na zařízení vozu WE stanoveným v bodě 7.1.2.2 RID,

– soulad s body 7.1.2.1.1 až 7.1.2.1.6 RID.“;

- 8) vkládá se nový bod 5.3.6, který zní:

„5.3.6 Zařízení pro zajištění návěsů

Zařízení pro zajištění návěsů musí být navržena a posuzována pro oblast použití definovanou:

— návěsy, s nimiž je zařízení pro zajištění návěsů kompatibilní,

— jednotkou, na niž lze zařízení pro zajištění návěsů bezpečně namontovat.

Zařízení pro zajištění návěsů musí splňovat požadavky stanovené v bodech 4.2.2.4.1, 4.2.2.4.2 a 4.2.2.4.3. Shoda zařízení pro zajištění návěsů s těmito požadavky se posuzuje na úrovni prvků interoperability v souladu s bodem 6.1.2.7.“;

- 9) v bodě 6.1.2 tabulce 9 „Moduly, které se použijí pro prvky interoperability“ se vkládá nový řádek, který zní:

„4.2.2.4.1, 4.2.2.4.2 a 4.2.2.4.3	Zařízení pro zajištění návěsů – pevnost, zádržná síla a indikace	X (*)	X	X	X (*)	X
---	--	-------	---	---	-------	---

(*) (***) Moduly CA1, CA2 nebo CH lze použít pouze v případě výrobků uvedených na trh, a tudíž vyvinutých přede dnem 4. listopadu 2025, jestliže výrobce prokáže oznámenému subjektu, že přezkum návrhu a přezkoušení typu byly pro předchozí použití provedeny za srovnatelných podmínek a splňují požadavky této TSI; toto prokázání musí být zdokumentováno a má se za to, že vykazuje stejnou míru průkaznosti jako modul CB nebo přezkoušení návrhu v rámci modulu CH1.“;

- 10) vkládá se nový bod 6.1.2.7, který zní:

„6.1.2.7 Zařízení pro zajištění návěsů

Shoda zařízení pro zajištění návěsů s požadavky uvedenými v bodech 4.2.2.4.1, 4.2.2.4.2 a 5.3.6 této přílohy se posuzuje podle postupů stanovených v oddílech 2.1 a 2.2 technického dokumentu ERA uvedeného v dodatku D.2, indexu [D].

Shoda zařízení pro zajištění návěsů s požadavky uvedenými v bodech 4.2.2.4.3 a 5.3.6 se posuzuje podle požadavků stanovených v oddíle 2.3 technického dokumentu ERA uvedeného v dodatku D.2, indexu [D].“;

- 11) bod 6.2.2.8.1 se nahrazuje tímto:

„6.2.2.8.1 Přepážky a lapače jisker

Přepážky a lapače jisker se zkoušejí v souladu se specifikací uvedenou v dodatku D, indexu [19]. Má se za to, že ocelové plechy o tloušťce nejméně 2 mm a hliníkové plechy o tloušťce nejméně 5 mm splňují požadavky na celistvost bez zkoušení.“;

12) bod 6.2.2.8.2 se nahrazuje tímto:

„6.2.2.8.2 Materiály

6.2.2.8.2.1 Zkoušení

Zkoušení vlastností, jako jsou vznětlivost a šíření plamene, se provádí v souladu se specifikací uvedenou v dodatku D, indexu [20], kde mezní hodnota musí být $CFE \geq 18 \text{ kW/m}^2$.

U pryžových částí podvozků se zkouška provádí v souladu se specifikací uvedenou v dodatku D, indexu [23], pro kterou je mezní hodnota $MARHE \leq 90 \text{ kW/m}^2$ za zkušebních podmínek stanovených ve specifikaci uvedené v dodatku D, indexu [22].

6.2.2.8.2.2 Součásti, které jsou od zkoušení osvobozeny

U dvojkolí, s povrchovou úpravou a bez ní, se má za to, že splňují požadavky na požární bezpečnost ohledně požadovaných vlastností, jimiž jsou vznětlivost a šíření plamene, bez zkoušení.

6.2.2.8.2.3 Materiály, které jsou od zkoušení osvobozeny

Má se za to, že požadavky na požární bezpečnost ohledně požadovaných vlastností, jimiž jsou vznětlivost a šíření plamene, splňují bez zkoušení tyto materiály:

- kovy a slitiny s anorganickými povlaky (jako např. kromě jiných: pozinkované povlaky, anodické povlaky, chromátový film, fosfátové konverzní povlaky),
- kovy a slitiny s organickými povlaky o jmenovité tloušťce menší než 0,3 mm (jako např. kromě jiných nátěry, povlaky z plastů, asfaltové povlaky),
- kovy a slitiny s kombinovanými anorganickými a organickými povlaky, u nichž je jmenovitá tloušťka organické vrstvy menší než 0,3 mm,
- sklo, kamenina, výrobky z keramiky a přírodního kamene,
- materiály, které splňují požadavky kategorie C-s3, d2 nebo vyšší v souladu se specifikací uvedenou v dodatku D, indexu [21].“;

13) v bodě 7.1.2 písm. d1) se druhá věta nahrazuje tímto:

„Shoda jednotky musí být prokázána na základě technického dokumentu uvedeného v článku 13 TSI CCS a je kontrolována oznámeným subjektem v rámci ES ověřování.“;

14) v bodě 7.1.2 písm. g) se doplňují nové odstavce, které znějí:

„Soulad jednotky s požadavky na zařízení vozu (WE) stanovenými v dodatku I musí být vyznačen na obou stranách jednotky, jak je znázorněno na obrázku 3, a to i v případě, že jednotka není určena pro přepravu nebezpečných věcí:

Obrázek 3

Označení jednotky vztahující se na zařízení vozu



V tomto příkladu je vůz vybaven zařízením vozu 1, 3, 2, 4 a 6.

Písmena musí být stejného typu písma jako označení GE. Velikost písmen na výšku musí být nejméně 100 mm. Vnější rozměry rámečku musí být nejméně 275 mm na šířku a 140 mm na výšku, rámeček musí být 7 mm silný.

Označení musí být umístěno na pravé straně plochy obsahující evropské číslo vozidla a označení TEN.“;

15) bod 7.1.2 písm. h) se mění takto:

- a) v textu se výraz „obrázku 1“ nahrazuje výrazem „obrázku 4“;
- b) v názvu obrázku se výraz „Obrázek 1“ nahrazuje výrazem „Obrázek 4“;

16) vkládá se nový bod 7.2.2.5, který zní:

„7.2.2.5 Pravidla pro jednotky v provozu, které jsou vybaveny zařízeními pro zajištění návěsů

U jednotek v provozu, které jsou vybaveny zařízeními pro zajištění návěsů, musí být během přechodného období stanoveného v dodatku A tabulce A.2 dosaženo souladu s požadavky bodu 4.2.2.4.2.

Shoda zařízení pro zajištění návěsů s požadavky bodu 4.2.2.4.2 se posuzuje podle postupů stanovených v oddíle 2.2 technického dokumentu ERA uvedeného v dodatku D.2, indexu [D].

Shodu posuzují:

- a) provozovatelé, pokud jde o jejich vozový park, jednou pro každou kombinaci typu jednotky a typu zařízení pro zajištění návěsů. Provozovatel může posuzováním pověřit výrobce zařízení pro zajištění návěsů nebo subjekt odpovědný za údržbu, který je přidělen jeho vozidlům, nebo
- b) výrobci, pokud jde o vozidla, která vyrobili, jednou pro každou kombinaci typu jednotky a typu zařízení pro zajištění návěsů. Důkaz o shodě může být poté poskytnut kterémukoli provozovateli.

Každá jednotlivá jednotka, která odpovídá kladně posouzené kombinaci, musí mít ve své technické dokumentaci záznam odkazující na provedené zkoušky a potvrzující, že splňuje požadavky bodu 4.2.2.4.2. Shoda s požadavky bodu 4.2.2.4.2 musí být rovněž zahrnuta v označení na vozidle, v souladu s bodem 4.2.2.4.4.

Posouzení oznámeným subjektem se nevyžaduje.

U jednotek v provozu, které jsou vybaveny zařízeními pro zajištění návěsů, musí být během přechodného období stanoveného v tabulce A.2 dosaženo souladu s požadavky bodu 4.2.2.4.4.

Shoda označení každé jednotlivé jednotky se posuzuje podle požadavků stanovených v bodě 2.4 technického dokumentu ERA uvedeného v dodatku D.2, indexu [D]. Shodu posuzuje provozovatel. Provozovatel může posouzením pověřit subjekt odpovědný za údržbu, který je přidělen jeho jednotkám.

Každá jednotlivá jednotka, která byla kladně posouzena, musí mít ve své technické dokumentaci záznam potvrzující, že splňuje požadavky bodu 4.2.2.4.4.

Posouzení oznámeným subjektem se nevyžaduje.“;

17) v bodě 7.3.2.2, který se týká zvláštního případu Švédska, se tabulka 12 nahrazuje tímto:

„Tabulka 12

Cílová a zakázaná zóna pro jednotky, které mají být provozovány ve Švédsku

Y_{TA} [mm]	W_{TA} [mm]	L_{TA} [mm]	Y_{PZ} [mm]	W_{PZ} [mm]	L_{PZ} [mm]
905 ± 20	≥ 40	celá	905	≥ 100	≥ 500“

18) dodatek A se nahrazuje tímto:

„Dodatek A

Změny požadavků a přechodné režimy

V souladu s bodem 7.2.3.1.2 jsou v tabulkách A.1 a A.2 uvedeny změny oproti TSI ve znění prováděcího nařízení (EU) 2020/387, u nichž se vyžaduje posouzení.

Změny se sedmiletým obecným přechodným režimem

Změnami se sedmiletým obecným přechodným režimem jsou dotčeny projekty ve fázi návrhu. Tyto změny jsou relevantní pro určení použitelnosti požadavků certifikačního rámce projektu na základě jeho rámce pro počáteční posouzení. Projekty ve fázi výroby a jednotky v provozu nejsou těmito změnami dotčeny.

Tabulka A.1

Sedmiletý přechodný režim

Bod(y) TSI	Bod(y) TSI v předchozí TSI	Vysvětlení změny TSI	Datum použitelnosti
4.2.2.3 Druhý odstavec	Nový požadavek	Zahrnutí požadavku na jistící zařízení	28. září 2030
4.2.3.5.3 Funkce detekce a prevence vykolejení	Žádný bod	Zahrnutí požadavků na funkci detekce a prevence vykolejení	28. září 2030
4.2.4.3.2.1 Provozní brzda	4.2.4.3.2.1 Provozní brzda	Vývoj specifikace uvedené v dodatku D.1, indexech [16] a [17]	28. září 2030
4.2.4.3.2.2 Parkovací brzda	4.2.4.3.2.2 Parkovací brzda	Vývoj specifikace uvedené v dodatku D.1, indexu [17]	28. září 2030
4.2.4.3.2.2 Parkovací brzda	4.2.4.3.2.2 Parkovací brzda	Změna výpočtu parametrů parkovací brzdy	28. září 2030
6.2.2.8.1 Testování přepážek a lapačů jisker	6.2.2.8.1 Testování přepážek	Vývoj specifikace uvedené v dodatku D.1, indexu [19]	28. září 2030
7.1.2 písm. h) Označení parkovací brzdy	7.1.2 písm. h) Označení parkovací brzdy	Změna požadovaného značení	28. září 2030
Bod 9 dodatku C	Bod 9 dodatku C	Vývoj specifikace uvedené v dodatku D.1, indexech [38], [39], [46], [48], [49], [58]	28. září 2030
Body odkazující na dodatek H a dodatek D.2, index [A]	Nový požadavek	Zahrnutí požadavků na kodifikaci jednotek určených k použití v kombinované přepravě	28. září 2030

Bod(y) TSI	Bod(y) TSI v předchozí TSI	Vysvětlení změny TSI	Datum použitelnosti
Body odkazující na dodatek D.2, index [A], s výjimkou bodu 3.2.2	Body odkazující na ERA/ERTMS/033281 V4 s výjimkou bodu 3.2.2	ERA/ERTMS/033281 V5 nahrazuje ERA/ERTMS/033281 V4, hlavní změny se týkají správy frekvence pro omezení rušivých proudů a uzavření otevřených bodů	28. září 2030

Změny se zvláštním přechodným režimem

Změnami se zvláštním přechodným režimem jsou dotčeny projekty ve fázi návrhu, projekty ve fázi výroby a jednotky v provozu. Tyto změny jsou relevantní pro určení použitelnosti požadavků certifikačního rámce projektu na základě jeho rámce pro počáteční posouzení. Jsou rovněž relevantní pro určení potřeby dovybavení.

Tabulka A.2

Zvláštní přechodný režim

Bod(y) TSI	Bod(y) TSI v předchozí TSI	Vysvětlení změny TSI	Přechodný režim			
			Fáze návrhu nebyla zahájena	Fáze návrhu byla zahájena	Fáze výroby	Jednotky v provozu
Body odkazující na bod 3.2.2 dodatek D.2, index [A]	Body odkazující na bod 3.2.2 dokumentu ERA/ERTMS/033281 V4	ERA/ERTMS/033281 V5 nahrazuje ERA/ERTMS/033281 V4	Přechodný režim je stanoven v tabulce B1 dodatku B TSI CCS			
Body odkazující na bod 4.2.2.4.1	Nepoužije se	Zařízení pro zajištění návěsů – pevnost (podélná, příčná a svislá směrem dolů)	Přímo použitelné	4. listopadu 2026	4. listopadu 2026	Nepoužije se
Body odkazující na bod 4.2.2.4.2	Nepoužije se	Zařízení pro zajištění návěsů – zádržná síla (svislá působící nahoru)	Přímo použitelné	4. listopadu 2026	4. listopadu 2026	4. května 2027
Body odkazující na bod 4.2.2.4.3	Nepoužije se	Zařízení pro zajištění návěsů – indikace	Přímo použitelné	4. listopadu 2026	4. listopadu 2026	Nepoužije se
Body odkazující na bod 4.2.2.4.4	Nepoužije se	Označení týkající se zařízení pro zajištění návěsů	Přímo použitelné	4. listopadu 2026	4. listopadu 2026	4. května 2027
4.2.6.1.2.1.2	Nepoužije se – nový bod	Lapače jisker povinné pro určité kategorie vozů	Přímo použitelné	1. ledna 2027	Nepoužije se	Nepoužije se

Bod(y) TSI	Bod(y) TSI v předchozí TSI	Vysvětlení změny TSI	Přechodný režim			
			Fáze návrhu nebyla zahájena	Fáze návrhu byla zahájena	Fáze výroby	Jednotky v provozu
4.2.7	Nepoužije se – nový bod	Přenos požadavku na vůz z RID do TSI	1. ledna 2027	1. ledna 2027	1. ledna 2033	Nepoužije se
7.1.2 písm. g)	Nepoužije se – nový bod	Přenos požadavku na vůz z RID do TSI	1. ledna 2027	1. ledna 2027	1. ledna 2033	Nepoužije se“

19) v dodatku D bodě D.1 se tabulka mění takto:

a) doplňuje se nový řádek [1.6], který zní:

„[1.6]	Normální provozní podmínky	Dodatek I, bod D	8“
--------	----------------------------	------------------	----

b) řádek [2.2] se zrušuje;

c) řádek [2.3] se nahrazuje tímto:

„[2.3]	Použitelné označení	7.1.2 písm. g)	Všechny body s výjimkou bodu 4.5.25 písm. b) a bodu 4.5.35“
--------	---------------------	----------------	---

d) řádek [19.1] se nahrazuje tímto:

„[19.1]	Přepážky a lapače jisker	6.2.2.8.1	4 až 12“
---------	--------------------------	-----------	----------

e) doplňují se nové řádky [32.2] a [32.3], které znějí:

„[32.2]	Nárazníky kategorie C	Dodatek I, bod D.1.2	4 (s výjimkou bodu 4.3), 5, 6 (s výjimkou bodu 6.2.2.3, přílohy E.4 a přílohy I)
[32.3]	Nárazníky kategorie AX	Dodatek I, bod D.2.1	4 (s výjimkou bodu 4.3), 5, 6 (s výjimkou bodu 6.2.2.3 a E.4) a 7“

20) v dodatku D bodě D.2 se v tabulce doplňují nové řádky, které znějí:

„[D]	Technický dokument ERA o postupech prokazování shody s požadavky bodu 4.2.2.4 TSI WAG na zajištění návěsů ERA/TD-2025/SECURING OF SEMI TRAILERS verze 1.0 (zveřejněno dne 11. 9. 2025)		
[D.1]	Požadavky na označování	4.2.2.4.4	Oddíl 2.4
[D.2]	Posouzení shody týkající se zajištění návěsů	6.1.2.7	Oddíly 2.1, 2.2 a 2.3
[E]	Technický dokument ERA o lapačích jisker ERA/TD-2024/Spark Arresters verze 1.1 (vydáno 5. 12. 2024)		
[E.1]	Lapače jisker	4.2.6.1.2.1	Oddíly 2.1, 2.2, 2.3“

21) v dodatku F se tabulka F.1 „Posouzení určené pro výrobní etapy“ mění takto:

a) doplňují se nové řádky, které znějí:

„Zařízení pro zajištění návěsů – pevnost	4.2.2.4.1	X	X	nepoužije se	6.1.2.7
Zařízení pro zajištění návěsů – zádržná síla	4.2.2.4.2	X	X	nepoužije se	6.1.2.7
Zařízení pro zajištění návěsů – indikace	4.2.2.4.3	X	X	nepoužije se	6.1.2.7
Označení na jednotce	4.2.2.4.4	X	X	nepoužije se	–“

b) doplňují se nové řádky, které znějí:

„Specifické požadavky na vozy v rámci kapitoly 7.1 RID	4.2.7				
Dodatek I	A až F	X	X	nepoužije se“	

22) doplňuje se nový dodatek I, který zní:

„Dodatek I

Specifické požadavky na vozy určené k přepravě nebezpečných věcí

Tento dodatek se vztahuje na jednotky v rámci kapitoly 7.1 RID a je třeba jej vykládat ve spojení s RID.

Nebezpečné věci jsou definovány v bodě 1.2.1 RID.

Vozem se v kontextu tohoto dodatku rozumí „vůz“ podle definice v bodě 1.2.1 RID, který je ekvivalentem „jednotky“ v této TSI.

Cisterna, cisternový vůz a bateriový vůz jsou specifické vozy definované v bodě 1.2.1 RID.

Požadavky D, E a F zahrnují dodatečné požadavky na soulad se zařízením vozu (WE) stanovené v bodě 7.1.2.2 RID.

Požadavky na soulad s příslušnými ustanoveními RID

A) Požadavky na soulad s bodem 7.1.2.1.1 RID

Kromě požadavků stanovených v bodě 4.2.2.2 této TSI se u uvažovaných případů zatížení pro účely posouzení pevnosti cisterny a jejího upevnění na vůz zohlední:

- 1) zda se u daných případů zatížení počítalo s maximálním pracovním tlakem cisterny, či nikoliv;
- 2) provozní teplotní rozmezí stěny cisterny;
- 3) nejmenší tloušťka stěny cisterny v souladu s body 6.8.2.1 a 6.8.3.1 RID.

B) Požadavky na soulad s bodem 7.1.2.1.2 RID

Zařízení vozu

Vůz musí být vybaven lapači jisker, jak je definováno v technickém dokumentu ERA/TD-2024/Spark Arresters verze 1.1.

Postup posouzení shody je stanoven v bodě 6.2.2.8.1 této TSI. Tento bod se týká požadavků na WE 6 v souladu s ustanoveními RID.

C) Požadavky na soulad s bodem 7.1.2.1.3 RID

Vůz určený k použití v prostředí s nebezpečím výbuchu musí splňovat požadavky odpovídající úrovni ochrany v závislosti na zónách, v nichž má být používán.

Zóny zmíněné v prvním pododstavci tohoto bodu jsou definovány ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/92/ES (*).

Úroveň ochrany odpovídající vybraným skupinám zařízení a kategoriím zařízení jsou stanoveny ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/34/EU (**). Úroveň ochrany, pro kterou je vůz posuzován, musí být uvedena v jeho technické dokumentaci.

D) Požadavky na soulad s bodem 7.1.2.1.4 RID

Cisternové vozy určené pro přepravu nebezpečných věcí musí být navrženy a vybaveny tak, aby odolávaly nárazům při kolizích, při nichž vzniká namáhání překračující úroveň běžných provozních podmínek, jak je stanoveno ve specifikaci uvedené v dodatku D, indexu [1].

Konstrukční požadavek

Minimální vzdálenost mezi rovinou čelníku a nejméně vyčnívajícím bodem vnější stěny cisternového vozu je 300 mm. Tento požadavek se nevztahuje na cisternové vozy s automatickým centrálním koncovým spřáhlem v souladu s bodem E.1.2 tohoto dodatku.

Zařízení vozu

Tento bod se týká požadavků na WE 1 (D.1) a WE 2 (D.2) v souladu s ustanoveními RID.

D.1

Vozy, u kterých se vyžaduje kód WE 1, musí být vybaveny zařízeními k tlumení nárazů při kolizích. Tato zařízení musí být schopna absorbovat energii pomocí pružné deformace k tomu určených součástí podvozku.

Minimální pružná deformace, pro kterou byl vůz posouzen, musí být uvedena v technické dokumentaci.

Kapacita dynamické energie a postup posouzení závisí na typu spřáhla, jak je uvedeno níže:

D.1.1 – Vozy vybavené ručním koncovým spřahovacím systémem UIC (Union Internationale des Chemins de fer)

Minimální kapacita dynamické energie: 70 kJ na nárazník.

Má se za to, že požadavky tohoto zvláštního ustanovení jsou splněny montáží nárazníků kategorie C, jak je stanoveno ve specifikaci uvedené v dodatku D, indexu [32].

Toto ustanovení se nevztahuje na vozy vybavené absorpčními prvky v souladu s bodem D.2.1.

D.1.2 – Vozy vybavené automatickým centrálním koncovým spřáhlem

Minimální kapacita dynamické energie: 140 kJ na spřáhlo.

Toto ustanovení se nevztahuje na vozy vybavené absorpčními prvky v souladu s bodem D.2.2.

D.2

Vozy, u kterých se vyžaduje kód WE 2, musí být vybaveny zařízeními k tlumení nárazů při kolizích. Tato zařízení musí být schopna absorbovat energii pomocí pružné nebo plastické deformace k tomu určených součástí podvozku nebo podobného procesu (např. prostřednictvím nárazových prvků).

Minimální kapacita pružné a plastické deformace, pro kterou byl vůz posouzen, musí být uvedena v technické dokumentaci.

Celková kapacita absorpce energie a postup posouzení závisí na typu spřáhla, jak je uvedeno níže:

D.2.1 – Vozy vybavené ručním koncovým spřahovacím systémem UIC

Minimální kapacita dynamické energie: 30 kJ na nárazník.

Minimální celková kapacita absorpce energie (vratná a nevratná): 400 kJ na nárazník.

Má se za to, že požadavky tohoto zvláštního ustanovení jsou splněny montáží nárazníků kategorie AX, jak je stanoveno ve specifikaci uvedené v dodatku D, indexu [32].

D.2.2 – Vozy vybavené automatickým centrálním koncovým spřáhlem

Minimální kapacita dynamické energie: 75 kJ na spřáhlo.

Minimální celková kapacita absorpce energie (vratná a nevratná): 675 kJ na spřáhlo.

E) Požadavky na soulad s bodem 7.1.2.1.5 RID*Zařízení vozu*

Splnění požadavků oddílu E.1 nebo E.2 tohoto bodu pokrývá požadavky na WE 3 v souladu s ustanoveními RID.

E.1 – Prevence vzájemného najetí vozů na sebe

E.1.1 – Vozy vybavené ručním koncovým spřahovacím systémem UIC

Vůz musí být chráněn proti vzájemnému najetí nárazníků na sebe zařízením, které:

- 1) odolá svislé síle (působící nahoru nebo dolů) 150 kN;

- 2) je navrženo a posouzeno tak, že je schopno zabránit vzájemnému najetí vozů na sebe, i když je toto zařízení vozu namontováno pouze na jednom z vozů, které se srazily;
- 3) nezvyšuje převis pro upevnění zařízení vozu o více než 20 mm;
- 4) je široké alespoň tak jako talíř nárazníku (kromě místa nad levou stupačkou, kde zařízení vozu na ochranu před vzájemným najetím nárazníků musí být tangenciální k volnému prostoru pro posunovače, přičemž však musí být pokryta maximální šířka nárazníku);
- 5) je umístěno nad každým nárazníkem;
- 6) je konstruováno tak, aby se v případě nárazu nezvyšovalo riziko proražení konce cisterny.

E.1.2 – Vozy používající automatické centrální koncové spřáhlo

Musí být prokázáno, že automatické centrální koncové spřáhlo zabraňuje vzájemnému najetí vozů na sebe tím, že zůstane ve spřažené poloze a upevněno na spřažených vozech v případě, že jedna strana spřáhla je vystavena svislé síle 150 kN přenášené vozem směrem nahoru a dolů a současně druhá část spřáhla zůstává v pevné poloze.

Nelze-li tento požadavek splnit, musí být následky vzájemného najetí na sebe omezeny tím, že se na oba konce vozu připevní ochranný štít v souladu se specifikací uvedenou v bodě E.2.2.

E.2 – Zařízení vozu, které při vzájemném najetí vozů na sebe omezuje dopad na přepravované látky způsobený vozem najíždějícím na jiný vůz

E.2.1 – Vozy používající ruční koncový spřahovací systém UIC

Vůz musí být na obou koncích vybaven ochranným štítem, aby se omezily následky vzájemného najetí nárazníků na sebe.

Šířka ochranného štítu:

- 1) musí být alespoň taková, jako je vzdálenost určená vnějším okrajem talířů nárazníků;
- 2) musí dosahovat šířky cisterny.

Výška ochranného štítu, měřeno od horního okraje čelníku, musí dosahovat jednoho z těchto rozměrů:

- 1) dvou třetin průměru cisterny;
- 2) nejméně 900 mm, pokud je navíc ochranný štít na horním okraji vybaven zařízením proti pádu při výstupu na nárazníky.

K předpokladu shody vede použití ochranného štítu vyrobeného z měkké oceli nebo referenční oceli a s tloušťkou stěny nejméně 6 mm.

Referenční ocelí se rozumí ocel s pevností v tahu 370 N/mm² a s prodloužením při přetržení 27 %.

Měkkou ocelí se rozumí ocel s pevností v tahu od 360 N/mm² do 490 N/mm² a s prodloužením při přetržení v % nejméně:

$$\frac{10\,000}{(\text{pevnost v tahu v N/mm}^2)^2}$$

Jsou-li použity jiné materiály, vypočítá se ekvivalentní tloušťka podle tohoto vzorce:

$$\text{ekvivalentní tloušťka} = 6 \frac{464}{\sqrt[3]{(Rm1 A1)^2}}$$

kde Rm1 je pevnost v tahu uvažovaného materiálu a A1 je prodloužení při přetržení uvažovaného materiálu.

Hodnoty Rm1 a A1, které mají být použity, musí odpovídat minimálním hodnotám stanoveným v normách definujících vlastnosti daného materiálu.

Tvar ochranného štítu a jeho upevnění musí minimalizovat nebezpečí proražení konců cisterny samotným ochranným štítem.

E.2.2 – Vozy používající centrální spráhlo jiné než automatické centrální koncové spráhlo, které nesplňují požadavky bodu E.1.2

Vůz musí být na obou koncích vybaven ochranným štítem.

V tomto případě musí ochranný štít zakrývat konec cisterny do výše nejméně 1 100 mm, měřeno od horního okraje čelníku, spráhla musí být vybavena zařízením proti pojezdu, aby se zabránilo neúmyslnému rozpojení, a ochranný štít musí mít šířku nejméně 1 200 mm po celé své výšce.

K předpokladu shody vede použití ochranného štítu vyrobeného z měkké oceli nebo referenční oceli podle vymezení v bodě E.2.1 a s tloušťkou stěny 12 mm.

Jsou-li použity jiné materiály, vypočítá se ekvivalentní tloušťka podle tohoto vzorce:

$$\text{ekvivalentní tloušťka} = 12 \frac{464}{\sqrt[3]{(Rm1 \ A1)^2}},$$

kde Rm1 je pevnost v tahu uvažovaného materiálu a A1 je prodloužení při přetržení uvažovaného materiálu.

Hodnoty Rm1 a A1, které mají být použity, musí odpovídat minimálním hodnotám stanoveným v normách definujících vlastnosti daného materiálu.

Tvar ochranného štítu a jeho upevnění musí minimalizovat nebezpečí proražení konců cisterny samotným ochranným štítem.

F) **Požadavky na soulad s bodem 7.1.2.1.6 RID**

Zařízení vozu

Tento oddíl se týká požadavků na WE 4 a WE 5 v souladu s ustanoveními RID.

F.1

Shoda s bodem 4.2.3.5.3.3 nebo 4.2.3.5.3.4 této TSI se považuje za dostatečnou ke splnění požadavků WE 4.

F.2

Shoda s bodem 4.2.3.5.3.2 této TSI se považuje za dostatečnou ke splnění požadavků WE 5.

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/92/ES ze dne 16. prosince 1999 o minimálních požadavcích na zlepšení bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců vystavených riziku výbušných prostředí (patnáctá samostatná směrnice ve smyslu čl. 16 odst. 1 směrnice 89/391/EHS) (Úř. věst. L 23, 28.1.2000, s. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/92/oj>).

(**) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/34/EU ze dne 26. února 2014 o harmonizaci právních předpisů členských států týkajících se zařízení a ochranných systémů určených k použití v prostředí s nebezpečím výbuchu (Úř. věst. L 96, 29.3.2014, s. 309, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/34/oj>).