

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 23. júla 2012,

ktorým sa menia a dopĺňajú rozhodnutia 2006/861/ES, 2008/163/ES, 2008/164/ES, 2008/217/ES, 2008/231/ES, 2008/232/ES, 2008/284/ES, 2011/229/EÚ, 2011/274/EÚ, 2011/275/EÚ, 2011/291/EÚ a 2011/314/EÚ týkajúce sa technických špecifikácií interoperability

[oznámené pod číslom C(2012) 4985]

(Text s významom pre EHP)

(2012/464/EÚ)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 6 ods. 1,

keďže:

(1) V článku 12 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra (nariadenie agentúry) ⁽²⁾, sa vyžaduje, aby Európska železničná agentúra (ďalej len „agentúra“) zabezpečila prispôbenie technických špecifikácií interoperability (ďalej len „TSI“) technickému pokroku, trendom na trhu a sociálnym požiadavkám a aby navrhovala Komisii zmeny tých TSI, ktoré považuje za potrebné.

(2) Rozhodnutím C(2007) 3371 z 13. júla 2007 Komisia poskytla agentúre rámcový mandát na vykonávanie určitých činností podľa smernice Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorychlostných železníc ⁽³⁾ a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy ⁽⁴⁾. Na základe podmienok tohto rámcového mandátu bola agentúra požiadaná o revíziu TSI týkajúcich sa vysokorychlostných koľajových vozidiel, nákladných vozňov, rušňov a osobných koľajových vozidiel, hluku, infraštruktúry, energie, riadenia-zabezpečenia a návstenia, prevádzky a riadenia dopravy, telematických aplikácií v nákladnej a osobnej doprave, bezpečnosti železničných tunelov a prístupnosti pre osoby so zníženou pohyblivosťou.

(3) Dňa 31. marca 2011 agentúra vydala odporúčanie o špecifikácii registra infraštruktúry, postupe preukazovania úrovne zhody so základnými parametrami TSI v prípade existujúcich tratí, ako aj z toho vyplývajúce zmeny a doplnenia TSI (ERA/REC/04-2011/INT).

(4) Dňa 9. júna 2011 výbor ustanovený v súlade s článkom 29 ods. 1 smernice 2008/57/ES vydal kladné stanovisko

k návrhu vykonávacieho rozhodnutia Komisie o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel a k návrhu vykonávacieho rozhodnutia Komisie o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry. Po prijatí dvoch aktov Komisie na základe týchto návrhov, menovite vykonávacieho rozhodnutia Komisie 2011/633/EÚ z 15. septembra 2011 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry ⁽⁵⁾ a vykonávacieho rozhodnutia Komisie 2011/665/EÚ zo 4. októbra 2011 o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel ⁽⁶⁾, je v záujme celkovej konzistentnosti potrebné aktualizovať príslušné TSI.

(5) Dodatok A súčasných TSI týkajúcich sa prevádzky a riadenia dopravy odkazuje na verziu 1 prevádzkových predpisov európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS), ktoré boli vypracované na základe špecifikácií požiadaviek na systém (SRS) verzia 2.2.2 Európskeho systému riadenia vlakov (ETCS).

(6) ETCS SRS sú v súčasnosti v stabilnej verzii 2.3.0.d. Túto skutočnosť je potrebné zohľadniť aktualizovaním prevádzkových predpisov ERTMS v TSI týkajúcich sa prevádzky a riadenia dopravy, jednak pre konvenčné, ako aj vysokorychlostné železnice.

(7) Dňa 20. júla 2011 agentúra vydala odporúčanie o revidovaných zásadách a pravidlách prevádzky ERTMS v TSI týkajúcich sa riadenia prevádzky a dopravy pre konvenčné a vysokorychlostné železnice (ERA/REC/08-2011/INT-ERTMS).

(8) Dňa 8. septembra 2011 agentúra vydala odporúčanie o ďalších zmenách a doplneniach TSI s cieľom opraviť chyby a nedostatky (ERA/REC/07-2011/INT).

(9) Z praktických dôvodov je vhodnejšie zmeniť a doplniť rad TSI jedným rozhodnutím Komisie s cieľom vykonať konkrétne opravy a aktualizácie v právnych textoch. Tieto opravy a aktualizácie nevznikajú na základe celkovej revízie TSI ani na základe rozšírenia rozsahu ich geografickej pôsobnosti.

(10) Z toho dôvodu je potrebné zmeniť a doplniť tieto rozhodnutia:

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ L 256, 1.10.2011, s. 1.

⁽⁶⁾ Ú. v. EÚ L 264, 8.10.2011, s. 32.

- rozhodnutie Komisie 2006/861/ES z 28. júla 2006 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „vozový park – nákladné vozne“ transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy ⁽¹⁾,
- rozhodnutie Komisie 2008/163/ES z 20. decembra 2007 o technickej špecifikácii interoperability v súvislosti s aspektom „bezpečnosť v železničných tuneloch“ v systéme transeurópskych konvenčných a vysokorýchlostných železníc ⁽²⁾,
- rozhodnutie Komisie 2008/164/ES z 21. decembra 2007 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa „osôb so zníženou pohyblivosťou“ v transeurópskom konvenčnom železničnom systéme a systéme transeurópskych vysokorýchlostných železníc ⁽³⁾,
- rozhodnutie Komisie 2008/217/ES z 20. decembra 2007 o technickej špecifikácii pre interoperabilitu týkajúcu sa subsystému Infraštruktúra systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc ⁽⁴⁾,
- rozhodnutie Komisie 2008/231/ES z 1. februára 2008 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému prevádzky systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, prijatej podľa článku 6 ods. 1 smernice Rady 96/48/ES, a o zrušení rozhodnutia Komisie 2002/734/ES z 30. mája 2002 ⁽⁵⁾,
- rozhodnutie Komisie 2008/232/ES z 21. februára 2008 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému Železničné koľajové vozidlá systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc ⁽⁶⁾,
- rozhodnutie Komisie 2008/284/ES zo 6. marca 2008 týkajúce sa technickej špecifikácie interoperability vo vzťahu k subsystému „Energia“ systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc ⁽⁷⁾,
- rozhodnutie Komisie 2011/229/EÚ zo 4. apríla 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „koľajové vozidlá – hluk“ transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy ⁽⁸⁾,
- rozhodnutie Komisie 2011/274/EÚ z 26. apríla 2011 o technickej špecifikácii pre interoperabilitu týkajúcej sa subsystému Energia systému transeurópskych konvenčných železníc ⁽⁹⁾,
- rozhodnutie Komisie 2011/275/EÚ z 26. apríla 2011 o technickej špecifikácii pre interoperabilitu týkajúcu sa subsystému infraštruktúry systému transeurópskych konvenčných železníc ⁽¹⁰⁾,

- rozhodnutie Komisie 2011/291/EÚ z 26. apríla 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému železničných koľajových vozidiel – rušňov a osobných železničných koľajových vozidiel – systému transeurópskych konvenčných železníc ⁽¹¹⁾,
- rozhodnutie Komisie 2011/314/EÚ z 12. mája 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ systému transeurópskych konvenčných železníc ⁽¹²⁾.

- (11) Opatrenia ustanovené v tomto rozhodnutí sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného v súlade s článkom 29 ods. 1 smernice 2008/57/ES,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Príloha k rozhodnutiu 2006/861/ES sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou I k tomuto rozhodnutiu.

Článok 2

Príloha k rozhodnutiu 2008/163/ES sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou II k tomuto rozhodnutiu.

Článok 3

Príloha k rozhodnutiu 2008/164/ES sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou III k tomuto rozhodnutiu.

Článok 4

Príloha k rozhodnutiu 2008/217/ES sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou IV k tomuto rozhodnutiu.

Článok 5

Príloha k rozhodnutiu 2008/231/ES sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou V k tomuto rozhodnutiu.

Článok 6

Príloha k rozhodnutiu 2008/232/ES sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou VI k tomuto rozhodnutiu.

Článok 7

Príloha k rozhodnutiu 2008/284/ES sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou VII k tomuto rozhodnutiu.

Článok 8

Príloha k rozhodnutiu 2011/229/EÚ sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou VIII k tomuto rozhodnutiu.

Článok 9

Príloha k rozhodnutiu 2011/274/EÚ sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou IX k tomuto rozhodnutiu.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 344, 8.12.2006, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 64, 7.3.2008, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 64, 7.3.2008, s. 72.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 77, 19.3.2008, s. 1.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ L 84, 26.3.2008, s. 1.

⁽⁶⁾ Ú. v. EÚ L 84, 26.3.2008, s. 132.

⁽⁷⁾ Ú. v. EÚ L 104, 14.4.2008, s. 1.

⁽⁸⁾ Ú. v. EÚ L 99, 13.4.2011, s. 1.

⁽⁹⁾ Ú. v. EÚ L 126, 14.5.2011, s. 1.

⁽¹⁰⁾ Ú. v. EÚ L 126, 14.5.2011, s. 53.

⁽¹¹⁾ Ú. v. EÚ L 139, 26.5.2011, s. 1.

⁽¹²⁾ Ú. v. EÚ L 144, 31.5.2011, s. 1.

Článok 10

Príloha k rozhodnutiu 2011/275/EÚ sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou X k tomuto rozhodnutiu.

Článok 11

Príloha k rozhodnutiu 2011/291/EÚ sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou XI k tomuto rozhodnutiu.

Článok 12

Príloha k rozhodnutiu 2011/314/EÚ sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou XII k tomuto rozhodnutiu.

Článok 13

Toto rozhodnutie sa uplatňuje od 24. januára 2013.

Článok 14

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli 23. júla 2012

Za Komisiu
Siim KALLAS
podpredseda

PRÍLOHA I

Príloha k rozhodnutiu 2006/861/ES (WAG TSI) sa mení a dopĺňa takto:

1. V bode 3.4.3 „Technická zlučiteľnosť“ šiestom odseku sa vypúšťa desiaty zarážka.
 2. Bod 4.2.3.2 sa nahrádza takto:

„4.2.3.2. **Statické zaťaženie na nápravu, hmotnosť na jednotku dĺžky a geometrické charakteristiky vzdialenosti náprav**

Povolené užitočné zaťaženie, ktoré môže vozeň prevážať v prípade tratí do 25 t, sa stanoví uplatňovaním bodov 6.1 a 6.2 normy EN 15528:2008. V prípade charakteristík systémov detekcie vlaku sa na vozne kladú dodatočné požiadavky (pozri prílohu A dodatok 1 TSI CCS).“
 3. V bode 4.2.4.1.2.2 „Prvky brzdového účinku“ sa druhý odsek podbodu „Brzdiace percento“ nahrádza takto:

„Metóda stanovenia brzdnnej hmotnosti/brzdiaceho percenta ostane v platnosti súbežne s metódou profilov spomalenia; tieto hodnoty musí poskytnúť výrobca.“
 4. V bode 4.2.4.1.2.8 „Parkovacia brzda“ sa jedenásty odsek nahrádza takto:

„Minimálny výkon parkovacej brzdy pri bezvetří sa stanoví na základe výpočtov podľa bodu 6 normy EN 14531-6:2009. Hodnota minimálneho výkonu parkovacej brzdy sa vyznačí na jednotke. Toto značenie musí byť v súlade s normou EN 15877-1:2010 (bod 4.5.25).“
 5. V bode 4.2.6.1.1 „Všeobecne“ sa vypúšťa tretí odsek.
 6. V bode 4.2.8 „ÚDRŽBA: KNIHA ÚDRŽBY“ sa vypúšťa piaty odsek.
 7. V bode 4.2.8.1.2 „Správa knihy údržby“ sa vypúšťa prvá zarážka.
 8. Bod 4.3.2.1 sa nahrádza takto:

„4.2.3.1. **Statické zaťaženie na nápravu, hmotnosť na jednotku dĺžky a geometrické charakteristiky vzdialenosti náprav (článok 42.3.2)**

V článku 4.2.3.2 tejto TSI sa špecifikuje hmotnosť na jednotku dĺžky a geometrické charakteristiky vzdialenosti náprav vrátane požiadaviek kladených na vozne (pozri dodatok 1 prílohy A k TSI CCS) týkajúcich sa charakteristík systémov detekcie vlaku.“
 9. V bode 4.3.3.9 „Podmienky prostredia“ sa prvý odsek nahrádza takto:

„Ak je prekročená medzná hodnota klimatických podmienok vymedzená v článku 4.2.6.1.2 tejto TSI, systém sa nachádza v zhoršenom režime. V takomto prípade sa musia posúdiť prevádzkové obmedzenia a poskytnúť informácie železničnému podniku alebo rušňovodičovi.“
 10. Názov bodu 4.3.5.4 sa nahrádza takto:

„4.3.5.4. **Statické zaťaženie na nápravu, hmotnosť na jednotku dĺžky a geometrické charakteristiky vzdialenosti náprav**“
 11. Oddiel 4.8 sa nahrádza takto:

„4.8. REGISTER INFRAŠTRUKTÚRY A EURÓPSKY REGISTER POVOLENÝCH TYPOV VOZIDIEL

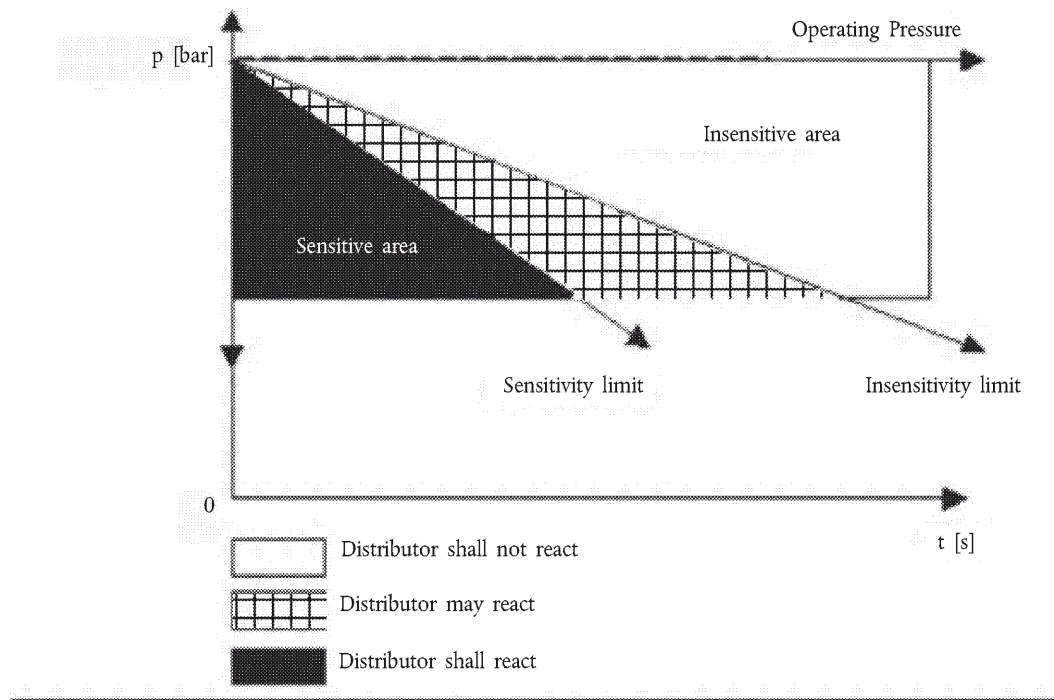
Údaje, ktoré sa majú poskytnúť pre register uvedený v článku 34 smernice 2008/57/ES, sú uvedené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie 2011/665/EÚ zo 4. októbra 2011 o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel (*).
- (*) Ú. v. EÚ L 264, 8.10.2011, s. 32.“
12. Oddiel 7.6.5 sa nahrádza takto:

„7.6.5. Aj keď vozeň dostal povolenie na uvedenie do prevádzky, je potrebné zabezpečiť, aby bol prevádzkovaný na kompatibilných infraštruktúrach.“
 13. V prílohe C oddiele C4 „OBRYSY VOZIDIEL GA, GB, GC“ sa druhý odsek nahrádza takto:

„Náklady a vozidlá vyhovujúce zväčšeným obrysom GA, GB alebo GC, sa povolia iba na tratiach, ktoré sú pre tieto obrysy rozšírené. Všetky pohyby GA, GB a GC na tratiach, ktoré nie sú rozšírené pre tieto obrysy, sa považujú za mimoriadnu zásielku.“

14. Príloha D sa vypúšťa.
15. Príloha H sa vypúšťa.
16. V prílohe I sa obrázok I.5 nahrádza takto:

„Input Pressure (brake pipe pressure)



Obrázok I.5“

17. V prílohe P sa tabuľka P.3 mení a dopĺňa takto:
 - a) Znenie štvrtého riadka od vrchného konca tabuľky („Vysokotlakové prepĺňanie hlavného brzdového potrubia na hodnotu 6 barov po plnom prevádzkovom zabrzdení nesmie spôsobiť zabrzdzenie pokiaľ trvá:“) v poslednom stĺpci „Medzná hodnota“ sa nahrádza takto:

„nastavenie osobných vozňov: do 10 sekúnd
nastavenie nákladných vozňov: do 40 sekúnd“
 - b) Znenie šiesteho riadka od vrchného konca tabuľky („Čas odbrzdenia vlaku po plnom prevádzkovom zabrzdení“) v poslednom stĺpci „Medzná hodnota“ sa nahrádza takto:

„nastavenie osobných vozňov: do 25 sekúnd
nastavenie nákladných vozňov: do 60 sekúnd“
18. V prílohe Q sa tabuľka Q.1 mení a dopĺňa takto:
 - a) V znení piateho stĺpca „Skúšobná prevádzka (Modul V)“ sa piaty riadok od konca „Brzdové doštičky a kotúče“ nahrádza takto:

„12 Mesiacov“
 - b) V znení piateho stĺpca „Skúšobná prevádzka (Modul V)“ sa štvrtý riadok od konca „Brzdové klátiky“ nahrádza takto:

„12 Mesiacov“
19. V prílohe T oddiele T.1.1 „Úvod“ sa prvý odsek nahrádza takto:

„Na tratiach vo Veľkej Británii sú použiteľné tieto obrysy nákladných vozňov: W6, W7, W8 a W9. Tieto obrysy sú opísané ďalej v časti A – W6, v časti B – Vzorový výpočet, v časti C – W7 a W8, a v časti D – W9. Uplatnenie týchto obrysů sa obmedzuje na vozidlá, ktorých bočný pohyb zavesenia a naklonenie sú minimálne. Vozidlá s mäkkým bočným zavesením a/alebo veľkým naklonením sa hodnotia dynamicky podľa notifikovaných národných noriem.“

20. V prílohe V sa oddiel V.2 mení a dopĺňa takto:

a) Prvý odsek sa nahrádza takto:

„Nákladné vozne prevádzkované v Spojenom kráľovstve musia mať vypočítanú ekvivalentnú brzdnú silu, a ak je to potrebné, faktory brzdných síly. Nákladné vozne prevádzkované v členských štátoch iných ako Spojené kráľovstvo musia mať vypočítaný pomer brzdných síly k brzdiacemu percentu. Nákladné vozne určené na prevádzku v Spojenom kráľovstve a v iných členských štátoch musia mať vypočítaný pomer ekvivalentnej brzdných síly k faktorom brzdných síly, ako aj pomer brzdných síly k brzdiacemu percentu.“

b) V podkapitole „Výpočet údajov brzdných síly“ sa vypúšťa bod ii).

21. Príloha AA sa mení a dopĺňa takto:

a) Oddiel Modul SD sa mení a dopĺňa takto:

- i) v pododdieli 4.2 druhom odseku sa vypúšťa šiesta zarážka;
- ii) v pododdieli 10 sa vypúšťajú slová „a najmä tieto:“ a deviatá zarážka.

b) Oddiel Modul SF (Overovanie výrobku) sa mení a dopĺňa takto:

- i) v pododdieli 5 druhom odseku sa vypúšťa tretia zarážka,
- ii) v pododdieli 10 sa vypúšťa druhá zarážka.

c) V oddiele Modul SH2 (Úplný systém riadenia kvality s preskúmaním návrhu) pododdieli 10 sa vypúšťa ôsma zarážka.

22. Príloha FF sa mení a dopĺňa takto:

a) Tabuľka FF 2.1 sa mení a dopĺňa takto:

i) Poznámka v písm. g) sa nahrádza takto:

„g) Štandardné funkcie až do objemu brzdového valca alebo objemu riadiaceho vzduchojemu (fiktívny objem) 14 l.“

ii) Poznámka v písmene k) sa nahrádza takto:

„k) SW 4/3 – s prerušovacím ventilom C3W, plnenie riadiaceho a pomocného vzduchojemu musí trvať skoro ten istý čas.“

b) Tabuľka FF 2.2 sa mení a dopĺňa takto:

i) Znenie posledného stĺpca „Pneumatická brzda“ v deviatom riadku od konca „Oerlikon/ESH 100“ sa nahrádza takto:

„G/P brzda s neuniverzálnym pôsobením s objemom pripojeného brzdového valca alebo s prednastaveným objemom až do 14 l.“

ii) Poznámka v písmene b) sa nahrádza takto:

„b) SW 4C – kontrolované naplnenie riadiaceho vzduchojemu s ochranou proti prebitiu pri odbrzdovaní.“

iii) Poznámka v písmene d) sa nahrádza takto:

„d) Škrtenie (zúženie) brzdového rozvádzača by sa malo stupňovite prispôsobiť objemom pomocných vzduchojemov vozidla.“

c) V tabuľke FF 3 sa štvrtý a piaty riadok od konca nahrádzajú takto:

„DAKO	Ventil úmerný nákladu SL1 alebo SL2	DAKO-DSS
DAKO	Ventil úmerný nákladu SL1 alebo SL2	DAKO-DS“

d) V tabuľke FF8 sa šiesty riadok (PKP) nahrádza takto:

„CNTK	Varšava“
-------	----------

23. Príloha KK sa vypúšťa.

PRÍLOHA II

Príloha k rozhodnutiu 2008/163/ES (SRT TSI) sa mení a dopĺňa takto:

1. Názov „NÁVRH TECHNICKÝCH ŠPECIFIKÁCIÍ PRE INTEROPERABILITU“ sa nahrádza takto:

„TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE INTEROPERABILITY“.

2. V bode 4.2.4.1 „Detektory horúcej ložiskovej skrine“ sa druhý odsek nahrádza takto:

„MI určí traťové detektory horúcej ložiskovej skrine a ich umiestnenie. ŽP uvedie informácie o nich v tabuľkách traťových pomerov.“

3. Bod 4.2.5.9 sa nahrádza takto:

„4.2.5.9. Systém núdzového osvetlenia vo vlaku

Ustanovenie 4.2.7.12 Núdzové osvetlenie HS RST TSI platí aj pre osobné koľajové vozidlá konvenčných železníc, s výnimkou, že sa vyžaduje, aby osvetlenie nezávisle fungovalo 90 minút po zlyhaní hlavnej dodávky energie.“

4. V bode 4.3.2 „Rozhrania so subsystémom Infraštruktúra“ sa záhlavie prvého stĺpca tabuľky nahrádza textom „SRT TSI“.

5. Bod 4.3.2.1 sa nahrádza takto:

„4.3.2.1. Únikové chodníky

Vymedzenie únikových chodníkov je opísané v ustanovení 4.2.2.7 tejto TSI.“

6. V bode 4.3.3 „Rozhrania so subsystémom Energia“ sa záhlavie prvého stĺpca tabuľky nahrádza textom „SRT TSI“.

7. V bode 4.3.4 „Rozhrania so subsystémom riadenie-zabezpečenie-návestenie“ sa záhlavie prvého stĺpca tabuľky nahrádza textom „SRT TSI“.

8. V bode 4.3.5 „Rozhrania so subsystémom Prevádzky a riadenia dopravy“ sa záhlavie prvého stĺpca tabuľky nahrádza textom „SRT TSI“.

9. Bod 4.3.6 „Rozhrania so subsystémom Železničné koľajové vozidlá“ sa mení a dopĺňa takto:

a) Záhlavie prvého stĺpca tabuľky sa nahrádza textom „SRT TSI“.

b) Riadky 9 a 10 tabuľky sa nahrádzajú takto:

„4.2.5.9. Systém núdzového osvetlenia vo vlaku	4.2.7.12	
4.2.5.10. Vypnutie klimatizácie vo vlaku	4.2.7.11.1“	

10. V bode 4.3.7 „Rozhrania so subsystémom PRM“ sa záhlavie prvého stĺpca tabuľky nahrádza textom „SRT TSI“.

11. Oddiel 4.8 sa nahrádza takto:

„4.8. Register infraštruktúry a Európsky register povolených typov vozidiel

Údaje, ktoré sa majú poskytnúť pre registre uvedené v článkoch 34 a 35 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES (*), sú uvedené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie 2011/633/EÚ z 15. septembra 2011 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry (**), a vo vykonávacom rozhodnutí Komisie 2011/665/EÚ zo 4. októbra 2011 o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel (**).

(*) Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

(**) Ú. v. EÚ L 256, 1.10.2011, s. 1.

(***) Ú. v. EÚ L 264, 8.10.2011, s. 32.“

12. V bode 6.2.1 „Postup posudzovania zhody (všeobecne)“ sa znenie „CR SRT TSI“ nahrádza znením „SRT TSI“.

13. Príloha A sa vypúšťa.

14. Príloha B sa vypúšťa.

15. Príloha F sa mení a dopĺňa takto:

- a) V oddiele F.3.1 Modul SB (Preskúmanie typu) pododdiel 3 šiestom odseku sa druhá zarážka nahrádza takto:
- „— Európsky register povolených typov vozidiel vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“.
- b) Oddiel F.3.2 Modul SD (Systém riadenia kvality výroby) sa mení a dopĺňa takto:
- i) V pododdieli 4.1 treťom odseku sa šiesta zarážka nahrádza takto:
- „— register infraštruktúry vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“.
- ii) V pododdieli 10 sa deviatá zarážka nahrádza takto:
- „— register infraštruktúry vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“.
- c) Oddiel F.3.3 Modul SF (Overenie výrobku) sa mení a dopĺňa takto:
- i) V pododdieli 5 druhom odseku sa tretia zarážka nahrádza takto:
- „— register infraštruktúry vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“.
- ii) V pododdieli 10 sa druhá zarážka nahrádza takto:
- „— register infraštruktúry vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“.
- d) Oddiel F.3.4 Modul SG (Overenie jednotky) sa mení a dopĺňa takto:
- i) V pododdieli 3 druhom odseku sa druhá zarážka nahrádza takto:
- „— register infraštruktúry vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“.
- ii) V pododdieli 8 sa ôsma zarážka nahrádza takto:
- „— register infraštruktúry vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“.
- e) Oddiel F.3.5 Modul SH2 (Úplný systém riadenia kvality s preskúmaním konštrukčného riešenia) sa mení a dopĺňa takto:
- i) V pododdieli 4.2 druhom odseku sa siedma zarážka nahrádza takto:
- „— register infraštruktúry alebo Európsky register povolených typov železničných vozidiel vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“.
- ii) V pododdieli 10 sa ôsma zarážka nahrádza takto:
- „— register infraštruktúry vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“.
-

PRÍLOHA III

Príloha k rozhodnutiu 2008/164/ES (PRM TSI) sa mení a dopĺňa takto:

1. Bod 4.1.2.18.1 sa nahrádza takto:

„4.1.2.18.1. Výška nástupišťa

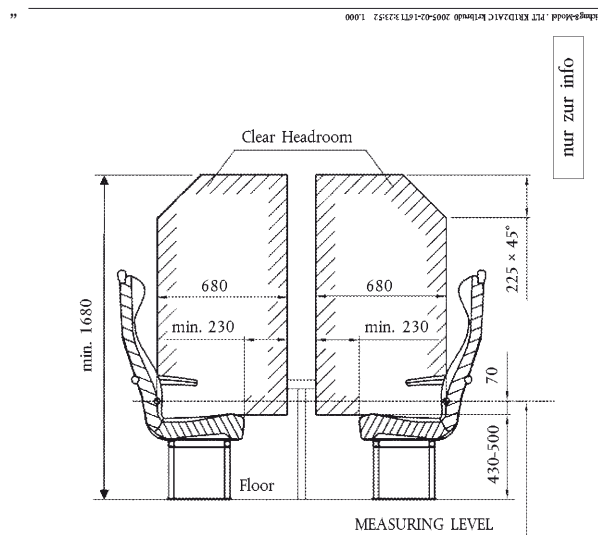
Pre nástupišťa vysokorýchlostnej železničnej siete, pri ktorých majú zastavovať vlaky, ktoré sú v súlade s TSI Vysokorýchlostné železničné koľajové vozidlá, v bežnej komerčnej prevádzke, sa hodnoty stanovujú v TSI HS INS (bod 4.2.20.4).

Pre nástupišťa vysokorýchlostnej železničnej siete, pri ktorých nemajú zastavovať žiadne vlaky, ktoré sú v súlade s TSI Vysokorýchlostné železničné koľajové vozidlá, v bežnej komerčnej prevádzke, sa povoľujú dve nominálne hodnoty pre výšku nástupišťa: 550 mm a 760 mm nad úrovňou hlavy koľajnice. Odchýlky od týchto hodnôt musia byť v rozmedzí od -35 mm do $+0$ mm.

Pre nástupišťa konvenčnej železničnej siete, pri ktorých majú zastavovať električky (napr. Stadtbahn alebo Tram-Train), sa povoľuje nominálna výška nástupišťa od 300 mm do 380 mm. Odchýlky od týchto hodnôt musia byť v rozmedzí od ± 20 mm.

V oblúkoch s polomerom menej ako 500 m sa povoľuje, aby bola výška nástupišťa väčšia alebo menšia ako stanovená výška za predpokladu, že prvý použiteľný schodík vozidla spĺňa požiadavky znázornené na obrázku 11 v bode 4.2.2.12.1.“

2. V bode 4.2.2.2.1 „Prednostné sedadlá“ sa obrázok 3 nahrádza takto:

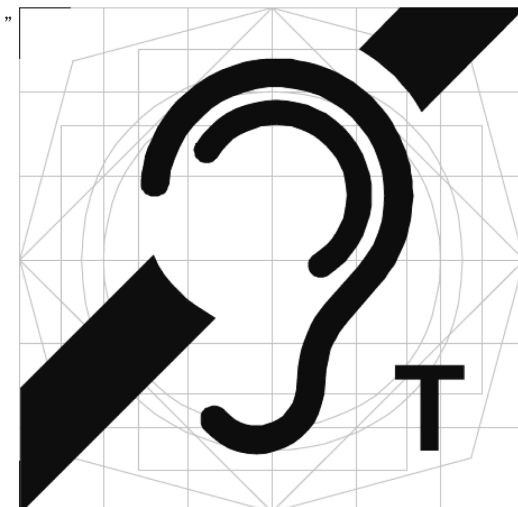


Obrázok 3“

3. V bode 7.3.2 „Železničné koľajové vozidlá“ sa tretí odsek nahrádza takto:

„Táto TSI sa nevzťahuje na železničné koľajové vozidlá, ktoré sa obnovujú alebo modernizujú podľa podmienok už podpísanej zmluvy alebo v rámci záverečnej fázy verejnej súťaže ku dňu nadobudnutia účinnosti tejto TSI.“

4. V prílohe N „Značenie pre PRM“ sa obrázok 1 nahrádza takto:



Obrázok 1“

PRÍLOHA IV

Príloha k rozhodnutiu 2008/217/ES (TSI HS INF) sa mení a dopĺňa takto:

1. V oddiele 2.1 „Definícia oblasti infraštruktúry“ sa druhý odsek nahrádza takto:

„Štrukturálny subsystém Infraštruktúra systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc zahŕňa koľaje, výhybky a križovatky vysokorýchlostných tratí v rámci rozsahu pôsobnosti stanoveného v kapitole 1.“

2. V bode 4.2.1 „Všeobecné ustanovenia“ sa deviaty odsek nahrádza takto:

„Výkonnosť úrovně vysokorýchlostných vlakov sa môžu zvýšiť aj použitím špecifických systémov, ako je napríklad naklápanie vozidlovej skrine. Pre jazdu takých vlakov sa povolia osobitné podmienky za predpokladu, že nespôsobia obmedzenia pre vysokorýchlostné vlaky, ktoré nie sú vybavené takým zariadením.“

3. V bode 4.2.3 „Minimálny prechodový prierez infraštruktúry“ sa vypúšťa tretí odsek.

4. V bode 4.2.8.1 „Nedostatok prevýšenia na priebežnej koľaji a na priamej trati výhybiek a križovatiek“ sa vypúšťa poznámka v písmene a).

5. Bod 4.2.9.2 „Hodnoty konštrukčného riešenia“ sa mení a dopĺňa takto:

a) Prvý odsek sa nahrádza takto:

„Projektované hodnoty rozchodu koľaje, profilu hlavy koľajnice a sklonu koľajnice pre priebežnú trať sa musia zvoliť tak, aby sa nepresiahli hraničné hodnoty ekvivalentnej kužeľovitosti stanovené v tabuľke 1, keď sa modeluje prechod nasledujúcich dvojkoleší s ohľadom na projektované traťové podmienky (simulácia výpočtom podľa normy EN 15302:2008 + A1:2010).

— S 1002 ako sa vymedzuje v norme EN 13715:2006 + A1:2010 so SR = 1 420 mm

— S 1002 ako sa vymedzuje v norme EN 13715:2006 + A1:2010 so SR = 1 426 mm

— GV 1/40 ako sa vymedzuje v norme EN 13715:2006 + A1:2010 so SR = 1 420 mm

— GV 1/40 ako sa vymedzuje v norme EN 13715:2006 + A1:2010 so SR = 1 426 mm“

b) Tabuľka 1 sa nahrádza takto:

„Rýchlostný rozsah (km/h)“	Hraničné hodnoty ekvivalentnej kužeľovitosti
$v \leq 160$	Posúdenie sa nevyžaduje
$160 < v \leq 280$	0,20
$v > 280$	0,10“

6. V bode 4.2.9.3.1 „Minimálne hodnoty stredného rozchodu koľaje“ sa tabuľka nahrádza takto:

„Rýchlostný rozsah (km/h)“	Minimálna hodnota stredného rozchodu koľaje (mm) na 100 m v prevádzke
$v \leq 200$	1 430
$200 < v \leq 230$	1 432
$230 < v \leq 250$	1 433
$v > 250$	1 434“

7. V bode 4.2.11 „Sklon koľajníc“ sa druhý odsek v písmene a) „Priebežná trať“ nahrádza takto:

„Sklon koľajnice pre danú trať sa musí zvoliť v rozsahu 1/20 až 1/40.“

8. V bode 4.2.13.1 „Trate kategórie I“ pododdiel „Pozdĺžne zaťaženie“ sa vypúšťa posledný odsek.

9. Bod 4.2.14.1 sa nahrádza takto:

„4.2.14.1. Zvislé zaťaženie

Konštrukcie musia mať také konštrukčné riešenie, aby dokázali odolať zvislému zaťaženiu v súlade s nasledujúcimi modelmi zaťaženia, vymedzenými v norme EN 1991-2:2003:

- a) model zaťaženia 71, ako sa stanovuje v norme EN 1991-2:2003 odsek 6.3.2 (2)P;
- b) model zaťaženia SW/0 pre spojité mosty, ako sa stanovuje v norme EN 1991-2:2003 odsek 6.3.3 (3)P.

Modely zaťaženia sa vynásobia činiteľom alfa (α), ako sa stanovuje v norme EN 1991-2:2003 odsek 6.3.2 (3)P a odsek 6.3.3 (5)P. Hodnota α sa musí rovnať 1 alebo musí byť vyššia.

Účinky zaťaženia z modelov zaťaženia sa musia zvýšiť o dynamický činiteľ ϕ (Φ), ako sa stanovuje v norme EN 1991-2:2003 odsek 6.4.3 (1)P a odsek 6.4.5.2 (2).

Maximálna zvislá odchýlka mostovky nesmie prekročiť hodnoty stanovené v odseku A2.4.4.2.3 (1) prílohy A2 k norme EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005.“

10. V bode 4.2.14.2 „Dynamická analýza“ sa tretí odsek nahrádza takto:

„Maximálne prípustné vrcholné projektované hodnoty zrýchlenia mostovky vypočítané pozdĺž línie koľaje nesmú prekročiť hodnoty stanovené v odseku A2.4.4.2.1 (4) P prílohy A2 k norme EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005. V konštrukčnom riešení mostov sa musia zohľadniť najnepriaznivejšie účinky zvislého zaťaženia špecifikovaného v odseku 4.2.14.1 alebo modelu zaťaženia HSLM, v súlade s normou EN 1991-2:2003 odsek 6.4.6.5 (3).“

11. Bod 4.2.14.4 sa nahrádza takto:

„4.2.14.4 Bočné rázy

V konštrukčnom riešení konštrukcií sa musí zohľadniť bočný ráz, ako sa stanovuje v norme EN 1991-2:2003 odsek 6.5.2 (2)P a (3). Uplatňuje sa na priamej koľaji aj na koľaji v oblúku.“

12. V bode 4.2.14.5 „Pôsobenie v dôsledku trakcie a brzdenia (pozdĺžne zaťaženie)“ sa prvý odsek nahrádza takto:

„V konštrukčnom riešení konštrukcií sa musia zohľadniť trakčné a brzdné sily, ako sa stanovuje v norme EN 1991-2:2003 odsek 6.5.3 (2)P, (4), (5) a (6). Smer trakčných a brzdných síl musí zohľadňovať povolené smery jazdy na každej koľaji.“

13. V bode 4.2.18 „Elektrické vlastnosti“ sa vypúšťa druhý odsek.

14. V bode 4.2.23.1 „Krajnica pozdĺž koľají“ sa druhý odsek nahrádza takto:

„Na tratiach kategórie II a III sa musí zabezpečiť podobná krajnica všade tam, kde je toto opatrenie primerane použiteľné. Keď tento priestor nie je možné zabezpečiť, železničné podniky musia byť informované o tejto špecifickej situácii.“

15. V bode 4.7 „Zdravotné a bezpečnostné podmienky“ sa tretí odsek nahrádza takto:

„Keď personál vykonávajúci údržbu subsystému vysokorýchlostná infraštruktúra pracuje na koľaji alebo v jej blízkosti, musí mať oblečený reflexný odev s označením EC.“

16. Bod 4.8 sa nahrádza takto:

„4.8. Register infraštruktúry a Európsky register povolených typov vozidiel

Údaje, ktoré sa majú poskytnúť pre register uvedený v článku 35 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES (*), sú uvedené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie 2011/633/EÚ z 15. septembra 2011 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry (**).

(*) Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

(**) Ú. v. EÚ L 256, 1.10.2011, s. 1.“

17. V bode 5.3.1.1 „Profil hlavy koľajnice“ sa písm. a) a b) nahrádzajú takto:

„a) Priebežná trať

Profil hlavy koľajnice sa zvolí z rozsahu stanoveného v norme EN 13674-1:2011 príloha A.

b) Výhybky a križovatky

Profil hlavy koľajnice sa zvolí z rozsahu stanoveného v prílohe A k norme EN 13674-1:2011 a v prílohe A k norme EN 13674-2:2006 + A1:2010.“

18. Bod 5.3.1.3 sa nahrádza takto:

„5.3.1.3. Druh a kvalita ocele

a) Priebežná trať

Druh a kvalita koľajnicovej ocele musí byť v súlade s normou EN13674-1:2011 kapitola 5.

b) Výhybky a križovatky

Druh a kvalita koľajnicovej ocele musí byť v súlade s normou EN13674-2:2006 + A1:2010 kapitola 5.“

19. V bode 5.3.2 „Systémy upevnenia koľajnic“ sa vypúšťa písmene d).

20. V bode 6.1.6.2 „Posudzovanie systému upevnenia“ sa vypúšťa druhá zarážka.

21. V bode 7.3.5 „Osobitosti fínskej siete“ sa tabuľka v pododdiel „Ekvivalentná kužeľovitost“ nahrádza takto:

„Rýchlostný rozsah (km/h)	Minimálna hodnota stredného rozchodu na 100 m (mm)
$v \leq 160$	Posúdenie sa nevyžaduje
$160 < v \leq 200$	1 519
$200 < v \leq 230$	1 521
$230 < v \leq 250$	1 522
$v > 250$	1 523“

22. V bode 7.3.6.2 oddiele „Nástupištia (oddiel 4.2.20)“ pododdiel „Minimálna dĺžka nástupišťa“ sa vypúšťa druhý odsek.

23. Príloha A sa mení a dopĺňa takto:

a) V tabuľke A1 sa vypúšťa riadok „5.3.2.d. Elektrický odpor“.

b) V tabuľke A2 sa vypúšťa riadok „4.2.18. Elektrické vlastnosti“.

24. V prílohe B1 v tabuľke B1 sa vypúšťa riadok „4.2.18 Elektrické vlastnosti“.

25. V prílohe C sa názov kapitoly „Modul A: Vnútorná kontrola výroby“ nahrádza názvom kapitoly „Modul A1: Vnútorná kontrola konštrukčného riešenia s overením výroby“.

26. Príloha D sa vypúšťa.

27. Príloha F sa vypúšťa.

28. V prílohe H sa vypúšťa štvrtý riadok.

PRÍLOHA V

Príloha k rozhodnutiu 2008/231/ES (TSI HS OPE) sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA A

PREVÁDZKOVÉ PREDPISY ERTMS

Prevádzkové predpisy pre ERTMS/ETCS a ERTMS/GSM-R sa stanovujú v technickom dokumente „Zásady a pravidlá prevádzky ERTMS – verzia 2“ uverejnenom na webovej lokalite ERA (<http://www.era.europa.eu>).“

PRÍLOHA VI

Príloha k rozhodnutiu 2008/232/ES (TSI HS RST) sa mení a dopĺňa takto:

1. V bode 3.4.3 „Technická kompatibilita“ pododdielu „Základná požiadavka 2.4.3. § 3“ druhom pododseku sa vypúšťa osemnásť zarážka.
2. V oddiele 3.7 „Prvky subsystému železničných koľajových vozidiel, ktoré sa týkajú základných požiadaviek“ sa v tabuľke vypúšťa posledný riadok „Registre infraštruktúry a železničných koľajových vozidiel“.
3. V oddiele 4.1 „Úvod“ sa tretí odsek nahrádza touto vetou:
„Spoločné vlastnosti subsystému železničných koľajových vozidiel sa vymedzujú v oddiele 4 tejto TSI.“
4. V bode 4.2.2.5 sa vypúšťa druhý odsek.
5. V bode 4.2.3.1 sa tretí odsek nahrádza takto:
„Posúdený obrys musí byť uvedený v osvedčení ES o overení železničných koľajových vozidiel týkajúcom sa preskúmania typu alebo konštrukčného riešenia.“
6. V bode 4.2.3.3.2.1 „Vlaky triedy 1“ sa siedmy odsek nahrádza takto:
„Ak nie je možné pri vozidlách s nezávisle sa otáčajúcimi kolesami zabrániť nepravým výstražným signálom pomocou identifikačného čísla vlaku, musí sa uprednostniť vozidlový detekčný systém, a to za predpokladu, že sa monitorujú všetky ložiská kolies.“
7. V bode 4.2.3.3.2.3.2 „Funkčné požiadavky na vozidlo“ sa tretí odsek nahrádza takto:
„Alternatívne k tejto požiadavke týkajúcej sa úrovni na spustenie výstražného signálu je na základe vzájomnej dohody medzi manažérom infraštruktúry a železničným podnikom povolené, aby sa vlaky označovali vlakovým identifikačným systémom a aby sa použili dohodnuté špecifické úrovne na spustenie výstražného signálu, ktoré sa odlišujú od uvedených úrovni.“
8. V bode 4.2.3.4.3 „Hraničné hodnoty namáhania koľaje“ sa v písmene b) „Pozdĺžne zaťaženie“ štvrtý odsek nahrádza takto:
„prípád 2: pre ostatné prípady brzdzenia, ako napr. bežné prevádzkové brzdzenie na zníženie rýchlosti alebo jednorazové brzdzenie na zastavenie, alebo opakované brzdzenie na udržanie rýchlosti, používanie brzdy a maximálnu brzdnú silu povolenú v daných podmienkach stanoví manažér infraštruktúry pre každú príslušnú trať. Akékoľvek obmedzenia brzdného výkonu vymedzené v časti 4.2.4.5 musia byť zdôvodnené a zohľadnené v prevádzkových predpisoch.“
9. V bode 4.2.3.4.5 „Konštrukcia zabezpečujúca stabilitu vozidla“ sa tretí odsek nahrádza takto:
„Rozsah rýchlostných hodnôt a kužeľovitosti, pre ktoré je vozidlo skonštruované ako stabilné, musí byť špecifikovaný a certifikovaný.“
10. V bode 4.2.3.4.7 „Projektované hodnoty profilov kolies“ v tabuľke 4 sa znenie v stĺpci „Profil hlavy koľajnice“ pri riadkoch „skúšobná podmienka č.“ 5 a 6 nahrádza takto:
„časť koľajnice 60 E 2 vymedzená v norme EN 13674-1:2003/A1:2007“.
11. Bod 4.2.3.7 sa nahrádza takto:
„4.2.3.7. Minimálny polomer oblúka
Tento parameter je rozhraním so subsystémom infraštruktúry vysokorýchlostných železníc, pretože minimálne polomery oblúkov, ktoré sa majú zohľadniť, sú na jednej strane vymedzené pre vysokorýchlostné koľaje (na základe nedostatku prevýšenia) a na strane druhej pre odstavné koľaje. Uvedie sa odkaz na časti 4.2.6 a 4.2.24.3 TSI infraštruktúra vysokorýchlostných železníc 2006.“
12. V bode 4.2.4.5 „Brzdy na vírivý prúd“ druhom odseku sa prvá zarážka nahrádza takto:
„na núdzové brzdzenie na všetkých tratiach okrem špecifických prípojných tratí“.
13. V bode 4.2.4.5 „Brzdy na vírivý prúd“ druhom odseku sa druhá zarážka nahrádza takto:
„na plné alebo normálne prevádzkové brzdzenie na úsekoch tratí, kde je použitie povolené manažérom infraštruktúry“.

14. Bod 4.2.6.1 sa nahrádza takto:

„4.2.6.1. Vonkajšie podmienky

Železničné koľajové vozidlá a všetky ich časti musia spĺňať požiadavky tejto TSI v rámci klimatických zón T1 alebo T2 alebo T3, ako je špecifikované v norme EN50125-1:1999, v ktorých majú byť tieto vozidlá prevádzkované.“

15. V bode 4.2.6.2.2 „Aerodynamické zaťaženie cestujúcich na nástupišti“ pododdiel „Skúšobné podmienky“ sa druhý odsek nahrádza takto:

„Ak je posudzovanie úspešné pri výške nástupišťa 240 mm alebo nižšej, vlak sa považuje za vyhovujúci na všetky trate.“

16. V bode 4.2.7.2.2 „Protipožiarne opatrenia“ sa tretí odsek nahrádza takto:

„Požiadavky zhody sú určené v časti 7.1.7.“

17. V bode 4.2.7.4.2.1 „Návestné trúbky – Všeobecne“ sa za písmeno d) vkladá tento text:

„alebo

e) Dve návestné trúbky spúšťané osobitne. Základné frekvencie tónov návestných trúbok musia byť:

Vysoký tón: 660 Hz ± 30 Hz

Nízky tón: 370 Hz ± 20 Hz“.

18. V bode 4.2.7.4.2.5 „Návestné trúbky – Požiadavky na zložku interoperability“ sa vkladá tento text:

„alebo

660 Hz ± 30 Hz“.

19. V bode 4.2.8.3.6.1 „Statická prítláčna sila“ písm. b) „Nastavenie strednej prítláčnej sily zberača a integrácia do subsystému Železničné koľajové vozidlá“ sa vypúšťa piaty odsek.

20. V bode 4.2.10.1 „Zodpovednosti“ sa vypúšťa piaty odsek.

21. V bode 4.2.10.2.2 „Dokumentácia údržby“ prvom odseku sa štvrtá zarážka nahrádza takto:

„— hraničných hodnôt týkajúcich sa bezpečnosti/interoperability: Pri prvkoch alebo dieloch týkajúcich sa bezpečnosti/interoperability podľa tejto TSI sa v tomto dokumente udávajú merateľné hraničné hodnoty, ktoré sa nesmú prekročiť počas prevádzky (vrátane prevádzky v mimoriadnych podmienkach).“

22. V bode 4.2.10.3 „Správa knihy údržby“ štvrtom odseku sa vypúšťa prvá zarážka.

23. V bode 4.2.10.4 „Správa informácií o údržbe“ sa vypúšťa prvá zarážka.

24. Oddiel 4.8 sa nahrádza takto:

„4.8. Register infraštruktúry a Európsky register povolených typov vozidiel

Údaje, ktoré sa majú poskytnúť pre register uvedený v článku 34 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES (*), sú uvedené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie 2011/665/EÚ zo 4. októbra 2011 o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel (**).

(*) Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

(**) Ú. v. EÚ L 264, 8.10.2011, s. 32.“

25. Bod 7.1.3 sa nahrádza takto:

„Nové železničné koľajové vozidlá s existujúcim konštrukčným riešením necertifikované podľa predchádzajúcej verzie (2002) TSI HS RST

Pokiaľ ide o nové železničné koľajové vozidlá s existujúcim konštrukčným riešením, v prípade železničných koľajových vozidiel triedy 2, ktoré nepatrili do rozsahu pôsobnosti predchádzajúcej verzie (2002) TSI HS RST, sa povoľuje počas prechodného obdobia 4 rokov so začiatkom od dátumu uplatňovania tejto TSI (t. j. 1. septembra 2008) schváliť uvedenie takýchto železničných koľajových vozidiel do prevádzky bez uplatňovania tejto TSI HS RST. V takomto prípade sa uplatňujú notifikované vnútroštátne predpisy. Po uplynutí prechodného obdobia 4 rokov sa uskutoční posúdenie zhody so súčasnou TSI HS RST, aby sa umožnilo uvedenie príslušných nových železničných koľajových vozidiel do prevádzky.

Existujúce konštrukčné riešenie podľa častí 7.1.2 a 7.1.3 predstavuje osobitné konštrukčné riešenie, ktoré sa už použilo na výrobu typu železničných koľajových vozidiel, ktorý už bol schválený na uvedenie do prevádzky v členskom štáte pred dátumom uplatňovania tejto TSI.“

26. Bod 7.1.8.2 sa nahrádza takto:

„7.1.8.2. Budúce dohody

V akejkoľvek budúcej dohode alebo pri zmene existujúcich dohôd, najmä tých, ktoré zahŕňajú obstaranie železničných koľajových vozidiel a ktorých konštrukčné riešenie nie je certifikované v súlade s TSI, sa musia zohľadniť právne predpisy EÚ a tejto TSI. Členské štáty oznámia znenie týchto dohôd/zmien Komisii. Vtedy sa použije rovnaký postup ako v časti 7.1.8.1.“

27. V bode 7.3.2.7 „Detekcia horiacej ložiskovej skrine pri vlakoch triedy 2 [časť 4.2.3.3.2.3]“ sa pododdiel „Funkčné požiadavky na vozidlo“ nahrádza takto:

„Funkčné požiadavky na vozidlo

Vyžaduje sa vzájomná dohoda medzi manažérom infraštruktúry a železničným podnikom, aby vlaky boli označené vlakovým identifikačným systémom a aby boli použité špecifické úrovne spustenia výstrahy.“

28. V bode 7.3.2.10 „Maximálna dĺžka vlaku [časť 4.2.3.5]“ sa pododdiel „Špecifický prípad pre trate vo Veľkej Británii“ nahrádza takto:

„Špecifický prípad pre trate vo Veľkej Británii:

Kategória 'P' – permanentný

TSI subsystému Infraštruktúra vysokorýchlostných železníc z roku 2006 obsahuje špecifický prípad pre britskú sieť, ktorá si vyžaduje, aby mali nástupištia na zmodernizovaných tratiach použiteľnú dĺžku najmenej 300 m. Dĺžka vysokorýchlostných vlakov určených na prevádzku na britskej sieti musí byť kompatibilná s dĺžkou nástupišťa, pri ktorých majú vlaky zastaviť.“

29. V bode 7.3.2.19 „Zberač [časť 4.2.8.3.6]“ sa pododdiel „Špecifický prípad pre vlaky prevádzkované na sieti vo Veľkej Británii“ nahrádza takto:

„Špecifický prípad pre vlaky prevádzkované na sieti vo Veľkej Británii:

Kategória ‚P‘ – permanentný

Pre trate kategórie II a III nesmú byť hlavy zberača vybavené izolovanými rohmi, ak nie sú povolené na osobitných trasách.

Pre trate kategórie II a III musí byť šírka vodivej časti hlavy zberača 1 300 mm.

Zberače musia mať pracovný rozsah 2,1 m.

Hlavy zberača musia mať maximálnu šírku pozdĺž trate 400 mm.“

30. V bode 7.3.2.19 „Zberač [časť 4.2.8.3.6]“ pododdiel „Prierez zberača“ sa druhý odsek nahrádza takto:

„Pre všetky rýchlosti až do traťovej rýchlosti, maximálny sklon, maximálna rýchlosť vetra, pri ktorých je možná neobmedzená prevádzka a extrémna rýchlosť vetra.“

31. Príloha F sa mení a dopĺňa takto:

a) V oddiele F.3.1 Modul SB (Preskúmanie typu) pododdiel 3 sa v šiestom odseku druhá zarážka nahrádza takto:

„Európsky register povolených typov vozidiel vrátane všetkých informácií špecifikovaných v TSI“.

b) Oddiel F.3.2 Modul SD: Systém riadenia kvality výroby sa mení a dopĺňa takto:

i) v pododdieli 4.2 druhom odseku sa vypúšťa šiesta zarážka;

ii) v pododdieli 10 sa vypúšťajú slová „najmä tieto:“ a deviata zarážka.

c) Oddiel F.3.3 Modul SF: Overenie výrobku sa mení a dopĺňa takto:

i) v pododdieli 5 druhom odseku sa vypúšťa tretia zarážka;

ii) v pododdieli 10 sa vypúšťa druhá zarážka.

d) Oddiel F.3.4 Modul SH2 (Úplný systém riadenia kvality s preskúmaním konštrukčného riešenia) sa mení a dopĺňa takto:

i) v pododdiel 4.2 druhom odseku sa siedma zarážka nahrádza takto:

„Európsky register povolených typov vozidiel vrátane všetkých informácií špecifikovaných v TSI“;

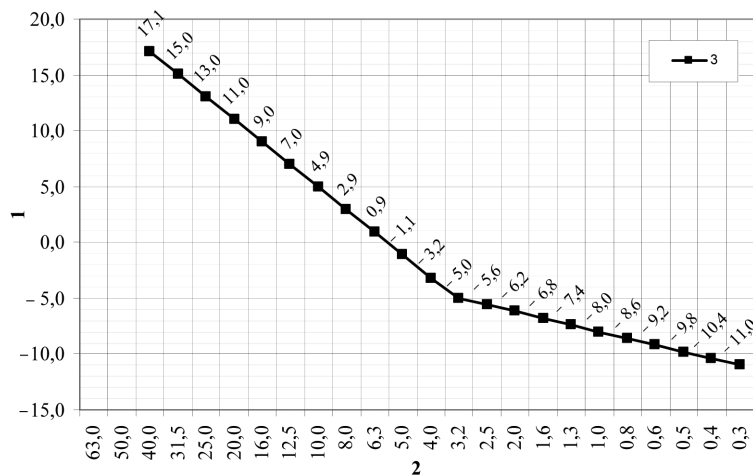
ii) v pododdiel 10 sa vypúšťa ôsma zarážka.

32. Príloha I sa vypúšťa.

33. V prílohe N sa obrázok N1 nahrádza takto:

„Obrázok N1

Spektrum hraničných hodnôt drsnosti referenčnej koľaje



Legenda:

1. Úroveň drsnosti v pásme 1/3 oktávy v dB
2. Vlnová dĺžka v cm“

3. Úroveň drsnosti v pásme 1/3 oktávy v dB

34. V prílohe P časti P.1 „Úvod“ sa prvý odsek nahrádza takto:

„V tejto prílohe sa opisuje postup, ktorý sa musí dodržať pri určovaní spomalenia a_i (m/s^2) pre rozsah rýchlostí $[v_{i-1}, v_i]$ v mimoriadnych podmienkach prípadu B v tabuľke 6 časti 4.2.4.1 tejto TSI a so zodpovedajúcimi maximálnymi hodnotami brzdných dráh v tabuľke 7 časti 4.2.4.1 tejto TSI.“

PRÍLOHA VII

Príloha k rozhodnutiu 2008/284/ES (TSI HS ENE) sa mení a dopĺňa takto:

1. V bode 4.2.2 „Napätie a kmitočet“ sa druhý odsek nahrádza takto:

„Napätie a frekvencia na výstupoch z trakčnej napájacej stanice a na zberači musia vyhovovať ustanoveniu 4 normy EN 50163:2004. Zhoda sa preukazuje pomocou posúdenia konštrukčného riešenia.“

2. V bode 4.2.3 „Výkonnosť systému a inštalovaný výkon“ sa druhý odsek nahrádza takto:

„Konštrukčným riešením subsystému energia sa musí zabezpečiť, aby elektrické napájanie bolo schopné dosiahnuť stanovenú výkonnosť.“

3. V bode 4.2.4 „Rekuperáčne brzdenie“ sa druhý odsek nahrádza takto:

„Nevyžaduje sa, aby systémy elektrického napájania jednosmerným prúdom boli konštrukčne riešené tak, aby umožňovali použitie rekuperačného brzdenia ako prevádzkovej brzdy.“

4. V bode 4.2.6 „Vonkajšia elektromagnetická kompatibilita“ sa prvý odsek nahrádza takto:

„Vonkajšia elektromagnetická kompatibilita nie je špecifická vlastnosť transeurópskej vysokorýchlostnej železničnej siete. Zariadenia elektrického napájania sa musia zhodovať s normou EN 50121-2:2006, aby sa splnili všetky požiadavky týkajúce sa elektromagnetickej kompatibility.“

5. V bode 4.2.9.2 „Geometria nadzemného trolejového vedenia“ sa vypúšťa štvrtý odsek.

6. V bode 4.2.10 „Súlád systému nadzemného trolejového vedenia s prechodovým prierezom infraštruktúry“ sa prvý odsek nahrádza takto:

„Konštrukčné riešenie nadzemného trolejového vedenia musí byť v súlade s prechodovými prierezmi infraštruktúry vymedzenými v ustanovení 4.2.3 TSI Infraštruktúra vysokorýchlostných tratí. Konštrukčné riešenie nadzemného trolejového vedenia musí byť v súlade s kinematickými obrysami vozidiel.“

7. V bode 4.2.15 „Stredná prítláčná sila“ sa siedmy odsek nahrádza takto:

„Nové trate môžu taktiež umožňovať použitie zberačov sledujúcich krivky C1 alebo C2. Existujúce trate si môžu vyžadovať použitie zberačov sledujúcich krivky C1 alebo C2.“

8. V bode 4.2.20 „Prúdová zafaziteľnosť, systémy s jednosmerným prúdom, stojace vlaky“ sa štvrtý odsek nahrádza takto:

„Posudzovanie zhody sa vykonáva v súlade s prílohou A.4.1 k norme EN 50367:2006.“

9. Bod 4.2.21 „Úseky s oddelenými fázami“ sa mení a dopĺňa takto:

- a) Druhý odsek sa nahrádza takto:

„Musia byť k dispozícii primerané prostriedky umožňujúce, aby sa vlak, ktorý zastavil v úseku s oddelenými fázami, mohol znovu uviesť do pohybu. Neutrálny úsek musí byť napojiteľný na susedné úseky diaľkovo ovládanými úsekovými odpojovačmi.“

- b) V pododdiele „Trate kategórie II a III“:

- i) sa druhý odsek nahrádza takto:

„Pre trate kategórie II a III sa môžu zvoliť oddeľujúce úseky špecifikované pre trate kategórie I alebo konštrukčné riešenie podľa obrázku 4.2.21. V prípade obrázku 4.2.21 sa stredný úsek musí napojiť na vedenie spätného prúdu, neutrálne úseky d) sa môžu tvoriť izolátormi neutrálneho úseku a ich rozmery sú takéto:“;

- ii) sa piaty odsek vypúšťa.

10. V bode 4.2.22.1 sa tretí odsek nahrádza takto:

„Manažéri infraštruktúry susediacich úsekov sa musia dohodnúť na možnosti a) alebo b), a to vzhľadom na prevládajúce okolnosti.“

11. V bode 4.2.23 „Koordináčne opatrenia týkajúce sa elektrickej ochrany“ sa prvý odsek nahrádza takto:

„Návrh koordinácie elektrickej ochrany subsystému energia musí byť v súlade s požiadavkami uvedenými podrobne v ustanovení 11 normy EN 50388:2005.“

12. Bod 4.2.25 sa nahrádza takto:

„4.2.25. Účinky harmonických kmitov a dynamické účinky

Subsystém energia vysokorýchlostných železníc musí odolať prepätiam vytváraným harmonickými kmitmi koľajových vozidiel až do výšky hraničných hodnôt uvedených v ustanovení 10.4 normy EN 50388:2005 v prípade napájania striedavým prúdom. Posudzovanie zhody pozostáva zo štúdie compatibility, v ktorej sa preukáže, že prvok subsystému môže odolať harmonickým kmitom až do výšky určených hraničných hodnôt podľa ustanovenia 10 normy EN 50388:2005. Posudzovanie zhody sa vykonáva v súlade s ustanovením 10 normy EN 50388:2005.“

13. Oddiel 4.8 sa nahrádza takto:

„4.8. **Register infraštruktúry a Európsky register povolených typov vozidiel**

Údaje, ktoré sa majú poskytnúť pre register uvedený v článku 35 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES (*), sú uvedené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie 2011/633/EÚ z 15. septembra 2011 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry (**).

(*) Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

(**) Ú. v. EÚ L 256, 1.10.2011, s. 1.“

14. V bode 6.2.2.1 „Všeobecné ustanovenia“ sa prvý odsek nahrádza takto:

„Pre postup posudzovania subsystému energia si môže obstarávateľ alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Únii zvoliť buď:

- postup overovania jednotky (modul SG) opísaný v prílohe A.3 k tejto TSI, alebo
- postup založený na úplnom systéme riadenia kvality s preskúmaním konštrukčného riešenia (modul SH2) uvedený v prílohe A.3 k tejto TSI.“

15. Príloha D sa vypúšťa.

16. Príloha E sa vypúšťa.

PRÍLOHA VIII

V prílohe k rozhodnutiu 2011/229/EÚ (TSI CR Hluk) sa bod 4.8.2 nahrádza takto:

„4.8.2. Európsky register povolených typov vozidiel

Údaje, ktoré sa majú poskytnúť pre register uvedený v článku 34 smernice 2008/57/ES, sú uvedené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie 2011/665/EÚ zo 4. októbra 2011 o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel (*).

(*) Ú. v. EÚ L 264, 8.10.2011, s. 32.“

PRÍLOHA IX

Príloha k rozhodnutiu 2011/274/EÚ (TSI CR ENE) sa mení a dopĺňa takto:

1. V bode 4.1 „Úvod“ sa tretí odsek nahrádza takto:

„S prihliadnutím na všetky príslušné základné požiadavky sa subsystém energia charakterizuje pomocou špecifikácií určených v ustanoveniach 4.2 až 4.7.“

2. V bode 4.2.3 „Napätie a kmitočet“ sa vypúšťa štvrtý odsek.

3. V bode 4.2.4.1 „Maximálny vlakový prúd“ sa vypúšťa prvý odsek.

4. V bode 4.2.6 „Prúdová zafážiteľnosť, systémy s jednosmerným prúdom, stojace vlaky“ sa vypúšťa tretí odsek.

5. V bode 4.2.7 „Rekupačné brzdenie“ sa vypúšťa tretí odsek.

6. V bode 4.2.13.1 „Výška trakčného drôtu“ sa vypúšťa piaty odsek.

7. V bode 4.2.13.3 „Bočné vychýlenie“ sa vypúšťa štvrtý odsek.

8. V bode 4.2.17 „Rozstup zberačov“ sa vypúšťa posledný odsek (text za tabuľkou 4.2.17).

9. V bode 4.2.18 „Materiál trakčného drôtu“ sa tretí odsek nahrádza takto:

„Pre trolejové vedenia so striedavým prúdom sa trakčný drôt konštrukčne rieši tak, aby umožňoval použitie klzných líst z čistého uhlíka (ustanovenie 4.2.8.2.9.4.2 CR LOC&PAS TSI).“

10. V bode 4.2.19 „Úseky s oddelenými fázami“ sa vypúšťa štvrtý odsek.

11. V bode 4.2.20.1 „Všeobecné informácie“ sa tretí odsek nahrádza takto:

„Manažéri infraštruktúry susediacich úsekov sa musia dohodnúť na možnosti a) alebo b), a to vzhľadom na prevládajúce okolnosti.“

12. V bode 4.2.20.2 „Zdvihnuté zberače“ sa vypúšťa druhý odsek.

13. Body 4.4.2.1 a 4.4.2.2 sa nahrádzajú takto:

„4.4.2.1. Riadenie elektrického napájania za bežných podmienok

S cieľom splniť požiadavky ustanovenia 4.2.4.1 maximálny prípustný vlakový prúd nesmie za bežných podmienok prekročiť hodnotu uvedenú v registri infraštruktúry.

4.4.2.2. Riadenie elektrického napájania za mimoriadnych podmienok

Za mimoriadnych podmienok môže byť maximálny prípustný vlakový prúd nižší. Manažér infraštruktúry oznámi odchýlku železničným podnikom.“

14. Bod 4.8 sa nahrádza takto:

„4.8. Register infraštruktúry a Európsky register povolených typov vozidiel

Údaje, ktoré sa majú poskytnúť pre register uvedený v článku 35 smernice 2008/57/ES, sú uvedené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie 2011/633/EÚ z 15. septembra 2011 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry (*).

(*) Ú. v. EÚ L 256, 1.10.2011, s. 1.“

15. V bode 7.4.1 „Úvod“ sa piaty odsek nahrádza takto:

„Existujúci subsystém môže umožniť dopravu vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI a zároveň spĺňajú základné požiadavky uvedené v smernici 2008/57/ES. Manažér infraštruktúry by mal mať v tomto prípade možnosť dobrovoľne preukázať súlad existujúceho subsystému so základnými parametrami tejto TSI.“

16. Bod 7.4.4 sa nahrádza takto:

„7.4.4. *Existujúce subsystémy, ktoré si nevyžadujú projekt obnovy alebo modernizácie*

V súčasnosti prevádzkovaný subsystém môže umožňovať prevádzku vlakov, ktoré vyhovujú požiadavkám TSI na vysokorychlostné železničné koľajové vozidlá a konvenčné železničné koľajové vozidlá, pričom spĺňajú základné požiadavky.“

17. Príloha C sa vypúšťa.

18. Príloha D sa vypúšťa.

PRÍLOHA X

Príloha k rozhodnutiu 2011/275/EÚ (TSI CR INF) sa mení a dopĺňa takto:

1. V oddiele 4.2.1 „TSI kategórie tratí“ sa vypúšťa bod 4.
2. V oddiele 4.2.2 „Výkonnostné parametre“ sa vypúšťajú body 6, 7 a 8.
3. Oddiel 4.2.3.2 „Požiadavky na základné parametre“ sa mení a dopĺňa takto:
 - a) Bod 6 sa nahrádza takto:

„6. Krátky traťový úsek so zariadením umožňujúcim prechod medzi rôznymi menovitými rozchodmi koľaje je povolený.“
 - b) Bod 8 sa nahrádza takto:

„8. Výkonnostné úrovne konvenčných vlakov sa môžu zvýšiť použitím špecifických systémov, ako je napríklad naklápanie vozidlovej skrine. Pre jazdu takých vlakov sa povolia osobitné podmienky za predpokladu, že nespôsobia obmedzenia pre iné vlaky, ktoré nie sú vybavené takým zariadením.“
4. V oddiele 4.2.4.2 „Vzdialenosť medzi osami koľají“ sa vypúšťa bod 3.
5. V oddiele 4.2.4.3 sa vypúšťajú body 9 a 10.
6. V oddiele 4.2.4.4 „Minimálny polomer vodorovných oblúkov“ sa vypúšťa bod 5.
7. V oddiele 4.2.5.1 „Menovitý rozchod koľaje“ sa vypúšťa bod 2.
8. V oddiele 4.2.5.2 „Prevýšenie“ sa vypúšťa bod 2.
9. V oddiele 4.2.5.7.1 „Priebežná koľaj“ sa vypúšťa bod 3.
10. Oddiel 4.2.7.2.2 „Zlučiteľnosť s brzdovými systémami“ sa mení a dopĺňa takto:
 - a) Bod 2 sa vypúšťa.
 - b) Bod 3 sa nahrádza takto:

„Ak je koľaj kompatibilná s používaním brzdových systémov nezávislých od podmienok adhézie, musí sa prihliadať na miestne klimatické podmienky a očakávaný počet opakovaných použití brzd na danom mieste. K brzdovým systémom nezávislým od podmienok adhézie kolesa a koľaje patria magnetické koľajové brzdy a brzdy na vírivý prúd.“
11. V oddiele 4.2.10.1 „Užitočná dĺžka nástupíšť“ sa vypúšťa bod 3.
12. V oddiele 4.2.12.1 „Značky vzdialenosti“ sa vypúšťa bod 2.
13. V oddiele 4.2.13.1 „Všeobecné informácie“ sa vypúšťa bod 2.
14. Oddiel 4.8 sa nahrádza takto:

„4.8. Register infraštruktúry a Európsky register povolených typov vozidiel

Údaje, ktoré sa majú poskytnúť pre register uvedený v článku 35 smernice 2008/57/ES, sú uvedené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie 2011/633/EÚ z 15. septembra 2011 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry (*).

(*) Ú. v. EÚ L 256, 1.10.2011, s. 1.“

15. V oddiele 5.3.1.1 „Profil hlavy koľajnice“ sa vypúšťa bod 2.
 16. Oddiel 6.1.4.2 „Vyhlásenie ES o zhode pre koľajnicu“ sa vypúšťa.
 17. Oddiel 6.5 „Posúdenie registra infraštruktúry“ sa vypúšťa.
 18. Oddiel 7.3.4 „Existujúce trate, ktoré nepodliehajú obnove alebo modernizácii“ sa mení a dopĺňa takto:
 - a) Bod 1 sa nahrádza takto:

„Existujúci subsystém môže umožniť dopravu vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI a zároveň spĺňajú základné požiadavky uvedené v smernici 2008/57/ES. Manažér infraštruktúry by mal mať v tomto prípade možnosť dobrovoľne preukázať súlad existujúceho subsystému so základnými parametrami tejto TSI.“
 - b) Bod 2 sa vypúšťa.
 19. V oddiele 7.6.3.1 „Výkonnostné parametre (4.2.2)“ sa vypúšťa bod 6.
 20. V oddiele 7.6.10.1 „Priechodný prierez (4.2.4.1)“ sa vypúšťa bod 4.
 21. Príloha D sa vypúšťa.
-

PRÍLOHA XI

Príloha k rozhodnutiu 2011/291/EÚ (TSI CR Loc&Pas) sa mení a dopĺňa takto:

1. V bode 4.1.1 „Všeobecné ustanovenia“ sa vypúšťa piaty odsek.
2. V bode 4.2.2.2.3 „Koncové spriahadlo“ písmene a) „Koncové spriahadlo – všeobecné ustanovenia“ prvom odseku sa vypúšťa druhá záležka.
3. V bode 4.2.2.10 „Podmienky zaťaženia a vážená hmotnosť“ sa vypúšťa siedmy odsek.
4. V bode 4.2.3.1 „Obrys“ sa vypúšťa šiesty a siedmy odsek.
5. V bode 4.2.3.3.1 „Vlastnosti železničných koľajových vozidiel potrebné z hľadiska zlučiteľnosti so systémami detekcie vlakov“ sa vypúšťa druhý odsek.
6. V bode 4.2.4.5.2 „Núdzové brzdenie“ podbode „Výpočet spomalenia“ sa vypúšťa šiesty odsek (t. j. „Pre každú podmienku zaťaženia ... tejto TSI“).
7. Bod 4.2.4.5.4 „Výpočty súvisiace s tepelnou kapacitou“ sa mení a dopĺňa takto:
 - a) Siedmy odsek sa vypúšťa.
 - b) Ôsmy odsek sa nahrádza takto:

„Na uvažovaný sklon sa navrhuje tento ‚referenčný prípad‘: udržanie rýchlosti 80 km/h pri konštantnom sklone 21 ‰ na vzdialenosť 46 km.“
8. V bode 4.2.4.5.5 „Zaisťovacia brzda“ sa tretí odsek nahrádza takto:

„Účinok zaisťovacej brzdy jednotky (vlaku alebo vozidla) sa musí vypočítať podľa normy EN14531-6:2009.“
9. V bode 4.2.5.9 „Kvalita vzduchu vo vnútri vozidla“ v druhom odseku v druhej záležke sa druhý pododsek nahrádza takto:

„Ak je toto núdzové opatrenie zabezpečené núteným vetraním na pohon z batérie, musia sa vykonať merania s cieľom vymedziť čas, v ktorom úroveň CO₂ zostane nižšia ako 10 000 ppm za predpokladu, že zaťaženie cestujúcimi zodpovedá podmienke zaťaženia ‚konštrukčná hmotnosť pri bežnom užitočnom zaťažení‘. Tento čas nesmie byť kratší ako 30 minút.“
10. V bode 4.2.6.1 „Environmentálne podmienky“ sa vypúšťa šiesty odsek.
11. V bode 4.2.6.1.1 „Nadmorská výška“ sa vypúšťa druhý odsek.
12. V bode 4.2.6.1.2 „Teplota“ sa vypúšťa druhý odsek.
13. V bode 4.2.6.1.5 „Sneh, ľad a krupobitie“ sa vypúšťa šiesty odsek.
14. V bode 4.2.8.1.2 „Požiadavky na výkon“ sa vypúšťa piaty odsek.
15. V bode 4.2.8.2.2 „Prevádzka v rozsahu napätí a frekvencií“ sa vypúšťa tretí odsek.
16. V bode 4.2.8.2.4 „Maximálny príkon a prúd z nadzemného trolejového vedenia“ sa vypúšťa tretí odsek.
17. V bode 4.2.8.2.5 „Maximálny prúd pri stáť pre systémy na jednosmerný prúd“ sa druhý odsek nahrádza takto:

„Hraničné hodnoty sú špecifikované v ustanovení 4.2.6 TSI CR Energia.“
18. V bode 4.2.8.2.8 „Funkcia merania spotreby energie“ sa vypúšťa tretí odsek.
19. V bode 4.2.8.2.9.2 „GEOMETRIA HLAVY ZBERAČA (ÚROVEŇ KOMPONENTOV INTEROPERABILITY)“ sa vypúšťa druhý odsek.
20. V bode 4.2.10.1 „Všeobecné ustanovenia a kategorizácia“ sa vypúšťa štvrtý odsek.

21. Bod 4.8 sa nahrádza takto:

„4.8. Register infraštruktúry a Európsky register povolených typov vozidiel

Údaje, ktoré sa majú poskytnúť pre register uvedený v článku 34 smernice 2008/57/ES, sú uvedené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie 2011/665/EÚ zo 4. októbra 2011 o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel (*).

(*) Ú. v. EÚ L 264, 8.10.2011, s. 32.“

PRÍLOHA XII

Dodatok A k prílohe k rozhodnutiu 2011/314/EÚ (TSI CR OPE) sa nahrádza takto:

„Dodatok A

Prevádzkové predpisy ERTMS

Prevádzkové predpisy pre ERTMS/ETCS a ERTMS/GSM-R sa stanovujú v technickom dokumente „Zásady a pravidlá prevádzky ERTMS – verzia 2“ uverejnenom na webovej lokalite ERA (<http://www.era.europa.eu>).“
