

# Úradný vestník

## Európskej únie

L 217



Slovenské vydanie

Právne predpisy

Zväzok 55

14. augusta 2012

Obsah

II *Nelegislatívne akty*

## ROZHODNUTIA

2012/462/EÚ:

- ★ **Rozhodnutie Komisie z 23. júla 2012, ktorým sa menia a dopĺňajú rozhodnutia 2002/731/ES, 2002/732/ES, 2002/733/ES, 2002/735/ES a 2006/66/ES a ktorým sa zrušuje rozhodnutie 2002/730/ES o technickej špecifikácii interoperability [oznámené pod číslom C(2012) 4982] <sup>(1)</sup>....** 1

2012/463/EÚ:

- ★ **Rozhodnutie Komisie z 23. júla 2012, ktorým sa menia a dopĺňajú rozhodnutia 2006/679/ES a 2006/860/ES o technickej špecifikácii interoperability [oznámené pod číslom C(2012) 4984] <sup>(1)</sup>** 11

2012/464/EÚ:

- ★ **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] <sup>(1)</sup>.....** 20

Cena: 3 EUR

<sup>(1)</sup> Text s významom pre EHP

SK

Akty, ktoré sú vytlačené obyčajným písmom, sa týkajú každodennej organizácie poľnohospodárskych záležitostí a sú spravidla platné len obmedzený čas.

Názvy všetkých ostatných aktov sú vytlačené tučným písmom a je pred nimi hviezdička.



## II

(Nelegislatívne akty)

## ROZHODNUTIA

## ROZHODNUTIE KOMISIE

z 23. júla 2012,

ktorým sa menia a dopĺňajú rozhodnutia 2002/731/ES, 2002/732/ES, 2002/733/ES, 2002/735/ES a 2006/66/ES a ktorým sa zrušuje rozhodnutie 2002/730/ES o technickej špecifikácii interoperability

[oznámené pod číslom C(2012) 4982]

(Text s významom pre EHP)

(2012/462/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 <sup>(1)</sup>, 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 o agentúre) <sup>(2)</sup>, 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 K(2007) 3371 z 13. júla 2007 poskytla Komisia agentúre rámcový mandát na vykonávanie určitých činností podľa smernice Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc <sup>(3)</sup> a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy <sup>(4)</sup>. Na základe podmienok tohto rámcového mandátu bola agentúra požiadaná o revíziu TSI týkajúcich sa vysokorýchlostných koľajových vozidiel, nákladných vozňov,

rušňov a osobných koľajových vozidiel, hluku, infraštruktúry, energie, systému riadenie-zabezpečenie a návštenie, 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 <sup>(5)</sup> a vykonávacieho rozhodnutia Komisie 2011/665/EÚ zo 4. októbra 2011 o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel <sup>(6)</sup>, je v záujme celkovej konzistentnosti potrebné aktualizovať príslušné TSI.
- (5) 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.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6.

<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1.

<sup>(5)</sup> Ú. v. EÚ L 256, 1.10.2011, s. 1.

<sup>(6)</sup> Ú. v. EÚ L 264, 8.10.2011, s. 32.

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

— rozhodnutie Komisie 2002/731/ES z 30. mája 2002 o technickej špecifikácii interoperability subsystému riadenia a zabezpečenia vlakov a signalizácie systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc uvedeného v článku 6 ods. 1 smernice Rady 96/48/ES <sup>(1)</sup>,

— rozhodnutie Komisie 2002/732/ES z 30. mája 2002 o technickej špecifikácii pre interoperabilitu, ktorá sa týka subsystému infraštruktúry systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, uvedeného v článku 6 ods. 1 smernice Rady 96/48/ES <sup>(2)</sup>,

— rozhodnutie Komisie 2002/733/ES z 30. mája 2002 týkajúce sa technickej špecifikácie pre interoperabilitu subsystému energetiky systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, uvedeného v článku 6 ods. 1 smernice Rady 96/48/ES <sup>(3)</sup>,

— rozhodnutie Komisie 2002/735/ES z 30. mája 2002 týkajúce sa technickej špecifikácie pre interoperabilitu subsystému „vozový park“ systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, uvedeného v článku 6 ods. 1 smernice Rady 96/48/ES <sup>(4)</sup>,

— rozhodnutie Komisie 2006/66/ES z 23. decembra 2005 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „vozový park — hluk“ transeurópskej konvenčnej železnice <sup>(5)</sup>.

(7) Rozhodnutím Komisie 2006/860/ES zo 7. novembra 2006 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia, zabezpečenia a návštenia systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, ktorým sa upravuje príloha A k rozhodnutiu 2006/679/ES o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia, zabezpečenia a návštenia systému transeurópskych konvenčných železníc <sup>(6)</sup>, bolo zrušené rozhodnutie 2002/731/ES. Rozhodnutím Komisie 2008/217/ES z 20. decembra 2007 o technickej špecifikácii pre interoperabilitu týkajúcu sa subsystému Infraštruktúra systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc <sup>(7)</sup> bolo zrušené rozhodnutie 2002/732/ES. Rozhodnutím Komisie 2008/284/ES zo 6. marca 2008 týkajúcim sa technickej špecifikácie interoperability vo vzťahu k subsystému Energia systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc <sup>(8)</sup> bolo zrušené rozhodnutie 2002/733/ES. Rozhodnutím 2008/232/ES z 21. februára 2008 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa

subsystému Železničné koľajové vozidlá systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc <sup>(9)</sup> bolo zrušené rozhodnutie 2002/735/ES. Rozhodnutím Komisie 2011/229/EÚ zo 4. apríla 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „koľajové vozidlá – hluk“ transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy <sup>(10)</sup> bolo zrušené rozhodnutie 2006/66/ES.

(8) Rozhodnutia 2006/860/ES, 2008/217/ES, 2008/232/ES, 2008/284/ES a 2011/229/EÚ však obsahujú prechodné ustanovenia o uplatňovaní rozhodnutí, ktoré zrušujú, vo vzťahu k údržbe projektov povolených v súlade s TSI pripojeným k uvedeným rozhodnutiam, ako aj vo vzťahu k projektom nových tratí a obnovy alebo modernizácie existujúcich tratí, ktoré sa nachádzajú v pokročilom štádiu prípravy alebo ktoré predstavujú predmet zmluvy v priebehu plnenia k príslušnému dátumu oznámenia rozhodnutia 2006/860/ES, rozhodnutia 2008/217/ES, rozhodnutia 2008/232/ES, rozhodnutia 2008/284/ES a rozhodnutia 2011/229/EÚ. Rozhodnutia 2002/731/ES, 2002/732/ES, 2002/733/ES, 2002/735/ES a 2006/66/ES by sa však napriek tomu mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.

(9) Výbor ustanovený v súlade s článkom 29 ods. 1 smernice 2008/57/ES sa na svojom zasadnutí 22. a 23. apríla 2004 dohodol na vypustení TSI týkajúcej sa subsystému údržby ustanovenej v rozhodnutí Komisie 2002/730/ES <sup>(11)</sup> a prevedení jej obsahu do iných TSI. Následne sa do revidovanej TSI týkajúcej sa vysokorýchlostných železníc uverejnenej v roku 2006 zahrnul obsah rozhodnutia 2002/730/ES, ktoré by sa preto malo v záujme prehľadnosti zrušiť.

(10) Opatrenia stanovené 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 2002/731/ES sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou I k tomuto rozhodnutiu.

#### Článok 2

Príloha k rozhodnutiu 2002/732/ES sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou II k tomuto rozhodnutiu.

#### Článok 3

Príloha k rozhodnutiu 2002/733/ES sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou III k tomuto rozhodnutiu.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 245, 12.9.2002, s. 37.

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 245, 12.9.2002, s. 143.

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 245, 12.9.2002, s. 280.

<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 245, 12.9.2002, s. 402.

<sup>(5)</sup> Ú. v. EÚ L 37, 8.2.2006, s. 1.

<sup>(6)</sup> Ú. v. EÚ L 342, 7.12.2006, s. 1.

<sup>(7)</sup> Ú. v. EÚ L 77, 19.3.2008, s. 1.

<sup>(8)</sup> Ú. v. EÚ L 104, 14.4.2008, s. 1.

<sup>(9)</sup> Ú. v. EÚ L 84, 26.3.2008, s. 132.

<sup>(10)</sup> Ú. v. EÚ L 99, 13.4.2011, s. 1.

<sup>(11)</sup> Ú. v. EÚ L 245, 12.9.2002, s. 1.

## Článok 4

Príloha k rozhodnutiu 2002/735/ES sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou IV k tomuto rozhodnutiu.

## Článok 5

Príloha k rozhodnutiu 2006/66/ES sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou V k tomuto rozhodnutiu.

## Článok 6

Rozhodnutie 2002/730/ES sa zrušuje.

## Článok 7

Toto rozhodnutie sa uplatňuje od 24. januára 2013.

## Článok 8

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli 23. júla 2012

Za Komisiu  
Siim KALLAS  
podpredseda

## PRÍLOHA I

Príloha k rozhodnutiu 2002/731/ES (HS CCS TSI) sa mení a dopĺňa takto:

1. Bod 6.2 sa mení a dopĺňa takto:

- a) tretí, štvrtý a piaty odsek sa vypúšťajú;
- b) ôsmy odsek sa nahrádza takto:

„Vyhlásenie o overení vozidlovej a traťovej zostavy spolu s osvedčeniami o zhode sú dostačujúce na to, aby sa zabezpečilo, že vozidlová zostava bude fungovať s traťovou zostavou vybavenou zodpovedajúcimi funkciami bez dodatočného vyhlásenia o overení subsystému.“

2. Bod 7.2.1.4 sa nahrádza takto:

„7.2.1.4. **Registre**

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.“

3. Bod 7.2.2.4 sa vypúšťa.

4. Bod 7.2.3.1 sa vypúšťa.

5. Príloha B sa mení a dopĺňa takto:

- a) v oddiele Používanie prílohy B sa tretí odsek nahrádza takto:

„Železničné podniky, ktoré potrebujú inštalovať jeden alebo niekoľko týchto systémov vo svojich vlakoch, sa musia obrátiť na príslušný členský štát.“;

- b) v oddiele Časť 2: Rádio sa posledný odsek pod nadpisom BOD nahrádza takto:

„Tieto systémy sa v súčasnosti používajú v členských štátoch.“

6. Príloha C sa vypúšťa.

7. Príloha E sa mení a dopĺňa takto:

- a) V oddiele Modul SB (typová skúška) pododdiele 3 šiestom odseku sa druhá zarážka nahrádza takto:

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

- b) Oddiel Modul SD (zabezpečenie kvality výroby) sa mení a dopĺňa takto:

- i) v pododdiele 6.2 druhom odseku sa druhá zarážka nahrádza takto:

„— register infraštruktúry vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“;

- ii) v pododdiele 6.7 sa ôsma zarážka nahrádza takto:

„— register infraštruktúry vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“.

- c) Oddiel Modul SF (overenie výrobku) sa mení a dopĺňa takto:

- i) v pododdiele 5 druhom odseku sa tretia zarážka nahrádza takto:

„— register infraštruktúry vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“;

- ii) v pododdiele 11 sa druhá zarážka nahrádza takto:

„— register infraštruktúry vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“.

- d) V oddiele Modul SH2 (komplexné zabezpečenie kvality so skúškou projektu) pododdiele 6.7 sa siedma zarážka nahrádza takto:

„— register infraštruktúry vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“.

## PRÍLOHA II

Príloha k rozhodnutiu 2002/732/ES (HS INF TSI) sa mení a dopĺňa takto:

1. V bode 4.1.4. Maximálne namáhanie koľaje (parameter 4) podbode Vertikálne namáhania druhom odseku druhej zarážke sa druhá veta nahrádza takto:

„uplatňujú sa technické pravidlá používané na týchto tratiach“.

2. V bode 4.2.3.1.3. Dlhé tunely sa štvrtý odsek nahrádza takto:

„Popritom, ak sú nástupištia postavené v špecifických zónach tunelu na umožnenie ľahkého výstupu buď do chránených záchranných priestorov, alebo postranných priestorov definovaných vnútroštátnymi predpismi, ich výška musí byť od 550 do 760 mm tak, aby bola zabezpečená zhoda s prístupom do vozidiel.“

3. V bode 4.2.3.2.3. Výnimka v prípade výkonu prác v treťom odseku sa druhá zarážka nahrádza takto:

„— železničné podniky vykonávajúce dopravu na trati budú informované o týchto dočasných výnimkách, o ich geografickej polohe, ich povahe a prostriedkoch signalizácie, prostredníctvom oznámení, popisujúcich v prípade potreby typ použitých špecifických signálov“.

4. V bode 4.2.3.2.4. Krajnica pre cestujúcich v prípade evakuácie vlaku mimo stanice sa druhý odsek nahrádza takto:

„Na existujúcich tratiach rekonštruovaných na vysokú rýchlosť musí byť k dispozícii rovnaký postranný priestor všade tam, kde je toto opatrenie primerane použiteľné. Keď nemôže byť zabezpečený dostatočný priestor, oba konce oblasti s obmedzením pohybu musia byť zreteľne označené a prevádzkovatelia musia byť informovaní o tejto špecifickej situácii.“

5. Bod 4.2.3.2.6 sa vypúšťa.

6. V bode 4.3.1. Trate špeciálne postavené pre vysokú rýchlosť sa piaty odsek nahrádza takto:

„Také požiadavky, ktoré sa líšia od podmienok potrebných na dosiahnutie základných výkonnostných úrovní siete, sa musia uplatňovať na každý relevantný parameter alebo rozhranie jednotným spôsobom na každom úseku vysokorýchlostnej trate, ktorá sa má vybudovať alebo sa plánuje.“

7. V bode 4.3.2. Trate špeciálne rekonštruované pre vysokú rýchlosť sa piaty odsek vypúšťa.

8. Bod 4.3.3.8a) Nedostatok prevýšenia na priebežnej koľaji a na hlavnej koľaji výhybiek a križovatiek sa mení a dopĺňa takto:

- a) V podbode Trate špeciálne postavené pre vysokú rýchlosť sa štvrtý odsek nahrádza takto:

„Na tratiach, ktorých polomer bol definovaný na základe hodnôt nedostatku prevýšenia v predchádzajúcej tabuľke, interoperabilné vysokorýchlostné vlaky vybavené špeciálnym mechanizmom (výkyvná technika) môžu jazdiť s vyššími hodnotami nedostatku prevýšenia za predpokladu, že použitie takých vyšších hodnôt pre tieto vlaky neobmedzí ostatné interoperabilné vlaky. Maximálna hodnota nedostatku prevýšenia sa musí stanoviť v prípade vlakov vybavených osobitným mechanizmom (okrem iného vlaky s vozňami s výkyvnými skriňami) pre každú interoperabilnú trať, s použitím vnútroštátnych predpisov pre typ príslušného vlaku. Schválenie na uvedenie týchto vlakov do prevádzky podlieha požiadavkám TSI pre vozový park.“

- b) V podbode Trate špeciálne rekonštruované pre vysokú rýchlosť a prípojné trate sa piaty odsek nahrádza takto:

„Na tratiach, ktorých polomer bol definovaný na základe hodnôt nedostatku prevýšenia v predchádzajúcej tabuľke, interoperabilné vysokorýchlostné vlaky vybavené špeciálnym mechanizmom (výkyvná technika) môžu jazdiť s vyššími hodnotami nedostatku prevýšenia za predpokladu, že použitie takých vyšších hodnôt pre tieto vlaky neobmedzí ostatné interoperabilné vlaky. Maximálna hodnota nedostatku prevýšenia sa musí stanoviť v prípade vlakov vybavených osobitným mechanizmom (okrem iného vlaky s vozňami s výkyvnými skriňami) pre každú interoperabilnú trať, s použitím vnútroštátnych predpisov pre typ príslušného vlaku. Schválenie na uvedenie týchto vlakov do prevádzky podlieha požiadavkám TSI pre vozový park.“

- c) V podbode Trate špeciálne postavené alebo rekonštruované pre vysokú rýchlosť, s osobitnými znakmi, sa tretí odsek nahrádza takto:

„Na tratiach, ktorých polomer bol definovaný na základe hodnôt nedostatku prevýšenia v predchádzajúcej tabuľke, interoperabilné vysokorýchlostné vlaky vybavené špeciálnym mechanizmom (výkyvná technika) môžu jazdiť s vyššími hodnotami nedostatku prevýšenia za predpokladu, že použitie takých vyšších hodnôt pre tieto vlaky neobmedzí ostatné interoperabilné vlaky. Maximálna hodnota nedostatku prevýšenia sa musí stanoviť v prípade

- vlakov vybavených osobitným mechanizmom (okrem iného vlaky s vozňami s výkyvnými skriňami) pre každú interoperabilnú trať, s použitím vnútroštátnych predpisov pre typ príslušného vlaku. Schválenie na uvedenie týchto vlakov do prevádzky podlieha požiadavkám TSI pre vozový park.“
9. V bode 4.3.3.21. Odolnosť koľaje a výhybiek a križovatiek voči silám pri brzdení a rozjazde v podbode Tepelné podmienky v prvom odseku sa druhá zarážka nahrádza takto:
- „— prípad 2: pre ostatné prípady brzdenia, ako napr. prevádzkové brzdenie na zníženie rýchlosti alebo jednorazové brzdenie na zastavenie, alebo opakované brzdenie na udržanie rýchlosti, až do uverejnenia zodpovedajúcich Európskych špecifikácií alebo normy CEN, používanie brzdy a maximálnu brzdnú silu povolenú za vyššie uvedení podmienok stanoví manažér infraštruktúry pre každú príslušnú interoperabilnú trať“.
10. V bode 4.3.3.23. Vplyv bočného vetra sa druhý odsek nahrádza takto:
- „Každý členský štát musí pre každú interoperabilnú trať stanoviť pravidlá uplatňované na vozidlá ako aj na infraštruktúru, aby sa zaručila stabilita vozidiel vystavených bočnému vetru.“
11. V bode 4.3.3.26. Nástupišťia pre cestujúcich v podbode Existujúce vysokorýchlostné trate, trate špeciálne rekonštruované pre vysokú rýchlosť a prípojné trate sa tretí odsek nahrádza takto:
- „Ak existujúca situácia neumožňuje prístup pre zdravotne postihnutých cestujúcich, železničný podnik zabezpečí týmto osobám prostriedky pomoci a informuje o tom cestujúcich. Týmito opatreniami môžu byť:
- prenosné rampy pre prístup ku vlakom,
  - zdvižné plošiny.“
12. V prílohe B tabuľke B.1 stĺpci 1 sa vypúšťa desiaty riadok s názvom Register infraštruktúry (4.2.3.2.6).
13. Príloha D sa mení a dopĺňa takto:
- a) Oddiel D.2.1. Podrobný projekt celkovej stavby a železničného zvršku sa mení a dopĺňa takto:
- i) Druhý odsek sa nahrádza takto:
- „Ako prvý krok, aby mohol určený notifikovaný orgán bez problémov vykonávať overovanie, zadávateľ alebo manažér infraštruktúry vyhotoví a pošle mu za príslušný projekt kontrolnú knihu, ktorá zhŕňa všetky definičné prvky projektu pre plánovaný subsystém, ktoré musia byť súčasťou technických podkladov subsystému, ako vyplýva v tomto štádiu definovania, z projektu slúžiaceho členskému štátu ako základ pre rozhodovanie. V tejto kontrolnej knihe sa v samostatnej kapitole opisujú prvky, ktoré sa majú zaradiť do registra infraštruktúry príslušnej trate.“
- ii) V podbode Prechodový prierez, vzdialenosť medzi osami koľají, krajnica, prístup a vniknutie v prvej zarážke sa prvá a druhá podzarážka nahrádzajú takto:
- „— prechodový prierez pre každú z príslušných koľají vyplývajúci z rozhodnutia urobeného na základe výpočtov pre uplatnenie príslušných európskych špecifikácií, alebo do zverejnenia publikácií, vyhlášok ÚIC 505-4 a 506 podľa oddielu 4.3.3 pre prvok ‚minimálny prechodový prierez‘ (4.3.3.1), ktorých výpočty sa musia priložiť k výkresom,
- prechodový prierez zberača vyplývajúci z rozhodnutia urobeného na základe výpočtov pre uplatnenie vyhlášok ÚIC 606-1, 505-1 a 505-4 podľa oddielu 4.3.3 pre prvok ‚minimálny prechodový prierez‘ (4.3.3.1), ktorých výpočty sa musia priložiť.“.
- b) V oddiele D.2.6. Uvedenie projektu do prevádzky sa vypúšťa štvrtý podbod (Register infraštruktúry).
14. Príloha E sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA E

**CHARAKTERISTIKY, KTORÉ MUSIA BYŤ UVEDENÉ V REGISTRU INFRAŠTRUKTÚRY**

Údaje, ktoré sa majú poskytnúť pre registre uvedené 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.“



## PRÍLOHA III

Príloha k rozhodnutiu 2002/733/ES (HS ENE TSI) sa mení a dopĺňa takto:

1. V bode 4.1.1. Napätie a frekvencia sa druhý odsek nahrádza takto:

„Napätie na výstupoch z napájacej stanice a na zberači sa musí zhodovať s prílohou N k tejto TSI. Frekvencia napätia sa musí zhodovať s prílohou N k tejto TSI. Na posúdenie zhody pozri prílohu N4.“

2. V bode 4.1.2.1. Geometria nadzemného trolejového vedenia pre systémy AC (striedavého prúdu) sa v tabuľke 4.2 vypúšťa poznámka č. 3.

3. V bode 4.1.2.2. Geometria nadzemného trolejového vedenia systémov DC sa v tabuľke 4.3 vypúšťa poznámka č. 4.

4. Bod 4.2.2.4 sa nahrádza takto:

„4.2.2.4. *Dynamický obrys vozidla*

Konštrukcia nadzemného trolejového vedenia sa musí zhodovať s dynamickým obrysom vozidla. Obrys vozidla, ktorý sa má uplatniť, závisí od kategórie trate. Posudzovanie zhody sa uskutoční v rámci subsystému energetiky.“

5. Bod 4.2.2.5 sa nahrádza takto:

„4.2.2.5. *Obmedzenie maximálnej spotreby energie*

Inštalovaný výkon na vysokorýchlostnej trati a modernizovanej alebo prípojnej trati určuje prípustnú spotrebu energie vlakov. Z tohto dôvodu sa musia inštalovať zariadenia na obmedzenie prúdu na palube vozidla podľa opisu v prílohe O k tejto TSI. Posudzovanie sa uskutoční v rámci posudzovania subsystému vozový park.“

6. V bode 4.2.2.8. Koordinácia elektrickej ochrany sa prvý odsek nahrádza takto:

„Je potrebná koordinácia medzi elektrickou ochranou napájacích staníc a elektrickou ochranou trakčných jednotiek, aby sa optimalizovalo vypínanie skratom. (V prílohe E k tejto TSI sa uvádzajú platné požiadavky).“

7. Bod 4.2.2.10 sa mení a dopĺňa takto:

a) odsek 3 sa zrušuje;

b) v podbode Požiadavky na projektovanie subsystému energetiky sa vypúšťa tretí odsek.

8. Bod 4.2.2.11 sa mení a dopĺňa takto:

a) v podbode Všeobecne sa tretí odsek nahrádza takto:

„Výber musí urobiť zadávateľ.“;

b) v podbode Požiadavky na subsystémy riadenie a zabezpečenie vlakov a vozový park sa vypúšťa štvrtý odsek.

9. V bode 4.2.3.4. Výnimka v prípade výkonu prác v treťom odseku sa druhá zarážka nahrádza takto:

„— železničné podniky vykonávajúce dopravu na trati musia byť informované o týchto dočasných výnimkách, ich geografickej polohe, ich povahe a konkrétnej signalizácii prostredníctvom písomných oznámení opisujúcich typ použitých špecifických signálov.“

10. Bod 4.2.3.5 sa vypúšťa.

11. V bode 4.3.1.1. Inštalovaný výkon sa druhý odsek nahrádza takto:

„Zadávateľ oznámi druh trate v závislosti od jej účelu s ohľadom na prílohu F k tejto TSI. Konštrukcia systému elektrifikácie musí zabezpečiť schopnosť napájacej sústavy dosiahnuť špecifický výkon. Bod 4.2.2.5 preto udáva požiadavku na obmedzenie spotreby energie subsystémom vozový park.“

12. V bode 4.3.1.4. Rekuperačné brzdenie sa tretí odsek nahrádza takto:

„Zadávateľ môže rozhodnúť o schválení alebo neschválení rekuperačného brzdenia na systémoch DC (jednosmerného prúdu).“

13. V bode 5.3.1.2. Prúdová kapacita sa prvý odsek nahrádza takto:

„Prúdová kapacita závisí od klimatických podmienok, ktorými sú maximálna teplota okolia a minimálna rýchlosť pričného vetra, ako aj prípustné teploty prvkov trolejového vedenia a doba pôsobenia prúdu. Konštrukcia nadzemného trolejového vedenia musí zodpovedať medzným hodnotám pre maximálne teploty podľa špecifikácie v prílohe B k norme EN 50 119, verzia 2001, pri zohľadnení údajov uvedených v EN 50 149, verzia 1999, bod 4.5 tabuľky 3 a 4. Analýza musí preukázať, že trolejové vedenie je schopné splniť špecifikované požiadavky.“

14. V bode 5.3.2.7. Stredná kontaktná sila a interakčný výkon pre systém nadzemného vedenia a pantografu sa piaty odsek nahrádza takto:

„Výrobca zberača musí zabezpečiť aby prechod medzi troma krivkami bolo možné urobiť z riadiaceho stanovišťa vlaku, a to pri zohľadnení príslušných informácií, napr. použitie zberača 1 950 mm alebo informácií o type napätia v nadzemnom trolejovom vedení.“

15. Príloha D sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA D

#### REGISTER INFRAŠTRUKTÚRY, INFORMÁCIE O SUBSYSTÉME ENERGETIKY

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.“

16. V prílohe H v oddiele H.3.1. Nadzemné trolejové vedenia sa v tabuľke H.1 vypúšťa poznámka č. 3.

17. V prílohe J v oddiele J.3.1. Nadzemné trolejové vedenia sa v tabuľke J.1 vypúšťa poznámka č. 4.

18. Príloha O sa mení a dopĺňa takto:

a) v oddiele O.2, MAXIMÁLNY VLAKOVÝ PRÚD, sa prvý odsek nahrádza takto:

„Maximálny povolený vlakový prúd je uvedený v tabuľke O.1: úrovne platia pre trakčný aj rekuperačný režim.“;

b) v oddiele O.4, ZARIADENIE NA OBMEDZENIE VÝKONU ALEBO PRÚDU, sa vypúšťa druhý odsek.

## PRÍLOHA IV

Príloha k rozhodnutiu 2002/735/ES (HS RST TSI) sa mení a dopĺňa takto:

1. V oddiele 4, CHARAKTERISTIKY SUBSYSTÉMU, sa tretí odsek úvodu nahrádza takto:  
„Všeobecné charakteristiky vozového parku sú vymedzené v kapitole 4 tejto TSI.“
2. V bode 4.1.1. Maximálne namáhanie koľaje (ZP4) písm. a) Dynamické zaťaženie druhej zarážke sa druhá veta nahrádza takto:  
„uplatňujú sa technické pravidlá používané na týchto tratiach“.
3. V bode 4.1.2. Hmotnosť na nápravu (ZP10) sa v siedmom odseku druhej zarážke nahrádza druhá veta takto:  
„uplatňujú sa technické pravidlá používané na týchto tratiach“.
4. V bode 4.1.4. Obrys vozidla (ZP12) sa druhý odsek nahrádza takto:  
„Výber obrusu koľajových vozidiel sa musí riadiť podľa tratí, na ktorých sa majú koľajové vozidlá prevádzkovať.“
5. V bode 7.2. KOMPATIBILITA VOZOVÉHO PARKU S INÝMI SUBSYSTÉMAMI sa vypúšťa štvrtý, piaty a šiesty odsek.
6. V tabuľke 2 prílohy E sa vypúšťa táto poznámka:  
„(\*) Údaje podľa registra infraštruktúry/registra vozového parku.“
7. Príloha F sa mení a dopĺňa takto:
  - a) Oddiel Modul SD (Zabezpečenie kvality výroby) sa mení a dopĺňa takto:
    - i) v pododdieli 6.2 sa vypúšťa veta „register vozového parku vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“.
    - ii) v pododdieli 6.7 sa vypúšťajú slová „a najmä: – register vozového parku vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“.
  - b) Oddiel Modul SF (Overenie výrobku) sa mení a dopĺňa takto:
    - i) v pododdieli 5 sa vypúšťa veta „register vozového parku vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“;
    - ii) v pododdieli 11 sa vypúšťa veta „register vozového parku vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“.
  - c) V oddiele Modul SH2 (Komplexné zabezpečenie kvality so skúškou projektu) sa v pododdieli 6.7 vypúšťa veta „register infraštruktúry vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“.
8. Príloha I sa nahrádza takto:

## „PRÍLOHA I

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.“

## PRÍLOHA V

Príloha k rozhodnutiu 2006/66/ES (TSI Hluk) sa mení a dopĺňa takto:

1. Bod 4.8.2 sa nahrádza takto:

„4.8.2. *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.“

2. Príloha B sa mení a dopĺňa takto:

a) Oddiel B.2 Modul SD (Systém riadenia kvality výroby) sa mení a dopĺňa takto:

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

b) Oddiel B.3 Modul SF (Overenie výrobku) sa mení a dopĺňa takto:

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

c) V oddiele B.4 Modul SH2 (Úplný systém riadenia kvality s preskúmaním návrhu) sa v pododdieli 10 vypúšťa ôsma zarážka.

---

## ROZHODNUTIE KOMISIE

z 23. júla 2012,

ktorým sa menia a dopĺňajú rozhodnutia 2006/679/ES a 2006/860/ES o technickej špecifikácii interoperability

[oznámené pod číslom C(2012) 4984]

(Text s významom pre EHP)

(2012/463/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 <sup>(1)</sup>, 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) <sup>(2)</sup>, 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 vysokorýchlostných železníc <sup>(3)</sup> a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy <sup>(4)</sup>. Na základe podmienok tohto rámcového mandátu bola agentúra požiadaná o revíziu TSI týkajúcich sa vysokorýchlostných koľajových vozidiel, nákladných vozňov, rušňov a osobných koľajových vozidiel, hľuku, infraštruktúry, energie, riadenia-zabezpečenia a návěstenia, 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 súladu so základnými parametrami TSI v prípade existujúcich tratí, ako aj následné 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 <sup>(5)</sup> a vykonávacieho rozhodnutia Komisie 2011/665/EÚ zo 4. októbra 2011 o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel <sup>(6)</sup>, je v záujme celkovej konzistentnosti potrebné aktualizovať príslušné TSI.

- (5) 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.
- (6) Z toho dôvodu je potrebné zmeniť a doplniť tieto rozhodnutia:
- rozhodnutie Komisie 2006/679/ES z 28. marca 2006 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy <sup>(7)</sup> a
  - rozhodnutie Komisie 2006/860/ES zo 7. novembra 2006 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia, zabezpečenia a návěstenia systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, ktorým sa upravuje príloha A k rozhodnutiu 2006/679/ES z 28. marca 2006 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia, zabezpečenia a návěstenia systému transeurópskych konvenčných železníc <sup>(8)</sup>.
- (7) 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 2006/679/ES sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou I k tomuto rozhodnutiu.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6.<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1.<sup>(5)</sup> Ú. v. EÚ L 256, 1.10.2011, s. 1.<sup>(6)</sup> Ú. v. EÚ L 264, 8.10.2011, s. 32.<sup>(7)</sup> Ú. v. EÚ L 284, 16.10.2006, s. 1.<sup>(8)</sup> Ú. v. EÚ L 342, 7.12.2006, s. 1.

*Článok 2*

Príloha k rozhodnutiu 2006/860/ES sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou II k tomuto rozhodnutiu.

*Článok 3*

Toto rozhodnutie sa uplatňuje od 24. januára 2013.

*Článok 4*

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli 23. júla 2012

*Za Komisiu*  
Siim KALLAS  
*podpredseda*

---

## PRÍLOHA I

Príloha k rozhodnutiu 2006/679/ES (CR CCS TSI) sa mení a dopĺňa takto:

1. V bode 2.2.4 sa druhý odsek nahrádza takto:

„Akýkoľvek vysokorýchlostný alebo konvenčný vlak vybavený vozidlovým systémom triedy A v súlade s príslušnou technickou špecifikáciou pre interoperabilitu nesmie byť z dôvodov týkajúcich sa ktorejkoľvek z oboch TSI a na základe v nich stanovených podmienok obmedzovaný v prevádzke na akejkoľvek vysokorýchlostnej alebo konvenčnej trati s infraštruktúrou, ktorá je vybavená traťovým systémom triedy A v súlade s príslušnou technickou špecifikáciou pre interoperabilitu.“

2. V bode 4.3.2.5 „Vonkajšie podmienky“ sa prvý odsek nahrádza takto:

„Klimatické a fyzikálne vonkajšie podmienky zariadenia pre riadenie a zabezpečenie, ktoré sa predpokladajú pre vlak, sa musia vymedziť odkazom na prílohu A index A4.“

3. Bod 4.3.3.3 sa nahrádza takto:

„4.3.3.3. Vonkajšie podmienky

Klimatické a fyzikálne vonkajšie podmienky, ktoré sa predpokladajú pre infraštruktúru, sa musia vymedziť odkazom na prílohu A index A5.“

4. V oddiele 4.8 sa druhý odsek nahrádza takto:

„Údaje, ktoré sa majú poskytnúť pre registre uvedené v článkoch 34 a 35 smernice 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 256, 1.10.2011, s. 1.

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

5. Bod 6.2.1 „Postupy posudzovania“ sa mení a dopĺňa takto:

a) ôsmy a deviaty odsek sa vypúšťa;

b) desiaty odsek sa nahrádza takto:

„Vyhlásenie ES o overení traťových a vozidlových zariadení spolu s certifikátmi zhody postačuje na zabezpečenie toho, aby traťové zariadenie spolupracovalo s vozidlovým zariadením, ktoré bude vybavené zodpovedajúcimi parametrami, a za podmienok stanovených v tejto TSI, bez ďalšieho vyhlásenia ES o overení subsystému.“

6. V bode 6.2.1.3 „Posúdenie v prechodových fázach“ sa vypúšťa šiesty odsek.

7. V bode 6.2.2.3 „Podmienky používania modulov pre vozidlové a traťové zariadenia“ sa v pododdiele „Validácia vozidlového zariadenia“ tretí odsek nahrádza takto:

„Ak skúšky dokážu, že sa špecifikácie nedosiahli vo všetkých prípadoch (napríklad dodržanie technickej špecifikácie pre interoperabilitu iba do určitej rýchlosti), dôsledky týkajúce sa súladu s touto TSI sa zaznamenajú na certifikáte zhody.“

8. V bode 7.4.2.1 „Kategória každého špecifického prípadu je určená v prílohe A dodatku 1“ v tabuľke sa odôvodnenia pri položkách č. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 13 a 15 nahrádzajú takto:

a) pri položke č. 1: „Existujúce počítače náprav“;

b) pri položke č. 3: „Relevantné na tratiach s priecestím“;

c) pri položkách č. 4 a 5: „Existujúce zariadenie koľajových obvodov“;

d) pri položke č. 6: „Existujúce počítače náprav“;

e) pri položke č. 7: „Minimálne zaťaženie na nápravu nevyhnutné na šuntovanie určitých koľajových obvodov je stanovené v požiadavke EBA (Eisenbahn-Bundesamt), relevantnej na niektorých hlavných tratiach v Nemecku v oblasti, bývalých DR (Deutsche Reichsbahn) s koľajovými obvodmi 42 Hz a 100 Hz. Bez obnovy. Doplní sa pre Rakúsko a Švédsko.“;

f) pri položke č. 10: „Relevantné na tratiach s priecestím s detekčnými obvodmi“;

g) pri položke č. 13: „Existujúce nízkonapäťové koľajové obvody“;

h) pri položke č. 15: „Relevantné na tratiach s priecestím“.

## 9. Príloha A sa mení a dopĺňa takto:

## a) Dodatok 1 sa mení a dopĺňa takto:

## i) Oddiel 4.6 sa nahrádza takto:

„4.6. Manažér infraštruktúry môže povoliť menej reštriktívne limity.“

## ii) Oddiel 5.1.2 sa nahrádza takto:

„5.1.2. O vzdialenosti  $b_x$ 

Vzdialenosť  $b_x$  (obrázok 1) nesmie prekročiť 4 200 mm, s výnimkou ak železničné koľajové vozidlá jazdia iba na tratiach, na ktorých je povolená  $b_x$  do 5 000 mm.

Železničné koľajové vozidlá, na ktorých je  $b_x$  viac ako 4 200 mm, nesmú jazdiť na tratiach, na ktorých nie je povolená  $b_x$  viac ako 4 200 mm.

Vyhlásenie ES o overení železničných koľajových vozidiel musí obsahovať tento údaj.

Na novovybudovaných úsekoch tratí kategórie I systém CCS na zisťovanie polohy vlaku musí umožniť prevádzku železničných koľajových vozidiel s  $b_x$  do 5 000 mm.

V iných úsekoch (modernizovaných alebo obnovených tratí kategórie I na jednej strane a na druhej strane nových alebo modernizovaných, alebo obnovených tratí kategórie II a III), systém CCS na zisťovanie polohy vlaku musí umožniť prevádzku železničných koľajových vozidiel s  $b_x$  do 4 200 mm. Manažérom infraštruktúry sa odporúča umožniť prevádzku aj železničných koľajových vozidiel s  $b_x$  do 5 000 mm.“

## iii) Oddiel 6.1.3 sa nahrádza takto:

## „6.1.3. Špecifický prípad Rakúsko, Nemecko a Belgicko:

Zaťaženie nápravy musí byť aspoň 5 ton na určitých tratiach.“

## iv) Oddiel 6.5.5 sa nahrádza takto:

## „6.5.5. Špecifický prípad Holandsko:

Okrem všeobecných požiadaviek v prílohe A dodatku 1 sa môžu vzťahovať na rušne a motorové jednotky na koľajových obvodoch aj ďalšie požiadavky.“

## v) Oddiel 8.2 sa nahrádza takto:

„8.2. **Použitie elektrických/magnetických brzd**

8.2.1. Použitie magnetických brzd a brzd s vírivým prúdom je povolené iba pri núdzovom brzdení alebo pri státi. Použitie magnetických brzd a brzd s vírivým prúdom môže byť pri núdzovom brzdení zakázané.

8.2.2. Ak je to povolené, brzdy s vírivým prúdom a magnetické brzdy môžu byť použité na prevádzkové brzdenie.

## 8.2.3. Špecifický prípad Nemecko:

Magnetická brzda a brzda s vírivým prúdom nie je povolená na prvom podvozku vedúceho vozidla, ak sa výslovne neustanovuje inak.“

## b) V dodatku 2 sa oddiel 5 nahrádza takto:

## „5. TYPY VÝSTRAH A OBMEDZENIA

HABD musí byť konštruované na tieto typy výstrah:

- výstraha – prehrievanie
- výstraha – zvýšená teplota
- výstraha – rozdiel teplôt alebo iný typ výstrahy“.

## 10. Príloha B sa mení a dopĺňa takto:

## a) V oddiele „Použitie prílohy B“ sa tretí odsek sa nahrádza takto:

„Železničné podniky, ktoré potrebujú inštalovať jeden alebo niekoľko týchto systémov vo svojich vlakoch, sa musia obrátiť na príslušný členský štát.“

## b) V oddiele „Časť 2: Rádio“ sa veta za bodom 17 v indexe nahrádza takto:

„Tieto systémy sa v súčasnosti používajú v členských štátoch.“

## 11. Príloha C sa vypúšťa.



12. Príloha E sa mení a dopĺňa takto:

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

## PRÍLOHA II

Príloha k rozhodnutiu 2006/860/ES (HS CCS TSI) sa mení a dopĺňa takto:

1. V bode 2.2.4 sa druhý odsek nahrádza takto:

„Akýkoľvek vysokorýchlostný alebo konvenčný vlak vybavený vozidlovým systémom triedy A v súlade s príslušnou technickou špecifikáciou pre interoperabilitu nesmie byť z dôvodov týkajúcich sa ktorejkoľvek z oboch TSI a na základe v nich stanovených podmienok obmedzovaný v prevádzke na akejkoľvek vysokorýchlostnej alebo konvenčnej trati s infraštruktúrou, ktorá je vybavená traťovým systémom triedy A v súlade s príslušnou technickou špecifikáciou pre interoperabilitu.“

2. V bode 4.3.2.3 „Zaručený brzdný výkon a vlastnosti vlakov“ sa tretí odsek nahrádza takto:

„Zaručený brzdný výkon pri ucelených vlakových súpravách stanovujú výrobcovia.“

3. Bod 4.3.2.5 sa nahrádza takto:

„4.3.2.5. Vonkajšie podmienky

„Klimatické a fyzikálne vonkajšie podmienky zariadenia pre riadenie a zabezpečenie, ktoré sa predpokladajú pre vlak, sa musia vymedziť odkazom na prílohu A indexy A4 a A5.“

4. V bode 4.3.2.9 „Snímače horúcich nápravových ložísk“ sa druhý odsek nahrádza takto:

„Toto rozhranie sa týka systému triedy A HABD.“

5. Bod 4.3.3.4 sa nahrádza takto:

„4.3.3.4. Použitie elektrických/magnetických brzd

Na zabezpečenie správnej funkčnosti traťového zariadenia riadenia a zabezpečenia sa použitie magnetických brzd a brzd s vírivým prúdom vymedzuje odkazom na prílohu A dodatok 1 bod 5.2.“

6. V oddiele 4.8 sa druhý odsek nahrádza takto:

„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“.

7. Bod 6.2.1 „Postupy posudzovania“ sa mení a dopĺňa takto:

a) ôsmy a deviaty odsek sa vypúšťa;

b) desiaty odsek sa nahrádza takto:

„Vyhlásenie ES o overení traťových a vozidlových zariadení spolu s certifikátmi zhody postačuje na zabezpečenie toho, aby traťové zariadenie spolupracovalo s vozidlovým zariadením, ktoré bude vybavené zodpovedajúcimi parametrami, a za podmienok stanovených v tejto TSI, bez ďalšieho vyhlásenia ES o overení subsystému.“

8. V bode 6.2.1.3 „Posúdenie v prechodových fázach“ sa vypúšťa šiesty odsek.

9. V bode 6.2.2.3.1 „Validácia vozidlového zariadenia“ sa tretí odsek nahrádza takto:

„V prípade obmedzení všeobecnej použiteľnosti výsledkov skúšok (napr. súlad TSI osvedčený iba do určitej rýchlosti), sa tieto obmedzenia musia zaznamenať v osvedčení.“

10. V bode 6.2.2.3.2 „Validácia traťového zariadenia“ sa štvrtý odsek nahrádza takto:

„V prípade obmedzení všeobecnej použiteľnosti výsledkov skúšok (napr. súlad TSI osvedčený iba do určitej rýchlosti), sa tieto obmedzenia musia zaznamenať v osvedčení.“

11. Bod 7.2.8 sa vypúšťa.
12. V bode 7.2.9 „Železničné koľajové vozidlá so zariadením zabezpečenia vlaku triedy A a triedy B“ sa druhý odsek nahrádza takto:
- „Systém triedy B sa môže takisto implementovať nezávisle (alebo v prípade modernizácie alebo obnovy ponechať „ako je“), v prípade systémov triedy B, pre ktoré STM nie je finančne možnou alternatívou z pohľadu majiteľa železničných koľajových vozidiel. Ak však STM nie je použitý, železničný podnik musí zabezpečiť, že chýbajúce „odovzdanie“ (= sprostredkovanie prechodu medzi triedou A a triedou B na trati prostredníctvom ETCS) je napriek tomu vhodne zvládnuté.“
13. Bod 7.2.10 sa vypúšťa.
14. V bode 7.5.2.1 „Kategória každého špecifického prípadu je určená v prílohe A dodatku 1“ v tabuľke sa odôvodnenia pri položkách č. 1, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 14 a 17 nahrádzajú takto:
- a) pri položke č. 1: „Existujúce počítače náprav“;
  - b) pri položke č. 3: „Relevantné na tratiach s priecestím“;
  - c) pri položkách 4 a 5: „Existujúce zariadenie koľajových obvodov“;
  - d) pri položke č. 6: „Existujúce počítače náprav“;
  - e) pri položke č. 8 pre Nemecko: „Minimálne zaťaženie na nápravu nevyhnutné na šuntovanie určitých koľajových obvodov je stanovené v požiadavke EBA (Eisenbahn-Bundesamt), relevantnej na niektorých hlavných tratiach v Nemecku v oblasti bývalých DR (Deutsche Reichsbahn) s koľajovými obvodmi 42 Hz a 100 Hz. Bez obnovy.“;
  - f) pri položke č. 8 pre Rakúsko: „Minimálne zaťaženie na nápravu nevyhnutné na šuntovanie určitých koľajových obvodov je stanovené v požiadavke na bezpečnú činnosť relevantnej na niektorých hlavných tratiach v Rakúsku so 100 Hz koľajovými obvodmi. Bez obnovy.“;
  - g) pri položke č. 11: „Relevantné na tratiach s priecestím s detekčnými obvodmi“;
  - h) pri položke č. 14: „Existujúce nízkonapäťové koľajové obvody“;
  - i) pri položke č. 17: „Relevantné na tratiach s priecestím“.
15. Príloha A sa mení a dopĺňa takto:
- a) Dodatok 1 sa mení a dopĺňa takto:
    - i) Oddiel 4.6 sa nahrádza takto:

„4.6. Manažér infraštruktúry môže povoliť menej reštriktívne limity.“
    - ii) Oddiel 5.1.2 sa nahrádza takto:

„5.1.2. O vzdialenosti  $b_x$

Vzdialenosť  $b_x$  (Obr. 1) nesmie prekročiť 4 200 mm, s výnimkou ak železničné koľajové vozidlá jazdia iba na tratiach, na ktorých je povolená  $b_x$  do 5 000 mm.

Železničné koľajové vozidlá, na ktorých je  $b_x$  viac ako 4 200 mm, nesmú jazdiť na tratiach, na ktorých nie je povolená  $b_x$  viac ako 4 200 mm.

Vyhlasenie ES o overení železničných koľajových vozidiel musí obsahovať tento údaj.

Na novovybudovaných úsekoch tratí kategórie I systém CCS na zisťovanie polohy vlaku musí umožniť prevádzku železničných koľajových vozidiel s  $b_x$  do 5 000 mm.

V iných úsekoch (modernizovaných alebo obnovených tratí kategórie I na jednej strane a na druhej strane nových alebo modernizovaných, alebo obnovených tratí kategórie II a III), systém CCS na zisťovanie polohy vlaku musí umožniť prevádzku železničných koľajových vozidiel s  $b_x$  do 4 200 mm. Manažérom infraštruktúry sa odporúča umožniť prevádzku aj železničných koľajových vozidiel s  $b_x$  do 5 000 mm.“
    - iii) Oddiel 6.1.3 sa nahrádza takto:

„6.1.3. Špecifický prípad Rakúsko, Nemecko a Belgicko

Zaťaženie nápravy musí byť aspoň 5 ton na určitých tratiach.“

- iv) Oddiel 6.5.5 sa nahrádza takto:
- „6.5.5. *Špecifický prípad Holandsko*
- Okrem všeobecných požiadaviek v prílohe A dodatku 1 sa môžu vzťahovať na rušne a motorové jednotky na koľajových obvodoch aj ďalšie požiadavky.“
- v) Oddiel 8.2 sa nahrádza takto:
- „8.2. **Použitie elektrických/magnetických brzd**
- 8.2.1. Použitie magnetických brzd a brzd s vírivým prúdom je povolené iba pri núdzovom brzdení alebo pri státi. Použitie magnetických brzd a brzd s vírivým prúdom môže byť pri núdzovom brzdení zakázané.
- 8.2.2. Ak je to povolené, brzdy s vírivým prúdom a magnetické brzdy môžu byť použité na prevádzkové brzdenie.
- 8.2.3. *Špecifický prípad Nemecko*
- Magnetická brzda a brzda s vírivým prúdom nie je povolená na prvom podvozku vedúceho vozidla, ak sa výslovne neustanovuje inak.“
- b) V dodatku 2 sa oddiel 5 nahrádza takto:
- „5. TYPY VÝSTRAH A OBMEDZENIA
- HABD musí byť konštruované na tieto typy výstrah:
- výstraha – prehrievanie
  - výstraha – zvýšená teplota
  - výstraha – rozdiel teplôt alebo iný typ výstrahy.“
16. Príloha B sa mení a dopĺňa takto:
- a) V oddiele „Použitie prílohy B“ sa štvrtý odsek nahrádza takto:
- „Železničné podniky, ktoré potrebujú inštalovať jeden alebo niekoľko týchto systémov vo svojich vlakoch, sa musia obrátiť na príslušný členský štát.“
- b) V oddiele „Časť 2: Rádio“ sa veta za bodom 17 v indexe nahrádza takto:
- „Tieto systémy sa v súčasnosti používajú v členských štátoch.“
17. Príloha C sa vypúšťa.
18. Príloha E sa mení a dopĺňa takto:
- a) V oddiele Modul SB (Typová skúška) sa v pododdieli 3 piatom odseku nahrádza druhá zarážka takto:
- „— Európsky register povolených typov vozidiel vrátane všetkých informácií špecifikovaných v TSI.“
- b) Oddiel Modul SD (Systém riadenia kvality výroby) sa mení a dopĺňa takto:
- i) v pododdieli 4.2 druhom odseku sa šiesta zarážka nahrádza takto:
- „— register infraštruktúry vrátane všetkých informácií špecifikovaných v TSI.“
- ii) V pododdieli 10 sa deviatá zarážka nahrádza takto:
- „— register infraštruktúry vrátane všetkých informácií špecifikovaných v TSI.“
- c) Oddiel Modul SF (Overenie výrobku) sa mení a dopĺňa takto:
- i) V pododdieli 5 druhom odseku sa tretia zarážka nahrádza takto:
- ‘— register infraštruktúry vrátane všetkých informácií špecifikovaných v TSI.“
- ii) V pododdieli 10 sa druhý odsek nahrádza takto:
- „— register infraštruktúry vrátane všetkých informácií špecifikovaných v TSI.“
- d) V oddiele Modul SH2 (Úplný systém riadenia kvality s preskúmaním návrhu) pododdieli 10 sa ôsma zarážka nahrádza takto:

- „— register infraštruktúry vrátane všetkých informácií špecifikovaných v TSI.“
- e) Oddiel Modul SG (Overenie jednotky) sa mení a dopĺňa takto:
- i) V pododdieli 3 druhom odseku sa druhá zarážka nahrádza takto:
- „— register infraštruktúry vrátane všetkých informácií špecifikovaných v TSI.“
- ii) V pododdieli 8 sa ôsma zarážka nahrádza takto:
- „— register infraštruktúry vrátane všetkých informácií špecifikovaných v TSI.“
-

## 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 <sup>(1)</sup>, 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) <sup>(2)</sup>, 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 <sup>(3)</sup> a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy <sup>(4)</sup>. 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 návštenia, 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 <sup>(5)</sup> a vykonávacieho rozhodnutia Komisie 2011/665/EÚ zo 4. októbra 2011 o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel <sup>(6)</sup>, 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:

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6.

<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1.

<sup>(5)</sup> Ú. v. EÚ L 256, 1.10.2011, s. 1.

<sup>(6)</sup> 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 <sup>(1)</sup>,
- 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 <sup>(2)</sup>,
- 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 <sup>(3)</sup>,
- rozhodnutie Komisie 2008/217/ES z 20. decembra 2007 o technickej špecifikácii pre interoperabilitu týkajúcu sa subsystému Infraštruktúra systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc <sup>(4)</sup>,
- 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 <sup>(5)</sup>,
- rozhodnutie Komisie 2008/232/ES z 21. februára 2008 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému Železničné koľajové vozidlá systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc <sup>(6)</sup>,
- rozhodnutie Komisie 2008/284/ES zo 6. marca 2008 týkajúce sa technickej špecifikácie interoperability vo vzťahu k subsystému „Energia“ systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc <sup>(7)</sup>,
- rozhodnutie Komisie 2011/229/EÚ zo 4. apríla 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „koľajové vozidlá – hluk“ transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy <sup>(8)</sup>,
- rozhodnutie Komisie 2011/274/EÚ z 26. apríla 2011 o technickej špecifikácii pre interoperabilitu týkajúcej sa subsystému Energia systému transeurópskych konvenčných železníc <sup>(9)</sup>,
- rozhodnutie Komisie 2011/275/EÚ z 26. apríla 2011 o technickej špecifikácii pre interoperabilitu týkajúcu sa subsystému infraštruktúry systému transeurópskych konvenčných železníc <sup>(10)</sup>,

- 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 <sup>(11)</sup>,
- rozhodnutie Komisie 2011/314/EÚ z 12. mája 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ systému transeurópskych konvenčných železníc <sup>(12)</sup>.

- (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.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 344, 8.12.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 64, 7.3.2008, s. 1.

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ L 64, 7.3.2008, s. 72.

<sup>(4)</sup> Ú. v. EÚ L 77, 19.3.2008, s. 1.

<sup>(5)</sup> Ú. v. EÚ L 84, 26.3.2008, s. 1.

<sup>(6)</sup> Ú. v. EÚ L 84, 26.3.2008, s. 132.

<sup>(7)</sup> Ú. v. EÚ L 104, 14.4.2008, s. 1.

<sup>(8)</sup> Ú. v. EÚ L 99, 13.4.2011, s. 1.

<sup>(9)</sup> Ú. v. EÚ L 126, 14.5.2011, s. 1.

<sup>(10)</sup> Ú. v. EÚ L 126, 14.5.2011, s. 53.

<sup>(11)</sup> Ú. v. EÚ L 139, 26.5.2011, s. 1.

<sup>(12)</sup> 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 „Brzdacie 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

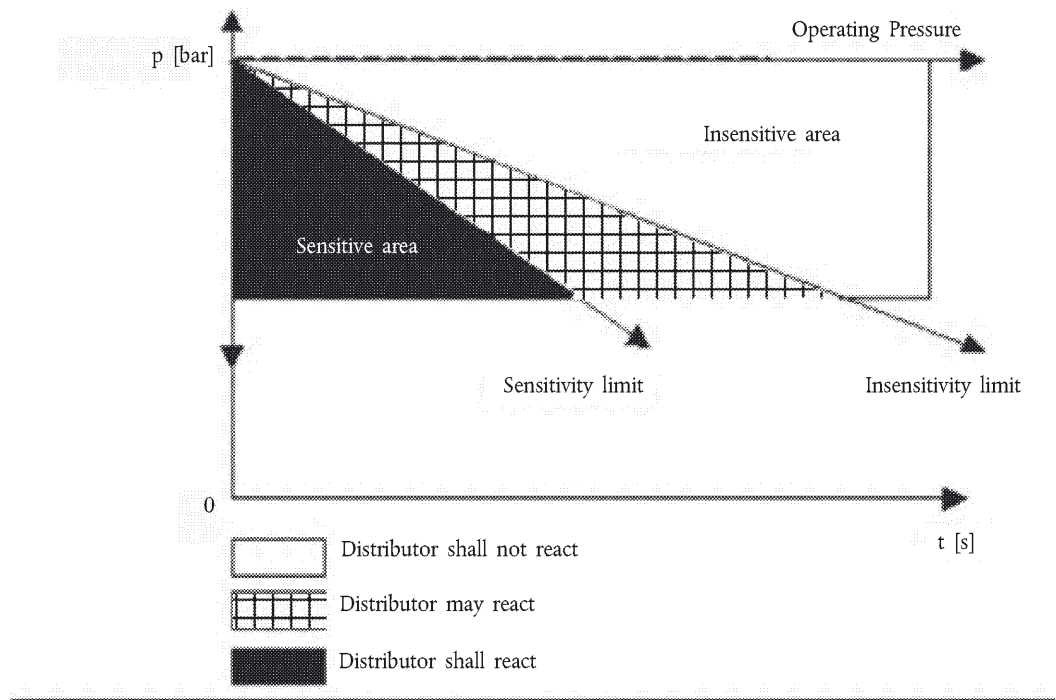
Údaje, ktoré sa majú poskytnúť pre register uvedený v článku 34 smernice 2008/57/ES, sú uvedené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie 2011/665/EÚ zo 4. októbra 2011 o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel (\*).
- (\*) Ú. v. EÚ L 264, 8.10.2011, s. 32.“
12. Oddiel 7.6.5 sa nahrádza takto:

„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 odbrzdzenia 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 obrysov 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 brzdnjej sily. Nákladné vozne prevádzkované v členských štátoch iných ako Spojené kráľovstvo musia mať vypočítaný pomer brzdnjej váhy k brzdiacemu percentu. Nákladné vozne určené na prevádzku v Spojenom kráľovstve a v iných členských štátoch musia mať vypočítaný pomer ekvivalentnej brzdnjej sily k faktorom brzdnjej sily, ako aj pomer brzdnjej váhy k brzdiacemu percentu.“

b) V podkapitole „Výpočet údajov brzdnjej sily“ 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 napĺňanie 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 prispôbiť 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) pododdiele 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 pododdiele 4.1 treťom odseku sa šiesta zarážka nahrádza takto:
- „— register infraštruktúry vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“.
- ii) V pododdiele 10 sa deväta 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 pododdiele 5 druhom odseku sa tretia zarážka nahrádza takto:
- „— register infraštruktúry vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“.
- ii) V pododdiele 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 pododdiele 3 druhom odseku sa druhá zarážka nahrádza takto:
- „— register infraštruktúry vrátane všetkých údajov špecifikovaných v TSI“.
- ii) V pododdiele 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 pododdiele 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 pododdiele 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 nástupištia

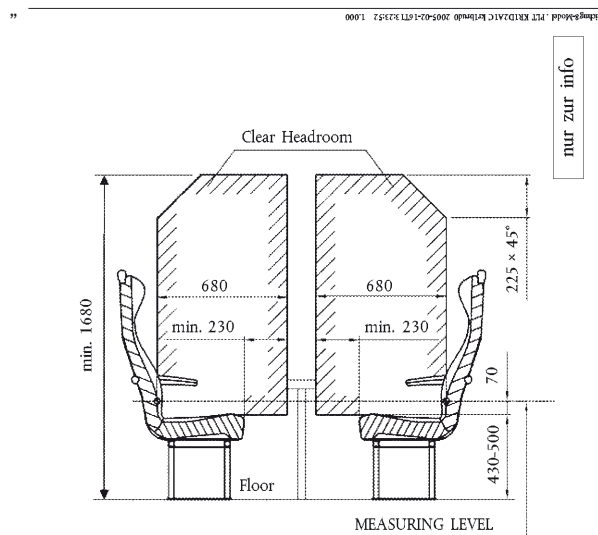
Pre nástupištia vysokorýchlostnej železničnej siete, pri ktorých majú zastavovať vlaky, ktoré sú v súlade s TSI Vysokorýchlostné železničné koľajové vozidlá, v bežnej komerčnej prevádzke, sa hodnoty stanovujú v TSI HS INS (bod 4.2.20.4).

Pre nástupištia 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 nástupištia: 550 mm a 760 mm nad úrovňou hlavy koľajnice. Odchýlky od týchto hodnôt musia byť v rozmedzí od  $-35$  mm do  $+0$  mm.

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

V oblúkoch s polomerom menej ako 500 m sa povoľuje, aby bola výška nástupištia 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:

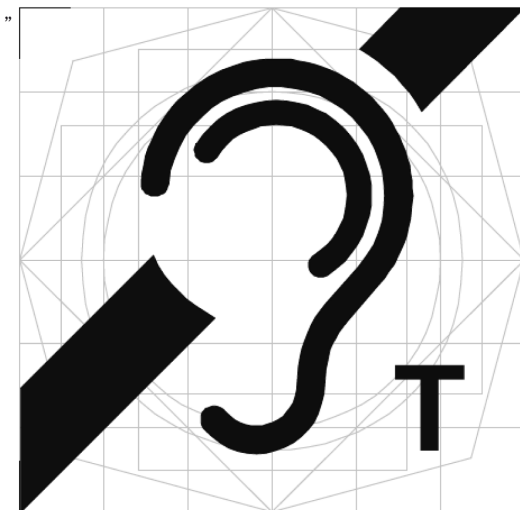


Obrázok 3“

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 ( $\alpha$ ), ako sa stanovuje v norme EN 1991-2:2003 odsek 6.3.2 (3)P a odsek 6.3.3 (5)P. Hodnota  $\alpha$  sa musí rovnať 1 alebo musí byť vyššia.

Účinky zaťaženia z modelov zaťaženia sa musia zvýšiť o dynamický činiteľ  $\phi$  ( $\Phi$ ), 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 brzdivú silu povolenú v daných podmienkach stanoví manažér infraštruktúry pre každú príslušnú trať. Akékoľvek obmedzenia brzdivej sily 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“;

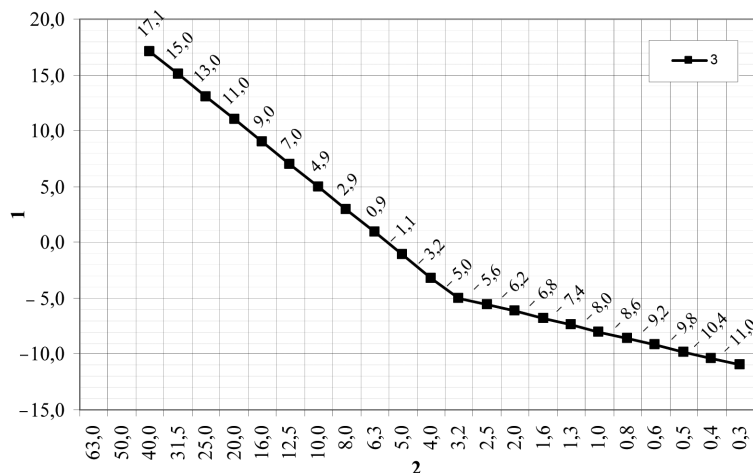
ii) v pododdiel 10 sa vypúšťa ôsma zarážka.

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 brzdennej dráhy 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 pododdiel „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 „Priečodný 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 CO<sub>2</sub> 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>).“

---











## Predplatné na rok 2012 (bez DPH, vrátane poštovného)

Úradný vestník EÚ, séria L + C, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	1 200 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L + C, tlačené vydanie + ročné DVD	22 úradných jazykov EÚ	1 310 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	840 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L + C, mesačné (súhrnné) DVD	22 úradných jazykov EÚ	100 EUR ročne
Dodatok k úradnému vestníku (séria S), Verejné obstarávanie a výberové konania, DVD, jedno vydanie za týždeň	viacjazyčné: 23 úradných jazykov EÚ	200 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria C – konkurzy	jazyk(-y), v ktorom(-ých) sa konajú konkurzy	50 EUR ročne

Úradný vestník Európskej únie, ktorý vychádza vo všetkých úradných jazykoch Európskej únie, si možno predplatiť v ktoromkoľvek z 22 jazykových znení. Zahŕňa sériu L (Právne predpisy) a C (Informácie a oznámenia).

Každé jazykové znenie má samostatné predplatné.

V súlade s nariadením Rady (ES) č. 920/2005 uverejneným v úradnom vestníku L 156 z 18. júna 2005 a ustanovujúcim, že inštitúcie Európskej únie nie sú viazané povinnosťou vyhotovovať všetky právne akty v írskom jazyku a uverejňovať ich v tomto jazyku, sa úradné vestníky uverejnené v írskom jazyku predávajú osobitne.

Predplatné na dodatok k úradnému vestníku (séria S – Verejné obstarávanie a výberové konania) zahŕňa všetkých 23 úradných jazykových znení na jednom viacjazyčnom DVD.

Predplatitelia Úradného vestníka Európskej únie môžu získať na základe žiadosti rôzne prílohy k úradnému vestníku. O vydaní týchto príloh budú informovaní prostredníctvom oznamov pre čitateľov, ktoré sa vkladajú do Úradného vestníka Európskej únie.

## Predaj a predplatné

Rozličné platené publikácie, rovnako ako aj Úradný vestník Európskej únie, si možno predplatiť a získať u obchodných distribútorov. Zoznam obchodných distribútorov možno nájsť na tejto internetovej adrese:

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

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) poskytuje priamy a bezplatný prístup k právu Európskej únie. Na stránke možno prehliadať Úradný vestník Európskej únie, ako aj zmluvy, právne predpisy, judikatúru a návrhy právnych aktov.**

**Viac sa dozviete na stránke: <http://europa.eu>.**



Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURSKO

**SK**