

**Сprovedбена уредба Комисије (ЕУ) 2020/387 од 9. марта 2020. године о
измени уредаба (ЕУ) број 321/2013, (ЕУ) број 1302/2014 и (ЕУ) 2016/919 у
погледу проширења области употребе и прелазних фаза**

(текст од значаја за ЕЕП)

ЕВРОПСКА КОМИСИЈА,

имајући у виду Уговор о функционисању Европске уније,

имајући у виду Директиву (ЕУ) 2016/797 Европског парламента и Савета од 11. маја 2016. године о интероперабилности железничког система унутар Европске уније ⁽¹⁾, а нарочито члан 5. став 11. те директиве,

с обзиром на то да:

(1) У складу са чланом 54. ст. 2. и 3. Директиве (ЕУ) 2016/797, за возила одобрена за пуштање у рад пре 15. јуна 2016. године треба добити ново одобрење за стављање на тржиште у складу са чланом 21. те директиве пре него што могу саобраћати на једној или више мрежа које нису већ обухваћене њиховим почетним одобрењем. Стога се за таква возила захтева да буду у складу са техничким спецификацијама интероперабилности (ТСИ) које су на снази или да имају право да не примењују те ТСИ у складу са чланом 7. став 1. те директиве. Истовремено, један од циљева Директиве (ЕУ) 2016/797 јесте рационализација и хармонизација поступака одобравања на нивоу Уније да би се олакшало слободно кретање возила. У ту сврху, тачка 7.6.1. Анекса Уредбе Комисије (ЕУ) број 321/2013 ⁽²⁾ и тачка 7.5.2.3. Анекса Уредбе Комисије (ЕУ) број 1302/2014 ⁽³⁾ позивају на развој одредаба о флексибилности у погледу испуњавања захтева из ТСИ. Тим одредбама треба утврдити који ниво флексибилности би се могао одобрити у случају проширења области употребе возила пуштених у рад пре 15. јуна 2016. године, а да се при томе испуњавају основни захтеви, одржава одговарајући ниво безбедности и, ако је то разумно изводљиво, он побољшава. Те уредбе стога треба изменити на одговарајући начин. Одредба која се односи на „проширење области употребе” такође обухвата случај возила којима су потребне измене да би се обезбедила техничка усклађеност са новим мрежама; у том случају, непромењени делови возила и даље су потврђени на основу претходног одобрења. Рестрикције и ограничења из претходног одобрења и даље

¹ СЛ L 138, 26.5.2016, стр. 44.

² Уредба Комисије (ЕУ) број 321/2013 од 13. марта 2013. године о техничкој спецификацији интероперабилности која се односи на подсистем „возна средства – теретна кола” железничког система у Европској унији и о стављању ван снаге Одлуке 2006/861/ЕЗ (СЛ L 104, 12.4.2013, стр. 1).

³ Уредба Комисије (ЕУ) број 1302/2014 од 18. новембра 2014. године о техничкој спецификацији интероперабилности која се односи на подсистем „возна средства – локомотиве и путничка железничка возила” железничког система у Европској унији (СЛ L 356, 12.12.2014, стр. 228).

се примењују. Из истих разлога, такво појашњење треба пружити и за Уредбу Комисије (ЕУ) 2016/919 ⁽⁴⁾.

(2) Постоје различити приступи пријављених тела и субјеката који издају одобрења у железничком сектору у погледу примене различитих прелазних одредаба утврђених у тач. 7.1.1.2–7.1.1.8. и тачки 7.1.3.1. Анекса Уредбе (ЕУ) број 1302/2014. Слично томе, постоје различити приступи у железничком сектору у погледу периода важења ЕЗ типа или сертификата о испитивању пројекта у случају промена постојећег типа железничких возила, како је утврђено у тачки 7.2.2.2. Анекса Уредбе (ЕУ) број 321/2013 и тачки 7.1.2.2. Анекса Уредбе (ЕУ) број 1302/2014. Поред тога, даља хармонизација којом се смањују одступања од циљног система суштинска је за смањење трошкова железница и обезбеђивање њихове интероперабилности и конкурентности. Наведене одредбе стога треба изменити да би се избегла различита примена тих прелазних одредаба и периода важења сертификата, док будући прелазни периоди треба да буду усмерени на посебне захтеве од великог утицаја на текуће пројекте, уместо предвиђања општих изузетака, на начин који ће довести до правовременог смањења одступања од циљног система уз обезбеђивање предвидивости и правне сигурности неопходних за сектор. То треба постићи у оквиру пакета ревизије ТСИ о дигитализацији железнице и еколошком транспорту робе (ревизија из 2022. године) за који је Комисија послала захтев Агенцији Европске уније за железнице 24. јануара 2020. године.

(3) Осим тога, у државама чланицама и у сектору утврђене су одређене техничке и редакцијске грешке у неким од тих уредаба, а Република Словачка је утврдила да општи специфични случај утврђен у Одељку 7.3.2.1. Анекса Уредбе Комисије (ЕУ) број 321/2013 (ТСИ за теретна кола) треба примењивати и на њену мрежу ширине колосека 1520 mm. Те грешке треба исправити.

(4) Према Одлуци (ЕУ) 2017/1474, у ТСИ-јевима треба навести да ли је неопходно поново пријавити тела за оцењивање усаглашености која су пријављена на основу претходне верзије ТСИ и да ли треба примењивати поједностављен процес пријављивања. Овом уредбом се уводе ограничене промене и не треба да буде неопходно поново пријавити тела која су пријављена на основу претходне верзије ТСИ-јева.

(5) Овом уредбом се мењају ТСИ-јеви како би се додатно постигла интероперабилност у оквиру железничког система Уније, побољшао и развио међународни железнички транспорт, допринело постепеном стварању унутрашњег тржишта и допунили ТСИ-јеви у погледу обухватања основних захтева. Њом се омогућује остваривање циљева и испуњавање основних захтева из Директиве 2008/57/ЕЗ Европског парламента и Савета ⁽⁵⁾ и Директиве (ЕУ) 2016/797. Стога ову уредбу треба непосредно примењивати у свим државама чланицама укључујући државе чланице које су обавестиле Агенцију и Комисију у складу са чланом 57. став 2. Директиве (ЕУ) 2016/797 да су продужиле период

⁴ Уредба Комисије (ЕУ) 2016/919 од 27. маја 2016. године о техничкој спецификацији интероперабилности која се односи на подсистеме „контроле, управљања и сигнализације” железничког система у Европској унији (СЛ L 158, 15.6.2016, стр. 1).

⁵ Директива 2008/57/ЕЗ Европског парламента и Савета од 17. јуна 2008. године о интероперабилности железничког система у Заједници (СЛ L 191, 18.7.2008, стр. 1).

за преношење и стога наставиле да примењују Директиву 2008/57/ЕЗ најкасније до 15. јуна 2020. године. Пријављена тела која делују на основу Директиве 2008/57/ЕЗ у државама чланицама које су продужиле период за преношење треба да имају могућност да издају ЕЗ сертификат у складу са овом уредбом све док се Директива 2008/57/ЕЗ примењује у држави чланици у којој су основана.

(6) Мере предвиђене у овој уредби у складу су са мишљењем Одбора из члана 51. став 1. Директиве (ЕУ) 2016/797,

ДОНЕЛА ЈЕ ОВУ УРЕДБУ:

Члан 1.

Измене ТСИ подсистема теретних кола

Уредба (ЕУ) број 321/2013 мења се на следећи начин:

1) у члану 3. додаје се тачка г), која гласи:

„г) када се област употребе прошири у складу са чланом 54. став 3. Директиве (ЕУ) 2016/797, примењују се одредбе из Одељка 7.2.2.4. Анекса ове уредбе;”;

2) Анекс се мења у складу са Анексом I ове уредбе.

Члан 2.

Измене ТСИ ЛПВС

Уредба (ЕУ) број 1302/2014 мења се на следећи начин:

1) у члану 3. став 2. замењује се следећим:

„2. ТСИ се не примењује на постојећа железничка возила железничког система у Унији која су већ пуштена у рад 1. јануара 2015. године на читавој мрежи неке државе чланице или њеном делу, осим када

а) подлежу обнови или унапређењу у складу са Одељком 7.1.2. Анекса ове уредбе; или

б) област употребе се проширује у складу са чланом 54. став 3. Директиве (ЕУ) 2016/797, у ком случају се примењују одредбе из Одељка 7.1.4. Анекса ове уредбе.”;

2) у члану 11. став 1. подстав 2. уводна реченица замењује се следећим:

„Оне се међутим и даље примењују, не доводећи у питање тач. 7.1.1.4–7.1.1.8. Анекса, на:”;

3) Анекс се мења у складу са Анексом II ове уредбе.

Члан 3.

Измене ТСИ подсистема контроле, управљања и сигнализације

Уредба (ЕУ) 2016/919 мења се на следећи начин:

1) у члану 2. став 2. замењује се следећим:

„2. ТСИ се не примењује на постојеће подсистеме „контроле, управљања и сигнализација дуж пруге” железничког система који су већ пуштени у рад на читавој железничкој мрежи неке државе чланице или њеном делу на дан ступања на снагу ове уредбе, осим када

а) подсистем подлеже обнови или унапређењу у складу са Одељком 7. Анекса ове уредбе; или

б) област употребе се проширује у складу са чланом 54. став 3. Директиве (ЕУ) 2016/797, у ком случају се примењују одредбе из Одељка 7.4.2.4. Анекса ове уредбе.”;

2) Анекс се мења у складу са Анексом III ове уредбе.

Члан 4.

Тела за оцењивање усаглашености

1. Пријаве телâ за оцењивање усаглашености за сврхе уредаба (ЕУ) број 321/2013, (ЕУ) број 1302/2014 и (ЕУ) 2016/919 остају важеће на основу тих уредаба, измењених овом уредбом.

2. Тела за оцењивање усаглашености пријављена у складу са Директивом 2008/57/ЕЗ могу издати ЕЗ сертификат о верификацији и ЕЗ сертификат о усаглашености или погодности за употребу чинилаца интероперабилности у складу са овом уредбом све док се Директива 2008/57/ЕЗ примењује у држави чланице у којој су основана у складу са чланом 57. став 2. Директиве (ЕУ) 2016/797 а најкасније до 15. јуна 2020. године.

Члан 5.

Ступање на снагу

Ова уредба ступа на снагу наредног дана од дана објављивања у *Службеном листу Европске уније*.

Ова уредба је обавезујућа у целини и непосредно се примењује у свим државама чланицама.

Сачињено у Бриселу, 9. марта 2020. године

За Комисију

Председник

Урсула ФОН ДЕР ЛЕЈЕН

РАДНА ВЕРЗИЈА

АНЕКС I

Анекс Уредбе (ЕУ) број 321/2013 мења се на следећи начин:

1) у тачки 4.2.2.2. додаје се назив „Чврстоћа јединице”;

2) у тачки 6.1.2.2. између ст. 1. и 2. додаје се следећи став:

„Алтернативно доказивање усаглашености дозвољено је у складу са тачком 6.1.2.4.а.”;

3) у тачки 6.1.2.3. испред подтачке б) додаје се следећи став:

„Алтернативно доказивање усаглашености дозвољено је у складу са тачком 6.1.2.4.а.”;

4) на крају тачке 6.1.2.4. додаје се следећи став:

„Алтернативно доказивање усаглашености дозвољено је у складу са тачком 6.1.2.4.а.”;

5) између тач. 6.1.2.4. и 6.1.2.5. додаје се следећа тачка 6.1.2.4.а:

„Ако стандардима *EN* наведеним у тач. 6.1.2.2, 6.1.2.3. и 6.1.2.4. није обухваћено предложено техничко решење, дозвољена је употреба других стандарда за доказивање усаглашености механичког понашања осовинског склопа, механичких карактеристика тачкова и карактеристика у погледу механичке отпорности и замора осовине; у том случају пријављено тело проверава да ли алтернативни стандарди чине део технички усклађеног скупа стандарда који се примењују на конструкцију, изградњу и испитивање осовинских склопова, а који садрже посебне захтеве за осовински склоп, тачкове и осовине који се односе на:

- осовински склоп,
- механичку отпорност,
- карактеристике у погледу замора,
- границе дозвољеног напрезања,
- термомеханичке карактеристике.

У наведеном захтеваном доказивању може се упућивати само на јавно доступне стандарде. Верификацијом коју је извршило пријављено тело обезбеђује се усклађеност између методологије алтернативних стандарда, претпоставки које је изнео подносилац захтева, предвиђеног техничког решења и предвиђене области употребе.”;

6) у тачки 7.2.2.2. три става која непосредно следе после Табеле 11а замењују се следећим:

„Да би се утврдио ЕЗ сертификат о испитивању типа или о испитивању пројекта, пријављено тело које је одабрао субјект који управља променом може упутити на:

– изворни ЕЗ сертификата о испитивању типа или о испитивању пројекта за делове пројекта који су непромењени или за оне који су промењени, али који не утичу на усаглашеност подсистема, док је он још важећи (током периода фазе Б од десет година);

– додатни ЕЗ сертификат о испитивању типа или о испитивању пројекта (којим се мења изворни примерак сертификата) за измењене делове пројекта који утичу на усаглашеност подсистема са последњом ревизијом овог ТСИ која је у том тренутку на снази.

Период важења ЕЗ сертификата о испитивању типа или о испитивању пројекта за измењени тип, варијанту типа или верзију типа ограничен је на десет година од датума издавања, без прекорачења 14 година од датума када је подносилац захтева именовано пријављено тело за изворни тип железничких возила (почетак фазе А изворног ЕЗ сертификата о испитивању типа или о испитивању пројекта).”;

7) у тачки 7.2.2.2. у Табели 11а ред „4.2.4.3.2.1. Радна кочница” замењује се следећим:

„4.2.4.3.2.1. Радна кочница	Зауставни пут	<p>Промена зауставног пута за више од $\pm 10\%$</p> <p><i>Напомена:</i> Могу се такође користити проценат кочне тежине (који се такође назива „ламбда” или „процент кочне масе”) или кочна маса и могу се добити израчунавањем (директно или помоћу зауставног пута) из профила успоравања.</p> <p>Дозвољена промена је иста ($\pm 10\%$)</p>	Н. П.
	Највеће успоравање за услов оптерећења „пројектована маса под уобичајеним корисним теретом”	Промена за више од $\pm 10\%$ највећег просечног успоравања при кочењу	Н. П.”

	при највећој пројектованој брзини	
--	-----------------------------------	--

8) у тачки 7.2.2.3. став 1. замењује се следећим:

„Следећа правила се примењују, поред тачке 7.2.2.2, на постојеће јединице са првим одобрењем за пуштање у рад пре 1. јануара 2015. године, ако обим промене има утицај на основне параметре који нису обухваћени ЕЗ декларацијом”;

9) у тачки 7.2.2.3. став 3. замењује се следећим:

„Одређено правило утврђено у претходном ставу не примењује се на промене које имају утицај на основне параметре и промене класификоване као у члану 21. став 12. тачка а) и утврђене у Табели 11б. За те промене, обавезно је испуњавати захтеве из ТСИ”;

10) додаје се следећа тачка 7.2.2.4:

„7.2.2.4. Правила за проширење области употребе постојећих јединица са одобрењем у складу са Директивом 2008/57/ЕЗ или које су у употреби пре 19. јула 2010. године

1) Ако не постоји потпуна усаглашеност са овим ТСИ, тачка 2. се примењује на јединице које испуњавају следеће услове када се затражи проширење њихове области употребе у складу са чланом 21. став 13. Директиве (ЕУ) 2016/797:

1. одобрене су у складу са Директивом 2008/57/ЕЗ или пуштене у рад пре 19. јула 2010. године;

2. регистроване су „ваљаном” регистарском ознаком „00” у националном регистру возила у складу са Одлуком Комисије 2007/756/ЕЗ (*) или у Европском регистру возила у складу са Спроведбеном одлуком Комисије (ЕУ) 2018/1614 (**) и одржаване у безбедном стању саобраћања у складу са Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) 2019/779 (**).

Следеће одредбе за проширење области употребе примењују се и у комбинацији са новим одобрењем како је утврђено у члану 14. став 3. тачка а) Уредбе (ЕУ) 2018/545.

2) Одобрење за проширену област употребе јединица из тачке 1. заснива се на постојећем одобрењу, ако постоји, техничкој усклађености између јединице и мреже у складу са чланом 21. став 3. тачка г) Директиве (ЕУ) 2016/797 и усклађености са основним конструкцијским карактеристикама из Табеле 11а из овог ТСИ, узимајући у обзир могуће рестрикције или ограничења.

Подносилац захтева доставља ЕЗ декларацију о верификацији уз коју је приложена техничка документација којом се доказује испуњеност захтева

утврђених у овом ТСИ или поштовање одредаба које имају исто дејство, за сваки основни параметар наведен у Табели 11а колона 1. из овог ТСИ, помоћу једног од следећих елемената или њиховим комбиновањем:

- а) испуњеност захтева из овог ТСИ како је наведено у претходном тексту;
 - б) испуњеност одговарајућих захтева утврђених у претходном ТСИ како је наведено у претходном тексту;
 - в) усклађеност са алтернативним спецификацијама за које се сматра да имају исто дејство као и релевантни захтеви утврђени у овом ТСИ како је наведено у претходном тексту;
 - г) доказ да су захтеви за техничку усклађеност са мрежом проширене области употребе еквивалентни захтевима за техничку усклађеност са мрежом за коју је јединица већ одобрена или у употреби. Такав доказ доставља подносилац захтева и он се може заснивати на информацијама из регистра железничке инфраструктуре (*RINF*).
- 3) Исто дејство алтернативних спецификација на захтеве из овог ТСИ (тачка 2. подтачка в)) и еквивалентност захтева у погледу техничке усклађености са мрежом (тачка 2. подтачка г)) образлаже и документује подносилац захтева применом процеса управљања ризиком утврђеног у Анексу I Уредбе (ЕУ) број 402/2013. Подносилац захтева доставља позитивну оцену тела за оцењивање (*CSM RA*).
- 4) Поред захтева наведених у тачки 2. и ако је то потребно, подносилац захтева доставља ЕЗ декларацију о верификацији уз коју је приложена техничка документација којом се доказује усклађеност са следећим:
- а) специфичним случајевима који се односе на било који део проширене области употребе, наведеним у овом ТСИ, ТСИ за буку (Уредба (ЕУ) број 1304/2014) и ТСИ подсистема контроле, управљања и сигнализације (Уредба (ЕУ) 2016/919);
 - б) националним правилима из члана 13. став 2. тач. а), в) и г) Директиве (ЕУ) 2016/797, о којима се обавештава у складу са чланом 14. те директиве.
- 5) Субјект за издавање дозвола преко веб сајта Агенције чини јавно доступним податке о алтернативним спецификацијама из тачке 2. став в) и захтевима у погледу техничке усклађености са мрежом из тачке 2. став г) на основу којих је издао одобрења за проширену област употребе.
- 6) Ако одобрено возило није морало примњивати ТСИ или неки њихов део у складу са чланом 9. Директиве 2008/57/ЕЗ, подносилац захтева тражи одступања у државама чланицама проширене области употребе у складу са чланом 7. Директиве (ЕУ) 2016/797.
- 7) У складу са чланом 54. став 2. Директиве (ЕУ) 2016/797, сматра се да су теретна кола која се користе у складу са *Regolamento Internazionale Veicoli (RIV)* одобрена

у складу са условима под којим су коришћена, укључујући област употребе у којој саобраћају. Након промене која захтева ново одобрење за стављање на тржиште у складу са чланом 21. став 12. Директиве (ЕУ) 2016/797, теретна кола прихваћена према последњем споразуму *RIV* задржавају област употребе у којој су саобраћала без даљих провера непромењених делова.

(*) Одлука Комисије 2007/756/ЕЗ од 9. новембра 2007. године о усвајању заједничке спецификације националног регистра возила предвиђеног према члану 14. ст. 4. и 5. директива 96/48/ЕЗ и 2001/16/ЕЗ (СЛ L 305, 23.11.2007, стр. 30).

(**) Сprovedбена одлука Комисије (ЕУ) 2018/1614 од 25. октобра 2018. године о утврђивању спецификација за регистре возила из члана 47. Директиве (ЕУ) 2016/797 Европског парламента и Савета и о измени и стављању ван снаге Одлуке Комисије 2007/756/ЕЗ (СЛ L 268, 26.10.2018, стр. 53).

(***) Сprovedбена уредба Комисије (ЕУ) 2019/779 од 16. маја 2019. године о утврђивању детаљних одредаба у вези са системом сертификације субјеката задужених за одржавање возила у складу са Директивом (ЕУ) 2016/798 Европског парламента и Савета и о стављању ван снаге Уредбе Комисије (ЕУ) број 445/2011 (СЛ L 139I, 27.5.2019, стр. 360).”;

11) у тачки 7.3.2.1. прва реченица замењује се следећим:

„Јединице које саобраћају између државе чланице и треће земље са мрежом ширине колосека од 1520 mm: специфични случај Финске, Пољске, Републике Словачке и Шведске.”;

12) у тачки 7.3.2.2. подтачка а) последњи став замењује се следећим:

„Јединице које се узајамно признају у складу са тачком 7.1.2. и јединице опремљене опремом за надзирање стања осовинских лежајева у возилу изузимају се из овог специфичног случаја. Изузимање јединица у складу са тачком 7.1.2. не примењује се када се користе други методи за оцењивање усаглашености у складу са тачком 6.1.2.4.а.”;

13) назив тачке 7.3.2.5. замењује се следећим:

„7.3.2.5. Карактеристике осовинских склопова, точкова и осовина (тач. 4.2.3.6.2. и 4.2.3.6.3)

Специфични случај УК за Велику Британију”;

14) тачка 7.6.1. „Правила за проширење области употребе постојећих железничких возила која нису обухваћена ЕЗ декларацијом о верификацији” замењује се следећим:

„7.6.1. *Правила за спровођење*

Дана 24. јануара 2020. године Комисија је послала захтев Агенцији Европске уније за железнице за припрему пакета ревизије ТСИ о дигитализацији железнице и еколошком транспорту робе (ревизија из 2022. године).

У складу са Делегираном одлуком Комисије (ЕУ) 2017/1474, пакет ревизије ТСИ о дигитализацији железнице и еколошком транспорту робе обухвата одредбе којима се преиспитује и, ако је могуће, поједностављује стратегија примене ТСИ-јева на начин којим се обезбеђује постепено али правовремено смањење одступања од циљног система уз обезбеђивање предвидивости и правне сигурности неопходних за сектор. Те одредбе обухватају и будуће прелазне периоде и питање периода важења сертификата за чиниоце интероперабилности и подсистеме.

Осим тога, са истим циљем да се обезбеди постепено али правовремено смањење одступања од циљног система уз обезбеђивање предвидивости и правне сигурности неопходних за сектор, разматрају се одредбе којима се обезбеђује флексибилност у примени ажурираних верзија стандарда, укључујући оне уведене у Анексу I (ТСИ подсистема теретних кола из 2019. године) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2019/776 (*).

(* Спроведбена уредба Комисије (ЕУ) 2019/776 од 16. маја 2019. године о измени уредаба Комисије (ЕУ) број 321/2013, (ЕУ) број 1299/2014, (ЕУ) број 1301/2014, (ЕУ) број 1302/2014, (ЕУ) број 1303/2014 и (ЕУ) 2016/919 и Спроведбене одлуке Комисије 2011/665/ЕУ у погледу усклађивања са Директивом (ЕУ) 2016/797 Европског парламента и Савета и спровођења посебних циљева утврђених у Делегираној одлуци Комисије (ЕУ) 2017/1474 (СЛ L 139 I, 27.5.2019, стр. 108)“;

15) на крају Додатка В „Додатни необавезни услови“ додаје се следећа тачка:

„20. Динамичко понашање током вожње

Комбиновање највеће брзине рада и највећег допуштеног мањка надвишења мора бити онако како је приказано у Табели Ж.1. стандарда *EN 14363:2016*.

За јединице опремљене утврђеним трчећим стројем описаним у Поглављу 6. стандарда *EN 16235:2013* претпоставља се да су у складу са овим захтевом.”

АНЕКС II

Анекс Уредбе (ЕУ) број 1302/2014 мења се на следећи начин:

1) у тачки 4.2.2.5. подтачка 5) речи: „индекс 8. Табела 1. Одељак 5.” замењују се речима: „индекс 8. Табела 1. Одељак 4.”;

2) у тачки 4.2.2.5. подтачка 6) речи: „индекс 8. Табела 3. из Одељка 5.” замењују се речима: „индекс 8. Табела 2. из Одељка 5.”;

3) у тачки 4.2.2.5. подтачка 7) замењује се следећим:

„7) У оквиру области примене овог ТСИ, када се сценарији 1 и 2 примењују на локомотиве опремљене аутоматским крајњим централним одбојним квачилима, које могу постићи вучну силу при квачењу већу од 300 kN описану у Табели 2. спецификације на коју се упућује у Додатку И-1. индекс 8, „брзина судара” и „други учесник у судару” морају бити:

– 20 km/h уместо 36 km/h за сценарије 1 и 2; и

– референтна теретна кола описана у Додатку Г уместо референтних теретних кола описаних у Анексу В.1. спецификације на коју се упућује у Додатку И-1. индекс 8. за сценарио 2.

Напомена: тако велика вучна сила захтева се за тешке теретне локомотиве.”;

4) у тачки 6.2.3.7. на крају подтачке 7) додаје се следећа реченица:

„Верификацијом коју је извршило пријављено тело обезбеђује се усклађеност између методологије и алтернативних стандарда, претпоставки које је изнео подносилац захтева, предвиђеног техничког решења и предвиђене области употребе.”;

5) у тачки 7.1.2.2. подтачка 11) замењује се следећим:

„11) Да би се утврдио ЕЗ сертификат о испитивању типа или о испитивању пројекта, пријављено тело које је одабрао субјект који управља променом може упутити на:

– изворни ЕЗ сертификат о испитивању типа или о испитивању пројекта за делове пројекта који су непромењени или за оне који су промењени, али који не утичу на усаглашеност подсистема, док је он још важећи (током периода фазе Б од седам година);

– додатни ЕЗ сертификат о испитивању типа или о испитивању пројекта (којим се мења изворни примерак сертификата) за измењене делове пројекта који утичу на усаглашеност подсистема са последњом ревизијом овог ТСИ који је у том тренутку на снази.

Период важења ЕЗ сертификата о испитивању типа или о испитивању пројекта за измењени тип, варијанту типа или верзију типа ограничен је на седам година од датума издавања, без прекорачења 14 година од датума када је подносилац захтева именовано пријављено тело за изворни тип железничких возила (почетак фазе А изворног ЕЗ сертификата о испитивању типа или о испитивању пројекта).”;

б) у тачки 7.1.3.1. подтачка 4) замењује се следећим:

„4) Основа ТСИ за оцењивање типа утврђена је за период фазе А у трајању од највише седам година. Не доводећи у питање тач. 7.1.1.4–7.1.1.8, током периода фазе А, не мења се основа за оцењивање ЕЗ верификације коју треба да користи пријављено тело.”;

7) додаје се следећа тачка 7.1.4:

„7.1.4. Правила за проширење области употребе постојећих железничких возила са одобрењем у складу са Директивом 2008/57/ЕЗ или у употреби пре 19. јула 2010. године

1) Ако не постоји потпуна усаглашеност са овим ТСИ, тачка 2. се примењује на железничка возила која испуњавају следеће услове када се тражи проширење њихове области употребе у складу са чланом 21. став 13. Директиве (ЕУ) 2016/797:

а) одобрена су у складу са Директивом 2008/57/ЕЗ или су пуштена у употребу пре 19. јула 2010. године;

б) регистрована су „ваљаном” регистарском ознаком „00” у националном регистру возила у складу са Одлуком Комисије 2007/756/ЕЗ (*) или у Европском регистру возила у складу са Спроведбеном одлуком Комисије (ЕУ) 2018/1614 (**) и одржавана у безбедном стању саобраћања у складу са Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) 2019/779 (**).

Следеће одредбе за проширење области употребе примењују се и у комбинацији са новим одобрењем како је утврђено у члану 14. став 3. тачка а) Уредбе (ЕУ) 2018/545.

2) Одобрење за проширену област употребе железничких возила из тачке 1. заснива се на постојећем одобрењу, ако постоји, на техничкој усклађености између железничких возила и мреже у складу са чланом 21. став 3. тачка г) Директиве (ЕУ) 2016/797 и усклађености са основним конструкцијским карактеристикама из табела 17а и 17б из овог ТСИ, узимајући у обзир могуће рестрикције или ограничења.

Подносилац захтева доставља ЕЗ декларацију о верификацији уз коју је приложена техничка документација којом се доказује испуњеност захтева утврђених у овом ТСИ или поштовање одредаба које имају исто дејство, за сваки

основни параметар наведен у Табели 17а колона 1. и Табели 17б колона 1. и поштовање следећих тач. из овог ТСИ:

– 4.2.4.2.2, 4.2.5.5.8, 4.2.5.5.9, 4.2.6.2.3, 4.2.6.2.4, 4.2.6.2.5, 4.2.8.2.7, 4.2.8.2.9.8. (када се саобраћањем кроз секције за раздвајање фаза или система управља аутоматски), 4.2.9.3.1, 4.2.9.6, 4.2.12. и 4.2.12.6;

– 4.2.5.3 у Италији;

– 4.2.5.3.5. и 4.2.9.2.1. у Немачкој;

помоћу једног од следећих елемената или њиховим комбиновањем:

а) испуњеност захтева утврђених у овом ТСИ како је наведено у претходном тексту;

б) испуњеност одговарајућих захтева утврђених у претходном ТСИ како је наведено у претходном тексту;

в) усклађеност са алтернативним спецификацијама за које се сматра да имају исто дејство као и релевантни захтеви утврђени у овом ТСИ како је наведено у претходном тексту;

г) доказ да су захтеви у погледу техничке усклађености са мрежом проширене области употребе еквивалентни захтевима у погледу техничке усклађености са мрежом за коју су железничка возила већ одобрена или на којој су већ у употреби. Такав доказ доставља подносилац захтева и он се може заснивати на информацијама из регистра железничке инфраструктуре (*RINF*).

3) Исто дејство алтернативних спецификација на захтеве из овог ТСИ (тачка 2. подтачка в)) и еквивалентност захтева у погледу техничке усклађености са мрежом (тачка 2. подтачка г)) образлаже и документује подносилац захтева применом процеса управљања ризиком утврђеног у Анексу I Уредбе (ЕУ) број 402/2013. Образложење треба да оцени и потврди тело за оцењивање (*CSM RA*).

4) Поред захтева наведених у тачки 2. и ако је то потребно, подносилац захтева доставља ЕЗ декларацију о верификацији уз коју је приложена техничка документација којом се доказује усклађеност са следећим:

а) специфичним случајевима који се односе на било који део проширене области употребе, наведеним у овом ТСИ, ТСИ за буку (Уредба (ЕУ) број 1304/2014), ТСИ подсистема лица са смањеном покретљивошћу (Уредба (ЕУ) број 1300/2014) и ТСИ подсистема контроле, управљања и сигнализације (Уредба (ЕУ) 2016/919);

б) националним правилима из члана 13. став 2. тач. а), в) и г) Директиве (ЕУ) 2016/797, о којима се обавештава у складу са чланом 14. те директиве.

5) Субјект за издавање дозвола преко веб сајта Агенције чини јавно доступним податке о алтернативним спецификацијама из тачке 2. став в) и захтевима у

погледу техничке усклађености са мрежом из тачке 2. став г) на основу којих је издао одобрења за проширену област употребе.

б) Ако одобрено возило није морало примењивати ТСИ или неки њихов део у складу са чланом 9. Директиве 2008/57/ЕЗ, подносилац захтева тражи одступања у државама чланицама проширене области употребе у складу са чланом 7. Директиве (ЕУ) 2016/797.

7) У складу са чланом 54. став 2. Директиве (ЕУ) 2016/797, сматра се да су путничка кола која се користе у на основу *Regolamento Internazionale Carrozze (RIC)* одобрена у складу са условима под којим су коришћена, укључујући област употребе у којој саобраћају. Након промене која захтева ново одобрење за стављање на тржиште у складу са чланом 21. став 12. Директиве (ЕУ) 2016/797, путничка кола прихваћена према последњем споразуму *RIC* задржавају област употребе у којој су саобраћала без даљих провера непромењених делова.

(*) Одлука Комисије 2007/756/ЕЗ од 9. новембра 2007. године о усвајању заједничке спецификације националног регистра возила предвиђеног према члану 14. ст. 4. и 5. директива 96/48/ЕЗ и 2001/16/ЕЗ (СЛ L 305, 23.11.2007, стр. 30).

(**) Сprovedбена одлука Комисије (ЕУ) 2018/1614 од 25. октобра 2018. године о утврђивању спецификација за регистре возила из члана 47. Директиве (ЕУ) 2016/797 Европског парламента и Савета и о измени и стављању ван снаге Одлуке Комисије 2007/756/ЕЗ (СЛ L 268, 26.10.2018, стр. 53).

(***) Сprovedбена уредба Комисије (ЕУ) 2019/779 од 16. маја 2019. године о утврђивању детаљних одредаба у вези са системом сертификације субјеката задужених за одржавање возила у складу са Директивом (ЕУ) 2016/798 Европског парламента и Савета и о стављању ван снаге Уредбе Комисије (ЕУ) број 445/2011 (СЛ L 139I, 27.5.2019, стр. 360).”:

8) тачка 7.5.2.3. „Правила за проширење области употребе постојећих железничких возила која нису обухваћена ЕЗ декларацијом о верификацији” замењује се следећим:

„7.5.2.3. Правила за спровођење

Дана 24. јануара 2020. године Комисија је послала захтев Агенцији Европске уније за железнице за припрему пакета ревизије ТСИ о дигитализацији железнице и еколошком транспорту робе (ревизија из 2022. године).

У складу са Делегираном одлуком Комисије (ЕУ) 2017/1474, пакет ревизије ТСИ о дигитализацији железнице и еколошком транспорту робе обухвата одредбе којима се преиспитује и, ако је могуће, поједностављује стратегија примене ТСИ-јева на начин којим се обезбеђује постепено али правовремено смањење одступања од циљног система уз обезбеђивање предвидивости и правне сигурности неопходних за сектор. Те одредбе обухватају и будуће прелазне

периоде и питање периода важења сертификата за чиниоце интероперабилности и подсистеме.

Осим тога, са истим циљем да се обезбеди постепено али правовремено смањење одступања од циљног система уз обезбеђивање предвидивости и правне сигурности неопходних за сектор, разматрају се одредбе којима се обезбеђује флексибилност у примени ажурираних верзија стандарда, укључујући оне уведене у Анексу IV (ТСИ ЛПВС из 2019. године) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2019/776 (*).

(* Спроведбена уредба Комисије (ЕУ) 2019/776 од 16. маја 2019. године о измени уредаба Комисије (ЕУ) број 321/2013, (ЕУ) број 1299/2014, (ЕУ) број 1301/2014, (ЕУ) број 1302/2014, (ЕУ) број 1303/2014 и (ЕУ) 2016/919 и Спроведбене одлуке Комисије 2011/665/ЕУ у погледу усклађивања са Директивом (ЕУ) 2016/797 Европског парламента и Савета и спровођења посебних циљева утврђених у Делегираној одлуци Комисије (ЕУ) 2017/1474 (СЛ L 139 I, 27.5.2019, стр. 108).”;

9) Додатак Г замењује се следећим:

„Додатак Г

Референтна теретна кола за локомотиве опремљене аутоматским крајњим централним одбојним квачилима, које могу постићи вучну силу при квачењу већу од 300 kN

За сударе између јединице воза и теретних кола који су опремљени квачилима велике снаге, теретна кола су представљена масом од 80 t која има само један степен слободе у смеру транслације x . Геометрија споја теретних кола приказана је на Слици Г.1. Претпоставља се да је геометрија задњег зида и главе квачила крута. Морају бити опремљена централним квачилом са ходом клипа од 110 mm и карактеристиком сила–измештање наведеном на Слици Г.2. Укупни капацитет апсорпције енергије квачила теретних кола је 77 kJ.

Геометрија главе квачила и висина изнад горње ивице шине морају бити једнаке онима код јединице воза која удара. Уздужно растојање равни квачила од задњег зида теретних кола мора бити 645 mm. Ради поједностављења, дозвољено је моделовање глава квачила коришћењем геометрије и висине датих на Слици Г.1.

Димензије у милиметрима

PICTURE HERE

Легенда:

1. крај теретних кола
2. горња ивица шине
3. раван квачила

Слика Г.1.

Интерфејс теретних кола са централним квачилом

PICTURE HERE

Легенда:

У сила квачила – квачило, у kN

Х измештање, у mm

Слика Г.2.

Карактеристике квачила теретних кола”;

10) у Додатку И-1, у табели индекс број 8. замењује се следећим:

„8.	Пасивна безбедност – опште информације	4.2.2.5.	EN 15227:2008 +A1:2010	релевантна тачка (1) Осим Анекса А
	Пасивна безбедност – категоризација			4–табела 1.
	Пасивна безбедност – сценарији			5–табела 2, 6.
	Пасивна безбедност – раоник			6.5.”

11) у Додатку И-1, у табели индекс број 10. замењује се следећим:

„10.	Подизање и подизање дизалицом – означавање	4.2.2.6.	EN 15877-2:2013	4.5.19.”
------	--	----------	-----------------	----------

12) у Додатку И-1, у табели индекс број 36. замењује се следећим:

„36.	Услови животне средине – раоник	4.2.6.1.2.	EN 15227:2008 +A1:2010	релевантна тачка (1)”;
------	---------------------------------	------------	------------------------	------------------------

13) у Додатку И-2, у табели индекс број 2. брише се.

РАДНА ВЕРЗИЈА

АНЕКС III

У Анексу Уредбе (ЕУ) 2016/919 додаје се следећа тачка 7.4.2.4:

„7.4.2.4. Правила за проширење области употребе постојећег возила

Следећа правила се примењују на постојећа возила у употреби, регистрована у националном регистру возила у складу са Одлуком Комисије 2007/756/ЕЗ (*), или у Европском регистру возила у складу са Спроведбеном одлуком Комисије (ЕУ) 2018/1614 (**), када се захтева проширење области употребе:

1) возила морају бити у складу са одговарајућим посебним одредбама које се примењују у специфичним случајевима из тачке 7.6. овог анекса и са одговарајућим националним правилима из члана 13. став 2. тач. а), в) и г) Директиве (ЕУ) 2016/797 о којима се обавештава у складу са чланом 14. те директиве. Поред тога, у случајевима делимичног испуњавања захтева из овог ТСИ, примењују се одредбе из тачке 6.1.1.3. подтачка 3).

2) Возила већ опремљена *ETCS*-ом или *GSM-R*-ом не морају се надограђивати, осим ако се то не захтева ради техничке усклађености.

3) Возила која нису већ опремљена *ETCS*-ом уграђују *ETCS* и морају бити у складу са скуповима спецификација #2 или #3 наведеним у табелама А2.2. и А2.3. из Анекса А. Осим ако се то не захтева ради техничке усклађености, захтев у погледу опремљености *ETCS*-ом не примењује се на:

а) возила која нису посебно пројектована за саобраћање на пругама за велике брзине (**), ако су одобрена пре 1. јануара 2015. године;

б) возила која нису посебно пројектована за саобраћање на пругама за велике брзине, одобрена од 1. јануара 2015. године, у некој од следећих ситуација:

(i) ако су намењена искључиво саобраћању у једној држави чланици ван коридора наведених у Анексу I Спроведбене уредбе (ЕУ) 2017/6 и ван железничких пруга којима се обезбеђују везе са главним европским лукама, ранжирним станицама, теретним терминалима и подручјима за транспорт робе како је наведено у Анексу II Уредбе (ЕУ) број 1315/2013;

(ii) ако су намењена за прекогранични саобраћај ван TEN, односно за услугу до прве станице у суседној земљи или до прве станице на којој постоје даље везе у суседној земљи користећи само железничке пруге које се налазе ван TEN;

в) возила у државама чланицама које примењују тачку 7.4.3. подтачка (2), ако се област употребе након проширења области употребе налази искључиво у истој држави чланици, осим ако област употребе након проширења области употребе не обухвата више од 150 km деонице опремљене *ETCS*-ом у тренутку проширења области употребе или коју треба опремити *ETCS*-ом у року од пет година након проширења области употребе тих возила;

г) покретна опрема за изградњу и одржавање железничке инфраструктуре;

д) маневарске локомотиве.

4) У возила која још увек нису опремљена гласовним радиом *GSM-R* уграђује се кабински радио *GSM-R* и та возила морају бити у складу са спецификацијама из табела А2.1, А2.2. и А2.3. из Анекса А када је возило намењено за употребу на мрежи која обухвата најмање једну тачку опремљену *GSM-R*-ом, осим ако он није постављен на постојећи радио-комуникациони систем компатибилан са класом *Б* која је већ уграђена у возило.

5) У возила која још увек нису опремљена *GSM-R*-ом за *ETCS* уграђује се радио само за пренос података *GSM-R ETCS* и та возила морају бити у складу са спецификацијама из табела А2.1, А2.2. и А2.3. из Анекса А када се захтева да возило има уграђени *ETCS* у складу са тачком 3. и када је возило намењено за саобраћање на мрежи у проширеној области употребе која је опремљена само *ETCS*-ом нивоа 2 или 3.

6) Ако одобрено возило није морало примењивати ТСИ или неки њихов део у складу са чланом 9. Директиве 2008/57/ЕЗ, подносилац захтева тражи одступања у државама чланицама проширене области употребе у складу са чланом 7. Директиве (ЕУ) 2016/797.

(*) Одлука Комисије 2007/756/ЕЗ од 9. новембра 2007. године о усвајању заједничке спецификације националног регистра возила предвиђеног према члану 14. ст. 4. и 5. директива 96/48/ЕЗ и 2001/16/ЕЗ (СЛ L 305, 23.11.2007, стр. 30).

(**) Сprovedбена одлука Комисије (ЕУ) 2018/1614 од 25. октобра 2018. године о утврђивању спецификација за регистре возила из члана 47. Директиве (ЕУ) 2016/797 Европског парламента и Савета и о измени и стављању ван снаге Одлуке Комисије 2007/756/ЕЗ (СЛ L 268, 26.10.2018, стр. 53).

(***) Како је утврђено у Анексу I Директиве (ЕУ) 2016/797.”