

Уредба Комисије (ЕУ) 2015/924 од 8. јуна 2015. године о измени Уредбе (ЕУ) број 321/2013 о техничкој спецификацији интероперабилности која се односи на подсистем „возна средстава — теретна кола” железничког система у Европској унији

(текст од значаја за ЕЕП)

ЕВРОПСКА КОМИСИЈА,

имајући у виду Уговор о функционисању Европске уније,

имајући у виду Директиву 2008/57/ЕЗ Европског парламента и Савета од 17. јуна 2008. године о интероперабилности железничког система унутар Заједнице ⁽¹⁾, а нарочито члан 6. став 1. те директиве,

с обзиром на то да:

(1) Члан 12. Уредбе (ЕЗ) број 881/2004 Европског парламента и Савета ⁽²⁾ захтева да Европска железничка агенција (у даљем тексту: Агенција) обезбеди да техничке спецификације интероперабилности (у даљем тексту: ТСИ) буду прилагођене техничком напретку, тржишним трендовима и друштвеним захтевима и да предложи Комисији измене ТСИ које сматра неопходним.

(2) Одлуком С(2007)3371 од 13. јула 2007. године, Комисија је Агенцији дала оквирни мандат за обављање одређених активности у складу са Директивом Савета 96/48/ЕЗ ⁽³⁾ и Директивом 2001/16/ЕЗ Европског парламента и Савета ⁽⁴⁾. У складу са условима тог оквирног мандата, од Агенције се захтевало да ревидира ТСИ за теретна кола предвиђене у Уредби Комисије (ЕУ) број 321/2013 ⁽⁵⁾.

(3) Агенција је 21. јануара 2014. године издала савет о „проширењу ознаке „GE” на теретним колима” (ERA-ADV-2014-1).

(4) Агенција је 21. маја 2014. године издала препоруку о изменама ТСИ у вези са „процентом композитних кочних папуча коју врши пријављено тело” (ERA-REC-109-2014-REC).

(5) Уредбу (ЕУ) број 321/2013 стога треба изменити на одговарајући начин.

⁽¹⁾ СЛ L 191, 18.7.2008, стр. 1.

⁽²⁾ Уредба (ЕЗ) број 881/2004 Европског парламента и Савета од 29. априла 2004. године о оснивању Европске железничке агенције (СЛ L 164, 30.4.2004, стр. 1).

⁽³⁾ Директива Савета 96/48/ЕЗ од 23. јула 1996. године о интероперабилности трансевропског железничког система за велике брзине (СЛ L 235, 17.9.1996, стр. 6).

⁽⁴⁾ Директива 2001/16/ЕЗ Европског парламента и Савета од 19. марта 2001. године о интероперабилности трансевропског конвенционалног железничког система (СЛ L 110, 20.4.2001, стр. 1).

⁽⁵⁾ Уредба Комисије (ЕУ) 321/2013 од 13. марта 2013. године о техничкој спецификацији интероперабилности која се односи на подсистем „возна средстава — теретна кола” железничког система у Европској унији и о стављању ван снаге Одлуке 2006/861/ЕЗ (СЛ L 104, 12.4.2013, стр. 1).

(6) Мере предвиђене у овој уредби у складу су са мишљењем Одбора основаног у складу са чланом 29. став 1. Директиве 2008/57/ЕЗ,

ДОНЕЛА ЈЕ ОВУ УРЕДБУ:

Члан 1.

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

1) У члану 3. умеће се следећа тачка в):

„в) у погледу ознаке „GE” како је описана у тачки 5. Додатка В уз Анекс, теретна кола постојећег возног парка која су одобрена у складу са Одлуком Комисије 2006/861/ЕЗ измењеном Одлуком 2009/107/ЕЗ или са Одлуком 2006/861/ЕЗ измењеном одлукама 2009/107/ЕЗ и 2012/464/ЕУ и која испуњавају услове утврђене у тачки 7.6.4. Одлуке 2009/107/ЕЗ могу добити ову ознаку „GE” без икакве додатне процене треће стране или нове дозволе за пуштање у рад. Коришћење ове ознаке на теретним колима у употреби остаје у надлежности железничких превозника.”

2) Умећу се следећи чл. 8а, 8б и 8в:

„*Члан 8а*

1. Без обзира на одредбе у Одељку 6.3. Анекса, ЕЗ сертификат о верификацији може се издати за подсистем са компонентама које одговарају чиниоцу интероперабилности „тарни елемент кочнице који делује на обруч точка” који нема ЕЗ декларацију о усаглашености током прелазног периода од десет година након датума примене ове уредбе, ако се испуне следећи услови:

а) компонента је произведена пре датума примене ове уредбе; и

б) чинилац интероперабилности се користио у подсистему који је одобрен и стављен у употребу у најмање једној држави чланици пре датума примене ове уредбе.

2. Производња, унапређење или обнављање неког подсистема који користи несертификоване чиниоце интероперабилности мора се завршити, укључујући и давање дозволе за пуштање у рад подсистема, пре истека прелазног периода утврђеног у ставу 1.

3. Током прелазног периода утврђеног у ставу 1:

а) у поступку провере за подсистем из става 1. морају се правилно идентификовати разлози за непостојање сертификације неког чиниоца интероперабилности; и

б) национални органи за безбедност морају у свом годишњем извештају, како је наведено у члану 18. Директиве 2004/49/ЕЗ, извести о коришћењу

несертификованих чинилаца интероперабилности „тарни елемент кочнице који делује на обруч точка” у контексту поступака за издавање дозволе.

Члан 8б

1. До истека њиховог постојећег одобрења, чиниоци интероперабилности „тарни елемент кочнице који делује на обруч точка” наведени у Додатку Е уз Анекс не морају да се обухвате ЕЗ декларацијом о усаглашености. Сматра се да су током тог периода „тарни елементи кочнице који делују на обруч точка” наведени у Додатку Е уз Анекс у складу са овом уредбом.

2. Након истека њиховог постојећег одобрења, чиниоци интероперабилности „тарни елемент кочнице који делује на обруч точка” наведени у Додатку Е уз Анекс морају да се обухвате ЕЗ декларацијом о усаглашености.

Члан 8в

1. Без обзира на одредбе у Одељку 6.3. Анекса, ЕЗ сертификат о верификацији може се издати за подсистем са компонентама које одговарају чиниоцу интероперабилности „тарни елемент кочнице који делује на обруч точка”, који нема ЕЗ декларацију о усаглашености током прелазног периода од десет година након истека периода одобрења за чиниоца интероперабилности, ако се испуне следећи услови:

а) компонента је произведена пре истека периода одобрења за чиниоца интероперабилности; и

б) чинилац интероперабилности се користио у подсистему који је одобрен и стављен у употребу у најмање једној држави чланици пре истека периода одобрења.

2. Производња, унапређење или обнављање неког подсистема који користи несертификоване чиниоце интероперабилности мора се завршити, укључујући и давање дозволе за пуштање у рад подсистема, пре истека прелазног периода утврђеног у ставу 1.

3. Током прелазног периода утврђеног у ставу 1:

а) у поступку провере за подсистем из става 1. морају се правилно идентификовати разлози за непостојање сертификације неког чиниоца интероперабилности; и

б) национална тела за безбедност морају у свом годишњем извештају, како је наведено у члану 18. Директиве 2004/49/ЕЗ, извести о коришћењу несертификованих чинилаца интероперабилности „тарни елемент кочнице који делује на обруч точка” у контексту поступака за издавање дозволе.”

3) Умеће се следећи члан 9а:

„Члан 9а

ЕЗ сертификат о испитивању типа или ЕЗ сертификат о прегледу пројекта за чиниоца интероперабилности „тарни елемент кочнице који делује на обруч точка” важи десет година. Током тог периода, нови чиниоци истог типа могу се ставити на тржиште на основу ЕЗ декларације о усаглашености која се односи на овај ЕЗ сертификат о испитивању типа или ЕЗ сертификат о испитивању пројекта.”

4) У члану 10. став 1. замењује се следећим:

„1. Агенција објављује на свом веб сајту списак потпуно одобрених композитних кочних папуча за међународни транспорт из Додатка Е уз Анекс, за период у коме те кочне папуче нису обухваћене декларацијама ЕЗ.”

5) Умеће се следећи члан 10а:

„Члан 10а

1. Да би се ишло у корак са технолошким напретком могу бити потребна иновативна решења која нису у складу са спецификацијама утврђеним у Анексу и/или на која се не могу применити методи процене утврђени у Анексу. У том случају се развијају нове спецификације и/или нове методе процене у вези са тим иновативним решењима.

2. Иновативна решења се могу односити на подсистем „возна средства — теретна кола”, његове делове и његове чиниоце интероперабилности.

3. Ако се предложи иновативно решење, произвођач или његов овлашћени заступник пословно настањени у оквиру Уније морају изјавити како оно одступа од релевантних одредаба ове ТСИ или како их допуњује и подноси та одступања Комисији на анализу.

4. Комисија даје мишљење о предложеном иновативном решењу. Ако је то мишљење позитивно, израђују се одговарајуће функционалне спецификације и спецификације интерфејса, као и метод процене, које ТСИ мора да садржи како би се омогућило коришћење тог иновативног решења, а накнадно се и интегришу у ТСИ током процеса ревизије који се спроводи у складу са чланом 6. Директиве 2008/57/ЕЗ. Ако је мишљење негативно, предложено иновативно решење се не примењује.

5. Док се чека преиспитивање ТСИ, позитивно мишљење које је дала Комисија сматра се прихватљивим начином усаглашавања са основним захтевима Директиве 2008/57/ЕЗ, те се стога може користити за процену подсистема.”

6) Анекс Уредбе (ЕУ) број 321/2013 мења се у складу са Анексом ове уредбе.

Члан 2.

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

Примењује се од 1. јула 2015. године.

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

Сачињено у Бриселу, 8. јуна 2015. године

За Комисију

Председник

Жан-Клод ЈУНКЕР (Jean-Claude JUNCKER)

РАДНА ВЕРЗИЈА

АНЕКС

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

1) У Поглављу 3. „Основни захтеви”, у Табелу 1. умеће се следећи ред испод реда који садржи текст „4.2.4.3.4.” у ћелију у колону „Тачка”:

„4.2.4.3.5.	Тарни елементи кочнице који делују на обруч точка	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 2.4.1.				2.4.3.”
-------------	---	--------------------------------	--	--	--	---------

2) Поглавље 4. „Карактеризација подсистема” мења се на следећи начин:

а) у тачки 4.2.1. подстав 3. брише се;

б) умеће се следећа тачка 4.2.4.3.5:

„4.2.4.3.5. *Тарни елементи кочнице који делују на обруч точка*

Тарни елемент кочнице који делује на обруч точка (тј. кочна папуча) трећем ствара силе кочења када делује на обруч точка.

Ако се користе кочнице које делују на обруч точка, карактеристике тарног елемента поуздано доприносе остваривању планираног учинка кочнице.

Доказивање усаглашености је описано у тачки 6.1.2.5. ове ТСИ.”

3) Поглавље 5. „Чиниоци интероперабилности” мења се на следећи начин:

а) Одељак 5.2. замењује се следећим:

„5.2. Иновативна решења

Како је наведено у члану 10а, иновативна решења могу изискивати нове спецификације и/или нове методе процене. Такве спецификације и методе процене се развијају користећи процес описан у тачки 6.1.3. када год је иновативно решење предвиђено за чиниоца интероперабилности.”;

б) додаје се следећа тачка 5.3.4а:

„5.3.4а *Тарни елемент кочнице који делује на обруч точка*

Тарни елемент кочнице који делује на обруч точка пројектује се и процењује за подручје примене одређено:

— динамичким коефицијентима трења и њиховим распонима толеранције,

- минималним статичким коефицијентом трења,
- највећим дозвољеним кочним силама које делују на елемент,
- погодношћу за детекцију воза коришћењем система заснованих на шинским струјним колима,
- погодношћу за тешке услове животне средине.

Тарни елемент кочнице који делује на обруч точка мора испуњавати захтеве утврђене у тачки 4.2.4.3.5. Ти захтеви се процењују на нивоу чиниоца интероперабилности (IC).”

4) Поглавље 6. „Оцена усаглашености и ЕЗ верификација” мења се на следећи начин:

а) у Табели 8, следећи нови ред додаје се испод реда који садржи текст „Модул CV”:

„Модул CV	Валидација типа на основу испитивања у експлоатацији (погодност за употребу)”
-----------	---

б) Табела 9. мења се на следећи начин:

„Табела 9.

Модули који се примењују за чиниоце интероперабилности

Тачка	Чинилац	Модули					
		CA1 или CA2	CB + CD	CB + CF	CH	CH1	CV
4.2.3.6.1.	Трчећи строј		X	X		X	
	Трчећи строј — установљен	X			X		
4.2.3.6.2.	Осовински склоп	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.3.6.3.	Точак	X (*)	X	X	X (*)	X	

4.2.3.6.4.	Осовина	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.4.3.5.	Тарни елемент кочнице који делује на обруч точка	X (*)	X	X	X (*)	X	X (**)
5.3.5.	Завршни сигнал	X			X		

(*) Модули CA1, CA2 или CN се могу користити само у случају производа који су стављени на тржиште, а самим тим и развијени, пре ступања на снагу ове ТСИ, под условом да произвођач докаже пријављеном телу да су испитивање пројекта и испитивање типа извршени за претходне примене под упоредивим условима, као и да су у складу са захтевима из ове ТСИ; ти докази се документују и сматрају се доказима истог нивоа као модул CB или преглед пројекта на основу модула CN1.

(**) Модул CV се користи у случају да произвођач тарног елемента кочнице који делује на обруч точка нема довољно искуства (према сопственој процени) за предложени пројекат”

в) умеће се следећа тачка 6.1.2.5. после тачке 6.1.2.4:

„6.1.2.5. Тарни елементи кочнице који делују на обруч точка

Доказивање усаглашености тарних елемената кочнице који делују на обруч точка врши се утврђивањем следећих својстава тарног елемента у складу са техничким документом Европске железничке агенције (ЕЖА) ERA/TD/2013-02/INT верзија 2.0 од XX.XX.2014 објављеним на веб сајту ЕЖА (<http://www.era.europa.eu>):

— учинак динамичког трења (Поглавље 4);

— статички коефицијент трења (Поглавље 5);

— механичка својства укључујући својства у погледу испитивања чврстоће на смицање и испитивања чврстоће на савијање (Поглавље 6).

Доказивање следећих погодности спроводи се у складу са поглављима 7. и/или 8. техничког документа ЕЖА ERA/TD/2013-02/INT верзија 2.0 од XX.XX.2014 објављеним на веб сајту ЕЖА (<http://www.era.europa.eu>), ако тарни елемент треба да буде погодан за:

— детекцију воза коришћењем система заснованих на шинским струјним колима; и/или

— тешке услове животне средине.

Ако произвођач нема довољно искуства (према сопственој процени) за предложени пројекат, потврђивање типа на основу искуства стеченог током коришћења (модул CV) део је поступка оцењивања погодности за употребу. Пре започињања испитивања током коришћења, користи се одговарајући модул (CB или CH1) за потврду пројекта чиниоца интероперабилности.

Испитивања током коришћења организују се на захтев произвођача који мора добити сагласност железничког превозника које ће допринети таквој процени.

Погодност за детекцију воза коришћењем система заснованих на шинским струјним колима за тарне елементе намењене коришћењу у подсистемима ван области примене утврђене у Поглављу 7. техничког документа ERA/TD/2013-02/INT верзија 2.0 од XX.XX.2014 објављеног на веб сајту ЕЖА (<http://www.era.europa.eu>) може се доказати користећи поступак за иновативна решења описан у тачки 6.1.3.

Погодност за тешке услове животне средине на основу испитивања на динамометру, када је реч о тарним елементима намењеним коришћењу у подсистемима ван области примене утврђене у тачки 8.2.1. техничког документа ERA/TD/2013-02/INT верзија 2.0 од XX.XX.2014 објављеног на веб сајту ЕЖА (<http://www.era.europa.eu>), може се доказати користећи поступак за иновативна решења описан у тачки 6.1.3.”

г) тачка 6.1.3. замењује се следећим:

„6.1.3. Иновативна решења

Ако се иновативно решење из члана 10а предлаже као чинилац интероперабилности, произвођач или његов овлашћени заступник пословно настањени у Унији, морају примењивати поступак утврђен у члану 10а.”

д) у тачки 6.2.2.3. подстав 3. замењује се следећим:

П

„Као алтернатива спровођењу испитивања на шинама на два различита нагиба пруге, како је утврђено у тачки 5.4.4.4. у стандарду EN 14363:2005, испитивања се могу спровести на само једном нагибу пруге, ако се докаже да та испитивања обухватају низ услова за контакт како је утврђено у Одељку 1.1. техничког документа ERA/TD/2013/01/INT верзија 1.0 од 11.2.2013. године објављеног на веб сајту ЕЖА (<http://www.era.europa.eu>).”

ђ) тачка 6.2.3. замењује се следећим:

„6.2.3. Иновативна решења

Ако се иновативно решење из члана 10а предлаже за подсистем „возна средства — теретна кола”, подносилац захтева мора примењивати поступак утврђен у члану 10а.”

5) У Поглављу 7. „Спровођење” тачка 7.1.2. подтачка и) друга реченица брише се.

6) У Додатку А последњи ред Табеле А.1. брише се.

7) Додатак В мења се на следећи начин:

а) у Одељку 9. алинеја к) замењује се следећим:

„к) Ако систем кочница захтева чиниоца интероперабилности „тарни елемент кочнице који делује на обруч точка”, чинилац интероперабилности мора, осим са захтевима из тачке 6.1.2.5, бити у складу и са упутством *UIC*-а 541-4:2010. Произвођач тарног елемента кочнице који делује на обруч точка или његов овлашћени заступник пословно настањени у Унији, у том случају морају добити одобрење *UIC*-а.”

б) у Одељку 14. подстав 2. замењује се следећим:

„У погледу употребе система кочница које делују на обруч точка, сматра се да је тај услов испуњен ако је чинилац интероперабилности тарни елемент кочнице који делује на обруч точка, осим са захтевима из тачке 6.1.2.5, усклађен и са упутством *UIC*-а 541-4:2010 и ако је точак:

— оцењен у складу са тачком 6.1.2.3; и

— испуњава услове из Одељка 15. Додатка В.”

8) Додатак Г мења се на следећи начин:

а) следећи редови умећу се испод реда који садржи текст „Ручна кочница | 4.2.4.3.2.2.” у ћелију у колони „Својства која се оцењују”:

„тарни елементи кочнице који делују на обруч точка	4.2.4.3.5.	—	—
	6.1.2.5.	Технички документ ЕЖА ERA/TD/2013-02/INT верзија 2.0 од XX.XX.2014	све”

б) ред са текстом „EN 15551:2009+A1:2010” из ћелије у колони „Упућивања на обавезни стандард” замењује се следећим:

	„EN 15551:2009+A1:2010	6.2, 6.2.3.1.”
--	------------------------	----------------

в) следећи ред умеће се испод реда са текстом „Упутство *UIC*-а 542:2010” у ћелију у колони „Упућивања на обавезни стандард”:

	„UIC 541-4:2010	све”
--	-----------------	------

9) У Додатку Д Одељак 1. подстав 1. замењује се следећим:

„Боја задњег светла мора бити у складу са тачком 5.5.3. стандарда EN 15153-1:2013.”

10) У Додатку Ђ следећи ред умеће се испод реда са текстом „Заштита од проклизавања тачкова (WSP)” у ћелију у колони „Елемент подсистема возних средстава”:

„гарни елементи кочнице који делују на оброч точка	4.2.4.3.5.	X	X	X	6.1.2.5.”
---	------------	---	---	---	-----------

РАДНА ВЕРЗИЈА