

DECYZJA KOMISJI**z dnia 23 lipca 2012 r.****zmieniająca decyzje 2006/679/WE oraz 2006/860/WE dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności***(notyfikowana jako dokument nr C(2012) 4984)***(Tekst mający znaczenie dla EOG)****(2012/463/UE)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 6 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 12 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową (Rozporządzenie w sprawie Agencji) ⁽²⁾ stanowi, że Europejska Agencja Kolejowa (zwana dalej „Agencją”) zobowiązana jest zapewnić dostosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności (zwanymi dalej „TSI”) do postępu technicznego i tendencji rynkowych oraz do wymagań społecznych, a także proponować Komisji niezbędne zdaniem Agencji zmiany do TSI.
- (2) Decyzją C(2007) 3371 z dnia 13 lipca 2007 r. Komisja udzieliła Agencji mandatu ramowego w celu przeprowadzenia pewnych działań na mocy dyrektywy Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ⁽³⁾ oraz dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ⁽⁴⁾. Zgodnie z warunkami mandatu ramowego Agencji zlecono przegląd TSI dotyczących taboru dużych prędkości, wagonów towarowych, lokomotyw i taboru pasażerskiego, hałasu, infrastruktury, energii, sterowania, ruchu kolejowego, aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych i przewozów pasażerskich, bezpieczeństwa w tunelach kolejowych oraz dostępności dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej.
- (3) W dniu 31 marca 2011 r. Agencja wydała zalecenie dotyczące specyfikacji rejestru infrastruktury, procedury wykazywania poziomu zgodności z podstawowymi parametrami TSI dla istniejących linii oraz związanych z tym zmian do TSI (ERA/REC/04-2011/INT).
- (4) W dniu 9 czerwca 2011 r. komitet ustanowiony zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE pozytywnie zaopiniował projekt decyzji wykonawczej Komisji

w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji oraz projekt decyzji wykonawczej Komisji w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej. W następstwie przyjęcia w oparciu o wspomniane projekty dwóch aktów prawnych Komisji, a mianowicie decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej ⁽⁵⁾ oraz decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji ⁽⁶⁾, konieczna jest aktualizacja odpowiednich TSI celem zapewnienia ogólnej spójności.

- (5) Ze względów praktycznych zaleca się zmienić szereg TSI jedną decyzją Komisji w celu wprowadzenia określonych poprawek i aktualizacji w tekstach aktów prawnych. Poprawki oraz aktualizacje te nie wynikają z ogólnego przeglądu TSI ani z rozszerzenia ich zasięgu geograficznego.
- (6) Należy zatem zmienić następujące decyzje:
 - decyzję Komisji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącą technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ⁽⁷⁾, oraz
 - decyzję Komisji 2006/860/WE z dnia 7 listopada 2006 r. dotyczącą specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz zmieniającą załącznik A do decyzji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ⁽⁸⁾.
- (7) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu powołanego zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W załączniku do decyzji 2006/679/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej decyzji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1.⁽³⁾ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6.⁽⁴⁾ Dz.U. L 110 z 20.4.2001, s. 1.⁽⁵⁾ Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1.⁽⁶⁾ Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32.⁽⁷⁾ Dz.U. L 284 z 16.10.2006, s. 1.⁽⁸⁾ Dz.U. L 342 z 7.12.2006, s. 1.

Artykuł 2

W załączniku do decyzji 2006/860/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszej decyzji.

Artykuł 3

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 24 stycznia 2013 r.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 lipca 2012 r.

W imieniu Komisji

Siim KALLAS

Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku do decyzji 2006/679/WE (TSI CCS CR) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) pkt 2.2.4 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Na podstawie dowolnej z tych dwóch TSI i na określonych w niej warunkach żaden pociąg dużych prędkości ani pociąg konwencjonalny wyposażony w system pokładowy klasy A zgodny z odpowiednią specyfikacją TSI nie może podlegać ograniczeniom dotyczącym eksploatacji na jakiegokolwiek transeuropejskiej trasie dużych prędkości lub transeuropejskiej trasie konwencjonalnej wyposażonej w infrastrukturę systemu przytorowego klasy A zgodnie z odpowiednią specyfikacją TSI.”;

- 2) w pkt 4.3.2.5 „Fizyczne warunki środowiskowe” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Warunki klimatyczne oraz fizyczne dla urządzeń BKJP, jakie mogą występować w pociągu, określa się poprzez odniesienie do załącznika A, indeks A4.”;

- 3) pkt 4.3.3.3 otrzymuje brzmienie:

„4.3.3.3. *Fizyczne warunki środowiskowe*

Warunki klimatyczne i fizyczne, występujące w infrastrukturze, określa się poprzez odniesienie do załącznika A, indeks A5.”;

- 4) pkt 4.8 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Dane, które należy dostarczyć do rejestrów, o których mowa w art. 34 i 35 dyrektywy 2008/57/WE, określono w decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (*) oraz w decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (**).”

(*) Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1.

(**) Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32.”;

- 5) w pkt 6.2.1 „Procedury oceny” wprowadza się następujące zmiany:

a) skreśla się akapity ósmy i dziewiąty;

b) akapit dziesiąty otrzymuje brzmienie:

„Deklaracja weryfikacji WE dotycząca zespołów przytorowych i pokładowych, wraz ze świadectwami zgodności, stanowi wystarczającą gwarancję współpracy zespołu przytorowego z zespołem pokładowym posiadającym odpowiednią charakterystykę, w warunkach określonych w niniejszej TSI, bez dodatkowej deklaracji weryfikacji WE dotyczącej podsystemu.”;

- 6) w pkt 6.2.1.3 „Ocena w trakcie faz migracji” skreśla się akapit szósty;

- 7) w pkt 6.2.2.3 „Warunki zastosowania modułów dla zespołów pokładowych oraz przytorowych”, ppkt „Walidacja zespołu pokładowego”, akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli próby wykażą, że specyfikacje nie są spełnione we wszystkich przypadkach (np. zgodność z TSI tylko do określonej prędkości), konsekwencje dotyczące zgodności z TSI należy zapisać w świadectwie zgodności.”;

- 8) w pkt 7.4.2.1 „Kategoria każdego przypadku szczególnego podana jest w załączniku A, dodatek 1”, w tabeli, uzasadnienia poz. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 13 i 15 otrzymują brzmienie:

a) do poz. 1: „Istniejące urządzenia licznika osi”;

b) do poz. 3: „Dotyczy linii z przejazdami”;

c) do poz. 4 i 5: „Istniejące urządzenia obwodów torowych”;

d) do poz. 6: „Istniejące urządzenia licznika osi”;

e) do poz. 7: „Minimalny nacisk osi niezbędny do manewrowania na określonych obwodach torowych określony jest w wymaganiu EBA (Eisenbahn-Bundesamt) i dotyczy niektórych głównych linii w Niemczech w rejonie dawnej DR (Deutsche Reichsbahn) przy obwodach torowych 42 Hz oraz 100 Hz. Nie podlega odnowieniu. Do uzupełnienia dla Austrii i Szwecji.”;

f) do poz. 10: „Dotyczy linii z przejazdami z pętlami detekcji”;

g) do poz. 13: „Istniejące urządzenia obwodów torowych niskiego napięcia”;

h) do poz. 15: „Dotyczy linii z przejazdami”;

9) w załączniku A wprowadza się następujące zmiany:

a) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) sekcja 4.6 otrzymuje brzmienie:

„4.6. Zarządca infrastruktury może dopuścić stosowanie mniej restrykcyjnych wartości granicznych.”;

(ii) pkt 5.1.2 otrzymuje brzmienie:

„5.1.2. Odległość b_x

Odległość b_x (rys. 1) nie może przekraczać 4 200 mm z wyjątkiem przypadków, gdy tabor przeznaczony jest do jazdy wyłącznie po liniach, dla których dopuszczono wartość b_x do 5 000 mm.

Tabor o wartości b_x przekraczającej 4 200 mm nie może być eksploatowany na liniach, dla których nie dopuszczono wartości b_x powyżej 4 200 mm.

Informacja ta musi być zawarta w deklaracji weryfikacji WE.

Na nowo budowanych odcinkach linii kategorii I urządzenia detekcji pociągu systemu BKJP muszą umożliwiać eksploatację taboru o wartości b_x do 5 000 mm.

Na pozostałych odcinkach (modernizowanych lub odnawianych linii kategorii I oraz nowych, modernizowanych lub odnawianych linii kategorii II i III) urządzenia detekcji pociągu systemu BKJP muszą umożliwiać eksploatację taboru o wartości b_x do 4 200 mm. Zaleca się zarządcom infrastruktury dążenie do umożliwienia eksploatacji taboru o wartości b_x do 5 000 mm.”;

(iii) pkt 6.1.3 otrzymuje brzmienie:

„6.1.3. *Przypadek szczególny – Austria, Niemcy i Belgia*

Obciążenie na oś musi wynosić co najmniej 5 t na określonych liniach.”;

(iv) pkt 6.5.5 otrzymuje brzmienie:

„6.5.5. *Przypadek szczególny – Niderlandy*

Oprócz wymagań ogólnych podanych w załączniku A, dodatek 1, mogą być stosowane dodatkowe wymagania odnośnie do lokomotyw oraz zespołów trakcyjnych wykorzystujących obwody torowe.”;

(v) pkt 8.2 otrzymuje brzmienie:

„8.2. **Stosowanie hamulców elektrycznych/magnetycznych**

8.2.1. Stosowanie hamulców magnetycznych oraz hamulców wiropędowych dozwolone jest tylko w charakterze hamulców bezpieczeństwa lub podczas postoju. Stosowanie hamulców magnetycznych lub hamulców wiropędowych w charakterze hamulców bezpieczeństwa może być zabronione.

8.2.2. W przypadku gdy jest to dozwolone, hamulce wiropędowe oraz magnetyczne mogą być stosowane jako hamulce służbowe.

8.2.3. *Przypadek szczególny – Niemcy*

O ile wyraźnie nie wskazano inaczej, nie dopuszcza się stosowania hamulców magnetycznych ani wiropędowych na pierwszym wózku pojazdu prowadzącego.”;

b) w dodatku 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5. RODZAJE SYTUACJI ALARMOWYCH I WARTOŚCI PROGOWE

System detekcji zagranych osi musi zgłaszać następujące rodzaje sytuacji alarmowych:

- zagrzenie,
- wysoka temperatura,
- różnica temperatur lub inny rodzaj sytuacji alarmowej.”;

10) w załączniku B wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji „Zastosowanie załącznika B” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Przewoźnicy kolejowi, którzy muszą zainstalować co najmniej jeden z tych systemów w swych pociągach, powinni zwracać się w tej sprawie do właściwego państwa członkowskiego.”;

b) w sekcji „Część 2: Radiołączność” zdanie po pkt 17 indeksu otrzymuje brzmienie:

„Powyższe systemy są aktualnie użytkowane w państwach członkowskich.”;

11) skreśla się załącznik C;

12) w załączniku E wprowadza się następujące zmiany:

- a) w sekcji „Moduł SB: Badanie typu” pkt 3 akapit szósty tiret drugie otrzymuje brzmienie:
„— europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
 - b) w sekcji „Moduł SD: System zarządzania jakością produkcji” wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) pkt 4.2 akapit drugi tiret szóste otrzymuje brzmienie:
„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
 - (ii) pkt 10 tiret dziewiąte otrzymuje brzmienie:
„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
 - c) w sekcji „Moduł SF: Weryfikacja wyrobu” wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) pkt 5 akapit drugi tiret trzecie otrzymuje brzmienie:
„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
 - (ii) pkt 10 tiret drugie otrzymuje brzmienie:
„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
 - d) w sekcji „Moduł SH2: Pełny system zarządzania jakością ze sprawdzeniem projektu” pkt 10 tiret ósme otrzymuje brzmienie:
„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
 - e) w sekcji „Moduł SG: Weryfikacja produkcji jednostkowej” wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) pkt 3 akapit drugi tiret drugie otrzymuje brzmienie:
„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
 - (ii) pkt 8 tiret ósme otrzymuje brzmienie:
„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”.
-

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku do decyzji 2006/860/WE (TSI CCS HS) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) pkt 2.2.4 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Na podstawie dowolnej z tych dwóch TSI i na określonych w niej warunkach żaden pociąg dużych prędkości ani pociąg konwencjonalny wyposażony w system pokładowy klasy A zgodny z odpowiednią specyfikacją TSI nie może podlegać ograniczeniom dotyczącym eksploatacji na jakiegokolwiek transeuropejskiej trasie dużych prędkości lub transeuropejskiej trasie konwencjonalnej wyposażonej w infrastrukturę systemu przytorowego klasy A zgodnie z odpowiednią specyfikacją TSI.”;

- 2) w pkt 4.3.2.3 „Gwarantowana skuteczność oraz charakterystyka hamowania pociągu” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Dla zespołów trakcyjnych o stałym składzie gwarantowana skuteczność hamowania jest określona przez producenta.”;

- (3) pkt 4.3.2.5 otrzymuje brzmienie:

„4.3.2.5. Fizyczne warunki środowiskowe

„Warunki klimatyczne oraz fizyczne dla urządzeń BKJP, jakie mogą występować w pociągu, określa się poprzez odniesienie do załącznika A, indeks A4 i A5.”;

- (4) w pkt 4.3.2.9 „Detektory zagranych osi” akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Interfejs ten dotyczy systemu HABD klasy A.”;

- (5) pkt 4.3.3.4 otrzymuje brzmienie:

„4.3.3.4. Stosowanie hamulców elektrycznych/magnetycznych

Celem zapewnienia prawidłowego funkcjonowania przytorowych urządzeń podsystemu »Sterowanie«, stosowanie hamulców magnetycznych lub hamulców wiroprądowych określa się poprzez odniesienie do załącznika A, dodatek 1, pkt 5.2.”;

- 6) w pkt 4.8 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Dane, które należy dostarczyć do rejestrów, o których mowa w art. 34 i 35 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (*), określono w decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (**) oraz w decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (***)”.

(*) Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1

(**) Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1.

(***) Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32.”;

- 7) w pkt 6.2.1 „Procedury oceny” wprowadza się następujące zmiany:

a) skreśla się akapity ósmy i dziewiąty;

b) akapit dziesiąty otrzymuje brzmienie:

„Deklaracja weryfikacji WE dotycząca zespołów przytorowych i pokładowych, wraz ze świadectwami zgodności, stanowi wystarczającą gwarancję współpracy zespołu przytorowego z zespołem pokładowym, posiadającymi odpowiednią charakterystykę, w warunkach określonych w niniejszej TSI, bez dodatkowej deklaracji weryfikacji WE dotyczącej podsystemu.”;

- 8) w pkt 6.2.1.3 „Ocena w trakcie faz migracji” skreśla się akapit szósty;

- 9) w punkcie 6.2.2.3.1 „Walidacja zespołu pokładowego” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„W przypadku ograniczeń ważności wyników przeprowadzonych prób (np. zgodność z TSI tylko do określonej prędkości) ograniczenia takie należy zapisać w świadectwie.”;

- 10) w punkcie 6.2.2.3.2 „Walidacja zespołu przytorowego” akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„W przypadku ograniczeń ważności wyników przeprowadzonych prób (np. zgodność z TSI tylko do określonej prędkości) ograniczenia takie należy zapisać w świadectwie.”;

- 11) skreśla się pkt 7.2.8;
- 12) w pkt 7.2.9 „Tabor z wyposażeniem kontroli pociągu klasy A i klasy B” akapit drugi otrzymuje brzmienie:
- „Oprócz tego system klasy B może zostać wdrożony niezależnie (lub pozostawiony »w stanie obecnym« w przypadku modernizacji albo odnowienia) w przypadku systemów klasy B, dla których STM nie stanowi realnej ekonomicznej alternatywy z punktu widzenia właściciela taboru. Jeśli jednak STM nie jest stosowany, przewoźnik kolejowy musi zapewnić odpowiednie zarządzanie mimo sytuacji braku »zgodności« (= obsługi przez ETCS przejść między zespołami przytorowymi klasy A i klasy B).”;
- 13) skreśla się pkt 7.2.10;
- 14) w pkt 7.5.2.1 „Kategoria każdego przypadku szczególnego podana jest w załączniku A, dodatek 1”, w tabeli, uzasadnienia poz. 1, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 14 i 17 otrzymują brzmienie:
- a) do poz. 1: „Istniejące urządzenia licznika osi”;
 - b) do poz. 3: „Dotyczy linii z przejazdami”;
 - c) do poz. 4 i 5: „Istniejące urządzenia obwodów torowych”;
 - d) do poz. 6: „Istniejące urządzenia licznika osi”;
 - e) do poz. 8 dla Niemiec: „Minimalny nacisk osi niezbędny do manewrowania na określonych obwodach torowych określony jest w wymaganiu EBA (Eisenbahn-Bundesamt) i dotyczy niektórych głównych linii w Niemczech w rejonie dawnej DR (Deutsche Reichsbahn) przy obwodach torowych 42 Hz oraz 100 Hz. Nie podlega odnowieniu.”;
 - f) do poz. 8 dla Austrii: „Minimalny nacisk osi niezbędny do manewrowania na określonych obwodach torowych określony jest w wymaganiu dotyczącym bezpiecznego funkcjonowania, obowiązującym w Austrii na niektórych głównych liniach z obwodami torowymi 100 Hz. Nie podlega odnowieniu.”;
 - g) do poz. 11: „Dotyczy linii z przejazdami z pętlami detekcji”;
 - h) do poz. 14: „Istniejące urządzenia obwodów torowych niskiego napięcia”;
 - i) do poz. 17: „Dotyczy linii z przejazdami”;
- 15) w załączniku A wprowadza się następujące zmiany:
- a) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) pkt 4.6 otrzymuje brzmienie:

„4.6. Zarządca infrastruktury może dopuścić stosowanie mniej restrykcyjnych wartości granicznych.”;
 - (ii) pkt 5.1.2 otrzymuje brzmienie:

„5.1.2. Odległość b_x

Odległość b_x (rys. 1) nie może przekraczać 4 200 mm z wyjątkiem przypadków, gdy tabor przeznaczony jest do jazdy wyłącznie po liniach, dla których dopuszczono wartość b_x do 5 000 mm.

Tabor o wartości b_x przekraczającej 4 200 mm nie może być eksploatowany na liniach, dla których nie dopuszczono wartości b_x powyżej 4 200 mm.

Informacja ta musi być zawarta w deklaracji weryfikacji WE.

Na nowo budowanych odcinkach linii kategorii I urządzenia detekcji pociągu systemu BKJP muszą umożliwiać eksploatację taboru o wartości b_x do 5 000 mm.

Na pozostałych odcinkach (modernizowanych lub odnawianych linii kategorii I oraz nowych, modernizowanych lub odnawianych linii kategorii II i III) urządzenia detekcji pociągu systemu BKJP muszą umożliwiać eksploatację taboru o wartości b_x do 4 200 mm. Zaleca się zarządcom infrastruktury dążyć do umożliwienia eksploatacji taboru o wartości b_x do 5 000 mm.”;
 - (iii) pkt 6.1.3 otrzymuje brzmienie:

„6.1.3. Przypadek szczególny – Austria, Niemcy i Belgia

Obciążenie na oś musi wynosić co najmniej 5 t na określonych liniach.”;

(iv) pkt 6.5.5 otrzymuje brzmienie:

„6.5.5. *Przypadek szczególny – Niderlandy*

Oprócz wymagań ogólnych podanych w załączniku A, dodatek 1, mogą być stosowane dodatkowe wymagania odnośnie do lokomotyw oraz zespołów trakcyjnych wykorzystujących obwody torowe.”;

(v) pkt 8.2 otrzymuje brzmienie:

„8.2. **Stosowanie hamulców elektrycznych/magnetycznych**

8.2.1. Stosowanie hamulców magnetycznych oraz hamulców wiropędowych dozwolone jest tylko w charakterze hamulców bezpieczeństwa lub podczas postoju. Stosowanie hamulców magnetycznych lub hamulców wiropędowych w charakterze hamulców bezpieczeństwa może być zabronione.

8.2.2. W przypadku gdy jest to dozwolone, hamulce wiropędowe oraz magnetyczne mogą być stosowane jako hamulce służbowe.

8.2.3. *Przypadek szczególny – Niemcy*

O ile wyraźnie nie wskazano inaczej, nie dopuszcza się stosowania hamulców magnetycznych ani wiropędowych na pierwszym wózku pojazdu prowadzącego.”;

b) w dodatku 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5. RODZAJE SYTUACJI ALARMOWYCH I WARTOŚCI PROGOWE

System detekcji zagrożonych osi musi zgłaszać następujące rodzaje sytuacji alarmowych:

- zagrożenie,
- wysoka temperatura,
- różnica temperatur lub inny rodzaj sytuacji alarmowej.”;

16) w załączniku B wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji „Zastosowanie załącznika B” akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„Przewoźnicy kolejowi, którzy muszą zainstalować co najmniej jeden z tych systemów w swych pociągach, powinni zwracać się w tej sprawie do właściwego państwa członkowskiego.”;

b) w sekcji „Część 2: Radiołączność” zdanie po pkt 17 indeksu otrzymuje brzmienie:

„Powyższe systemy są aktualnie użytkowane w państwach członkowskich.”;

17) skreśla się załącznik C;

18) w załączniku E wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji „Moduł SB: Badanie typu” pkt 3 akapit piąty tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„— europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;

b) w sekcji „Moduł SD: System zarządzania jakością produkcji” wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 4.2 akapit drugi tiret szóste otrzymuje brzmienie:

„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;

(ii) pkt 10 tiret dziewiąte otrzymuje brzmienie:

„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;

c) w sekcji „Moduł SF: Weryfikacja wyrobu” wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 5 akapit drugi tiret trzecie otrzymuje brzmienie:

„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;

(ii) pkt 10 tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;

d) w sekcji „Moduł SH2: Pełny system zarządzania jakością ze sprawdzeniem projektu” pkt 10 tiret ósme otrzymuje brzmienie:

- „— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
- e) w sekcji „Moduł SG: Weryfikacja produkcji jednostkowej” wprowadza się następujące zmiany:
- (i) pkt 3 akapit drugi tiret drugie otrzymuje brzmienie:
- „— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
- (ii) pkt 8 tiret ósme otrzymuje brzmienie:
- „— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”.
-