

DECYZJE

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2021/701

z dnia 27 kwietnia 2021 r.

w sprawie sprostowania decyzji wykonawczej 2011/665/UE w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 48 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Decyzję wykonawczą Komisji 2011/665/UE ⁽²⁾ zmieniono rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/776 ⁽³⁾ w odniesieniu do dostosowania do dyrektywy (UE) 2016/797 oraz realizacji celów szczegółowych określonych w decyzji delegowanej Komisji (UE) 2017/1474 ⁽⁴⁾.
- (2) Decyzja wykonawcza 2011/665/UE zawiera kilka błędów w tabeli 2 w załączniku II, a mianowicie kilka parametrów europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji nie powinno mieć zastosowania do wagonów towarowych.
- (3) Należy zatem sprostować decyzję wykonawczą 2011/665/UE.
- (4) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 51 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W tabeli 2 w załączniku II do decyzji wykonawczej 2011/665/UE wprowadza się sprostowania zgodnie z załącznikiem do niniejszej decyzji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44.

⁽²⁾ Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/776 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenia Komisji (UE) nr 321/2013, (UE) nr 1299/2014, (UE) nr 1301/2014, (UE) nr 1302/2014 i (UE) nr 1303/2014, rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 oraz decyzję wykonawczą Komisji 2011/665/UE w odniesieniu do dostosowania do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz realizacji celów szczegółowych określonych w decyzji delegowanej Komisji (UE) 2017/1474 (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 108).

⁽⁴⁾ Decyzja delegowana Komisji (UE) 2017/1474 z dnia 8 czerwca 2017 r. uzupełniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 w odniesieniu do szczegółowych celów dotyczących opracowania, przyjęcia i przeglądu technicznych specyfikacji interoperacyjności (Dz.U. L 210 z 15.8.2017, s. 5).

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia 27 kwietnia 2021 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK

W tabeli 2 w załączniku II do decyzji wykonawczej 2011/665/UE wiersze zawierające parametry oznaczone numerami od 4.5.2 do 4.8.6 otrzymują brzmienie:

Parametr	Format danych	Zastosowanie w odniesieniu do kategorii pojazdów (Tak, Nie, Opcjonalnie, Punkt Otwarty)				Parametry kompatybilności technicznej między pojazdem i siecią (sieciami) obszaru użytkowania	
		1. Pojazdy trakcyjne	2. Ciągnione pojazdy pasażerskie	3. Wagony towarowe	4. Pojazdy specjalne		
„4.5.2	Masa projektowa	Nagłówek (brak danych)					
4.5.2.1	Masa projektowa w stanie gotowości do eksploatacji	[liczba] kg	T	T	N	T	T
4.5.2.2	Masa projektowa przy normalnym obciążeniu użytkowym	[liczba] kg	T	T	N	T	T
4.5.2.3	Masa projektowa przy wyjątkowym obciążeniu użytkowym	[liczba] kg	T	T	N	T	T
4.5.3	Statyczny nacisk osi	Nagłówek (brak danych)					
4.5.3.1	Statyczny nacisk osi w stanie gotowości do eksploatacji	[liczba] kg	T	T	N	T	T
4.5.3.2	Statyczny nacisk osi przy normalnym obciążeniu użytkowym	[liczba] kg	T	T	N	T	T
4.5.3.3	Statyczny nacisk osi przy wyjątkowym obciążeniu użytkowym	[liczba] kg	T	T	N	T	T
4.5.3.4	Położenie osi na całej długości jednostki (odstęp między osiami): a: Odległość między osiami b: Odległość od osi końcowej do końca najbliższej płaszczyzny sprzęgu c: Odległość między dwiema osiami wewnętrznymi	a [liczba] m b [liczba] m c [liczba] m Wyjaśnienie wartości dla a, b i c [ciąg znaków]	T	T	N	T	T
4.5.5	Masa całkowita pojazdu (dla każdego pojazdu składającego się na daną jednostkę)	[liczba] kg	T	T	N	T	T
4.5.6	Masa na koło	[liczba] kg	T	T	N	T	T
4.6	Charakterystyka dynamiczna taboru	Nagłówek (brak danych)					
4.6.4	Połączenie maksymalnej prędkości i maksymalnego niedoboru przechyłki, w odniesieniu do których pojazd został oceniony	[liczba] km/h - [liczba] mm	T	T	T	T	T

4.6.5	Pochylenie poprzeczne szyny	[ciąg znaków] z wcześniej określonego wykazu	T	T	T	T	T
4.7	Hamowanie	Nagłówek (brak danych)					
4.7.1	Maksymalne średnie opóźnienie	[liczba] m/s ²	T	N	N	T	N
4.7.2	Pojemność cieplna	Nagłówek (brak danych)					
4.7.2.1	Skuteczność hamowania na torach o dużym nachyleniu przy normalnym obciążeniu użytkowym	Nagłówek (brak danych)					
4.7.2.1.1	Przypadek referencyjny TSI	[ciąg znaków] z wcześniej określonego wykazu	T	T	T	T	N
4.7.2.1.2	Prędkość (jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego)	[liczba] km/h	T	T	T	T	N
4.7.2.1.3	Nachylenie (jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego)	[liczba] ‰ (mm/m)	T	T	T	T	N
4.7.2.1.4	Odległość (jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego)	[liczba] km	T	T	T	T	N
4.7.2.1.5	Czas (jeżeli nie określono odległości) (jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego)	[liczba] min	T	T	T	T	N
4.7.2.1.6	Maksymalna pojemność cieplna hamulców	[liczba] kJ	T	T	T	T	N
4.7.3	Hamulec postojowy	Nagłówek (brak danych)					
4.7.3.3	Maksymalne nachylenie toru, na którym jednostka jest unieruchomiona wyłącznie przy użyciu hamulca postojowego (jeżeli pojazd jest w niego wyposażony)	[liczba] ‰ (mm/m)	T	T	N	T	N
4.7.3.4	Hamulec postojowy	[wartość logiczna] T/N	N	N	T	N	N
4.7.4	Układy hamulcowe zainstalowane w pojeździe	Nagłówek (brak danych)					
4.7.4.1	Hamulec wiropądowy	Nagłówek (brak danych)					
4.7.4.1.1	Szynowy hamulec wiropądowy zainstalowany	[wartość logiczna] T/N	T	T	N	T	T
4.7.4.1.2	Możliwość uniemożliwienia użycia szynowego hamulca wiropądowego (jedynie w przypadku gdy szynowy hamulec wiropądowy jest zainstalowany)	[wartość logiczna] T/N	T	T	N	T	T

4.7.4.2	Hamulec magnetyczny	Nagłówek (brak danych)					
4.7.4.2.1	Szynowy hamulec magnetyczny zainstalowany	[wartość logiczna] T/N	T	T	N	T	T
4.7.4.2.2	Możliwość uniemożliwienia użycia szynowego hamulca magnetycznego (jedynie w przypadku gdy hamulec magnetyczny jest zainstalowany)	[wartość logiczna] T/N	T	T	N	T	T
4.7.4.3	Hamulec odzyskowy (jedynie w przypadku pojazdów zasilanych z trakcji elektrycznej)	Nagłówek (brak danych)					
4.7.4.3.1	Hamulec odzyskowy zainstalowany	[wartość logiczna] T/N	T	N	N	T	T
4.7.4.3.2	Możliwość uniemożliwienia użycia hamulca odzyskowego (jedynie w przypadku gdy hamulec odzyskowy jest zainstalowany)	[wartość logiczna] T/N	T	N	N	T	T
4.7.5	Hamulec bezpieczeństwa: Droga hamowania i profil opóźnienia dla każdego stanu obciążenia dla danej konstrukcyjnej prędkości maksymalnej	[liczba] m [liczba] m/s ²	T	T	N	T	N
4.7.6	W przypadku eksploatacji ogólnej: Procent masy hamującej (lambda) lub masa hamująca	Lambda (%) [liczba] tony	T	T	T	T	N
4.7.7	Hamulec służbowy: Przy maksymalnej sile hamowania służbowego: Droga hamowania, maksymalne opóźnienie, dla stanu obciążenia »masa projektowa przy normalnym obciążeniu użytkowym« przy maksymalnej prędkości konstrukcyjnej	[liczba] m [liczba] m/s ²	T	T	T	T	N
4.7.8	Zabezpieczenie przed poślizgiem kół	[wartość logiczna] T/N	T	T	T	T	N
4.8	Charakterystyka geometryczna	Nagłówek (brak danych)					
4.8.1	Długość pojazdu	[liczba] m	T	T	N	T	N
4.8.2	Minimalna eksploatacyjna średnica koła	[liczba] mm	T	T	T	T	T
4.8.4	Minimalny dozwolony promień łuku poziomego	[liczba] m	T	T	N	T	T
4.8.5	Minimalny dozwolony promień łuku pionowego wypukłego	[liczba] m	T	T	T	T	N
4.8.6	Minimalny dozwolony promień łuku pionowego wklęsłego	[liczba] m	T	T	T	T	N"