

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2015/924**z dnia 8 czerwca 2015 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 321/2013 dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

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 ⁽²⁾ wprowadza wymóg, zgodnie z którym Europejska Agencja Kolejowa („Agencja”) zapewnia dostosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności („TSI”) do postępu technicznego, trendów rynkowych i wymagań społecznych, a także proponuje Komisji niezbędne jej zdaniem zmiany w TSI.
- (2) W decyzji C(2007) 3371 z dnia 13 lipca 2007 r. Komisja udzieliła Agencji mandatu ramowego na potrzeby przeprowadzenia pewnych działań na podstawie dyrektywy Rady 96/48/WE ⁽³⁾ i dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾. Zgodnie z warunkami mandatu ramowego Agencję poproszono o przeprowadzenie przeglądu TSI dotyczącej wagonów towarowych określonej w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 321/2013 ⁽⁵⁾.
- (3) W dniu 21 stycznia 2014 r. Agencja wydała opinię w sprawie rozszerzenia zakresu obowiązywania oznakowania „GE” wagonów (ERA-ADV-2014-1).
- (4) W dniu 21 maja 2014 r. Agencja wydała zalecenie w sprawie zmian TSI w odniesieniu do oceny przez jednostkę notyfikowaną kompozytowych klocków hamulcowych (ERA-REC- 109-2014-REC).
- (5) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 321/2013.
- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 321/2013 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3 dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) w odniesieniu do oznakowania »GE«, przedstawionego w pkt 5 dodatku C do załącznika, wagony istniejącego taboru, które zostały dopuszczone do eksploatacji zgodnie z decyzją Komisji 2006/861/WE zmienioną decyzją 2009/107/WE lub zgodnie z decyzją 2006/861/WE zmienioną decyzjami 2009/107/WE i 2012/464/UE oraz które spełniają warunki wymienione w pkt 7.6.4 decyzji 2009/107/WE, mogą otrzymać oznakowanie »GE« bez dodatkowej oceny osoby trzeciej lub nowego zezwolenia na oddanie do eksploatacji. Korzystanie z tego oznakowania w eksploatowanych wagonach pozostaje w gestii przedsiębiorstw kolejowych.”;

⁽¹⁾ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1).⁽³⁾ Dyrektywa Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6).⁽⁴⁾ Dyrektywa 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 110 z 20.4.2001, s. 1).⁽⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2006/861/WE (Dz.U. L 104 z 12.4.2013, s. 1).

2) dodaje się art. 8a, 8b i 8c w brzmieniu:

„Artykuł 8a

1. Niezależnie od przepisów zawartych w sekcji 6.3 załącznika, świadectwo weryfikacji WE może zostać wydane dla podsystemu zawierającego składniki odpowiadające składnikowi interoperacyjności »element cierny hamulców działający na powierzchnię toczną koła«, który nie posiada deklaracji zgodności WE, w trakcie okresu przejściowego wynoszącego dziesięć lat po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, o ile spełnione są następujące warunki:

a) składnik został wyprodukowany przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia; oraz

b) składnik interoperacyjności został zastosowany w podsystemie, który został zatwierdzony i wprowadzony do eksploatacji przynajmniej w jednym państwie członkowskim przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

2. Produkcja, modernizacja lub odnowa podsystemu z wykorzystaniem niecertyfikowanych składników interoperacyjności muszą zostać zakończone przed upływem okresu przejściowego określonego w ust. 1, łącznie z udzieleniem zezwolenia na wprowadzenie podsystemu do eksploatacji.

3. W trakcie trwania okresu przejściowego określonego w ust. 1:

a) w procedurze weryfikacji podsystemu, o której mowa w ust. 1, muszą zostać odpowiednio określone przyczyny braku certyfikacji składników interoperacyjności; oraz

b) krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą zgłosić w swoich raportach rocznych, o których mowa w art. 18 dyrektywy 2004/49/WE, stosowanie niecertyfikowanych składników interoperacyjności »element cierny hamulców działający na powierzchnię toczną koła« w kontekście procedur udzielania zezwoleń.

Artykuł 8b

1. Do chwili wygaśnięcia ich obecnego okresu zatwierdzenia, składniki interoperacyjności »element cierny hamulców działający na powierzchnię toczną koła« wymienione w dodatku G do załącznika nie muszą być objęte deklaracją zgodności WE. W tym okresie »elementy cierne hamulców działające na powierzchnię toczną koła« wymienione w dodatku G do załącznika uznaje się za zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

2. Po wygaśnięciu ich obecnego okresu zatwierdzenia, składniki interoperacyjności »element cierny hamulców działający na powierzchnię toczną koła« wymienione w dodatku G do załącznika muszą być objęte deklaracją zgodności WE.

Artykuł 8c

1. Niezależnie od przepisów zawartych w sekcji 6.3 załącznika, świadectwo weryfikacji WE może zostać wydane dla podsystemu zawierającego składniki odpowiadające składnikowi interoperacyjności »element cierny hamulców działający na powierzchnię toczną koła«, który nie posiada deklaracji zgodności WE, w trakcie okresu przejściowego wynoszącego dziesięć lat po dacie wygaśnięcia okresu zatwierdzenia składnika interoperacyjności, o ile spełnione są następujące warunki:

a) składnik został wyprodukowany przed datą wygaśnięcia okresu zatwierdzenia składnika interoperacyjności; oraz

b) składnik interoperacyjności został zastosowany w podsystemie, który został zatwierdzony i wprowadzony do eksploatacji przynajmniej w jednym państwie członkowskim przed datą wygaśnięcia okresu zatwierdzenia.

2. Produkcja, modernizacja lub odnowa podsystemu z wykorzystaniem niecertyfikowanych składników interoperacyjności muszą zostać zakończone przed upływem okresu przejściowego określonego w ust. 1, łącznie z udzieleniem zezwolenia na wprowadzenie podsystemu do eksploatacji.

3. W trakcie trwania okresu przejściowego określonego w ust. 1:

a) w procedurze weryfikacji podsystemu, o której mowa w ust. 1, muszą zostać odpowiednio określone przyczyny braku certyfikacji składników interoperacyjności; oraz

b) krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą zgłosić w swoich raportach rocznych, o których mowa w art. 18 dyrektywy 2004/49/WE, stosowanie niecertyfikowanych składników interoperacyjności »element cierny hamulców działający na powierzchnię toczną koła« w kontekście procedur udzielania zezwoleń.”;

3) dodaje się art. 9a w brzmieniu:

„Artykuł 9a

Świadectwo badania typu WE lub badania projektu WE dla składnika interoperacyjności »element cierny hamulców działający na powierzchnię toczną koła« jest ważne przez okres 10 lat. W tym okresie nowe składniki tego samego typu mogą być wprowadzane do obrotu w oparciu o deklarację zgodności WE, która odnosi się do przedmiotowego świadectwa badania typu WE lub świadectwa badania projektu WE.”;

4) art. 10 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Agencja publikuje na swojej stronie internetowej wykaz w pełni zatwierdzonych kompozytowych klocków hamulcowych do transportu międzynarodowego, o których mowa w dodatku G do załącznika, w odniesieniu do okresu, w którym te klocki hamulcowe nie są objęte deklaracjami WE.”;

5) dodaje się art. 10a w brzmieniu:

„Artykuł 10a

1. Aby nadać za postępem technologicznym, konieczne może okazać się zastosowanie nowatorskich rozwiązań, które nie są zgodne ze specyfikacjami określonymi w załączniku, lub w odniesieniu do których nie jest możliwe zastosowanie metod oceny określonych w załączniku. W takim przypadku opracowuje się nowe specyfikacje lub nowe metody oceny związane z takimi nowatorskimi rozwiązaniami.

2. Rozwiązania nowatorskie mogą dotyczyć podsystemu »Tabor – wagony towarowe«, jego części i jego składników interoperacyjności.

3. Jeżeli proponowane jest rozwiązanie nowatorskie, producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę w Unii określa, w jaki sposób odbiega ono od odpowiednich przepisów niniejszych TSI lub je uzupełnia, i przedstawia te odstępstwa Komisji w celu dokonania analizy.

4. Komisja wydaje opinię na temat zaproponowanego nowatorskiego rozwiązania. Jeżeli opinia jest pozytywna, opracowuje się odpowiednie specyfikacje funkcjonalne, specyfikacje interfejsów oraz metodę oceny, które muszą zostać uwzględnione w TSI w celu umożliwienia stosowania takiego nowatorskiego rozwiązania, a następnie wprowadza się je do TSI w ramach procesu przeglądu prowadzonego na podstawie art. 6 dyrektywy 2008/57/WE. Jeżeli opinia jest negatywna, nie można stosować proponowanego rozwiązania nowatorskiego.

5. Do czasu dokonania przeglądu TSI pozytywna opinia wydana przez Komisję uznawana jest za dopuszczalny środek zapewnienia zgodności z wymaganiami zasadniczymi określonymi w dyrektywie 2008/57/WE, a tym samym może być stosowana do oceny podsystemu.”;

6) w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 321/2013 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 lipca 2015 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 8 czerwca 2015 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załączniku do rozporządzenia (UE) nr 321/2013 (WAG TSI) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w rozdziale 3 „Zasadnicze wymagania” w tabeli 1 pod wierszem zawierającym w kolumnie „Punkt” tekst „4.2.4.3.4” dodaje się wiersz w brzmieniu:

„4.2.4.3.5	Element cierny hamulców działający na powierzchnię toczną koła	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 2.4.1				2.4.3”
------------	--	----------------------------	--	--	--	--------

- 2) w rozdziale 4 „Charakterystyka podsystemu” wprowadza się następujące zmiany:

- a) w pkt 4.2.1. skreśla się akapit trzeci;
b) dodaje się pkt 4.2.4.3.5 w brzmieniu:

„4.2.4.3.5. *Element cierny hamulców działający na powierzchnię toczną koła*

Element cierny hamulców działający na powierzchnię toczną koła (tj. klocek hamulcowy) wytwarza siłę hamowania przez tarcie przy zetknięciu z powierzchnią toczną koła.

Jeżeli wykorzystywane są hamulce działające na powierzchni tocznej koła, charakterystyka elementu ciernego przyczynia się w sposób wiarygodny do osiągnięcia zamierzonej skuteczności hamowania.

Sposób wykazania zgodności opisano w pkt 6.1.2.5.”;

- 3) w rozdziale 5 „Składniki interoperacyjności” wprowadza się następujące zmiany:

- a) pkt 5.2 otrzymuje brzmienie:

„5.2. **Rozwiązania nowatorskie**

Jak stwierdzono w art. 10a, rozwiązania nowatorskie mogą wymagać nowych specyfikacji lub nowych metod oceny. Tego rodzaju specyfikacje i metody oceny są opracowywane w sposób przedstawiony w pkt 6.1.3 w każdej sytuacji, gdy przewiduje się rozwiązanie nowatorskie dotyczące składnika interoperacyjności.”;

- b) dodaje się pkt 5.3.4a w brzmieniu:

„5.3.4a. *Element cierny hamulców działający na powierzchnię toczną koła*

Element cierny hamulców działający na powierzchnię toczną koła projektuje się i ocenia pod kątem obszaru stosowania określonego przez:

- współczynniki tarcia dynamicznego i ich zakresy tolerancji,
- minimalny współczynnik tarcia statycznego,
- maksymalna dozwolona siła hamowania wywierana na element,
- przydatność dla detekcji pociągów przez systemy oparte na obwodach torowych,
- przydatność w trudnych warunkach środowiskowych.

Element cierny hamulców działający na powierzchnię toczną koła musi spełniać wymagania określone w pkt 4.2.4.3.5. Wymagania te należy oceniać na poziomie składnika interoperacyjności.”;

- (4) w rozdziale 6 „Ocena zgodności i weryfikacja WE” wprowadza się następujące zmiany:

- a) w tabeli 8 dodaje się następujący nowy wiersz pod wierszem zawierającym tekst „Moduł CH1”:

„Moduł CV	Walidacja typu poprzez badanie eksploatacyjne (przydatność do stosowania);
-----------	--

b) w tabeli 9 wprowadza się następujące zmiany:

„Tabela 9

Moduły stosowane do składników interoperacyjności

Punkt	Składnik	Moduły					
		CA1 lub CA2	CB + CD	CB + CF	CH	CH1	CV
4.2.3.6.1	Układ biegowy		X	X		X	
	Układ biegowy – ustalony	X			X		
4.2.3.6.2	Zestaw kołowy	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.3.6.3	Koło	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.3.6.4	Oś	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.4.3.5	Element cierny hamulców działający na powierzchnię toczną koła	X (*)	X	X	X (*)	X	X (**)
5.3.5	Oznaczenie sygnałowe końca pociągu	X			X		

(*) Moduły CA1, CA2 lub CH można stosować wyłącznie w przypadku produktów wprowadzonych do obrotu, a więc opracowanych przed wejściem niniejszej TSI w życie, pod warunkiem że producent wykaże przed jednostką notyfikowaną, że do celów poprzednich zastosowań dokonano przeglądu konstrukcji i przeprowadzono badanie typu w porównywalnych warunkach i że są one zgodne z wymaganiami niniejszej TSI; potwierdzenie tego faktu jest udokumentowane i jest uznane za zapewniające ten sam poziom dowodowy jak moduł CB lub badanie konstrukcji zgodnie z modułem CH1.

(**) Moduł CV stosuje się w przypadku, gdy producent elementu ciernego hamulców działającego na powierzchnię toczną koła nie dysponuje wystarczającym zdobyтым doświadczeniem (według własnej oceny) dotyczącym wnioskowanego projektu.”;

c) po pkt 6.1.2.4 dodaje się pkt 6.1.2.5 w brzmieniu:

„6.1.2.5. Element cierny hamulców działający na powierzchnię toczną koła

Wykazanie zgodności elementów ciernych hamulców działających na powierzchnię toczną koła dokonuje się poprzez określenie następujących właściwości elementu ciernego zgodnie z dokumentem technicznym Europejskiej Agencji Kolejowej (ERA) – ERA/TD/2013-02/INT wersja 2.0 z dnia XX.XX.2014 r. opublikowanym na stronie internetowej ERA (<http://www.era.europa.eu>):

- skuteczność tarcia dynamicznego (rozdział 4),
- współczynnik tarcia statycznego (rozdział 5),
- charakterystyka mechaniczna obejmująca badanie wytrzymałości na ścinanie i badanie wytrzymałości na zginanie (rozdział 6).

Wykazanie następujących przydatności odbywa się zgodnie z rozdziałem 7 lub 8 dokumentu technicznego ERA ERA/TD/2013-02/INT wersja 2.0 z dnia XX.XX.2014 r. opublikowanego na stronie internetowej ERA (<http://www.era.europa.eu>), jeżeli element cierny ma być odpowiedni dla:

- detekcji pociągów przez systemy oparte na obwodach torowych lub
- trudnych warunków środowiskowych.

Jeżeli producent nie ma wystarczającego zdobytego doświadczenia w odniesieniu do proponowanego projektu (według własnej oceny), walidacja typu poprzez badanie eksploatacyjne (moduł CV) stanowi część procedury oceny przydatności do stosowania. Przed rozpoczęciem badań eksploatacyjnych należy zastosować odpowiedni moduł (CB lub CH1) w celu certyfikacji projektu danego składnika interoperacyjności.

Badania eksploatacyjne organizuje się na wniosek producenta, który musi uzyskać zgodę od przedsiębiorstwa kolejowego, które będzie uczestniczyć w ocenie.

Przydatność dla detekcji pociągów przez systemy oparte na obwodach torowych w odniesieniu do elementów ciernych przeznaczonych do stosowania w podsystemach poza zakresem określonym w rozdziale 7 dokumentu technicznego ERA ERA/TD/2013-02/INT wersja 2.0 z dnia XX.XX.2014 r. opublikowanego na stronie internetowej ERA (<http://www.era.europa.eu>) można wykazać za pomocą procedury dla rozwiązań nowatorskich opisanej w pkt 6.1.3.

Przydatność dla trudnych warunków środowiskowych za pomocą badania dynamometrycznego w odniesieniu do elementów ciernych przeznaczonych do stosowania w podsystemach poza zakresem określonym w sekcji 8.2.1 dokumentu technicznego ERA ERA/TD/2013-02/INT wersja 2.0 z dnia XX.XX.2014 r. opublikowanego na stronie internetowej ERA (<http://www.era.europa.eu>) można wykazać za pomocą procedury dla rozwiązań nowatorskich opisanej w pkt 6.1.3.”;

d) pkt 6.1.3 otrzymuje brzmienie:

„6.1.3. *Rozwiązania nowatorskie*

Jeżeli w odniesieniu do składnika interoperacyjności proponuje się rozwiązanie nowatorskie, o którym mowa w art. 10a, producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę w Unii muszą stosować procedurę określoną w art. 10a.”;

e) pkt 6.2.2.3 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Jako rozwiązanie alternatywne w stosunku do przeprowadzania badań na torach o dwóch różnych pochyleniach poprzecznych szyn, tak jak wskazano w pkt 5.4.4.4 normy EN 14363:2005, badania można przeprowadzić tylko na torze o jednym pochyleniu poprzecznym szyn, o ile zostanie wykazane, że badania te obejmują zakres warunków styczności określony w sekcji 1.1 dokumentu technicznego ERA ERA/TD/2013/01/INT wersja 1.0 z dnia 11.2.2013 r. opublikowanego na stronie internetowej ERA (<http://www.era.europa.eu>).”;

f) pkt 6.2.3 otrzymuje brzmienie:

„6.2.3. *Rozwiązania nowatorskie*

Jeżeli w odniesieniu do podsystemu »Tabor – wagony towarowe« proponuje się rozwiązanie nowatorskie, o którym mowa w art. 10a, wnioskodawca musi stosować procedurę określoną w art. 10a.”;

5) w rozdziale 7 „Wdrożenie” skreśla się pkt 7.1.2 lit. j) zdanie drugie;

6) w dodatku A skreśla się ostatni wiersz tabeli A.1;

7) w dodatku C wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 9 lit. l) otrzymuje brzmienie:

„l) jeżeli układ hamulcowy wymaga stosowania składnika interoperacyjności »element cierny hamulców działający na powierzchnię toczną koła«, składnik interoperacyjności, oprócz wymogów pkt 6.1.2.5, spełnia wymogi broszury UIC 541-4:2010. Producent elementu ciernego hamulców działającego na powierzchnię toczną koła lub jego upoważniony przedstawiciel, mający swoją siedzibę w Unii, musi w takim przypadku uzyskać zatwierdzenie UIC.”;

b) pkt 14 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„W odniesieniu do stosowania układów hamowania na powierzchni tocznej warunek ten uważa się za spełniony, jeżeli składnik interoperacyjności »element cierny hamulców działający na powierzchnię toczną koła« oprócz wymogów pkt 6.1.2.5 spełnia wymogi broszury UIC 541-4:2010, i jeżeli koło:

- zostało poddane ocenie zgodnie z pkt 6.1.2.3 oraz
- spełnia warunki pkt 15 dodatku C.”;

8) w dodatku D wprowadza się następujące zmiany:

a) Pod wierszem zawierającym w kolumnie „Charakterystyka podlegająca ocenie” tekst „Hamulec postojowy | 4.2.4.3.2.2” dodaje się wiersze w brzmieniu:

„Element cierny hamulców działający na powierzchnię toczną koła	4.2.4.3.5	—	—
	6.1.2.5.	Dokument techniczny ERA ERA/TD/2013-02/INT wersja 2.0 z dnia XX.XX.2014 r.	wszystkie”

- b) wiersz zawierający w kolumnie „Numer obowiązkowej normy referencyjnej” tekst „EN 15551:2009 + A1:2010” otrzymuje brzmienie:

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

- c) pod wierszem zawierającym w kolumnie „Numer obowiązkowej normy referencyjnej” tekst „Broszura UIC 542:2010” dodaje się wiersz w brzmieniu:

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

- 9) w dodatku E pkt 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Kolor lamp tylnych pociągu musi odpowiadać pkt 5.5.3 normy EN 15153-1:2013.”;

- 10) w dodatku F pod wierszem zawierającym w kolumnie „Element podsystemu »Tabor«” tekst „Zabezpieczenie przed poślizgiem kół (WSP)” dodaje się wiersz w brzmieniu:

„Element cierny hamulców działający na powierzchnię toczną koła	4.2.4.3.5	X	X	X	6.1.2.5.”
---	-----------	---	---	---	-----------