

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/774**z dne 16. maja 2019****o spremembi Uredbe (EU) št. 1304/2014 glede uporabe tehnične specifikacije za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – hrup“ za obstoječe tovarne vagoni****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji ⁽¹⁾ in zlasti člena 5(11) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾ (direktiva o okoljskem hrupu) je podlaga za razvoj in dopolnitev obstoječega sklopa ukrepov Skupnosti v zvezi s hrupom, ki ga med drugim povzročajo železniška vozila.
- (2) Glede na oceno direktive o okoljskem hrupu ⁽³⁾ in poročilo o izvajanju navedene direktive ⁽⁴⁾ okoljski hrup, zlasti hrup železniškega prometa, še vedno resno ogroža zdravje ljudi.
- (3) Čeprav se direktiva o okoljskem hrupu na splošno uporablja za proge z več kot 30 000 vlaki, tako tovarnimi kot potniškimi, pa je bilo treba pri razvoju koncepta „tišjih prog“ upoštevati proge z znatnim tovarnim prometom v nočnem času.
- (4) Obstaja tveganje, da bi previsoke ravni železniškega hrupa lahko vodile v neusklajene enostranske ukrepe nekaterih držav članic. Taki ukrepi bi lahko negativno vplivali na evropska gospodarstva in povzročili premik med načini prevoza v obratni smeri, to je z železnic na ceste. Poleg tega bi taki ukrepi lahko ogrozili interoperabilnost železniškega sistema v Uniji. Ker je železniški tovarni promet v Uniji večinoma mednarodni, je treba najti rešitev na evropski ravni.
- (5) Uporaba tehnične specifikacije za interoperabilnost železniškega sistema v Uniji v zvezi s podsistemom „tirna vozila – hrup“ (v nadaljnjem besedilu: TSI hrup), kot je opredeljena v Uredbi Komisije (EU) št. 1304/2014 ⁽⁵⁾, za obstoječe vagoni bi zato morala bistveno zmanjšati najvišje ravni emisij hrupa. Eden najučinkovitejših načinov za zmanjšanje železniškega hrupa je naknadno opremljanje obstoječih tovarnih vagonov s kompozitnimi zavornjaki. S to tehnično rešitvijo se železniški hrup zmanjša za do 10 dB, kar pomeni 50-odstotno zmanjšanje slišnega hrupa za ljudi.
- (6) Komisija je 22. septembra 2017 od Agencije Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: Agencija) zahtevala, da v skladu s členom 5(2) Direktive (EU) 2016/797 izda priporočilo za revizijo TSI hrup, da bi opredelila uporabo TSI hrup za obstoječe tovarne vagoni v okviru strategije za tišje proge in uskladila TSI hrup z Direktivo (EU) 2016/797.
- (7) Problematiko hrupa železniškega tovornega prometa bi bilo treba obravnavati v primerih, ko je zelo moteč in ogroža zdravje. Iz navedenega razloga in ker so tovarni vlaki, ki vozijo ponoči, še posebej moteči, bi bilo treba opredelitev tišje proge oblikovati ob upoštevanju gostote železniškega tovornega prometa v nočnih urah.

⁽¹⁾ Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44).

⁽²⁾ Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa (UL L 189, 18.7.2002, str. 12).

⁽³⁾ Delovni dokument služb Komisije z naslovom Ocena Direktive 2002/49/ES o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa v okviru programa REFIT (SWD(2016) 454 final).

⁽⁴⁾ Poročilo Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju direktive o okoljskem hrupu v skladu s členom 11 Direktive 2002/49/ES (COM(2017) 151 final).

⁽⁵⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1304/2014 z dne 26. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – hrup“ ter o spremembi Odločbe 2008/232/ES in razveljavitvi Sklepa 2011/229/EU (UL L 356, 12.12.2014, str. 421).

- (8) Določiti bi bilo treba datum začetka uvajanja tišjih prog, in sicer ob upoštevanju več parametrov, vključno z napredkom pri naknadnem opremljanju v različnih državah članicah, hitrostjo obnavljanja železniškega tovornega voznega parka, vzdrževalnim ciklom tovornih vagonov, proizvodno zmogljivostjo proizvajalcev kompozitnih zavornjakov in razpoložljivostjo delavnic. Datum bi bilo treba tudi usklajevati z menjavami operativnega voznega reda v skladu s Prilogo VII k Direktivi 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁶⁾.
- (9) Ker gostota prometa lahko niha, bi bilo treba seznam tišjih prog redno posodabljeti, da bi se upoštevale take spremembe in hkrati zagotovila stabilnost omrežja za več let vnaprej. Zato bi bilo primerno, da države članice seznam tišjih prog po 8. decembru 2024 posodobijo vsaj vsakih pet let. Poleg tega bi morala Komisija pred prvo posodobitvijo oceniti napredek pri naknadnem opremljanju in učinek uvedbe tišjih prog na sektor železniškega tovornega prometa.
- (10) Glede na pomisleke, ki so jih izrazile nekatere zainteresirane strani v zvezi z obratovanjem vagonov, opremljenih s kompozitnimi zavornjaki, v nordijskih zimskih razmerah, bi morala Komisija ob pomoči Agencije še naprej preučevati vprašanja in možne rešitve. Do junija 2020 bi morala oceniti, ali je potrebna sprememba te TSI, po možnosti v obliki izjeme, ki bi omogočala nadaljnje obratovanje omejenega števila vagonov z zavornjaki iz litega železa na tišjih progah, da bi se ohranil čezmejni železniški tovorni promet v zadevne nordijske regije in iz njih. Po ocenah švedskih organov skupno število vagonov, uporabljenih v takem prometu, ne presega 17 500.
- (11) Uvedba tišjih prog bi morala dopolnjevati druge ukrepe na ravni Unije, namenjene zmanjšanju hrupa železniškega tovornega prometa, vključno s financiranjem naknadnega opremljanja v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope ⁽⁷⁾, evropskimi strukturnimi in investicijskimi skladi ⁽⁸⁾, shemami pristojbin za dostop do tirov, diferenciranih na podlagi hrupa ⁽⁹⁾, in razvojem novih tehničnih rešitev na podlagi pobude Shift2Rail ⁽¹⁰⁾.
- (12) Za zagotovitev učinkovitega izvajanja tišjih prog bi morali zadevni nacionalni pristojni organi med seboj tesno sodelovati.
- (13) Ker spremembe neposredno vplivajo na socialno okolje delavcev v sektorju in na stranke v železniškem tovornem prometu, je bilo v skladu z zahtevami iz členov 6 in 7 Uredbe (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹¹⁾ opravljeno posvetovanje s socialnimi partnerji in strankami v železniškem tovornem prometu.
- (14) Agencija je med revizijo te TSI pripravila oceno učinka v skladu s členom 5 Direktive (EU) 2016/797.
- (15) Agencija je 29. maja 2018 izdala priporočilo o spremembah TSI hrup v zvezi z uporabo njenih določb za obstoječe vagonne.
- (16) Poleg tega je Agencija 29. novembra 2018 izdala priporočilo o spremembi TSI hrup, da bi to uredbo uskladila z Direktivo (EU) 2016/797.
- (17) V TSI bi moralo biti v skladu z Delegiranim sklepom Komisije (EU) 2017/1474 ⁽¹²⁾ navedeno, ali je treba organe za ugotavljanje skladnosti, ki so bili priglašeni na podlagi prejšnje različice TSI, ponovno priglasiti in ali je treba uporabiti poenostavljeni postopek priglasitve. Ta uredba prinaša omejene spremembe in ne bi smela določati, da je treba ponovno priglasiti organe, ki so bili priglašeni na podlagi prejšnje različice TSI.

⁽⁶⁾ Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32).

⁽⁷⁾ Uredba (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope, spremembi Uredbe (EU) št. 913/2010 in razveljavitvi uredb (ES) št. 680/2007 in (ES) št. 67/2010 (UL L 348, 20.12.2013, str. 129).

⁽⁸⁾ Uredba (EU) št. 1300/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o Kohezijskem skladu in razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 1084/2006 (UL L 347, 20.12.2013, str. 281) ter Uredba (EU) št. 1301/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o Evropskem skladu za regionalni razvoj in o posebnih določbah glede cilja „naložbe za rast in delovna mesta“ ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1080/2006 (UL L 347, 20.12.2013, str. 289).

⁽⁹⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/429 z dne 13. marca 2015 o določitvi načinov, ki jih je treba upoštevati pri zaračunavanju stroškov učinkov hrupa (UL L 70, 14.3.2015, str. 36).

⁽¹⁰⁾ Uredba Sveta (EU) št. 642/2014 z dne 16. junija 2014 o ustanovitvi Skupnega podjetja Shift2Rail (UL L 177, 17.6.2014, str. 9).

⁽¹¹⁾ Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L 138, 26.5.2016, str. 1).

⁽¹²⁾ Delegirani sklep Komisije (EU) 2017/1474 z dne 8. junija 2017 o dopolnitvi Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta glede posebnih ciljev za pripravo, sprejetje in pregled tehničnih specifikacij za interoperabilnost (UL L 210, 15.8.2017, str. 5).

- (18) Ta uredba spreminja TSI hrup, da bi dosegla večjo interoperabilnost v železniškem sistemu Unije, izboljšala in razvila mednarodni železniški promet, prispevala k postopnemu oblikovanju notranjega trga in dopolnila TSI hrup glede pokrivanja bistvenih zahtev. Omogoča doseganje ciljev in izpolnjevanje bistvenih zahtev iz Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹³⁾ in Direktive (EU) 2016/797. Zato bi se morala ta uredba neposredno uporabljati v vseh državah članicah, vključno z državami članicami, ki so Agencijo in Komisijo v skladu s členom 57(2) Direktive (EU) 2016/797 uradno obvestile, da so podaljšale obdobje za prenos in tako še naprej uporabljajo Direktivo 2008/57/ES najpozneje do 15. junija 2020. Priglašeni organi, ki izvajajo ukrepe na podlagi Direktive 2008/57/ES v državah članicah, ki so podaljšale obdobje za prenos, bi morali imeti možnost izdati ES-potrdilo o verifikaciji v skladu s to uredbo, dokler se Direktiva 2008/57/ES uporablja v državi članici, v kateri imajo sedež.
- (19) Uredbo (EU) št. 1304/2014 bi bilo zato treba spremeniti, da bi to uredbo uskladili z Direktivo (EU) 2016/797 in jo začeli uporabljati za obstoječe tovorne vagonne v okviru strategije za tišje proge ter da bi določili postopek za oceno akustičnih lastnosti kompozitnih zavornjakov. Ta postopek bi moral v skladu s to spremembo postati odprto vprašanje v smislu člena 4(6) Direktive (EU) 2016/797.
- (20) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega na podlagi člena 51(1) Direktive (EU) 2016/797 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (EU) št. 1304/2014 se spremeni:

(1) člen 5 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. V zvezi s posebnimi primeri, navedenimi v oddelku 7.3.2 Priloge, so pogoji, ki morajo biti izpolnjeni za verifikacijo bistvenih zahtev iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797, pogoji, določeni v točki 7.3.2 Priloge ali veljavnih nacionalnih predpisih v državi članici, ki je del območja uporabe vozil, ki jih zajema ta uredba.“;

(b) točka (c) odstavka 2 se nadomesti z naslednjim:

„(c) organih, imenovanih za izvajanje postopkov za ocenjevanje skladnosti in verifikacijo v zvezi z nacionalnimi pravili, ki se nanašajo na posebne primere iz točke 7.3.2 Priloge.“;

(2) člen 7 se spremeni:

(a) v odstavku 4 se sklic na člen 6 Direktive 2008/57/ES nadomesti s sklicem na člen 5 Direktive (EU) 2016/797;

(b) v odstavku 5 se sklic na Direktivo 2008/57/ES nadomesti s sklicem na Direktivo (EU) 2016/797;

(3) vstavijo se naslednji členi 5a, 5b, 5c, 5d in 5e:

„Člen 5a

Od 8. decembra 2024 vagoni s področja uporabe Uredbe (EU) št. 321/2013, ki niso zajeti v točki 7.2.2.2 Priloge k tej uredbi, ne obratujejo na tišjih progah.

Člen 5b

„Tišja proga“ je najmanj 20 km dolg del železniške infrastrukture, na katerem je v skladu z nacionalno zakonodajo za prenos Direktive 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta (*) v nočnih urah v povprečju obratovalo več kot 12

⁽¹³⁾ Direktiva 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (UL L 191, 18.7.2008, str. 1).

vlakov na dan. Podlaga za izračun tega povprečja je obseg tovarnega prometa v letih 2015, 2016 in 2017. Če se zaradi izjemnih okoliščin tovarni promet v določenem letu razlikuje od povprečja za več kot 25 %, lahko zadevna država članica izračuna povprečje na podlagi preostalih dveh let.

Člen 5c

1. Države članice tišje proge določijo v skladu s členom 5b in postopkom, opredeljenim v Dodatku D.1 k Prilogi. Seznam tišjih prog predložijo Agenciji Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: Agencija) najpozneje šest mesecev po datumu objave te uredbe. Agencija te sezname objavi na svojem spletnem mestu.

2. Države članice seznam tišjih prog po 8. decembru 2024 posodobijo vsaj vsakih pet let v skladu s postopkom, opredeljenim v Dodatku D.2 k Prilogi.

Člen 5d

Komisija do 31. decembra 2028 oceni izvajanje tišjih prog, zlasti z vidika napredka pri naknadnem opremljanju vagonov ter učinka uvedbe tišjih prog na skupno izpostavljenost prebivalstva hrupu in konkurenčnost sektorja železniškega tovarnega prometa.

Člen 5e

Komisija do 30. junija 2020 objavi poročilo o obratovanju vagonov, opremljenih s kompozitnimi zavornimi bloki, v nordijskih zimskih razmerah na podlagi dokazov, ki jih zberejo Agencija, nacionalni varnostni organi in železniška podjetja. Navedeno poročilo vsebuje zlasti oceno varnosti in zavornega učinka takih vagonov ter obstoječih ali potencialnih operativnih in tehničnih ukrepov, ki se uporabljajo v nordijskih zimskih razmerah. Poročilo se objavi.

Če poročilo vsebuje dokaze, da je uporaba takšnih vagonov v nordijskih zimskih razmerah povezana z varnostnimi vprašanji, ki jih ni mogoče rešiti z operativnimi in tehničnimi ukrepi brez resnih škodljivih vplivov na železniški tovarni promet, Komisija predlaga spremembe te TSI, ki obravnavajo ta vprašanja in hkrati ohranjajo čezmejni tovarni promet v zadevne nordijske regije in iz njih. Zlasti lahko predlog po potrebi vključuje izjemo, ki omogoča neprekinjeno obratovanje na tišjih progah po vsej Uniji za omejeno število vagonov, ki se pogosto uporabljajo v takem čezmejnem tovarnem prometu, in vse operativne omejitve, ki so primerne za omejitev vpliva uporabe takih vagonov na tišje proge, ki so združljive z namenom ohranitve navedenega čezmejnega tovarnega prometa.

Če se izvede revizija iz zgornjega odstavka, Komisija vsako leto po njej poroča o napredku pri tehničnih in operativnih rešitvah za obratovanje tovarnih vagonov v zimskih razmerah. Predloži oceno števila vagonov, opremljenih z zavornjaki iz litega železa, ki so potrebni za zagotavljanje neprekinjenega čezmejnega prometa v nordijske regije in iz njih, z namenom da se izjema odpravi najpozneje leta 2028.

(*) Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa (UL L 189, 18.7.2002, str. 12).“;

(4) Priloga k Uredbi (EU) št. 1304/2014 se spremeni v skladu s Prilogo k tej izvedbeni uredbi.

Člen 2

1. Priglasitve organov za ugotavljanje skladnosti za namene Uredbe (EU) št. 1304/2014 ostanejo veljavne na podlagi navedene uredbe, kakor je spremenjena s to uredbo.

2. Organi za ugotavljanje skladnosti, priglašeni v skladu z Direktivo 2008/57/ES, lahko izdajo ES-potrdilo o verifikaciji v skladu s to uredbo, dokler se Direktiva 2008/57/ES uporablja v državi članici, v kateri imajo sedež v skladu s členom 57(2) Direktive (EU) 2016/797, najpozneje pa do 15. junija 2020.

Člen 3

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 16. maja 2019

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOGA

Priloga k Uredbi (EU) št. 1304/2014 se spremeni:

- (1) V poglavju 1 se besedilo „Direktivi 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „Direktivi (EU) 2016/797“.
- (2) V poglavju 1 se oddelek 1.1 nadomesti z naslednjim:

„1.1 Tehnično področje uporabe

1.1.1 Področje uporabe v zvezi s tirnimi vozili

Ta TSI se uporablja za vsa tirna vozila s področja uporabe Uredbe (EU) št. 1302/2014 (TSI lokomotive in potniška tirna vozila) in Uredbe (EU) št. 321/2013 (TSI tovorni vagoni).

1.1.2 Področje uporabe v zvezi z obratovalnimi vidiki

Ta TSI se skupaj s Sklepom Komisije 2012/757/EU (*) (TSI vodenje in upravljanje prometa) uporablja za obratovanje tovornih vagonov, ki se uporabljajo na železniški infrastrukturi, ki ustreza opredelitvi ‚tišje proge‘.

(*) Sklep Komisije 2012/757/EU z dne 14. novembra 2012 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost, ki se nanašajo na podsistem ‚Vodenje in upravljanje prometa‘ železniškega sistema v Evropski uniji, in o spremembi Odločbe 2007/756/ES (UL L 345, 15.12.2012, str. 1).“

- (3) Poglavje 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. OPREDELITEV PODSISTEMA

‚Enota‘ pomeni tirno vozilo, za katerega se uporablja ta TSI, zato se obravnava s postopki za ES-verifikacijo. V poglavju 2 Priloge k Uredbi (EU) št. 1302/2014 in poglavju 2 Priloge k Uredbi (EU) št. 321/2013 je opisano, kaj sestavlja enoto.

Zahteve te TSI veljajo za naslednje kategorije tirnih vozil iz oddelka 2 Priloge I k Direktivi (EU) 2016/797:

- (a) lokomotive in tirna vozila za prevoz potnikov, vključno z vlečnimi vozili z motorji z notranjim zgorevanjem ali električnimi vlečnimi vozili, potniške vlake z motorji z notranjim zgorevanjem na lastni pogon ali električne potniške vlake na lastni pogon ter potniške vagoni. Ta kategorija je dodatno opredeljena v poglavju 2 Priloge k Uredbi (EU) št. 1302/2014 in se v tej TSI imenuje lokomotive, električni motorni vlaki (EMU), dizelski motorni vlaki (DMU) in potniški vagoni;
- (b) tovarne vagoni, vključno z nizkopodnimi vozili, ki so namenjena za vožnjo po celotnem omrežju, in vozila za prevoz tovornjakov. Ta kategorija je dodatno opredeljena v poglavju 2 Priloge k Uredbi (EU) št. 321/2013 in se v tej TSI imenuje vagoni;
- (c) posebna vozila, kot so tirni delovni stroji. Ta kategorija je dodatno opredeljena v poglavju 2 Priloge k Uredbi (EU) št. 1302/2014 ter zajema stroje na tirih (v tej TSI se imenujejo enote OTM) in vozila za pregledovanje infrastrukture, ki glede na svojo obliko spadajo v kategorije iz točk (a) ali (b).“

- (4) Poglavje 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. BISTVENE ZAHTEVE

Vsi osnovni parametri v tej TSI morajo biti povezani z najmanj eno od bistvenih zahtev iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797. Preglednica 1 prikazuje dodelitve.

Preglednica 1

Osnovni parametri in njihova povezava z bistvenimi zahtevami

Točka	Osnovni parameter	Bistvene zahteve					
		Varnost	Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravstvo	Varstvo okolja	Tehnična združljivost	Dostopnost
4.2.1	Mejne vrednosti hrupa v mirovanju				1.4.4		

Točka	Osnovni parameter	Bistvene zahteve					
		Varnost	Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravstvo	Varstvo okolja	Tehnična združljivost	Dostopnost
4.2.2	Mejne vrednosti hrupa ob zagonu				1.4.4		
4.2.3	Mejne vrednosti hrupa pri prehodu				1.4.4		
4.2.4	Mejne vrednosti notranjega hrupa v vozniški kabini				1.4.4“		

(5) Poglavje 4 se spremeni:

- (a) v oddelku 4.2 se sklic na člen 5(5) in člen 2(l) Direktive 2008/57/ES nadomesti s sklicem na člen 4(5) in člen 2(13) Direktive (EU) 2016/797;
- (b) oddelek 4.3 se nadomesti z naslednjim:

„4.3 Funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike

Ta TSI ima naslednja vmesnika s podsistemom ‚tirna vozila‘:

vmesnik s podsistemi iz točk (a), (b), (c) in (e) poglavja 2 (obravnava v Uredbi (EU) št. 1302/2014) v zvezi s:

- hrupom v mirovanju,
- hrupom ob zagonu (ne velja za potniške vagonne),
- hrupom pri prehodu,
- notranjim hrupom v vozniški kabini, kjer je to ustrezno;

vmesnik s podsistemi iz točke (d) poglavja 2 (obravnava v Uredbi (EU) št. 321/2013) v zvezi s:

- hrupom pri prehodu,
- hrupom v mirovanju.

Ta TSI ima naslednji vmesnik s podsistemom ‚vodenje in upravljanje prometa‘ (obravnava v Sklepu 2012/757/EU) v zvezi s:

- hrupom pri prehodu.“;

(c) oddelek 4.4 se nadomesti z naslednjim:

„4.4 Pravila glede obratovanja

Zahteve v zvezi s pravili glede obratovanja za podsistem ‚tirna vozila‘ so opredeljene v oddelku 4.4 Priloge k Uredbi (EU) št. 1302/2014 in oddelku 4.4 Priloge k Uredbi (EU) št. 321/2013.

4.4.1 Posebna pravila za obratovanje vagonov na tišjih progah v poslabšanih razmerah

Predvideni postopek ob nepredvidenih dogodkih, kot je opredeljen v točki 4.2.3.6.3 Priloge k Sklepu 2012/757/EU, vključuje obratovanje vagonov, ki niso skladni s točko 7.2.2.2, na tišjih progah.

Ta ukrep se lahko uporabi za odziv na omejitve zmogljivosti ali omejitve pri obratovanju, ki nastanejo zaradi okvar tirnih vozil, izrednih vremenskih razmer, nesreč ali incidentov ali okvar infrastrukture.

4.4.2 Posebna pravila za obratovanje vagonov na tišjih progah v primeru del na infrastrukturi in vzdrževanja vagonov

Obratovanje vagonov, ki niso skladni s točko 7.2.2.2, na tišjih progah je dovoljeno, če je treba na takih vagonih opraviti vzdrževalne dejavnosti in je dostop do vzdrževalne delavnice mogoč samo po tišji progi.

Ukrepi ob nepredvidenih dogodkih iz točke 4.4.1 se uporabljajo samo za dela na infrastrukturi, pri katerih je tišja proga edina primerna alternativa.“;

(d) oddelek 4.5 se nadomesti z naslednjim:

„4.5 Pravila glede vzdrževanja

Zahteve v zvezi s pravili glede vzdrževanja za podsistem ‚tirna vozila‘ so opredeljene v oddelku 4.5 Priloge k Uredbi (EU) št. 1302/2014 in oddelku 4.5 Priloge k Uredbi (EU) št. 321/2013.“

(6) V poglavju 6 z naslovom „Ocena skladnosti in ES-verifikacija“ se v točki 6.2.2.3.2.1 z naslovom „EMU, DMU, lokomotive in potniški vagoni“ in v točki 6.2.2.3.2.2 z naslovom „Vagoni“ besedilo „V_{test}“ nadomesti z „v_{test}“ (štiri pojavitve).

(7) Poglavje 7 se spremeni:

(a) oddelek 7.2 se nadomesti z naslednjim:

„7.2 Uporaba te TSI za obstoječe podsisteme

Naćela, ki jih uporabljajo vlagatelji in subjekti za izdajo dovoljenj v primeru sprememb obstojećih tirnih vozil ali tipa tirnih vozil, so opredeljena v točki 7.1.2 Priloge k Uredbi (EU) št. 1302/2014 in v oddelku 7.2 Priloge k Uredbi (EU) št. 321/2013.

7.2.1 Določbe v primeru sprememb obstojećih tirnih vozil ali tipa tirnih vozil

Vlagatelj zagotovi, da so ravni hrupa tirnih vozil, ki se spreminjajo, še vedno nižje od omejitev, doloćenih v TSI, ki se je uporabljala, ko so bila zadevna tirna vozila prvić odobrena. Če v času prve odobritve ni obstajala nobena TSI, vlagatelj zagotovi, da so ravni hrupa tirnih vozil, ki se spreminjajo, niso zvišale ali da so še vedno nižje od omejitev iz Odloćbe 2006/66/ES ali Odloćbe 2002/735/ES.

Če je potrebna ocena, se omeji na osnovne parametre, na katere je vplivala sprememba.

Če se uporabi poenostavljeno ocenjevanje, lahko izvirna enota predstavlja referenćno enoto v skladu z doloćbami iz toćke 6.2.3.

Zaradi zamenjave celotne enote ali vozil(-a) znotraj enote (npr. zamenjava zaradi resne poškodbe) ni potrebna ocena skladnosti s to TSI, če so enota ali vozila identićna tistim, ki jih zamenjujejo.

7.2.2 Dodatne določbe za uporabo te TSI za obstojeće vagonne

Omejitev obratovanja iz člena 5a te uredbe se ne uporablja za vagonne, ki obratujejo pretežno na progah z naklonom, večjim od 40 %, vagonne z najvećjo obratovalno hitrostjo nad 120 km/h, vagonne z najvećjo osno obremenitvijo, večjo od 22,5 t, vagonne, ki se uporabljajo izključno za dela na infrastrukturi, in vagonne, ki se uporabljajo v sistemih za reševanje vlakov.

Če se vagon opremi s tišjimi zavornjaki, kot so opredeljeni v toćki 7.2.2.1, in se vagonu ne dodajo nobeni viri hrupa, se brez nadaljnje preskušanja predpostavi, da so zahteve iz toćke 4.2.3 izpolnjene.

7.2.2.1 Tišji zavornjaki

Tišji zavornjak je zavornjak, ki spada v eno od naslednjih kategorij:

- zavornjaki s seznama v Dodatku G k Uredbi (EU) št. 321/2013,
- zavornjaki, ocenjeni v skladu s postopkom iz Dodatka F k tej TSI.

7.2.2.2 Vagoni, ki obratujejo na tišjih progah

Vagoni, ki spadajo v eno od spodnjih kategorij, lahko obratujejo na tišjih progah v okviru svojih namembnosti:

- vagoni z izjavo ES o verifikaciji v skladu z Odločbo Komisije 2006/66/ES o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom ‚vozni park – hrup‘ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti,
- vagoni z izjavo ES o verifikaciji v skladu s Sklepom Komisije 2011/229/EU o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom ‚železniški vozni park – hrup‘ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti,
- vagoni z izjavo ES o verifikaciji v skladu s to TSI,
- vagoni, ki so za delovno zaviranje opremljeni s tišjimi zavornjaki, kot so opredeljeni v točki 7.2.2.1, ali zavornimi koluti,
- vagoni, ki so za delovno zaviranje opremljeni s kompozitnimi zavornjaki, kot so navedeni v Dodatku E. Obratovanje teh vagonov na tišjih progah je omejeno v skladu s pogoji, opisanimi v navedenem dodatku.“;

(b) točka 7.3.2.1 se nadomesti z naslednjim:

„7.3.2.1 Posebni primeri

(a) Posebni primer za Estonijo, Finsko, Latvijo, Litvo, Poljsko in Slovaško

(P) Uporaba nacionalnih tehničnih predpisov namesto zahtev iz te TSI je dovoljena za enote, ki so v deljeni uporabi s tretjimi državami, v katerih je tirna širina drugačna od tirne širine glavnega železniškega omrežja znotraj Unije.

(b) Posebni primer za Finsko

(T) Sklep 2011/229/EU se lahko še naprej uporablja za tovarne vagonne, namenjene uporabi samo na finskem ozemlju, in dokler se ne najde ustrezna tehnična rešitev za hude zimske razmere, vendar v nobenem primeru ne dlje kot do 31. decembra 2032. To ne preprečuje obratovanja tovornih vagonov iz drugih držav članic na finskem omrežju.“;

(c) v točki 7.3.2.2(a) se črta drugi pododstavek;

(d) točka 7.3.2.4 se nadomesti z naslednjim:

„7.3.2.4 Mejne vrednosti hrupa pri prehodu (točka 4.2.3)

(a) Posebni primer za predor pod Rokavskim prelivom

(P) Za predor pod Rokavskim prelivom se mejne vrednosti hrupa pri prehodu ne uporabljajo za vagonne, namenjene za prevoz težkih tovornih vozil med krajema Coquelles (Francija) in Folkestone (Združeno kraljestvo).

(b) Posebni primer za Švedsko

(T) Za lokomotive s skupno vlečno močjo več kot 6 000 kW in največjo osno obremenitvijo, ki je večja od 25 t, se lahko mejne vrednosti hrupa pri prehodu $L_{pAeq,Tp}$ (80 km/h) v preglednici 4 dvignejo do največ 85 dB.“;

(e) doda se naslednji oddelek 7.4:

„7.4 Posebna izvedbena pravila

7.4.1 Posebna izvedbena pravila za uporabo te TSI za obstoječe vagonne (točka 7.2.2)

(a) Posebna izvedbena pravila za uporabo te TSI za obstoječe vagonne v predoru pod Rokavskim prelivom

(P) V izračunu povprečnega letnega števila tovornih vlakov, ki vsakodnevno obratujejo v nočnih urah, se ne upoštevajo vlaki, ki so sestavljeni iz vagonov, namenjenih za prevoz težkih tovornih vozil izključno na progi Coquelles (Francija)–Folkestone (Združeno kraljestvo).

- (b) Posebna izvedbena pravila za uporabo te TSI za obstoječe vagonne na Finskem in Švedskem

(T) Koncept tišjih prog se do 31. decembra 2032 ne uporablja za finsko in švedsko omrežje, in sicer zaradi negotovosti, povezanih z obratovanjem kompozitnih zavornjakov v hudih zimskih razmerah. To ne preprečuje obratovanja tovornih vagonov iz drugih držav članic na finskem in švedskem omrežju.

7.4.2 Posebna izvedbena pravila za vagonne, ki obratujejo na tišjih progah (točka 7.2.2.2)

- (a) Posebna izvedbena pravila za vagonne, ki obratujejo na tišjih progah v Belgiji

(T) Poleg vagonov, navedenih v točki 7.2.2.2, lahko na tišjih progah na ozemlju Belgije obratujejo še naslednji obstoječi vagoni:

- vagoni s kolesi s kolesnim obročem, in sicer do 31. decembra 2026,
- vagoni, ki jih je treba za zamenjavo litoželeznih zavornjakov s kompozitnimi zavornjaki opremiti s priključnim ventilom, in sicer do 31. decembra 2026,
- vagoni, ki so opremljeni z litoželeznimi zavornjaki in pri katerih je treba za naknadno opremljanje s kompozitnimi zavornjaki kolesa zamenjati s takimi, ki izpolnjujejo zahteve standarda EN 13979-1:2003+A2:2011, in sicer do 31. decembra 2026.

- (b) Posebna izvedbena pravila za vagonne, ki obratujejo na tišjih progah v predoru pod Rokavskim prelivom

(P) Poleg vagonov, navedenih v točki 7.2.2.2, lahko na tišjih progah v okviru koncesije predora pod Rokavskim prelivom obratujejo še naslednji obstoječi vagoni:

vagoni, namenjeni za prevoz težkih tovornih vozil med krajema Coquelles (Francija) in Folkestone (Združeno kraljestvo).

- (c) Posebna izvedbena pravila za vagonne, ki obratujejo na tišjih progah na Češkem

(T) Poleg vagonov, navedenih v točki 7.2.2.2, lahko na tišjih progah na ozemlju Češke obratujejo še naslednji obstoječi vagoni:

- vagoni s kolesi s kolesnim obročem, in sicer do 31. decembra 2026,
- vagoni z ležaji tipa 59V, in sicer do 31. decembra 2034,
- vagoni, ki jih je treba za zamenjavo litoželeznih zavornjakov s kompozitnimi zavornjaki opremiti s priključnim ventilom, in sicer do 31. decembra 2034,
- vagoni s konfiguracijo zavor 1Bg ali 1Bgu, opremljeni z litoželeznimi zavornjaki, in sicer do 31. decembra 2036,
- vagoni, ki so opremljeni z litoželeznimi zavornjaki in pri katerih je treba za naknadno opremljanje s kompozitnimi zavornjaki kolesa zamenjati s takimi, ki izpolnjujejo zahteve standarda EN 13979-1:2003+A2:2011, in sicer do 31. decembra 2029.

Poleg tega uporaba kompozitnih zavornjakov na tišjih progah ni obvezna za obstoječe vagonne, ki niso zajeti v zgornjih petih alineah in za katere ne obstaja enotna rešitev za nadomestitev litoželeznih zavornjakov, in sicer do 31. decembra 2030.

- (d) Posebna izvedbena pravila za vagonne, ki obratujejo na tišjih progah v Franciji

(T) Poleg vagonov, navedenih v točki 7.2.2.2, lahko na tišjih progah na ozemlju Francije obratujejo še naslednji obstoječi vagoni:

- vagoni s konfiguracijo zavor 1Bg ali 1Bgu, opremljeni z litoželeznimi zavornjaki, in sicer do 31. decembra 2030,
- vagoni, opremljeni z majhnimi kolesi (s premerom, manjšim od 920 mm), in sicer do 31. decembra 2030.

(e) Posebna izvedbena pravila za vagoni, ki obratujejo na tišjih progah v Italiji

(T) Poleg vagonov, navedenih v točki 7.2.2.2, lahko na tišjih progah na ozemlju Italije obratujejo še naslednji obstoječi vagoni:

- vagoni s kolesi s kolesnim obročem, in sicer do 31. decembra 2026,
- vagoni, ki jih je treba za zamenjavo litoželeznih zavornjakov s kompozitnimi zavornjaki opremiti s priključnim ventilom, in sicer do 31. decembra 2026,
- vagoni, ki so opremljeni z litoželeznimi zavornjaki in pri katerih je treba za naknadno opremljanje s kompozitnimi zavornjaki kolesa zamenjati s takimi, ki izpolnjujejo zahteve standarda EN 13979-1:2003+A2:2011, in sicer do 31. decembra 2026.

Poleg tega uporaba kompozitnih zavornjakov na tišjih progah ni obvezna za obstoječe vagoni, ki niso zajeti v zgornjih treh alineah in za katere ne obstaja enotna rešitev za nadomestitev litoželeznih zavornjakov, in sicer do 31. decembra 2030.

(f) Posebna izvedbena pravila za vagoni, ki obratujejo na tišjih progah na Poljskem

(T) Poleg vagonov, navedenih v točki 7.2.2.2, lahko na tišjih progah na ozemlju Poljske do 31. decembra 2036 obratujejo še naslednji obstoječi vagoni:

- vagoni s kolesi s kolesnim obročem,
- vagoni s konfiguracijo zavor 1Bg ali 1Bgu, opremljeni z litoželeznimi zavornjaki,
- vagoni, zasnovani za promet ‚S‘ in opremljeni z zavorami ‚SS‘ z litoželeznimi zavornjaki,
- vagoni, opremljeni z litoželeznimi zavornjaki in zasnovani za promet ‚SS‘, pri katerih bi bilo za naknadno opremljanje z zavornjaki LL potrebno opremljanje s kolesi, skladnimi s standardom EN 13979-1:2003+A2:2011, in priključnim ventilom.

(g) Posebna izvedbena pravila za vagoni, ki obratujejo na tišjih progah na Slovaškem

(T) Poleg vagonov, navedenih v točki 7.2.2.2, lahko na tišjih progah na ozemlju Slovaške obratujejo še naslednji obstoječi vagoni:

- vagoni s kolesi s kolesnim obročem, in sicer do 31. decembra 2026,
- vagoni s podstavnimi vozički tipa 26-2.8, opremljeni z litoželeznimi zavornjaki P10, in sicer do 31. decembra 2036,
- vagoni, ki jih je treba za zamenjavo litoželeznih zavornjakov s kompozitnimi zavornjaki opremiti s priključnim ventilom, in sicer do 31. decembra 2036.

(P) Vagoni s podstavnimi vozički 2TS, namenjeni za promet med Slovaško in tretjimi državami z izmenjavo podstavnih vozičkov na mejni postaji.

(h) Posebna izvedbena pravila za vagoni, ki obratujejo na tišjih progah v velikobritanskem (VB) delu Združenega kraljestva

(P) Enote, ki so predvidene za obratovanje izključno na VB delu omrežja Združenega kraljestva, kjer so obstoječi vagoni opremljeni s kompozitnimi zavornjaki, kot so objavljeni v GMGN 2688, smejo obratovati na tišjih progah.

(T) Na tišjih progah smejo obratovati naslednji tipi obstoječih vagonov, opremljeni z litoželeznimi zavornjaki in namenjeni za obratovanje na VB delu omrežja Združenega kraljestva:

- vagoni, opremljeni z zavornim sistemom, ki ni skladen z UIC in za katerega niso na voljo združljivi tihi zavornjaki za naknadno opremljanje, in sicer do 31. decembra 2030,
- vagoni z nazivno zavorno potjo največ 810 m pri 60 mph v načinu zaviranja G (v tovornem prometu) / 75 mph v načinu zaviranja P (v potniškem prometu), kadar obratujejo v vlaku z drugimi vagoni z zavorno potjo, ki izpolnjuje ustrezna nacionalna tehnična pravila Združenega kraljestva (Velike Britanije), in sicer do 31. decembra 2030,
- vagoni, ki se uporabljajo izključno za prevoz jedrskih produktov, in sicer do 31. decembra 2050.“

(8) V Dodatku A z naslovom „Odprte točke“ se besedilo „Ta TSI ne vsebuje odprtih točk.“ nadomesti z naslednjo preglednico:

„Element podsistema ‚tirna vozila‘“	Določba te TSI	Tehnični vidik, ki ni zajet v tej TSI	Opombe
Tišji zavornjak	7.2.2.1 in Dodatek F	Ocena akustičnih lastnosti zavornjakov	Razpoložljive alternativne tehnične rešitve (glej točko 7.2.2)“

(9) Dodajo se naslednji dodatki D, E in F:

„Dodatek D

Tišje proge

D.1 Identificiranje tišjih prog

V skladu s členom 5c(1) te uredbe države članice Agenciji Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: Agencija) predložijo seznam tišjih prog v obliki, ki uporabnikom omogoča nadaljnjo obdelavo z orodji IT. Seznam vsebuje vsaj naslednje informacije:

- začetno in končno točko tišjih poti in njihove ustrezne odseke z uporabo geografske lokacije, kakor je opredeljena v registru iz Izvedbenega sklepa Komisije 2014/880/EU (*) (RINF). Če je ena od teh točk na meji z drugo državo članico, se to navede,
- identificiranje odsekov, ki sestavljajo tišjo progo.

Seznam se predloži s pomočjo spodnje predloge:

Tišja proga	Odseki proge	Enotna identifikacijska oznaka odseka	Tišja proga se začne/konča na meji z drugo državo članico
točka A–točka E	točka A–točka B	201	Da TOČKA E (država Y)
	točka B–točka C	202	
	točka C–točka D	203	
	točka D–točka E	204	
točka F–točka I	točka F–točka G	501	Ne
	točka G–točka H	502	
	točka H–točka I	503	

Poleg tega lahko države članice prostovoljno predložijo karte, ki prikazujejo potek tišjih prog. Vsi sezname in karte se objavijo na spletnem mestu Agencije (<http://www.era.europa.eu>) najpozneje 9 mesecev po 27.5.2019.

Agencija do istega datuma Komisiji predloži sezname in karte tišjih prog. Komisija o tem države članice ustrezno obvesti prek odbora iz člena 51 Direktive (EU) 2016/797.

D.2 Posodobitev tišjih prog

Podatki o tovornem prometu, ki se uporabijo za posodobitev tišjih prog v skladu s členom 5c(2) te uredbe, se navezujejo na zadnja tri leta pred posodobitvijo, za katera so podatki na voljo. Če se tovorni promet v določenem letu zaradi izjemnih okoliščin razlikuje od povprečja za več kot 25 %, lahko zadevna država članica izračuna povprečje na podlagi preostalih dveh let. Države članice Agenciji sporočijo posodobljene tišje proge.

Proge, označene kot tišje proge, ostanejo takšne tudi po posodobitvi, če se je v zadevnem obdobju količina prometa zmanjšala za več kot 50 % in je v nočnih urah v povprečju obratovalo manj kot 12 vlakov na dan.

Za nove in nadgrajene proge se za opredeljevanje teh prog kot tišjih uporabi predvidena količina prometa.

Agencija na svojem spletnem mestu (<http://www.era.europa.eu>) objavi posodobljene tišje proge najpozneje tri mesece po njihovem prejemu, uporabljajo pa se od prve decembrske spremembe voznega reda, ki nastopi eno leto po njihovi objavi.

Agencija Komisijo obvesti o vseh spremembah tišjih prog. Komisija države članice o teh spremembah obvesti prek odbora iz člena 51 Direktive (EU) 2016/797.

(*) Izvedbeni sklep Komisije 2014/880/EU z dne 26. novembra 2014 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture in razveljavitvi Izvedbenega sklepa 2011/633/EU (UL L 356, 12.12.2014, str. 489).

Dodatek E

Starejši kompozitni zavornjaki

E.1 Starejši kompozitni zavornjaki za uporabo v mednarodnem prometu

Obstoječi vagoni, opremljeni z zavornjaki s spodnjega seznama, se smejo uporabljati na tišjih progah v okviru svojih namembnosti, in sicer do ustreznega datuma iz Dodatka N k UIC 541-4.

Proizvajalec/ime proizvoda	Oznaka/tip zavornjaka	Tip tornega koeficienta
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe-sintiran)
Jurid	738	K (Fe-sintiran)

Vagoni, opremljeni s starejšimi kompozitnimi zavornjaki, ki niso navedeni v zgornji preglednici, vendar že imajo dovoljenje za mednarodni promet v skladu z določbami Odločbe 2004/446/ES ali Odločbe 2006/861/ES, se še vedno lahko uporabljajo brez roka v okviru njihovih namembnosti, zajetih v dovoljenju.

E.2 Starejši kompozitni zavornjaki za uporabo v notranjem prometu

Obstoječi vagoni, opremljeni s spodaj navedenimi zavornjaki, se smejo uporabljati samo na železniških omrežjih ustrezne države članice, vključno s tišjimi progami, v okviru njihovih namembnosti.

Proizvajalec/ime proizvoda	Oznaka/tip zavornjaka	Država članica	Opombe
Cobra/Wabco	V133	Italija	
Cofren	S153	Švedska	

Proizvajalec/ime proizvoda	Oznaka/tip zavornjaka	Država članica	Opombe
Cofren	128	Švedska	
Cofren	229	Italija	
ICER	904	Španija, Portugalska	
ICER	905	Španija, Portugalska	
Jurid	838	Španija, Portugalska	

*Dodatek F***Ocena akustičnih lastnosti zavornjaka**

Namen tega postopka je prikazati akustične lastnosti kompozitnega zavornjaka na ravni komponente interoperabilnosti.

Ta postopek je odprta točka v skladu s členom 4(6) Direktive (EU) 2016/797.“
