

**PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2019/774****ze dne 16. května 2019,****kterým se mění nařízení (EU) č. 1304/2014, pokud jde o uplatňování technické specifikace pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“ na stávající nákladní vozy****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii <sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 5 odst. 11 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES <sup>(2)</sup> (směrnice o hluku ve venkovním prostředí) poskytuje základ pro rozvoj a doplňování stávajícího souboru opatření Společenství, která se týkají hluku působeného mimo jiné železničními vozidly.
- (2) Hluk ve venkovním prostředí a zejména hluk z železniční dopravy zůstává významnou hrozbou pro lidské zdraví, jak ukazují výsledky hodnocení směrnice o hluku ve venkovním prostředí <sup>(3)</sup> a zpráva o provádění uvedené směrnice <sup>(4)</sup>.
- (3) Ačkoli se směrnice o hluku ve venkovním prostředí obecně vztahuje na tratě, na nichž je provozováno více než 30 000 vlaků (nákladních i osobních), při tvorbě koncepce „tišších tratí“ bylo zapotřebí zohlednit tratě s významným objemem nákladní dopravy v nočních hodinách.
- (4) Existuje riziko, že nadměrné hladiny hluku z železniční dopravy by mohly vést k nekoordinovaným jednostranným opatřením některých členských států. Taková opatření by mohla mít nepříznivý účinek na evropská hospodářství a způsobit zpětný přesun dopravy ze železniční na silniční. Mohla by též ohrozit interoperabilitu železničního systému Unie. Jelikož většina železniční nákladní dopravy v Unii je mezinárodní, je zapotřebí vyřešit problém na evropské úrovni.
- (5) Uplatňování technické specifikace pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“ železničního systému Unie (dále jen „TSI NOI“), jak stanoví nařízení Komise (EU) č. 1304/2014 <sup>(5)</sup>, na stávající nákladní vozy by tudíž mělo významně snížit nejvyšší hodnoty emisí hluku. Jedním z nejúčinnějších způsobů, jak zmírnit hluk z železniční dopravy, je dodatečné vybavení stávajících nákladních vozů kompozitními brzdovými špalíky. Toto technické řešení snižuje hluk z železniční dopravy až o 10 dB, což se rovná 50 % snížení hluku slyšitelného pro člověka.
- (6) Dne 22. září 2017 Komise požádala Agenturu Evropské unie pro železnice (dále jen „agentura“), aby v souladu s čl. 5 odst. 2 směrnice (EU) 2016/797 předložila doporučení týkající se revize TSI NOI s cílem stanovit uplatňování TSI NOI na stávající nákladní vozy v rámci strategie „tišších tratí“ a uvést TSI NOI do souladu se směrnicí (EU) 2016/797.
- (7) Problém hluku z železniční dopravy by se měl řešit tam, kde představuje velkou zátěž a ohrožení zdraví. Z tohoto důvodu a vzhledem k tomu, že zátěž představují zejména nákladní vlaky provozované v noční době, by definice tišší tratě měla být formulována se zřetelem na intenzitu železniční nákladní dopravy v nočních hodinách.

<sup>(1)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44).

<sup>(2)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12).

<sup>(3)</sup> Pracovní dokument útvarů Komise – *Refit Evaluation of the Directive 2002/49/EC relating to the assessment and management of environmental noise* (SWD(2016) 454 final).

<sup>(4)</sup> Zpráva Komise Evropskému parlamentu a Radě o provádění směrnice o hluku ve venkovním prostředí v souladu s článkem 11 směrnice 2002/49/ES (COM(2017) 151 final).

<sup>(5)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 1304/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“, kterou se mění rozhodnutí 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutí 2011/229/EU (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 421).

- (8) Datum použitelnosti zavedení tišších tratí by mělo být stanoveno s ohledem na několik parametrů, včetně pokroku různých členských států při dovybavování vozů, rychlosti obnovy železničního nákladního vozového parku, cyklu údržby nákladních vozů, výrobní kapacity výrobců kompozitních brzdových špalíků a dostupnosti dílen. Toto datum by mělo být rovněž sladeno s opakujícími se změnami jízdního řádu v souladu s přílohou VII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU <sup>(6)</sup>.
- (9) Poněvadž intenzita dopravy může kolísat, měl by být seznam tišších tratí pravidelně aktualizován, aby se takové změny zohlednily a zároveň se zaručil stabilní rámec na několikaleté období. Bylo by tudíž vhodné, aby členské státy po datu 8. prosince 2024 aktualizovaly seznam tišších tratí alespoň jednou za pět let. Před první aktualizací by Komise měla vyhodnotit pokrok při dovybavování a dopad zavádění tišších tratí na odvětví železniční nákladní dopravy.
- (10) Jelikož některé zúčastněné strany vyjádřily určité obavy v souvislosti s provozováním vozů vybavených kompozitními brzdovými špalíky v podmínkách severské zimy, měla by se Komise ve spolupráci s agenturou nadále zabývat analýzou dané problematiky a možnými řešeními. Do června 2020 by měla vyhodnotit, zda je nutná změna této TSI, pravděpodobně ve formě výjimky umožňující pokračovat na tišších tratích v provozování omezeného počtu vozů vybavených litinovými brzdovými špalíky, s cílem zachovat přeshraniční železniční nákladní dopravu do a z dotčených severských oblastí. Podle odhadů švédských orgánů nepřesahuje celkový počet vozů využívaných v této dopravě 17 500.
- (11) Zavedení tišších tratí by mělo doplňovat další opatření na úrovni Unie zaměřená na snížení hlučnosti železniční nákladní dopravy, mezi něž patří financování dovybavení v rámci Nástroje pro propojení Evropy <sup>(7)</sup> a financování z ESI fondů <sup>(8)</sup>, režimy poplatků za přístup k infrastruktuře v závislosti na emisích hluku <sup>(9)</sup> a vývoj nových technických řešení v rámci iniciativy Shift2Rail <sup>(10)</sup>.
- (12) V zájmu zajištění účinného provádění tišších tratí by měly dotčené příslušné vnitrostátní orgány úzce spolupracovat.
- (13) Jelikož změny mají přímý dopad na sociální prostředí pracovníků v daném odvětví a na zákazníky železniční nákladní dopravy, byli v souladu s články 6 a 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 <sup>(11)</sup> konzultováni sociální partneři a zákazníci železniční nákladní dopravy.
- (14) Během revize této TSI agentura provedla posouzení dopadu v souladu s článkem 5 směrnice (EU) 2016/797.
- (15) Dne 29. května 2018 agentura vydala doporučení týkající se změn TSI NOI, pokud jde o uplatňování ustanovení této technické specifikace na stávající vozy.
- (16) Vedle toho agentura dne 29. listopadu 2018 vydala doporučení týkající se změny TSI NOI s cílem uvést toto nařízení do souladu se směrnicí (EU) 2016/797.
- (17) Podle rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 <sup>(12)</sup> by TSI měla uvádět, zda subjekty posuzování shody, které již byly oznámeny na základě předchozí verze TSI, musí být oznámeny znovu a zda se použije zjednodušený postup oznámení. Toto nařízení přináší jen omezené změny a nemělo by být zapotřebí znovu oznamovat subjekty oznámené na základě předchozí verze TSI.

<sup>(6)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32).

<sup>(7)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 129).

<sup>(8)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1300/2013 ze dne 17. prosince 2013 o Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1084/2006 (Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 281) a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1301/2013 ze dne 17. prosince 2013 o Evropském fondu pro regionální rozvoj, o zvláštních ustanoveních týkajících se cíle Investice pro růst a zaměstnanost a o zrušení nařízení (ES) č. 1080/2006 (Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 289).

<sup>(9)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/429 ze dne 13. března 2015, kterým se stanoví pravidla zohledňování nákladů způsobených emisemi hluku (Úř. věst. L 70, 14.3.2015, s. 36).

<sup>(10)</sup> Nařízení Rady (EU) č. 642/2014 ze dne 16. června 2014 o zřízení společného podniku Shift2Rail (Úř. věst. L 177, 17.6.2014, s. 9).

<sup>(11)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 1).

<sup>(12)</sup> Rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 ze dne 8. června 2017, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, pokud jde o konkrétní cíle pro vypracování, přijetí a přezkum technických specifikací pro interoperabilitu (Úř. věst. L 210, 15.8.2017, s. 5).

- (18) Tímto nařízením se mění TSI NOI za účelem dosažení větší interoperability v rámci železničního systému Unie, zlepšení a rozvoje mezinárodní železniční dopravy, přispění k postupnému vytváření vnitřního trhu a doplnění TSI NOI tak, aby byly zahrnuty základní požadavky. Nařízení umožňuje splnit cíle a základní požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES <sup>(13)</sup> a směrnice (EU) 2016/797. Toto nařízení by proto mělo být přímo použitelné ve všech členských státech, včetně států, které v souladu s čl. 57 odst. 2 směrnice (EU) 2016/797 oznámily agentuře a Komisi, že prodloužily přechodné období, a budou tudíž nadále uplatňovat směrnici 2008/57/ES až do 15. června 2020. Oznámené subjekty působící v souladu se směrnicí 2008/57/ES v členských státech, které prodloužily přechodné období, by měly mít možnost vydávat ES certifikát o ověření v souladu s tímto nařízením po celou dobu, během níž se směrnice 2008/57/ES uplatňuje v členských státech, ve kterých jsou tyto subjekty usazeny.
- (19) Nařízení (EU) č. 1304/2014 by proto mělo být změněno tak, aby bylo uvedeno do souladu se směrnicí (EU) 2016/797 a vztahovalo se na stávající nákladní vozy v rámci strategie tišších tratí a stanovilo postup posouzení akustického účinku kompozitních brzdových špalíků. Tento postup, jak je stanoven na základě této změny, by se měl stát otevřeným bodem ve smyslu čl. 4 odst. 6 směrnice (EU) 2016/797.
- (20) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 51 odst. 1 směrnice (EU) 2016/797,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 1

Nařízení (EU) č. 1304/2014 se mění takto:

1) Článek 5 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. S ohledem na zvláštní případy uvedené v oddíle 7.3.2 přílohy jsou podmínkami, které musí být splněny pro ověření základních požadavků stanovených v příloze III směrnice (EU) 2016/797, podmínky stanovené v oddíle 7.3.2 přílohy nebo platná vnitrostátní pravidla členského státu, který patří do oblasti použití vozidel, na něž se vztahuje toto nařízení.“;

b) v odstavci 2 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) subjekty pověřené prováděním postupů posuzování shody a ověřování, pokud jde o vnitrostátní pravidla týkající se zvláštních případů stanovených v oddíle 7.3.2 přílohy.“

2) Článek 7 se mění takto:

a) v odstavci 4 se odkaz na „článek 6 směrnice 2008/57/ES“ nahrazuje odkazem na „článek 5 směrnice (EU) 2016/797“;

b) v odstavci 5 se odkaz na „směrnicí 2008/57/ES“ nahrazuje odkazem na „směrnicí (EU) 2016/797“.

3) Vkládají se nové články 5a, 5b, 5c, 5d a 5e, které znějí:

##### „Článek 5a

Počínaje dnem 8. prosince 2024 se nákladní vozy spadající do působnosti nařízení (EU) č. 321/2013, na něž se nevztahuje bod 7.2.2.2 přílohy tohoto nařízení, nesmí provozovat na tišších tratích.

##### Článek 5b

„Tišší tratí“ se rozumí část železniční infrastruktury o délce minimálně 20 km, na které byl průměrný denní počet nákladních vlaků provozovaných v nočních hodinách, jak je definováno ve vnitrostátních předpisech provádějících směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES (\*), vyšší než 12. Tento průměrný počet se vypočítá na základě

<sup>(13)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1).

objemu nákladní dopravy v letech 2015, 2016 a 2017. Pokud se objem nákladní dopravy z důvodu výjimečných okolností v určitém roce liší od tohoto průměrného počtu o více než 25 %, může dotčený členský stát vypočítat průměrný počet na základě zbývajících dvou let.

#### Článek 5c

1. Členské státy určí tišší tratě v souladu s článkem 5b a postupem stanoveným v dodatku D.1 k příloze. Seznam tišších tratí předloží Agentuře Evropské unie pro železnice (dále jen „agentura“) nejpozději šest měsíců po vyhlášení tohoto nařízení. Agentura tyto seznamy zveřejní na svých internetových stránkách.
2. Členské státy aktualizují seznam tišších tratí po datu 8. prosince 2024 alespoň jednou za pět let v souladu s postupem stanoveným v dodatku D.2 k příloze.

#### Článek 5d

Do 31. prosince 2028 Komise zhodnotí provádění tišších tratí, a to zejména pokud jde o pokrok při dovybavování vozů a dopad zavádění tišších tratí na celkovou expozici obyvatelstva hluku a konkurenceschopnost odvětví železniční nákladní dopravy.

#### Článek 5e

Do 30. června 2020 Komise na základě podkladů shromážděných agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány a železničními společnostmi vydá zprávu týkající se provozování vozů vybavených kompozitními brzdovými špalíky v podmínkách severské zimy. Tato zpráva bude obsahovat zejména hodnocení bezpečnosti a brzdného účinku u těchto vozů a stávající nebo potenciální provozní a technická opatření použitelná v podmínkách severské zimy. Zpráva se zveřejní.

Pokud zpráva prokáže, že používání takových vozů v podmínkách severské zimy představuje bezpečnostní problémy, které nelze vyřešit prostřednictvím provozních a technických opatření bez závažných nepříznivých dopadů na železniční nákladní dopravu, navrhne Komise změny této TSI k vyřešení uvedených problémů při současném zachování přeshraniční nákladní dopravy z a do dotčených severských oblastí. Návrh může v případě potřeby zejména zahrnovat výjimku umožňující pokračovat v provozování omezeného počtu vozů, jež jsou v takové přeshraniční nákladní dopravě často využívány, na tišších tratích v celé Unii a vhodná provozní omezení ke snížení dopadu používání těchto vozů na tišších tratích, která budou sloužitelná se záměrem zachovat výše uvedenou přeshraniční nákladní dopravu.

Dojde-li k revizi uvedené v předchozím odstavci, Komise každý rok podá zprávu o pokroku dosaženém v oblasti technických a provozních řešení pro provozování nákladních vozů v zimních podmínkách. Poskytne odhad o počtu vozů vybavených litinovými brzdovými špalíky, který je nezbytný k zajištění pokračování přeshraniční dopravy do a z uvedených severských oblastí, s cílem ukončit platnost výjimky nejpozději v roce 2028.

(\*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12).“

- 4) Příloha nařízení (EU) č. 1304/2014 se mění v souladu s přílohou tohoto prováděcího nařízení.

#### Článek 2

1. Oznamení subjektů posuzování shody pro účely nařízení (EU) č. 1304/2014 zůstávají v platnosti na základě uvedeného nařízení ve znění tohoto nařízení.
2. Subjekty posuzování shody oznámené podle směrnice 2008/57/ES mohou vydávat ES certifikát o ověření v souladu s tímto nařízením po dobu, během níž se směrnice 2008/57/ES v souladu s čl. 57 odst. 2 směrnice (EU) 2016/797 uplatňuje v členských státech, ve kterých jsou tyto subjekty usazeny, nejdéle však do 15. června 2020.

#### Článek 3

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 16. května 2019.

*Za Komisi*  
*předseda*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## PŘÍLOHA

Příloha nařízení (EU) č. 1304/2014 se mění takto:

1. V kapitole 1 se slova „směrnice 2008/57/ES“ nahrazují slovy „směrnice (EU) 2016/797“.
2. V kapitole 1 se oddíl 1.1 nahrazuje tímto:

„1.1 **Technická oblast působnosti**

1.1.1 *Oblast působnosti týkající se kolejových vozidel*

Tato TSI platí pro všechna kolejová vozidla spadající do působnosti nařízení (EU) č. 1302/2014 (TSI LOC&PAS) a nařízení (EU) č. 321/2013 (TSI WAG).

1.1.2 *Oblast působnosti týkající se provozních aspektů*

Tato TSI platí společně s rozhodnutím Komise 2012/757/EU (\*) (TSI OPE) pro provoz nákladních vozů, které se používají v rámci železniční infrastruktury označené jako „tišší tratě“.

(\*) Rozhodnutí Komise 2012/757/EU ze dne 14. listopadu 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o změně rozhodnutí 2007/756/ES (Úř. věst. L 345, 15.12.2012, s. 1).“

3. Kapitola 2 se nahrazuje tímto:

„2. DEFINICE SUBSYSTÉMU

„Jednotkou“ se rozumí kolejové vozidlo, na které se vztahuje platnost této TSI, a je tudíž předmětem postupu ES ověřování. Kapitola 2 přílohy nařízení (EU) č. 1302/2014 a kapitola 2 přílohy nařízení (EU) č. 321/2013 popisují, z čeho se může jednotka skládat.

Požadavky této TSI se vztahují na následující kategorie kolejových vozidel, které jsou uvedeny v oddílu 2 přílohy I směrnice (EU) 2016/797:

- a) lokomotivy a osobní kolejová vozidla, včetně motorových nebo elektrických hnacích vozidel, motorových nebo elektrických osobních jednotek s vlastním pohonem a osobních vozů. Tato kategorie je dále vymezena v kapitole 2 přílohy nařízení (EU) č. 1302/2014 a musí být v této TSI uváděna jako lokomotivy, elektrické ucelené jednotky (EMU), motorové ucelené jednotky (DMU) a osobní vozy;
- b) nákladní vozy, včetně nízkopodlažních vozidel určených pro celou síť a vozidel určených pro přepravu nákladních automobilů. Tato kategorie je dále vymezena v kapitole 2 přílohy nařízení (EU) č. 321/2013 a musí být v této TSI uváděna jako nákladní vozy;
- c) zvláštní vozidla, například traťové stroje. Tato kategorie je dále vymezena v kapitole 2 přílohy nařízení (EU) č. 1302/2014 a je tvořena traťovými stroji (uváděnými v této TSI jako OTM) a vozidly pro kontrolu infrastruktury, která podle své konstrukce náležejí do kategorií uvedených v bodech a) nebo b).“

4. Kapitola 3 se nahrazuje tímto:

„3. ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

Veškeré základní parametry uvedené v této TSI musí být spojeny s alespoň jedním základním požadavkem stanoveným v příloze III směrnice (EU) 2016/797. Rozdělení je uvedeno v tabulce 1.

Tabulka 1

**Základní parametry a jejich vazby na základní požadavky**

Bod	Základní parametr	Základní požadavky					
		Bezpečnost	Spolehlivost a dostupnost	Ochrana zdraví	Ochrana životního prostředí	Technická kompatibilita	Přístupnost
4.2.1	Mezní hodnoty hluku při stání				1.4.4		

Bod	Základní parametr	Základní požadavky					
		Bezpečnost	Spolehlivost a dostupnost	Ochrana zdraví	Ochrana životního prostředí	Technická kompatibilita	Přístupnost
4.2.2	Mezní hodnoty hluku při rozjezdu				1.4.4		
4.2.3	Mezní hodnoty hluku při průjezdu				1.4.4		
4.2.4	Mezní hodnoty pro hluk v kabině strojvedoucího				1.4.4 <sup>a</sup>		

5. Kapitola 4 se mění takto:

a) v oddíle 4.2 se odkaz na „čl. 5 odst. 5 a čl. 2 odst. 1 směrnice 2008/57/ES“ nahrazuje odkazem na „čl. 4 odst. 5 a čl. 2 bod 13 směrnice (EU) 2016/797“;

b) oddíl 4.3 se nahrazuje tímto:

#### „4.3 Funkční a technické specifikace rozhraní

Tato TSI má následující rozhraní se subsystémem kolejová vozidla.

Rozhraní se subsystémy uvedenými pod písmeny a), b), c) a e) kapitoly 2 (podle nařízení (EU) č. 1302/2014) s ohledem na:

- hluk při stání,
- hluk při rozjezdu (neplatí pro osobní vozy),
- hluk při průjezdu
- a případně hluk v kabině strojvedoucího.

Rozhraní se subsystémy uvedenými pod písmenem d) kapitoly 2 (podle nařízení (EU) č. 321/2013) s ohledem na:

- hluk při průjezdu,
- hluk při stání.

Tato TSI má následující rozhraní se subsystémem provoz a řízení dopravy (podle rozhodnutí 2012/757/EU) s ohledem na:

- hluk při průjezdu.“;

c) oddíl 4.4 se nahrazuje tímto:

#### „4.4 Provozní pravidla

Požadavky týkající se provozních pravidel v případě subsystému kolejová vozidla jsou popsány v oddíle 4.4 přílohy nařízení (EU) č. 1302/2014 a v oddíle 4.4 přílohy nařízení (EU) č. 321/2013.

##### 4.4.1 Zvláštní pravidla pro provoz nákladních vozů na tišších tratích v případě zhoršeného provozu

Nouzová opatření vymezená v bodě 4.2.3.6.3 přílohy rozhodnutí 2012/757/EU zahrnují provoz nákladních vozů, které nesplňují ustanovení bodu 7.2.2.2, na tišších tratích.

Toto opatření lze použít jako řešení omezení kapacity nebo provozních omezení způsobených poruchami kolejových vozidel, extrémními povětrnostními podmínkami, nehodami či incidenty a poruchami infrastruktury.

#### 4.4.2 Zvláštní pravidla pro provoz nákladních vozů na tišších tratích v případě prací na infrastruktuře a údržby nákladních vozů

Provoz nákladních vozů, které nesplňují ustanovení bodu 7.2.2.2, na tišších tratích je možný v případě údržby nákladních vozů, je-li možné vůz do údržbářské dílny dopravit pouze po tišší trati.

Nouzová opatření stanovená v bodě 4.4.1 se použijí v případě prací na infrastruktuře, pokud tišší trať představuje jedinou vhodnou alternativu.“;

d) oddíl 4.5 se nahrazuje tímto:

#### „4.5 Pravidla údržby

Požadavky týkající se pravidel údržby v případě subsystému kolejová vozidla jsou popsány v oddíle 4.5 přílohy nařízení (EU) č. 1302/2014 a v oddíle 4.5 přílohy nařízení (EU) č. 321/2013.“

6. V kapitole 6 „Posuzování shody a ES ověřování“ se výraz „V<sub>test</sub>“ v bodě 6.2.2.3.2.1 „EMU, DMU, lokomotivy a osobní vozy“ a v bodě 6.2.2.3.2.2 „Nákladní vozy“ nahrazuje výrazem „v<sub>test</sub>“ (čtyři nahrazení).

7. Kapitola 7 se mění takto:

a) oddíl 7.2 se nahrazuje tímto:

#### „7.2 Použití této TSI u stávajících subsystémů

Principy, jež uplatní žadatelé a subjekty udělující povolení v případě změny či změn stávajících kolejových vozidel nebo typu kolejových vozidel, jsou stanoveny v bodě 7.1.2 přílohy nařízení (EU) č. 1302/2014 a v oddíle 7.2 přílohy nařízení (EU) č. 321/2013.

##### 7.2.1 Ustanovení v případě změn stávajících kolejových vozidel nebo typu kolejových vozidel

Žadatel musí zajistit, že hladiny hluku u kolejových vozidel, jichž se změny týkají, nepřekročí mezní hodnoty stanovené v TSI, která byla platná, když byla předmětná kolejová vozidla poprvé povolena. Pokud v době prvního povolení neexistovala žádná TSI, musí žadatel zajistit, že hladiny hluku kolejových vozidel, jichž se změny týkají, se buď nezvýší, nebo nepřekročí mezní hodnoty stanovené v rozhodnutí 2006/66/ES nebo v rozhodnutí 2002/735/ES.

Je-li požadováno hodnocení, omezí se na základní parametry ovlivněné danou změnou či změnami.

Pokud se použije toto zjednodušené hodnocení, původní jednotka může představovat referenční jednotku v souladu s ustanoveními bodu 6.2.3.

Výměna celé jednotky nebo vozidla (vozidel) v rámci jednotky (například nahrazení po vážném poškození) nevyžaduje posouzení shody podle této TSI, pokud jednotka nebo vozidlo (vozidla) jsou shodné s těmi, které nahrazují.

##### 7.2.2 Doplnující ustanovení týkající se použití této TSI u stávajících nákladních vozů

Omezení provozu stanovené v článku 5a tohoto nařízení neplatí pro nákladní vozy provozované převážně na tratích se sklonem vyšším než 40 ‰, nákladní vozy, jejichž maximální provozní rychlost přesahuje 120 km/h, nákladní vozy, jejichž maximální hmotnost na nápravu přesahuje 22,5 t, nákladní vozy provozované výlučně za účelem provádění prací na infrastruktuře a nákladní vozy v odtahových vlacích.

Je-li nákladní vůz vybaven tiššími brzdovými špalíky, jak definuje bod 7.2.2.1, a do vozu nejsou instalovány žádné dodatečné zdroje hluku, požadavky v bodě 4.2.3 se považují za splněné bez dalšího zkoušení.

##### 7.2.2.1 Tišší brzdové špalíky

Tiším brzdovým špalíkem se rozumí brzdový špalík patřící do některé z těchto kategorií:

- brzdový špalík uvedený v dodatku G nařízení (EU) č. 321/2013,
- brzdový špalík posuzovaný postupem stanoveným v dodatku F této TSI.



### 7.2.2.2 Nákladní vozy provozované na tišších tratích

Nákladní vozy patřící do některé z níže uvedených kategorií lze na tišších tratích provozovat v rámci jejich oblastí použití:

- nákladní vozy s ES prohlášením o ověření podle rozhodnutí Komise 2006/66/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“ transevropského konvenčního železničního systému,
- nákladní vozy s ES prohlášením o ověření podle rozhodnutí Komise 2011/229/EU o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“ transevropského konvenčního železničního systému,
- nákladní vozy s ES prohlášením o ověření podle této TSI,
- nákladní vozy osazené tiššími brzdovými špalíky, jak definuje bod 7.2.2.1, nebo brzdovými kotouči plnicími funkci provozní brzdy,
- nákladní vozy osazené kompozitními brzdovými špalíky uvedenými v dodatku E plnicími funkci provozní brzdy. Provoz těchto nákladních vozů na tišších tratích je omezen v souladu s podmínkami popsanými v tomto dodatku.“;

b) bod 7.3.2.1 se nahrazuje tímto:

#### „7.3.2.1 Zvláštní případy

a) Zvláštní případ Estonska, Finska, Lotyšska, Litvy, Polska a Slovenska

(„P“) Pro jednotky, jež jsou ve společném užívání s třetími zeměmi, jejichž rozchod kolejí se liší od hlavní železniční sítě v Unii, je povoleno používat vnitrostátní technické předpisy namísto požadavků v této TSI.

b) Zvláštní případ Finska

(„T“) Rozhodnutí 2011/229/EU může být nadále uplatňováno pouze na nákladní vozy používané na území Finska, a to dokud nebude nalezeno relevantní technické řešení v souvislosti s nepříznivými zimními podmínkami, v každém případě však nejpozději do 31. prosince 2032. To nebrání provozu nákladních vozů z jiných členských států ve finské železniční síti.“;

c) v bodě 7.3.2.2 písm. a) se zrušuje druhý pododstavec;

d) bod 7.3.2.4 se nahrazuje tímto:

#### „7.3.2.4 Mezní hodnoty hluku při průjezdu (bod 4.2.3)

a) Zvláštní případ tunelu pod Lamanšským průlivem

(„P“) V případě tunelu pod Lamanšským průlivem se mezní hodnoty hluku při průjezdu neuplatní na nákladní vozy pro přepravu těžkých nákladních vozidel mezi městy Coquelles (Francie) a Folkestone (Spojené království).

b) Zvláštní případ Švédska

(„T“) Pro lokomotivy s celkovým trakčním výkonem vyšším než 6 000 kW a maximální hmotností na nápravu vyšší než 25 t se mohou mezní hodnoty pro hluk při průjezdu  $L_{pAcq,TP}$  (80 km/h) uvedené v tabulce 4 zvýšit až na 85 dB.“;

e) vkládá se nový oddíl 7.4, který zní:

### „7.4 Zvláštní prováděcí pravidla

#### 7.4.1 Zvláštní prováděcí pravidla týkající se použití této TSI na stávající nákladní vozy (bod 7.2.2)

a) Zvláštní prováděcí pravidla týkající se použití této TSI na stávající nákladní vozy v tunelu pod Lamanšským průlivem

(„P“) Při výpočtu průměrného denního počtu nákladních vlaků provozovaných v nočních hodinách za rok se nezohledňují nákladní vlaky složené z nákladních vozů určených pro přepravu těžkých nákladních vozidel provozované na trati mezi městy Coquelles (Francie) a Folkestone (Spojené království).

b) Zvláštní prováděcí pravidla týkající se použití této TSI na stávající nákladní vozy ve Finsku a Švédsku

(„T“) Koncepce tišších tratí se nepoužije na finské a švédské sítě z důvodu nejasností souvisejících s provozem za nepříznivých zimních podmínek s kompozitními brzdovými špalíky, a to do 31. prosince 2032. To nebrání provozu nákladních vozů z jiných členských států ve finské a švédské železniční síti.

7.4.2 Zvláštní prováděcí pravidla pro nákladní vozy provozované na tišších tratích (bod 7.2.2.2)

a) Zvláštní prováděcí pravidla pro nákladní vozy provozované na tišších tratích v Belgii

(„T“) Kromě nákladních vozů uvedených v bodě 7.2.2.2 mohou být na území Belgie na tišších tratích provozovány tyto stávající nákladní vozy:

- nákladní vozy s obručovými koly do 31. prosince 2026,
- nákladní vozy, u nichž je pro výměnu litinového špalíku za kompozitní brzdové špalíky potřeba namontovat limitní ventil, do 31. prosince 2026,
- nákladní vozy osazené litinovými špalíky, u nichž je potřeba vyměnit kola za kola splňující požadavky stanovené v normě EN 13979-1:2003+A2:2011, aby mohly být vybaveny kompozitními brzdovými špalíky, do 31. prosince 2026.

b) Zvláštní prováděcí pravidla pro nákladní vozy provozované na tišších tratích v tunelu pod Lamanšským průlivem

(„T“) Kromě nákladních vozů uvedených v bodě 7.2.2.2 mohou být na tišších tratích koncese tunelu pod Lamanšským průlivem provozovány tyto stávající nákladní vozy:

nákladní vozy pro přepravu těžkých nákladních vozidel mezi městy Coquelles (Francie) a Folkestone (Spojené království).

c) Zvláštní prováděcí pravidla pro nákladní vozy provozované na tišších tratích v Česku

(„T“) Kromě nákladních vozů uvedených v bodě 7.2.2.2 mohou být na území Česka na tišších tratích provozovány tyto stávající nákladní vozy:

- nákladní vozy s obručovými koly do 31. prosince 2026,
- nákladní vozy s ložisky typu 59 V do 31. prosince 2034,
- nákladní vozy, u nichž je pro výměnu litinového špalíku za kompozitní brzdové špalíky potřeba namontovat limitní ventil, do 31. prosince 2034,
- nákladní vozy s brzdou konfigurací 1Bg nebo 1Bgu s litinovými brzdovými špalíky do 31. prosince 2036,
- nákladní vozy osazené litinovými špalíky, u nichž je potřeba vyměnit kola za kola splňující požadavky stanovené v normě EN 13979-1:2003+A2:2011, aby mohly být vybaveny kompozitními brzdovými špalíky, do 31. prosince 2029.

Dále není povinné na tišších tratích používat kompozitní brzdové špalíky u stávajících nákladních vozů nezahrnutých do pěti odrážek výše, u nichž neexistuje žádné jednorázové řešení pro nahrazení litinových brzdových špalíků, a to do 31. prosince 2030.

d) Zvláštní prováděcí pravidla pro nákladní vozy provozované na tišších tratích ve Francii

(„T“) Kromě nákladních vozů uvedených v bodě 7.2.2.2 mohou být na území Francie na tišších tratích provozovány tyto stávající nákladní vozy:

- nákladní vozy s brzdou konfigurací 1Bg nebo 1Bgu s litinovými brzdovými špalíky do 31. prosince 2030,
- nákladní vozy s malými koly (o průměru menším než 920 mm) do 31. prosince 2030.

## e) Zvláštní prováděcí pravidla pro nákladní vozy provozované na tišších tratích v Itálii

(„T“) Kromě nákladních vozů uvedených v bodě 7.2.2.2 mohou být na území Itálie na tišších tratích provozovány tyto stávající nákladní vozy:

- nákladní vozy s obručovými koly do 31. prosince 2026,
- nákladní vozy, u nichž je pro výměnu litinového špalíku za kompozitní brzdové špalíky potřeba namontovat limitní ventil, do 31. prosince 2026,
- nákladní vozy osazené litinovými špalíky, u nichž je potřeba vyměnit kola za kola splňující požadavky stanovené v normě EN 13979-1:2003+A2:2011, aby mohly být vybaveny kompozitními brzdovými špalíky, do 31. prosince 2026.

Dále není povinné na tišších tratích používat kompozitní brzdové špalíky u stávajících nákladních vozů nezahrnutých do tří odrážek výše, u nichž neexistuje žádné jednorázové řešení pro nahrazení litinových brzdových špalíků, a to do 31. prosince 2030.

## f) Zvláštní prováděcí pravidla pro nákladní vozy provozované na tišších tratích v Polsku

(„T“) Kromě nákladních vozů uvedených v bodě 7.2.2.2 mohou být do 31. prosince 2036 na území Polska na tišších tratích provozovány tyto stávající nákladní vozy:

- nákladní vozy s obručovými koly,
- nákladní vozy s brzdou konfigurací 1Bg nebo 1Bgu s litinovými špalíky,
- nákladní vozy určené pro provoz „S“ vybavené brzdou „SS“ s litinovými brzdovými špalíky,
- nákladní vozy s litinovými brzdovými špalíky určené pro provoz „SS“, u nichž by dovybavení brzdovými špalíky LL vyžadovalo osazení koly splňujícími normu EN 13979-1:2003+A2:2011 a limitním ventilem.

## g) Zvláštní prováděcí pravidla pro nákladní vozy provozované na tišších tratích na Slovensku

(„T“) Kromě nákladních vozů uvedených v bodě 7.2.2.2 mohou být na území Slovenska na tišších tratích provozovány tyto stávající nákladní vozy:

- nákladní vozy s obručovými koly do 31. prosince 2026,
- nákladní vozy s podvozkem typu 26-2.8 s litinovými brzdovými špalíky P10 do 31. prosince 2036,
- nákladní vozy, u nichž je pro výměnu litinového špalíku za kompozitní brzdové špalíky potřeba namontovat limitní ventil, do 31. prosince 2036.

(„P“) Nákladní vozy s podvozkem typu 2TS určené pro provoz mezi Slovenskem a třetími zeměmi prostřednictvím výměny podvozku v hraniční stanici.

## h) Zvláštní prováděcí pravidla pro nákladní vozy provozované na tišších tratích ve Spojeném království pro Velkou Británii

(„P“) Jednotky určené k provozu výhradně na železniční síti Velké Británie, kde jsou stávající nákladní vozy vybaveny kompozitními brzdovými špalíky, jejichž seznam je zveřejněn v pokynech GM/GN 2688, mohou být provozovány na tišších tratích.

(„T“) Na tišších tratích mohou být provozovány tyto typy stávajících nákladních vozů vybavených litinovými brzdovými špalíky, které jsou určeny k provozu na železniční síti Velké Británie:

- nákladní vozy vybavené brzdovým systémem bez homologace UIC, pro který neexistují žádné kompatibilní tiché brzdové špalíky, kterými by bylo možné vozy dovybavit, do 31. prosince 2030,
- nákladní vozy s konstrukční brzdou dráhou do 810 m při rychlosti 60 mph v režimu brzdění G (přeprava zboží)/75 mph v režimu brzdění P (přeprava cestujících), jsou-li tyto vozy provozovány na vlcích s jinými nákladními vozy s brzdovými drahami v souladu s příslušnými vnitrostátními technickými pravidly ve Spojeném království (Velké Británii), do 31. prosince 2030,
- nákladní vozy používané výhradně pro přepravu jaderných výrobků do 31. prosince 2050.“

8. V dodatku A „Otevřené body“ se text „Tato TSI neobsahuje žádné otevřené body“ nahrazuje touto tabulkou:

„Prvek subsystému kolejová vozidla	Ustanovení této TSI	Technické aspekty nezahrnuté do této TSI	Poznámky
Tiší brzdový špalík	7.2.2.1 a dodatek F	Posouzení akustických vlastností brzdových špalíků	Dostupná alternativní technická řešení (viz bod 7.2.2)“

9. Doplňují se nové dodatky D, E a F, které znějí:

„*Dodatek D*

**Tiší tratě**

#### D.1 Identifikace tiších tratí

V souladu s čl. 5c odst. 1 tohoto nařízení předloží členské státy Agentuře Evropské unie pro železnice (dále jen „agentura“) seznam tiších tratí ve formátu umožňujícím další zpracování uživateli pomocí nástrojů IT. Seznam obsahuje alespoň tyto informace:

- výchozí a koncové body tiších tratí a odpovídající úseky tratí s označením jejich zeměpisné polohy pomocí kódu, jak je uvedeno v registru stanoveném v prováděcím rozhodnutí Komise 2014/880/EU (\*) (registr infrastruktury, RINF). Je-li některý z těchto bodů na hranici členského státu, tato informace se uvede,
- identifikace úseků, které tvoří tiší trať.

Seznam se vypracuje za použití této šablony:

Tiší trať	Úseky tratě	Jedinečná identifikace úseku	Tiší trať začíná/končí na hranici členského státu
Bod A – bod E	Bod A – bod B	201	Ano BOD E (země Y)
	Bod B – bod C	202	
	Bod C – bod D	203	
	Bod D – bod E	204	
Bod F – bod I	Bod F – bod G	501	Ne
	Bod G – bod H	502	
	Bod H – bod I	503	

Členské státy mohou dále poskytnout mapy znázorňující tiší tratě, a to na dobrovolné bázi. Všechny seznamy a mapy se zveřejní na internetových stránkách agentury (<http://www.era.europa.eu>) nejpozději devět měsíců ode dne 27.5.2019.

Do téhož data agentura oznámí seznamy a mapy tiších tratí Komisi. Komise příslušným způsobem informuje členské státy prostřednictvím výboru uvedeného v článku 51 směrnice (EU) 2016/797.

#### D.2 Aktualizace tiších tratí

Údaje o objemu nákladní dopravy, na jejichž základě se aktualizují tiší tratě v souladu s čl. 5c odst. 2 tohoto nařízení, se týkají posledních tří let před aktualizací, za které jsou údaje k dispozici. Pokud se objem nákladní dopravy z důvodu výjimečných okolností v určitém roce liší od uvedeného průměrného počtu o více než 25 %, může dotčený členský stát vypočítat průměrný počet na základě dvou zbývajících let. Členské státy předloží agentuře aktualizovaný seznam tiších tratí.

Tratě označené jako tišší tratě zůstávají po aktualizaci tiššími tratěmi, pokud objem provozu během dotčeného období neklesl o více než 50 % a průměrný denní počet nákladních vlaků provozovaných v nočních hodinách není nižší než 12.

V případě nových a modernizovaných tratí se očekávaný objem provozu použije pro označení těchto tratí jako tišší tratě.

Agentura zveřejní aktualizované seznamy tišších tratí na svých internetových stránkách (<http://www.era.europa.eu>) nejpozději tři měsíce od jejich obdržení. Budou platit od následující změny jízdního řádu, která proběhne v prosinci jeden rok po jejich zveřejnění.

Agentura informuje Komisi o veškerých změnách tišších tratí. Komise o těchto změnách informuje členské státy prostřednictvím výboru uvedeného v článku 51 směrnice (EU) 2016/797.

(\*) Prováděcí rozhodnutí Komise 2014/880/EU ze dne 26. listopadu 2014 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury a o zrušení prováděcího rozhodnutí 2011/633/EU (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 489).

#### Dodatek E

### Historické kompozitní brzdové špalíky

#### E.1 Historické kompozitní brzdové špalíky pro mezinárodní použití

Stávající nákladní vozy vybavené níže uvedenými brzdovými špalíky mohou být používány na tišších tratích v rámci jejich oblasti použití do příslušného data stanoveného v dodatku N UIC 541-4.

Výrobce/název výrobku	Označení/typ špalíku	Typ koeficientu tření
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (slinuté železo)
Jurid	738	K (slinuté železo)

Nákladní vozy vybavené historickými brzdovými špalíky neuvedenými v tabulce výše, avšak již povolené pro mezinárodní dopravu v souladu s rozhodnutím 2004/446/ES nebo rozhodnutím 2006/861/ES, mohou být nadále používány bez stanovené lhůty v rámci oblasti použití, na kterou se povolení vztahuje.

#### E.2 Historické kompozitní brzdové špalíky pro vnitrostátní použití

Stávající nákladní vozy vybavené brzdovými špalíky uvedenými níže mohou být používány pouze na železničních sítích, včetně tišších tratí, příslušných členských států v rámci jejich oblasti použití.

Výrobce/název výrobku	Označení/typ špalíku	Členský stát	Poznámky
Cobra/Wabco	V133	Itálie	
Cofren	S153	Švédsko	

Výrobce/název výrobku	Označení/typ špalíku	Členský stát	Poznámky
Cofren	128	Švédsko	
Cofren	229	Itálie	
ICER	904	Španělsko, Portugalsko	
ICER	905	Španělsko, Portugalsko	
Jurid	838	Španělsko, Portugalsko	

*Dodatek F*

**Posouzení akustického účinku brzdového špalíku**

Účelem tohoto postupu je prokázat akustický účinek kompozitního brzdového špalíku na úrovni interoperability prvku.

Tento postup je otevřeným bodem v souladu s čl. 4 odst. 6 směrnice (EU) 2016/797.“

---