

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2019/774**af 16. maj 2019****om ændring af forordning (EU) nr. 1304/2014 for så vidt angår anvendelsen af den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for støj i delsystemet Rullende materiel på eksisterende godsvogne****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union ⁽¹⁾, særlig artikel 5, stk. 11, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF om ekstern støj ⁽²⁾ danner grundlag for at udvikle og supplere det eksisterende sæt af fællesskabsforanstaltninger vedrørende støj fra bl.a. jernbanekøretøjer.
- (2) Ifølge evalueringen af direktivet om ekstern støj ⁽³⁾ og gennemførelsesrapporten vedrørende direktivet om ekstern støj ⁽⁴⁾ udgør ekstern støj og særlig støj fra jernbaner stadig en alvorlig trussel mod menneskers sundhed.
- (3) Direktivet om ekstern støj gælder generelt for ruter med mere end 30 000 tog, idet godstransport og passagerbefordring betragtes under ét, men det har ved udviklingen af begrebet »strækninger med mindre støj« været nødvendigt at tage hensyn til de ruter, hvor der er en betydelig godstrafik om natten.
- (4) Der er risiko for, at for høje niveauer af jernbanestøj kan føre til, at nogle medlemsstater træffer ukoordinerede ensidige foranstaltninger. Sådanne foranstaltninger vil kunne indvirke negativt på de europæiske økonomier og resultere i omvendt trafikoverflytning fra jernbane til vej. Desuden vil sådanne foranstaltninger kunne underminere jernbanernes interoperabilitet i Unionen. Da størstedelen af godstogstrafikken i Unionen er international, er der behov for en løsning på problemet på europæisk plan.
- (5) Anvendelsen af de tekniske specifikationer for interoperabilitet gældende for støj i delsystemet Rullende materiel i Unionens jernbanesystem (»TSI NOI«), jf. Kommissionens forordning (EU) nr. 1304/2014 ⁽⁵⁾, på eksisterende godsvogne bør derfor mindske de maksimale støjemissionsniveauer markant. En af de mest effektive måder at mindske jernbanestøj på består i at eftermontere kompositbremseklodser på eksisterende godsvogne. Denne tekniske løsning reducerer støjen med op til 10 dB, hvilket udgør en reduktion på 50 % af den akustiske støj for mennesker.
- (6) Den 22. september 2017 anmodede Kommissionen Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (»agenturet«) om at fremsætte en henstilling i henhold til artikel 5, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/797 om en revision af TSI NOI med henblik på at præcisere anvendelsen af TSI NOI på eksisterende godsvogne inden for rammerne af strategien for strækninger med mindre støj og for at tilpasse TSI NOI til direktiv (EU) 2016/797.
- (7) Problemet med støj fra godstog bør løses de steder, hvor der forekommer alvorlige gener og en sundhedstrussel. Derfor, og fordi godstog, der kører om natten, er til særlig gene, bør definitionen af en strækning med mindre støj formuleres med henvisning til intensiteten af godstogstrafik om natten.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj (EUT L 189 af 18.7.2002, s. 12).

⁽³⁾ Commission Staff Working Document Refit Evaluation of the Directive 2002/49/EC relating to the assessment and management of environmental noise (SWD(2016) 454 final).

⁽⁴⁾ Rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelse af direktivet om ekstern støj i overensstemmelse med artikel 11 i direktiv 2002/49/EF (COM(2017) 151 final).

⁽⁵⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1304/2014 af 26. november 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for støj i delsystemet Rullende materiel, om ændring af beslutning 2008/232/EF og om ophævelse af beslutning 2011/229/EU (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 421).

- (8) Datoen for anvendelsen af indførelsen af strækninger med mindre støj bør fastlægges under hensyntagen til adskillige parametre, herunder fremskridtene med at eftermontere kompositbremseklodser i de forskellige medlemsstater, graden af fornyelse af godsvognsflåden, godsvognenes vedligeholdelsescyklus, produktionskapaciteten hos producenterne af kompositbremseklodser og værkstedernes disponible kapacitet. Datoen bør også afstemmes med den tilbagevendende ændring af køreplanen i henhold til bilag VII til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU ⁽⁶⁾.
- (9) Da trafikintensiteten kan være varierende, bør listen over strækninger med mindre støj ajourføres med jævne mellemrum for at tage højde for sådanne ændringer og samtidig garantere en stabil ramme for en periode på flere år. Medlemsstaterne bør derfor ajourføre listen over strækninger med mindre støj mindst hvert femte år efter den 8. december 2024. Derudover bør Kommissionen før den første ajourføring evaluere fremskridtene med at eftermontere kompositbremseklodser og virkningen på banegodssektoren af indførelsen af strækninger med mindre støj.
- (10) I betragtning af de betænkeligheder, som visse interesserede parter har givet udtryk for i forbindelse med drift af vogne, der er udstyret med kompositbremseklodser, under nordiske vinterforhold, bør Kommissionen med bistand fra agenturet fortsat analysere problemerne og mulige løsninger. Det bør senest i juni 2020 vurderes, om det er nødvendigt at ændre denne TSI, eventuelt i form af en fritagelse, der gør det muligt fortsat at drive et begrænset antal vogne med bremseklodser af støbejern på strækninger med mindre støj for at bevare jernbanegodstrafikken på tværs af landegrænser til og fra de berørte nordiske regioner. Ifølge de svenske myndigheder overstiger det samlede antal vogne, der anvendes til denne trafik, ikke 17 500.
- (11) Indførelsen af strækninger med mindre støj bør supplere andre foranstaltninger på EU-plan, som har til formål at mindske støj fra godstog, herunder finansiering af eftermontering af kompositbremseklodser under Connecting Europe-faciliteten ⁽⁷⁾, ESI-fondene ⁽⁸⁾, ordninger med støjdifferentierede sporadgangsafgifter ⁽⁹⁾ og udviklingen af nye tekniske løsninger inden for rammerne af initiativet Shift2Rail ⁽¹⁰⁾.
- (12) Med henblik på at sikre en effektiv gennemførelse af strækninger med mindre støj bør de respektive nationale kompetente myndigheder arbejde tæt sammen.
- (13) Da ændringerne har en direkte indvirkning på det sociale miljø for arbejdstagerne i sektoren og på godstransportkunderne, er arbejdsmarkedets parter og godstransportkunderne blevet hørt som krævet i artikel 6 og 7 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 ⁽¹¹⁾.
- (14) I forbindelse med agenturets revision af denne TSI blev der gennemført en konsekvensanalyse i henhold til artikel 5 i direktiv (EU) 2016/797.
- (15) Den 29. maj 2018 udstedte agenturet en henstilling om ændring af TSI NOI for så vidt angår anvendelsen af bestemmelserne heri på eksisterende vogne.
- (16) Den 29. november 2018 udstedte agenturet endvidere en henstilling om ændring af TSI NOI med henblik på at tilpasse den forordning til direktiv (EU) 2016/797.
- (17) I henhold til Kommissionens delegerede afgørelse (EU) 2017/1474 ⁽¹²⁾ bør det i TSI'en angives, om de overensstemmelsesvurderingsorganer, der allerede har fået bemyndigelse på grundlag af en tidligere udgave af TSI'en, har behov for en ny bemyndigelse, og om der bør anvendes en forenklet bemyndigelsesprocedure. Ved denne forordning indføres ændringer af begrænset omfang, og det bør ikke være nødvendigt på ny at bemyndige de organer, der har fået bemyndigelse på grundlag af en tidligere udgave af TSI'en.

⁽⁶⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32).

⁽⁷⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 af 11. december 2013 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, om ændring af forordning (EU) nr. 913/2010 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010 (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 129).

⁽⁸⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1300/2013 af 17. december 2013 om Samhørighedsfonden og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 1084/2006 (EUT L 347 af 20.12.2013, s. 281) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1301/2013 af 17. december 2013 om Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og om særlige bestemmelser vedrørende målet om investeringer i vækst og beskæftigelse og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1080/2006 (EUT L 347 af 20.12.2013, s. 289).

⁽⁹⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/429 af 13. marts 2015 om fastsættelse af metoderne, der skal følges, når der opkræves afgifter for omkostningerne ved støjgener (EUT L 70 af 14.3.2015, s. 36).

⁽¹⁰⁾ Rådets forordning (EU) nr. 642/2014 af 16. juni 2014 om oprettelse af fællesforetagendet Shift2Rail (EUT L 177 af 17.6.2014, s. 9).

⁽¹¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004 (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 1).

⁽¹²⁾ Kommissionens delegerede afgørelse (EU) 2017/1474 af 8. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 for så vidt angår specifikke mål for udarbejdelse, vedtagelse og revision af tekniske specifikationer for interoperabilitet (EUT L 210 af 15.8.2017, s. 5).

- (18) Ved denne forordning ændres TSI NOI for at opnå yderligere interoperabilitet i Unionens jernbanesystem, forbedre og udvikle den internationale jernbanetransport, bidrage til den gradvise fuldførelse af det indre marked og supplere TSI NOI med henblik på at dække væsentlige krav. Den skaber grundlaget for at opfylde målsætningerne og de væsentlige krav i både direktiv 2008/57/EF og direktiv (EU) 2016/797. Denne forordning bør derfor finde direkte anvendelse i alle medlemsstater, herunder medlemsstater, som i henhold til artikel 57, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/797 har meddelt agenturet og Kommissionen, at de har forlænget overgangsperioden og således fortsat anvender Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF⁽¹³⁾ senest indtil den 15. juni 2020. Bemyndigede organer, der i henhold til direktiv 2008/57/EF udfører beføjelser i medlemsstater, der har forlænget overgangsperioden, bør kunne udstede en EF-verifikationsattest i henhold til denne forordning, så længe direktiv 2008/57/EF finder anvendelse i den medlemsstat, hvori de er etableret.
- (19) Kommissionens forordning (EU) nr. 1304/2014 bør derfor ændres for at tilpasse denne forordning til direktiv (EU) 2016/797, anvende den på eksisterende godsvogne inden for rammerne af strategien for strækninger med mindre støj og fastsætte en procedure for vurderingen af kompositbremseklosters akustiske præstationer. Denne procedure bør som fastsat ved denne ændring være et udestående punkt, jf. artikel 4, stk. 6, i direktiv (EU) 2016/797.
- (20) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 51, stk. 1, i direktiv (EU) 2016/797 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) nr. 1304/2014 foretages følgende ændringer:

1) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. For de særtilfælde, der er anført i bilagets afsnit 7.3.2, gælder følgende: Som grundlag for at fastslå, om de væsentlige krav i bilag III til direktiv (EU) 2016/797 er opfyldt, benyttes de betingelser, som er fastsat i bilagets afsnit 7.3.2 eller i nationale forskrifter, som gælder i den medlemsstat, der indgår i anvendelsesområdet for de køretøjer, der er omfattet af denne forordning.«

b) Stk. 2, litra c), affattes således:

»c) hvilke organer, der er udpeget til at forestå procedurerne for overensstemmelsesvurdering og verifikation med hensyn til de nationale forskrifter for de særtilfælde, der er anført i bilagets afsnit 7.3.2.«

2) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

a) i stk. 4 erstattes henvisningen til »direktiv 2008/57/EF, artikel 6« af en henvisning til »direktiv (EU) 2016/797, artikel 5«

b) i stk. 5 erstattes henvisningen til »direktiv 2008/57/EF« af en henvisning til »direktiv (EU) 2016/797«.

3) Følgende indsættes som artikel 5a, 5b, 5c, 5d og 5e:

»Artikel 5a

Fra den 8. december 2024 må godsvogne, der falder inden for anvendelsesområdet for forordning (EU) nr. 321/2013, og som ikke er omfattet af punkt 7.2.2.2 i bilaget til nærværende forordning, ikke benyttes på strækninger med mindre støj.

Artikel 5b

En »strækning med mindre støj« er en del af jernbaneinfrastrukturen med en længde på mindst 20 km, på hvilken det gennemsnitlige antal daglige godstog, der kører om natten, som defineret i national lovgivning til gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF (*), har været højere end 12. Godstrafikken i årene 2015, 2016

⁽¹³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1).

og 2017 udgør grundlaget for beregningen af dette gennemsnitlige antal. Afviger godstrafikken som følge af usædvanlige omstændigheder i et givet år fra det gennemsnitlige antal med mere end 25 %, må den pågældende medlemsstat beregne det gennemsnitlige antal på grundlag af de resterende to år.

Artikel 5c

1. Medlemsstaterne udpeger strækninger med mindre støj i overensstemmelse med artikel 5b og proceduren i tillæg D.1 til bilaget. De forsyner Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (»agenturet«) med en liste over strækninger med mindre støj senest seks måneder efter datoen for denne forordnings offentliggørelse. Agenturet offentliggør disse lister på sit websted.
2. Medlemsstaterne ajourfører listen over strækninger med mindre støj mindst hvert femte år efter den 8. december 2024 i henhold til proceduren i tillæg D.2 i bilaget.

Artikel 5d

Senest den 31. december 2028 evaluerer Kommissionen gennemførelsen af strækningerne med mindre støj, særlig for så vidt angår fremskridtene med at eftermontere kompositbremseklodser og virkningen af indførelsen af strækninger med mindre støj på den overordnede støjeksposering af befolkningen og på banegodssektorens konkurrenceevne.

Artikel 5e

Senest den 30. juni 2020 udarbejder Kommissionen en rapport om drift med vogne, der er udstyret med kompositbremseklodser, under nordiske vinterforhold på grundlag af dokumentation indsamlet af agenturet, de nationale sikkerhedsmyndigheder og jernbaneselskaber. Rapporten skal navnlig indeholde en vurdering af sådanne vognes sikkerhed og bremseevne tillige med eksisterende eller potentielle operationelle og tekniske foranstaltninger, der gælder under nordiske vinterforhold. Rapporten offentliggøres.

Hvis rapporten indeholder dokumentation for, at brugen af sådanne vogne under nordiske vinterforhold giver anledning til sikkerhedsproblemer, som ikke kan afhjælpes med operationelle og tekniske foranstaltninger uden alvorlige negative konsekvenser for jernbanegodstransporten, foreslår Kommissionen ændringer af denne TSI for at tage højde for disse problemer, samtidig med at godstransporten på tværs af landegrænser til og fra de berørte nordiske regioner bevares. Forslaget kan om nødvendigt omfatte en fritagelse, der åbner mulighed for fortsat drift på strækninger med mindre støj i hele Unionen af et begrænset antal vogne, der ofte anvendes til en sådan godstrafik på tværs af landegrænser, og eventuelle operationelle begrænsninger, der egner sig til at mindske påvirkningen som følge af brugen af sådanne vogne på strækninger med mindre støj, som kan forenes med formålet om at bevare ovennævnte godstrafik på tværs af landegrænser.

Foretages den revision, der er beskrevet ovenfor, aflægger Kommissionen efterfølgende hvert år rapport om fremskridt angående tekniske og operationelle løsninger med hensyn til drift af godsvogne i vintervejr. Den skal indeholde et skøn over det antal vogne, som er udstyret med bremseklodser af støbejern, og som er nødvendigt for at sikre fortsat trafik over landegrænser til og fra sådanne nordiske regioner, med henblik på at bringe fritagelsen til ophør senest i 2028.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj (EFT L 189 af 18.7.2002, s. 12).«

- 4) Bilaget til forordning (EU) nr. 1304/2014 ændres i overensstemmelse med bilaget til nærværende gennemførelsesforordning.

Artikel 2

1. Bemyndigelser af overensstemmelsesvurderingsorganer med henblik på forordning (EU) nr. 1304/2014 forbliver gyldige på grundlag af nævnte forordning som ændret ved nærværende forordning.
2. Overensstemmelsesvurderingsorganer, der er bemyndiget i henhold til direktiv 2008/57/EF, må udstede en EF-verifikationsattest i henhold til denne forordning, så længe direktiv 2008/57/EF finder anvendelse i den medlemsstat, hvori de er etableret, i overensstemmelse med artikel 57, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/797, dog senest indtil den 15. juni 2020.

Artikel 3

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 16 maj 2019.

På Kommissionens vegne

Jean-Claude JUNCKER

Formand

BILAG

I bilaget til forordning (EU) nr. 1304/2014 foretages følgende ændringer:

- 1) I kapitel 1 erstattes teksten »direktiv 2008/57/EF« af »direktiv (EU) 2016/797«.
- 2) Kapitel 1, afsnit 1.1, affattes således:

»1.1. **Teknisk anvendelsesområde**

1.1.1. *Anvendelsesområde i forbindelse med rullende materiel*

Denne TSI finder anvendelse på alt rullende materiel inden for anvendelsesområdet for forordning (EU) nr. 1302/2014 (TSI'en for lokomotiver og passagertog) og forordning (EU) nr. 321/2013 (TSI'en for godsvogne).

1.1.2. *Anvendelsesområde i forbindelse med trafikale driftsforhold*

Sammen med Kommissionens afgørelse 2012/757/EU (*) (TSI'en for drift og trafikstyring) finder denne TSI anvendelse på driften af godsvogne, der anvendes på jernbaneinfrastruktur udpeget som »strækninger med mindre støj«.

(*) Kommissionens afgørelse 2012/757/EU af 14. november 2012 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ændring af beslutning 2007/756/EF (EUT L 345 af 15.12.2012, s. 1).«

- 3) Kapitel 2 affattes således:

»2. DEFINITION AF DELSYSTEMET

En »enhed« betegner rullende materiel, der er omfattet af denne TSI og dermed skal gennemgå EF-verifikation. Kapitel 2 i bilaget til forordning (EU) nr. 1302/2014 og kapitel 2 i bilaget til forordning (EU) nr. 321/2013 beskriver, hvad en enhed kan bestå af.

Kravene i denne TSI gælder for følgende kategorier af rullende materiel, der er fastlagt i direktiv (EU) 2016/797, bilag I, afsnit 2:

- a) Lokomotiver og passagervogne, herunder brændstof- eller eldrevne trækraftenheder, selvkørende brændstof- eller eldrevne tog og personvogne; denne kategori er nærmere defineret i kapitel 2 i bilaget til forordning (EU) nr. 1302/2014 og betegnes i denne TSI som lokomotiver, eldrevne togsæt, dieseldrevne togsæt og personvogne
- b) godsvogne, herunder lave køretøjer konstrueret til kørsel på hele nettet, og køretøjer til transport af lastvogne; denne kategori er nærmere defineret i kapitel 2 i bilaget til forordning (EU) nr. 321/2013 og betegnes i denne TSI som godsvogne
- c) særlige køretøjer som f.eks. arbejdskøretøjer; denne kategori er nærmere defineret i kapitel 2 i bilaget til forordning (EU) nr. 1302/2014 og består af arbejdskøretøjer og af køretøjer til inspektion af infrastrukturen, som afhængigt af deres konstruktion tilhører en af kategorierne under litra a) eller b).«

- 4) Kapitel 3 affattes således:

»3. VÆSENTLIGE KRAV

Alle grundparametre i denne TSI skal være knyttet til mindst et af de væsentlige krav i bilag III til direktiv (EU) 2016/797. Tabel 1 viser forholdet mellem grundparametre og væsentlige krav.

Tabel 1

Forholdet mellem grundparametrene og de væsentlige krav

Punkt	Grundparameter	Væsentlige krav					
		Sikkerhed	Driftssikkerhed og disponibilitet	Sundhed	Miljøbeskyttelse	Teknisk kompatibilitet	Tilgængelighed
4.2.1.	Grænser for stationær støj				1.4.4.		

Punkt	Grundparameter	Væsentlige krav					
		Sikkerhed	Driftssikkerhed og disponibilitet	Sundhed	Miljøbeskyttelse	Teknisk kompatibilitet	Tilgængelighed
4.2.2.	Grænser for støj ved igangsætning				1.4.4.		
4.2.3.	Grænser for støj fra forbikørsel				1.4.4.		
4.2.4.	Grænser for indvendig støj i førerrummet				1.4.4.«		

5) Kapitel 4 ændres således:

a) i afsnit 4.2 erstattes henvisningen til »direktiv 2008/57/EF, artikel 5, stk. 5, og artikel 2, stk. 1« af en henvisning til »direktiv (EU) 2016/797, artikel 4, stk. 5, og artikel 2, nr. 13)«

b) Afsnit 4.3 affattes således:

»4.3. Funktionelle og tekniske specifikationer for grænsefladerne

Denne TSI har følgende grænseflader til delsystemet Rullende materiel:

Grænseflade til delsystemer i kapitel 2, litra a), b), c) og e), (som behandles i forordning (EU) nr. 1302/2014) for så vidt angår:

- stationær støj
- støj ved igangsætning (gælder ikke for personvogne)
- støj fra forbikørsel
- indvendig støj i førerrummet, hvor dette er relevant.

Grænseflade til delsystemer i kapitel 2, litra d), (som behandles i forordning (EU) nr. 321/2013) for så vidt angår:

- støj fra forbikørsel
- stationær støj.

Denne TSI har følgende grænseflade til delsystemet Drift og trafikstyring (som behandles i afgørelse 2012/757/EU):

- støj fra forbikørsel.«

c) Afsnit 4.4 affattes således:

»4.4. Driftsregler

Krav angående driftsregler for delsystemet rullende materiel findes i afsnit 4.4 i bilaget til forordning (EU) nr. 1302/2014 og i afsnit 4.4 i bilaget til forordning (EU) nr. 321/2013.

4.4.1. Særlige regler for driften af godsvogne på strækninger med mindre støj i tilfælde af uregelmæssig drift

Beredskabsplanerne som defineret i punkt 4.2.3.6.3 i bilaget til afgørelse 2012/757/EU omfatter drift af godsvogne, der ikke opfylder bestemmelserne i punkt 7.2.2.2, på strækninger med mindre støj.

Denne foranstaltning kan anvendes til at håndtere kapacitets- eller driftsmæssige begrænsninger, der skyldes fejl ved det rullende materiel, ekstreme vejforhold, ulykker eller hændelser og fejl ved infrastrukturen.

4.4.2 Særlige regler for driften af godsvogne på strækninger med mindre støj i tilfælde af infrastrukturarbejder og vedligeholdelse af godsvogne

Det skal være muligt at benytte godsvogne, der ikke opfylder bestemmelserne i punkt 7.2.2.2, på strækninger med mindre støj, hvis der skal udføres vedligeholdelse på godsvognene, og en strækning med mindre støj er den eneste måde, hvorpå de kan nå frem til vedligeholdelsesværkstedet.

De beredskabsplaner, der er fastsat i punkt 4.4.1, finder anvendelse i tilfælde af infrastrukturarbejder, hvor en strækning med mindre støj er det eneste passende alternativ.«

d) Afsnit 4.5 affattes således:

»4.5. Vedligeholdelsesregler

Krav angående vedligeholdelsesregler for delsystemet rullende materiel findes i afsnit 4.5 i bilaget til forordning (EU) nr. 1302/2014 og i afsnit 4.5 i bilaget til forordning (EU) nr. 321/2013.«

6) I kapitel 6 »Overensstemmelsesvurdering og EF-verifikation«, punkt 6.2.2.3.2.1 »Eldrevne togsæt, dieseldrevne togsæt, lokomotiver og personvogne« og 6.2.2.3.2.2 »Godsvogne«, ændres teksten » V_{test} « til » v_{test} « (fire tilfælde).

7) I kapitel 7 foretages følgende ændringer:

a) Afsnit 7.2 affattes således:

»7.2. Anvendelse af denne TSI på eksisterende delsystemer

De principper, ansøgere og godkendende enheder skal anvende i tilfælde af ændring(er) af eksisterende rullende materiel eller en type rullende materiel, er fastlagt i punkt 7.1.2 i bilaget til forordning (EU) nr. 1302/2014 og afsnit 7.2 i bilaget til forordning (EU) nr. 321/2013.

7.2.1. Bestemmelser i tilfælde af ændringer af eksisterende rullende materiel eller en type rullende materiel

Ansøgeren skal sørge for, at støjniveauerne for det rullende materiel, som er genstand for en eller flere ændringer, fortsat ligger under de grænseværdier i TSI'en, som var gældende for den oprindelige tilladelse til det pågældende rullende materiel. Hvis TSI'en ikke fandtes, da den første tilladelse blev udstedt, skal ansøgeren sørge for, at støjniveauerne for det rullende materiel, som er genstand for en eller flere ændringer, enten ikke øges eller fortsat ligger under de grænseværdier, der er fastsat i beslutning 2006/66/EF eller beslutning 2002/735/EF.

Er en vurdering påkrævet, afgrænses den til de grundparametre, der er berørt af ændringen eller ændringerne.

Anvendes forenklet evaluering, kan den oprindelige enhed træde i stedet for referenceenheden, jf. bestemmelserne i punkt 6.2.3.

Udskiftning af en hel enhed eller et eller flere køretøjer, der indgår i en enhed (f.eks. udskiftning efter alvorlig beskadigelse) kræver ikke overensstemmelsesvurdering i forhold til denne TSI, når blot enheden eller køretøjet (køretøjerne) er identiske med dem, de erstatter.

7.2.2. Supplerende bestemmelser om anvendelsen af denne TSI på eksisterende godsvogne

Begrænsningen af den drift, der er fastsat i denne forordnings artikel 5a, finder ikke anvendelse på godsvogne, der primært benyttes på strækninger med en hældning på mere end 40 ‰, godsvogne, hvis højst tilladte driftshastighed er over 120 km/h, godsvogne med et højst tilladt akseltryk på over 22,5 ton, godsvogne, der udelukkende benyttes til infrastrukturarbejder, og godsvogne, der anvendes i hjælpetog.

Hvis en godsvogn udstyres med mere støjsvage bremseklodser som defineret i punkt 7.2.2.1, og den ikke tilføjes yderligere støjklodser, antages det uden yderligere prøvning, at kravene i punkt 4.2.3 er opfyldt.

7.2.2.1. Mere støjsvage bremseklodser

En mere støjsvag bremseklods er en bremseklods, der tilhører en af følgende kategorier:

— bremseklodser, der er opført i tillæg G til forordning (EU) nr. 321/2013

— bremseklodser, der er vurderet i overensstemmelse med proceduren i denne TSI's tillæg F.

7.2.2.2. Godsvogne, der benyttes på strækninger med mindre støj

Godsvogne, der tilhører en af nedenstående kategorier, kan benyttes på strækninger med mindre støj inden for deres anvendelsesområde:

- Godsvogne, der har en EF-verifikationserklæring i henhold til Kommissionens beslutning 2006/66/EF om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet »rullende materiel — støj« i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog
- Godsvogne, der har en EF-verifikationserklæring i henhold til Kommissionens afgørelse 2011/229/EU om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet »rullende materiel — støj« i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog
- Godsvogne, der har en EF-verifikationserklæring i henhold til nærværende TSI
- Godsvogne, der er udstyret med mere støjsvage bremseklodser som defineret i punkt 7.2.2.1 eller bremsekiver til driftsbremsefunktionen
- Godsvogne, der er udstyret med kompositbremseklodser, som er opført i tillæg E, til driftsbremsefunktionen. Anvendelsen af disse godsvogne på strækninger med mindre støj begrænses i overensstemmelse med betingelserne i dette tillæg.«

b) Punkt 7.3.2.1 affattes således:

»7.3.2.1. Særtilfælde

a) Særtilfælde for Estland, Finland, Letland, Litauen, Polen og Slovakiet

P-tilfælde: For enheder, der anvendes sammen med tredjelande, hvor sporvidden er forskellig fra sporvidden på hovedjernbanenettet i Unionen, er det tilladt at anvende nationale tekniske regler i stedet for kravene i denne TSI.

b) Særtilfælde for Finland

T-tilfælde: Afgørelse 2011/229/EU kan finde fortsat anvendelse på godsvogne, der kun skal køre inden for Finland, indtil der er fundet tekniske løsninger, som kan anvendes under strenge vinterforhold, dog højst indtil den 31. december 2032. Dette er ikke til hinder for, at godsvogne fra andre medlemsstater kan køre på det finske banenet.«

c) I punkt 7.3.2.2, litra a), udgår andet afsnit

d) Punkt 7.3.2.4 affattes således:

»7.3.2.4. Grænser for støj fra forbikørsel (punkt 4.2.3)

a) Særtilfælde for Kanaltunnelen

P-tilfælde: For Kanaltunnelen finder grænserne for støj fra forbikørsel ikke anvendelse på godsvogne til transport af tunge godskøretøjer mellem Coquelles (Frankrig) og Folkestone (Det Forenede Kongerige).

b) Særtilfælde for Sverige

T-tilfælde: For lokomotiver med en samlet trækraft på over 6 000 kW og et højest tilladt akseltryk på over 25 ton kan grænseværdierne for støj fra forbikørsel $L_{pAeq,Tr} (80 \text{ km/h})$ jf. tabel 4, sættes op til 85 dB.«

e) Som afsnit 7.4 tilføjes:

»7.4. Særlige gennemførelsesregler

7.4.1. Særlige gennemførelsesregler for anvendelsen af denne TSI på eksisterende godsvogne (punkt 7.2.2)

a) Særlige gennemførelsesregler for anvendelsen af denne TSI på eksisterende godsvogne i Kanaltunnelen

P-tilfælde: For beregningen af årsgennemsnittet for, hvor mange godstog pr. dag der benyttes om natten, vil godstog, der består af godsvogne til transport af tunge godskøretøjer, og som er begrænset til strækningen Coquelles (Frankrig) — Folkestone (Det Forenede Kongerige), ikke blive taget med i betragtning.

- b) Særlige gennemførelsesregler for anvendelsen af denne TSI på eksisterende godsvogne i Finland og Sverige

T-tilfælde: Som følge af usikkerheder vedrørende drift med kompositbremseklodser under strenge vinterforhold finder begrebet »strækninger med mindre støj« ikke anvendelse på det finske og det svenske banenet før den 31. december 2032. Dette er ikke til hinder for, at godsvogne fra andre medlemsstater kan køre på det finske og svenske banenet.»

7.4.2. Særlige gennemførelsesregler for godsvogne, der benyttes på strækninger med mindre støj (punkt 7.2.2.2)

- a) Særlige gennemførelsesregler for godsvogne, der benyttes på strækninger med mindre støj i Belgien

T-tilfælde: Ud over de godsvogne, der er opført i punkt 7.2.2.2, kan følgende eksisterende godsvogne benyttes på strækninger med mindre støj i Belgien:

- Godsvogne med hjul med påmonteret hjulring indtil den 31. december 2026
- Godsvogne, hvorpå der skal monteres en knækventil, for at støbejernsklodserne kan udskiftes med kompositbremseklodser, indtil 31. december 2026
- Godsvogne, der er udstyret med støbejernsklodser, hvor hjulene skal udskiftes med hjul, der overholder kravene i EN 13979-1:2003+A2:2011, for at der kan eftermonteres kompositbremseklodser, indtil den 31. december 2026

- b) Særlige gennemførelsesregler for godsvogne, der benyttes på strækninger med mindre støj i Kanaltunnelen

P-tilfælde: Ud over de godsvogne, der er opført i punkt 7.2.2.2, kan følgende eksisterende godsvogne benyttes på strækninger med mindre støj i Kanaltunnelen:

Godsvogne til transport af tunge godskøretøjer mellem Coquelles (Frankrig) og Folkestone (Det Forenede Kongerige)

- c) Særlige gennemførelsesregler for godsvogne, der benyttes på strækninger med mindre støj i Tjekkiet

T-tilfælde: Ud over de godsvogne, der er opført i punkt 7.2.2.2, kan følgende eksisterende godsvogne benyttes på strækninger med mindre støj i Tjekkiet:

- Godsvogne med hjul med påmonteret hjulring indtil den 31. december 2026
- Godsvogne med lejer af typen 59V indtil den 31. december 2034
- Godsvogne, hvorpå der skal monteres en knækventil, for at støbejernsklodserne kan udskiftes med kompositbremseklodser, indtil 31. december 2034
- Godsvogne med bremsekonfigurationen 1Bg eller 1Bgu, der er udstyret med bremseklodser af støbejern, indtil den 31. december 2036
- Godsvogne, der er udstyret med støbejernsklodser, hvor hjulene skal udskiftes med hjul, der overholder kravene i EN 13979-1:2003+A2:2011, for at der kan eftermonteres kompositbremseklodser, indtil den 31. december 2029

Desuden er det ikke obligatorisk at anvende kompositbremseklodser på strækninger med mindre støj for eksisterende vogne, der ikke er omfattet af de fem ovenstående led, og for hvilke der ikke findes nogen 1:1-løsning for udskiftning af bremseklodser af støbejern, før den 31. december 2030.

- d) Særlige gennemførelsesregler for godsvogne, der benyttes på strækninger med mindre støj i Frankrig

T-tilfælde: Ud over de godsvogne, der er opført i punkt 7.2.2.2, kan følgende eksisterende godsvogne benyttes på strækninger med mindre støj i Frankrig:

- Godsvogne med bremsekonfigurationen 1Bg eller 1Bgu, der er udstyret med bremseklodser af støbejern, indtil den 31. december 2030
- Godsvogne med små hjul (diameter på under 920 mm) indtil den 31. december 2030

- e) Særlige gennemførelsesregler for godsvogne, der benyttes på strækninger med mindre støj i Italien

T-tilfælde: Ud over de godsvogne, der er opført i punkt 7.2.2.2, kan følgende eksisterende godsvogne benyttes på strækninger med mindre støj i Italien:

- Godsvogne med hjul med påmonteret hjulring indtil den 31. december 2026
- Godsvogne, hvorpå der skal monteres en knækventil, for at støbejernsklodserne kan udskiftes med kompositbremseklodser, indtil 31. december 2026
- Godsvogne, der er udstyret med støbejernsklodser, hvor hjulene skal udskiftes med hjul, der overholder kravene i EN 13979-1:2003+A2:2011, for at der kan eftermonteres kompositbremseklodser, indtil den 31. december 2026

Desuden er det ikke obligatorisk at anvende kompositbremseklodser på strækninger med mindre støj for eksisterende vogne, der ikke er omfattet af de tre ovenstående led, og for hvilke der ikke findes nogen 1:1-løsning for udskiftning af bremseklodser af støbejern, før den 31. december 2030.

- f) Særlige gennemførelsesregler for godsvogne, der benyttes på strækninger med mindre støj i Polen

T-tilfælde: Ud over de godsvogne, der er opført i punkt 7.2.2.2, kan følgende eksisterende godsvogne benyttes på strækninger med mindre støj i Polen indtil den 31. december 2036:

- Godsvogne med hjul med påmonteret hjulring
- Godsvogne med bremsekonfigurationen 1Bg eller 1Bgu, der er udstyret med støbejernsklodser
- Godsvogne, der er beregnet til »S«-trafik og er udstyret med »SS«-bremse og støbejernsklodser
- Godsvogne, der er udstyret med støbejernsklodser og er beregnet til »SS«-trafik, hvor eftermontering af LL-bremseklodser vil kræve montering af hjul, der overholder EN 13979-1:2003+A2:2011, og en knækventil

- g) Særlige gennemførelsesregler for godsvogne, der benyttes på strækninger med mindre støj i Slovakiet

T-tilfælde: Ud over de godsvogne, der er opført i punkt 7.2.2.2, kan følgende eksisterende godsvogne benyttes på strækninger med mindre støj i Slovakiet:

- Godsvogne med hjul med påmonteret hjulring indtil den 31. december 2026
- Godsvogne med bogier af typen 26-2.8, der er udstyret med P10-støbejernsklodser, indtil den 31. december 2036
- Godsvogne, hvorpå der skal monteres en knækventil, for at støbejernsklodserne kan udskiftes med kompositbremseklodser, indtil 31. december 2036.

P-tilfælde: Godsvogne med 2TS-bogier, der er bestemt til cirkulation mellem Slovakiet og tredjelande gennem udskiftning af bogier i grænsestationen

- h) Særlige gennemførelsesregler for godsvogne, der benyttes på strækninger med mindre støj i Storbritannien i Det Forenede Kongerige

P-tilfælde: For enheder, der kun er beregnet til drift på det britiske banenet, og hvor eksisterende godsvogne er udstyret med kompositbremseklodser, som er offentliggjort i GMGN 2688, er det tilladt at benytte strækninger med mindre støj

T-tilfælde: Følgende typer af eksisterende godsvogne, der er udstyret med bremseklodser af støbejern, og som er beregnet til drift på det britiske banenet, må benyttes på strækninger med mindre støj:

- Godsvogne, der er udstyret med et ikke-UIC-godkendt bremsesystem, hvortil der ikke findes forenelige støjsvage bremseklodser, som kan eftermonteres, indtil den 31. december 2030.
- Vogne med en konstruktionsbestemt bremselængde på 810 m eller derunder fra 60 mph i bremsemodus G (godstog)/75 mph i bremsemodus P (passagertog), hvis disse vogne anvendes i tog med andre vogne, hvis standselængde er i overensstemmelse med de relevante nationale tekniske forskrifter i Det Forenede Kongerige (GB), indtil den 31. december 2030
- Godsvogne, der udelukkende anvendes til transport af nukleare produkter, indtil den 31. december 2050.«

8) I tillæg A »Udestående punkter« erstattes teksten »Der er ingen udestående punkter i denne TSI« af følgende tabel:

»Element i delsystemet Rullende materiel	Afsnit i denne TSI	Teknisk forhold, der ikke er omfattet af denne TSI	Bemærkninger
Mere støjsvag bremseklods	7.2.2.1 og tillæg F	Vurdering af bremseklodsernes akustiske egenskaber	Alternative tekniske løsninger, der er tilgængelige (se punkt 7.2.2)«

9) Som tillæg D, E og F tilføjes:

»Tillæg D

Strækninger med mindre støj

D.1. Fastlæggelse af strækninger med mindre støj

I henhold til denne forordnings artikel 5c, stk. 1, forsyner medlemsstaterne Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (»agenturet«) med en liste over strækninger med mindre støj i et format, der gør det muligt for brugerne at udføre yderligere behandling med IT-værktøjer. Listen skal som minimum indeholde følgende oplysninger:

— Start- og slutpunkter på strækninger med mindre støj og de tilhørende strækninger med en geografisk stedsangivelse som fastlagt i det register, der er anført i Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2014/880/EU (*) (infrastrukturregistret). Hvis et af disse punkter befinder sig ved medlemsstatens grænse, skal det fremgå.

— Fastlæggelse af de afsnit, der udgør strækningen med mindre støj.

Listen skal fremsendes ved brug af nedenstående skema:

Strækning med mindre støj	Afsnit på strækningen	Unikt afsnits-ID	Strækningen med mindre støj starter/slutter ved medlemsstatens grænse
Punkt A — punkt E	Punkt A — punkt B	201	Ja PUNKT E (land Y)
	Punkt B — punkt C	202	
	Punkt C — punkt D	203	
	Punkt D — punkt E	204	
Punkt F — punkt I	Punkt F — punkt G	501	Nej
	Punkt G — punkt H	502	
	Punkt H — punkt I	503	

Desuden kan medlemsstaterne på frivillig basis fremsende kort over strækninger med mindre støj. Alle lister og kort offentliggøres på agenturets websted (<http://www.era.europa.eu>) senest 9 måneder efter 27.5.2019.

Senest samme dato underretter agenturet Kommissionen om de fremsendte lister og kort over strækninger med mindre støj. Kommissionen underretter medlemsstaterne herom gennem det udvalg, der er omhandlet i artikel 51 i direktiv (EU) 2016/797.

D.2. Ajourføring af strækninger med mindre støj

De godstrafikdata, der anvendes til ajourføring af strækninger med mindre støj i henhold til denne forordnings artikel 5c, stk. 2, skal henvise til de seneste tre år forud for ajourføringen, for hvilke der er tilgængelige data. Afviger godstrafikken som følge af usædvanlige omstændigheder i et givet år fra det gennemsnitlige antal med mere end 25 %, må den pågældende medlemsstat beregne det gennemsnitlige antal på grundlag af de resterende to år. Medlemsstaterne forsyner agenturet med de ajourførte strækninger med mindre støj.

De strækninger, der er udpeget som strækninger med mindre støj, vil fortsat være det efter ajourføringen, medmindre trafikmængden er faldet med mere end 50 % i løbet af den pågældende periode, og det gennemsnitlige antal godstog pr. dag, der benyttes om natten, er lavere end 12.

For så vidt angår nye og opgraderede strækninger udpeges disse som strækninger med mindre støj på grundlag af den forventede trafikmængde.

Agenturet offentliggør de ajourførte strækninger med mindre støj på sit websted (<http://www.era.europa.eu>) senest tre måneder efter modtagelsen, og de anvendes fra den næste ændring af køreplanen i december, der finder sted mindst et år efter offentliggørelsen.

Agenturet underretter Kommissionen om alle ændringer af strækninger med mindre støj. Kommissionen underretter medlemsstaterne om disse ændringer gennem det udvalg, der er omhandlet i artikel 51 i direktiv (EU) 2016/797.

(*) Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2014/880/EU af 26. november 2014 om de fælles specifikationer for infrastrukturregisteret for jernbaner og om ophævelse af Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/633/EU (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 489).

Tillæg E

Historiske kompositbremseklodser

E.1. Historiske kompositbremseklodser til international brug

Eksisterende godsvogne, der er udstyret med bremseklodser, som er anført nedenfor, må anvendes på strækninger med mindre støj inden for deres anvendelsesområde indtil den relevante dato, der er fastsat i tillæg N til UIC 541-4.

Fabrikant/produkt navn	Benævnelse af klods/type klods	Type friktionskoefficient
Valeo/Hersot	693	K
Wabco/Cobra	W554	
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe — sintret)
Jurid	738	K (Fe — sintret)

Vogne udstyret med historiske kompositbremseklodser, som ikke er anført i ovenstående tabel, men som allerede er godkendt til international trafik i henhold til bestemmelserne i afgørelse 2004/446/EF eller afgørelse 2006/861/EF, kan stadig benyttes uden tidsbegrænsning inden for det anvendelsesområde, der er omfattet af deres godkendelse.

E.2. Historiske kompositbremseklodser til national brug

Eksisterende godsvogne, der er udstyret med nedennævnte bremseklodser, må kun anvendes på jernbanenet, herunder strækninger med mindre støj, i de pågældende medlemsstater inden for deres anvendelsesområde.

Fabrikant/produkt navn	Benævnelse af klods/type klods	Medlemsstat	Bemærkninger
Cobra/Wabco	V133	Italien	
Cofren	S153	Sverige	

Fabrikant/produkt navn	Benævnelse af klods/type klods	Medlemsstat	Bemærkninger
Cofren	128	Sverige	
Cofren	229	Italien	
ICER	904	Spanien, Portugal	
ICER	905	Spanien, Portugal	
Jurid	838	Spanien, Portugal	

Tillæg F

Vurdering af bremseklodsers akustiske ydeevne

Formålet med denne procedure er at påvise kompositbremseklodsers akustiske ydeevne som interoperabilitetskomponenter.

Denne procedure er et udestående punkt i henhold til artikel 4, stk. 6, i direktiv (EU) 2016/797.»
