

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/774 DER KOMMISSION**vom 16. Mai 2019****zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 in Bezug auf die Anwendung der technischen Spezifikation für dbrüsie Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ auf Bestandsgüterwagen****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 11,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ (Richtlinie über Umgebungslärm) ist die Grundlage für die Erarbeitung und Vervollständigung des bestehenden Maßnahmenpakets der Union gegen Lärmemissionen, die unter anderem durch Eisenbahnfahrzeuge verursacht werden.
- (2) Umgebungslärm, insbesondere schienenverkehrsbedingter Lärm, stellt nach wie vor eine ernstzunehmende Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit dar, wie aus der Bewertung der Richtlinie über Umgebungslärm ⁽³⁾ und dem Bericht ⁽⁴⁾ über deren Durchführung hervorgeht.
- (3) Die Richtlinie über Umgebungslärm findet generell auf Strecken Anwendung, auf denen mehr als 30 000 Züge (sowohl Güter- als auch Personenzüge) verkehren. Bei der Entwicklung des Konzepts „leiserer Strecken“ mussten allerdings diejenigen Strecken berücksichtigt werden, die während der Nachtzeit ein erhebliches Güterverkehrsaufkommen aufweisen.
- (4) Es besteht das Risiko, dass übermäßiger Schienenverkehrslärm zu unkoordinierten unilateralen Maßnahmen einiger Mitgliedstaaten führt. Solche Maßnahmen könnten sich nachteilig auf die europäischen Volkswirtschaften auswirken und zu einer Rückverlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße führen. Darüber hinaus könnten solche Maßnahmen die Eisenbahninteroperabilität in der Union beeinträchtigen. Da der größte Teil des Schienengüterverkehrs in der Union grenzüberschreitend ist, muss das Problem auf europäischer Ebene gelöst werden.
- (5) Die Anwendung der in der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission ⁽⁵⁾ enthaltenen technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union („TSI NOI“) auf Bestandsgüterwagen sollte daher eine deutliche Verringerung der maximalen Lärmpegel zur Folge haben. Eine der wirksamsten Methoden zur Minderung des Schienenverkehrslärms ist die Umrüstung von Bestandsgüterwagen mit Verbundstoff-Bremssohlen. Mit dieser technischen Lösung kann der Schienenverkehrslärm um bis zu 10 dB (A) gesenkt werden; dies entspricht einer Verringerung des vom menschlichen Gehör wahrgenommenen Lärmpegels um 50 %.
- (6) Am 22. September 2017 forderte die Kommission die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (im Folgenden die „Agentur“) auf, gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 eine Empfehlung für eine Überarbeitung der TSI NOI abzugeben, um die Anwendung der TSI NOI auf die Bestandsgüterwagen im Rahmen der Strategie für leisere Strecken zu spezifizieren und die TSI NOI an die Richtlinie (EU) 2016/797 anzugleichen.
- (7) Das Problem des Schienengüterverkehrslärms sollte dort angegangen werden, wo es eine erhebliche Belästigung und eine Gefährdung der Gesundheit darstellt. Aus diesem Grund und da nächtlich verkehrende Güterzüge besonders belästigend sind, sollten unter Berücksichtigung des nächtlichen Schienengüterverkehrsaufkommens leisere Strecken definiert werden.

⁽¹⁾ Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44).

⁽²⁾ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12).

⁽³⁾ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über die REFIT-Bewertung der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (SWD(2016) 454 final).

⁽⁴⁾ Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Durchführung der Richtlinie über Umgebungslärm gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2002/49/EG (COM(2017) 151 final).

⁽⁵⁾ Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 421).

- (8) Das Datum zur Implementierung des Konzepts der leiseren Strecken sollte unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren festgelegt werden, einschließlich der Umrüstungserfolge einzelner Mitgliedstaaten, der Erneuerungsquote des Güterwagenbestands, des Instandhaltungszyklus für Güterwagen, der Produktionskapazität der Hersteller von Verbundstoff-Bremssohlen sowie der Verfügbarkeit von Werkstätten. Das Datum sollte auch an den periodischen Netzfahrplanwechsel nach Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁶⁾ angepasst werden.
- (9) Da das Verkehrsaufkommen Schwankungen unterliegen kann, sollte die Liste der leiseren Strecken regelmäßig aktualisiert werden, um solche Schwankungen berücksichtigen zu können und zugleich über mehrere Jahre hinweg einen beständigen Rahmen zu gewährleisten. Daher ist es angebracht, dass die Mitgliedstaaten die Liste der leiseren Strecken nach dem 8. Dezember 2024 spätestens alle fünf Jahre aktualisieren. Darüber hinaus sollte die Kommission vor der ersten Aktualisierung die Umrüstungsfortschritte und die Auswirkungen der leiseren Strecken auf die Schienengüterverkehrsbranche bewerten.
- (10) Angesichts der Bedenken einiger Akteure bezüglich des Betriebs von mit Verbundstoff-Bremssohlen ausgerüsteten Güterwagen unter nordischen Winterbedingungen sollte die Kommission mit Unterstützung der Agentur die Probleme und mögliche Lösungen weiter analysieren. Die Kommission sollte bis Juni 2020 prüfen, ob eine Änderung dieser TSI erforderlich ist, möglicherweise in Form einer Ausnahmeregelung, nach der eine begrenzte Anzahl von Güterwagen mit Grauguss-Bremsklötzen weiterhin auf leiseren Strecken betrieben werden darf, um den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr aus den und in die betroffenen nordischen Regionen aufrechtzuerhalten. Die Zahl der bei dieser Verkehrsart eingesetzten Güterwagen beträgt nach Schätzungen der schwedischen Behörden nicht mehr als insgesamt 17 500.
- (11) Die Einführung leiserer Strecken sollte eine Ergänzung zu anderen Maßnahmen auf Unionsebene zur Verringerung des Schienengüterverkehrslärms sein, darunter die Finanzierung von Nachrüstungen im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ ⁽⁷⁾, die Bereitstellung von Mitteln aus den ESI-Fonds ⁽⁸⁾, Regelungen für die lärmabhängige Staffelung von Trassenentgelten ⁽⁹⁾ und die Entwicklung neuer technischer Lösungen im Rahmen der Shift2Rail-Initiative ⁽¹⁰⁾.
- (12) Um die effiziente Implementierung leiserer Strecken zu gewährleisten, sollten die zuständigen nationalen Behörden eng zusammenarbeiten.
- (13) Da die Änderungen direkte Auswirkungen auf das soziale Umfeld der Beschäftigten in der Branche und die Güterverkehrskunden haben, wurden nach den Artikeln 6 und 7 der Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹¹⁾ die Sozialpartner und die Güterverkehrskunden konsultiert.
- (14) Die Agentur hat im Rahmen der Überarbeitung dieser TSI eine Folgenabschätzung nach Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 durchgeführt.
- (15) Am 29. Mai 2018 gab die Agentur eine Empfehlung zu den Änderungen der TSI NOI im Hinblick auf ihre Anwendung auf Bestandsgüterwagen ab.
- (16) Am 29. November 2018 gab die Agentur ferner eine Empfehlung zur Änderung der TSI NOI im Hinblick auf eine Angleichung der Verordnung an die Richtlinie (EU) 2016/797 ab.
- (17) Gemäß dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/1474 der Kommission ⁽¹²⁾ ist in den TSI anzugeben, ob die Konformitätsbewertungsstellen, die aufgrund einer früheren TSI-Fassung notifiziert wurden, noch einmal notifiziert werden müssen und ob ein vereinfachter Notifizierungsprozess anzuwenden ist. Die vorliegende Verordnung sieht nur in begrenztem Umfang Änderungen vor und Konformitätsbewertungsstellen, die aufgrund einer früheren TSI-Fassung notifiziert wurden, sollten keinen neuen Notifizierungsprozess durchlaufen müssen.

⁽⁶⁾ Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

⁽⁷⁾ Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010 (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 129).

⁽⁸⁾ Verordnung (EU) Nr. 1300/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über den Kohäsionsfonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1084/2006 (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 281) und Verordnung (EU) Nr. 1301/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und mit besonderen Bestimmungen hinsichtlich des Ziels „Investitionen in Wachstum und Beschäftigung“ und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1080/2006 (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 289).

⁽⁹⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2015/429 der Kommission vom 13. März 2015 zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen (ABl. L 70 vom 14.3.2015, S. 36).

⁽¹⁰⁾ Verordnung (EU) Nr. 642/2014 des Rates vom 16. Juni 2014 zur Errichtung des Gemeinsamen Unternehmens Shift2Rail (ABl. L 177 vom 17.6.2014, S. 9).

⁽¹¹⁾ Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 1).

⁽¹²⁾ Delegierter Beschluss (EU) 2017/1474 der Kommission vom 8. Juni 2017 zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf spezifische Ziele für die Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (ABl. L 210 vom 15.8.2017, S. 5).

- (18) Durch diese Verordnung wird die TSI NOI geändert, um die Interoperabilität innerhalb des Eisenbahnsystems der Union weiter voranzubringen, den internationalen Eisenbahnverkehr zu verbessern und auszubauen, schrittweise zur Verwirklichung des Binnenmarktes beizutragen und die TSI NOI im Hinblick auf die Erfassung grundlegender Anforderungen zu ergänzen. Damit können sowohl die Ziele erreicht als auch die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden, die in den Richtlinien 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹³⁾ und (EU) 2016/797 festgelegt sind. Die Verordnung sollte daher in allen Mitgliedstaaten unmittelbar gelten, einschließlich derer, die der Agentur und der Kommission nach Artikel 57 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 mitgeteilt haben, dass sie den Umsetzungszeitraum verlängert haben und somit die Richtlinie 2008/57/EG bis längstens 15. Juni 2020 weiter anwenden werden. Benannte Stellen, die in Mitgliedstaaten, die den Umsetzungszeitraum verlängert haben, Aufgaben gemäß der Richtlinie 2008/57/EG wahrnehmen, sollten so lange EG-Prüfbescheinigungen im Einklang mit dieser Verordnung ausstellen dürfen, wie die Richtlinie 2008/57/EG in dem Mitgliedstaat ihrer Niederlassung Anwendung findet.
- (19) Die Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 sollte daher geändert werden, um sie an die Richtlinie (EU) 2016/797 anzugleichen und auf Bestandsgüterwagen im Rahmen der Strategie für leisere Strecken anzuwenden sowie um ein Verfahren zur Beurteilung der akustischen Eigenschaften von Verbundstoff-Bremssohlen vorzusehen. Dieses Verfahren sollte, wie in dieser Änderung festgelegt, einen offenen Punkt im Sinne des Artikels 4 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2016/797 darstellen.
- (20) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 51 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Bezüglich der in Nummer 7.3.2 des Anhangs genannten Sonderfälle sind die bei der Prüfung der grundlegenden Anforderungen in Anhang III der Richtlinie (EU) 2016/797/EG zu erfüllenden Bedingungen in Nummer 7.3.2 des Anhangs festgelegt oder gelten aufgrund nationaler Vorschriften in dem Mitgliedstaat, der Teil des Verwendungsgebiets der unter diese Verordnung fallenden Fahrzeuge ist.“

b) Absatz 2 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) die Stellen, die mit der Durchführung der Konformitätsbewertungs- und der Prüfverfahren nach den für die in Nummer 7.3.2 des Anhangs genannten Sonderfälle geltenden nationalen Vorschriften beauftragt sind.“

2. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 4 wird der Verweis auf „Artikel 6 der Richtlinie 2008/57/EG“ durch den Verweis auf „Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2016/797“ ersetzt.

b) In Absatz 5 wird der Verweis auf „Richtlinie 2008/57/EG“ durch den Verweis auf „Richtlinie (EU) 2016/797“ ersetzt.

3. Die folgenden Artikel 5a, 5b, 5c, 5d und 5e werden eingefügt:

„Artikel 5a

Ab dem 8. Dezember 2024 dürfen Güterwagen, die unter die Verordnung (EU) Nr. 321/2013 fallen und nicht Gegenstand von Nummer 7.2.2.2 des Anhangs dieser Verordnung sind, nicht auf den leiseren Strecken betrieben werden.

Artikel 5b

„Leisere Strecke“ bezeichnet den Teil der Eisenbahninfrastruktur mit einer Mindestlänge von 20 km, auf dem die Anzahl täglich während der Nachtzeit verkehrenden Güterzüge, wie in den nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) definiert, im Durchschnitt höher war als 12. Für die Berechnung dieser Durchschnittszahl wird der Güterverkehr in den Jahren 2015, 2016 und 2017

(13) Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1).

zugrunde gelegt. Weicht der Güterverkehr aufgrund außergewöhnlicher Umstände in einem bestimmten Jahr von dieser Durchschnittszahl um mehr als 25 % ab, so kann der betreffende Mitgliedstaat die Durchschnittszahl auf der Grundlage der beiden anderen Jahre berechnen.

Artikel 5c

(1) Die Mitgliedstaaten weisen leisere Strecken nach Maßgabe von Artikel 5b und des in Anlage D.1 des Anhangs beschriebenen Verfahrens aus. Sie übermitteln der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (im Folgenden die „Agentur“) spätestens sechs Monate nach Veröffentlichung dieser Verordnung eine Liste der leiseren Strecken. Die Agentur veröffentlicht diese Listen auf ihrer Website.

(2) Nach dem 8. Dezember 2024 aktualisieren die Mitgliedstaaten die Liste der leiseren Strecken mindestens alle fünf Jahre nach dem in Anlage D.2 des Anhangs beschriebenen Verfahren.

Artikel 5d

Die Kommission bewertet bis zum 31. Dezember 2028 die Umsetzung der leiseren Strecken, insbesondere unter Berücksichtigung der Umrüstungsfortschritte bei Güterwagen sowie der Auswirkungen der leiseren Strecken auf die Gesamtlärmbelastung der Bevölkerung und die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs.

Artikel 5e

Bis zum 30. Juni 2020 erstellt die Kommission auf der Grundlage von Erkenntnissen der Agentur, der nationalen Sicherheitsbehörden und der Eisenbahnunternehmen einen Bericht über den Betrieb von mit Verbundstoff-Bremssohlen ausgerüsteten Güterwagen unter nordischen Winterbedingungen. Der Bericht enthält insbesondere eine Bewertung der Sicherheit und der Bremsleistung dieser Wagen sowie der bestehenden oder potenziellen unter nordischen Winterbedingungen anwendbaren betrieblichen und technischen Maßnahmen. Der Bericht wird veröffentlicht.

Wird in dem Bericht belegt, dass durch den Einsatz dieser Wagen unter nordischen Winterbedingungen Sicherheitsprobleme entstehen, die durch betriebliche und technische Maßnahmen nicht ohne schwerwiegende Beeinträchtigung des Schienengüterverkehrs lösbar sind, so schlägt die Kommission Änderungen dieser TSI vor, um diese Probleme zu lösen und gleichzeitig den grenzüberschreitenden Güterverkehr aus den und in die betroffenen nordischen Regionen aufrechtzuerhalten. Falls notwendig, könnte der Vorschlag insbesondere eine Ausnahme vorsehen, nach der eine begrenzte Anzahl von Güterwagen, die häufig in derartigem grenzüberschreitenden Güterverkehr eingesetzt werden, weiterhin auf leiseren Strecken in der Union betrieben werden darf, sowie etwaige Betriebsbeschränkungen, durch die sich die Auswirkungen des Einsatzes solcher Wagen auf leiseren Strecken begrenzen lassen und die mit dem Ziel der Aufrechterhaltung des vorgenannten grenzüberschreitenden Güterverkehrs vereinbar sind.

Wird die Änderung gemäß vorstehendem Absatz durchgeführt, so berichtet die Kommission anschließend jedes Jahr über die Fortschritte bei den technischen und betrieblichen Lösungen für den Betrieb von Güterwagen unter Winterbedingungen. Im Hinblick auf das Auslaufen der Ausnahme spätestens bis 2028 gibt die Kommission eine Schätzung der Anzahl der mit Grauguss-Bremssklötzen ausgerüsteten Wagen ab, die erforderlich ist, um den grenzüberschreitenden Verkehr aus den und in die betroffenen nordischen Regionen aufrechtzuerhalten.

(*) Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Abl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12).“

(4) Der Anhang der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 wird gemäß dem Anhang dieser Durchführungsverordnung geändert.

Artikel 2

(1) Die Anerkennungen von Konformitätsbewertungsstellen, die den Zwecken der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 dienen, bleiben auf der Grundlage jener Verordnung in der durch die vorliegende Verordnung geänderten Fassung weiterhin gültig.

(2) Die nach der Richtlinie 2008/57/EG benannten Konformitätsbewertungsstellen dürfen EG-Prüfbescheinigungen im Einklang mit dieser Verordnung so lange ausstellen, wie die Richtlinie 2008/57/EG in dem Mitgliedstaat ihrer Niederlassung gemäß Artikel 57 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 Anwendung findet, jedoch nicht länger als bis zum 15. Juni 2020.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 16. Mai 2019.

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER

ANHANG

Der Anhang der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 wird wie folgt geändert:

1. In Kapitel 1 wird „Richtlinie 2008/57/EG“ durch „Richtlinie (EU) 2016/797“ ersetzt.
2. Kapitel 1 Abschnitt 1.1 erhält folgende Fassung:

„1.1. **Technischer Anwendungsbereich**

1.1.1. *Fahrzeugspezifischer Anwendungsbereich*

Diese TSI gilt für alle Fahrzeuge, die unter die Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 (TSI LOC&PAS) und die Verordnung (EU) Nr. 321/2013 (TSI WAG) fallen.

1.1.2. *Betriebsspezifischer Anwendungsbereich*

Zusammen mit dem Beschluss 2012/757/EU der Kommission (*) (TSI OPE) gilt diese TSI für den Betrieb von Güterwagen, die auf als „leisere Strecken“ ausgewiesener Eisenbahninfrastruktur eingesetzt werden.

(*) Beschluss 2012/757/EU der Kommission vom 14. November 2012 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Änderung der Entscheidung 2007/756/EG (ABl. L 345 vom 15.12.2012, S. 1).“

3. Kapitel 2 erhält folgende Fassung:

„2. DEFINITION DES TEILSYSTEMS

Unter „Einheit“ sind Fahrzeuge zu verstehen, die dieser TSI unterliegen und damit Gegenstand des EG-Prüfverfahrens sind. In Kapitel 2 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 und Kapitel 2 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 wird beschrieben, woraus eine Einheit bestehen kann.

Die Anforderungen dieser TSI gelten für die folgenden, in Abschnitt 2 des Anhangs I der Richtlinie (EU) 2016/797 definierten Fahrzeugkategorien:

- a) Lokomotiven und Fahrzeuge für den Personenverkehr, einschließlich Diesel- oder elektrischen Triebfahrzeugen, Diesel- oder elektrischen Triebzügen, und Reisezugwagen. Fahrzeuge dieser Kategorie werden in Kapitel 2 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 näher bestimmt und in der vorliegenden TSI als Lokomotiven, elektrische Triebzüge (ETZ) oder Dieseltriebzüge (DTZ) und Reisezugwagen bezeichnet.
- b) Güterwagen, einschließlich Tiefladewagen, die für das gesamte Netz ausgelegt sind, und Fahrzeuge zur Beförderung von Lastkraftwagen. Fahrzeuge dieser Kategorie werden in Kapitel 2 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 näher bestimmt und in der vorliegenden TSI als Güterwagen bezeichnet.
- c) Spezialfahrzeuge, z. B. Bau- und Instandhaltungsfahrzeuge. Diese Kategorie wird in Kapitel 2 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 näher bestimmt. Dazu zählen Bau- und Instandhaltungsfahrzeuge sowie Infrastruktur-Prüffahrzeuge, die je nach Bauart in eine der Kategorien unter Buchstabe a oder b fallen.“

4. Kapitel 3 erhält folgende Fassung:

„3. GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

Alle in dieser TSI genannten Eckwerte müssen eine Verbindung zu mindestens einer der in Anhang III der Richtlinie (EU) 2016/797 genannten grundlegenden Anforderungen aufweisen. Diese Zuweisung ist in Tabelle 1 angegeben.

Tabelle 1

Eckwerte und ihre Verbindung zu den grundlegenden Anforderungen

Abschnitt	Eckwert	Grundlegende Anforderungen					
		Sicherheit	Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft	Gesundheit	Umweltschutz	Technische Kompatibilität	Zugänglichkeit
4.2.1	Grenzwerte für das Standgeräusch				1.4.4		

Abschnitt	Eckwert	Grundlegende Anforderungen					
		Sicherheit	Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft	Gesundheit	Umweltschutz	Technische Kompatibilität	Zugänglichkeit
4.2.2	Grenzwerte für das Anfahrgeräusch				1.4.4		
4.2.3	Grenzwerte für das Vorbeifahrgeräusch				1.4.4		
4.2.4	Grenzwerte für das Innengeräusch im Führerstand				1.4.4“		

5. Kapitel 4 wird wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 4.2 wird der Verweis auf „Artikel 5 Absatz 5 und Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG“ durch den Verweis auf „Artikel 4 Absatz 5 und Artikel 2 Absatz 13 der Richtlinie (EU) 2016/797“ ersetzt.
- b) Abschnitt 4.3 erhält folgende Fassung:

„4.3. Funktionale und technische Spezifikationen zu den Schnittstellen

Aus der vorliegenden TSI ergeben sich folgende Schnittstellen zum Teilsystem „Fahrzeuge“:

Schnittstelle zu den in Kapitel 2 Buchstaben a, b, c und e genannten Teilsystemen (siehe Verordnung (EU) Nr. 1302/2014) in Bezug auf

- das Standgeräusch,
- das Anfahrgeräusch (gilt nicht für Reisezugwagen),
- das Vorbeifahrgeräusch,
- das Innengeräusch im Führerstand, soweit anwendbar.

Schnittstelle zu den in Kapitel 2 Buchstabe d genannten Teilsystemen (siehe Verordnung (EU) Nr. 321/2013) in Bezug auf

- das Vorbeifahrgeräusch,
- das Standgeräusch.

Aus der vorliegenden TSI ergibt sich folgende Schnittstelle zum Teilsystem „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ (siehe Beschluss 2012/757/EU) in Bezug auf

- das Vorbeifahrgeräusch.“

c) Abschnitt 4.4 erhält folgende Fassung:

„4.4. Betriebsvorschriften

Die Anforderungen an die Betriebsvorschriften für das Teilsystem „Fahrzeuge“ sind in Abschnitt 4.4 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 sowie Abschnitt 4.4 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 beschrieben.

4.4.1. Besondere Vorschriften für den Betrieb von Güterwagen auf leiseren Strecken bei gestörtem Betrieb

Die Wiederherstellungsregelungen gemäß Nummer 4.2.3.6.3 des Anhangs des Beschlusses 2012/757/EU gelten auch für den Betrieb auf leiseren Strecken von Güterwagen, die nicht von Nummer 7.2.2.2 erfasst werden.

Diese Wiederherstellungsmaßnahme kann angewandt werden, um Kapazitätsbeschränkungen oder betriebsbedingten Einschränkungen aufgrund von Fahrzeugdefekten, extremen Witterungsbedingungen, Unfällen oder sonstigen Ereignissen sowie Störungen der Infrastruktur zu begegnen.

4.4.2. *Besondere Vorschriften für den Betrieb von Güterwagen auf leiseren Strecken bei Infrastukturarbeiten und Wageninstandhaltung*

Wenn das Instandhaltungswerk nur über eine leisere Strecke erreicht werden kann, muss zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten der Betrieb von Güterwagen, die nicht von Nummer 7.2.2.2 erfasst werden, auf leiseren Strecken möglich sein.

Für Infrastukturarbeiten, bei denen eine leisere Strecke die einzige geeignete Alternative ist, gelten die Wiederherstellungsregelungen gemäß Nummer 4.4.1.“

d) Abschnitt 4.5 erhält folgende Fassung:

„4.5. **Instandhaltungsvorschriften**

Die Anforderungen an die Instandhaltungsvorschriften für das Teilsystem „Fahrzeuge“ sind in Abschnitt 4.5 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 sowie in Abschnitt 4.5 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 beschrieben.“

6. In Kapitel 6 „Konformitätsbewertung und EG-Prüfung“ Nummer 6.2.2.3.2.1 „Lokomotiven, ETZ, DTZ und Reisezugwagen“ und Nummer 6.2.2.3.2.2 „Güterwagen“ wird die Angabe „V_{test}“ ersetzt durch „v_{test}“ (vier Ersetzungen).

7. Kapitel 7 wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt 7.2 erhält folgende Fassung:

„7.2. **Umsetzung der TSI bei bestehenden Teilsystemen**

Die von den Antragstellern und den Genehmigungsstellen bei Änderungen an bestehenden Fahrzeugen oder Fahrzeugtypen anzuwendenden Grundsätze sind in Nummer 7.1.2 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 sowie Abschnitt 7.2 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 festgelegt.

7.2.1. *Bestimmungen bei Änderungen an bestehenden Fahrzeugen oder Fahrzeugtypen*

Der Antragsteller muss sicherstellen, dass die Geräuschpegel von geänderten Fahrzeugen unter den in der zum Zeitpunkt der Erstzulassung des betreffenden Fahrzeugs geltenden TSI festgelegten Grenzwerten liegen. Falls zum Zeitpunkt der Erstzulassung keine TSI vorlag, so muss der Antragsteller sicherstellen, dass die Geräuschpegel der geänderten Fahrzeuge entweder nicht angestiegen sind oder unter den Grenzwerten liegen, die in der Entscheidung 2006/66/EG oder der Entscheidung 2002/735/EG festgelegt sind.

Ist eine Bewertung vorgeschrieben, so ist diese auf die von der Änderung betroffenen Eckwerte zu beschränken.

Bei Anwendung des vereinfachten Prüfverfahrens kann die ursprüngliche Einheit als Referenzeinheit gemäß den Bestimmungen in Abschnitt 6.2.3 verwendet werden.

Für den Austausch einer vollständigen Einheit oder von einem oder mehreren Fahrzeugen innerhalb einer Einheit (z. B. nach einer erheblichen Beschädigung) ist keine Konformitätsbewertung nach Maßgabe dieser TSI erforderlich, wenn die betreffende Einheit oder die jeweiligen Fahrzeuge mit der zu ersetzenden Einheit bzw. den zu ersetzenden Fahrzeugen identisch sind.

7.2.2. *Zusätzliche Bestimmungen für die Anwendung dieser TSI auf Bestandsgüterwagen*

Die Betriebsbeschränkung nach Artikel 5a dieser Verordnung gilt nicht für Güterwagen, die hauptsächlich auf Strecken mit einem Gefälle von mehr als 40 ‰ betrieben werden, für Güterwagen mit einer maximalen Betriebsgeschwindigkeit von mehr als 120 km/h, für Güterwagen mit einer maximalen Radsatzlast über 22,5 t, für ausschließlich für Infrastukturarbeiten eingesetzte Güterwagen und Güterwagen, die in Rettungszügen eingesetzt werden.

Wird ein Güterwagen mit leiseren Bremssohlen gemäß Nummer 7.2.2.1 ausgerüstet und werden dem Güterwagen keine zusätzlichen Geräuschquellen hinzugefügt, so ist ohne Prüfung davon auszugehen, dass die Anforderungen in Nummer 4.2.3 erfüllt sind.

7.2.2.1. **Leisere Bremssohlen**

Leisere Bremssohlen sind Bremssohlen, die einer der folgenden Kategorien angehören:

- in Anhang G der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 aufgeführte Bremssohlen;
- Bremssohlen, die nach dem Verfahren gemäß Anlage F dieser TSI bewertet wurden.

7.2.2.2. Auf leiseren Strecken betriebene Güterwagen

Güterwagen, die einer der nachstehenden Kategorien angehören, dürfen innerhalb ihres Verwendungsgebiets auf den leiseren Strecken eingesetzt werden:

- Güterwagen, die über eine EG-Prüferklärung nach Maßgabe der Entscheidung 2006/66/EG der Kommission über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems verfügen;
- Güterwagen, die über eine EG-Prüferklärung nach Maßgabe des Beschlusses 2011/229/EU der Kommission über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems verfügen;
- Güterwagen, die über eine EG-Prüferklärung nach Maßgabe dieser TSI verfügen;
- Güterwagen, die für die Betriebsbremsfunktion mit leiseren Bremssohlen gemäß Nummer 7.2.2.1 oder mit Scheibenbremsen ausgerüstet sind;
- Güterwagen, die für die Betriebsbremsfunktion mit den in Anlage E aufgeführten Verbundstoff-Bremssohlen ausgerüstet sind. Der Betrieb dieser Wagen auf den leiseren Strecken ist nach den in dieser Anlage beschriebenen Vorgaben zu begrenzen.“

b) Nummer 7.3.2.1 erhält folgende Fassung:

„7.3.2.1. Sonderfälle

a) Sonderfall Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Polen und Slowakei

(„P“) Für Einheiten in gemeinsamer Nutzung mit Drittstaaten, deren Spurweite sich von derjenigen des Hauptstreckennetzes in der Union unterscheidet, dürfen anstelle der Anforderungen dieser TSI auch nationale technische Regelungen angewendet werden.

b) Sonderfall Finnland

(„T“) Der Beschluss 2011/229/EU kann weiterhin auf Güterwagen angewandt werden, die ausschließlich im Hoheitsgebiet Finnlands eingesetzt werden, bis eine entsprechende technische Lösung für extreme winterliche Bedingungen gefunden wird, jedoch nur bis spätestens 31. Dezember 2032. Der Betrieb von Güterwagen aus anderen Mitgliedstaaten im finnischen Schienennetz darf dadurch nicht behindert werden.“

c) In Nummer 7.3.2.2 Buchstabe a wird Unterabsatz 2 gestrichen.

d) Nummer 7.3.2.4 erhält folgende Fassung:

„7.3.2.4. Grenzwerte für das Vorbeifahrgeräusch (4.2.3)

a) Sonderfall Kanaltunnel

(„P“) Für den Kanaltunnel gelten die Grenzwerte für das Vorbeifahrgeräusch nicht für Güterwagen, die für die Beförderung von Lastkraftwagen zwischen Coquelles (Frankreich) und Folkestone (Vereinigtes Königreich) bestimmt sind.

b) Sonderfall Schweden

(„T“) Für Lokomotiven mit einer Gesamtraktionsleistung über 6 000 kW und einer höchstzulässigen Achslast über 25 t dürfen die Grenzwerte für das Vorbeifahrgeräusch $L_{pA\ddot{a}q, Tp}$ (80 km/h) gemäß Tabelle 4 auf 85 dB erhöht werden.“

e) Der folgende Abschnitt 7.4 wird angefügt:

„7.4. **Besondere Durchführungsvorschriften**

7.4.1. *Besondere Durchführungsvorschriften für die Anwendung dieser TSI auf Bestandsgüterwagen (Nummer 7.2.2)*

a) *Besondere Durchführungsvorschriften für die Anwendung dieser TSI auf Bestandsgüterwagen im Kanaltunnel*

(„P“) Güterzüge, die aus Güterwagen bestehen, die für die Beförderung von Lastkraftwagen zwischen Coquelles (Frankreich) und Folkestone (Vereinigtes Königreich) bestimmt sind, werden bei der Berechnung der im Jahresdurchschnitt täglich während der Nachtzeit verkehrenden Güterzüge nicht berücksichtigt.

- b) Besondere Durchführungsvorschriften für die Anwendung dieser TSI auf Bestandsgüterwagen in Finnland und Schweden

(„T“) Aufgrund von Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Einsatz von Verbundstoff-Bremssohlen unter extremen Winterbedingungen findet das Konzept der leiseren Strecken bis zum 31. Dezember 2032 keine Anwendung auf das finnische und das schwedische Streckennetz. Der Betrieb von Güterwagen aus anderen Mitgliedstaaten im finnischen und schwedischen Schienennetz darf dadurch nicht behindert werden.“

7.4.2. Besondere Durchführungsvorschriften für den Betrieb von Güterwagen auf leiseren Strecken (Nummer 7.2.2.2)

- a) Besondere Durchführungsvorschriften für den Betrieb von Güterwagen auf leiseren Strecken in Belgien

(„T“) Neben den in Nummer 7.2.2.2 genannten Güterwagen dürfen die folgenden Bestandsgüterwagen auf leiseren Strecken im Hoheitsgebiet Belgiens eingesetzt werden:

- Güterwagen mit Radreifen bis zum 31. Dezember 2026
- Güterwagen, die für den Austausch der Grauguss-Bremklötze gegen Verbundstoff-Bremssohlen den Einbau eines Knickventils erfordern, bis zum 31. Dezember 2026
- Güterwagen mit Grauguss-Bremklötzen, bei denen die Räder für die Umrüstung auf Verbundstoff-Bremssohlen durch solche ersetzt werden müssen, die den Anforderungen in EN 13979-1:2003 +A2:2011 entsprechen, bis zum 31. Dezember 2026

- b) Besondere Durchführungsvorschriften für den Betrieb von Güterwagen auf leiseren Strecken des Kanaltunnels

(„P“) Neben den in Nummer 7.2.2.2 genannten Güterwagen dürfen die folgenden Bestandsgüterwagen auf leiseren Strecken innerhalb der Kanaltunnel-Konzession eingesetzt werden:

Güterwagen, die für die Beförderung von Lastkraftwagen zwischen Coquelles (Frankreich) und Folkestone (Vereinigtes Königreich) bestimmt sind

- c) Besondere Durchführungsvorschriften für den Betrieb von Güterwagen auf leiseren Strecken in der Tschechischen Republik

(„T“) Neben den in Nummer 7.2.2.2 genannten Güterwagen dürfen die folgenden Bestandsgüterwagen auf leiseren Strecken im Hoheitsgebiet der Tschechischen Republik eingesetzt werden:

- Güterwagen mit Radreifen bis zum 31. Dezember 2026
- Güterwagen mit Lagern des Typs 59V bis zum 31. Dezember 2034
- Güterwagen, die für den Austausch der Grauguss-Bremklötze gegen Verbundstoff-Bremssohlen den Einbau eines Knickventils erfordern, bis zum 31. Dezember 2034
- Güterwagen mit Bremskonfiguration 1Bg oder 1Bgu und Grauguss-Bremklötzen bis zum 31. Dezember 2036
- Güterwagen mit Grauguss-Bremklötzen, bei denen die Räder für die Umrüstung auf Verbundstoff-Bremssohlen durch solche ersetzt werden müssen, die den Anforderungen in EN 13979-1:2003 +A2:2011 entsprechen, bis zum 31. Dezember 2029

Auch für Bestandsgüterwagen, die unter keinen der fünf Punkte in obiger Aufzählung fallen und für die bis zum 31. Dezember 2030 keine Eins-zu-Eins-Lösung für den Austausch der Grauguss-Bremklötze besteht, ist die Verwendung von Verbundstoff-Bremssohlen auf den leiseren Strecken nicht vorgeschrieben.

- d) Besondere Durchführungsvorschriften für den Betrieb von Güterwagen auf leiseren Strecken in Frankreich

(„T“) Neben den in Nummer 7.2.2.2 genannten Güterwagen dürfen die folgenden Bestandsgüterwagen auf leiseren Strecken im Hoheitsgebiet Frankreichs eingesetzt werden:

- Güterwagen mit Bremskonfiguration 1Bg oder 1Bgu und Grauguss-Bremklötzen bis zum 31. Dezember 2030
- Güterwagen mit kleinen Rädern (Durchmesser unter 920 mm) bis zum 31. Dezember 2030

- e) Besondere Durchführungsvorschriften für den Betrieb von Güterwagen auf leiseren Strecken in Italien
- („T“) Neben den in Nummer 7.2.2.2 genannten Güterwagen dürfen die folgenden Bestandsgüterwagen auf leiseren Strecken im Hoheitsgebiet Italiens eingesetzt werden:
- Güterwagen mit Radreifen bis zum 31. Dezember 2026
 - Güterwagen, die für den Austausch der Grauguss-Bremsklötze gegen Verbundstoff-Bremssohlen den Einbau eines Knickventils erfordern, bis zum 31. Dezember 2026
 - Güterwagen mit Grauguss-Bremsklötzen, bei denen die Räder für die Umrüstung auf Verbundstoff-Bremssohlen durch solche ersetzt werden müssen, die den Anforderungen in EN 13979-1:2003 +A2:2011 entsprechen, bis zum 31. Dezember 2026
- Auch für Bestandsgüterwagen, die unter keinen der drei Punkte in obiger Aufzählung fallen und für die bis zum 31. Dezember 2030 keine Eins-zu-Eins-Lösung für den Austausch der Grauguss-Bremsklötze besteht, ist die Verwendung von Verbundstoff-Bremssohlen auf den leiseren Strecken nicht vorgeschrieben.
- f) Besondere Durchführungsvorschriften für den Betrieb von Güterwagen auf leiseren Strecken in Polen
- („T“) Neben den in Nummer 7.2.2.2 genannten Güterwagen dürfen bis zum 31. Dezember 2036 die folgenden Bestandswagen auf leiseren Strecken im Hoheitsgebiet Polens eingesetzt werden:
- Güterwagen mit Radreifen
 - Güterwagen mit Bremskonfiguration 1Bg oder 1Bgu und Grauguss-Bremsklötzen
 - Für S-Verkehr ausgelegte Güterwagen, die mit einer Bremse für Verkehre mit $V_{\text{Max}} = 120$ km/h „ss“ und Grauguss-Bremsklötzen ausgerüstet sind
 - Güterwagen, die mit Grauguss-Bremsklötzen ausgerüstet und für den Verkehr mit $V_{\text{Max}} = 120$ km/h „ss“ ausgelegt sind und bei denen die Umrüstung auf LL-Bremssohlen die Montage von Rädern, die den Anforderungen in EN 13979-1:2003+A2:2011 entsprechen, und den Einbau eines Knickventils erfordern würde.
- g) Besondere Durchführungsvorschriften für den Betrieb von Güterwagen auf leiseren Strecken in der Slowakei
- („T“) Neben den in Nummer 7.2.2.2 genannten Güterwagen dürfen die folgenden Bestandsgüterwagen auf leiseren Strecken im Hoheitsgebiet der Slowakei eingesetzt werden:
- Güterwagen mit Radreifen bis zum 31. Dezember 2026
 - Güterwagen mit Drehgestellen des Typs 26-2.8 und Grauguss-Bremsklötzen P10 bis zum 31. Dezember 2036
 - Güterwagen, die für den Austausch der Grauguss-Bremsklötze gegen Verbundstoff-Bremssohlen den Einbau eines Knickventils erfordern, bis zum 31. Dezember 2036
- („P“) Güterwagen mit 2TS-Drehgestellen, die durch Drehgestellwechsel am Grenzbahnhof für den Verkehr zwischen der Slowakei und Drittländern bestimmt sind
- h) Besondere Durchführungsvorschriften für den Betrieb von Güterwagen auf leiseren Strecken im Vereinigten Königreich (Großbritannien)
- („P“) Vorhandene Einheiten, die ausschließlich für den Betrieb im britischen Netz bestimmt und mit Verbundstoff-Bremssohlen ausgerüstet sind, die in GMGN 2688 veröffentlicht wurden, dürfen auf leiseren Strecken eingesetzt werden
- („T“) Folgende Arten von Bestandsgüterwagen, die mit Grauguss-Bremsklötzen ausgerüstet und für den Betrieb im britischen Netz bestimmt sind, dürfen auf leiseren Strecken eingesetzt werden:
- Güterwagen mit einem nicht von der UIC zugelassenen Bremssystem, für die bis zum 31. Dezember 2030 keine kompatiblen leisen Bremssohlen für die Umrüstung zur Verfügung stehen;
 - Güterwagen mit einem bauartbedingten Bremsweg von 810 m oder weniger bei einer Geschwindigkeit von 60 mph in Bremsstellung G bzw. 75 mph in Bremsstellung P, wenn sie in Zügen zusammen mit anderen Wagen eingesetzt werden, deren Bremsweg den einschlägigen nationalen technischen Vorschriften des Vereinigten Königreichs (GB) entspricht, bis zum 31. Dezember 2030;
 - Güterwagen, die ausschließlich für den Transport kerntechnischer Erzeugnisse verwendet werden, bis zum 31. Dezember 2050.“

8. In Anlage A „Offene Punkte“ wird der Wortlaut „Diese TSI enthält keine offenen Punkte“ durch folgende Tabelle ersetzt:

„Element des Teilsystems ‚Fahrzeuge‘“	Abschnitt dieser TSI	Technischer Aspekt, der in der vorliegenden TSI nicht behandelt wird	Bemerkungen
Leisere Bremssohlen	7.2.2.1 und Anlage F	Bewertung der akustischen Eigenschaften von Bremssohlen	Alternative technische Lösung verfügbar (siehe Nummer 7.2.2)“

9. Folgende Anlagen D, E und F werden angefügt:

„Anlage D

Leisere Strecken

D.1 Bestimmung von leiseren Strecken

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (im Folgenden die „Agentur“) gemäß Artikel 5c Absatz 1 dieser Verordnung eine Liste der leiseren Strecken in einem Format, das eine Weiterverarbeitung durch die Nutzer mit IT-Programmen ermöglicht. Die Liste enthält mindestens folgende Angaben:

- Anfangs- und Endpunkt der leiseren Strecken und die entsprechenden Streckenabschnitte unter Verwendung der im Register gemäß dem Durchführungsbeschluss 2014/880/EU der Kommission (*) (RINF) festgelegten geografischen Codes. Befindet sich einer dieser Punkte an der Grenze des Mitgliedstaats, so ist dies anzugeben.
- Bestimmung der einzelnen Abschnitte der leiseren Strecke

Die Liste wird nach folgender Vorlage erstellt:

Leisere Strecke	Streckenabschnitte	Eindeutige Abschnittskennung	Die leisere Strecke beginnt/endet an der Grenze des Mitgliedstaats
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	Nein
	Punkt G — Punkt H	502	
	Punkt H — Punkt I	503	

Darüber hinaus steht es den Mitgliedstaaten frei, Karten zur Veranschaulichung der leiseren Strecken bereitzustellen. Alle Listen und Karten werden spätestens neun Monate nach dem 27.5.2019 auf der Website der Agentur (<http://www.era.europa.eu>) veröffentlicht.

Spätestens zu demselben Zeitpunkt setzt die Agentur die Kommission über die Listen und Karten der leiseren Strecken in Kenntnis. Die Kommission unterrichtet die Mitgliedstaaten entsprechend durch den nach Artikel 51 der Richtlinie (EU) 2016/797 eingesetzten Ausschuss.

D.2 Aktualisierung der leiseren Strecken

Die für die Aktualisierung der leiseren Strecken gemäß Artikel 5c Absatz 2 dieser Verordnung verwendeten Güterverkehrsdaten beziehen sich auf die der Aktualisierung vorhergehenden letzten drei Jahre, für welche Daten vorliegen. Weicht der Güterverkehr aufgrund außergewöhnlicher Umstände in einem bestimmten Jahr von dieser Durchschnittszahl um mehr als 25 % ab, so kann der betreffende Mitgliedstaat die Durchschnittszahl auf der Grundlage der beiden anderen Jahre berechnen. Die Mitgliedstaaten teilen der Agentur die aktualisierten leiseren Strecken mit.

Die als „leiser“ ausgewiesenen Strecken werden auch nach der Aktualisierung weiterhin als solche geführt, es sei denn, das Verkehrsaufkommen geht in dem betreffenden Zeitraum um mehr als 50 % zurück und die Zahl der täglich während der Nachtzeit verkehrenden Güterzüge ist im Durchschnitt kleiner als 12.

Bei neuen und ausgebauten Strecken wird für die Ausweisung als „leisere“ Strecken das zu erwartende Verkehrsaufkommen zugrunde gelegt.

Die Agentur veröffentlicht die Listen und Karten der aktualisierten leiseren Strecken spätestens drei Monate nach deren Eingang auf ihrer Website (<http://www.era.europa.eu>); sie finden ein Jahr nach ihrer Veröffentlichung zum darauf folgenden Fahrplanwechsel im Dezember Anwendung.

Die Agentur setzt die Kommission über alle Änderungen der leiseren Strecken in Kenntnis. Die Kommission unterrichtet die Mitgliedstaaten über diese Änderungen durch den nach Artikel 51 der Richtlinie (EU) 2016/797 eingesetzten Ausschuss.

(*) Durchführungsbeschluss 2014/880/EU der Kommission vom 26. November 2014 zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2011/633/EU der Kommission (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 489).

Anlage E

Ältere Verbundstoff-Bremssohlen

E.1 Ältere Verbundstoff-Bremssohlen im internationalen Verkehr

Bestandsgüterwagen, die mit den nachstehend aufgeführten Bremssohlen ausgerüstet sind, dürfen bis zu dem in Anlage N zum UIC-Merkblatt 541-4 genannten Termin innerhalb ihres Verwendungsgebiets auf den leiseren Strecken betrieben werden.

Hersteller/Name des Produkts	Bezeichnung/Art der Bremssohle	Reibwertkategorie
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe — gesintert)
Jurid	738	K (Fe — gesintert)

Güterwagen, die mit älteren Verbundstoffsohlen ausgerüstet sind, die nicht in der vorstehenden Tabelle aufgeführt sind, für die aber gemäß der Entscheidung 2004/446/EG oder der Entscheidung 2006/861/EG bereits eine Genehmigung für den internationalen Verkehr erteilt wurde, dürfen innerhalb des Verwendungsgebiets, für das ihre Zulassung gilt, unbefristet weiter eingesetzt werden.

E.2 Ältere Verbundstoff-Bremssohlen im Inlandsverkehr

Bestandsgüterwagen, die mit den nachstehend aufgeführten Bremssohlen ausgerüstet sind, dürfen nur in den Schienennetzen der Mitgliedstaaten ihres Verwendungsgebiets, einschließlich der leiseren Strecken, eingesetzt werden.

Hersteller/Name des Produkts	Bezeichnung/Art der Bremssohle	Mitgliedstaat	Bemerkungen
Cobra/Wabco	V133	Italien	
Cofren	S153	Schweden	

Hersteller/Name des Produkts	Bezeichnung/Art der Bremssohle	Mitgliedstaat	Bemerkungen
Cofren	128	Schweden	
Cofren	229	Italien	
ICER	904	Spanien, Portugal	
ICER	905	Spanien, Portugal	
Jurid	838	Spanien, Portugal	

Anlage F

Beurteilung der akustischen Eigenschaften von Bremssohlen

Dieses Verfahren dient dazu, die akustischen Eigenschaften einer Verbundstoff-Bremssohle auf Ebene der Interoperabilitätskomponente nachzuweisen.

Dieses Verfahren ist ein offener Punkt im Sinne von Artikel 4 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2016/797.“
