

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/774 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Μαΐου 2019

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 όσον αφορά την εφαρμογή της τεχνικής προδιαγραφής διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Θόρυβος» στις υφιστάμενες εμπορευματικές φορτάμαξες

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 11,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾ (οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο) παρέχει τη βάση για την ανάπτυξη και τη συμπλήρωση της υφιστάμενης δέσμης κοινοτικών μέτρων που αφορούν τον θόρυβο που εκπέμπεται, μεταξύ άλλων, από σιδηροδρομικά οχήματα.
- (2) Ο περιβαλλοντικός θόρυβος, και ιδίως ο θόρυβος από τους σιδηροδρόμους, εξακολουθεί να αποτελεί σοβαρή απειλή για την ανθρώπινη υγεία, όπως προκύπτει από την αξιολόγηση της οδηγίας για τον περιβαλλοντικό θόρυβο ⁽³⁾ και την έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας για τον περιβαλλοντικό θόρυβο ⁽⁴⁾.
- (3) Η οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο εφαρμόζεται γενικώς σε διαδρομές στις οποίες διακινούνται περισσότεροι από 30 000 συρμοί, τόσο εμπορευματικοί όσο και επιβατικοί, ωστόσο, για την ανάπτυξη της έννοιας των «διαδρομών χαμηλότερου θορύβου» ήταν απαραίτητο να εξεταστούν οι διαδρομές με σημαντική εμπορευματική κυκλοφορία κατά τις νυκτερινές ώρες.
- (4) Υπάρχει κίνδυνος τα υπερβολικά επίπεδα θορύβου από τις σιδηροδρομικές μεταφορές να οδηγήσουν στην ανάλυση μη συντονισμένης μονομερούς δράσης από ορισμένα κράτη μέλη. Τα εν λόγω μέτρα θα μπορούσαν να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στις ευρωπαϊκές οικονομίες και να οδηγήσουν σε αντιστροφή από τις σιδηροδρομικές στις οδικές μεταφορές. Επιπλέον, τα μέτρα αυτά ενδέχεται να υπονομεύσουν τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων της Ένωσης. Απαιτείται η εξεύρεση λύσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο, δεδομένου ότι η πλειονότητα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ένωση είναι διεθνής.
- (5) Η εφαρμογή της τεχνικής προδιαγραφής διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Θόρυβος» του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ένωση («NOI TSI»), όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 της Επιτροπής ⁽⁵⁾, στις υφιστάμενες φορτάμαξες θα πρέπει, ως εκ τούτου, να μειώσει σημαντικά τα μέγιστα επίπεδα εκπομπών θορύβου. Ένας από τους πλέον αποτελεσματικούς τρόπους μετριασμού του θορύβου από τις σιδηροδρομικές μεταφορές είναι η μετασκευή των υφιστάμενων εμπορευματικών φορταμαξών με τροχοπέδιλα από σύνθετο υλικό. Η εν λόγω τεχνική λύση μειώνει τον σιδηροδρομικό θόρυβο έως και 10 dB που αντιστοιχεί σε μείωση έως 50 % του θορύβου που ακούει ο άνθρωπος.
- (6) Στις 22 Σεπτεμβρίου 2017 η Επιτροπή ζήτησε από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ο Οργανισμός») να εκδώσει, δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, σύσταση για αναθεώρηση της NOI TSI, με σκοπό, αφενός, να καθοριστεί η εφαρμογή της NOI TSI στις υφιστάμενες εμπορευματικές φορτάμαξες στο πλαίσιο της στρατηγικής για «διαδρομές χαμηλότερου θορύβου» και, αφετέρου, να εναρμονιστεί η NOI TSI με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797.
- (7) Το πρόβλημα του θορύβου από τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές θα πρέπει να αντιμετωπιστεί όπου συνιστά σοβαρή όχληση και απειλή για την υγεία. Για τον λόγο αυτόν και δεδομένου ότι οι εμπορευματικές αμαξοστοιχίες που κινούνται τις νυκτερινές ώρες προκαλούν ιδιαίτερη όχληση, ο ορισμός των διαδρομών χαμηλότερου θορύβου θα πρέπει να διατυπωθεί με βάση την ένταση της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κυκλοφορίας κατά τις νυκτερινές ώρες.

⁽¹⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44).

⁽²⁾ Οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου (ΕΕ L 189 της 18.7.2002, σ. 12).

⁽³⁾ Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής για την αξιολόγηση REFIT της οδηγίας 2002/49/ΕΚ σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου [SWD(2016) 454 final].

⁽⁴⁾ Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας για τον περιβαλλοντικό θόρυβο σύμφωνα με το άρθρο 11 της οδηγίας 2002/49/ΕΚ [COM(2017) 151 final].

⁽⁵⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Θόρυβος» και με την τροποποίηση της απόφασης 2008/232/ΕΚ και την κατάργηση της απόφασης 2011/229/ΕΕ (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 421).

- (8) Η ημερομηνία εφαρμογής της καθιέρωσης διαδρομών χαμηλότερου θορύβου θα πρέπει να καθορίζεται λαμβανομένων υπόψη διαφόρων παραμέτρων, όπως η πρόοδος των δραστηριοτήτων μετασκευής στα διάφορα κράτη μέλη, ο ρυθμός ανανέωσης του σιδηροδρομικού εμπορευματικού στόλου, ο κύκλος συντήρησης των εμπορευματικών φορταμαξών, η παραγωγική ικανότητα των κατασκευαστών τροχοπέδων από σύνθετο υλικό και η διαθεσιμότητα μηχανοστασίων. Η ημερομηνία θα πρέπει να εναρμονίζεται με την περιοδική αλλαγή του πίνακα δρομολογίων, σύμφωνα με το παράρτημα VII της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁶⁾.
- (9) Εφόσον η ένταση της κυκλοφορίας μπορεί να υπόκειται σε διακυμάνσεις, ο κατάλογος διαδρομών χαμηλότερου θορύβου θα πρέπει να επικαιροποιείται ανά τακτά χρονικά διαστήματα ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι εν λόγω αλλαγές και, παράλληλα, να διασφαλίζεται σταθερό πλαίσιο επί σειρά ετών. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο τα κράτη μέλη να επικαιροποιούν τον κατάλογο διαδρομών χαμηλότερου θορύβου τουλάχιστον κάθε πέντε έτη μετά την 8η Δεκεμβρίου 2024. Επιπλέον, πριν από την πρώτη επικαιροποίηση, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την πρόοδο των δραστηριοτήτων μετασκευής και τις επιπτώσεις της καθιέρωσης διαδρομών χαμηλότερου θορύβου στον κλάδο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.
- (10) Δεδομένων των ανησυχιών που διατυπώθηκαν από ορισμένους ενδιαφερόμενους φορείς αναφορικά με τη λειτουργία φορταμαξών εφοδιασμένων με τροχοπέδιλα από σύνθετο υλικό υπό Βόρειες χειμερινές συνθήκες, η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον Οργανισμό, θα πρέπει να συνεχίσει να αναλύει τα προβλήματα και τις πιθανές λύσεις. Έως τον Ιούνιο του 2020 θα πρέπει να έχει εκτιμήσει κατά πόσον χρειάζεται τροποποίηση της παρούσας ΤΠΔ, πιθανώς με τη μορφή εξαιρέσης που θα επιτρέπει τη συνέχιση της λειτουργίας περιορισμένου αριθμού φορταμαξών με πέδιλα από χυτοσίδηρο σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου, ώστε να διατηρηθεί η διασυνοριακή σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία προς και από τις θιγόμενες Βόρειες περιφέρειες. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των συνηδικών αρχών, ο αριθμός φορταμαξών που χρησιμοποιούνται στην εν λόγω κυκλοφορία δεν υπερβαίνει συνολικά τις 17 500.
- (11) Η καθιέρωση διαδρομών χαμηλότερου θορύβου θα πρέπει να συμπληρώνει άλλες δράσεις σε ενωσιακό επίπεδο οι οποίες αποσκοπούν στη μείωση του θορύβου από τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως, μεταξύ άλλων, η χρηματοδότηση δραστηριοτήτων μετασκευής στο πλαίσιο του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» ⁽⁷⁾, πόροι από τα ΕΔΕΤ ⁽⁸⁾, συστήματα διαφοροποιημένων αναλόγων του θορύβου τελών πρόσβασης στην τροχιά ⁽⁹⁾ και η ανάπτυξη νέων τεχνικών λύσεων στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας Shift2Rail ⁽¹⁰⁾.
- (12) Προκειμένου να διασφαλιστεί αποτελεσματική εφαρμογή των διαδρομών χαμηλότερου θορύβου θα πρέπει να υπάρξει στενή συνεργασία των αντίστοιχων αρμόδιων εθνικών αρχών.
- (13) Δεδομένου ότι οι τροποποιήσεις έχουν άμεσο αντίκτυπο στο κοινωνικό περιβάλλον των εργαζομένων του κλάδου και στους πελάτες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, πραγματοποιήθηκε διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους και τους πελάτες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, όπως απαιτείται βάσει των άρθρων 6 και 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹¹⁾.
- (14) Κατά την αναθεώρηση της παρούσας ΤΠΔ από τον Οργανισμό διενεργήθηκε εκτίμηση επιπτώσεων, σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
- (15) Στις 29 Μαΐου 2018 ο Οργανισμός εξέδωσε σύσταση σχετικά με τις τροποποιήσεις της NOI TSI όσον αφορά την εφαρμογή των διατάξεων της στις υφιστάμενες φορτάμαξες.
- (16) Επιπλέον, στις 29 Νοεμβρίου 2018 ο Οργανισμός εξέδωσε σύσταση σχετικά με την τροποποίηση της NOI TSI ώστε ο παρών κανονισμός να ευθυγραμμιστεί με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797.
- (17) Δυνάμει της κατ' εξουσιοδότηση απόφασης (ΕΕ) 2017/1474 της Επιτροπής ⁽¹²⁾, οι ΤΠΔ πρέπει να επισημαίνουν εάν οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης που έχουν ήδη κοινοποιηθεί βάσει προηγούμενης έκδοσης ΤΠΔ πρέπει να κοινοποιηθούν εκ νέου και εάν πρέπει να εφαρμοστεί απλουστευμένη διαδικασία κοινοποίησης. Ο παρών κανονισμός επιφέρει περιορισμένες αλλαγές και δεν είναι απαραίτητο να κοινοποιηθούν εκ νέου οι οργανισμοί που έχουν ήδη κοινοποιηθεί βάσει προηγούμενης έκδοσης της ΤΠΔ.

⁽⁶⁾ Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32).

⁽⁷⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και (ΕΚ) αριθ. 67/2010 (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 129).

⁽⁸⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1300/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2013, σχετικά με το Ταμείο Συνοχής και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1084/2006 (ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 281) και κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1301/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2013, σχετικά με το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και για τη θέσπιση ειδικών διατάξεων σχετικά με τον στόχο «Επενδύσεις στην ανάπτυξη και την απασχόληση» και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1080/2006 (ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 289).

⁽⁹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/429 της Επιτροπής, της 13ης Μαρτίου 2015, σχετικά με τις ακολουθητέες διαδικασίες για την εφαρμογή της χρέωσης του κόστους των επιπτώσεων του θορύβου (ΕΕ L 70 της 14.3.2015, σ. 36).

⁽¹⁰⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 642/2014 του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 2014, για τη σύσταση της κοινής επιχείρησης Shift2Rail (ΕΕ L 177 της 17.6.2014, σ. 9).

⁽¹¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 1).

⁽¹²⁾ Κατ' εξουσιοδότηση απόφαση (ΕΕ) 2017/1474 της Επιτροπής, της 8ης Ιουνίου 2017, προς συμπλήρωση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τους ειδικούς στόχους για την κατάρτιση, έκδοση και αναθεώρηση των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΕΕ L 210 της 15.8.2017, σ. 5).

- (18) Ο παρών κανονισμός τροποποιεί την NOI TSI ώστε να επιτευχθεί περαιτέρω η διαλειτουργικότητα εντός του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης, να βελτιωθούν και να αναπτυχθούν οι διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές, να προωθηθεί η προοδευτική δημιουργία της εσωτερικής αγοράς και να συμπληρωθεί η NOI TSI με σκοπό να καλυφθούν βασικές απαιτήσεις. Καθιστά εφικτή την επίτευξη των στόχων και την τήρηση των βασικών απαιτήσεων τόσο της οδηγίας 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹³⁾ όσο και της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Ως εκ τούτου, η παρών κανονισμός θα πρέπει να ισχύει άμεσα σε όλα τα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων των κρατών μελών που κοινοποίησαν στον Οργανισμό και την Επιτροπή, δυνάμει του άρθρου 57 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, ότι παρέτειναν την προθεσμία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και, επομένως, εξακολουθούν να εφαρμόζουν την οδηγία 2008/57/EK το αργότερο έως τις 15 Ιουνίου 2020. Οι κοινοποιηθέντες οργανισμοί οι οποίοι λειτουργούν στα κράτη μέλη δυνάμει της οδηγίας 2008/57/EK και παρέτειναν την προθεσμία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο θα πρέπει να μπορούν να εκδίδουν πιστοποιητικό επαλήθευσης «ΕΚ» σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό για όσο διάστημα η οδηγία 2008/57/EK εφαρμόζεται στο κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένοι.
- (19) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 θα πρέπει να τροποποιηθεί, προκειμένου να εναρμονιστεί ο παρών κανονισμός με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και να εφαρμοστεί στις υφιστάμενες εμπορευματικές φορτάμαξες στο πλαίσιο της στρατηγικής για διαδρομές χαμηλότερου θορύβου, καθώς και να προβλεφθεί διαδικασία αξιολόγησης των ακουστικών επιδόσεων των τροχοπεδίων από σύνθετο υλικό. Η εν λόγω διαδικασία, όπως προβλέπεται στην παρούσα τροποποίηση, θα πρέπει να καταστεί ανοικτό σημείο κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
- (20) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 51 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 τροποποιείται ως εξής:

(1) Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Όσον αφορά τις ειδικές περιπτώσεις που αναφέρονται στο τμήμα 7.3.2 του παραρτήματος, οι όροι που πρέπει να πληρούνται για την επαλήθευση των βασικών απαιτήσεων που προβλέπονται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 είναι αυτοί που καθορίζονται στο τμήμα 7.3.2 του παραρτήματος ή αυτοί που καθορίζονται από εθνικούς κανόνες οι οποίοι ισχύουν στο κράτος μέλος το οποίο αποτελεί τμήμα της περιοχής χρήσης των καλυπτόμενων από τον παρόντα κανονισμό οχημάτων».

β) η παράγραφος 2 στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) τους οργανισμούς που έχουν οριστεί για τη διενέργεια των σχετικών με τους εθνικούς κανόνες διαδικασιών αξιολόγησης και επαλήθευσης της συμμόρφωσης ως προς τις ειδικές περιπτώσεις που καθορίζονται στο τμήμα 7.3.2 του παραρτήματος».

(2) Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 4, η παραπομπή στο «άρθρο 6 της οδηγίας 2008/57/EK» αντικαθίσταται από παραπομπή στο «άρθρο 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797».

β) στην παράγραφο 5, η παραπομπή στην «οδηγία 2008/57/EK» αντικαθίσταται από παραπομπή στην «οδηγία (ΕΕ) 2016/797».

(3) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα 5α, 5β, 5γ, 5δ και 5ε:

«Άρθρο 5α

Από τις 8 Δεκεμβρίου 2024, οι φορτάμαξες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 321/2013 και δεν καλύπτονται από το σημείο 7.2.2.2 του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού δεν κινούνται σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου.

Άρθρο 5β

«Διαδρομή χαμηλότερου θορύβου»: τμήμα της σιδηροδρομικής υποδομής ελάχιστου μήκους 20 km επί του οποίου ο μέσος αριθμός των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που κινούνται καθημερινά κατά τις νυκτερινές ώρες, όπως αυτές ορίζονται στην εθνική νομοθεσία για τη μεταφορά της οδηγίας 2002/49/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*), είναι μεγαλύτερος από 12. Η εμπορευματική κυκλοφορία κατά τα έτη 2015, 2016 και 2017 αποτελεί τη

⁽¹³⁾ Οδηγία 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1).

βάση για τον υπολογισμό του εν λόγω μέσου αριθμού. Σε περίπτωση που, λόγω εξαιρετικών περιστάσεων, η εμπορευματική κυκλοφορία διαφέρει ένα δεδομένο έτος από τον εν λόγω μέσο αριθμό κατά περισσότερο από 25 %, το οικείο κράτος μέλος μπορεί να υπολογίζει τον μέσο αριθμό βάσει των άλλων δύο ετών.

Άρθρο 5γ

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν διαδρομές χαμηλότερου θορύβου σύμφωνα με το άρθρο 5β και τη διαδικασία που προβλέπεται στο προσάρτημα Δ.1 του παραρτήματος. Κοινοποιούν στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ο Οργανισμός») κατάλογο διαδρομών χαμηλότερου θορύβου, το αργότερο έξι μήνες από την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος κανονισμού. Ο Οργανισμός δημοσιεύει τους εν λόγω καταλόγους στον ιστότοπό του.

2. Τα κράτη μέλη επικαιροποιούν τον κατάλογο διαδρομών χαμηλότερου θορύβου τουλάχιστον κάθε πέντε έτη μετά την 8η Δεκεμβρίου 2024, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο προσάρτημα Δ.2 του παραρτήματος.

Άρθρο 5δ

Έως την 31η Δεκεμβρίου 2028, η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή των διαδρομών χαμηλότερου θορύβου, ιδίως όσον αφορά την πρόοδο των δραστηριοτήτων μετασκευής φορταμαξών και τις επιπτώσεις της καθιέρωσης διαδρομών χαμηλότερου θορύβου, αφενός, στη συνολική έκθεση του πληθυσμού στον θόρυβο και, αφετέρου, στην ανταγωνιστικότητα του κλάδου σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

Άρθρο 5ε

Έως τις 30 Ιουνίου 2020, η Επιτροπή εκδίδει έκθεση σχετικά με τη λειτουργία φορταμαξών εξοπλισμένων με τροχοπέδila από σύνθετο υλικό υπό Βόρειες χειμερινές συνθήκες, βασισμένη σε αποδεικτικά στοιχεία που συλλέγουν ο Οργανισμός, οι εθνικές αρχές ασφαλείας και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Ειδικότερα, η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει αξιολόγηση των επιδόσεων ασφαλείας και πέδησης των εν λόγω φορταμαξών, καθώς και υφιστάμενα ή πιθανά επιχειρησιακά και τεχνικά εφαρμοστέα μέτρα υπό Βόρειες χειμερινές συνθήκες. Η έκθεση αυτή δημοσιοποιείται.

Εάν η έκθεση παρέχει στοιχεία τα οποία αποδεικνύουν ότι η χρήση των εν λόγω φορταμαξών υπό Βόρειες χειμερινές συνθήκες ενέχει κινδύνους ασφαλείας που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με επιχειρησιακά και τεχνικά μέτρα χωρίς σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, η Επιτροπή προτείνει τροποποιήσεις της παρούσας ΤΠΔ για να αντιμετωπιστούν οι προαναφερόμενοι κίνδυνοι και, ταυτόχρονα, να διατηρηθεί η διασυννοριακή εμπορευματική κυκλοφορία προς και από τις θιγόμενες Βόρειες περιφέρειες. Ειδικότερα, η πρόταση μπορεί, αν κρίνεται αναγκαίο, να περιλαμβάνει, αφενός, εξαίρεση που επιτρέπει τη συνέχιση της λειτουργίας σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου σε ολόκληρη την Ένωση περιορισμένου αριθμού φορταμαξών χρησιμοποιούμενων συχνά στην εν λόγω διασυννοριακή εμπορευματική κυκλοφορία και, αφετέρου, τυχόν κατάλληλους επιχειρησιακούς περιορισμούς για τον μετριασμό των επιπτώσεων της χρήσης των συγκεκριμένων φορταμαξών σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου, οι οποίοι συνάδουν με τον στόχο της διατήρησης της προαναφερόμενης διασυννοριακής εμπορευματικής κυκλοφορίας.

Εάν πραγματοποιηθεί η αναθεώρηση που προβλέπεται στην ανωτέρω παράγραφο, στη συνέχεια η Επιτροπή υποβάλλει ετησίως έκθεση σχετικά με την πρόοδο των τεχνικών και επιχειρησιακών λύσεων για τη λειτουργία εμπορευματικών φορταμαξών υπό χειμερινές συνθήκες. Εκτιμά τον αριθμό φορταμαξών εξοπλισμένων με πέδila από χυτοσίδηρο που είναι απαραίτητος ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχιση της διασυννοριακής κυκλοφορίας προς και από τις εν λόγω Βόρειες περιφέρειες, με απώτερο στόχο την κατάργηση της εξαίρεσης το αργότερο έως το 2028.

(*) Οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου (ΕΕ L 189 της 18.7.2002, σ. 12).».

- (4) Το παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος εκτελεστικού κανονισμού.

Άρθρο 2

1. Οι κοινοποιήσεις οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 παραμένουν έγκυρες βάσει του εν λόγω κανονισμού, όπως τροποποιείται από τον παρόντα κανονισμό.
2. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης που έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ επιτρέπεται να εκδίδουν πιστοποιητικό επαλήθευσης «ΕΚ» σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό για όσο διάστημα η οδηγία 2008/57/ΕΚ εφαρμόζεται στο κράτος μέρος στο οποίο είναι εγκατεστημένοι σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και το αργότερο έως τις 15 Ιουνίου 2020.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 16 Μαΐου 2019.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 τροποποιείται ως εξής:

1. Στο κεφάλαιο 1, η φράση «οδηγία 2008/57/ΕΚ» αντικαθίσταται από τη φράση «οδηγία (ΕΕ) 2016/797».
2. Στο κεφάλαιο 1, το τμήμα 1.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.1 **Τεχνικό πεδίο εφαρμογής**

1.1.1 **Πεδίο εφαρμογής για το τροχαίο υλικό**

Η παρούσα ΤΠΔ εφαρμόζεται στο σύνολο του τροχαίου υλικού που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 (LOC&PAS TSI) και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 321/2013 (WAG TSI).

1.1.2. **Πεδίο εφαρμογής για πτυχές λειτουργίας**

Παράλληλα με την απόφαση 2012/757/ΕΕ της Επιτροπής (*) (OPE TSI), η παρούσα ΤΠΔ εφαρμόζεται στη λειτουργία των εμπορευματικών φορταμαξών που χρησιμοποιούνται σε σιδηροδρομικές υποδομές οι οποίες έχουν χαρακτηριστεί ως «διαδρομές χαμηλότερου θορύβου».

(*) Απόφαση 2012/757/ΕΕ της Επιτροπής, της 14ης Νοεμβρίου 2012, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα “διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας” του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την τροποποίηση της οδηγίας 2007/756/ΕΚ (ΕΕ L 345 της 15.12.2012, σ. 1).»

3. Το κεφάλαιο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. **ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ**

“Μονάδα”: τροχαίο υλικό που υπόκειται στην εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ και άρα και στη διαδικασία επαλήθευσης “ΕΚ”. Στο κεφάλαιο 2 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 και στο κεφάλαιο 2 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 321/2013 περιγράφεται σε τι είναι δυνατόν να συνίσταται μία μονάδα.

Οι απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ εφαρμόζονται στις ακόλουθες κατηγορίες τροχαίου υλικού που ορίζεται στο τμήμα 2 του παραρτήματος I της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797:

- α) Μηχανές έλξης και τροχαίο υλικό επιβατικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων μηχανών έλξης, των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων αυτοκινούμενων αμαξοστοιχιών και των επιβαταμαξών. Αυτή η κατηγορία ορίζεται περαιτέρω στο κεφάλαιο 2 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, ονομαζόμενη στην παρούσα ΤΠΔ “μηχανές”, “ΗΠΣ” (ηλεκτρική πολυμερής σύνδεση) ή “ΠΣΝ” (πολυμερής σύνδεση ντίζελ) και “επιβατάμαξες”.
- β) Φορτάμαξες, συμπεριλαμβανομένων των χαμηλών οχημάτων που προορίζονται για το σύνολο του δικτύου και των οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων. Αυτή η κατηγορία ορίζεται περαιτέρω στο κεφάλαιο 2 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 321/2013, ονομαζόμενη στην παρούσα ΤΠΔ “φορτάμαξες”.
- γ) Ειδικά οχήματα, όπως επιτρόχια μηχανήματα. Αυτή η κατηγορία ορίζεται περαιτέρω στο κεφάλαιο 2 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 και αφορά επιτρόχια μηχανήματα (αναφερόμενα στην παρούσα ΤΠΔ ως “ΕΤΜ”) και οχήματα επιθεώρησης της υποδομής που ανήκουν στις κατηγορίες των στοιχείων α) ή β), ανάλογα με τον σχεδιασμό τους.»

4. Το κεφάλαιο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. **ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ**

Όλες οι θεμελιώδεις παράμετροι που καθορίζονται στην παρούσα ΤΠΔ συνδέονται με μία τουλάχιστον από τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα III της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Η αντιστοιχία παρατίθεται στον πίνακα 1.

Πίνακας 1

Θεμελιώδεις παράμετροι και σύνδεσή τους με τις βασικές απαιτήσεις

Σημείο	Θεμελιώδης παράμετρος	Βασικές απαιτήσεις					
		Ασφάλεια	Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα	Υγεία	Προστασία του περιβάλλοντος	Τεχνική συμβατότητα	Προσβασιμότητα
4.2.1	Όρια για τον θόρυβο σε στάση				1.4.4		

Σημείο	Θεμελιώδης παράμετρος	Βασικές απαιτήσεις					
		Ασφάλεια	Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα	Υγεία	Προστασία του περιβάλλοντος	Τεχνική συμβατότητα	Προσβασιμότητα
4.2.2	Όρια για τον θόρυβο εκκίνησης				1.4.4		
4.2.3	Όρια για τον θόρυβο διέλευσης				1.4.4		
4.2.4	Όρια για το θόρυβο εντός του θαλάμου του μηχανοδηγού				1.4.4»		

5. Το κεφάλαιο 4 τροποποιείται ως εξής:

α) στο τμήμα 4.2, η παραπομπή στο «άρθρο 5 παράγραφος 5 και το άρθρο 2 στοιχείο ιβ) της οδηγίας 2008/57/ΕΚ» αντικαθίσταται από παραπομπή στο «άρθρο 4 παράγραφος 5 και το άρθρο 2 παράγραφος 13 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797»·

β) το τμήμα 4.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.3 Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές των διεπαφών

Η παρούσα ΤΠΔ έχει τις ακόλουθες διεπαφές με το υποσύστημα “Τροχαίο υλικό”:

Διεπαφή με τα υποσυστήματα των στοιχείων α), β), γ) και ε) του κεφαλαίου 2 (που πραγματεύεται ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1302/2014) όσον αφορά:

- τον θόρυβο σε στάση,
- τον θόρυβο εκκίνησης (δεν ισχύει για επιβατάμαξες),
- τον θόρυβο διέλευσης,
- τον θόρυβο εντός του θαλάμου του μηχανοδηγού, ανάλογα με την περίπτωση.

Διεπαφή με τα υποσυστήματα του στοιχείου δ) του κεφαλαίου 2 (που πραγματεύεται ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 321/2013) όσον αφορά:

- τον θόρυβο διέλευσης,
- τον θόρυβο σε στάση.

Η παρούσα ΤΠΔ έχει την ακόλουθη διεπαφή με το υποσύστημα “διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας” (που πραγματεύεται η απόφαση 2012/757/ΕΕ) όσον αφορά:

- τον θόρυβο διέλευσης.»·

γ) το τμήμα 4.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.4 Κανόνες λειτουργίας

Οι απαιτήσεις σχετικά με τους κανόνες λειτουργίας του υποσυστήματος “Τροχαίο υλικό” καθορίζονται στο τμήμα 4.4 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 και στο τμήμα 4.4 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 321/2013.

4.4.1 Ειδικοί κανόνες για τη λειτουργία φορταμαξών σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου σε περίπτωση υποβαθμισμένης λειτουργίας

Οι ρυθμίσεις έκτακτης ανάγκης, όπως ορίζονται στο σημείο 4.2.3.6.3 του παραρτήματος της απόφασης 2012/757/ΕΕ, περιλαμβάνουν τη λειτουργία φορταμαξών που δεν συμμορφώνονται με το σημείο 7.2.2.2 περί διαδρομών χαμηλότερου θορύβου.

Οι εν λόγω ρυθμίσεις μπορούν να εφαρμόζονται για να αντιμετωπίζονται περιορισμοί ως προς τη χωρητικότητα ή λειτουργικοί περιορισμοί που οφείλονται σε αστοχίες του τροχαίου υλικού, ακραίες καιρικές συνθήκες, ατυχήματα ή συμβάντα και αστοχίες της υποδομής.

4.4.2 Ειδικοί κανόνες για τη λειτουργία φορταμαξών σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου σε περίπτωση έργων υποδομής και συντήρησης φορταμαξών

Η λειτουργία φορταμαξών που δεν συμμορφώνονται με το σημείο 7.2.2.2 περί διαδρομών χαμηλότερου θορύβου είναι δυνατή σε περίπτωση δραστηριοτήτων συντήρησης φορταμαξών όταν διατίθεται μόνο μια διαδρομή χαμηλότερου θορύβου η οποία καθιστά εφικτή την πρόσβαση στο μηχανοστάσιο συντήρησης.

Οι ρυθμίσεις έκτακτης ανάγκης που παρατίθενται στο σημείο 4.4.1 εφαρμόζονται σε περίπτωση έργων υποδομής όταν η μόνη κατάλληλη εναλλακτική διαδρομή είναι διαδρομή χαμηλότερου θορύβου.»

δ) το τμήμα 4.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.5 Κανόνες συντήρησης

Οι απαιτήσεις σχετικά με τους κανόνες συντήρησης του υποσυστήματος “Τροχαίο υλικό” καθορίζονται στο τμήμα 4.5 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 και στο τμήμα 4.5 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 321/2013.»

6. Στο κεφάλαιο 6 «Αξιολόγηση της συμμόρφωσης και επαλήθευση ΕΚ», στο σημείο 6.2.2.3.2.1 «ΗΠΣ, ΠΣΝ, μηχανές και επιβατάμαξες» και στο σημείο 6.2.2.3.2.2 «Φορτάμαξες», το κείμενο « V_{test} » αντικαθίσταται από το « v_{test} » (τέσσερις αντικαταστάσεις).

7. Το κεφάλαιο 7 τροποποιείται ως εξής:

α) το τμήμα 7.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7.2 Εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ σε υφιστάμενα υποσυστήματα

Οι αρχές που πρέπει να εφαρμόζονται από τους αιτούντες και τους φορείς έγκρισης σε περίπτωση μεταβολών υφιστάμενου τροχαίου υλικού ή τύπου τροχαίου υλικού ορίζονται στο τμήμα 7.1.2 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 και το τμήμα 7.2 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 321/2013.

7.2.1 Διατάξεις σε περίπτωση μεταβολών υφιστάμενου τροχαίου υλικού ή τύπου τροχαίου υλικού

Ο αιτών διασφαλίζει ότι τα επίπεδα θορύβου του τροχαίου υλικού που έχει υποστεί μεταβολές παραμένουν κάτω από τα όρια που προβλέπονται στην ΤΠΔ που ήταν σε ισχύ όταν το εν λόγω τροχαίο υλικό εγκρίθηκε για πρώτη φορά. Εάν δεν υπήρχε ΤΠΔ κατά τον χρόνο της πρώτης έγκρισης, ο αιτών διασφαλίζει ότι τα επίπεδα θορύβου του τροχαίου υλικού που έχει υποστεί μεταβολές είτε δεν αυξήθηκαν είτε παρέμειναν κάτω από τα όρια που προβλέπονται στην απόφαση 2006/66/ΕΚ ή στην απόφαση 2002/735/ΕΚ.

Εάν απαιτείται αξιολόγηση, αυτή περιορίζεται στις θεμελιώδεις παραμέτρους που επηρεάζονται από τις μεταβολές.

Αν εφαρμόζεται η απλοποιημένη αξιολόγηση, η αρχική μονάδα μπορεί να αντιπροσωπεύει τη μονάδα αναφοράς σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 6.2.3.

Για την αντικατάσταση ολόκληρης μονάδας ή οχήματος (οχημάτων) εντός μονάδας (π.χ. αντικατάσταση μετά από σοβαρή ζημία) δεν απαιτείται αξιολόγηση συμμόρφωσης με την παρούσα ΤΠΔ, εφόσον η μονάδα ή το όχημα (τα οχήματα) είναι πανομοιότυπα με εκείνα τα οποία αντικαθιστούν.

7.2.2 Πρόσθετες διατάξεις για την εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ σε υφιστάμενες φορτάμαξες

Ο περιορισμός λειτουργίας που προβλέπεται στο άρθρο 5α του παρόντος κανονισμού δεν εφαρμόζεται σε φορτάμαξες που κινούνται κυρίως σε γραμμές με κλίση μεγαλύτερη από 40 %, σε φορτάμαξες με μέγιστη ταχύτητα λειτουργίας μεγαλύτερη από 120 km/h, σε φορτάμαξες με μέγιστο φορτίο ανά άξονα μεγαλύτερο από 22,5 t, σε φορτάμαξες που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για έργα υποδομής και σε φορτάμαξες που χρησιμοποιούνται σε διασωστικές αμαξοστοιχίες.

Εφόσον η φορτάμαξα εξοπλιστεί με τροχοπέδιλα χαμηλότερου θορύβου, όπως αυτά ορίζονται στο σημείο 7.2.2.1, και δεν δημιουργούνται νέες πηγές θορύβου στη φορτάμαξα, θεωρείται ότι πληρούνται οι απαιτήσεις του σημείου 4.2.3 χωρίς περαιτέρω δοκιμή.

7.2.2.1 Τροχοπέδιλα χαμηλότερου θορύβου

Τροχοπέδιλο χαμηλότερου θορύβου είναι το τροχοπέδιλο που ανήκει σε μια από τις ακόλουθες κατηγορίες:

- Τροχοπέδιλο που απαριθμείται στο προσάρτημα Ζ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 321/2013·
- Τροχοπέδιλο που έχει αξιολογηθεί σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο προσάρτημα ΣΤ της παρούσας ΤΠΔ.

7.2.2.2 Φορτάμαξες που κινούνται σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου

Οι φορτάμαξες που ανήκουν σε μία από τις ακόλουθες κατηγορίες μπορούν να κινούνται σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου εντός του πεδίου χρήσης τους:

- Φορτάμαξες που καλύπτονται από δήλωση επαλήθευσης ΕΚ με βάση την απόφαση 2006/66/ΕΚ της Επιτροπής σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα “θόρυβος τροχαίου υλικού” του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος·
- Φορτάμαξες που καλύπτονται από δήλωση επαλήθευσης ΕΚ με βάση την απόφαση 2011/229/ΕΕ της Επιτροπής για την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα “θόρυβος τροχαίου υλικού” του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος·
- Φορτάμαξες που καλύπτονται από δήλωση επαλήθευσης ΕΚ με βάση την παρούσα ΤΠΔ·
- Φορτάμαξες εξοπλισμένες με τροχοπέδila χαμηλότερου θορύβου, όπως αυτά ορίζονται στο σημείο 7.2.2.1, ή δισκόφρενα για τη λειτουργία του συστήματος πέδησης πορείας·
- Φορτάμαξες εξοπλισμένες με τροχοπέδila από σύνθετο υλικό απαριθμούμενα στο προσάρτημα Ε, για τη λειτουργία του συστήματος πέδησης πορείας. Η κίνηση των εν λόγω φορταμαξών σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου περιορίζεται σύμφωνα με τους όρους που περιγράφονται στο εν λόγω προσάρτημα.»

β) το σημείο 7.3.2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7.3.2.1. Ειδικές περιπτώσεις

α) Ειδική περίπτωση Εσθονίας, Φινλανδίας, Λετονίας, Λιθουανίας, Πολωνίας και Σλοβακίας

(“Μ”) Για τις μονάδες κοινής χρήσης με τρίτες χώρες, το εύρος τροχιάς των οποίων διαφέρει από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης, επιτρέπεται η εφαρμογή εθνικών τεχνικών κανόνων αντί των απαιτήσεων της παρούσας ΤΠΔ.

β) Ειδική περίπτωση Φινλανδίας

(“Π”) Η απόφαση 2011/229/ΕΕ μπορεί να εξακολουθήσει να εφαρμόζεται στις εμπορευματικές φορτάμαξες που προορίζονται να χρησιμοποιούνται μόνο στην επικράτεια της Φινλανδίας και έως ότου βρεθεί η κατάλληλη τεχνική λύση όσον αφορά τις αντίθετες χειμερινές συνθήκες, αλλά οπωσδήποτε το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2032. Αυτό δεν εμποδίζει τη λειτουργία εμπορευματικών φορταμαξών από άλλα κράτη μέλη στο φινλανδικό δίκτυο.»

γ) στο σημείο 7.3.2.2α, το δεύτερο εδάφιο απαλείφεται·

δ) το σημείο 7.3.2.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7.3.2.4. Όρια για τον θόρυβο διέλευσης (σημείο 4.2.3)

α) Ειδική περίπτωση της σήραγγας της Μάγχης

(“Μ”) Όσον αφορά τη σήραγγα της Μάγχης, τα όρια για τον θόρυβο διέλευσης δεν εφαρμόζονται σε φορτάμαξες που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά βαρέων φορτηγών οχημάτων μεταξύ Coquelles (Γαλλία) και Folkestone (Ηνωμένο Βασίλειο).

β) Ειδική περίπτωση Σουηδίας

(“Π”) Για μηχανές συνολικής ηλεκτρικής ισχύος άνω των 6 000 kW και με μέγιστο φορτίο ανά άξονα άνω των 25 t, οι οριακές τιμές για τον θόρυβο διέλευσης $L_{pAeq,Tr}$ (80 km/h) του πίνακα 4 επιτρέπεται να αυξηθούν έως 85 dB.»

ε) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 7.4:

«7.4 Ειδικοί κανόνες εφαρμογής

7.4.1. Ειδικοί κανόνες εφαρμογής για την εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ σε υφιστάμενες φορτάμαξες (σημείο 7.2.2)

α) Ειδικοί κανόνες εφαρμογής για την εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ σε υφιστάμενες φορτάμαξες στη σήραγγα της Μάγχης

(“Μ”) Για τον υπολογισμό του ετήσιου μέσου αριθμού των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που κινούνται καθημερινά κατά τις νυκτερινές ώρες, δεν λαμβάνονται υπόψη οι εμπορευματικές αμαξοστοιχίες αποτελούμενες από φορτάμαξες που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά βαρέων φορτηγών οχημάτων στη γραμμή Coquelles (Γαλλία) – Folkestone (Ηνωμένο Βασίλειο).

- β) Ειδικοί κανόνες εφαρμογής για την εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ σε υφιστάμενες φορτάμαξες στη Φινλανδία και τη Σουηδία

(“Π”) Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2032, η έννοια των διαδρομών χαμηλότερου θορύβου δεν εφαρμόζεται στο φινλανδικό και το σουηδικό δίκτυο λόγω αβεβαιότητας που συνδέεται με τη λειτουργία σε αντίξοες χειμερινές συνθήκες με τροχοπέδιλα από σύνθετο υλικό. Αυτό δεν εμποδίζει τη λειτουργία εμπορευματικών φορταμαξών από άλλα κράτη μέλη στο φινλανδικό και το σουηδικό δίκτυο.

7.4.2. Ειδικοί κανόνες εφαρμογής για φορτάμαξες που κινούνται σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου (σημείο 7.2.2.2)

- α) Ειδικοί κανόνες εφαρμογής για φορτάμαξες που κινούνται σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου στο Βέλγιο

(“Π”) Πέραν των φορταμαξών που απαριθμούνται στο σημείο 7.2.2.2, οι ακόλουθες υφιστάμενες φορτάμαξες μπορούν να κινούνται σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου στην επικράτεια του Βελγίου:

- Φορτάμαξες με τροχούς με ελαστικά επίσωτρα, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026
- Φορτάμαξες στις οποίες πρέπει να τοποθετηθεί βαλβίδα συστροφής προκειμένου τα τροχοπέδιλα από χυτοσίδηρο να αντικατασταθούν από τροχοπέδιλα από σύνθετο υλικό, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026
- Φορτάμαξες με τροχοπέδιλα από χυτοσίδηρο στις οποίες οι τροχοί πρέπει να αντικατασταθούν από τροχούς που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του προτύπου EN 13979-1:2003+A2:2011 προκειμένου να μετασκευαστούν με τροχοπέδιλα από σύνθετο υλικό, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026

- β) Ειδικοί κανόνες εφαρμογής για φορτάμαξες που κινούνται σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου στη σήραγγα της Μάγχης

(“Μ”) Πέραν των φορταμαξών που απαριθμούνται στο σημείο 7.2.2.2, οι ακόλουθες υφιστάμενες φορτάμαξες μπορούν να κινούνται σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου στη σήραγγα της Μάγχης:

Φορτάμαξες που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά βαρέων φορτηγών οχημάτων μεταξύ Coquelles (Γαλλία) και Folkestone (Ηνωμένο Βασίλειο)

- γ) Ειδικοί κανόνες εφαρμογής για φορτάμαξες που κινούνται σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου στην Τσεχική Δημοκρατία

(“Π”) Πέραν των φορταμαξών που απαριθμούνται στο σημείο 7.2.2.2, οι ακόλουθες υφιστάμενες φορτάμαξες μπορούν να κινούνται σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου στην επικράτεια της Τσεχικής Δημοκρατίας:

- Φορτάμαξες με τροχούς με ελαστικά επίσωτρα, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026
- Φορτάμαξες με έδρανα τύπου 59V, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034
- Φορτάμαξες στις οποίες πρέπει να τοποθετηθεί βαλβίδα συστροφής προκειμένου τα τροχοπέδιλα από χυτοσίδηρο να αντικατασταθούν από τροχοπέδιλα από σύνθετο υλικό, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034
- Φορτάμαξες με διαμόρφωση πέδησης 1Bg ή 1Bgu, εξοπλισμένες με τροχοπέδιλα από χυτοσίδηρο, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2036
- Φορτάμαξες με τροχοπέδιλα από χυτοσίδηρο στις οποίες οι τροχοί πρέπει να αντικατασταθούν από τροχούς που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του προτύπου EN 13979-1:2003+A2:2011 προκειμένου να μετασκευαστούν με τροχοπέδιλα από σύνθετο υλικό, έως τις Δευτέρα, 31 Δεκεμβρίου 2029

Επιπλέον, δεν είναι υποχρεωτική η χρήση τροχοπεδίων από σύνθετο υλικό σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου για υφιστάμενες φορτάμαξες που δεν επιτίπουν στις πέντε ανωτέρω περιπτώσεις και για τις οποίες δεν υφίσταται συγκεκριμένη λύση για την αντικατάσταση των τροχοπεδίων από χυτοσίδηρο, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.

- δ) Ειδικοί κανόνες εφαρμογής για φορτάμαξες που κινούνται σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου στη Γαλλία

(“Π”) Πέραν των φορταμαξών που απαριθμούνται στο σημείο 7.2.2.2, οι ακόλουθες υφιστάμενες φορτάμαξες μπορούν να κινούνται σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου στην επικράτεια της Γαλλίας:

- Φορτάμαξες με διαμόρφωση πέδησης 1Bg ή 1Bgu, εξοπλισμένες με τροχοπέδιλα από χυτοσίδηρο, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030
- Φορτάμαξες εξοπλισμένες με μικρούς τροχούς (διαμέτρου μικρότερης των 920 mm), έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030

- ε) Ειδικοί κανόνες εφαρμογής για φορτάμαξες που κινούνται σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου στην Ιταλία
- (“Π”) Πέραν των φορταμαξών που απαριθμούνται στο σημείο 7.2.2.2, οι ακόλουθες υφιστάμενες φορτάμαξες μπορούν να κινούνται σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου στην επικράτεια της Ιταλίας:
- Φορτάμαξες με τροχούς με ελαστικά επίσωτρα, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026
 - Φορτάμαξες στις οποίες πρέπει να τοποθετηθεί βαλβίδα συστροφής προκειμένου τα τροχοπέδila από χυτοσίδηρο να αντικατασταθούν από τροχοπέδila από σύνθετο υλικό, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026
 - Φορτάμαξες με τροχοπέδila από χυτοσίδηρο στις οποίες οι τροχοί πρέπει να αντικατασταθούν από τροχούς που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του προτύπου EN 13979-1:2003+A2:2011 προκειμένου να μετασκευαστούν με τροχοπέδila από σύνθετο υλικό, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026
- Επιπλέον, δεν είναι υποχρεωτική η χρήση τροχοπεδίων από σύνθετο υλικό σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου για υφιστάμενες φορτάμαξες που δεν εμπίπτουν στις τρεις ανωτέρω περιπτώσεις και για τις οποίες δεν υφίσταται συγκεκριμένη λύση για την αντικατάσταση των τροχοπεδίων από χυτοσίδηρο, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.
- στ) Ειδικοί κανόνες εφαρμογής για φορτάμαξες που κινούνται σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου στην Πολωνία
- (“Π”) Πέραν των φορταμαξών που απαριθμούνται στο σημείο 7.2.2.2, οι ακόλουθες υφιστάμενες φορτάμαξες μπορούν να κινούνται σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου στην Πολωνία, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2036:
- Φορτάμαξες με τροχούς με ελαστικά επίσωτρα
 - Φορτάμαξες με διαμόρφωση πέδησης 1Bg ή 1Bgu, εξοπλισμένες με τροχοπέδila από χυτοσίδηρο
 - Φορτάμαξες σχεδιασμένες για κυκλοφορία τύπου “S”, εξοπλισμένες με σύστημα πέδησης “SS” με τροχοπέδila από χυτοσίδηρο
 - Φορτάμαξες εξοπλισμένες με τροχοπέδila από χυτοσίδηρο, σχεδιασμένες για κυκλοφορία τύπου “SS”, για τη μετασκευή των οποίων με τροχοπέδila LL απαιτείται εξοπλισμός με τροχούς που συμμορφώνονται με το πρότυπο EN 13979-1:2003+A2:2011 και με βαλβίδα συστροφής
- ζ) Ειδικοί κανόνες εφαρμογής για φορτάμαξες που κινούνται σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου στη Σλοβακία
- (“Π”) Πέραν των φορταμαξών που απαριθμούνται στο σημείο 7.2.2.2, οι ακόλουθες υφιστάμενες φορτάμαξες μπορούν να κινούνται σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου στην επικράτεια της Σλοβακίας:
- Φορτάμαξες με τροχούς με ελαστικά επίσωτρα, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026
 - Φορτάμαξες με φορεία τύπου 26-2.8 εξοπλισμένες με τροχοπέδila P10 από χυτοσίδηρο, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2036
 - Φορτάμαξες στις οποίες πρέπει να τοποθετηθεί βαλβίδα συστροφής προκειμένου τα τροχοπέδila από χυτοσίδηρο να αντικατασταθούν από τροχοπέδila από σύνθετο υλικό, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2036.
- (“Μ”) Φορτάμαξες με φορεία 2TS προοριζόμενες για κυκλοφορία μεταξύ Σλοβακίας και τρίτων χωρών με ανταλλαγή φορέων στον μεθοριακό σταθμό
- η) Ειδικοί κανόνες εφαρμογής για φορτάμαξες που κινούνται σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου στο δίκτυο της Μεγάλης Βρετανίας του Ηνωμένου Βασιλείου
- (“Μ”) Η κίνηση σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου επιτρέπεται για μονάδες προοριζόμενες να κινούνται αποκλειστικά στο δίκτυο της Μεγάλης Βρετανίας, εφόσον οι υφιστάμενες φορτάμαξες είναι εξοπλισμένες με τροχοπέδila από σύνθετο υλικό, δημοσιευμένα στο GMGN 2688
- (“Π”) Οι ακόλουθοι τύποι υφιστάμενων φορταμαξών, εξοπλισμένων με τροχοπέδila από χυτοσίδηρο και προοριζόμενων για κυκλοφορία στο δίκτυο της Μεγάλης Βρετανίας, επιτρέπεται να κινούνται σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου:
- Φορτάμαξες εξοπλισμένες με σύστημα πέδησης μη εγκεκριμένο από την UIC, για τη μετασκευή των οποίων δεν υπάρχουν συμβατά αθόρυβα τροχοπέδila, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.
 - Φορτάμαξες με προβλεπόμενη απόσταση πέδησης έως και 810 m με ταχύτητα 60 mph σε κατάσταση πέδησης G (εμπορευματικές μεταφορές)/75 mph σε κατάσταση πέδησης P (επιβατικές μεταφορές), εφόσον οι εν λόγω φορτάμαξες χρησιμοποιούνται σε αμαξοστοιχίες με άλλες φορτάμαξες που έχουν αποστάσεις ακινητοποίησης σύμφωνες με τους αντίστοιχους εθνικούς τεχνικούς κανόνες του Ηνωμένου Βασιλείου (Μεγάλης Βρετανίας), έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030
 - Φορτάμαξες που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά πυρηνικών προϊόντων, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050.»

8. Στο προσάρτημα Α «Ανοικτά σημεία», η φράση «Η παρούσα ΤΠΔ δεν περιλαμβάνει ανοικτά σημεία» αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«Στοιχείο του υποσυστήματος "Τροχάιο υλικό"»	Ρήτρα της παρούσας ΤΠΔ	Τεχνική παράμετρος που δεν καλύπτεται από την παρούσα ΤΠΔ	Παρατηρήσεις
Τροχοπέδιλο χαμηλότερου θορύβου	7.2.2.1 και προσάρτημα ΣΤ	Αξιολόγηση των ακουστικών ιδιοτήτων των τροχοπεδίων	Διαθέσιμες εναλλακτικές τεχνικές λύσεις (βλέπε σημείο 7.2.2)»

9. Προστίθενται τα ακόλουθα προσάρτηματα Δ, Ε και ΣΤ:

«Προσάρτημα Δ

Διαδρομές χαμηλότερου θορύβου

Δ.1 Καθορισμός διαδρομών χαμηλότερου θορύβου

Σύμφωνα με το άρθρο 5γ παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης ("ο Οργανισμός") κατάλογο διαδρομών χαμηλότερου θορύβου σε μορφή που επιτρέπει την περαιτέρω επεξεργασία από τους χρήστες με τη χρήση εργαλείων ΤΠ. Ο κατάλογος περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

— Αρχικά και τελικά σημεία των διαδρομών χαμηλότερου θορύβου και των αντίστοιχων τμημάτων τους, με τη χρήση κωδικού γεωγραφικής τοποθεσίας όπως ορίζεται στο μητρώο που προβλέπεται στην εκτελεστική απόφαση 2014/880/ΕΕ της Επιτροπής (*) (μητρώο υποδομής). Αν ένα από τα εν λόγω σημεία βρίσκεται σε σύνορο κράτους μέλους, αυτό πρέπει να επισημαίνεται.

— Προσδιορισμός των τμημάτων που απαρτίζουν τη διαδρομή χαμηλότερου θορύβου

Ο κατάλογος καταρτίζεται με βάση το κατωτέρω πρότυπο:

Διαδρομή χαμηλότερου θορύβου	Τμήματα της διαδρομής	Μοναδικός αριθμός ταυτοποίησης τμήματος	Η διαδρομή χαμηλότερου θορύβου ξεκινά/τελειώνει σε σύνορο κράτους μέλους
Σημείο Α - Σημείο Ε	Σημείο Α - Σημείο Β	201	Ναι ΣΗΜΕΙΟ Ε (Χώρα Υ)
	Σημείο Β - Σημείο Γ	202	
	Σημείο Γ - Σημείο Δ	203	
	Σημείο Δ - Σημείο Ε	204	
Σημείο ΣΤ - Σημείο Θ	Σημείο ΣΤ - Σημείο Ζ	501	Όχι
	Σημείο Ζ - Σημείο Η	502	
	Σημείο Η - Σημείο Θ	503	

Επιπλέον, τα κράτη μέλη μπορούν να παρέχουν, σε προαιρετική βάση, χάρτες που απεικονίζουν τις διαδρομές χαμηλότερου θορύβου. Όλοι οι κατάλογοι και οι χάρτες δημοσιεύονται στον ιστότοπο του Οργανισμού (<http://www.era.europa.eu>) το αργότερο εντός 9 μηνών από τις 27.5.2019.

Έως την ημερομηνία αυτή, ο Οργανισμός ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με τους καταλόγους και τους χάρτες διαδρομών χαμηλότερου θορύβου. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα κράτη μέλη μέσω της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 51 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Δ.2 Επικαιροποίηση διαδρομών χαμηλότερου θορύβου

Τα δεδομένα εμπορευματικής κυκλοφορίας που χρησιμοποιούνται για την επικαιροποίηση των διαδρομών χαμηλότερου θορύβου σύμφωνα με το άρθρο 5γ παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού αφορούν τα τρία τελευταία έτη πριν από τη διάθεση επικαιροποιημένων δεδομένων. Σε περίπτωση που, λόγω εξαιρετικών περιστάσεων, η εμπορευματική κυκλοφορία διαφέρει ένα δεδομένο έτος από τον εν λόγω μέσο αριθμό κατά περισσότερο από 25 %, το οικείο κράτος μέλος μπορεί να υπολογίζει τον μέσο αριθμό βάσει των άλλων δύο ετών. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στον Οργανισμό τις επικαιροποιημένες διαδρομές χαμηλότερου θορύβου.

Οι διαδρομές που έχουν χαρακτηριστεί ως διαδρομές χαμηλότερου θορύβου διατηρούν την ιδιότητά τους μετά την επικαιροποίηση, εκτός εάν, κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου, ο όγκος της κυκλοφορίας μειώθηκε περισσότερο από 50 % και ο μέσος αριθμός των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που κινούνται καθημερινά κατά τις νυκτερινές ώρες είναι μικρότερος από 12.

Στην περίπτωση νέων και αναβαθμισμένων γραμμών, ο προσδοκώμενος όγκος κυκλοφορίας χρησιμοποιείται για τον χαρακτηρισμό των συγκεκριμένων γραμμών ως διαδρομών χαμηλότερου θορύβου.

Ο Οργανισμός δημοσιεύει τις επικαιροποιημένες διαδρομές χαμηλότερου θορύβου στον ιστότοπό του (<http://www.era.europa.eu>), το αργότερο τρεις μήνες μετά την υποβολή τους, και αυτές εφαρμόζονται αρχής γενομένης από την επόμενη αλλαγή του πίνακα δρομολογίων του μήνα Δεκεμβρίου η οποία πραγματοποιείται ένα έτος μετά τη δημοσίευσή τους.

Ο Οργανισμός κοινοποιεί στην Επιτροπή τυχόν αλλαγές στις διαδρομές χαμηλότερου θορύβου. Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη για τις εν λόγω αλλαγές μέσω της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 51 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

(*) Εκτελεστική απόφαση 2014/880/ΕΕ της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τις κοινές προδιαγραφές του μητρώου σιδηροδρομικής υποδομής και για την κατάργηση της εκτελεστικής απόφασης 2011/633/ΕΕ (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 489).

Προσάρτημα Ε

Παλαιά τροχοπέδila από σύνθετο υλικό

Ε.1 Παλαιά τροχοπέδila από σύνθετο υλικό για διεθνή χρήση

Οι υφιστάμενες φορτάμαξες εξοπλισμένες με τα τροχοπέδila που απαριθμούνται κατωτέρω επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται, εντός του πεδίου χρήσης τους, στις διαδρομές χαμηλότερου θορύβου έως την αντίστοιχη ημερομηνία που ορίζεται στο προσάρτημα ΙΔ του δελτίου UIC 541-4.

Κατασκευαστής/ονομασία προϊόντος	Χαρακτηρισμός/τύπος τροχοπεδilu	Τύπος συντελεστή τριβής
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Συντετηγμένος σίδηρος)
Jurid	738	K (Συντετηγμένος σίδηρος)

Φορτάμαξες εξοπλισμένες με παλαιά τροχοπέδila από σύνθετο υλικό τα οποία δεν απαριθμούνται στον ανωτέρω πίνακα αλλά έχουν ήδη εγκριθεί για διεθνή κυκλοφορία σύμφωνα με τις διατάξεις της απόφασης 2004/446/ΕΚ ή της απόφασης 2006/861/ΕΚ μπορούν να εξακολουθήσουν να χρησιμοποιούνται χωρίς χρονική προθεσμία εντός του πεδίου χρήσης που καλύπτεται από την έγκρισή τους.

Ε.2 Παλαιά τροχοπέδila από σύνθετο υλικό για εθνική χρήση

Οι υφιστάμενες φορτάμαξες εξοπλισμένες με τα τροχοπέδila που απαριθμούνται κατωτέρω επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται, εντός του πεδίου χρήσης τους, μόνο στα σιδηροδρομικά δίκτυα, συμπεριλαμβανομένων των διαδρομών χαμηλότερου θορύβου, των αντίστοιχων κρατών μελών.

Κατασκευαστής/ονομασία προϊόντος	Χαρακτηρισμός/τύπος τροχοπεδilu	Κράτος μέλος	Παρατηρήσεις
Cobra/Wabco	V133	Ιταλία	
Cofren	S153	Σουηδία	

Κατασκευαστής/ονομασία προϊόντος	Χαρακτηρισμός/τύπος τροχοπεδίου	Κράτος μέλος	Παρατηρήσεις
Cofren	128	Σουηδία	
Cofren	229	Ιταλία	
ICER	904	Ισπανία, Πορτογαλία	
ICER	905	Ισπανία, Πορτογαλία	
Jurid	838	Ισπανία, Πορτογαλία	

Προσάρτημα ΣΤ

Αξιολόγηση των ακουστικών επιδόσεων των τροχοπεδίων

Στόχος της εν λόγω διαδικασίας είναι να αποδειχθούν οι ακουστικές επιδόσεις των τροχοπεδίων από σύνθετο υλικό σε επίπεδο στοιχείου λειτουργικότητας.

Η διαδικασία αποτελεί ανοικτό σημείο σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.»
