

Käesolev tekst on üksnes dokumenteerimisvahend ning sel ei ole mingit õiguslikku mõju. Liidu institutsioonid ei vastuta selle teksti sisu eest. Asjakohaste õigusaktide autentsete versioonid, sealhulgas nende preambulid, on avaldatud Euroopa Liidu Teatajas ning on kättesaadavad EUR-Lexi veebisaidil. Need ametlikud tekstid on vahetult kättesaadavad käesolevasse dokumenti lisatud linkide kaudu

► **B**

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 1304/2014,

26. november 2014,

üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem — müra” koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta, millega muudetakse otsust 2008/232/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks otsus 2011/229/EL

(EMPs kohaldatav tekst)

(ELT L 356, 12.12.2014, lk 421)

Muudetud:

Euroopa Liidu Teataja

nr lehekülg kuupäev

► **M1** Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/774, 16. mai 2019

L 139I 89 27.5.2019



KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 1304/2014,

26. november 2014,

üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem — müra” koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta, millega muudetakse otsust 2008/232/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks otsus 2011/229/EL

(EMPs kohaldatav tekst)

Artikkel 1

Käesoleva määrusega kehtestatakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi veeremi allsüsteemi „veerem — müra” koostalitluse tehniline kirjeldus (KTK) lisas sätestatud kujul.

Artikkel 2

KTKd kohaldatakse veeremi suhtes, mis kuulub komisjoni määruse (EL) nr 1302/2014⁽¹⁾ ja määruse (EL) nr 321/2013⁽²⁾ reguleerimisalasse.

Artikkel 3

Kuue kuu jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist teatavad liikmesriigid komisjonile kõikidest lepingutest, mis sisaldavad mürataseme piirnorme käsitlevaid nõudeid, kui neist ei ole juba teatatud komisjoniotsuste 2006/66/EÜ⁽³⁾ või 2011/229/EL alusel.

Teavitada tuleb järgmistest kokkulepetest:

- a) liikmesriigi ja raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja vahelised riigisisised kokkulepped, mis on sõlmitud alaliselt või ajutiselt ning mille vajaduse on tinginud kavandatud veoteenuse eriomane või paikkondlik laad;
- b) raudteeveo-ettevõtjate, taristuettevõtjate või ohutusega tegelevate ametiasutuste vahel sõlmitud kahepoolsed või mitmepoolsed lepingud, millel on märkimisväärne osa kohalikus või piirkondlikus koostalitlusvõimes;
- c) ühe või mitme liikmesriigi ja vähemalt ühe kolmanda riigi vahel või liikmesriigi raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja ja vähemalt ühe kolmandast riigist pärineva raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja vahel sõlmitud rahvusvahelised kokkulepped, millel on märkimisväärne osa kohalikus või piirkondlikus koostalitlusvõimes.

⁽¹⁾ Komisjoni määrus (EL) nr 1302/2014, 18. november 2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi veeremi allsüsteemi „vedurid ja reisijateveo-veerem” koostalitluse tehnilist kirjeldust (vt käesoleva *Euroopa Liidu Teataja* lk 228).

⁽²⁾ Komisjoni määrus (EL) nr 321/2013, 13. märts 2013, mis käsitleb Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem — kaubavagunid” koostalitluse tehnilist kirjeldust ja millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni otsus 2006/861/EÜ (ELT L 104, 12.4.2013, lk 1).

⁽³⁾ Komisjoni otsus 2006/66/EÜ, 23. detsember 2005, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku allsüsteemi „veerem — müra” tehnilisi koostalitlusnõudeid (ELT L 37, 8.2.2006, lk 1).

▼B*Artikkel 4*

Käesoleva määruse lisa punktiga 6 ettenähtud vastavushindamise, kasutussobivuse ja EÜ vastavustõendamise menetlused põhinevad komisjoni otsuses 2010/713/EL ⁽¹⁾ kindlaks määratud moodulitel.

*Artikkel 5***▼M1**

1. Lisa punktis 7.3.2 loetletud erijuhtude korral tuleb direktiivi (EL) 2016/797 III lisas esitatud olulistele nõuetele vastavuse kontrollimiseks täita tingimused, mis on ette nähtud lisa punktiga 7.3.2 või siseriiklike eeskirjadega, mida kohaldatakse liikmesriigis, mis on käesoleva määrusega hõlmatud veeremiüksuse kasutusala osa.

▼B

2. Iga liikmesriik edastab komisjonile ja teistele liikmesriikidele kuue kuu jooksul alates käesoleva määruse jõustumisest järgmise teabe:

- a) lõikes 1 osutatud tehnilised eeskirjad;
- b) lõikes 1 viidatud tehniliste eeskirjade kohaldamiseks ellu viidud vastavushindamise ja -tõendamise menetlus;

▼M1

c) asutused, kes on määratud teostama vastavushindamist ja -tõendamist lisa punktis 7.3.2 esitatud erijuhtudega seotud siseriiklike eeskirjade puhul.

Artikkel 5a

Alates 8. detsembrist 2024 ei kasutata väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel määruse (EL) nr 321/2013 kohaldamisalasse kuuluvaid vaguneid, mis ei ole hõlmatud käesoleva määruse lisa punktiga 7.2.2.2.

Artikkel 5b

„Väiksema liikluskoormusega raudteeliin” on raudteetaristu osa, mille minimaalne pikkus on 20 km ja mida iga päev öisel ajal läbivate kaubarongide keskmine arv – nagu see on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/49/EÜ ⁽²⁾ riiklikku õigusesse ülevõtvates

⁽¹⁾ Komisjoni otsus 2010/713/EL, 9. november 2010, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ alusel vastu võetud koostalitluse tehnilistes kirjeldustes kasutatavaid vastavushindamise, kasutuskõlblikkuse hindamise ja EÜ vastavustõendamise menetluse mooduleid (ELT L 319, 4.12.2010, lk 1).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/49/EÜ, mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega (EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12).

▼ **M1**

õigusaktides – on suurem kui 12. Keskmise arv arvutatakse 2015., 2016. ja 2017. aasta raudteekaubaveo alusel. Kui raudteekaubaveo puhul kaldutakse erandlikel asjaoludel konkreetsel aastal nimetatud keskmisest arvust kõrvale rohkem kui 25 %, võib asjaomane liikmesriik arvutada keskmise arvu ülejäänud kahe aasta alusel.

Artikkel 5c

1. Liikmesriigid määravad väiksema liikluskoormusega raudteeliinid kindlaks vastavalt artiklile 5b ja lisa D liite punktis D.1 esitatud menetlusele. Nad esitavad agentuurile väiksema liikluskoormusega raudteeliinide loetelu hiljemalt kuus kuud pärast käesoleva määruse avaldamise kuupäeva. Agentuur avaldab need loetelud oma veebisaidil.

2. Liikmesriigid ajakohastavad väiksema liikluskoormusega raudteeliinide loetelu pärast 8. detsembrit 2024 vähemalt iga viie aasta järel, järgides lisa D liite punktis D.2 esitatud menetlust.

Artikkel 5d

31. detsembriks 2028 hindab komisjon väiksema liikluskoormusega raudteeliinide rakendamist, eelkõige seoses vagunite moderniseerimise edenemisega ning väiksema liikluskoormusega raudteeliinide kehtestamise mõjuga elanikkonna üldisele müraga kokkupuutele ja raudtee-kaubaveosektori konkurentsivõimele.

Artikkel 5e

Komisjon esitab 30. juuniks 2020 aruande, milles käsitletakse komposiitmaterjalist piduriklotsidega varustatud vagunite kasutamist põhjamaistes talvetingimustes, võttes aluseks agentuuri, riiklike ohutusasutuste ja raudtee-ettevõtjate kogutud tõendeid. Eelkõige peab see aruanne sisaldama hinnangut selliste vagunite ohutuse ja pidurdustõhususe kohta ning põhjamaistes talvetingimustes kohaldatavaid olemasolevaid või võimalikke käitamis- ja tehnilisi meetmeid. See aruanne avalikustatakse.

Kui aruandes esitatakse tõendid selle kohta, et selliste vagunite kasutamine põhjamaistes talvetingimustes tekitab ohutusprobleeme, mida ei saa lahendada käitamis- ja tehniliste meetmete abil, ilma et see avaldaks tõsist negatiivset mõju raudteekaubaveole, teeb komisjon ettepaneku käesoleva KTK muutmiseks, et kõnealuseid probleeme lahendada, säilitades mõjutatud põhjapoolsetesse piirkondadesse suunduva ja nendest lähtuva piiriülese raudteekaubaveo. Eelkõige võib ettepanek vajaduse korral sisaldada erandit, millega lubatakse jätkuvalt kasutada kogu liidus väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel piiratud arvu vaguneid, mida kasutatakse sageli sellises piiriüleses kaubaveos, ja käitamispiiranguid, millega piiratakse selliste vagunite kasutamise mõju väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel, mis on kooskõlas eesmärgiga säilitada eespool nimetatud piirülene kaubavedu.

▼M1

Kui toimub eelmises lõigus osutatud läbivaatamine, annab komisjon selle järel igal aastal aru edusammudest, mida on tehtud tehniliste ja käitamisalaste lahenduste vallas kaubavagunit kasutamiseks talvetingimustes. Komisjon esitab nende malmist piduriklotsidega varustatud vagunit hinnangulise arvu, mida on vaja selleks, et tagada põhjapoolsetesse piirkondadesse suunduva ja nendest lähtuva piiriülese raudteekaubaveo jätkumine, eesmärgiga kaotada erand hiljemalt 2028. aastal.

▼B*Artikkel 6*

Vastavus Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/10/EÜ⁽¹⁾ artiklis 3 sätestatud müraga kokkupuute meetmete alumistele lähteväärtustele tagatakse vastavusega käesoleva määruse lisa punktis 4.2.4 sätestatud juhikabiini sisemüra tasemele ning asjakohaste käitamistingimustega, mille määrab kindlaks raudteeveo-ettevõtja.

Artikkel 7

1. Tehnika arenguga kohanemiseks võib tootja või tema volitatud esindaja välja pakkuda uuenduslikke lahendusi, mis ei vasta lisas sätestatud nõuetele ja/või mille puhul lisas esitatud hindamismeetodeid ei ole võimalik kasutada.

2. Uuenduslikud lahendused võivad olla seotud veeremi allsüsteemiga, veeremi osadega ja selle koostalitluse komponentidega.

3. Kui tehakse ettepanek uuendusliku lahenduse kohta, kirjeldab tootja või tema volitatud esindaja, kelle asukoht on liidus, kuidas eelnevat lahendus kaldub kõrvale käesoleva KTK asjaomastest sätetest või kuidas sellega täiendatakse käesoleva KTK asjaomaseid sätteid, ning esitab kõrvalekalded komisjonile analüüsimiseks. Komisjon võib taotleda agentuuri arvamust kavandatava uuendusliku lahenduse kohta.

4. Komisjon esitab väljapakutud uuendusliku lahenduse kohta arvamuse. Kui komisjoni arvamus on positiivne, töötab agentuur välja asjakohased funktsioonide ja liideste kirjeldused ning hindamismeetodid, mis tuleb KTKsse lisada sellise uuendusliku lahenduse kasutamise lubamiseks, ning seejärel lisatakse need kirjeldused ja meetodid KTKsse ►**M1** direktiivi (EL) 2016/797 artikli 5 ◀ kohase läbivaatamisprotsessi käigus. Negatiivse arvamuse korral ei tohi väljapakutud uuenduslikku lahendust kasutada.

5. Kuni KTKd ei ole läbi vaadatud, leitakse, et komisjoni positiivne arvamus on vastuvõetav tõend ►**M1** direktiivi (EL) 2016/797 ◀ olulistele nõuetele vastavuse kohta, ning seda arvamust võib seega kasutada allsüsteemi hindamiseks.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/10/EÜ, 6. veebruar 2003, töötavishoiu ja tööohutuse miinimumnõuete kohta seoses töötajate kokkupuutega füüsilistest mõjuritest (müra) tulenevate riskidega (seitsmeteistkümmes üksikdirektiiv direktiivi 89/391/EMÜ artikli 16 lõike 1 tähenduses) (ELT L 42, 15.2.2003, lk 38).



Artikkel 8

Uue veeremi vastavustõendamise deklaratsioon ja/või veeremitüübi vastavusdeklaratsioon, mis on kehtestatud kooskõlas otsusega 2011/229/EL, loetakse kehtivaks:

— vedurite, EMRide, DMRide ja reisivagunite puhul kuni ajani, kui otsuse 2011/291/EL kohaselt tuleb tüübi või konstruktsiooni sertifikaati uuendada (juhtumite puhul, mille suhtes kohaldati kõnealust otsust), või kuni 31. maini 2017 (muude juhtumite puhul);

— vagunite puhul kuni 13. aprillini 2016.

Uue veeremi vastavustõendamise deklaratsioon ja/või veeremitüübi vastavusdeklaratsioon, mis on kehtestatud kooskõlas otsusega 2008/232/EÜ, loetakse kehtivaks kuni ajani, kui kõnealuse otsuse kohaselt tuleb tüübi või konstruktsiooni sertifikaati uuendada.

Artikkel 9

1. Otsus 2011/229/EL tunnistatakse kehtetuks alates 1. jaanuarist 2015.

2. Otsuse 2008/232/EÜ lisa punktid 4.2.6.5, 4.2.7.6 ja 7.3.2.15 jäetakse välja alates 1. jaanuarist 2015.

3. Lõigetes 1 ja 2 osutatud sätteid kohaldatakse siiski jätkuvalt nende projektide suhtes, mis on lubatud vastavalt nimetatud otsustele lisatud KTKdele, ning, kui taotleja ei taotle käesoleva määruse kohaldamist, nende edasijõudnud arengujärgus projektide suhtes, mis on seotud uue veeremiga ja olemasoleva veeremi ümberehitamise või uuendamisega, mille puhul on sõlmitud käesoleva määruse avaldamise kuupäeval kehtiv leping, või juhtudel, millele osutatakse käesoleva määruse artiklis 8.

Artikkel 10

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2015. Käesoleva määruse lisas sätestatud KTKd kohaldades võib kasutuselevõtuloa anda siiski enne 1. jaanuari 2015.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja kõikides liikmesriikides vahetult kohaldatav kooskõlas aluslepingutega.

▼B*LISA***SISUKORD**

1. SISSEJUHATUS
 - 1.1. Tehniline kohaldamisala
 - 1.1.1. Kohaldamisala seoses veeremiga
 - 1.1.2. Kohaldamisala seoses käitamisega seotud aspektidega
 - 1.2. Geograafiline kohaldamisala
2. ALLSÜSTEEMI MÄÄRATLUS
3. OLULISED NÕUDED
4. ALLSÜSTEEMI ISELOOMUSTUS
 - 4.1. Sissejuhatus
 - 4.2. Allsüsteemide talitluslikud ja tehnilised kirjeldused
 - 4.2.1. Püsimüra piirväärtused
 - 4.2.2. Lähtemüra piirväärtused
 - 4.2.3. Mõõdasõidumüra piirväärtused
 - 4.2.4. Juhikabiini sisemüra piirväärtused
 - 4.3. Liideste funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid
 - 4.4. Kasutuseeskirjad
 - 4.4.1. Erieeskirjad vagunite kasutamiseks väiksema liikluskooormusega raudteeliinidel halvenenud käitamistingimuste korral
 - 4.4.2. Erieeskirjad vagunite kasutamiseks väiksema liikluskooormusega raudteeliinidel taristutööde ja vagunite hooldamise korral
 - 4.5. Hoolduseeskirjad
 - 4.6. Kutsevalifikatsioon
 - 4.7. Tervishoiu- ja ohutustingimused
 - 4.8. Lubatud veeremitüüpide Euroopa register
5. KOOSTALITLUSE KOMPONENDID
6. VASTAVUSHINDAMINE JA EÜ VASTAVUSTÕENDAMINE
 - 6.1. Koostalitluse komponendid
 - 6.2. Veeremi allsüsteem seoses veeremi tekitatava müraga
 - 6.2.1. Moodulid
 - 6.2.2. EÜ vastavustõendamise menetlused
 - 6.2.3. Lihtsustatud hindamine
7. RAKENDAMINE
 - 7.1. Käesoleva KTK kohaldamine uute allsüsteemide suhtes
 - 7.2. Käesoleva KTK kohaldamine olemasolevate allsüsteemide suhtes
 - 7.2.1. Sätted olemasoleva veeremi või veeremitüübi muutmise korral
 - 7.2.2. Lisasätted käesoleva KTK kohaldamiseks olemasolevate vagunite suhtes
 - 7.3. Erijuhud
 - 7.3.1. Sissejuhatus
 - 7.3.2. Erijuhtude loetelu

▼M1

- 7.4. Konkreetset rakendussätteid
 - 7.4.1. Konkreetset rakendussätteid käesoleva KTK kohaldamiseks olemasolevate vagunite suhtes (punkt 7.2.2)
 - 7.4.2. Konkreetset rakendussätteid väiksema liikluskooormusega raudteeliinidel kasutatavate vagunite jaoks (punkt 7.2.2.2)

▼B

1. SISSEJUHATUS

Üldiselt kehtestatakse koostalitluse tehnilise kirjeldusega (KTK) iga allsüsteemi (või selle osa) optimaalsed ühtlustatud kirjeldused, et tagada raudteesüsteemi koostalitlusvõime. Seega ühtlustatakse KTKde abil ainult koostalitlusvõime jaoks oluliste parameetrite (põhiparameetrid) kirjeldused. KTKde kirjeldused peavad vastama ► **M1** direktiivi (EL) 2016/797 ◀ III lisas sätestatud olulistele nõuetele.

Kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega sätestatakse käesoleva KTKga punktis 1.1 määratletud veeremi allsüsteemi kirjelduste ühtlustamise optimaalne tase, mille eesmärk on piirata liidus raudteesüsteemi tekitatavat müra.

▼M1

1.1. Tehniline kohaldamisala

1.1.1. Kohaldamisala seoses veeremiga

Käesolevat KTKd kohaldatakse kõikide määruse (EL) nr 1302/2014 (vedurite ja reisijateveoveeremi KTK) ja määruse (EL) nr 321/2013 (vagunite KTK) kohaldamisalasse kuuluvate veeremite suhtes.

1.1.2. Kohaldamisala seoses käitamisega seotud aspektidega

Kõrvuti komisjoni otsusega 2012/757/EL⁽¹⁾ (käitamise ja liikluskorralduse KTK) kohaldatakse käesolevat KTKd selliste kaubavagunite suhtes, mida kasutatakse väiksema liikluskooormusega raudteeliinideks määratud raudteetaristus.

▼B

1.2. Geograafiline kohaldamisala

Käesoleva KTK geograafiline kohaldamisala vastab määruse (EL) nr 1302/2014 lisa punktis 1.2 ja määruse (EL) nr 321/2013 lisa punktis 1.2 asjaomase veeremi puhul määratletud kohaldamisalale.

▼M1

2. ALLSÜSTEEMI MÄÄRATLUS

Terminiga „veeremiüksus” viidatakse veeremile, mille suhtes kohaldatakse käesolevat KTKd ning seega ka EÜ vastavustõendamise menetlust. Määruse (EL) nr 1302/2014 lisa 2. peatükis ja määruse (EL) nr 321/2013 lisa 2. peatükis kirjeldatakse, millest veeremiüksus võib koosneda.

⁽¹⁾ Komisjoni 14. novembri 2012. aasta otsus 2012/757/EL, mis käsitleb Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega muudetakse otsust 2007/756/EÜ (ELT L 345, 15.12.2012, lk 1).

▼ **M1**

Käesoleva KTK nõudeid kohaldatakse järgmiste veeremikategooriate suhtes, mis on sätestatud direktiivi (EL) 2016/797 I lisa punktis 2:

- a) vedurid ja reisijavagunid, sealhulgas diisel- ja elektrivedurid, iseliikuvad diisel- ja elektrirongid ning reisirongi vagunid. Kõnealune kategooria on üksikasjalikumalt määratletud määruse (EL) nr 1302/2014 lisa 2. peatükis ning sellele osutatakse käesolevas KTKs kui veduritele, elektrimootorrongidele, diiselmootorrongidele ja reisivagunitele;
- b) kaubavagunid, sealhulgas tervele võrgustikule ettenähtud madalad veeremiüksused ja veokite kandmiseks ettenähtud veeremiüksused. Kõnealune kategooria on üksikasjalikumalt määratletud määruse (EL) nr 321/2013 lisa 2. peatükis ja sellesse kuuluvale veeremile osutatakse käesolevas KTKs kui vagunitele;
- c) eriveerem, näiteks teemasinad. Kõnealune kategooria on üksikasjalikumalt määratletud määruse (EL) nr 1302/2014 lisa 2. peatükis ning koosneb teemasinatest (käesolevas KTKs „OTMid”) ja taristu kontrolli sõidukitest, mis kuuluvad oma laadist sõltuvalt punktis a või b määratletud kategooriasse.

3. OLULISED NÕUDED

Kõik käesolevas KTKs sätestatud põhiparameetrid peavad olema seotud vähemalt ühe olulise nõudega, mis on sätestatud direktiivi (EL) 2016/797 III lisas. Tabelis 1 on esitatud oluliste nõuete jaotus.

Tabel 1

Põhiparameetrid ja nende seos oluliste nõuetega

Punkt	Põhiparameeter	Olulised nõuded					
		Ohutus	Töökindlus ja kasutatavus	Tervishoid	Keskkonnakaitse	Tehniline ühilduvus	Juurdepääsetavus
4.2.1	Püsिमүra piirväärtused				1.4.4		
4.2.2	Lähtemүra piirväärtused				1.4.4		
4.2.3	Möödasõidumүra piirväärtused				1.4.4		
4.2.4	Juhikabiini sisemүra piirväärtused				1.4.4		

▼ **B**

4. ALLSÜSTEEMI ISELOOMUSTUS

4.1. Sissejuhatus

Käesolevas peatükis sätestatakse veeremi allsüsteemi kirjelduste ühtlustamise optimaalne tase, mille eesmärk on piirata liidus raudteesüsteemi tekitatavat müra ning saavutada koostalitlus.

4.2. Allsüsteemide talitluslikud ja tehnilised kirjeldused

Koostalitlusvõime jaoks olulised parameetrid (põhiparameetrid) on järgmised:

▼ **B**

- a) „püsimüra”,
- b) „lähtemüra”,
- c) „möödasõidumüra”,
- d) „juhikabiini sisemüra”.

Käesolevas punktis on sätestatud eri veeremikategooriate vahel jagunevad asjaomased funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused. Nii diiselkui ka elektrijõuallikat rakendavate veeremiüksuste puhul peetakse kõigi tavapäraste töörežiimide raames kinni asjaomastest piirväärtustest. Kui mõne kõnealuse töörežiimi puhul on ette nähtud nii diiselkui ka elektrivõimsuse samaaegne kasutamine, kohaldatakse vähem piiravat piirväärtust. Kooskõlas ►**M1** direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõikega 5 ja artikli 2 lõikega 13 ◀ võidakse sätestada erijuhumid. Sellistele sätetele on osutatud punktis 7.3.

Käesolevas punktis sätestatud nõuete hindamismenetlused on kindlaks määratud 6. peatüki nimetatud punktides.

4.2.1. Püsimüra piirväärtused

Tabelis 2 on esitatud püsimüra piirväärtused veeremi allsüsteemi kategooriate kaupa veeremi tavapärase toimimise puhul järgmiste helirõhutasete jaoks:

- a) veeremiüksuse A-filtriga korrigeeritud ekvivalentne püsiv helirõhutase ($L_{pAeq,T[unit]}$),
- b) A-filtriga korrigeeritud ekvivalentne püsiv helirõhutase peamisele õhukompressorile lähimas mõõtmiskohas i ($L_{pAeq,T}^i$) ning
- c) AF-korrektsooniga helirõhutase õhukuivati impulssmüra tekitavale väljalaskeklapile lähimas mõõtmiskohas i (L_{pAFmax}^i).

Piirväärtused on kindlaks määratud 7,5 m kaugusel rööbastee telgjoonest ja 1,2 m kõrgusel rööpa pealispinnast.

Tabel 2

Püsimüra piirväärtused

Veeremi allsüsteemi kategooria	$L_{pAeq,T[unit]}$ [dB]	$L_{pAeq,T}^i$ [dB]	L_{pAFmax}^i [dB]
Elektrivedurid ja elektriveoga OTMid	70	75	85
Diiselledurid ja diiselveoga OTMid	71	78	
EMRid	65	68	
DMRid	72	76	
Reisivagunid	64	68	
Vagunid	65	Ei kohaldata	Ei kohaldata

Vastavustõendamist on kirjeldatud punktis 6.2.2.1.

▼B4.2.2. *Lähtemüra piirväärtused*

Tabelis 3 on esitatud veeremi allsüsteemi kategooriate kaupa kehtestatud lähtemüra piirväärtused AF-korrektsiooniga maksimaalse helirõhutaseme ($L_{pAF,max}$) jaoks. Piirväärtused on kindlaks määratud 7,5 m kaugusel rööbastee telgjoonest ja 1,2 m kõrgusel rööpa pealispinnast.

Tabel 3

Lähtemüra piirväärtused

Veeremi allsüsteemi kategooria	$L_{pAF,max}$ [dB]
Elektrivedurid, mille koguveojõud $P < 4\,500$ kW	81
Elektrivedurid, mille koguveojõud $P \geq 4\,500$ kW Elekterveoga OTMid	84
Diiselveurid, mille $P < 2\,000$ kW mootori väljundvõllil	85
Diiselveurid, mille $P \geq 2\,000$ kW mootori väljundvõllil Diiselveoga OTMid	87
EMRid maksimumkiirusega $v_{max} < 250$ km/h	80
EMRid maksimumkiirusega $v_{max} \geq 250$ km/h	83
DMRid, mille $P < 560$ kW mootori kohta mootori väljundvõllil	82
DMRid, mille $P \geq 560$ kW mootori kohta mootori väljundvõllil	83

Vastavustõendamist on kirjeldatud punktis 6.2.2.2.

4.2.3. *Möödasõidumüra piirväärtused*

Tabelis 4 on esitatud veeremi allsüsteemi kategooriate kaupa kehtestatud möödasõidumüra A-filtri korregeeritud ekvivalentse püsiva helirõhutaseme piirväärtused kiirusel 80 km/h ($L_{pAeq,Tp,(80\text{ km/h})}$) ning, kui see on asjakohane, kiirusel 250 km/h ($L_{pAeq,Tp,(250\text{ km/h})}$). Piirväärtused on kindlaks määratud 7,5 m kaugusel rööbastee telgjoonest ja 1,2 m kõrgusel rööpa pealispinnast.

Kiirusel 250 km/h või üle selle tuleb mõõtmised teha ka täiendavas mõõtepunktis, mis asub 3,5 m kõrgusel rööpa pealispinnast vastavalt EN ISO 3095:2013 6. peatükile; mõõtmistulemusi võrreldakse tabelis 4 esitatud asjaomaste piirväärtustega.

Tabel 4

Möödasõidumüra piirväärtused

Veeremi allsüsteemi kategooria	$L_{pAeq,Tp(80\text{ km/h})}$ [dB]	$L_{pAeq,Tp(250\text{ km/h})}$ [dB]
Elektrivedurid ja elektriveoga OTMid	84	99

▼ **B**

Veeremi allsüsteemi kategooria	$L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$ [dB]	$L_{pAeq,Tp(250 \text{ km/h})}$ [dB]
Diiselveedurid ja diiselveoga OTMid	85	Ei kohaldata
EMRid	80	95
DMRid	81	96
Reisivagunid	79	Ei kohaldata
Vagunid (telgede normitud arv ühikupikkuse kohta on 0,225) (*)	83	Ei kohaldata

(*) Keskmine telgede arv ühikupikkuse kohta on telgede arv jagatud veeremi puhvritest mõõdetud pikkusega [m^{-1}].

Vastavustõendamist on kirjeldatud punktis 6.2.2.3.

4.2.4. *Juhikabiini sisemüra piirväärtused*

Tabelis 5 on esitatud elektri- ja diiselveedurite, OTMide, EMRide, DMRide ja juhikabiiniga vagunite juhikabiinimüra suhtes kehtestatud A-filtriga korrigeeritud ekvivalentse püsiva helirõhutaseme ($L_{pAeq,T}$) piirväärtused. Piirväärtused määratakse kindlaks juhi kõrva lähedal tehtud mõõtmiste tulemuste põhjal.

Tabel 5

Juhikabiini sisemüra piirväärtused

Müra juhikabiinis	$L_{pAeq,T}$ [dB]
Rong seisab ja helisignaalseadmega antakse signaali	95
Suurimal kiirusel v_{max} , kui $v_{max} < 250 \text{ km/h}$	78
Suurimal kiirusel v_{max} , kui $250 \text{ km/h} \leq v_{max} < 350 \text{ km/h}$	80

Vastavustõendamist on kirjeldatud punktis 6.2.2.4.

▼ **M1**4.3. **Liideste funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid**

Käesoleval KTK-l on veeremi allsüsteemiga järgmised liidesed.

Liidesed 2. peatüki punktides a, b, c ja e loetletud allsüsteemidega (mida käsitletakse määruses (EL) nr 1302/2014) seoses järgmiste müraliikidega:

- püsिमүра,
- lähtemүра (ei kehti reisivagunite suhtes),
- möödasõidumүра,
- juhikabiinisene müра, kui see on kohaldatav.

Liidesed 2. peatüki punktis d loetletud allsüsteemidega (mida käsitletakse määruses (EL) nr 321/2013) seoses järgmiste müraliikidega:

- möödasõidumүра,
- püsिमүра.

▼ M1

Käesoleval KTK-l on käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga järgmised liidesed (mida käsitletakse otsuses 2012/757/EL) seoses järgmise müraliigiga:

— möödasõidumüra.

4.4. **Kasutuseeskirjad**

Veeremi allsüsteemi kasutuseeskirju käsitlevad nõuded on sätestatud määruse (EL) nr 1302/2014 lisa punktis 4.4 ja määruse (EL) nr 321/2013 lisa punktis 4.4.

4.4.1. *Erieeskirjad vagunite kasutamiseks väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel halvenenud käitamistingimuste korral*

Otsuse 2012/757/EL lisa punktis 4.2.3.6.3 määratletud eriolukordades tegutsemise kord hõlmab punktile 7.2.2.2 mittevastavate vagunite kasutamist väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel.

Seda meedet võib kohaldada juhul, kui on vaja toime tulla läbilaskevõime või talituslike piirangutega, mis on tingitud veeremirikestest, äärmuslikest ilmastikuoludest, õnnetustest või vahejuhtumitest ja taristutõrgetest.

4.4.2. *Erieeskirjad vagunite kasutamiseks väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel taristutööde ja vagunite hooldamise korral*

Punktile 7.2.2.2 mittevastavaid vaguneid peab olema võimalik kasutada väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel vagunite hooldamise korral, kui hooldustöökojale juurdepääsuks on kättesaadav üksnes väiksema koormusega raudteeliin.

Punktis 4.4.1 sätestatud eriolukordades tegutsemise korda kohaldatakse taristutööde puhul, kui väiksema liikluskoormusega raudteeliin on ainus sobiv alternatiiv.

4.5. **Hoolduseeskirjad**

Veeremi allsüsteemi hoolduseeskirju käsitlevad nõuded on sätestatud määruse (EL) nr 1302/2014 lisa punktis 4.5 ja määruse (EL) nr 321/2013 lisa punktis 4.5.

▼ B

4.6. **Kutsekvalifikatsioon**

Ei kohaldata.

4.7. **Tervishoiu- ja ohutustingimused**

Vt käesoleva määruse artikkel 6.

4.8. **Lubatud veeremitüüpide Euroopa register**

Veeremi andmed, mis tuleb kanda lubatud raudteeveeremitüüpide Euroopa registrisse, on sätestatud otsuses 2011/665/EL.

5. **KOOSTALITLUSE KOMPONENDID**

Käesolevas KTKs koostalitluse komponente ei käsitleta.

6. **VASTAVUSHINDAMINE JA EÜ VASTAVUSTÕENDAMINE**

6.1. **Koostalitluse komponendid**

Ei kohaldata.

▼B**6.2. Veeremi allsüsteem seoses veeremi tekitatava müraga****6.2.1. Moodulid**

EÜ vastavustõendamine tehakse kooskõlas tabelis 6 kirjeldatud mooduli(te)ga.

Tabel 6

Allsüsteemide EÜ vastavustõendamise moodulid

SB	EÜ tüübihindamine
SD	Tootmisprotsessi kvaliteedijuhtimissüsteemil põhinev EÜ vastavustõendamine
SF	Toote vastavustõendamisel põhinev EÜ vastavustõendamine
SH1	Täielikul kvaliteedijuhtimissüsteemil ja projektihindamisel põhinev EÜ vastavustõendamine

Kõnealuseid mooduleid on täpsemalt kirjeldatud otsuses 2010/713/EL.

6.2.2. EÜ vastavustõendamise menetlused

Taotleja valib allsüsteemi EÜ vastavustõendamiseks ühe järgmistest hindamismenetlustest, mis koosneb ühest või mitmest moodulist:

— (SB+SD),

— (SB+SF),

— (SH1).

Valitud mooduli või moodulite kombinatsiooni kohaldamisel hinnatakse allsüsteemi punktis 4.2 kindlaks määratud nõuete alusel. Vajaduse korral esitatakse hindamise lisanõuded allpool esitatud punktides.

6.2.2.1. Püsikäik

Punktis 4.2.1 sätestatud püsikäigu piirväärtustele vastavuse tõendamine toimub standardi EN ISO 3095:2013 punktide 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 (v.a punkt 5.5.2), 5.7 ja punkti 5.8.1 kohaselt.

Peamise õhukompressori müra hindamiseks lähimas mõõtmiskohas i kasutatakse näitajat $L_{pAeq,T}^i$, kus T tähistab ühte töötssüklit, nagu see on määratletud standardi EN ISO 3095:2013 punktis 5.7. Selleks kasutatakse ainult neid ronisüsteeme, mis on vajalikud õhukompressori kasutamiseks tavalistes töötingimustes. Ronisüsteemid, mis ei ole kompressori tööks vajalikud, võib välja lülitada, et need ei mõjutaks müra mõõtmist. Piirväärtustele vastavuse tõendamine toimub tingimustel, mis on vajalikud peamise õhukompressori tööks väikseima pöörlemissageduse juures.

Impulsmüra hindamiseks lähimas mõõtmiskohas i kasutatakse näitajat L_{pAFmax}^i . Asjaomased müraallikad on õhukuivati väljalaskeklapid.

▼B**6.2.2.2. L ä h t e m ü r a**

Punktis 4.2.2 sätestatud lähtemüra piirväärtustele vastavuse tõendamine toimub standardi EN ISO 3095:2013 7. peatüki (v.a punkt 7.5.1.2) kohaselt. Rakendatakse standardi EN ISO 3095:2013 punktis 7.5 käsitletud maksimumtaseme meetodit. Kõrvalekaldena standardi EN ISO 3095:2013 punktist 7.5.3 kiirendab rong paigalseisust kuni kiiruseni 30 km/h ning seejärel hoiab nimetatud kiirust.

Lisaks mõõdetakse müratas 7,5 m kaugusel rööbastee telgjoonest ja 1,2 m kõrgusel rööpa pealispinnast. Kohaldatakse keskmise taseme meetodit ja maksimumtaseme meetodit kooskõlas standardi EN ISO 3095:2013 punktidega 7.6 ja 7.5 ning rong kiirendab paigalseisust kuni kiiruseni 40 km/h ning seejärel hoiab nimetatud kiirust. Mõõdetud väärtusi ei hinnata ühestki piirväärtusest lähtuvalt ning nende kohta tehakse sissekanne tehnilisse dokumentatsiooni ja need edastatakse ametile.

OTMide kohaltvõtu puhul ei rakendata täiendavaid haagisekoormusi.

6.2.2.3. M ö ö d a s ö i d u m ü r a

Punktis 4.2.3 sätestatud mõõdasõidumüra piirväärtustele vastavuse tõendamine toimub punktide 6.2.2.3.1 ja 6.2.2.3.2 kohaselt.

6.2.2.3.1. Katseteks kasutatava rööbastee tingimused

Katsed tehakse etalonrööbasteel, nagu on määratletud standardi EN ISO 3095:2013 punktis 6.2.

Siiski on lubatud katsed korraldada rööbasteel, mis ei vasta etalonrööbastee rööpa akustilise kareduse taseme ja sumbumisnäitaja kehtivusaja kohta esitatud nõuetele, kui punkti 6.2.2.3.2 kohaselt mõõdetav müratase ei ületa punktis 4.2.3 sätestatud piirväärtusi.

Katseteks kasutatava rööbastee akustiline karedus ja sumbumisnäitaja kehtivusaeg määratakse aga alati kindlaks. Kui rööbastee, millel katsed korraldatakse, vastab etalonrööbastele esitatud nõuetele, tehakse mürataseme mõõtmistulemuse juurde märke „võrreldav”; vastasel juhul tuleb mõõtmistulemuse juurde teha märke „mittevõrreldav”. Mürataseme mõõtmistulemuste võrreldavuse või mittevõrreldavuse kohta tuleb teha sissekanne tehnilisse dokumentatsiooni.

Katseraja rööpa akustilise kareduse mõõdetud väärtused kehtivad perioodi jooksul, mis algab kolm kuud enne ja lõpeb kolm kuud pärast kõnealust mõtmist, tingimusel et selle perioodi jooksul ei teostata mingeid rööbastee hooldustöid, mis mõjutavad rööpa akustilist karedust.

Katseraja rööbastee sumbumisnäitajate kehtivusajaks loetakse periood, mis algab üks aasta enne ja lõpeb üks aasta pärast kõnealust mõtmist, tingimusel et selle perioodi jooksul ei teostata mingeid rööbastee hooldustöid, mis mõjutavad rööbastee sumbumisnäitajat.

Tehnilises dokumentatsioonis tuleb tõendada, et tüübi mõõdasõidumüra mõõtmisega seotud rööbastee andmed olid katsete tegemise päeva(de)l kehtivad, nt esitades andmed viimase mürataseme mõjutanud hooldustöö kohta.

▼B

Lisaks on plaat-rööbastedel lubatud teha katseid kiirusel 250 km/h või üle selle. Sellisel juhul on piirväärtused punktis 4.2.3 sätestatud tasemetest 2 dB suuremad.

6.2.2.3.2. Menetlus

Katsed tehakse vastavalt standardi EN ISO 3095:2013 punktidele 6.1, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6 ja 6.7 (välja arvatud punkt 6.7.2). Piirväärtustega võrdlemiseks ümardatakse mõõtmistulemuste detsibellides väljendatud näitajad täisarvuni. Normimine peab toimuma enne ümardamist. Hindamismenetlus on üksikasjalikult sätestatud punktides 6.2.2.3.2.1, 6.2.2.3.2.2 ja 6.2.2.3.2.3.

6.2.2.3.2.1. EMRid, DMRid, vedurid ja reisivagunid

EMRide, DMRide, vedurite ja reisivagunite puhul eristatakse kolme liiki suurimat käitamiskiirust.

1. Kui veeremiüksuse suurim käitamiskiirus on 80 km/h või alla selle, siis mõõdetakse möödasõidumüra maksimumkiirusel $v_{\max}$. Kõnealune väärtus ei tohi ületada punktis 4.2.3 sätestatud piirväärtust $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$.
2. Kui veeremiüksuse suurim käitamiskiirus $v_{\max}$ on suurem kui 80 km/h ja väiksem kui 250 km/h, siis mõõdetakse möödasõidumüra kiirusel 80 km/h ja maksimumkiirusel. Mõlemal viisil mõõdetud möödasõidumüra väärtus $L_{pAeq,Tp(v_{test})}$ normitakse valemi 1 abil vastavalt võrdluskiiirusele 80 km/h $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$. Normitud väärtus ei tohi ületada punktis 4.2.3 sätestatud piirväärtust $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$.

Valem 1

$$L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})} = L_{pAeq,Tp(v_{test})} - 30 * \log(v_{test}/80 \text{ km/h})$$

► **M1** v_{test} ◀ = tegelik kiirus mõõtmise ajal

3. Kui veeremiüksuse suurim käitamiskiirus $v_{\max}$ on 250 km/h või üle selle, siis mõõdetakse möödasõidumüra kiirusel 80 km/h ja maksimumkiirusel; katse puhul on maksimumkiiruseks 320 km/h. Mõõdetud möödasõidumüra väärtus $L_{pAeq,Tp(v_{test})}$ kiirusel 80 km/h normitakse valemi 1 abil vastavalt võrdluskiiirusele 80 km/h $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$. Normitud väärtus ei tohi ületada punktis 4.2.3 sätestatud piirväärtust $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$. Möödasõidumüra väärtus, mis on mõõdetud maksimumkiirusel $L_{pAeq,Tp(v_{test})}$ normitakse valemi 2 abil vastavalt võrdluskiiirusele 250 km/h $L_{pAeq,Tp(250 \text{ km/h})}$. Normitud väärtus ei tohi ületada punktis 4.2.3 sätestatud piirväärtust $L_{pAeq,Tp(250 \text{ km/h})}$.

Valem 2

$$L_{pAeq,Tp(250 \text{ km/h})} = L_{pAeq,Tp(v_{test})} - 50 * \log(v_{test}/250 \text{ km/h})$$

► **M1** v_{test} ◀ = tegelik kiirus mõõtmise ajal

6.2.2.3.2.2. Vagunid

Vagunite puhul eristatakse kahte liiki suurimat käitamiskiirust.

▼B

1. Kui veeremiüksuse suurim käitamiskiirus $v_{\max}$ on 80 km/h või alla selle, siis mõõdetakse möödasõidumüra maksimumkiirusel. Mõõdetud möödasõidumüra väärtus $L_{pAeq,Tp(v_{test})}$ normitakse valemi 3 abil vastavalt võrdlusväärtusele, mis tähistab keskmist telgede arvu ühikupikkuse kohta, milleks on $0,225 \text{ m}^{-1} L_{pAeq,Tp(APLref)}$. Kõnealune väärtus ei tohi ületada punktis 4.2.3 sätestatud piirväärtust $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$.

Valem 3

$$L_{pAeq,Tp(APLref)} = L_{pAeq,Tp(v_{test})} - 10 * \log(APL_{wag}/0,225 \text{ m}^{-1})$$

APL_{wag} = telgede arv jagatud veeremi puhvritest mõõdetud pikkusega [m^{-1}]

► **M1** v_{test} ◀ = tegelik kiirus mõõtmise ajal

2. Kui veeremiüksuse suurim käitamiskiirus $v_{\max}$ on suurem kui 80 km/h, siis mõõdetakse möödasõidumüra kiirusel 80 km/h ja maksimumkiirusel. Mõlemal viisil mõõdetud möödasõidumüra väärtus $L_{pAeq,Tp(v_{test})}$ normitakse valemi 4 abil vastavalt võrdluskiirusele 80 km/h ja võrdlusväärtusele, mis tähistab keskmist telgede arvu ühikupikkuse kohta, milleks on $0,225 \text{ m}^{-1} L_{pAeq,Tp(APLref, 80 \text{ km/h})}$. Normitud väärtus ei tohi ületada punktis 4.2.3 sätestatud piirväärtust $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$.

Valem 4

$$L_{pAeq,Tp(APLref, 80 \text{ km/h})} = L_{pAeq,Tp(v_{test})} - 10 * \log(APL_{wag}/0,225 \text{ m}^{-1}) - 30 * \log(v_{test}/80 \text{ km/h})$$

APL_{wag} = telgede arv jagatud veeremi puhvritest mõõdetud pikkusega [m^{-1}]

► **M1** v_{test} ◀ = tegelik kiirus mõõtmise ajal

6.2.2.3.2.3. OTMid

OTMide puhul kasutatakse sama hindamismenetlust, mis on sätestatud punktis 6.2.2.3.2.1. Mõõtmine tuleb teostada täiendavate haagisekoormusteta.

OTMe loetakse punktis 4.2.3 sätestatud möödasõidumüra taset käsitlevatele nõuetele vastavaks ilma mõõtmiseta, kui nad vastavad järgmistele tingimustele:

- nende ainsaks pidurdusvahendiks on liitpiduriklotsid või ketaspidurid ning
- nad on varustatud hõõrdpiduritega, kui paigaldatud on hõõrdplokid.

6.2.2.4. Juhikabiini sisemüra

Punktis 4.2.4 sätestatud juhikabiini sisemüra piirväärtustele vastavuse tõendamine toimub standardi EN 15892:2011 kohaselt. OTMide puhul tuleb mõõtmine teostada täiendavate haagisekoormusteta.

6.2.3. Lihtsustatud hindamine

Punktis 6.2.2 sätestatud menetlused võib mõne katse või kõikide katsete puhul asendada lihtsustatud hindamisega. Lihtsustatud hindamine hõlmab hinnatava veeremiüksuse akustilist võrdlust olemasoleva tüübiga (edaspidi „etalontüüp”), mille müraomadused on dokumenteeritud.

▼B

Lihtsustatud hindamist võib kasutada iga asjaomase põhiparameetri („püsimüra”, „lähtemüra”, „möödasõidumüra” ja „juhikabiini sise-müra”) puhul eraldi ning selle käigus tuleb esitada tõendid, mille kohaselt hinnatava veeremiüksuse erinevuste mõju ei põhjusta punktis 4.2 sätestatud piirväärtuste ületamist.

Kui veeremiüksuse puhul kasutatakse lihtsustatud hindamist, peab selle vastavustõendite hulgas olema ka üksikasjalik kirjeldus etalon-tüübiga võrreldes tehtud müra puudutavatest muudatustest. Lihtsustatud hindamine põhineb eelnimetatud kirjeldusel. Hinnangulised mürataseme väärtused hõlmavad kohaldatud hindamismeetodist tule-nevat mõõtemääramatust. Lihtsustatud hindamine võib seisneda arvu-tuses ja/või lihtsustatud mõõtmises.

Lihtsustatud hindamismeetodi põhjal sertifitseeritud veeremiüksust ei kasutata edaspidiste hindamiste puhul võrdlusalusena.

Kui lihtsustatud hindamist kohaldatakse möödasõidumüra puhul, siis peab etalon-tüüp olema kooskõlas vähemalt ühega järgmistest:

- 4. peatükk ning möödasõidumüra tulemused, mille juures on märges „võrreldav”;
- otsuse 2011/229/EL 4. peatükk ning möödasõidumüra tulemused, mille juures on märges „võrreldav”;
- otsuse 2006/66/EÜ 4. peatükk;
- otsuse 2008/232/EÜ 4. peatükk.

Vagunit, mille parameetrid jäävad etalon-tüübiga võrreldes tabelis 7 esitatud lubatud vahemikku, peetakse ilma täiendava kontrollimiseta vastavaks punktis 4.2.3 sätestatud möödasõidumüra piirväärtustele.

Tabel 7

Parameetrite lubatud kõikumine vagunite kontrollist vabastamise puhul

Parameeter	Lubatud kõikumine (võrreldes etalonüksusega)
Veeremiüksuse suurim kiirus	Mis tahes kiirus kuni 160 km/h
Ratta tüüp	Üksnes juhul, kui müratase on sama või väiksem (standardi EN 13979-1:2011 E lisa kohased rataste akustilised omadused)
Tühimass	Ainult vahemikus –5 % kuni + 20 %
Piduriklotsid	Ainult juhul, kui erinevusest ei tulene suuremat müra.

7. RAKENDAMINE

7.1. Käesoleva KTK kohaldamine uute allsüsteemide suhtes

Vt käesoleva määruse artikkel 8.

▼ **M1****7.2. Käesoleva KTK kohaldamine olemasolevate allsüsteemide suhtes**

Põhimõtted, mida taotlejad ja lube väljaandvad asutused peavad olemasoleva veeremi või veeremitüübi puhul järgima, on määratud kindlaks määruse (EL) nr 1302/2014 lisa alapunktis 7.1.2 ja määruse (EL) nr 321/2013 lisa punktis 7.2.

7.2.1. Sätted olemasoleva veeremi või veeremitüübi muutmise korral

Taotleja peab tagama, et veeremi muutmisel jääb müratase allapoole KTKs sätestatud piirmäärasid, mida kohaldatakse siis, kui kõnealune veerem esmakordselt kasutuselevõtuloa sai. Kui kasutuselevõtuloa esmakordse saamise ajal KTK puudus, peab taotleja tagama, et muudetud veeremi müratase ei ole suurenenud või jääb allapoole otsuses 2006/66/EÜ või otsuses 2002/735/EÜ sätestatud piirmäärasid.

Kui hindamine on vajalik, piirdub see muutmisest mõjutatud põhiparameetritega.

Kui kohaldatakse lihtsustatud hindamist, siis võib algupärast veeremiüksust käsitada etalonüksusena vastavalt punkti 6.2.3 sätetele.

Terve veeremiüksuse asendamise või veeremiüksusse kuuluva veeremi asendamise korral (nt asendamine pärast rasket kahjustust) ei nõuta käesolevale KTK-le vastavuse hindamist, kui asendusüksus või -veerem on asendatavaga identne.

7.2.2. Lisasätted käesoleva KTK kohaldamiseks olemasolevate vagunite suhtes

Käesoleva määruse artiklis 5a sätestatud kasutamise piiranguid ei kohaldata vagunite suhtes, mida kasutatakse peamiselt üle 40 % kallakuga liinidel, mille suurim käitamiskiirus on üle 120 km/h, mille suurim teljekoormus on üle 22,5 t, mida kasutatakse üksnes taristutööde jaoks ja mida kasutatakse rongide päästetöödeks.

Kui vagunile paigaldatakse punktis 7.2.2.1 määratletud vaiksemad piduriklotsid ja vagunile ei lisata müraallikaid, siis eeldatakse ilma täiendavate katseteta, et kõnealune vagun vastab punktis 4.2.3 sätestatud nõuetele.

7.2.2.1. Vaiksemad piduriklotsid

Vaiksem piduriklots on piduriklots, mis kuulub ühte järgmistest kategooriatest:

— määruse (EL) nr 321/2013 G liites loetletud piduriklots;

— käesoleva KTK F liites sätestatud menetluse kohaselt hinnatud piduriklots.

7.2.2.2. Väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutatavad vagunid

Vaguneid, mis kuuluvad ühte järgmisse kategooriasse, võib kasutada väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel nende kasutusalas:

▼ M1

- vagunid, mille EÜ vastavustõendamise deklaratsioon vastab komisjoni otsusele 2006/66/EÜ, mis käsitleb üleeuroopalise tava-raudteevõrgustiku alasüsteemi „veerem – müra” tehnilisi koostalitlusnõudeid;
- vagunid, mille EÜ vastavustõendamise deklaratsioon vastab komisjoni otsusele 2011/229/EL, mis käsitleb üleeuroopalise tava-raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem – müra” koostalitluse tehnilist kirjeldust;
- vagunid, mille EÜ vastavustõendamise deklaratsioon vastab käesolevale KTK-le;
- vagunid, millele on sõidupidurdusfunktsiooni jaoks paigaldatud punktis 7.2.2.1 määratletud vaiksemad piduriklotsid või pidurikettad;
- vagunid, millele on sõidupidurdusfunktsiooni jaoks paigaldatud E liites loetletud liitmaterjalist piduriklotsid. Nende vagunite kasutamist väiksema liikluskooormusega raudteeliinidel piiratakse vastavalt käesolevas liites kirjeldatud tingimustele.

▼ B7.3. **Erijuhud**7.3.1. *Sissejuhatus*

Punktis 7.3.2 loetletud erijuhtumid on klassifitseeritud kui

- a) P-juhtumid: püsivad juhtumid;
- b) A-juhtumid: ajutised juhtumid.

7.3.2. *Erijuhtude loetelu***▼ M1**7.3.2.1. **Erijuhtumid**

- a) Eesti, Soome, Läti, Leedu, Poola ja Slovakkia erijuhtum

(P-juhtum.) Selliste veeremiüksuste puhul, mida kasutatakse ühiselt kolmandate riikidega, kelle võrgustiku rööpmelaius erineb liidusisese peamise raudteevõrgustiku omast, on lubatud käesoleva KTK nõuete asemel kohaldada siseriiklikke tehnilisi eeskirju.

- b) Soome erijuhtum

(T-juhtum.) Otsust 2011/229/EL võib jätkuvalt kohaldada üksnes Soome territooriumil kasutatavate kaubavagunite suhtes, kuni leitakse sobiv tehniline lahendus karmide talvetingimuste jaoks, kuid igal juhul mitte kauem kui 31. detsembrini 2032. Sellega ei takistata muude liikmesriikide kaubavagunite tegevust Soome raudteevõrgustikus.

▼ B7.3.2.2. **Püsimüra piirväärtused (punkt 4.2.1)**

- a) Soome erijuhtum

(A-juhtum.) Ainult Soome raudteevõrgus kasutatavate enam kui 100 kW elektrivarustussüsteemiga diisलगeneraatoriga varustatud reisivagunite ja vagunite puhul võib tabelis 2 näidatud püsimüra piirväärtust $L_{pAeq,T [unit]}$ suurendada kuni 72 detsibellini.

▼ **M1**▼ **B**

- b) Ühendkuningriigi erijuhtum, milles käsitletakse Suurbritanniat

(P-juhtum.) Ainult Suurbritannia raudteevõrgus käitatavate DMRide puhul võib tabelis 2 näidatud püsimüra piirväärtust $L_{pAeq,T [unit]}$ suurendada kuni 77 detsibellini.

Käesolevat erijuhtumit ei kohaldata DMRide suhtes, mida käitatakse üksnes raudteevõrgus High Speed 1.

- c) Ühendkuningriigi erijuhtum, milles käsitletakse Suurbritanniat

(A-juhtum.) Ainult Suurbritannia raudteevõrgus käitatavate veeremiüksuste suhtes ei kohaldata tabelis 2 esitatud peamise õhukompressori piirväärtusi $L_{pAeq,T}^1$. Mõõtmistulemused esitatakse Ühendkuningriigi riiklikule ohutusasutusele.

Käesolevat erijuhtumit ei kohaldata veeremiüksuste suhtes, mida käitatakse üksnes raudteevõrgus High Speed 1.

7.3.2.3. Lähemüra piirväärtused (punkt 4.2.2)

- a) Rootsi erijuhtum

(A-juhtum.) Vedurite puhul, mille koguveojõud on enam kui 6 000 kW ja mille suurim teljekoormus on enam kui 25 t, võib tabelis 3 esitatud lähemüra piirväärtust $L_{pAF,max}$ suurendada kuni 89 detsibellini.

- b) Ühendkuningriigi erijuhtum, milles käsitletakse Suurbritanniat

(P-juhtum.) Ainult Suurbritannia raudteevõrgus käitatavate tabelis 8 loetletud veeremiüksuste puhul võib tabelis 3 esitatud lähemüra piirväärtust $L_{pAF,max}$ suurendada kuni tabelis 8 esitatud väärtusteni.

Tabel 8

Lähemüra piirväärtused seoses Ühendkuningriigi erijuhtumiga, milles käsitletakse Suurbritanniat

Veeremi allsüsteemi kategooria	$L_{pAF,max}$ [dB]
Elektrivedurid, mille koguveojõud $P < 4\,500$ kW	83
Diiselveedurid, mille $P < 2\,000$ kW mootori väljundvõllil	89
DMRid	85

Käesolevat erijuhtumit ei kohaldata veeremiüksuste suhtes, mida käitatakse üksnes raudteevõrgus High Speed 1.

▼ **M1**

7.3.2.4. Mõõdasõidumüra piirmäärad (punkt 4.2.3)

- a) La Manche'i tunneli erijuhtum

(P-juhtum.) La Manche'i tunneli puhul ei kohaldata mõõdasõidumüra piirmäärasid selliste kaubavagunitte suhtes, mida kasutatakse raskete kaubaveokite vedamiseks Coquelles'i (Prantsusmaa) ja Folkestone'i (Ühendkuningriik) vahel.

▼ **M1**

b) Rootsi erijuhtum

(T-juhtum.) Selliste vedurite puhul, mille koguveojõud on üle 6 000 kW ja mille suurim teljekoormus on üle 25 t, võib tabelis 4 esitatud möödastõidumärgi piirväärtust $L_{pAeq,TP}$ (80 km/h) suurendada kuni 85 detsibellini.

7.4. **Konkreetsed rakendussätted**7.4.1. *Konkreetsed rakendussätted käesoleva KTK kohaldamiseks olemasolevate vagunite suhtes (punkt 7.2.2)*

a) Konkreetsed rakendussätted käesoleva KTK kohaldamiseks olemasolevate vagunite suhtes La Manche'i tunnelis

(P-juhtum.) Kaubaronge, mis koosnevad vagunitest, mida kasutatakse raskete kaubaveokite vedamiseks Coquelles'i (Prantsusmaa) ja Folkestone'i (Ühendkuningriik) vahel, ei võeta arvesse iga päev öisel ajal kasutatavate kaubarongide keskmise aastase arvu väljaarvutamisel.

b) Konkreetsed rakendussätted käesoleva KTK kohaldamiseks olemasolevate vagunite suhtes Soomes ja Rootsis

(T-juhtum.) Ebakindluse tõttu, mis on seotud liitmaterjalist piduriklotside kasutamisega karmides talvetingimustes, ei kasutata väiksema liikluskoormusega raudteeliinide kontseptsiooni Soome ja Rootsi võrkudes kuni 31. detsembrini 2032. Sellega ei takistata muude liikmesriikide kaubavagunite tegevust Soome ja Rootsi raudteevõrgustikus.

7.4.2. *Konkreetsed rakendussätted väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutatavate vagunite jaoks (punkt 7.2.2.2)*

a) Konkreetsed rakendussätted Belgia väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutatavate vagunite jaoks

(T-juhtum.) Lisaks punktis 7.2.2.2 loetletud vagunitele võib Belgia territooriumil väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutada järgmisi olemasolevaid vaguneid:

— vagunid, millel on rehvidega rattad: kuni 31. detsembrini 2026;

— vagunid, mis tuleb seadistada muutuva karakteristikuga piduriventiiliga, et asendada malmist piduriklotsid liitmaterjalist piduriklotsidega: kuni 31. detsembrini 2026;

— malmist piduriklotsidega vagunid, mille rattad tuleb liitmaterjalist piduriklotside paigaldamiseks asendada standardi EN 13979-1:2003+A2:2011 nõuetele vastavate ratastega: kuni 31. detsembrini 2026.

b) Konkreetsed rakendussätted La Manche'i tunneli väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutatavate vagunite jaoks

(P-juhtum.) Lisaks punktis 7.2.2.2 loetletud vagunitele võib La Manche'i tunneli kontsessiooni alusel väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutada järgmisi olemasolevaid vaguneid:

vagunid, mida kasutatakse raskete kaubaveokite vedamiseks Coquelles'i (Prantsusmaa) ja Folkestone'i (Ühendkuningriik) vahel.

▼ **M1**

- c) Konkreetsed rakendussätted Tšehhi väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutatavate vagunite jaoks

(T-juhtum.) Lisaks punktis 7.2.2.2 loetletud vagunitele võib Tšehhi territooriumil väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutada järgmisi olemasolevaid vaguneid:

— vagunid, millel on rehvidega rattad: kuni 31. detsembrini 2026;

— 59 V-tüüpi laagritega vagunid: kuni 31. detsembrini 2034;

— vagunid, mis tuleb seadistada muutuva karakteristikuga piduriventiiliga, et asendada malmist piduriklotsid liitmaterjalist piduriklotsidega: kuni 31. detsembrini 2034;

— malmist piduriklotsidega vagunid, millel on 1Bg või 1Bgu pidurisüsteemi seadistus: kuni 31. detsembrini 2036;

— malmist piduriklotsidega vagunid, mille rattad tuleb liitmaterjalist piduriklotside paigaldamiseks asendada standardi EN 13979-1:2003+A2:2011 nõuetele vastavate ratastega: kuni 31. detsembrini 2029.

Lisaks ei ole kohustuslik kasutada kuni 31. detsembrini 2030 väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel liitmaterjalist piduriklotse olemasolevatel vagunitel, mis ei ole hõlmatud eespool loetletud viie taandega ja mille jaoks puudub konkreetne lahendus malmist piduriklotside asendamiseks.

- d) Konkreetsed rakendussätted Prantsusmaa väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutatavate vagunite jaoks

(T-juhtum.) Lisaks punktis 7.2.2.2 loetletud vagunitele võib Prantsusmaa territooriumil väiksema koormusega raudteeliinidel kasutada järgmisi olemasolevaid vaguneid:

— malmist piduriklotsidega vagunid, millel on 1Bg või 1Bgu pidurisüsteemi seadistus: kuni 31. detsembrini 2030;

— vagunid, millel on väikesed rattad (diameetriga alla 920 mm): kuni 31. detsembrini 2030.

- e) Konkreetsed rakendussätted Itaalia väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutatavate vagunite jaoks

(T-juhtum.) Lisaks punktis 7.2.2.2 loetletud vagunitele võib Itaalia territooriumil väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutada järgmisi olemasolevaid vaguneid:

— vagunid, millel on rehvidega rattad: kuni 31. detsembrini 2026;

— vagunid, mis tuleb seadistada muutuva karakteristikuga piduriventiiliga, et asendada malmist piduriklotsid liitmaterjalist piduriklotsidega: kuni 31. detsembrini 2026;

▼ **M1**

- malmist piduriklotsidega vagunid, mille rattad tuleb liitmaterjalist piduriklotside paigaldamiseks asendada standardi EN 13979-1:2003+A2:2011 nõuetele vastavate ratastega: kuni 31. detsembrini 2026.

Lisaks ei ole kohustuslik kasutada kuni 31. detsembrini 2030 väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel liitmaterjalist piduriklotse olemasolevatel vagunitel, mis ei ole hõlmatud eespool loetletud kolme taandega ja mille jaoks puudub konkreetne lahendus malmist piduriklotside asendamiseks.

- f) Konkreetsed rakendussätted Poola väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutatavate vagunite jaoks

(T-juhtum.) Lisaks punktis 7.2.2.2 loetletud vagunitele võib Poola territooriumil väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutada kuni 31. detsembrini 2036 järgmisi olemasolevaid vaguneid:

- vagunid, millel on rehvidega rattad;
- malmist piduriklotsidega vagunid, millel on 1Bg või 1Bgu pidurisüsteemi seadistus;
- vagunid, mis on projekteeritud S-liikluseks ja millele on paigaldatud malmist piduriklotsidega varustatud SS-tüüpi pidurid;
- malmist piduriklotsidega vagunid, mis on projekteeritud SS-liikluseks ja mis on LL-tüüpi piduriklotside paigaldamiseks vaja seadistada standardile EN 13979-1:2003+A2:2011 vastavate ratastega ja muutuva karakteristikuga piduriventiiliga.

- g) Konkreetsed rakendussätted Slovakkia väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutatavate vagunite jaoks

(T-juhtum.) Lisaks punktis 7.2.2.2 loetletud vagunitele võib Slovakkia territooriumil väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutada järgmisi olemasolevaid vaguneid:

- vagunid, millel on rehvidega rattad: kuni 31. detsembrini 2026;
- vagunid, millel on 26–2.8-tüüpi pöördvankrid, mis on varustatud P10-tüüpi malmist piduriklotsidega: kuni 31. detsembrini 2036;
- vagunid, mis tuleb seadistada muutuva karakteristikuga piduriventiiliga, et asendada malmist piduriklotsid liitmaterjalist piduriklotsidega: kuni 31. detsembrini 2036.

(P-juhtum.) 2TS pöördvankritega vagunid, mis on ette nähtud liikuma Slovakkia ja kolmandate riikide vahel pöördvankrite vahetamisega piirijaamas.

- h) Konkreetsed rakendussätted Ühendkuningriigi (Suurbritannia) väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutatavate vagunite jaoks

(P-juhtum.) Väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel on lubatud kasutada ainult Suurbritannia raudteevõrgus käitavaid veeremiüksusi, kui olemasolevad vagunid on varustatud liitmaterjalist piduriklotsidega, mis on avaldatud dokumendis GMGN 2688.

▼ M1

(T-juhtum.) Väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel on lubatud kasutada järgmisi olemasolevaid vaguneid, mis on varustatud malmist piduriklotsidega ja mis on ette nähtud kasutamiseks Suurbritannia raudteevõrgus:

- vagunid, millele on paigaldatud UIC nõuetele mittevastav pidurisüsteem ja mille moderniseerimiseks ei ole sobivaid vaikkeid piduriklotse: kuni 31. detsembrini 2030;
- vagunid, mille pidurdusmaaks on projekteeritud kuni 810 meetrit alates kiirusest 60 miili tunnis pidurdusrežiimil G (kaubavedu)/75 miili tunnis pidurdusrežiimil P (reisijatevedu), kui neid kasutatakse rongi koosseisus koos teiste vagunitega, mille pidurdusmaa vastab Ühendkuningriigi (Suurbritannia) asjakohastele siseriiklikele tehnilistele eeskirjadele: kuni 31. detsembrini 2030;
- vagunid, mida kasutatakse üksnes tuumakasutuseks ettenähtud toodete vedamiseks: kuni 31. detsembrini 2050.

▼B*A liide***Avatud punktid****▼M1**

Veeremi allsüsteemi element	Käesoleva KTK punkt	Käesolevas KTKs käsitlemata tehniline aspekt	Märkused
Vaiksemad piduriklotsid	7.2.2.1 ja F liide	Piduriklotside akustiliste omaduste hindamine	Olemasolevad alternatiivsed tehnilised lahendused (vt punkt 7.2.2)


B liide
Käesolevas KTKs osutatud standardid

KTK		Standard	
Hinnatavad omadused		Viited kohustuslikele standarditele	Peatükk
Püsimüra	4.2.1	—	—
	6.2.2.1	EN ISO 3095:2013	5
Lähtemüra	4.2.2	—	—
	6.2.2.2	EN ISO 3095:2013	7
Möödasõidumüra	4.2.3	EN ISO 3095:2013	6
	6.2.2.3	EN ISO 3095:2013	6
Juhikabiini sisemüra	4.2.4	—	—
	6.2.2.4	EN 15892:2011	Kõik
Lihtsustatud hindamine	6.2.3	EN 13979-1:2011	E lisa



C liide

Veeremi allsüsteemi hindamine

Hinnatavad omadused, nagu on kirjeldatud punktis 4.2					Konkreetne hindamismenetlus
Veeremi allsüsteemi element	Punkt	Projekti ekspertiis	Tüübikitse	Korraline katsetus	Punkt
Püsimüra	4.2.1	X (*)	X	Ei kohaldata	6.2.2.1
Lähtemüra	4.2.2	X (*)	X	Ei kohaldata	6.2.2.2
Möödasõidumüra	4.2.3	X (*)	X	Ei kohaldata	6.2.2.3
Juhikabiini sisemüra	4.2.4	X (*)	X	Ei kohaldata	6.2.2.4

(*) Ainult juhul, kui kohaldatakse lihtsustatud hindamist vastavalt punktile 6.2.3.

▼ **M1***D liide***Väiksemad rongiliinid****D.1. Väiksema liikluskoormusega raudteeliinide kindlaksmääramine**

Käesoleva määruse artikli 5c lõike 1 kohaselt esitavad liikmesriigid Euroopa Liidu Raudteeametile (edaspidi „amet”) väiksema liikluskoormusega raudteeliinide loetelu vormis, mis võimaldab kasutajatel seda tulevikus IT-vahenditega töödelda. Loetelu peab sisaldama vähemalt järgmist teavet:

- väiksema liikluskoormusega raudteeliinide algus- ja lõpp-punktid ning vastavad liinilõigud, kasutades komisjoni rakendusotsuses 2014/880/EL ⁽¹⁾ (RINF) sätestatud registris kindlaks määratud geograafilise asukoha koodi. Kui üks nendest punktidest on liikmesriigi piiril, siis tuleb see ära märkida.
- Väiksema liikluskoormusega raudteeliini üksikute lõikude kindlaksmääramine

Loetelu koostatakse allpool oleva näidise alusel:

Väiksema liikluskoormusega raudteeliin	Liinilõigud	Liinilõigu kordumatu tunnus	Väiksema liikluskoormusega raudteeliin algab/lõpeb liikmesriigi piiril
Punkt A – Punkt E	Punkt A – Punkt B	201	Jah PUNKT E (riik 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	Ei
	Punkt G – Punkt H	502	
	Punkt H – Punkt I	503	

Lisaks võib liikmesriik vabatahtlikult esitada väiksema liikluskoormusega raudteeliine kujutavad kaardid. Kõik loetelud ja kaardid avaldatakse ameti veebisaidil (<http://www.era.europa.eu>) hiljemalt üheksa kuud pärast 27.5.2019.

Amet teatab samaks kuupäevaks komisjonile väiksema liikluskoormusega raudteeliinide loetelud ja kaardid. Komisjon teavitab direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 51 osutatud komitee kaudu vastavalt ka liikmesriike.

D.2. Väiksema liikluskoormusega raudteeliinide ajakohastamine

Väiksema liikluskoormusega raudteeliinide ajakohastamiseks vastavalt käesoleva määruse artikli 5c lõikele 2 kasutatakse ajakohastamisele eelnenud kolme viimase aasta kaubaveoandmeid, mis on kättesaadavad. Kui raudteekaubaveo puhul kaldutakse erandlikel asjaoludel konkreetset aastal nimetatud keskmisest arvust kõrvale rohkem kui 25 %, võib asjaomane liikmesriik arvutada keskmise arvu ülejäänud kahe aasta alusel. Liikmesriigid teatavad ametile ajakohastatud väiksema liikluskoormusega raudteeliinid.

⁽¹⁾ Komisjoni 26. novembri 2014. aasta rakendusotsus 2014/880/EL raudteefrastruktuuri registri ühiste tehniliste kirjelduste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks rakendusotsus 2011/633/EL (ELT L 356, 12.12.2014, lk 489).

▼ M1

Väiksema liikluskoormusega raudteeliinideks määratud liine ei muudeta pärast ajakohastamist, välja arvatud juhul, kui asjaomasel perioodil on liiklusmaht vähenenud rohkem kui 50 % ja iga päev öisel ajal käitatavate kaubarongide keskmine arv on väiksem kui 12.

Uute ja täiendatud liinide puhul kasutatakse nende liinide määramisel väiksema liikluskoormusega raudteeliinideks eeldatavat liiklusmahtu.

Amet avaldab ajakohastatud väiksema liikluskoormusega raudteeliinid oma veebisaidil (<http://www.era.europa.eu>) hiljemalt kolm kuud pärast nende kättesaamist; need hakkavad kehtima üks aasta pärast nende avaldamist alates detsembris tehtavast järgmisest liiklusgraafiku muudatusest.

Amet teatab komisjonile kõikidest väiksema liikluskoormusega raudteeliinide muudatustest. Komisjon teatab nendest muudatustest liikmesriikidele direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 51 osutatud komitee kaudu.

▼ **M1***E liide***Tavapärased liitmaterjalist piduriklotsid****E.1. Tavapärased liitmaterjalist piduriklotsid rahvusvaheliseks kasutamiseks**

Olemasolevaid vaguneid, millele on paigaldatud allpool loetletud piduriklotsid, on lubatud kasutada väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel nende kasutusalas kuni UIC 541–4 N liites sätestatud asjakohase kuupäevani.

Tootja/toote nimi	Nimetus/klotsi liik	Haardeteguri liik
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe - paagutatud)
Jurid	738	K (Fe - paagutatud)

Tavapäraste liitmaterjalist piduriklotsidega varustatud vaguneid, mida ei ole eespool olevas tabelis loetletud, kuid mida on lubatud kasutada rahvusvahelises liikluses vastavalt otsuse 2004/446/EÜ või otsuse 2006/861/EÜ sätetele, võib siiski kasutada tähtajatult neile väljaantud loaga hõlmatud kasutusalas.

E.2. Tavapärased liitmaterjalist piduriklotsid riigisiseseks kasutamiseks

Olemasolevaid vaguneid, millele on paigaldatud allpool loetletud piduriklotsid, on lubatud kasutada nende kasutusalas üksnes vastava liikmesriigi raudteevõrgustikus, sealhulgas väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel.

Tootja/toote nimi	Nimetus/klotsi liik	Liikmesriik	Märkused
Cobra/Wabco	V133	Itaalia	
Cofren	S153	Rootsi	
Cofren	128	Rootsi	
Cofren	229	Itaalia	
ICER	904	Hispaania, Portugal	
ICER	905	Hispaania, Portugal	
Jurid	838	Hispaania, Portugal	

▼ M1*F liide***Piduriklotside akustiliste omaduste hindamine**

Selle menetluse eesmärk on näidata liitmaterjalist piduriklotside akustilisi omadusi koostalitluse komponendi tasandil.

See menetlus on avatud punkt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõike 6 tähenduses.