

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2019/774,**16. mai 2019,****millega muudetakse määrust (EL) nr 1304/2014 seoses allsüsteemi „veerem – müra“ koostalitluse tehnilise kirjelduse kohaldamisega olemasolevate kaubavagunite suhtes****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiivi (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 5 lõiget 11,

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2002/49/EÜ ⁽²⁾ (keskkonnamüra direktiiv) annab aluse muu hulgas raudteeveeremi tekitatud müra käsitlevate ühenduse meetmete arendamiseks ja kehtivate meetmete täiendamiseks.
- (2) Keskkonnamüra ja eelkõige raudteemüra kujutab endiselt tõsist ohtu inimeste tervisele, nagu selgus keskkonnamüra direktiivi hindamisest ⁽³⁾ ja keskkonnamüra direktiivi rakendamise aruandest ⁽⁴⁾.
- (3) Kuigi keskkonnamüra direktiivi kohaldatakse üldiselt raudteeliinide suhtes, kus sõidab rohkem kui 30 000 rongi (nii kauba- kui ka reisirongid), on väiksema liikluskoormusega raudteeliinide käsitlemise arendamisel vaja arvesse võtta liine, kus toimub öisel ajal märkimisväärne raudteekaubavedu.
- (4) On oht, et liiga tugeva raudteemüra tõttu võivad liikmesriigid võtta ühepoolseid kooskõlastamata meetmeid. Sellised meetmed võivad mõjutada negatiivselt Euroopa riikide majandust ja tuua kaasa „tagurpidise“ ülemineku raudteevedudelt maanteevedudele. Lisaks võivad sellised meetmed kahjustada liidu raudteesüsteemi koostalitlust. Kuna suurem osa liidu raudteeveost on rahvusvaheline, on vaja leida probleemile lahendus Euroopa tasandil.
- (5) Komisjoni määruses (EL) nr 1304/2014 ⁽⁵⁾ sätestatud liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem – müra“ koostalitluse tehnilise kirjelduse (edaspidi „müra KTK“) kohaldamine olemasolevate vagunite suhtes peaks seega märkimisväärselt vähendama maksimaalseid müratasemeid. Üks kõige tõhusamaid viise raudteemüra vähendamiseks on olemasolevate kaubavagunite moderniseerimine komposiitmaterjalist piduriklotside paigaldamisega. See tehniline lahendus vähendab raudteemüra kuni 10 dB, mis inimese jaoks tähendab kuuldava müra vähenemist 50 %.
- (6) 22. septembril 2017 palus komisjon Euroopa Liidu Raudteeametil (edaspidi „amet“) esitada vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 5 lõikele 2 soovitusena müra KTK läbivaatamiseks eesmärgiga täpsustada müra KTK kohaldamine olemasolevate kaubavagunite suhtes väiksema liikluskoormusega raudteeliinide strateegia raames ja viia müra KTK kooskõlla direktiiviga (EL) 2016/797.
- (7) Raudteekaubaveoga kaasneva müra probleemiga tuleks võidelda seal, kus see on tõsiselt häiriv ja ohustab tervist. Sel põhjusel ja kuna öösel liikuvad kaubarongid on eriti häirivad, tuleks raudteekaubaveo öisele tihedusele viidates sõnastada väiksema liikluskoormusega raudteeliini mõiste.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44).

⁽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).

⁽³⁾ Komisjoni talituste töödokument direktiivi 2002/49/EÜ (mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega) hindamise kohta õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) raames (SWD(2016) 454 final).

⁽⁴⁾ Komisjoni aruanne Euroopa Parlamendile ja nõukogule keskkonnamüra direktiivi rakendamise kohta kooskõlas direktiivi 2002/49/EÜ artikliga 11 (COM(2017) 151 final).

⁽⁵⁾ Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1304/2014 üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem – müra“ koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta, millega muudetakse otsust 2008/232/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks otsus 2011/229/EL (ELT L 356, 12.12.2014, lk 421).

- (8) Väiksema liikluskoormusega raudteeliinide kehtestamise kuupäeva kindlaksmääramisel tuleks arvesse võtta mitmeid näitajaid, sealhulgas moderniseerimise edenemist eri liikmesriikides, kaubaveorongide uuendamise määra, kaubavagunite hooldamise tsükli, komposiitmaterjalist piduriklotside tootjate tootmisvõimsust ja töökodade olemasolu. Samuti tuleks kõnealune kuupäev viia kooskõlla liiklusgraafiku korduva muutmiseiga vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/34/EL⁽⁶⁾ VII lisale.
- (9) Kuna liiklustihedus võib kõikuda, tuleks väiksema liikluskoormusega raudteeliinide nimekirja regulaarselt ajakohastada, et võtta selliseid muutusi arvesse ja samas tagada mitmeks aastaks stabiilne raamistik. Seepärast oleks asjakohane, et liikmesriigid ajakohastavad väiksema liikluskoormusega raudteeliinide nimekirja pärast 8. detsembrist 2024 vähemalt iga viie aasta järel. Lisaks peaks komisjon enne esimest ajakohastamist hindama moderniseerimise edenemist ja väiksema liikluskoormusega raudteeliinide kehtestamise mõju raudtee-kaubaveo-sektorile.
- (10) Võttes arvesse mõne sidusrühma tõstatatud probleeme seoses komposiitmaterjalist piduriklotsidega varustatud vagunite kasutamisega põhjamaistes talvetingimustes, peaks komisjon ameti abil jätkama probleemide ja võimalike lahenduste analüüsimist. Komisjon peaks 2020. aasta juuniks hindama, kas käesolevad KTKd on vaja muuta, võimaluse korral erandina, mis võimaldab jätkata piiratud arvu malmist piduriklotsidega varustatud vagunite kasutamist väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel, et säilitada mõjutatud põhjapoolsetesse piirkondadesse suunduv ja nendest lähtuv piiriülene raudteekaubavedu. Rootsi ametiasutuste hinnangul ei ole sellisel veol kasutatavate vagunite koguarv suurem kui 17 500.
- (11) Väiksema liikluskoormusega raudteeliinide kehtestamine peaks täiendama muid liidu tasandi meetmeid, mille eesmärk on vähendada raudteekaubaveoga kaasnevat müra, sealhulgas moderniseerimise rahastamine Euroopa ühendamise rahastust,⁽⁷⁾ Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidest⁽⁸⁾ ja raudteele juurdepääsu ühtlustatud tasude süsteemidest⁽⁹⁾ ning uute tehniliste lahenduste väljatöötamine algatuse Shift2Rail⁽¹⁰⁾ raames.
- (12) Selleks et tagada väiksema liikluskoormusega raudteeliinide tõhus rakendamine, peaksid asjaomased liikmesriikide pädevad asutused tegema tihedat koostööd.
- (13) Kuna muudatused mõjutavad otseselt raudteesektori töötajate sotsiaalset keskkonda ja raudtee-kaubaveokliente, on sotsiaalpartnerite ja raudtee-kaubaveoklientidega konsulteeritud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/796⁽¹¹⁾ artiklitele 6 ja 7.
- (14) Amet korraldas käesoleva KTK läbivaatamise raames direktiivi (EL) 2016/797 artikli 5 kohase mõjuhindamise.
- (15) 29. mail 2018 esitas amet soovitus müra KTK muudatuste kohta seoses selle sätete kohaldamisega olemasolevate vagunite suhtes.
- (16) Lisaks esitas amet 29. novembril 2018 soovitus müra KTK muutmise kohta, et viia käesolev määrus kooskõlla direktiiviga (EL) 2016/797.
- (17) Komisjoni delegeeritud otsuse (EL) 2017/1474⁽¹²⁾ kohaselt tuleks täpsustada, kas vastavushindamisasutustest, kellest on KTK eelmise versiooni alusel juba teatatud, tuleb uuesti teatada, ja kas tuleks kohaldada lihtsustatud teatamisprotsessi. Käesoleva määrusega tehakse üksnes mõningaid muudatusi ja vastavushindamisasutustest, kellest on KTK eelmise versiooni alusel juba teatatud, ei tuleks uuesti teatada.

⁽⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELTL 343, 14.12.2012, lk 32).

⁽⁷⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1316/2013, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu, muudetakse määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 680/2007 ja (EÜ) nr 67/2010 (ELT L 348, 20.12.2013, lk 129).

⁽⁸⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1300/2013, mis käsitleb Ühtekuuluvusfondi ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 1084/2006 (ELT L 347, 20.12.2013, lk 281), ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1301/2013, mis käsitleb Euroopa Regionaalarengu Fondi ja majanduskasvu ja tööhõivesse investeerimise eesmärgiga seonduvaid erisätteid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1080/2006 (ELT L 347, 20.12.2013, lk 289).

⁽⁹⁾ Komisjoni 13. märtsi 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/429, millega kehtestatakse müraga seotud kulude puhul kasutatavate määramise kord (ELT L 70, 14.3.2015, lk 36).

⁽¹⁰⁾ Nõukogu 16. juuni 2014. aasta määrus (EL) nr 642/2014, millega luuakse ühissetevõte Shift2Rail (ELT L 177, 17.6.2014, lk 9).

⁽¹¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/796, mis käsitleb Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004 (ELT L 138, 26.5.2016, lk 1).

⁽¹²⁾ Komisjoni 8. juuni 2017. aasta delegeeritud otsus (EL) 2017/1474, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 seoses koostalitluse tehniliste kirjelduste koostamise, vastuvõtmise ja läbivaatamise konkreetsete eesmärkidega (ELT L 210, 15.8.2017, lk 5).

- (18) Käesoleva määrusega muudetakse müra KTKd, et saavutada liidu raudteesüsteemis senisest suurem koostalitlus, parandada ja arendada rahvusvahelist raudteetransporti, aidata kaasa siseturu järkjärgulisele rajamisele ja täiendada müra KTKd, et hõlmata olulisi nõudeid. See võimaldab saavutada eesmärgid ning täita olulised nõuded, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2008/57/EÜ⁽¹³⁾ ja direktiivis (EL) 2016/797. Seepärast tuleks käesolevat määrust kohaldada otseselt kõikides liikmesriikides, sealhulgas nendes liikmesriikides, kes on teatanud ametile ja komisjonile direktiivi (EL) 2016/797 artikli 57 lõike 2 kohaselt, et nad on pikendanud ülevõtmisperioodi ja seega jätkavad direktiivi 2008/57/EÜ kohaldamist hiljemalt kuni 15. juunini 2020. Teatatud asutustel, kes tegutsevad direktiivi 2008/57/EÜ alusel liikmesriikides, kes on pikendanud ülevõtmisperioodi, peaks olema võimalik väljastada EÜ vastavustõendamise sertifikaati vastavalt käesolevale määrusele seni, kuni kohaldatakse direktiivi 2008/57/EÜ liikmesriigis, kus on nende asukoht.
- (19) Seepärast tuleks määrust (EL) nr 1304/2014 muuta, et viia käesolev määrus kooskõlla direktiiviga (EL) 2016/797 ja kohaldada seda väiksema liikluskooormusega raudteeliinide strateegia raames olemasolevate kaubavagunite suhtes ning näha ette menetlus komposiitmaterjalist piduriklotside akustiliste omaduste hindamiseks. See menetlus peaks käesoleva muudatuse kohaselt olema avatud punkt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõike 6 tähenduses.
- (20) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 51 lõike 1 alusel loodud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) nr 1304/2014 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„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) lõike 2 punkt c asendatakse järgmisega:

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

2) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

a) lõikes 4 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 6“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 5“;

b) lõikes 5 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797“.

3) Lisatakse artiklid 5a, 5b, 5c, 5d ja 5e:

„Artikkel 5a

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

Artikkel 5b

„Väiksema liikluskooormusega 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 (*) riiklikku õigusesse ülevõtvates õigusaktides – on suurem kui 12. Keskmine arv arvutatakse 2015.,

(13) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiiv 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta (ELT L 191, 18.7.2008, lk 1).

2016. ja 2017. aasta raudteeaubaveo alusel. Kui raudteeaubaveo puhul kaldutakse erandlikel asjaoludel konkreetset 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. detsembrist 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 raudteettevõtjate 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 raudteeaubaveole, teeb komisjon ettepaneku käesoleva KTK muutmiseks, et kõnealuseid probleeme lahendada, säilitades mõjutatud põhjapoolsetesse piirkondadesse suunduva ja nendest lähtuva piiriülese raudteeaubaveo. Eelkõige võib ettepanek vajaduse korral sisaldada erandit, millega lubatakse jätkuvalt käitada 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 piirilene kaubavedu.

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

(*) 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).“

- 4) Määruse (EL) nr 1304/2014 lisa muudetakse vastavalt käesoleva rakendusmääruse lisale.

Artikkel 2

1. Vastavushindamisasutusi käsitlevad teavitused jäävad määruse (EL) nr 1304/2014 kohaldamise eesmärgil kehtima vastavalt sellele määrusele, mida on muudetud käesoleva määrusega.
2. Vastavushindamisasutused, kellest on teatatud vastavalt direktiivile 2008/57/EÜ, võivad välja anda EÜ vastavustõendamise sertifikaadi käesoleva määruse kohaselt seni, kuni vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 57 lõikele 2 kohaldatakse direktiivi 2008/57/EÜ liikmesriigis, kus on nende asukoht, ja hiljemalt kuni 15. juunini 2020.

Artikkel 3

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 16. mai 2019,

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER

LISA

Määruse (EL) nr 1304/2014 lisa muudetakse järgmiselt.

1. 1. peatükis asendatakse tekst „direktiivi 2008/57/EÜ“ tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797“.
2. 1. peatüki punkt 1.1 asendatakse järgmisega:

„1.1. **Tehniline kohaldamisala**

1.1.1. *Kohaldamisala seoses veeremiga*

Käesolevat KTKd kohaldatakse kõikide määruse (EL) nr 1302/2014 (vedurite ja reisirongide veeremise 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 (*) (käitamine ja liikluskorralduse KTK) kohaldatakse käesolevat KTKd selliste kaubavagunite suhtes, mida kasutatakse väiksema liikluskoormusega raudteeliinideks määratud raudteetaristus.

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

3. 2. peatükk asendatakse järgmisega:

„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.

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

- a) vedurid ja reisirongid, 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.“

4. 3. peatükk asendatakse järgmisega:

„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	Tervis- hoid	Keskkonna- kaitse	Tehniline ühilduvus	Juurdepääse- tavus
4.2.1	Püsिमүra piirväärtused				1.4.4		

Punkt	Põhiparameeter	Olulised nõuded					
		Ohutus	Töökindlus ja kasutatavus	Tervis-hoid	Keskkonna-kaitse	Tehniline ühilduvus	Juurdepääse-tavus
4.2.2	Lähtemüra piirväärtused				1.4.4		
4.2.3	Möödasõidumüra piirväärtused				1.4.4		
4.2.4	Juhikabiini sisemüra piirväärtused				1.4.4“		

5. 4. peatükki muudetakse järgmiselt:

- a) punktis 4.2 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 5 lõikega 5 ja artikli 2 punktiga l“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõikega 5 ja artikli 2 lõikega 13“;
- b) punkt 4.3 asendatakse järgmisega:

„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:

- püsimüra,
- lähtemüra (ei kehti reisivagunite suhtes),
- möödasõidumüra,
- juhikabiinisene müra, kui see on kohaldatav.

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

- möödasõidumüra,
- püsimüra.

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

- möödasõidumüra.“;

- c) punkt 4.4 asendatakse järgmisega:

„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 liikluskorraldusega 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 liikluskorraldusega 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.;

d) punkt 4.5 asendatakse järgmisega:

„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.“

6. 6. peatüki „Vastavushindamine ja EÜ vastavustõendamine“ punktis 6.2.2.3.2.1 „EMRid, DMRid, vedurid ja reisivagunid“ ja punktis 6.2.2.3.2.2 „Vagunid“ asendatakse tekst „V_{test}“ tekstiga „v_{test}“ (neli asendamist).

7. 7. peatükki muudetakse järgmiselt:

a) punkt 7.2 asendatakse järgmisega:

„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 kohaldata 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 vaiksamad 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. Vaiksamad 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 järgmise kategooriasse, võib kasutada väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel nende kasutusalas:

- vagunid, mille EÜ vastavustõendamise deklaratsioon vastab komisjoni otsusele 2006/66/EÜ, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku alaosüsteemi „veerem – müra“ tehnilisi koostalitlusnõudeid;
- vagunid, mille EÜ vastavustõendamise deklaratsioon vastab komisjoni otsusele 2011/229/EL, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi alaosüsteemi „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 väiksemad piduriklotsid või pidurikettad;
- vagunid, millele on sõidupidurdusfunktsiooni jaoks paigaldatud E liites loetletud liitmaterjalist piduriklotsid. Nende vagunite kasutamist väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel piiratakse vastavalt käesolevas liites kirjeldatud tingimustele.“;

b) punkt 7.3.2.1 asendatakse järgmisega:

„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 liidusese 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.“;

c) punkti 7.3.2.2 alapunkti a teine lõik jäetakse välja;

d) punkt 7.3.2.4 asendatakse järgmisega:

„7.3.2.4. Möödasõidumüra piirmäärad (punkt 4.2.3)

a) La Manche'i tunneli erijuhtum

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

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 möödasõidumüra piirväärtust $L_{pAeq,Tp}$ (80 km/h) suurendada kuni 85 detsibellini.“;

e) lisatakse punkt 7.4:

„7.4. Konkreetsete rakendussätted

7.4.1. Konkreetsete rakendussätted käesoleva KTK kohaldamiseks olemasolevate vagunite suhtes (punkt 7.2.2)

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

(P-juhtum.) Kaubarongid, mis koosnevad vagunitest, mida kasutatakse raskete kaubaveokite vedamiseks Coquelles'i (Prantsusmaa) ja Folkestone'i (Ühendkuningriik) vahel, ei võeta arvesse iga päev öisel ajal käitavate 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 kasutamise 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 piduriventiliga, 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.

- 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 piduriventiliga, 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;
 - 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 käitatavaid veeremiüksusi, kui olemasolevad vagunid on varustatud liitmaterjalist piduriklotsidega, mis on avaldatud dokumendis GMGN 2688.
- (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 vaiksaid 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.“

8. A liites („Avatud punktid“) asendatakse tekst „Käesolevas KTKs ei ole avatud punkte.“ järgmise tabeliga:

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

9. Lisatakse D, E ja F liide:

„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 (*) (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 konkreetsel 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.

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.

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

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 kasutusala 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 kasutusala.

E.2. Tavapärased liitmaterjalist piduriklotsid riigisiseseks kasutamiseks

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

Tootja/toote nimi	Nimetus/klotsi liik	Liikmesriik	Märkused
Cobra/Wabco	V133	Itaalia	
Cofren	S153	Rootsi	

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

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.“
