

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/774**od 16 svibnja 2019.****o izmjeni Uredbe (EU) br. 1304/2014 u pogledu primjene tehničke specifikacije za interoperabilnost podsustava „železnička vozila – buka” na postojeće teretne vagone****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 5. stavak 11.,

budući da:

- (1) Direktiva 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾ (Direktiva o buci iz okoliša) temelj je za razvoj skupa mjera Zajednice, odnosno upotpunjavanje postojećeg skupa tih mjera, u pogledu buke koju emitiraju, među ostalim, željeznička vozila.
- (2) Buka iz okoliša, a posebice buka od željezničkog prometa, i dalje je ozbiljna prijetnja ljudskom zdravlju, što proizlazi iz ocjene Direktive o buci iz okoliša ⁽³⁾ i izvješća o provedbi Direktive o buci iz okoliša ⁽⁴⁾.
- (3) Dok se Direktiva o buci iz okoliša općenito odnosi na trase s više od 30 000 teretnih i putničkih vlakova, pri razvoju koncepta „tiših trasa” trebalo je uzeti u obzir trase sa značajnim teretnim prijevozom tijekom noći.
- (4) Postoji opasnost da prekomjerne razine buke od željezničkog prometa dovedu do nekoordiniranog jednostranog djelovanja nekih država članica. Takve mjere mogle bi negativno utjecati na europska gospodarstva i dovesti do obrnute promjene vrste prijevoza, sa željezničkog na cestovni. Uz to, takvo bi djelovanje moglo ugroziti interoperabilnost željeznica u Uniji. Budući da je većina željezničkog teretnog prometa u Uniji međunarodna, potrebno je pronaći rješenje problema na europskoj razini.
- (5) Primjenom tehničke specifikacije za interoperabilnost podsustava „železnička vozila – buka” željezničkog sustava Unije („TSI za buku”) utvrđene u Uredbi Komisije (EU) br. 1304/2014 ⁽⁵⁾ na postojeće vagone trebale bi se stoga znatno smanjiti maksimalne razine emisije buke. Jedan od najdjelotvornijih načina ublažavanja buke koju proizvode željeznice naknadno je opremanje postojećih teretnih vagona kompozitnim kočnim blokovima. Tim se tehničkim rješenjem buka koju proizvode željeznice smanjuje za do 10 dB, što je smanjenje buke koju ljudi mogu čuti od 50 %.
- (6) Komisija je 22. rujna 2017. od Agencije Europske unije za željeznice („Agencija”) zatražila davanje preporuke, u skladu s člankom 5. stavkom 2. Direktive (EU) 2016/797, za reviziju TSI-ja za buku kako bi se utvrdila primjena TSI-ja za buku na postojeće teretne vagone u okviru strategije za „tiše trase” i kako bi se TSI za buku uskladio s Direktivom (EU) 2016/797.
- (7) Pitanje buke od željezničkog teretnog prijevoza trebalo bi se rješavati kada predstavlja ozbiljnu smetnju i prijetnju za zdravlje. Zbog tog razloga i s obzirom na to da su teretni vlakovi koji voze noću posebno velika smetnja, definiciju tiše trase trebalo bi formulirati s obzirom na intenzitet željezničkog teretnog prijevoza tijekom noći.

⁽¹⁾ Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (SL L 138, 26.5.2016., str. 44.).

⁽²⁾ Direktiva 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. o procjeni i upravljanju bukom iz okoliša (SL L 189, 18.7.2002., str. 12.).

⁽³⁾ Radni dokument službi Komisije – evaluacija u okviru programa REFIT Direktive 2002/49/EZ o procjeni i upravljanju bukom iz okoliša (SWD(2016) 454 final).

⁽⁴⁾ Izvješće Komisije Europskom Parlamentu i Vijeću o provedbi Direktive o buci iz okoliša u skladu s člankom 11. Direktive 2002/49/EZ (COM(2017) 151 final).

⁽⁵⁾ Uredba Komisije (EU) br. 1304/2014 od 26. studenoga 2014. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost podsustava „železnička vozila – buka” kojom se izmjenjuje Odluka 2008/232/EZ i stavlja izvan snage Odluka 2011/229/EU (SL L 356, 12.12.2014., str. 421.).

- (8) Datum primjene uvođenja tiših trasa trebao bi se utvrditi uzimajući u obzir nekoliko parametara, među ostalim napredovanje u pogledu naknadnog opremanja vagona u različitim državama članicama, brzinu obnove voznog parka teretnih vlakova, ciklus održavanja teretnih vagona, proizvodni kapacitet proizvođača kompozitnih kočnih blokova i dostupnost radionica. Taj datum trebalo bi uskladiti i s periodičnom promjenom voznog reda u skladu s Prilogom VII. Direktivi 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁶⁾.
- (9) Budući da intenzitet prometa može biti promjenjiv, popis tiših trasa trebalo bi redovito ažurirati kako bi se te promjene uzele u obzir i istodobno jamčio stabilan okvir tijekom nekoliko godina. Stoga bi bilo primjereno da države članice ažuriraju popis tiših trasa najmanje svakih pet godina nakon 8. prosinca 2024. Nadalje, prije prvog ažuriranja, Komisija bi trebala ocijeniti napredovanje naknadnog opremanja vagona i učinak uvođenja tiših trasa na sektor željezničkog teretnog prijevoza.
- (10) S obzirom na zabrinutost nekih dionika zbog prometovanja vagona s kompozitnim kočnim blokovima u nordijskim zimskim uvjetima, Komisija bi, uz pomoć Agencije, trebala nastaviti s analizom tih pitanja i mogućih rješenja. Do lipnja 2020. trebala bi procijeniti je li potrebno izmijeniti ovaj TSI, možda tako da se uvede izuzeće u skladu s kojim bi se dopustilo da ograničen broj vagona s kočnim blokovima od lijevanog željeza nastavi prometovati na tišim trasama kako bi se očuvao prekogranični željeznički teretni prijevoz iz predmetnih nordijskih područja i u njih. Prema procjenama švedskih nadležnih tijela, broj vagona koji su u uporabi u takvim uvjetima ne premašuje 17 500.
- (11) Uvođenjem tiših trasa trebale bi se nadopuniti druge mjere Unije usmjerene na smanjenje buke od željezničkog teretnog prijevoza, među ostalim financiranje naknadnog opremanja vagona u okviru Instrumenta za povezivanje Europe ⁽⁷⁾, Europski strukturni i investicijski fondovi ⁽⁸⁾, programi naknada za pristup pruži diferencirani s obzirom na buku ⁽⁹⁾ i razvijanje novih tehničkih rješenja u okviru inicijative Shift2Rail ⁽¹⁰⁾.
- (12) Kako bi se osiguralo učinkovito uvođenje tiših trasa, odgovarajuća nacionalna nadležna tijela trebala bi blisko surađivati.
- (13) Budući da te izmjene izravno utječu na socijalno okruženje radnika u tom sektoru i na korisnike željezničkog teretnog prijevoza, održano je savjetovanje sa socijalnim partnerima i korisnicima željezničkog prijevoza robe u skladu sa zahtjevima iz članaka 6. i 7. Uredbe (EU) 2016/796 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹¹⁾.
- (14) Agencija je prilikom revizije ovog TSI-ja provela i procjenu utjecaja u skladu s člankom 5. Direktive (EU) 2016/797.
- (15) Agencija je 29. svibnja 2018. objavila preporuku o izmjenama TSI-ja za buku u pogledu primjene u njemu sadržanih odredbi na postojeće wagone.
- (16) Nadalje, 29. studenoga 2018. Agencija je objavila preporuku o izmjenama TSI-ja za buku kako bi se ova Uredba uskladila s Direktivom (EU) 2016/797.
- (17) Prema Delegiranoj odluci Komisije (EU) 2017/1474 ⁽¹²⁾ u TSI-ju treba biti navedeno treba li ponovno prijavljivati tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja su na temelju prethodne verzije TSI-ja već bila prijavljena te treba li se primijeniti pojednostavnjen postupak. Ovom se Uredbom uvode ograničene promjene i ne bi trebalo biti potrebno ponovno prijavljivati tijela koja su na temelju prethodne verzije TSI-ja već bila prijavljena.

⁽⁶⁾ Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (SL L 343, 14.12.2012., str. 32.).

⁽⁷⁾ Uredba (EU) br. 1316/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe, izmjeni Uredbe (EU) br. 913/2010 i stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 680/2007 i (EZ) br. 67/2010 (SL L 348, 20.12.2013., str. 129.).

⁽⁸⁾ Uredba (EU) br. 1300/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. prosinca 2013. o Kohezijskom fondu i stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EZ) br. 1084/2006 (SL L 347, 20.12.2013., str. 281.) i Uredba (EU) br. 1301/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. prosinca 2013. o Europskom fondu za regionalni razvoj i o posebnim odredbama o cilju „Ulaganje za rast i radna mjesta” te stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 1080/2006 (SL L 347, 20.12.2013., str. 289.).

⁽⁹⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) 2015/429 od 13. ožujka 2015. o utvrđivanju modaliteta za primjenu naplate troškova utjecaja buke (SL L 70, 14.3.2015., str. 36.).

⁽¹⁰⁾ Uredba Vijeća (EU) br. 642/2014 od 16. lipnja 2014. o uspostavi zajedničkog poduzeća Shift2Rail (SL L 177, 17.6.2014., str. 9.).

⁽¹¹⁾ Uredba (EU) 2016/796 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o Agenciji Europske unije za željeznice i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 881/2004 (SL L 138, 26.5.2016., str. 1.).

⁽¹²⁾ Delegirana odluka Komisije (EU) 2017/1474 od 8. lipnja 2017. o dopuni Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu posebnih ciljeva kad je riječ o izradi nacrtu, donošenju i preispitivanju tehničkih specifikacija za interoperabilnost (SL L 210, 15.8.2017., str. 5.).

- (18) Ovom se Uredbom izmjenjuje TSI za buku kako bi se postigla bolja interoperabilnost unutar željezničkog sustava Unije, poboljšao i razvijao međunarodni željeznički promet, pridonijelo progresivnom stvaranju unutarnjeg tržišta i dopunio TSI za buku u pogledu osnovnih zahtjeva. Njome se omogućuje postizanje ciljeva i ispunjivanje osnovnih zahtjeva direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹³⁾ i (EU) 2016/797. Stoga bi se ova Uredba trebala izravno primjenjivati u svim državama članicama, uključujući države članice koje su, u skladu s člankom 57. stavkom 2. Direktive (EU) 2016/797, Agenciju i Komisiju obavijestile da su produljile razdoblje prenošenja i stoga nastavljaju primjenjivati Direktivu (EU) 2008/57/EZ najdulje do 15. lipnja 2020. Prijavljena tijela koja u skladu s Direktivom 2008/57/EZ djeluju u državama članicama koje su produljile razdoblje prenošenja trebala bi, u skladu ovom Uredbom, moći izdavati „EZ” potvrdu o provjeri sve dok se u državi članici u kojoj imaju poslovni nastan primjenjuje Direktiva 2008/57/EZ.
- (19) Uredbu (EU) br. 1304/2014 trebalo bi stoga izmijeniti kako bi se uskladila s Direktivom (EU) 2016/797 i primjenjivala na postojeće teretne vagone u okviru strategije za tiše trase te kako bi se njome utvrdio postupak za ocjenjivanje akustičkih svojstava kompozitnih kočnih blokova. Taj postupak trebao bi, kako je utvrđeno ovom izmjenom, postati otvoreno pitanje u smislu članka 4. stavka 6. Direktive (EU) 2016/797.
- (20) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem odbora osnovanog člankom 51. stavkom 1. Direktive (EU) 2016/797,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EU) br. 1304/2014 mijenja se kako slijedi:

1. Članak 5. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. U pogledu posebnih slučajeva koji se navode u odjeljku 7.3.2. Priloga, uvjeti koji se trebaju ispuniti kako bi se potvrdili osnovni zahtjevi iz Dodatka III. Direktivi (EU) 2016/797 utvrđeni su u odjeljku 7.3.2. Priloga ili u nacionalnim pravilima koja su na snazi u državi članici koja je dio područja na kojemu se upotrebljavaju vozila obuhvaćena ovom Uredbom.”;

(b) stavak 2. točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) tijelima određenima za provedbu postupaka ocjene sukladnosti i provjere s obzirom na nacionalna pravila u posebnim slučajevima utvrđenima u odjeljku 7.3.2. Priloga.”

2. Članak 7. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 4. riječi „člankom 6. Direktive 2008/57/EZ” zamjenjuju se riječima „člankom 5. Direktive (EU) 2016/797”;

(b) u stavku 5. riječi „Direktive 2008/57/EZ” zamjenjuju se riječima „Direktive (EU) 2016/797”.

3. Umeću se sljedeći članci 5.a, 5.b, 5.c, 5.d i 5.e:

„Članak 5.a

Od 8. prosinca 2024. vagoni obuhvaćeni područjem primjene Uredbe (EU) br. 321/2013 koji nisu obuhvaćeni točkom 7.2.2.2. Priloga ovoj Uredbi ne smiju prometovati na tišim trasama.

Članak 5.b

„Tiša trasa” dio je željezničke infrastrukture čija najmanja duljina iznosi 20 km i na kojoj je prosječni broj noćnih teretnih vlakova u danu, kako je definirano u nacionalnom zakonodavstvu kojim se prenosi Direktiva 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (*), bio viši od 12. Taj prosjek računa se na temelju teretnog

⁽¹³⁾ Direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (SL L 191, 18.7.2008., str. 1.).

prijevoza 2015., 2016. i 2017. godine. Ako teretni prijevoz zbog iznimnih okolnosti u nekoj godini odstupa od tog prosječnog broja za više od 25 %, predmetna država članica može izračunati prosječni broj na temelju preostale dvije godine.

Članak 5.c

1. Države članice određuju tiše trase u skladu s člankom 5.b i postupkom utvrđenim u Dodatku D.1. Prilogu. Države članice Agenciji Europske unije za željeznice („Agenciji”) dostavljaju popis tiših trasa najkasnije šest mjeseci nakon datuma objave ove Uredbe. Agencija objavljuje te popise na svojoj internetskoj stranici.
2. Države članice ažuriraju popis tiših trasa najmanje svakih pet godina nakon 8. prosinca 2024., u skladu s postupkom utvrđenim u Dodatku D.2. Prilogu.

Članak 5.d

Komisija do 31. prosinca 2028. mora evaluirati primjenu tiših trasa, posebice napredak u naknadnom opremanju vagona i učinak uvođenja tiših trasa na ukupno izlaganje stanovništva buci te konkurentnost sektora željezničkog teretnog prijevoza.

Članak 5.e

Do 30. lipnja 2020. Komisija će objaviti izvješće o prometovanju s vagonima opremljenima kompozitnim kočnim blokovima u nordijskim zimskim uvjetima na temelju dokaza koje prikupe Agencija, nacionalna tijela nadležna za sigurnost i željeznička poduzeća. Konkretno, to će izvješće sadržavati procjenu sigurnosti i učinkovitosti kočenja takvih vagona te postojeće ili moguće operativne i tehničke mjere primjenjive u nordijskim zimskim uvjetima. Izvješće se javno objavljuje.

Bude li izvješće sadržavalo dokaz da je uporaba takvih vagona u nordijskim zimskim uvjetima sigurnosni problem koji se ne može riješiti primjenom operativnih i tehničkih mjera bez ozbiljnog negativnog učinka na željeznički teretni prijevoz, Komisija će predložiti izmjene ovog TSI-ja kako bi se ta pitanja riješila i istodobno očuvao prekogranični teretni prijevoz iz predmetnih nordijskih područja i u njih. Konkretno, prijedlog može, ako je to potrebno, uključivati izuzeće u skladu s kojim bi se na tišim trasama u cijeloj Uniji dopustilo nastavljanje prometovanja ograničenog broja vagona koji se često upotrebljavaju u takvom prekograničnom teretnom prijevozu te bi se dopustila operativna ograničenja koja su prikladna za ograničavanje učinka uporabe takvih vagona na tišim trasama, a koja su kompatibilna s očuvanjem navedenog prekograničnog teretnog prijevoza.

U slučaju revizije iz prethodnog stavka, Komisija će sastavljati godišnja izvješća o napretku tehničkih i operativnih rješenja za rad teretnih vagona u zimskim uvjetima. Procijenit će koliko je vagona opremljeno kočnim blokovima od lijevanog željeza potrebno kako bi se osigurao stalni prekogranični promet iz predmetnih nordijskih područja i u njih, s ciljem uklanjanja izuzeća najkasnije 2028.

(*) Direktiva 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. o procjeni i upravljanju bukom iz okoliša (SL L 189, 18.7.2002., str. 12.).

4. Prilog Uredbi (EU) br. 1304/2014 mijenja se u skladu s Prilogom ovoj Provedbenoj uredbi.

Članak 2.

1. Prijavljivanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti za potrebe Uredbe (EU) br. 1304/2014 ostaje valjano na temelju te Uredbe, kako je izmijenjena ovom Uredbom.
2. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti prijavljena u skladu s Direktivom 2008/57/EZ mogu izdati „EZ” potvrdu o sukladnosti u skladu s ovom Uredbom sve dok se u državi članici u kojoj imaju poslovni nastan u skladu s člankom 57. stavkom 2. Direktive (EU) 2016/797 primjenjuje Direktiva 2008/57/EZ, a najkasnije do 15. lipnja 2020.

Članak 3.

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 16 svibnja 2019.

Za Komisiju
Predsjednik
Jean-Claude JUNKER

PRILOG

Prilog Uredbi (EU) br. 1304/2014 mijenja se kako slijedi:

1. U poglavlju 1. tekst „Direktivi 2008/57/EZ” zamjenjuje se tekstem „Direktivi (EU) 2016/797”.
2. Odjeljak 1.1. poglavlja 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1.1. **Tehničko područje primjene**

1.1.1. *Područje primjene u pogledu željezničkih vozila*

Ovaj se TSI primjenjuje na sva željeznička vozila obuhvaćena Uredbom (EU) br. 1302/2014 (TSI za LOC&PAS) i Uredbom (EU) br. 321/2013 (TSI za WAG).

1.1.2. *Područje primjene u pogledu odvijanja prometa*

Uz Odluku Komisije 2012/757/EU (*) (TSI za OPE), ovaj TSI primjenjuje se na promet teretnih vagona na željezničkoj infrastrukturi određenoj kao „tiše trase”.

(*) Uredba Komisije 2012/757/EU od 14. studenoga 2012. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost podsustava „odvijanje i upravljanje prometom” željezničkog sustava u Europskoj uniji i o izmjeni Odluke 2007/756/EZ (SL L 345, 15.12.2012., str. 1.).”

3. Poglavlje 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. DEFINICIJA PODSUSTAVA

„Jedinica” znači željezničko vozilo na koje se primjenjuje ovaj TSI i koje stoga podliježe postupku EZ provjere. U poglavlju 2. Priloga Uredbi (EU) br. 1302/2014 i poglavlju 2. Priloga Uredbi (EU) br. 321/2013 opisuje se od čega se jedinica može sastojati.

Zahtjevi ovog TSI-ja primjenjuju se na sljedeće kategorije željezničkih vozila utvrđene u odjeljku 2. Priloga I. Direktivi (EU) 2016/797:

- (a) lokomotive i putnička željeznička vozila, uključujući vučna vozila s motorima s unutarnjim sagorijevanjem ili električna vučna vozila, vlakove s motorima s unutarnjim sagorijevanjem na vlastiti pogon ili električne putničke vlakove i putničke vagone. Ova je kategorija dodatno definirana u poglavlju 2. Priloga Uredbi (EU) br. 1302/2014 i u nastavku se ovog TSI-ja ona spominje kao lokomotive, električni motorni vlakovi (EMU), dizelski motorni vlakovi (DMU) i putnički vagoni;
- (b) teretne vagone, uključujući tegljače projektirane za cijelu mrežu i vozila projektirana za prijevoz kamiona. Ova je kategorija dodatno definirana u poglavlju 2. Priloga Uredbi (EU) br. 321/2013 i u nastavku se ovog TSI-ja ona spominje kao vagoni;
- (c) posebna vozila poput pružnih strojeva. Ova je kategorija dodatno definirana u poglavlju 2. Priloga Uredbi (EU) br. 1302/2014 i sastoji se od pružnih strojeva (u nastavku se ovog TSI-ja oni spominju pod tim nazivom) i vozila za nadzor željezničke infrastrukture koja pripadaju u kategorije u točkama (a) ili (b), ovisno o njihovu dizajnu.”

4. Poglavlje 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. OSNOVNI ZAHTEJEVI

Svi osnovni parametri u ovom TSI-ju moraju biti povezani s najmanje jednim od osnovnih zahtjeva u Prilogu III. Direktivi (EU) 2016/797. Tablica 1. prikazuje korelaciju.

Tablica 1.

Osnovni parametri i njihova povezanost s osnovnim zahtjevima

Točka	Osnovni parametar	Osnovni zahtjevi					
		Sigur-nost	Pouzdanost i raspoloživost	Zdravlje	Zaštita okoliša	Tehnička kompatibilnost	Dostupnost
4.2.1.	Granične vrijednosti za buku u stanju mirovanja				1.4.4.		

Točka	Osnovni parametar	Osnovni zahtjevi					
		Sigurnost	Pouzdanost i raspoloživost	Zdravlje	Zaštita okoliša	Tehnička kompatibilnost	Dostupnost
4.2.2.	Granične vrijednosti za buku pri polasku				1.4.4.		
4.2.3.	Granične vrijednosti za buku u vožnji				1.4.4.		
4.2.4.	Granične vrijednosti za buku u unutrašnjosti upravljačnice				1.4.4.”		

5. Poglavlje 4. mijenja se kako slijedi:

- (a) u odjeljku 4.2. riječi „s člankom 5. stavkom 5. i člankom 2. točkom (l) Direktive 2008/57/EZ” zamjenjuju se riječima „s člankom 4. stavkom 5. i člankom 2. točkom 13. Direktive (EU) 2016/797”;
- (b) odjeljak 4.3. zamjenjuje se sljedećim:

„4.3. Funkcionalne i tehničke specifikacije sučelja

U ovom se TSI-ju nalaze sljedeća sučelja s podsustavom željezničkih vozila:

Sučelje s podsustavima iz točaka (a), (b), (c) i (e) poglavlja 2. (kojima se bavi Uredba (EU) br. 1302/2014) u pogledu:

- buke u stanju mirovanja,
- buke pri polasku (nije primjenjivo na putničke vagone),
- buke u vožnji,
- buke u unutrašnjosti upravljačnice, ako je primjenjivo.

Sučelje s podsustavima iz točke (d) poglavlja 2. (kojima se bavi Uredba (EU) br. 321/2013) u pogledu

- buke u vožnji,
- buke u stanju mirovanja.

Ovaj TSI ima sljedeće sučelje s podsustavom „odvijanje i upravljanje prometom” (na koji se odnosi Odluka 2012/757/EU) u pogledu:

- buke u vožnji.”;

- (c) odjeljak 4.4. zamjenjuje se sljedećim:

„4.4. Operativna pravila

Zahtjevi koji se odnose na operativna pravila za podsustav željezničkih vozila utvrđeni su u odjeljku 4.4. Priloga Uredbi (EU) br. 1302/2014 i u odjeljku 4.4. Priloga Uredbi (EU) br. 321/2013.

4.4.1. Posebna pravila za upravljanje vagonima na tišim trasama u otežanim uvjetima

Pravila za izvanredne situacije utvrđena u točki 4.2.3.6.3. Priloga Odluci 2012/757/EU uključuju upravljanje vagonima koji nisu u skladu s točkom 7.2.2.2. na tišim trasama.

Ta se mjera može primijeniti u slučaju ograničenja kapaciteta ili operativnih ograničenja uzrokovanih neispravnostima željezničkih vozila, ekstremnim vremenskim uvjetima, nesrećama ili nezgodama te kvarovima na infrastrukturi.

4.4.2. Posebna pravila za upravljanje vagonima na tišim trasama u slučaju radova na infrastrukturi i održavanja vagona

Upravljanje vagonima koji nisu u skladu s točkom 7.2.2.2. na tišim trasama moguće je u slučaju aktivnosti održavanja vagona pri čemu je za pristup radionici za održavanje dostupna samo tiša trasa.

Pravila za izvanredne situacije utvrđena u točki 4.4.1. primjenjuju se u slučaju radova na infrastrukturi ako je tiša trasa jedina odgovarajuća alternativa.”;

(d) odjeljak 4.5. zamjenjuje se sljedećim:

„4.5. Pravila održavanja

Zahtjevi koji se odnose na pravila održavanja za podsustav željezničkih vozila utvrđeni su u odjeljku 4.5. Priloga Uredbi (EU) br. 1302/2014 i u odjeljku 4.5. Priloga Uredbi (EU) br. 321/2013.”

6. U poglavlju 6. „Ocjena sukladnosti i EZ provjera” točka 6.2.2.3.2.1. „EMV-ovi, DMV-ovi, lokomotive i putnički vagoni” i 6.2.2.3.2.2. „Vagoni” tekst „V_{test}” zamjenjuje se tekстом „v_{test}” (četiri zamjene).

7. Poglavlje 7. mijenja se kako slijedi:

(a) odjeljak 7.2. zamjenjuje se sljedećim:

„7.2. Primjena ovog TSI-ja na postojeće podsustave

Načela koja trebaju primjenjivati podnositelji prijave i izdavatelji odobrenja u slučaju promjene ili promjena postojećih željezničkih vozila ili tipa željezničkih vozila definirana su u točki 7.1.2. Priloga Uredbi (EU) br. 1302/2014 i odjeljku 7.2 Priloga Uredbi (EU) br. 321/2013.

7.2.1. Odredbe u slučaju promjena postojećih željezničkih vozila ili tipa željezničkih vozila

Podnositelj zahtjeva mora osigurati da su razine buke željezničkih vozila koja se mijenjaju i dalje ispod graničnih vrijednosti utvrđenih u TSI-ju koji je bio primjenjiv u trenutku kad je željezničko vozilo prvobitno odobreno. Ako u trenutku kad je željezničko vozilo prvobitno odobreno nije postojao nikakav TSI, podnositelj zahtjeva osigurava da se razine buke željezničkih vozila koja se mijenjaju nisu povećale ili da su te razine i dalje ispod granica utvrđenih u Odluci 2006/66/EZ ili u Odluci 2002/735/EZ.

Ako je potrebno ocjenjivanje, ono se ograničava na osnovne parametre na koje su utjecale promjene.

Ako se primjenjuje pojednostavnjeno ocjenjivanje, originalna jedinica može biti referentna jedinica u skladu s odredbama točke 6.2.3.

Zamjena cijele jedinice ili najmanje jednog vozila unutar jedinice (npr. zamjena nakon ozbiljnijeg oštećenja) ne zahtijeva ocjenjivanje sukladnosti s ovim TSI-jem, pod uvjetom da su jedinica, vozilo ili vozila kojima se zamjenjuje istovjetni onima koje zamjenjuju.

7.2.2. Dodatne odredbe za primjenu ovog TSI-ja na postojeće vagone

Ograničenje upravljanja vagonima utvrđeno u članku 5.a ove Uredbe ne primjenjuje se na vagone kojima se većinom upravlja na trasama s nagibom većim od 40 ‰, vagone s maksimalnom brzinom većom od 120 km/h, vagone s maksimalnim osovinskim opterećenjem većim od 22,5 t, vagone koji su namijenjeni isključivo za radove na infrastrukturi i vagone u vlakovima za spašavanje.

Ako se vlak oprema tišim kočnim blokovima kako su definirani u točki 7.2.2.1. i ako se vagonu ne dodaju nikakvi izvori buke, smatra se, bez dodatnog testiranja, da su zahtjevi iz točke 4.2.3. zadovoljeni.

7.2.2.1. Tiši kočni blokovi

Tiši kočni blok jest kočni blok koji pripada jednoj od sljedećih kategorija:

— kočni blok naveden u Dodatku G Uredbi (EU) br. 321/2013,

— kočni blok ocijenjen u skladu s postupkom utvrđenim u Dodatku F ovom TSI-ju.

7.2.2.2. Vagoni koji prometuju na tišim trasama

Vagoni koji pripadaju jednoj od sljedećih kategorija mogu prometovati na tišim trasama u okviru svojeg područja uporabe:

- vagoni s EZ izjavom o provjeri u skladu s Odlukom Komisije 2006/66/EZ o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost podsustava „željeznička vozila – buka” transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava,
- vagoni s EZ izjavom o provjeri u skladu s Odlukom Komisije 2011/229/EU o tehničkim specifikacijama za interoperabilnost podsustava „željeznička vozila – buka” transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava,
- vagoni s EZ izjavom o provjeri u skladu s ovim TSI-jem,
- vagoni s ugrađenim tišim kočnim blokovima kako su definirani u točki 7.2.2.1. ili kočnim diskovima za funkciju radne kočnice,
- vagoni s ugrađenim kompozitnim kočnim blokovima navedenima u Dodatku E za funkciju radne kočnice. Prometovanje tih vagona na tišim trasama ograničava se u skladu s uvjetima opisanim u tom dodatku.”;

(b) točka 7.3.2.1. zamjenjuje se sljedećim:

„7.3.2.1. Posebni slučajevi

(a) Posebni slučaj Estonije, Finske, Latvije, Litve, Poljske i Slovačke

(„P”) Primjena nacionalnih tehničkih pravila umjesto zahtjeva iz ovog TSI-ja dopuštena je za jedinice koje su u zajedničkoj uporabi s trećim zemljama u kojima je širina kolosijeka različita od širine kolosijeka u glavnoj željezničkoj mreži u Uniji.

(b) Posebni slučaj Finske

(„T”) Odluka 2011/229/EU smije se nastaviti primjenjivati na teretne vagone za isključivu uporabu na području Finske dok se ne nađe odgovarajuće tehničko rješenje za teške zimske uvjete, ali u svakom slučaju ne nakon 31. prosinca 2032. To ne smije spriječiti promet teretnih vagona iz drugih država članica na finskoj mreži.”;

(c) u točki 7.3.2.2. a) briše se drugi podstavak;

(d) točka 7.3.2.4. zamjenjuje se sljedećim:

„7.3.2.4. Granične vrijednosti za buku u vožnji (točka 4.2.3.)

(a) Posebni slučaj Eurotunela

(„P”) U slučaju Eurotunela, granične vrijednosti za buku u vožnji ne primjenjuju se na vagone namijenjene za prijevoz teških teretnih vozila između Coquellesa (Francuska) i Folkestonea (Ujedinjena Kraljevina).

(b) Poseban slučaj Švedske

(„T”) za lokomotive ukupne vučne snage veće od 6 000 kW i najvećeg osovinskog opterećenja većeg od 25 t, granične vrijednosti za buku u vožnji $L_{pAeq,Tp}$ (80 km/h) u tablici 4. mogu se povećati do 85 dB.”;

(e) dodaje se sljedeći odjeljak 7.4.:

„7.4. Posebna provedbena pravila

7.4.1. Posebna provedbena pravila za primjenu ovog TSI-ja na postojeće vagone (točka 7.2.2.)

(a) Posebna provedbena pravila za primjenu ovog TSI-ja na postojeće vagone u Eurotunelu

(„P”) Teretni vlakovi sastavljeni od vagona za prijevoz teških teretnih vozila između Coquellesa (Francuska) i Folkestonea (Ujedinjena Kraljevina) ne uzimaju se u obzir pri izračunu prosječnog broja noćnih teretnih vlakova u danu na godišnjoj razini.

- (b) Posebna provedbena pravila za primjenu ovog TSI-ja na postojeće vagone u Finskoj i Švedskoj

(„T”) Koncept tiših trasa ne primjenjuje se na finsku i švedsku mrežu do 31. prosinca 2032. zbog neizvjesnosti povezanih s prometovanjem s kompozitnim kočnim blokovima u teškim zimskim uvjetima. To ne smije spriječiti promet teretnih vagona iz drugih država članica na finskoj i švedskoj mreži.

7.4.2. Posebna provedbena pravila za vagone koji prometuju na tišim trasama (točka 7.2.2.2.)

- (a) Posebna provedbena pravila za vagone koji prometuju na tišim trasama u Belgiji

(„T”) Povrh vagona navedenih u točki 7.2.2.2., sljedeći postojeći vagoni mogu prometovati na tišim trasama na području Belgije:

- vagoni s kotačima s obručem, do 31. prosinca 2026.,
- vagoni koje je potrebno opremiti zakrivljenim ventilom radi zamjene kočnog bloka od lijevanog željeza kompozitnim kočnim blokovima, do 31. prosinca 2026.,
- vagoni opremljeni kočnim blokovima od lijevanog željeza kod kojih je potrebno kotače zamijeniti kotačima koji su u skladu sa zahtjevima utvrđenima u EN 13979-1:2003+A2:2011 radi naknadnog opremanja kompozitnim kočnim blokovima, do 31. prosinca 2026.

- (b) Posebna provedbena pravila za vagone koji prometuju na tišim trasama u Eurotunelu

(„P”) Povrh vagona navedenih u točki 7.2.2.2., sljedeći postojeći vagoni mogu prometovati na tišim trasama u okviru koncesije Eurotunela:

vagoni za prijevoz teških teretnih vozila između Coquellesa (Francuska) i Folkestonea (Ujedinjena Kraljevina)

- (c) Posebna provedbena pravila za vagone koji prometuju na tišim trasama u Češkoj

(„T”) Povrh vagona navedenih u točki 7.2.2.2., sljedeći postojeći vagoni mogu prometovati na tišim trasama na području Češke:

- vagoni s kotačima s obručem, do 31. prosinca 2026.,
- vagoni s ležajevima tipa 59 V, do 31. prosinca 2034.,
- vagoni koje je potrebno opremiti zakrivljenim ventilom radi zamjene kočnog bloka od lijevanog željeza kompozitnim kočnim blokovima, do 31. prosinca 2034.,
- vagoni s konfiguracijom kočnice 1Bg ili 1Bgu opremljeni kočnim blokovima od lijevanog željeza, do 31. prosinca 2036.,
- vagoni opremljeni kočnim blokovima od lijevanog željeza kod kojih je potrebno kotače zamijeniti kotačima koji su u skladu sa zahtjevima utvrđenima u EN 13979-1:2003+A2:2011 radi naknadnog opremanja kompozitnim kočnim blokovima, do 31. prosinca 2029.

Nadalje, do 31. prosinca 2030. nije obavezna uporaba kompozitnih kočnih blokova na tišim trasama za postojeće vagone koji nisu navedeni u prethodnih pet alineja i za koje ne postoji jedno odgovarajuće rješenje za zamjenu kočnih blokova od lijevanog željeza.

- (d) Posebna provedbena pravila za vagone koji prometuju na tišim trasama u Francuskoj

(„T”) Povrh vagona navedenih u točki 7.2.2.2., sljedeći postojeći vagoni mogu prometovati na tišim trasama na području Francuske:

- vagoni s konfiguracijom kočnice 1Bg ili 1Bgu opremljeni kočnim blokovima od lijevanog željeza, do 31. prosinca 2030.,
- vagoni opremljeni malim kotačima (promjera manjeg od 920 mm), do 31. prosinca 2030.;

(e) Posebna provedbena pravila za vagone koji prometuju na tišim trasama u Italiji

(„T”) Povrh vagona navedenih u točki 7.2.2.2., sljedeći postojeći vagoni mogu prometovati na tišim trasama na području Italije:

- vagoni s kotačima s obručem, do 31. prosinca 2026.,
- vagoni koje je potrebno opremiti zakrivljenim ventilom radi zamjene kočnog bloka od lijevanog željeza kompozitnim kočnim blokovima, do 31. prosinca 2026.,
- vagoni opremljeni kočnim blokovima od lijevanog željeza kod kojih je potrebno kotače zamijeniti kotačima koji su u skladu sa zahtjevima utvrđenima u EN 13979-1:2003+A2:2011 radi naknadnog opremanja kompozitnim kočnim blokovima, do 31. prosinca 2026.

Nadalje, do 31. prosinca 2030. nije obavezna uporaba kompozitnih kočnih blokova na tišim trasama za postojeće vagone koji nisu navedeni u prethodne tri alineje i za koje ne postoji jedno odgovarajuće rješenje za zamjenu kočnih blokova od lijevanog željeza.

(f) Posebna provedbena pravila za vagone koji prometuju na tišim trasama u Poljskoj

(„T”) Povrh vagona navedenih u točki 7.2.2.2., sljedeći postojeći vagoni mogu prometovati na tišim trasama na području Poljske do 31. prosinca 2036.:

- vagoni s kotačima s obručem,
- vagoni s konfiguracijom kočnice 1Bg ili 1Bgu opremljeni blokovima od lijevanog željeza,
- vagoni projektirani za promet „S” s kočnicom „SS” opremljeni blokovima od lijevanog željeza,
- vagoni opremljeni blokovima od lijevanog željeza i projektirani za promet „SS” za koje bi naknadno opremanje kočnim blokovima tipa LL zahtijevalo opremanje kotačima u skladu s EN 13979-1:2003+A2:2011 i zakrivljenim ventilom;

(g) Posebna provedbena pravila za vagone koji prometuju na tišim trasama u Slovačkoj

(„T”) Povrh vagona navedenih u točki 7.2.2.2., sljedeći postojeći vagoni mogu prometovati na tišim trasama na području Slovačke:

- vagoni s kotačima s obručem, do 31. prosinca 2026.,
- vagoni s okretnim postoljima tipa 26-2.8 opremljeni blokovima od lijevanog željeza P10, do 31. prosinca 2036.,
- vagoni koje je potrebno opremiti zakrivljenim ventilom radi zamjene kočnog bloka od lijevanog željeza kompozitnim kočnim blokovima, do 31. prosinca 2036.,

(„P”) vagoni s okretnim postoljima tipa 2TS za prometovanje između Slovačke i trećih zemalja uz zamjenu okretnog postolja na graničnoj postaji;

(h) Posebna provedbena pravila za vagone koji prometuju na tišim trasama u Ujedinjenoj Kraljevini za Veliku Britaniju

(„P”) Jedinicama namijenjenima za prometovanje isključivo na mreži Ujedinjene Kraljevine, kada su postojeći vagoni opremljeni kompozitnim kočnim blokovima u skladu s objavom u GMGN 2688, dopušteno je prometovanje na tišim trasama.

(„T”) Sljedećim tipovima postojećih vagona opremljenih kočnim blokovima od lijevanog željeza namijenjenima za prometovanje na mreži Ujedinjene Kraljevine dopušteno je prometovanje na tišim trasama:

- vagoni opremljeni sustavom kočenja koji nije odobrila Međunarodna željeznička unija (UIC) za koji nisu dostupni kompatibilni „tihi” kočni blokovi za naknadno opremanje, do 31. prosinca 2030.,
- Vagoni čiji je projektirani put kočenja 810 m ili manje pri 60 mph u načinu kočenja G (za robu)/ 75 mph u načinu kočenja P (za putnike), ako prometuju u vlaku s drugim vagonima čiji je zaustavni put u skladu s važećim nacionalnim tehničkim propisima za Ujedinjenu Kraljevinu (GB), do 31. prosinca 2030.,
- vagoni koji se koriste isključivo za prijevoz nuklearnih proizvoda, do 31. prosinca 2050.”

8. U Dodatku A „Neriješena pitanja” tekst „U ovom TSI-ju nema nikakvih neriješenih pitanja” zamjenjuje se sljedećom tablicom:

„Element podsustava željezničkih vozila	Klauzula ovog TSI-ja	Tehnički aspekt koji nije obuhvaćen ovim TSI-jem	Napomene
Tiši kočni blok	7.2.2.1. i Dodatak F	Ocjenjivanje akustičkih svojstava kočnih blokova	Dostupna alternativna tehnička rješenja (vidjeti točku 7.2.2.)”

9. Dodaju se sljedeći dodaci D, E i F:

„Dodatak D

Tiše trase

D.1. Identifikacija tiših trasa

U skladu s člankom 5.c stavkom 1. ove Uredbe, države članice Agenciji Europske unije za željeznice („Agencija”) dostavljaju popis tiših trasa u obliku koji korisnicima omogućuje daljnju obradu s pomoću IT alata. Taj popis sadrži barem sljedeće informacije:

- početak i kraj tiših trasa i njihovih dionica, uz upotrebu oznake geografske lokacije kako je definirana u registru utvrđenom Provedbenom odlukom Komisije 2014/880/EU (*) (RINF). Ako se jedna od tih točaka nalazi na granici države članice, to treba naznačiti;
- identifikacija dionica od kojih se sastoji tiša trasa

Popis se sastavlja s pomoću sljedećeg predloška:

Tiša trasa	Dionice trase	Jedinstvena identifikacijska oznaka dijela trase	Tiša trasa počinje/završava na granici države članice
Točka A – točka E	Točka A – točka B	201	Da TOČKA E (zemlja Y)
	Točka B – točka C	202	
	Točka C – točka D	203	
	Točka D – točka E	204	
Točka F – točka I	Točka F – točka G	501	Ne
	Točka G – točka H	502	
	Točka H – točka I	503	

Države članice, na dobrovoljnoj osnovi, mogu priložiti i karte u kojima su iscrtane tiše trase. Svi popisi i karte objavljuju se na internetskoj stranici Agencije (<http://www.era.europa.eu>) najkasnije devet mjeseci nakon 27.5.2019.

Do toga dana Agencija obavještava Komisiju o popisima i kartama tiših trasa. Komisija o tome obavještava države članice preko odbora iz članka 51. Direktive (EU) 2016/797.

D.2. Modernizacija tiših trasa

Podaci o teretnom prijevozu koji se koriste za modernizaciju tiših trasa u skladu s člankom 5.c stavkom 2. ove Uredbe odnose se na tri godine koje prethode modernizaciji za koje su dostupni podaci. Ako teretni prijevoz zbog iznimnih okolnosti u nekoj godini odstupa od tog prosječnog broja za više od 25 %, predmetna država članica može izračunati prosječni broj na temelju preostale dvije godine. Države članice Agenciju obavještavaju o moderniziranim tišim trasama.

Trase određene kao tiše trase ostaju takve nakon modernizacije, osim ako se tijekom predmetnog razdoblja količina prometa smanjila za više od 50 % i ako je prosječan broj noćnih teretnih vlakova u danu manji od 12.

U slučaju novih i moderniziranih linija, za određivanje tih linija kao tiših trasa upotrebljava se očekivana količina prometa.

Modernizirane tiše trase Agencija objavljuje na svojoj internetskoj stranici (<http://www.era.europa.eu>) najkasnije tri mjeseca nakon što je o njima obaviještena, a one se primjenjuju od prve sljedeće promjene rasporeda u prosincu do koje dolazi jednu godinu nakon njihove objave.

Agencija obavješćuje Komisiju o svim promjenama povezanim s tišim trasama. Komisija o tome obavješćuje države članice preko odbora iz članka 51. Direktive (EU) 2016/797.

(*) Provedbena odluka Komisije 2014/880/EU od 26. studenoga 2014. o zajedničkim specifikacijama registra željezničke infrastrukture i o stavljanju izvan snage Provedbene odluke 2011/633/EU (SL L 356, 12.12.2014., str. 489.).

Dodatak E

Raniji kompozitni kočni blokovi

E.1. Raniji kompozitni kočni blokovi za uporabu u međunarodnom prometu

Postojeći vagoni opremljeni kočnim blokovima navedenima u nastavku mogu se upotrebljavati na tišim trasama u okviru svojeg područja uporabe, do odgovarajućeg datuma iz Dodatka N dokumentu UIC 541-4.

Proizvođač/naziv proizvoda	Oznaka/tip bloka	Tip koeficijenta trenja
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe – sinterirani)
Jurid	738	K (Fe – sinterirani)

Vagoni opremljeni ranijim kompozitnim kočnim blokovima koji nisu navedeni u prethodnoj tablici, no već su odobreni za međunarodni promet u skladu s odredbama Odluke 2004/446/EZ ili Odluke 2006/861/EZ mogu se i dalje upotrebljavati, bez vremenskog ograničenja, u području uporabe na koje se odnosi njihovo odobrenje.

E.2. Raniji kompozitni kočni blokovi za uporabu u nacionalnom prometu

Postojeći vagoni opremljeni kočnim blokovima navedenima u nastavku smiju se upotrebljavati samo na željezničkim mrežama, među ostalim i na tišim trasama, odgovarajućih država članica u okviru svojeg područja uporabe.

Proizvođač/naziv proizvoda	Oznaka/tip bloka	Država članica	Napomene
Cobra/Wabco	V133	Italija	
Cofren	S153	Švedska	

Proizvođač/naziv proizvoda	Oznaka/tip bloka	Država članica	Napomene
Cofren	128	Švedska	
Cofren	229	Italija	
ICER	904	Španjolska, Portugal	
ICER	905	Španjolska, Portugal	
Jurid	838	Španjolska, Portugal	

*Dodatak F***Ocjenjivanje akustičkih svojstava kočnih blokova**

Svrha je ovog postupka utvrditi akustička svojstva kompozitnog kočnog bloka na razini sastavnih dijelova interoperabilnosti.

Ovaj je postupak otvoreno pitanje u skladu s člankom 4. stavkom 6. Direktive (EU) 2016/797.”
