

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2019/774**(2019. gada 16. maijs),****ar ko Regulā (ES) Nr. 1304/2014 izdara grozījumus par to, kā esošajiem kravas vagoniem piemēro savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz apakšsistēmu “ritošais sastāvs – troksnis”****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvu (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 5. panta 11. punktu,

tā kā:

- (1) Pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/49/EK ⁽²⁾ (Vides trokšņa direktīva), tiek pilnveidots un papildināts esošais Kopienas pasākumu kopums, kas attiecas uz troksni, kuru emitē, cita starpā, dzelzceļa ritekļi.
- (2) Kā liecina Vides trokšņa direktīvas izvērtējums ⁽³⁾ un ziņojums par Vides trokšņa direktīvas īstenošanu ⁽⁴⁾, vides troksnis un jo sevišķi dzelzceļa radītais troksnis vēl aizvien nopietni apdraud cilvēku veselību.
- (3) Lai gan Vides trokšņa direktīvu parasti piemēro ceļiem, pa kuriem brauc vairāk nekā 30 000 kravas un pasažieru vilcienu, izstrādājot klusāku ceļu koncepciju, bija jāņem vērā ceļi, pa kuriem nakts laikā notiek intensīva kravas pārvadājumu satiksme.
- (4) Pastāv risks, ka pārmērīgs dzelzceļa radītā trokšņa līmenis varētu mudināt dažas dalībvalstis uz nesaskaņotu, vienpusēju rīcību. Šādi pasākumi varētu nelabvēlīgi ietekmēt Eiropas ekonomiku un rosināt uz modālu pārorientēšanos no dzelzceļa satiksmes atpakaļ uz autosatiksmi. Turklāt šāda rīcība var kaitēt dzelzceļa savstarpējai izmantojamībai Savienībā. Lielākā daļa dzelzceļa kravas pārvadājumu Savienībā ir starptautiski, tāpēc problēma jārisina Eiropas līmenī.
- (5) Tāpēc, esošajiem kravas vagoniem piemērojot Komisijas Regulā (ES) Nr. 1304/2014 ⁽⁵⁾ noteikto savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Savienības dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu “ritošais sastāvs – troksnis” (“NOI SITS”), būtu ievērojami jāsamazinās maksimālajiem trokšņa emisijas līmeņiem. Viens no visefektīvākajiem dzelzceļa radītā trokšņa mazināšanas veidiem ir esošo kravas vagonu modernizācija, aprīkojot tos ar kompozītmateriālu bremžu klučiem. Šis tehniskais risinājums samazina dzelzceļa radīto troksni par līdz pat 10 dB, un tas nozīmē cilvēkam dzirdamā trokšņa samazinājumu par 50 %.
- (6) Komisija 2017. gada 22. septembrī lūdza Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru (“Aģentūra”) saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 5. panta 2. punktu sniegt ieteikumu par NOI SITS pārskatīšanu nolūkā konkretizēt NOI SITS piemērošanu esošajiem kravas vagoniem atbilstoši “klusāku ceļu” stratēģijai un NOI SITS saskaņot ar Direktīvu (ES) 2016/797.
- (7) Dzelzceļa kravas pārvadājumu radītā trokšņa problēma būtu jārisina tur, kur šis troksnis ir nopietns traucēklis un veselības apdraudējums. Šā iemesla dēļ un tāpēc, ka naktī braucošie kravas vilcieni ir īpašs traucēklis, klusāka ceļa definīcija būtu jāformulē, atsaucoties uz dzelzceļa kravas pārvadājumu satiksmes intensitāti nakts laikā.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 25. jūnija Direktīva 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību (OV L 189, 18.7.2002., 12. lpp.).

⁽³⁾ Komisijas dienestu darba dokuments “Direktīvas 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību REFIT izvērtēšana” (SWD (2016) 454 final).

⁽⁴⁾ Komisijas ziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei par Vides trokšņa direktīvas īstenošanu saskaņā ar Direktīvas 2002/49/EK 11. pantu (COM(2017) 151 final).

⁽⁵⁾ Komisijas 2014. gada 26. novembra Regula (ES) Nr. 1304/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz apakšsistēmu “ritošais sastāvs – troksnis”, ar ko groza Lēmumu 2008/232/EK un atceļ Lēmumu 2011/229/ES (OV L 356, 12.12.2014., 421. lpp.).

- (8) Piemērošanas datums, no kura ieviešami klusāki ceļi, būtu jānosaka, ņemot vērā vairākus parametrus, tostarp modernizācijas virzību dažādās dalībvalstīs, dzelzceļa kravas parka atjaunošanas tempu, kravas vagonu tehniskās apkopes ciklu, kompozītmateriālu bremžu kļuču ražotāju jaudu un darbnīcu pieejamību. Šis datums arī būtu jāsaskaņo ar periodisko kustības grafika maiņu atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES ⁽⁶⁾ VII pielikumam.
- (9) Satiksmes intensitāte var mainīties, tāpēc klusāku ceļu saraksts būtu regulāri jāatjaunina, lai ņemtu vērā šīs izmaiņas un vienlaikus garantētu stabilu satvaru vairāku gadu laikposmā. Tāpēc būtu lietderīgi dalībvalstīm klusāku ceļu sarakstu atjaunināt vismaz reizi piecos gados, sākot no 2024. gada 8. decembra. Turklāt pirms pirmās atjaunināšanas Komisijai būtu jāizvērtē modernizācijas virzība un klusāku ceļu ieviešanas ietekme uz dzelzceļa kravas pārvadājumu nozari.
- (10) Ņemot vērā dažu ieinteresēto personu paustās bažas par kravas vagonu, kas aprīkoti ar kompozītmateriālu bremžu kļučiem, ekspluatāciju Ziemeļvalstīs ziemas apstākļos, Komisijai ar Aģentūras palīdzību būtu jāturpina problēmu un iespējamo risinājumu analīze. Tai līdz 2020. gada jūnijam būtu jānovērtē, vai ir vajadzīgs šis SITS grozījums, kas varētu izpausties kā atbrīvojums, kurš nolūkā saglabāt dzelzceļa kravas pārvadājumu pārrobežu satiksmi uz un no skartajiem Ziemeļvalstu reģioniem ļauj klusākos ceļos arī turpmāk ekspluatēt ierobežotu skaitu kravas vagonu, kas aprīkoti ar čuguna bremžu kļučiem. Saskaņā ar Zviedrijas iestāžu aplēsēm šādā satiksmē kopā tiek izmantoti ne vairāk kā 17 500 kravas vagonu.
- (11) Klusāku ceļu ieviešanai būtu jāpapildina citas Savienības mēroga darbības, kuru mērķis ir mazināt dzelzceļa kravas pārvadājumu radīto troksni, tostarp tādi pasākumi kā modernizācijas finansēšana saskaņā ar Eiropas Infrastruktūras savienošanas instrumentu ⁽⁷⁾ un no ESI fondiem ⁽⁸⁾, tarifkācijas shēmas, kas maksu par piekļuvi sliežu ceļiem paredz diferencēt atbilstoši trokšņa līmenim ⁽⁹⁾, un jaunu tehnisku risinājumu izstrādāšana saskaņā ar *Shift2Rail* iniciatīvu ⁽¹⁰⁾.
- (12) Attiecīgajām valstu kompetentajām iestādēm būtu cieši jāsadarbojas, lai nodrošinātu klusāku ceļu efektīvu ieviešanu.
- (13) Grozījumiem ir tieša ietekme uz nozares darbinieku sociālo vidi un uz dzelzceļa kravas pārvadājumu klientiem, tāpēc ir notikusi apspriešanās ar sociālajiem partneriem un dzelzceļa kravas pārvadājumu klientiem, kā prasīts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/796 ⁽¹¹⁾ 6. un 7. pantā.
- (14) Kamēr Aģentūra pārskatīja šo SITS, tika veikts ietekmes novērtējums saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 5. pantu.
- (15) Aģentūra 2018. gada 29. maijā sniedza ieteikumu par NOI SITS grozījumiem, kas attiecas uz tās noteikumu piemērošanu esošajiem kravas vagoniem.
- (16) Turklāt 2018. gada 29. novembrī Aģentūra sniedza ieteikumu par NOI SITS grozījumu, kura mērķis ir minēto regulu saskaņot ar Direktīvu (ES) 2016/797.
- (17) Saskaņā ar Komisijas Deleģēto lēmumu (ES) 2017/1474 ⁽¹²⁾ SITS būtu jānorāda, vai ir atkārtoti jāpaziņo par atbilstības novērtēšanas struktūrām, par kurām jau paziņots saskaņā ar agrāku SITS redakciju, un vai būtu piemērojams vienkāršots paziņošanas process. Šī regula ievieš ierobežotas izmaiņas, tāpēc nebūtu atkārtoti jāpaziņo par struktūrām, par kurām jau paziņots saskaņā ar agrāku SITS redakciju.

⁽⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīva 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

⁽⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1316/2013, ar ko izveido Eiropas Infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010 (OV L 348, 20.12.2013., 129. lpp.).

⁽⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 17. decembra Regula (ES) Nr. 1300/2013 par Kohēzijas fondu un ar ko atceļ Padomes Regulu (EK) Nr. 1084/2006 (OV L 347, 20.12.2013., 281. lpp.) un Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 17. decembra Regula (ES) Nr. 1301/2013 par Eiropas Reģionālās attīstības fondu un īpašiem noteikumiem attiecībā uz mērķi "Investīcijas izaugsmei un nodarbinātībai" un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 1080/2006 (OV L 347, 20.12.2013., 289. lpp.).

⁽⁹⁾ Komisijas 2015. gada 13. marta Īstenošanas regula (ES) 2015/429, ar ko nosaka kārtību, kas jāievēro, piemērojot maksu par trokšņa ietekmes radītajām izmaksām (OV L 70, 14.3.2015., 36. lpp.).

⁽¹⁰⁾ Padomes 2014. gada 16. jūnija Regula (ES) Nr. 642/2014, ar ko izveido kopuzņēmumu *Shift2Rail* (OV L 177, 17.6.2014., 9. lpp.).

⁽¹¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Regula (ES) 2016/796 par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004 (OV L 138, 26.5.2016., 1. lpp.).

⁽¹²⁾ Komisijas 2017. gada 8. jūnija Deleģētais lēmums (ES) 2017/1474, kas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 papildina attiecībā uz īpašajiem mērķiem savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju izstrādāšanai, pieņemšanai un pārskatīšanai (OV L 210, 15.8.2017., 5. lpp.).

- (18) Ar šo regulu NOI SITS tiek grozīta, lai paplašinātu savstarpēju izmantojamību Savienības dzelzceļa sistēmā, uzlabotu un attīstītu starptautisko dzelzceļa transportu, veicinātu pakāpenisku iekšējā tirgus veidošanu un papildinātu NOI SITS attiecībā uz pamatprasībām. Tā ļauj sasniegt mērķus un izpildīt pamatprasības, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/57/EK⁽¹³⁾ un Direktīvā (ES) 2016/797. Tāpēc šai regulai vajadzētu būt tieši piemērojamai visās dalībvalstīs, arī dalībvalstīs, kuras saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 57. panta 2. punktu paziņojušas Aģentūrai un Komisijai, ka ir pagarinājušas transponēšanas periodu un tādējādi turpina piemērot Direktīvu 2008/57/EK ne ilgāk kā līdz 2020. gada 15. jūnijam. Paziņotajām iestādēm, kas saskaņā ar Direktīvu 2008/57/EK darbojas dalībvalstīs, kuras ir pagarinājušas transponēšanas periodu, vajadzētu būt iespējai izdot "EK" verifikācijas sertifikātu saskaņā ar šo regulu tik ilgi, cik ilgi Direktīvu 2008/57/EK piemēro dalībvalstī, kurā tās ir izveidotas.
- (19) Tāpēc Regula (ES) Nr. 1304/2014 būtu jāgroza, lai minēto regulu saskaņotu ar Direktīvu (ES) 2016/797 un piemērotu esošajiem kravas vagoniem atbilstoši klusāku ceļu stratēģijai un lai paredzētu kompozītmateriālu bremžu kļuču akustisko parametru novērtēšanas procedūru. Šai procedūrai, kas noteikta šajā grozījumā, būtu jāklūst par atklātu punktu Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 6. punkta nozīmē.
- (20) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi komiteja, kura izveidota ar Direktīvas (ES) 2016/797 51. panta 1. punktu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (ES) Nr. 1304/2014 groza šādi:

1) regulas 5. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Attiecībā uz īpašiem gadījumiem, kas norādīti pielikuma 7.3.2. punktā, nosacījumi, kuri izpildāmi, lai verificētu atbilstību Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumā noteiktajām pamatprasībām, ir nosacījumi, kuri paredzēti pielikuma 7.3.2. punktā vai valsts noteikumos, kas ir spēkā dalībvalstī, kura ir daļa no to ritekļu izmantošanas telpas, uz kuriem attiecas šī regula.";

b) panta 2. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"c) informāciju par struktūrām, kuras izraudzītas, lai veiktu atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūras saistībā ar valsts noteikumiem, kas attiecas uz īpašajiem gadījumiem, kuri noteikti pielikuma 7.3.2. punktā.";

2) regulas 7. pantu groza šādi:

a) panta 4. punktā atsauci "Direktīvas 2008/57/EK 6. pantam" aizstāj ar atsauci "Direktīvas (ES) 2016/797 5. pantam";

b) panta 5. punktā atsauci "Direktīvas 2008/57/EK" aizstāj ar atsauci "Direktīvas (ES) 2016/797";

3) iekļauj šādu 5.a, 5.b, 5.c, 5.d un 5.e pantu:

"5.a pants

No 2024. gada 8. decembra kravas vagonus, kas ietverti Regulas (ES) Nr. 321/2013 darbības jomā un uz kuriem neattiecas šīs regulas pielikuma 7.2.2.2. punkts, neekspluatē uz klusākiem ceļiem.

5.b pants

"Klusāks ceļš" ir dzelzceļa infrastruktūras daļa, kuras garums ir vismaz 20 km un kurā nakts laikā, kā definēts valsts tiesību aktos, ar ko transponē Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/49/EK (*), ekspluatēto kravas vilcienu vidējais skaits diennaktī pārsniedza 12. Šo vidējo skaitu aprēķina, pamatojoties uz datiem par kravas pārvadājumu

(13) Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Direktīva 2008/57/EK par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā (OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.).

satiksmi 2015., 2016. un 2017. gadā. Ja kravas pārvadājumu satiksmes novirze no minētā vidējā skaita vienā no gadiem ārkārtas apstākļu dēļ pārsniedz 25 %, attiecīgā dalībvalsts vidējo skaitu var aprēķināt, pamatojoties uz datiem par pārējiem diviem gadiem.

5.c pants

1. Dalībvalstis norāda klusākus ceļus saskaņā ar 5.b pantu un pielikuma D.1. papildinājumā noteikto procedūru. Ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc šīs regulas publicēšanas dienas tās iesniedz Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai ("Aģentūra") klusāku ceļu sarakstu. Aģentūra minētos sarakstus publicē savā tīmekļa vietnē.
2. No 2024. gada 8. decembra dalībvalstis vismaz reizi piecos gados atjaunina klusāku ceļu sarakstu saskaņā ar pielikuma D.2. papildinājumā noteikto procedūru.

5.d pants

Līdz 2028. gada 31. decembrim Komisija izvērtē klusāku ceļu stratēģijas īstenošanu, jo sevišķi aplūkojot kravas vagonu modernizācijas virzību un klusāku ceļu ieviešanas ietekmi uz iedzīvotāju vispārējo eksponētību troksnim un dzelzceļa kravas pārvadājumu nozares konkurētspēju.

5e. pants

Komisija līdz 2020. gada 30. jūnijam izdod ziņojumu par kravas vagonu, kas aprīkoti ar kompozītmateriālu bremžu klučiem, ekspluatāciju Ziemeļvalstīs ziemas apstākļos, kura pamatā ir Aģentūras, valstu drošības iestāžu un dzelzceļa nozares uzņēmumu savāktie pierādījumi. Šajā ziņojumā jo sevišķi novērtē šādu kravas vagonu drošību un bremzēšanas veiktspēju un esošos vai iespējamos ekspluatācijas un tehniskos pasākumus, kas piemērojami Ziemeļvalstīs ziemas apstākļos. Ziņojumu publisko.

Ja ziņojumā ir pierādījumi tam, ka šādu kravas vagonu izmantošana Ziemeļvalstīs ziemas apstākļos rada drošības problēmas, ko ar ekspluatācijas un tehniskiem pasākumiem nav iespējams novērst, neradot lielu nelabvēlīgu ietekmi uz dzelzceļa kravas pārvadājumiem, Komisija ierosina šīs SITS grozījumus, kuru mērķis ir novērst minētās problēmas, vienlaikus saglabājot kravas pārvadājumu pārrobežu satiksmi uz un no skartajiem Ziemeļvalstu reģioniem. Priekšlikumā jo sevišķi var būt jāiekļauj atbrīvojums, kas ļauj visā Savienībā klusākos ceļos arī turpmāk ekspluatēt ierobežotu skaitu kravas vagonu, kurus bieži izmanto šādā kravas pārvadājumu pārrobežu satiksmē, un jebkādi ekspluatācijas ierobežojumi, kuru nolūks ir ierobežot šādu kravas vagonu izmantošanas ietekmi klusākos ceļos un kuri ir saderīgi ar mērķi saglabāt iepriekšminēto kravas pārvadājumu pārrobežu satiksmi.

Ja tiek veikta iepriekšējā daļā noteiktā pārskatīšana, Komisija pēc tam katru gadu sniedz ziņojumu par to, kā tiek attīstīti tehniskie un ekspluatācijas risinājumi kravas vagonu ekspluatācijai ziemas apstākļos. Tajā sniedz aplēsi, cik kravas vagoni, kas aprīkoti ar čuguna bremžu klučiem, ir vajadzīgi, lai nodrošinātu pastāvīgu pārrobežu satiksmi uz un no šādiem Ziemeļvalstu reģioniem, paredzot izbeigt atbrīvojumu ne vēlāk kā 2028. gadā.

(* Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 25. jūnija Direktīva 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību (OV L 189, 18.7.2002., 12. lpp.);

- 4) Regulas (ES) Nr. 1304/2014 pielikumu groza saskaņā ar šīs īstenošanas regulas pielikumu.

2. pants

1. Paziņojumi par atbilstības novērtēšanas struktūrām Regulas (ES) Nr. 1304/2014 vajadzībām paliek spēkā, pamatojoties uz minēto regulu, kurā grozījumi izdarīti ar šo regulu.
2. Atbilstības novērtēšanas struktūras, kas paziņotas saskaņā ar Direktīvu 2008/57/EK, drīkst izdot "EK" verifikācijas sertifikātu saskaņā ar šo regulu tik ilgi, cik ilgi Direktīvu 2008/57/EK saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 57. panta 2. punktu piemēro dalībvalstī, kurā tās ir izveidotas, un ne ilgāk kā līdz 2020. gada 15. jūnijam.

3. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2019. gada 16. maijā

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs*
Jean-Claude JUNCKER

PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 1304/2014 pielikumu groza šādi:

- 1) pielikuma 1. nodaļā tekstu "Direktīvas 2008/57/EK" aizstāj ar tekstu "Direktīvas (ES) 2016/797";
- 2) pielikuma 1. nodaļas 1.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

1.1. Tehniskā darbības joma

1.1.1. *Ar ritošo sastāvu saistītā darbības joma*

Šo SITS piemēro visam ritošajam sastāvam, kas ietilpst Regulas (ES) Nr. 1302/2014 (LOC&PAS SITS) un Regulas (ES) Nr. 321/2013 (WAG SITS) darbības jomā.

1.1.2. *Ar ekspluatācijas aspektiem saistītā darbības joma*

Kopā ar Komisijas Lēmumu 2012/757/ES (*) (OPE SITS) šo SITS piemēro to kravas vagonu ekspluatācijai, kurus izmanto dzelzceļa infrastruktūrā, kas norādīta kā "klusāki ceļi".

(*) Komisijas 2012. gada 14. novembra Lēmums 2012/757/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu un par grozījumiem Lēmumā 2007/756/EK (OV L 345, 15.12.2012., 1. lpp.);

- 3) pielikuma 2. nodaļu aizstāj ar šādu:

2. APAKŠSISTĒMAS DEFINĪCIJA

"Vienība" ir ritošais sastāvs, kam piemēro šo SITS un tādējādi arī EK verificēšanas procedūru. Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikuma 2. nodaļā un Regulas (ES) Nr. 321/2013 pielikuma 2. nodaļā aprakstīts, no kā var sastāvēt vienība.

Šīs SITS prasības piemēro šādām ritošā sastāva kategorijām, kas noteiktas Direktīvas (ES) 2016/797 I pielikuma 2. iedaļā:

- a) lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs, tostarp dīzeļlokomotīves vai elektrolokomotīves, pašgājēji pasažieru dīzeļvilcieni vai elektrovilcieni un pasažieru vagoni. Šī kategorija ir sīkāk definēta Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikuma 2. nodaļā, un šajā SITS šīs kategorijas vienības sauc par lokomotīvēm, elektrovilcieniem (EV), dīzeļvilcieniem (DV) un pasažieru vagoniem;
- b) kravas vagoni, tostarp visam tīklam paredzētie zemās grīdas ritekļi un kravas automobiļu pārvadāšanai paredzētie ritekļi. Šī kategorija ir sīkāk definēta Regulas (ES) Nr. 321/2013 pielikuma 2. nodaļā, un šajā SITS šīs kategorijas vienības sauc par kravas vagoniem;
- c) specializētie ritekļi, piemēram, sliežu ceļa mašīnas. Šī kategorija ir sīkāk definēta Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikuma 2. nodaļā, un tajā ietilpst sliežu ceļa mašīnas (turpmāk šajā SITS – "SCM") un infrastruktūras kontroles ritekļi, kas atkarībā no to konstrukcijas ietilpst a) vai b) apakšpunktā minētajā kategorijā.;

- 4) pielikuma 3. nodaļu aizstāj ar šādu:

3. PAMATPRASĪBAS

Visi šajā SITS noteiktie pamatparametri saistīti ar vismaz vienu no Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumā noteiktajām pamatprasībām. Saikne norādīta 1. tabulā.

1. tabula

Pamatparametri un to saikne ar pamatprasībām

Punkts	Pamatparametrs	Pamatprasības					
		Drošība	Drošums un darbīgavība	Veselība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība
4.2.1.	Stacionārā trokšņa robežvērtības				1.4.4.		

Punkts	Pamatparametrs	Pamatprasības					
		Drošība	Drošums un darbgatavība	Veselība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība
4.2.2.	Iedarbināšanas trokšņa robežvērtības				1.4.4.		
4.2.3.	Garāmbraukšanas trokšņa robežvērtības				1.4.4.		
4.2.4.	Robežvērtības attiecībā uz troksni mašīnista kabīnē				1.4.4.”;		

5) pielikuma 4. nodaļu groza šādi:

- a) pielikuma 4.2. iedaļā atsauci “Direktīvas 2008/57/EK 5. panta 5. punktu un 2. panta l. punktu” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 5. punktu un 2. panta 13. punktu”;
- b) nodaļas 4.3. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.3. **Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas**

Šai SITS ir šādas saskarnes ar ritošā sastāva apakšsistēmu.

Saskarne ar 2. nodaļas a), b), c) un e) punktā minētajām apakšsistēmām (sīkāk aplūkotas Regulā (ES) Nr. 1302/2014) attiecībā uz:

- stacionāro troksni,
- iedarbināšanas troksni (neattiecas uz pasažieru vagoniem),
- garāmbraukšanas troksni,
- troksni mašīnista kabīnē attiecīgā gadījumā.

Saskarne ar 2. nodaļas d) punktā minētajām apakšsistēmām (sīkāk aplūkotas Regulā (ES) Nr. 321/2013) attiecībā uz:

- garāmbraukšanas troksni,
- stacionāro troksni.

Šai SITS ir saskarne ar satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu (sīkāk aplūkota Lēmumā 2012/757/ES) attiecībā uz:

- garāmbraukšanas troksni.”;

c) nodaļas 4.4. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.4. **Ekspluatācijas noteikumi**

Prasības attiecībā uz ritošā sastāva apakšsistēmas ekspluatācijas noteikumiem izklāstītas Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikuma 4.4. iedaļā un Regulas (ES) Nr. 321/2013 pielikuma 4.4. iedaļā.

4.4.1. *Īpaši noteikumi par kravas vagonu ekspluatāciju klusākos ceļos traucētā ekspluatācijas režīmā*

Lēmuma 2012/757/ES pielikuma 4.2.3.6.3. punktā noteiktie rezerves pasākumi ietver 7.2.2.2. punktam neatbilstīgu kravas vagonu ekspluatāciju klusākos ceļos.

Šo pasākumu var piemērot, lai novērstu jaudas ierobežojumus vai ekspluatācijas ierobežojumus, ko izraisa ritošā sastāva atteices, ekstremāli laikapstākļi, avārijas vai starpgadījumi un infrastruktūras atteices.

4.4.2. *Īpaši noteikumi par kravas vagonu ekspluatāciju klusākos ceļos infrastruktūras darbu un kravas vagonu tehniskās apkopes gadījumā*

Šā pielikuma 7.2.2.2. punktam neatbilstīgu kravas vagonu ekspluatācija klusākos ceļos ir iespējama kravas vagonu tehniskās apkopes darbību gadījumā, ja tehniskās apkopes darbnīcai var piekļūt tikai pa klusāku ceļu.

Šā pielikuma 4.4.1. punktā noteiktie rezerves pasākumi piemērojami infrastruktūras darbu gadījumā, ja klusāks ceļš ir vienīgā piemērotā alternatīva.”;

d) nodaļas 4.5. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.5. Tehniskās apkopes noteikumi

Prasības attiecībā uz ritošā sastāva apakšsistēmas tehniskās apkopes noteikumiem izklāstītas Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikuma 4.5. iedaļā un Regulas (ES) Nr. 321/2013 pielikuma 4.5. iedaļā.”;

6) pielikuma 6. nodaļas “Atbilstības novērtēšana un EK verificēšana” 6.2.2.3.2.1. punktā “EV, DV, lokomotīves un pasažieru vagoni” un 6.2.2.3.2.2. punktā “Kravas vagoni” tekstu “V_{test}” aizstāj ar “v_{test}” (četrās vietās);

7) pielikuma 7. nodaļu groza šādi:

a) nodaļas 7.2. iedaļu aizstāj ar šādu:

“7.2. Šīs SITS piemērošana esošajām apakšsistēmām

Principi, kas pieteikumu iesniedzējiem un atļaujas piešķirējam strukturām jāpiemēro esošā ritošā sastāva vai ritošā sastāva tipa izmaiņu gadījumā, ir noteikti Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikuma 7.1.2. punktā un Regulas (ES) Nr. 321/2013 pielikuma 7.2. iedaļā.

7.2.1. Noteikumi esošā ritošā sastāva vai ritošā sastāva tipa izmaiņu gadījumā

Pieteikuma iesniedzējs nodrošina, ka ritošā sastāva, kuram veiktas izmaiņas, trokšņa līmenis joprojām ir mazāks par SITS noteiktajām robežvērtībām, kuras bija piemērojamas tad, kad attiecīgajam ritošajam sastāvam atļauja tika piešķirta pirmo reizi. Ja laikā, kad atļauja tika piešķirta pirmo reizi, SITS nebija, pieteikuma iesniedzējs nodrošina, ka ritošā sastāva, kuram veiktas izmaiņas, trokšņa līmenis vai nu nav palielinājies, vai joprojām ir mazāks par Lēmumā 2006/66/EK vai Lēmumā 2002/735/EK noteiktajām robežvērtībām.

Ja ir vajadzīgs novērtējums, tas attiecas tikai uz pamatparametriem, ko ietekmējušas izmaiņas.

Ja piemēro vienkāršoto vērtēšanu, sākotnējā vienība var būt references vienība saskaņā ar 6.2.3. punkta noteikumiem.

Kad tiek aizstāta visa vienība vai ritekļis(-ļi) vienībā (piemēram, aizstāšana pēc smagiem bojājumiem), atbilstības novērtēšana saskaņā ar šo SITS nav vajadzīga, ja vienība vai ritekļis(-ļi) ir identiski vienībai vai riteklim(-ļiem), ko tie aizstāj.

7.2.2. Papildu noteikumi šīs SITS piemērošanai esošajiem kravas vagoniem

Šīs regulas 5.a pantā noteikto ekspluatācijas ierobežojumu nepiemēro kravas vagoniem, ko galvenokārt ekspluatē līnijās, kuru slīpums pārsniedz 40 ‰, kravas vagoniem, kuru maksimālais kustības ātrums ir lielāks nekā 120 km/h, kravas vagoniem, kuru maksimālā asslodze ir lielāka nekā 22,5 t, kravas vagoniem, kurus ekspluatē tikai infrastruktūras darbu vajadzībām, un kravas vagoniem, kurus izmanto rezerves vilcienos.

Ja kravas vagoni tiek aprīkoti ar klusākas darbības bremžu klučiem, kuri definēti 7.2.2.1. punktā, un kravas vagonam netiek pievienoti nekādi trokšņa avoti, bez papildu testēšanas pieņem, ka 4.2.3. punkta prasības ir izpildītas.

7.2.2.1. Klusākas darbības bremžu kluči

Klusākas darbības bremžu klučis ir bremžu klučis, kas pieder pie kādas no šādām kategorijām:

— Regulas (ES) Nr. 321/2013 G papildinājumā norādīts bremžu klučis,

— bremžu klučis, kas novērtēts saskaņā ar šīs SITS F papildinājumā noteikto procedūru.

7.2.2.2. Kravas vagoni, ko ekspluatē klusākos ceļos

Kravas vagonus, kas pieder pie kādas no turpmāk norādītajām kategorijām, var ekspluatēt klusākos ceļos to izmantošanas telpā:

- kravas vagoni, kam ir EK verifikācijas deklarācija saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2006/66/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu “ritošais sastāvs – troksnis”,
- kravas vagoni, kam ir EK verifikācijas deklarācija saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2011/229/ES par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu “ritošais sastāvs – troksnis”,
- kravas vagoni, kam ir EK verifikācijas deklarācija saskaņā ar šo SITS;
- kravas vagoni, kas aprīkoti ar klusākas darbības bremžu klučiem, kuri definēti 7.2.2.1. punktā, vai bremžu diskus darba bremžu funkcijai,
- kravas vagoni, kas aprīkoti ar E papildinājumā norādītajiem kompozītmateriālu bremžu klučiem darba bremžu funkcijai. Minēto kravas vagonu ekspluatāciju klusākos ceļos ierobežo saskaņā ar šajā papildinājumā izklāstītajiem nosacījumiem.”;

b) nodaļas 7.3.2.1. punktu aizstāj ar šādu:

“7.3.2.1. Īpašie gadījumi

a) Īpašais gadījums – Igaunija, Latvija, Lietuva, Polija, Slovākija un Somija

(“P”) Attiecībā uz vienībām, ko izmanto kopīgi ar trešām valstīm, kurās sliežu ceļa platums atšķiras no sliežu ceļa platuma Savienības galvenajā dzelzceļa tīklā, šis SITS prasību vietā atļauts piemērot valsts tehniskos noteikumus.

b) Īpašais gadījums – Somija

(“T”) Lēmumu 2011/229/ES var arī turpmāk piemērot kravas vagoniem, kurus izmanto tikai Somijas teritorijā un kamēr rasts attiecīgs tehnisks risinājums saistībā ar bargajiem klimatiskajiem apstākļiem ziemā, tomēr ne ilgāk kā līdz 2032. gada 31. decembrim. Tas nekavē ekspluatēt Somijas tīklā citu dalībvalstu kravas vagonus.”;

c) nodaļas 7.3.2.2. punkta a) apakšpunkta otro daļu svītrot;

d) nodaļas 7.3.2.4. punktu aizstāj ar šādu:

“7.3.2.4. Garāmbraukšanas trokšņa robežvērtības (4.2.3. punkts)

a) Īpašais gadījums – Lamanša tunelis

(“P”) Attiecībā uz Lamanša tuneli garāmbraukšanas trokšņa robežvērtības nepiemēro kravas vagoniem, kas paredzēti smago kravas transportlīdzekļu pārvadāšanai starp *Coquelles* (Francija) un *Folkestone* (Apvienotā Karaliste).

b) Īpašais gadījums – Zviedrija

(“T”) Attiecībā uz lokomotīvēm, kuru kopējā vilces jauda ir lielāka par 6 000 kW un maksimālā asslodze lielāka par 25 t, 4. tabulā norādītās garāmbraukšanas trokšņa robežvērtības $L_{pAeq,Tp}$ (80 km/h) var palielināt līdz 85 dB.”;

e) pievieno šādu 7.4. iedaļu:

“7.4. Īpaši īstenošanas noteikumi

7.4.1. Īpaši īstenošanas noteikumi šīs SITS piemērošanai esošajiem kravas vagoniem (7.2.2. punkts)

a) Īpaši īstenošanas noteikumi šīs SITS piemērošanai esošajiem kravas vagoniem Lamanša tunelī

(“P”) Aprēķinot nakts laikā ekspluatēto kravas vilcienu gada vidējo skaitu diennaktī, neņem vērā kravas vilcienu, kuru sastāvs veidots no kravas vagoniem, kas paredzēti smago kravas transportlīdzekļu pārvadāšanai tikai līnijā *Coquelles* (Francija)–*Folkestone* (Apvienotā Karaliste).

b) Īpaši īstenošanas noteikumi šīs SITS piemērošanai esošajiem kravas vagoniem Somijā un Zviedrijā

(“T”) Līdz 2032. gada 31. decembrim klusāku ceļu koncepciju nepiemēro Somijas un Zviedrijas tīklos, jo pastāv neskaidrības, kas saistītas ar kompozītmateriālu bremžu kluču ekspluatāciju bargos klimatiskajos apstākļos ziemā. Tas nekavē ekspluatēt Somijas un Zviedrijas tīklos citu dalībvalstu kravas vagonus.

7.4.2. Īpaši īstenošanas noteikumi kravas vagoniem, ko ekspluatē klusākos ceļos (7.2.2.2. punkts)

a) Īpaši īstenošanas noteikumi kravas vagoniem, ko ekspluatē klusākos ceļos Beļģijā

(“T”) Papildus 7.2.2.2. punktā norādītajiem kravas vagoniem klusākos ceļos Beļģijas teritorijā var ekspluatēt šādus esošos kravas vagonus:

- līdz 2026. gada 31. decembrim – kravas vagonus ar bandāžas riteņiem,
- līdz 2026. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kas jāaprīko ar veikspējas līknes vārstu nolūkā čuguna bremžu klučus aizstāt ar kompozītmateriālu bremžu klučiem,
- līdz 2026. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kas aprīkoti ar čuguna bremžu klučiem un kā riteņi jāaizstāj ar riteņiem, kuri atbilst EN 13979-1:2003+A2:2011 noteiktajām prasībām, lai kravas vagonus būtu iespējams modernizēt, aprīkojot tos ar kompozītmateriālu bremžu klučiem.

b) Īpaši īstenošanas noteikumi kravas vagoniem, ko ekspluatē klusākos ceļos Lamanša tunelī

(“P”) Papildus 7.2.2.2. punktā norādītajiem kravas vagoniem klusākos ceļos Lamanša tunelī var ekspluatēt šādus esošos kravas vagonus:

kravas vagonus, kas paredzēti smago kravas transportlīdzekļu pārvadāšanai starp *Coquelles* (Francija) un *Folkestone* (Apvienotā Karaliste).

c) Īpaši īstenošanas noteikumi kravas vagoniem, ko ekspluatē klusākos ceļos Čehijā

(“T”) Papildus 7.2.2.2. punktā norādītajiem kravas vagoniem klusākos ceļos Čehijas teritorijā var ekspluatēt šādus esošos kravas vagonus:

- līdz 2026. gada 31. decembrim – kravas vagonus ar bandāžas riteņiem,
- līdz 2034. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kuriem ir 59V tipa gultņi,
- līdz 2034. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kas jāaprīko ar veikspējas līknes vārstu nolūkā čuguna bremžu klučus aizstāt ar kompozītmateriālu bremžu klučiem,
- līdz 2036. gada 31. decembrim – kravas vagonus ar 1Bg vai 1Bgu konfigurācijas bremzēm, kas aprīkoti ar čuguna bremžu klučiem,
- līdz 2029. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kas aprīkoti ar čuguna bremžu klučiem un kā riteņi jāaizstāj ar riteņiem, kuri atbilst EN 13979-1:2003+A2:2011 noteiktajām prasībām, lai kravas vagonus būtu iespējams modernizēt, aprīkojot tos ar kompozītmateriālu bremžu klučiem.

Turklāt līdz 2030. gada 31. decembrim nav obligāti klusākos ceļos izmantot kompozītmateriālu bremžu klučus esošajiem kravas vagoniem, uz kuriem neattiecas piecas iepriekš norādītās aizzīmes un kuriem nav rasts vienviennozīmīgs risinājums čuguna bremžu kluču aizstāšanai.

d) Īpaši īstenošanas noteikumi kravas vagoniem, ko ekspluatē klusākos ceļos Francijā

(“T”) Papildus 7.2.2.2. punktā norādītajiem kravas vagoniem klusākos ceļos Francijas teritorijā var ekspluatēt šādus esošos kravas vagonus:

- līdz 2030. gada 31. decembrim – kravas vagonus ar 1Bg vai 1Bgu konfigurācijas bremzēm, kas aprīkoti ar čuguna bremžu klučiem,
- līdz 2030. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kas aprīkoti ar maziem riteņiem (diametrs mazāks nekā 920 mm).

- e) Īpaši īstenošanas noteikumi kravas vagoniem, ko ekspluatē klusākos ceļos Itālijā
- (“T”) Papildus 7.2.2.2. punktā norādītajiem kravas vagoniem klusākos ceļos Itālijas teritorijā var ekspluatēt šādus esošos kravas vagonus:
- līdz 2026. gada 31. decembrim – kravas vagonus ar bandāžas riteņiem,
 - līdz 2026. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kas jāaprīko ar veikspējas līknes vārstu nolūkā čuguna bremžu klučus aizstāt ar kompozītmateriālu bremžu klučiem,
 - līdz 2026. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kas aprīkoti ar čuguna bremžu klučiem un kā riteņi jāaizstāj ar riteņiem, kuri atbilst EN 13979-1:2003+A2:2011 noteiktajām prasībām, lai kravas vagonus būtu iespējams modernizēt, aprīkojot tos ar kompozītmateriālu bremžu klučiem.
- Turklāt līdz 2030. gada 31. decembrim nav obligāti klusākos ceļos izmantot kompozītmateriālu bremžu klučus esošajiem kravas vagoniem, uz kuriem neattiecas trīs iepriekš norādītās aizzīmes un kuriem nav rasts vienviennozīmīgs risinājums čuguna bremžu kluču aizstāšanai.
- f) Īpaši īstenošanas noteikumi kravas vagoniem, ko ekspluatē klusākos ceļos Polijā
- (“T”) Papildus 7.2.2.2. punktā norādītajiem kravas vagoniem klusākos ceļos Polijas teritorijā līdz 2036. gada 31. decembrim var ekspluatēt šādus esošos kravas vagonus:
- kravas vagonus ar bandāžas riteņiem,
 - kravas vagonus ar 1Bg vai 1Bgu konfigurācijas bremzēm, kas aprīkoti ar čuguna bremžu klučiem,
 - kravas vagonus, kas paredzēti “S” satiksmei un aprīkoti ar “SS” bremzēm un čuguna bremžu klučiem,
 - kravas vagonus, kas aprīkoti ar čuguna bremžu klučiem un paredzēti “SS” satiksmei un kas nolūkā tos modernizēt, aprīkojot ar “LL” bremžu klučiem, būtu jāaprīko ar EN 13979-1:2003+A2:2011 atbilstīgiem riteņiem un ar veikspējas līknes vārstu.
- g) Īpaši īstenošanas noteikumi kravas vagoniem, ko ekspluatē klusākos ceļos Slovākijā
- (“T”) Papildus 7.2.2.2. punktā norādītajiem kravas vagoniem klusākos ceļos Slovākijas teritorijā var ekspluatēt šādus esošos kravas vagonus:
- līdz 2026. gada 31. decembrim – kravas vagonus ar bandāžas riteņiem,
 - līdz 2036. gada 31. decembrim – kravas vagonus ar 26-2.8 tipa ratiņiem, kas aprīkoti ar čuguna bremžu klučiem P10,
 - līdz 2036. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kas jāaprīko ar veikspējas līknes vārstu nolūkā čuguna bremžu klučus aizstāt ar kompozītmateriālu bremžu klučiem.
- (“P”) Kravas vagoni ar ratiņiem 2TS, kas paredzēti satiksmei starp Slovākiju un trešām valstīm, robežstacijā veicot ratiņu nomainīšanu.
- h) Īpaši īstenošanas noteikumi kravas vagoniem, ko ekspluatē klusākos ceļos Apvienotajā Karalistē Lielbritānijas tīklā
- (“P”) Vienības, ko paredzēts ekspluatēt tikai Lielbritānijas tīklā, ir atļauts ekspluatēt klusākos ceļos, ja esošie kravas vagoni ir aprīkoti ar GMGN 2688 publicētiem kompozītmateriālu bremžu klučiem.
- (“T”) Klusākos ceļos ir atļauts ekspluatēt šādus ar čuguna bremžu klučiem aprīkotu esošo kravas vagonu tipus, ko paredzēts ekspluatēt tikai Lielbritānijas tīklā:
- līdz 2030. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kuri aprīkoti ar bremžu sistēmu, kas nav UIC standarta bremžu sistēma, un kuru modernizācijas vajadzībām nav pieejami saderīgi klusas darbības bremžu kluči,
 - līdz 2030. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kuru paredzētais bremzēšanas ceļš no ātruma 60 mph bremzēšanas režīmā “G” (kravas satiksmei paredzētais laiks)/75 mph bremzēšanas režīmā “P” (pasažieru satiksmei paredzētais laiks) ir 810 m vai mazāks, ja minētos kravas vagonus ekspluatē vilcienos ar citiem kravas vagoniem, kuru apstāšanās ceļš atbilstīgi attiecīgajiem Apvienotās Karalistes (Lielbritānijas) valsts tehniskajiem noteikumiem,
 - līdz 2050. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kurus izmanto tikai kodolproduktu pārvadāšanai.”;

8) A papildinājumā "Atklātie punkti" tekstu "Šajā SITS nav atklāto punktu." aizstāj ar šādu tabulu:

"Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Šis SITS punkts	Šajā SITS neietverts tehnisks aspekts	Piezīmes
Klusākas darbības bremžu klucis	7.2.2.1. punkts un F papildinājums	Bremžu kļuču akustisko īpašību novērtēšana	Pieejamie alternatīvie tehniskie risinājumi (sk. 7.2.2. punktu);

9) pievieno šādu D, E un F papildinājumu:

"D papildinājums

Klusāki ceļi

D.1. Klusāku ceļu identifikācija

Saskaņā ar šīs regulas 5.c panta 1. punktu dalībvalstis Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai ("Aģentūra") iesniedz klusāku ceļu sarakstu formātā, kas lietotājiem ļauj to papildus apstrādāt, izmantojot IT rīkus. Sarakstā ir vismaz šāda informācija:

- klusāku ceļu un to attiecīgo posmu sākuma un beigu punkti, izmantojot ģeogrāfiskās atrašanās vietas kodu, kā noteikts Komisijas Īstenošanas lēmumā 2014/880/ES (*) noteiktajā reģistrā (RINF). Ja kāds no šiem punktiem atrodas uz dalībvalsts robežas, to norāda,
- klusāku ceļu veidojošo posmu identifikācija.

Sarakstu iesniedz, izmantojot šādu veidni:

Klusāks ceļš	Ceļa posmi	Unikāls posma ID	Klusāks ceļš sākas/beidzas uz dalībvalsts robežas
Punkts A–punkts E	Punkts A–punkts B	201	Jā PUNKTS E (Valsts Y)
	Punkts B–punkts C	202	
	Punkts C–punkts D	203	
	Punkts D–punkts E	204	
Punkts F–punkts I	Punkts F–punkts G	501	Nē
	Punkts G–punkts H	502	
	Punkts H–punkts I	503	

Turklāt dalībvalstis var brīvprātīgi iesniegt kartes, kurās attēloti klusāki ceļi. Visus sarakstus un kartes publicē Aģentūras tīmekļa vietnē (<http://www.era.europa.eu>) ne vēlāk kā deviņus mēnešus pēc 27.5.2019.

Līdz tai pašai dienai Aģentūra informē Komisiju par klusāku ceļu sarakstiem un kartēm. Komisija ar Direktīvas (ES) 2016/797 51. pantā minētās komitejas starpniecību attiecīgi informē dalībvalstis.

D.2. Atjaunināta informācija par klusākiem ceļiem

Kravas pārvadājumu satiksmes dati, ko izmanto, lai atjauninātu informāciju par klusākiem ceļiem saskaņā ar šīs regulas 5.c panta 2. punktu, attiecas uz pēdējiem trīs gadiem pirms atjaunināšanas, par kuriem dati ir pieejami. Ja kravas pārvadājumu satiksmes novirze no minētā vidējā skaita vienā no gadiem ārkārtas apstākļu dēļ pārsniedz 25 %, attiecīgā dalībvalsts vidējo skaitu var aprēķināt, pamatojoties uz datiem par pārējiem diviem gadiem. Dalībvalstis atjaunināto informāciju par klusākiem ceļiem iesniedz Aģentūrai.

Ceļi, kas norādīti kā klusāki ceļi, tādi paliek arī pēc informācijas atjaunināšanas, ja vien attiecīgajā laikposmā satiksmes apjoms nav samazinājies par vairāk kā 50 % un nakts laikā ekspluatēto kravas vilcienu vidējais skaits diennaktī nepārsniedz 12.

Lai jaunas un modernizētas līnijas norādītu kā klusākus ceļus, par pamatu ņem paredzamo satiksmes apjomu.

Aģentūra atjaunināto informāciju par klusākiem ceļiem publicē savā tīmekļa vietnē (<http://www.era.europa.eu>) ne vēlāk kā trīs mēnešus pēc šīs informācijas saņemšanas, un to piemēro no kustības grafika maiņas nākamajā decembrī pēc viena gada no šīs informācijas publicēšanas dienas.

Aģentūra informē Komisiju par visām klusāku ceļu izmaiņām. Komisija ar Direktīvas (ES) 2016/797 51. pantā minētās komitejas starpniecību informē dalībvalstis par šīm izmaiņām.

(*) Komisijas 2014. gada 26. novembra Īstenošanas lēmums 2014/880/ES par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām un par Īstenošanas lēmuma 2011/633/ES atcelšanu (OV L 356, 12.12.2014., 489. lpp.).

E papildinājums

Vēsturiskie kompozītmateriālu bremžu kluči

E.1. Vēsturiskie kompozītmateriālu bremžu kluči izmantošanai starptautiskajā satiksmē

Esošos kravas vagonus, kas aprīkoti ar turpmāk norādītajiem bremžu klučiem, atļauts izmantot klusākos ceļos to izmantošanas telpā līdz attiecīgajam datumam, kas noteikts UIC 541-4 N papildinājumā.

Ražotājs / ražojuma nosaukums	Bremžu kluča apzīmējums/tips	Berzes koeficienta tips
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe-metālkeramisks)
Jurid	738	K (Fe-metālkeramisks)

Kravas vagonus, kas aprīkoti ar vēsturiskiem kompozītmateriālu bremžu klučiem, kuri nav norādīti tabulā iepriekš, bet kurus jau atļauts izmantot starptautiskajā satiksmē saskaņā ar Lēmuma 2004/446/EK vai Lēmuma 2006/861/EK noteikumiem, joprojām bez termiņa var izmantot to atļaujā norādītajā izmantošanas telpā.

E.2. Vēsturiskie kompozītmateriālu bremžu kluči izmantošanai valstī

Esošos kravas vagonus, kas aprīkoti ar turpmāk norādītajiem bremžu klučiem, atļauts izmantot tikai attiecīgo dalībvalstu dzelzceļa tīklā, tostarp klusākos ceļos, to izmantošanas telpā.

Ražotājs / ražojuma nosaukums	Bremžu kluča apzīmējums/tips	Dalībvalsts	Piezīmes
Cobra/Wabco	V133	Itālija	
Cofren	S153	Zviedrija	

Ražotājs / ražojuma nosaukums	Bremžu kluča apzīmējums/tips	Dalībvalsts	Piezīmes
<i>Cofren</i>	128	Zviedrija	
<i>Cofren</i>	229	Itālija	
<i>ICER</i>	904	Spānija, Portugāle	
<i>ICER</i>	905	Spānija, Portugāle	
<i>Jurid</i>	838	Spānija, Portugāle	

F papildinājums

Bremžu kluča akustisko parametru novērtēšana

Šīs procedūras mērķis ir demonstrēt kompozītmateriālu bremžu kluča akustiskos parametrus savstarpējas izmantojamības komponenta līmenī.

Šī procedūra ir atklāts punkts saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 6. punktu.”
