

Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

► **B**

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 1304/2014

z dnia 26 listopada 2014 r.

**w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy — hałas”,
zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 421)

zmienione przez:

Dziennik Urzędowy

	nr	strona	data
► M1 Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/774 z dnia 16 maja 2019 r.	L 139I	89	27.5.2019

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 1304/2014**

z dnia 26 listopada 2014 r.

w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy — hałas”, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Artykuł 1

Niniejsze rozporządzenie ustanawia techniczną specyfikację interoperacyjności („TSI”) odnoszącą się do podsystemu „Tabor kolejowy — hałas” systemu kolei w Unii, jak określono w załączniku.

Artykuł 2

TSI ma zastosowanie do taboru objętego zakresem rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014 ⁽¹⁾ oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 321/2013 ⁽²⁾.

Artykuł 3

W terminie sześciu miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszelkich porozumieniach zawierających wymogi dotyczące wartości dopuszczalnych emisji hałasu, o ile porozumienia te nie zostały już zgłoszone na podstawie decyzji Komisji 2006/66/WE ⁽³⁾ lub 2011/229/UE.

Należy informować o następujących rodzajach umów:

- a) umowy krajowe, zawarte pomiędzy państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami kolejowymi lub zarządcami infrastruktury, zarówno stałe, jak i tymczasowe, konieczne ze względu na specyfikę lub lokalny charakter planowanych usług transportowych;
- b) porozumienia dwustronne lub wielostronne pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi, zarządcami infrastruktury lub organami ds. bezpieczeństwa, zapewniające znaczny poziom interoperacyjności lokalnej lub regionalnej;
- c) umowy międzynarodowe, zawarte między jednym lub większą liczbą państw członkowskich a przynajmniej jednym państwem trzecim, lub między przedsiębiorstwami kolejowymi lub zarządcami infrastruktury państw członkowskich a przynajmniej jednym przedsiębiorstwem kolejowym lub zarządcą infrastruktury z państwa trzeciego, które zapewniają znaczący zakres interoperacyjności lokalnej lub regionalnej.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor — lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej (zob. s. 228 niniejszego Dziennika Urzędowego).

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor — wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2006/861/WE (Dz.U. L 104 z 12.4.2013, s. 1).

⁽³⁾ Decyzja Komisji 2006/66/WE z dnia 23 grudnia 2005 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor kolejowy — hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 37 z 8.2.2006, s. 1).

▼ B*Artykuł 4*

Procedury w zakresie oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE, o których mowa w sekcji 6 załącznika do niniejszego rozporządzenia, są oparte na modułach określonych w decyzji Komisji 2010/713/UE ⁽¹⁾.

*Artykuł 5***▼ M1**

1. W odniesieniu do przypadków szczególnych wymienionych w pkt 7.3.2 załącznika, warunki, które muszą być spełnione do celów weryfikacji zasadniczych wymagań określonych w załączniku III do dyrektywy (UE) 2016/797, są określone w pkt 7.3.2 załącznika lub w przepisach krajowych obowiązujących w państwie członkowskim, które stanowi część obszaru użytkowania pojazdów objętych niniejszym rozporządzeniem.

▼ B

2. W terminie sześciu miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia każde państwo członkowskie powiadamia Komisję i pozostałe państwa członkowskie o:

- a) przepisach technicznych, o których mowa w ust. 1;
- b) procedurach oceny zgodności i weryfikacji, jakie należy przeprowadzić w ramach stosowania przepisów technicznych, o których mowa w ust. 1;

▼ M1

c) podmiotach wyznaczonych do przeprowadzenia procedur oceny zgodności i weryfikacji w odniesieniu do przepisów krajowych odnoszących się do przypadków szczególnych określonych w pkt 7.3.2 załącznika.

Artykuł 5a

Od dnia 8 grudnia 2024 r. wagony towarowe objęte zakresem rozporządzenia (UE) nr 321/2013, które nie są objęte pkt 7.2.2.2 załącznika do niniejszego rozporządzenia, nie mogą być eksploatowane na cichszych trasach.

Artykuł 5b

„Cichsza trasa” oznacza część infrastruktury kolejowej o minimalnej długości 20 km, na której średnia dobowa liczba pociągów towarowych eksploatowanych w porze nocnej, określonej w przepisach krajowych transponujących dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾, była wyższa niż 12. Podstawę dla obliczenia tej średniej

⁽¹⁾ Decyzja Komisji 2010/713/UE z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Dz.U. L 319 z 4.12.2010, s. 1).

⁽²⁾ Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12).

▼ M1

stanowi ruch towarowy w latach 2015, 2016 i 2017. W przypadku gdy ruch towarowy ze względu na wyjątkowe okoliczności różni się w danym roku od tej średniej o ponad 25 %, dane państwo członkowskie może obliczyć średnią liczbę w oparciu o pozostałe dwa lata.

Artykuł 5c

1. Państwa członkowskie wyznaczają cichsze trasy zgodnie z art. 5b oraz procedurą określoną w dodatku D.1 załącznika. Najpóźniej sześć miesięcy po opublikowaniu niniejszego rozporządzenia przedkładają one Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („Agencja”) wykaz cichszych tras. Agencja publikuje te wykazy na swojej stronie internetowej.

2. Państwa członkowskie aktualizują wykaz cichszych tras co najmniej raz na pięć lat po dniu 8 grudnia 2024 r., zgodnie z procedurą określoną w dodatku D.2 w załączniku.

Artykuł 5d

Do dnia 31 grudnia 2028 r. Komisja dokona oceny wdrożenia cichszych tras, w szczególności pod kątem postępów w przezbrajaniu wagonów towarowych i wpływu wprowadzenia cichszych tras w kontekście ogólnego narażenia ludności na hałas oraz konkurencyjności sektora kolejowych przewozów towarowych.

Artykuł 5e

Do dnia 30 czerwca 2020 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące eksploatacji wagonów towarowych wyposażonych w kompozytowe wstawki hamulcowe w nordyckich warunkach zimowych, w oparciu o dowody zgromadzone przez Agencję, krajowe organy ds. bezpieczeństwa i przedsiębiorstwa kolejowe. W szczególności sprawozdanie to zawiera ocenę poziomu bezpieczeństwa i skuteczności hamowania takich wagonów towarowych oraz istniejących lub potencjalnych środków operacyjnych i technicznych mających zastosowanie w nordyckich warunkach zimowych. Sprawozdanie podaje się do wiadomości publicznej.

Jeżeli w sprawozdaniu przedstawiono dowody na to, że korzystanie z takich wagonów towarowych w nordyckich warunkach zimowych wiąże się z problemami w zakresie bezpieczeństwa, których nie można rozwiązać za pomocą środków operacyjnych i technicznych bez poważnych negatywnych skutków dla kolejowych przewozów towarowych, Komisja proponuje wprowadzenie zmian w niniejszej TSI w celu rozwiązania tych kwestii, przy jednoczesnym utrzymaniu transgranicznego ruchu towarowego do i z regionów nordyckich, których to dotyczy. W szczególności przedmiotowa propozycja może, w razie potrzeby, obejmować wyłączenie pozwalające na kontynuowanie na cichszych trasach w całej Unii eksploatacji ograniczonej liczby wagonów towarowych wykorzystywanych często w tego rodzaju transgranicznym ruchu towarowym oraz wszelkie odpowiednie ograniczenia operacyjne mające na celu zmniejszenie skutków korzystania z takich wagonów towarowych na cichszych trasach, które są zgodne z celem utrzymania wspomnianego transgranicznego ruchu towarowego.

▼ M1

Jeżeli ma miejsce rewizja określona w powyższym akapicie, Komisja przedstawia następnie co roku sprawozdanie na temat postępów w realizacji rozwiązań technicznych i operacyjnych dotyczących eksploatacji wagonów towarowych w warunkach zimowych. Zawiera ono oszacowanie liczby wagonów towarowych wyposażonych w żeliwne wstawki hamulcowe, jaka jest niezbędna do zapewnienia ciągłości transgranicznego ruchu do i z tych regionów nordyckich, mając na uwadze zakończenie tego wyłączenia najpóźniej w 2028 r.

▼ B*Artykuł 6*

Przestrzeganie dolnych wartości działania określonych w art. 3 dyrektywy 2003/10/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ zapewnia się poprzez przestrzeganie poziomu hałasu wewnątrz kabiny maszynisty, jak określono w pkt 4.2.4 załącznika do niniejszego rozporządzenia, a także poprzez odpowiednie warunki eksploatacyjne, które określa przedsiębiorstwo kolejowe.

Artykuł 7

1. W celu dostosowania się do postępu technicznego producent lub jego upoważniony przedstawiciel mogą proponować rozwiązania nowatorskie, które nie spełniają specyfikacji określonych w załączniku lub wobec których nie można zastosować metod oceny określonych w załączniku.

2. Rozwiązania nowatorskie mogą dotyczyć podsystemu „Tabor”, jego części i jego składników interoperacyjności.

3. Jeżeli proponowane jest rozwiązanie nowatorskie, producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę w Unii określa, w jaki sposób odbiega ono od stosownych przepisów TSI lub w jaki sposób uzupełnia te przepisy, oraz przedstawia te odstępstwa Komisji w celu dokonania analizy. Komisja może zażądać opinii Agencji na temat proponowanego rozwiązania nowatorskiego.

4. Komisja wydaje opinię w sprawie proponowanego rozwiązania nowatorskiego. Jeżeli opinia jest pozytywna, Agencja opracowuje odpowiednie specyfikacje funkcjonalne, specyfikacje interfejsów oraz metodę oceny, jakie należy uwzględnić w TSI w celu umożliwienia stosowania takiego rozwiązania nowatorskiego, które następnie są włączane do TSI w ramach procesu przeglądu prowadzonego na podstawie ► **M1** art. 5 dyrektywy (UE) 2016/797 ◀. Jeżeli opinia jest negatywna, nie można zastosować proponowanego rozwiązania nowatorskiego.

5. Do czasu dokonania przeglądu TSI pozytywna opinia wydana przez Komisję uznawana jest za dopuszczalny środek zapewnienia zgodności z wymaganiami zasadniczymi określonymi w ► **M1** dyrektywie (UE) 2016/797 ◀ i może być stosowana do oceny podsystemu.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2003/10/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie minimalnych wymagań w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa dotyczących narażenia pracowników na ryzyko spowodowane czynnikami fizycznymi (hałasem) (Siedemnasta dyrektywa szczegółowa w rozumieniu art. 16 ust. 1 dyrektywy 89/391/EWG) (Dz.U. L 42 z 15.2.2003, s. 38).

▼B*Artykuł 8*

Deklaracja weryfikacji lub zgodności z typem wydana dla nowego pojazdu zgodnie z decyzją 2011/229/UE jest uznawana za ważną:

- w przypadku EMU, DMU, lokomotyw i wagonów osobowych — do czasu, gdy dany certyfikat weryfikacji typu lub konstrukcji wymaga odnowienia, jak określono w decyzji 2011/291/UE, jeżeli stosowano tę ostatnią decyzję, lub do dnia 31 maja 2017 r. w pozostałych przypadkach,
- w przypadku wagonów towarowych — do dnia 13 kwietnia 2016 r.

Deklaracja weryfikacji lub zgodności z typem wydana dla nowego pojazdu zgodnie z decyzją 2008/232/WE jest uznawana za ważną do czasu, gdy dany certyfikat weryfikacji typu lub konstrukcji wymaga odnowienia, jak określono w tej decyzji.

Artykuł 9

1. Decyzja 2011/229/UE traci moc ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2015 r.
2. Punkty 4.2.6.5, 4.2.7.6 i 7.3.2.15 załącznika do decyzji 2008/232/WE skreśla się ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2015 r.
3. Przepisy, o których mowa w ust. 1 i 2, stosuje się jednak w dalszym ciągu w odniesieniu do projektów zatwierdzonych zgodnie z TSI załączoną do tych decyzji, a także, o ile wnioskodawca nie złoży wniosku o stosowanie niniejszego rozporządzenia, do projektów dotyczących nowych pojazdów oraz do odnowy lub modernizacji istniejących pojazdów, które znajdują się na zaawansowanym etapie realizacji lub są przedmiotem umowy obowiązującej w dniu publikacji niniejszego rozporządzenia, lub w przypadkach, o których mowa w art. 8 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 10

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2015 r. Jednakże zezwolenia na oddanie do eksploatacji z zastosowaniem TSI określonej w załączniku do niniejszego rozporządzenia mogą być wydawane przed dniem 1 stycznia 2015 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich zgodnie z Traktatami.

▼ B

ZAŁĄCZNIK

SPIS TREŚCI

1. WPROWADZENIE
 - 1.1. Zakres techniczny
 - 1.1.1. Zakres w odniesieniu do taboru
 - 1.1.2. Zakres w odniesieniu do aspektów ruchu kolejowego
 - 1.2. Zakres geograficzny
2. DEFINICJA PODSYSTEMU
3. ZASADNICZE WYMAGANIA
4. CHARAKTERYSTYKA PODSYSTEMU
 - 4.1. Wprowadzenie
 - 4.2. Specyfikacje funkcjonalne i techniczne podsystemów
 - 4.2.1. Wartości dopuszczalne hałasu stacjonarnego
 - 4.2.2. Wartości dopuszczalne hałasu ruszania
 - 4.2.3. Wartości dopuszczalne hałasu przejazdu
 - 4.2.4. Wartości dopuszczalne hałasu wewnątrz kabiny maszynisty
 - 4.3. Specyfikacje funkcjonalne i techniczne interfejsów
 - 4.4. Zasady eksploatacji
 - 4.4.1. Szczególne zasady eksploatacji wagonów towarowych na cichszych trasach w przypadku eksploatacji awaryjnej
 - 4.4.2. Szczególne zasady eksploatacji wagonów towarowych na cichszych trasach w przypadku robót dotyczących infrastruktury i utrzymania wagonów towarowych
 - 4.5. Zasady utrzymania
 - 4.6. Kwalifikacje zawodowe
 - 4.7. Warunki bezpieczeństwa i higieny pracy
 - 4.8. Europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji
5. SKŁADNIKI INTEROPERACYJNOŚCI
6. OCENA ZGODNOŚCI I WERYFIKACJA WE
 - 6.1. Składniki interoperacyjności
 - 6.2. Podsystem „Tabor kolejowy” w odniesieniu do hałasu emitowanego przez tabor kolejowy
 - 6.2.1. Moduły
 - 6.2.2. Procedury weryfikacji WE
 - 6.2.3. Uproszczona ocena
7. WDROŻENIE
 - 7.1. Stosowanie niniejszej TSI do nowych podsystemów
 - 7.2. Stosowanie niniejszej TSI do istniejących podsystemów
 - 7.2.1. Przepisy w przypadku zmian w istniejącym taborze kolejowym lub typie taboru kolejowego
 - 7.2.2. Dodatkowe przepisy dotyczące stosowania niniejszej TSI do istniejących wagonów towarowych
 - 7.3. Przypadki szczególne
 - 7.3.1. Wprowadzenie
 - 7.3.2. Lista przypadków szczególnych

▼ M1

- 7.4. Szczególne przepisy wykonawcze
 - 7.4.1. Szczególne przepisy wykonawcze dotyczące stosowania niniejszej TSI do istniejących wagonów towarowych (pkt 7.2.2)
 - 7.4.2. Szczególne przepisy wykonawcze dla wagonów towarowych eksploatowanych na cichszych trasach (pkt 7.2.2.2)

▼ B

1. WPROWADZENIE

Ogólnie rzecz biorąc, techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI) określają w odniesieniu do każdego podsystemu (lub jego części) optymalny poziom zharmonizowanych specyfikacji celem zapewnienia interoperacyjności systemu kolei. TSI harmonizują zatem wyłącznie te specyfikacje, które dotyczą parametrów mających kluczowe znaczenie dla interoperacyjności (parametry podstawowe). Specyfikacje TSI muszą być zgodne z zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku III do ►**M1** dyrektywy (UE) 2016/797 ◀.

Zgodnie z zasadą proporcjonalności, TSI określa optymalny poziom harmonizacji w zakresie specyfikacji odnoszących się do podsystemu „Tabor kolejowy”, zdefiniowanego w sekcji 1.1, w celu ograniczenia emisji hałasu przez system kolei w Unii.

▼ M1

1.1. Zakres techniczny

1.1.1. *Zakres w odniesieniu do taboru*

Niniejsza TSI ma zastosowanie do całego taboru kolejowego objętego zakresem rozporządzenia (UE) nr 1302/2014 (TSI „Lokomotywy i tabor pasażerski”) oraz rozporządzenia (UE) nr 321/2013 (TSI „Wagony towarowe”).

1.1.2. *Zakres w odniesieniu do aspektów ruchu kolejowego*

Wraz z decyzją Komisji 2012/757/UE ⁽¹⁾ (TSI „Ruch kolejowy”) niniejsza TSI ma zastosowanie do eksploatacji wagonów towarowych, które są użytkowane w ramach infrastruktury kolejowej wyznaczonej jako „cichsze trasy”.

▼ B

1.2. Zakres geograficzny

Zakres geograficzny niniejszej TSI odpowiada zakresom zdefiniowanym, dla każdego z odpowiednich taborów kolejowych, w sekcji 1.2 rozporządzenia (UE) nr 1302/2014 i w sekcji 1.2 rozporządzenia (UE) nr 321/2013.

▼ M1

2. DEFINICJA PODSYSTEMU

„Jednostka” oznacza tabor kolejowy, który wchodzi w zakres stosowania niniejszej TSI, a tym samym podlega procedurze weryfikacji WE. Rozdział 2 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014 i rozdział 2 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 321/2013 opisują, jakie elementy mogą wchodzić w skład jednostki.

⁽¹⁾ Decyzja Komisji 2012/757/UE z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i zmieniająca decyzję 2007/756/WE (Dz.U. L 345 z 15.12.2012, s. 1).

▼ M1

Wymogi niniejszej TSI mają zastosowanie do następujących kategorii taboru kolejowego określonych w sekcji 2 załącznika I do dyrektywy (UE) 2016/797:

- a) lokomotywy i tabor pasażerski, w tym jednostki trakcyjne napędzane energią cieplną i elektryczne, pociągi pasażerskie napędzane energią cieplną i elektryczne oraz wagony pasażerskie. Kategorię tę zdefiniowano bardziej szczegółowo w rozdziale 2 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014, a w niniejszej TSI określa się ją dalej jako lokomotywy, elektryczne zespoły trakcyjne (EMU), spalinowe zespoły trakcyjne (DMU) i wagony osobowe;
- b) wagony towarowe, w tym niskopodłogowe pojazdy przeznaczone dla całej sieci i pojazdy przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych. Kategorię tę zdefiniowano bardziej szczegółowo w rozdziale 2 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 321/2013, a w niniejszej TSI określa się ją dalej jako wagony towarowe;
- c) pojazdy specjalne, takie jak maszyny torowe. Kategorię tę zdefiniowano bardziej szczegółowo w rozdziale 2 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014; składają się na nią maszyny torowe (określane dalej w niniejszej TSI jako OTM) i pojazdy służące do kontroli infrastruktury, które należą do kategorii wskazanych w lit. a) albo b), w zależności od ich konstrukcji.

3. ZASADNICZE WYMAGANIA

Wszystkie parametry podstawowe określone w niniejszej TSI muszą być powiązane z co najmniej jednym zasadniczym wymaganiem określonym w załączniku III do dyrektywy (UE) 2016/797. W tabeli 1 wskazano to powiązanie.

Tabela 1

Parametry podstawowe oraz ich związek z zasadniczymi wymaganiami

Punkt	Parametr podstawowy	Zasadnicze wymagania					
		Bezpieczeństwo	Niezawodność i dostępność	Zdrowie	Ochrona środowiska	Zgodność techniczna	Dostępność
4.2.1	Wartości dopuszczalne hałasu stacjonarnego				1.4.4		
4.2.2	Wartości dopuszczalne hałasu ruszania				1.4.4		
4.2.3	Wartości dopuszczalne hałasu przejazdu				1.4.4		
4.2.4	Wartości dopuszczalne hałasu wewnątrz kabiny maszynisty				1.4.4		

▼ B

4. CHARAKTERYSTYKA PODSYSTEMU

4.1. Wprowadzenie

Niniejszy rozdział określa optymalny poziom harmonizacji w zakresie specyfikacji odnoszących się do podsystemu „Tabor kolejowy” w celu ograniczenia emisji hałasu przez unijny system kolei i w celu osiągnięcia interoperacyjności.

4.2. Specyfikacje funkcjonalne i techniczne podsystemów

Następujące parametry zostały wskazane jako mające kluczowe znaczenie dla interoperacyjności (parametry podstawowe):

▼ **B**

- a) „hałas stacjonarny”;
- b) „hałas ruszania”;
- c) „hałas przejazdu”;
- d) „hałas wewnątrz kabiny maszynisty”.

Odpowiednie specyfikacje funkcjonalne i techniczne przypisane do poszczególnych kategorii taboru kolejowego są określone w niniejszej sekcji. W przypadku jednostek wyposażonych zarówno w silnik cieplny, jak i elektryczny należy przestrzegać odpowiednich wartości dopuszczalnych we wszystkich normalnych trybach eksploatacji. Jeżeli jeden z tych trybów eksploatacji przewiduje korzystanie z napędu jednocześnie silnikiem cieplnym i elektrycznym, zastosowanie ma mniej rygorystyczna wartość dopuszczalna. Zgodnie z ► **MI** art. 4 ust. 5 i art. 2 pkt 13 dyrektywy (UE) 2016/797 ◀ można uwzględnić przypadki szczególne. Zostały one przedstawione w sekcji 7.3.

Procedury oceny dotyczące wymogów określonych w niniejszej sekcji są określone we wskazanych punktach i podpunktach rozdziału 6.

4.2.1. *Wartości dopuszczalne hałasu stacjonarnego*

Wartości dopuszczalne dla następujących poziomów ciśnienia akustycznego, w warunkach normalnych dla pojazdu, w odniesieniu do hałasu stacjonarnego przypisanego do kategorii podsystemu „Tabor kolejowy” są określone w tabeli 2:

- a) równoważny ciągły poziom dźwięku A jednostki ($L_{pAeq,T[jedn.]}$);
- b) równoważny ciągły poziom dźwięku A w najbliższej pozycji pomiarowej „I”, z uwzględnieniem głównej sprężarki powietrznej ($L_{pAeq,T}^i$); oraz
- c) poziom dźwięku z korekcją typu A i stałą czasową F w najbliższej pozycji pomiarowej „I”, z uwzględnieniem hałasu impulsowego emitowanego przez zawór wydechowy suszarki powietrza (L_{pAFmax}^i).

Wartości dopuszczalne określa się w odległości 7,5 m od osi toru i 1,2 m ponad niweletą główki szyny.

Tabela 2

Wartości dopuszczalne hałasu stacjonarnego

Kategoria podsystemu „Tabor kolejowy”	$L_{pAeq,T[jedn.]}$ [dB]	$L_{pAeq,T}^i$ [dB]	L_{pAFmax}^i [dB]
Lokomotywy elektryczne i OTM z napędem elektrycznym	70	75	85
Lokomotywy spalinowe i OTM z napędem wysokoprężnym	71	78	
EMU	65	68	
DMU	72	76	
Wagony osobowe	64	68	
Wagony towarowe	65	nie dotyczy	nie dotyczy

Sposób wykazania zgodności opisano w pkt 6.2.2.1.

▼ B4.2.2. *Wartości dopuszczalne hałasu ruszania*

Wartości dopuszczalne dla maksymalnego poziomu dźwięku z korekcją typu A i stałą czasową F ($L_{pAF,max}$) w odniesieniu do hałasu ruszania przypisanego do kategorii podsystemu „Tabor kolejowy” są określone w tabeli 3. Wartości dopuszczalne określa się w odległości 7,5 m od osi toru i 1,2 m ponad niweletą główki szyny.

Tabela 3

Wartości dopuszczalne hałasu ruszania

Kategoria podsystemu „Tabor kolejowy”	$L_{pAF,max}$ [dB]
Lokomotywy elektryczne o łącznej mocy pociągowej $P < 4\,500$ kW	81
Lokomotywy elektryczne o łącznej mocy pociągowej $P \geq 4\,500$ kW OTM z napędem elektrycznym	84
Lokomotywy spalinowe o $P < 2\,000$ kW na wale	85
Lokomotywy spalinowe o $P \geq 2\,000$ kW na wale OTM z napędem wysokoprężnym	87
EMU o prędkości maksymalnej $v_{max} < 250$ km/h	80
EMU o prędkości maksymalnej $v_{max} \geq 250$ km/h	83
DMU o $P < 560$ kW/silnik na wale	82
DMU o $P \geq 560$ kW/silnik na wale	83

Sposób wykazania zgodności opisano w pkt 6.2.2.2.

4.2.3. *Wartości dopuszczalne hałasu przejazdu*

Wartości dopuszczalne dla równoważnego ciągłego poziom dźwięku A przy prędkości 80 km/h ($L_{pAeq,Tp,(80\text{ km/h})}$) i — w stosownych przypadkach — 250 km/h ($L_{pAeq,Tp,(250\text{ km/h})}$) w odniesieniu do hałasu przejazdu przypisanego do kategorii podsystemu „Tabor kolejowy” są określone w tabeli 4. Wartości dopuszczalne określa się w odległości 7,5 m od osi toru i 1,2 m ponad niweletą główki szyny.

Pomiary przy prędkości wynoszącej 250 km/h lub wyższej są dokonywane również w „dodatkowej pozycji pomiarowej” na wysokości 3,5 m nad niweletą główki szyny, zgodnie z rozdziałem 6 normy EN ISO 3095:2013, i są oceniane w stosunku do odpowiednich wartości dopuszczalnych wskazanych w tabeli 4.

Tabela 4

Wartości dopuszczalne hałasu przejazdu

Kategoria podsystemu „Tabor kolejowy”	$L_{pAeq,Tp(80\text{ km/h})}$ [dB]	$L_{pAeq,Tp(250\text{ km/h})}$ [dB]
Lokomotywy elektryczne i OTM z napędem elektrycznym	84	99

▼ B

Kategoria podsystemu „Tabor kolejowy”	$L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ [dB]	$L_{pAeq, Tp(250 \text{ km/h})}$ [dB]
Lokomotywy spalinowe i OTM z napędem wysokoprężnym	85	nie dotyczy
EMU	80	95
DMU	81	96
Wagony osobowe	79	nie dotyczy
Wagony towarowe (znormalizowane do $o/d = 0,225$) (*)	83	nie dotyczy

(*) o/d : liczba osi podzielona przez długość pomiędzy zderzakami [m^{-1}].

Sposób wykazania zgodności opisano w pkt 6.2.2.3.

4.2.4. *Wartości dopuszczalne hałasu wewnątrz kabiny maszynisty*

Wartości dopuszczalne dla równoważnego ciągłego poziomu dźwięku A ($L_{pAeq, T}$) w odniesieniu do hałasu wewnątrz kabiny maszynisty w lokomotywach elektrycznych i spalinowych, OTM, EMU, DMU oraz wagonach pasażerskich wyposażonych w kabinę są określone w tabeli 5. Wartości dopuszczalne określa się blisko ucha maszynisty.

Tabela 5

Wartości dopuszczalne hałasu wewnątrz kabiny maszynisty

Hałas w kabinie maszynisty	$L_{pAeq, T}$ [dB]
Podczas postoju, gdy emitowany jest sygnał dźwiękowy	95
Przy prędkości maksymalnej v_{max} , jeżeli $v_{max} < 250 \text{ km/h}$	78
Przy prędkości maksymalnej v_{max} , jeżeli $250 \text{ km/h} \leq v_{max} < 350 \text{ km/h}$	80

Sposób wykazania zgodności opisano w pkt 6.2.2.4.

▼ M1

4.3. **Specyfikacje funkcjonalne i techniczne interfejsów**

Niniejsza TSI ma następujące interfejsy z podsystemem „Tabor kolejowy”:

Interfejs z podsystemami określonymi w rozdziale 2 lit. a), b), c) i e) (o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 1302/2014) w odniesieniu do:

- hałasu stacjonarnego,
- hałasu ruszania (nie dotyczy wagonów osobowych),
- hałasu przejazdu,
- hałasu wewnątrz kabiny maszynisty, w stosownych przypadkach.

Interfejs z podsystemami określonymi w rozdziale 2 lit. d) (o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 321/2013) w odniesieniu do:

- hałasu przejazdu,
- hałasu stacjonarnego.

▼ M1

Niniejsza TSI ma następujący interfejs z podsystemem „Ruch kolejowy” (o którym mowa w decyzji 2012/757/UE) w odniesieniu do:

— hałasu przejazdu.

4.4. Zasady eksploatacji

Wymogi dotyczące zasad eksploatacji podsystemu „Tabor kolejowy” są określone w sekcji 4.4 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014 i w sekcji 4.4 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 321/2013.

4.4.1. *Szczególne zasady eksploatacji wagonów towarowych na cichszych trasach w przypadku eksploatacji awaryjnej*

Ustalenia dotyczące sytuacji wyjątkowych określone w pkt 4.2.3.6.3 załącznika do decyzji 2012/757/UE obejmują eksploatację wagonów towarowych niespełniających wymogów pkt 7.2.2.2 na cichszych trasach.

Środek ten może być stosowany w odniesieniu do ograniczeń zdolności przepustowej lub ograniczeń eksploatacyjnych spowodowanych awariami taboru, ekstremalnymi warunkami pogodowymi, wypadkami i incydentami oraz awariami infrastruktury.

4.4.2. *Szczególne zasady eksploatacji wagonów towarowych na cichszych trasach w przypadku robót dotyczących infrastruktury i utrzymania wagonów towarowych*

Eksploatacja wagonów towarowych niespełniających wymogów pkt 7.2.2.2 na cichszych trasach jest możliwa w przypadku czynności związanych z utrzymaniem wagonów towarowych, jeżeli jedynie cichsza trasa umożliwia dostęp do warsztatu utrzymaniowego.

Ustalenia dotyczące sytuacji wyjątkowych określone w pkt 4.4.1 stosuje się w przypadku robót dotyczących infrastruktury, jeżeli cichsza trasa jest jedyną odpowiednią alternatywą.

4.5. Zasady utrzymania

Wymogi dotyczące zasad utrzymania podsystemu „Tabor kolejowy” są określone w sekcji 4.5 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014 i w sekcji 4.5 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 321/2013.

▼ B**4.6. Kwalifikacje zawodowe**

Nie dotyczy.

4.7. Warunki bezpieczeństwa i higieny pracy

Zob. art. 6 niniejszego rozporządzenia.

4.8. Europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji

Dane dotyczące taboru, które muszą zostać zarejestrowane w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, są określone w decyzji 2011/665/UE.

5. SKŁADNIKI INTEROPERACYJNOŚCI

W niniejszej TSI nie określono żadnego składnika interoperacyjności.

6. OCENA ZGODNOŚCI I WERYFIKACJA WE**6.1. Składniki interoperacyjności**

Nie dotyczy.

▼ B**6.2. Podsystem „Tabor kolejowy” w odniesieniu do hałasu emitowanego przez tabor kolejowy****6.2.1. Moduły**

Weryfikację WE wykonuje się zgodnie z modułami opisanymi w tabeli 6.

Tabela 6

Moduły do weryfikacji WE podsystemów

SB	Badanie typu WE
SD	Weryfikacja WE na podstawie systemu zarządzania jakością w procesie produkcji
SF	Weryfikacja WE na podstawie weryfikacji produktu
SH1	Weryfikacja WE w oparciu o pełny system zarządzania jakością plus badanie projektu

Moduły te opisano szczegółowo w decyzji 2010/713/UE.

6.2.2. Procedury weryfikacji WE

Wnioskodawca wybiera jedną z następujących procedur oceny, która obejmuje co najmniej jeden moduł weryfikacji WE podsystemu:

— (SB+SD),

— (SB+SF),

— (SH1).

W ramach stosowania wybranego modułu lub kombinacji modułów podsystem ocenia się pod kątem zgodności z wymaganiami określonymi w sekcji 4.2. W razie konieczności w poniższych punktach znajdują się wymagania dodatkowe dotyczące oceny.

6.2.2.1. Hałas stacjonarny

Zgodność z wartościami dopuszczalnymi hałasu stacjonarnego określonymi w pkt 4.2.1 wykazuje się zgodnie z sekcjami 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 (z wyjątkiem pkt 5.5.2), 5.7 i pkt 5.8.1 normy EN ISO 3095:2013.

Do oceny hałasu głównej sprężarki powietrznej w najbliższej pozycji pomiarowej „I” stosuje się wskaźnik $L_{pAeq,T}^1$, w ramach którego „T” reprezentuje jeden cykl pracy zdefiniowany w sekcji 5.7 normy EN ISO 3095:2013. Do celów tej oceny wolno wykorzystywać wyłącznie te systemy pociągu, które są konieczne do działania sprężarki powietrznej w normalnych warunkach pracy. Systemy pociągu, które są niepotrzebne do pracy sprężarki, mogą zostać wyłączone, aby nie wpływały na wyniki pomiaru hałasu. Zgodność z wartościami dopuszczalnymi wykazuje się w warunkach, które są ściśle konieczne do pracy głównej sprężarki powietrznej przy najniższych obr./min.

Do oceny źródeł hałasu impulsowego w najbliższej pozycji pomiarowej „I” stosuje się wskaźnik L_{pAFmax}^1 . Właściwym źródłem hałasu jest wylot z zaworów sprężarki powietrznej.

▼ B

6.2.2.2. Hałas ruszania

Zgodność z wartościami dopuszczalnymi hałasu ruszania określonymi w pkt 4.2.2 wykazuje się zgodnie z rozdziałem 7 (z wyjątkiem pkt 7.5.1.2) normy EN ISO 3095:2013. Zastosowanie ma metoda maksymalnego poziomu dźwięku, o której mowa w sekcji 7.5 normy EN ISO 3095:2013. W ramach odstępstwa od pkt 7.5.3 normy EN ISO 3095:2013 pociąg powinien ruszyć z postoju i przyspieszać do 30 km/h, a następnie utrzymywać prędkość.

Ponadto hałas mierzy się w odległości 7,5 m od osi toru i na wysokości 1,2 m ponad niweletą główki szyny. Zastosowanie ma „metoda uśrednionego poziomu hałasu” i „metoda maksymalnego poziomu hałasu” zgodnie z sekcjami, odpowiednio, 7.6. i 7.5 normy EN ISO 3095:2013, a pociąg powinien ruszyć z postoju i przyspieszać do 40 km/h, a następnie utrzymywać prędkość. Zmierzone wartości nie są oceniane pod kątem żadnej wartości dopuszczalnej i są odnotowywane w dokumentacji technicznej oraz zgłaszane Agencji.

W przypadku OTM procedurę rozruchu przeprowadza się bez dodatkowego ciężaru ciągnionego.

6.2.2.3. Hałas przejazdu

Zgodność z wartościami dopuszczalnymi hałasu przejazdu określonymi w pkt 4.2.3 wykazuje się zgodnie z pkt 6.2.2.3.1 i 6.2.2.3.2.

6.2.2.3.1. Warunki próby torowej

Badania są przeprowadzane na torze odniesienia zdefiniowanym w sekcji 6.2 normy EN ISO 3095:2013.

Dozwolone jest jednak przeprowadzanie badań na torze, który nie jest zgodny z warunkami istniejącymi na torze odniesienia pod względem chropowatości akustycznej szyn i szybkości zanikania drgań, pod warunkiem że poziomy hałasu mierzone zgodnie z pkt 6.2.2.3.2 nie przekraczają wartości dopuszczalnych określonych w pkt 4.2.3.

W każdym przypadku należy określić chropowatość akustyczną szyn i szybkość zanikania drgań, które charakteryzują tor odniesienia. Jeżeli tor, na którym są przeprowadzane badania, nie jest zgodny z warunkami istniejącymi na torze odniesienia, zmierzone poziomy hałasu oznacza się jako „porównywalne”; w przeciwnym razie zmierzone poziomy hałasu oznacza się jako „nieporównywalne”. W dokumentacji technicznej odnotowuje się, czy zmierzone poziomy hałasu są „porównywalne”, czy też „nieporównywalne”.

Zmierzone wartości chropowatości akustycznej szyn toru testowego pozostają ważne przez okres rozpoczynający się na trzy miesiące przed pomiarem i kończący się trzy miesiące po pomiarze, pod warunkiem że w okresie tym nie przeprowadzono na torze prac remontowych mających wpływ na chropowatość akustyczną szyn.

Zmierzone wartości szybkości zanikania drgań toru pozostają ważne przez okres rozpoczynający się na rok przed pomiarem i kończący się rok po pomiarze, pod warunkiem że w okresie tym nie przeprowadzono na torze prac remontowych mających wpływ na szybkości zanikania drgań toru.

W dokumentacji technicznej zamieszcza się potwierdzenie, że dane dotyczące toru odnoszące się do pomiaru hałasu przejazdu tego typu były ważne w dniu (dniach) przeprowadzenia badań, np. poprzez podanie daty ostatnich prac remontowych mających wpływ na hałas.

▼B

Ponadto przeprowadzanie badań przy prędkości 250 km/h i wyższej jest dozwolone na torach ułożonych na płytach betonowych. W tym przypadku wartości dopuszczalne są o 2 dB wyższe niż określono w pkt 4.2.3.

6.2.2.3.2. Procedura

Badania przeprowadza się zgodnie z przepisami sekcji 6.1, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6 i 6.7 (z wyjątkiem 6.7.2) normy EN ISO 3095:2013. Wyniki wszelkich porównań z wartościami dopuszczalnymi zaokrągla się do najbliższego całego decybel. Ewentualna normalizacja powinna nastąpić przed zaokrągleniem wyniku. Szczegółowa procedura oceny jest opisana w pkt 6.2.2.3.2.1, 6.2.2.3.2.2 i 6.2.2.3.2.3.

6.2.2.3.2.1 EMU, DMU, lokomotywy i wagony osobowe

W przypadku EMU, DMU, lokomotyw i wagonów osobowych wyróżnia się trzy klasy maksymalnej prędkości eksploatacyjnej:

1. Jeżeli maksymalna prędkość eksploatacyjna jednostki nie przekracza 80 km/h, hałas przejazdu jest mierzony przy jej maksymalnej prędkości v_{\max} . Wartość ta nie może przekraczać wartości dopuszczalnej $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$ określonej w pkt 4.2.3.
2. Jeżeli maksymalna prędkość eksploatacyjna v_{\max} jednostki jest większa niż 80 km/h i mniejsza niż 250 km/h, hałas przejazdu jest mierzony przy prędkości 80 km/h i przy maksymalnej prędkości jednostki. Obie zmierzone wartości hałasu przejazdu $L_{pAeq,Tp(v_{\text{test}})}$ normalizuje się do prędkości odniesienia wynoszącej 80 km/h $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$ za pomocą wzoru (1). Wartość znormalizowana nie może przekraczać wartości dopuszczalnej $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$ określonej w pkt 4.2.3.

Wzór (1)

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

► **MI** v_{test} ◀ = rzeczywista prędkość podczas pomiaru

3. Jeżeli maksymalna prędkość eksploatacyjna v_{\max} jednostki wynosi co najmniej 250 km/h, hałas przejazdu jest mierzony przy prędkości 80 km/h i przy maksymalnej prędkości jednostki, przy czym maksymalna dopuszczalna prędkość na potrzeby testu wynosi 320 km/h. Zmierzoną wartość hałasu przejazdu $L_{pAeq,Tp(v_{\text{test}})}$ przy prędkości 80 km/h normalizuje się do prędkości odniesienia wynoszącej 80 km/h $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$ za pomocą wzoru (1). Wartość znormalizowana nie może przekraczać wartości dopuszczalnej $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$ określonej w pkt 4.2.3. Zmierzoną wartość hałasu przejazdu przy prędkości maksymalnej $L_{pAeq,Tp(v_{\text{test}})}$ normalizuje się do prędkości odniesienia wynoszącej 250 km/h $L_{pAeq,Tp(250 \text{ km/h})}$ za pomocą wzoru (2). Wartość znormalizowana nie może przekraczać wartości dopuszczalnej $L_{pAeq,Tp(250 \text{ km/h})}$ określonej w pkt 4.2.3.

Wzór (2)

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

► **MI** v_{test} ◀ = rzeczywista prędkość podczas pomiaru

6.2.2.3.2.2. Wagony towarowe

W przypadku wagonów towarowych wyróżnia się dwie klasy maksymalnej prędkości eksploatacyjnej:

▼ B

1. Jeżeli maksymalna prędkość eksploatacyjna v_{max} jednostki nie przekracza 80 km/h, hałas przejazdu jest mierzony przy jej maksymalnej prędkości. Zmierzoną wartość hałasu przejazdu $L_{pAeq, Tp(v_{test})}$ normalizuje się do o/d odniesienia wynoszącej $0,225 \text{ m}^{-1} L_{pAeq, Tp(o/d \text{ odniesienia})}$ za pomocą wzoru (3). Wartość ta nie może przekraczać wartości dopuszczalnej $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ określonej w pkt 4.2.3.

Wzór (3)

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

o/d_{wag} = liczba osi podzielona przez długość pomiędzy zderzakami [m^{-1}]

► **MI** v_{test} ◀ = rzeczywista prędkość podczas pomiaru

2. Jeżeli maksymalna prędkość eksploatacyjna v_{max} jednostki jest większa niż 80 km/h, hałas przejazdu jest mierzony przy prędkości 80 km/h i przy maksymalnej prędkości jednostki. Obie zmierzone wartości hałasu przejazdu $L_{pAeq, Tp(v_{test})}$ normalizuje się do prędkości odniesienia wynoszącej 80 km/h i do o/d odniesienia wynoszącej $0,225 \text{ m}^{-1} L_{pAeq, Tp(o/d \text{ odniesienia}, 80 \text{ km/h})}$ za pomocą wzoru (4). Wartość znormalizowana nie może przekraczać wartości dopuszczalnej $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ określonej w pkt 4.2.3.

Wzór (4)

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

o/d_{wag} = liczba osi podzielona przez długość pomiędzy zderzakami [m^{-1}]

► **MI** v_{test} ◀ = rzeczywista prędkość podczas pomiaru

6.2.2.3.2.3. OTM

W przypadku OTM ma zastosowanie taka sama procedura oceny, jak określona w 6.2.2.3.2.1. Procedurę pomiaru przeprowadza się bez dodatkowego ciężaru ciągnionego.

OTM uznaje się za spełniające wymagania dotyczące poziomu hałasu przejazdu, wskazane w pkt 4.2.3, bez dokonywania pomiarów, w przypadku gdy są one:

- hamowane przez kompozytowe wstawki hamulcowe lub hamulce tarczowe, i
- wyposażone w dodatkowe kompozytowe klocki czyszczące powierzchnię toczną koła, jeżeli wyposażenie tych OTM obejmuje klocki czyszczące powierzchnię toczną koła.

6.2.2.4. Hałas wewnątrz kabiny maszynisty

Zgodność z wartościami dopuszczalnymi hałasu wewnątrz kabiny maszynisty określonymi w pkt 4.2.4 wykazuje się zgodnie z normą EN 15892:2011. W przypadku OTM procedurę pomiaru przeprowadza się bez dodatkowego ciężaru ciągnionego.

6.2.3. Uproszczona ocena

Zamiast procedur badawczych określonych w pkt 6.2.2 dozwolone jest zastąpienie niektórych lub wszystkich badań uproszczoną oceną. Uproszczona ocena polega na akustycznym porównaniu jednostki poddawanej ocenie z istniejącym typem (określanym dalej jako „typ odniesienia”) o udokumentowanej charakterystyce hałasu.

▼ B

Uproszczona ocena może być zastosowana autonomicznie dla każdego z odpowiednich parametrów podstawowych: „hałas stacjonarny”, „hałas ruszania”, „hałas przejazdu” i „hałas wewnątrz kabiny maszynisty” i polega na dostarczeniu dowodu wykazującego, że skutki różnic pomiędzy jednostką poddawaną ocenie a jednostką odniesienia nie prowadzą do przekroczenia wartości dopuszczalnych określonych w sekcji 4.2.

W przypadku jednostek poddawanych uproszczonej ocenie dowód zgodności do celów uproszczonej oceny powinien zawierać szczegółowy opis zmian mających wpływ na hałas w porównaniu z typem odniesienia. W oparciu o ten opis dokonuje się uproszczonej oceny. Szacowane wartości hałasu uwzględniają niepewności pomiarów związane ze stosowaną metodą oceny. Uproszczona ocena może mieć formę obliczenia lub uproszczonego pomiaru.

Jednostka certyfikowana na podstawie uproszczonej metody oceny nie może być stosowana jako jednostka odniesienia do celów dalszej oceny.

Jeżeli w odniesieniu do hałasu przejazdu stosowana jest uproszczona ocena, typ odniesienia jest zgodny z co najmniej jednym z następujących rozdziałów:

- rozdziałem 4 niniejszej TSI, i w przypadku której wyniki dotyczące hałasu przejazdu oznaczono jako „porównywalne”, lub
- rozdziałem 4 decyzji 2011/229/UE, i w przypadku której wyniki dotyczące hałasu przejazdu oznaczono jako „porównywalne”, lub
- rozdziałem 4 decyzji 2006/66/WE,
- rozdziałem 4 decyzji 2008/232/WE.

W przypadku wagonu towarowego, którego parametry pozostają — w porównaniu z typem odniesienia — w dopuszczalnym zakresie określonym w tabeli 7, przyjmuje się bez przeprowadzania dalszej weryfikacji, że jednostka spełnia wymogi w zakresie wartości dopuszczalnych dotyczących hałasu przejazdu określonych w pkt 4.2.3.

Tabela 7

Dozwolona różnica pomiędzy wagonami towarowymi do celów zwolnienia z weryfikacji

Parametr	Dozwolona różnica (w porównaniu do jednostki odniesienia)
Maks. prędkość jednostki	Prędkość do 160 km/h
Typ koła	Dozwolona tylko wówczas, gdy koło emituje tyle samo lub mniej hałasu (charakterystyka akustyczna zgodnie z załącznikiem E do EN 13979-1:2011)
Ciążar własny	Tylko w przedziale + 20 %/– 5 %
Wstawka hamulcowa	Różnica dozwolona tylko wówczas, gdy nie prowadzi do zwiększonej emisji hałasu.

7. WDRÓŻENIE

7.1. Stosowanie niniejszej TSI do nowych podsystemów

Zob. art. 8 niniejszego rozporządzenia.

▼ **M1****7.2. Stosowanie niniejszej TSI do istniejących podsystemów**

Zasady, które mają być stosowane przez wnioskodawców i podmioty udzielające zezwoleń w przypadku zmiany (zmian) w istniejącym taborze kolejowym lub typie taboru kolejowego, określono w pkt 7.1.2 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014 oraz w sekcji 7.2 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 321/2013.

7.2.1. Przepisy w przypadku zmian w istniejącym taborze kolejowym lub typie taboru kolejowego

Wnioskodawca zapewnia utrzymanie poziomów hałasu powodowanego przez tabor kolejowy objęty zmianą (zmianami) poniżej wartości dopuszczalnych określonych w TSI, która obowiązywała w momencie wydania pierwszego zezwolenia dla danego taboru kolejowego. Jeżeli w momencie wydania pierwszego zezwolenia nie obowiązywała żadna TSI, wnioskodawca musi zapewnić, aby poziomy hałasu powodowanego przez tabor kolejowy objęty zmianą (zmianami) nie wzrosły lub utrzymały się poniżej wartości dopuszczalnych określonych w decyzji 2006/66/WE lub decyzji 2002/735/WE.

Jeżeli wymagana jest ocena, ogranicza się ona do parametrów podstawowych, na które zmiana lub zmiany mają wpływ.

W przypadku stosowania uproszczonej oceny pierwotna jednostka może stanowić jednostkę odniesienia zgodnie z przepisami pkt 6.2.3.

Wymiana całej jednostki lub jej poszczególnych pojazdów składowych (np. wymiana po poważnym uszkodzeniu) nie wymaga oceny zgodności z niniejszą TSI, pod warunkiem że dana jednostka lub jej pojazd składowy są takie same jak te, które zastępują.

7.2.2. Dodatkowe przepisy dotyczące stosowania niniejszej TSI do istniejących wagonów towarowych

Ograniczenie eksploatacji określone w art. 5a niniejszego rozporządzenia nie ma zastosowania do wagonów towarowych eksploatowanych głównie na liniach o nachyleniu większym niż 40 ‰, wagonów towarowych o maksymalnej prędkości eksploatacyjnej większej niż 120 km/h, wagonów towarowych o maksymalnym nacisku osi większym niż 22,5 t, wagonów eksploatowanych wyłącznie na potrzeby prac infrastrukturalnych oraz wagonów towarowych wykorzystywanych w pociągach ratowniczych.

Jeżeli wagon towarowy jest wyposażony w cichsze wstawki hamulcowe określone w pkt 7.2.2.1, bez umieszczenia w tym wagonie dodatkowych źródeł hałasu, przyjmuje się bez przeprowadzania badania, że wymogi określone w pkt 4.2.3 są spełnione.

7.2.2.1. Cichsze wstawki hamulcowe

Cichsza wstawka hamulcowa to wstawka hamulcowa należąca do jednej z następujących kategorii:

- wstawka hamulcowa wymieniona w dodatku G do rozporządzenia (UE) nr 321/2013,
- wstawka hamulcowa poddana ocenie zgodnie z procedurą określoną w dodatku F w niniejszej TSI.

7.2.2.2. Wagony towarowe eksploatowane na cichszych trasach

Wagony towarowe należące do jednej z poniższych kategorii mogą być eksploatowane na cichszych trasach w obrębie ich obszaru użytkowania:

▼ M1

- wagony towarowe mające deklarację weryfikacji WE zgodnie z decyzją Komisji 2006/66/WE dotyczącą technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych,
- wagony towarowe mające deklarację weryfikacji WE zgodnie z decyzją Komisji 2011/229/UE dotyczącą technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych,
- wagony towarowe mające deklarację weryfikacji WE zgodnie z niniejszą TSI,
- wagony towarowe wyposażone w cichsze wstawki hamulcowe określone w pkt 7.2.2.1 albo tarcze hamulcowe dla funkcji hamowania służbowego,
- wagony towarowe wyposażone w kompozytowe wstawki hamulcowe określone w dodatku E dla funkcji hamowania służbowego. Eksploatacja tych wagonów towarowych na cichszych trasach jest ograniczona zgodnie z warunkami opisanymi w tym dodatku.

▼ B7.3. **Przypadki szczególne**7.3.1. *Wprowadzenie*

Przypadki szczególne wymienione w pkt 7.3.2 klasyfikuje się jako:

- a) przypadki „P”: przypadki „stałe”;
- b) przypadki „T”: przypadki „tymczasowe”.

7.3.2. *Lista przypadków szczególnych***▼ M1**7.3.2.1. **Przypadki szczególne**

- a) Przypadek szczególny Estonia, Finlandia, Litwa, Łotwa, Polska i Słowacja

(„P”) W przypadku jednostek, które są użytkowane wspólnie z państwami trzecimi, w których szerokość toru różni się od szerokości toru głównej sieci kolejowej w Unii, dozwolone jest stosowanie krajowych przepisów technicznych zamiast wymagań określonych w niniejszej TSI.

- b) Przypadek szczególny Finlandia

(„T”) Decyzja 2011/229/UE może być w dalszym ciągu stosowana w odniesieniu do wagonów towarowych przeznaczonych do eksploatacji wyłącznie na terytorium Finlandii i do czasu znalezienia odpowiedniego technicznego rozwiązania dotyczącego surowych warunków zimowych, ale w żadnym przypadku nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2032 r. Nie uniemożliwia to eksploatacji wagonów towarowych z innych państw członkowskich na sieci kolejowej Finlandii.

▼ B7.3.2.2. **Wartości dopuszczalne hałasu stacjonarnego (pkt 4.2.1)**

- a) Przypadek szczególny Finlandia

(„T”) W przypadku wagonów pasażerskich i wagonów towarowych wyposażonych w zespół prądnicowy z silnikiem wysokopiętnym do zasilania energią elektryczną o mocy większej niż 100 kW, które są przeznaczone do użytku wyłącznie w sieci kolejowej Finlandii, wartość dopuszczalna hałasu stacjonarnego $L_{pAeq,T}$ [jedn.] w tabeli 2 może zostać zwiększona do 72 dB.

▼ M1▼ B

- b) Przypadek szczególny Zjednoczone Królestwo dla Wielkiej Brytanii

(„P”) W przypadku DMU przeznaczonych do użytku wyłącznie w sieci kolejowej Wielkiej Brytanii wartość dopuszczalna hałasu stacjonarnego $L_{pAeq,T}$ [jedn.] w tabeli 2 może zostać zwiększona do 77 dB.

Powyższy przypadek szczególny nie ma zastosowania do DMU przeznaczonych do użytku wyłącznie w sieci kolejowej dużych prędkości nr 1 (HS1).

- c) Przypadek szczególny Zjednoczone Królestwo dla Wielkiej Brytanii

(„T”) W przypadku jednostek przeznaczonych do użytku wyłącznie w sieci kolejowej Wielkiej Brytanii nie mają zastosowania wartości dopuszczalne $L_{pAeq,T}$ wskazane w tabeli 2 w odniesieniu do głównej sprężarki powietrznej. Zmierzone wartości są przedstawiane krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa w Zjednoczonym Królestwie.

Powyższy przypadek szczególny nie ma zastosowania do jednostek przeznaczonych do użytku wyłącznie w sieci kolejowej dużych prędkości nr 1 (HS1).

7.3.2.3. Wartości dopuszczalne hałasu ruszania (pkt 4.2.2)

- a) Przypadek szczególny Szwecja

(„T”) W przypadku lokomotyw o łącznej mocy pociągowej większej niż 6 000 kW i o maksymalnym nacisku osi większym niż 25 t wartości dopuszczalne hałasu ruszania $L_{pAF,max}$ w tabeli 3 mogą zostać zwiększone do 89 dB.

- b) Przypadek szczególny Zjednoczone Królestwo dla Wielkiej Brytanii

(„P”) W przypadku jednostek określonych w tabeli 8, przeznaczonych do użytku wyłącznie w sieci kolejowej Wielkiej Brytanii, wartość dopuszczalna hałasu ruszania $L_{pAF,max}$ w tabeli 3 może zostać zwiększona do wartości wskazanych w tabeli 8.

Tabela 8

Wartości dopuszczalne hałasu ruszania w przypadku szczególnym — Zjednoczone Królestwo dla Wielkiej Brytanii

Kategoria podsystemu „Tabor kolejowy”	$L_{pAF,max}$ [dB]
Lokomotywy elektryczne o łącznej mocy pociągowej $P < 4\,500$ kW	83
Lokomotywy spalinowe o $P < 2\,000$ kW na wale	89
DMU	85

Powyższy przypadek szczególny nie ma zastosowania do jednostek przeznaczonych do użytku wyłącznie w sieci kolejowej dużych prędkości nr 1 (HS1).

▼ M1

7.3.2.4. Wartości dopuszczalne hałasu przejazdu (pkt 4.2.3)

- a) Przypadek szczególny dla tunelu pod kanałem La Manche

(„P”) W przypadku tunelu pod kanałem La Manche wartości dopuszczalne hałasu przejazdu nie mają zastosowania do wagonów towarowych przeznaczonych do transportu pojazdów ciężarowych między Coquelles (Francja) a Folkestone (Zjednoczone Królestwo).

▼ **M1**

b) Przypadek szczególny Szwecja

(„T”) W przypadku lokomotyw o łącznej mocy pociągowej większej niż 6 000 kW i o maksymalnym nacisku osi większym niż 25 t wartości dopuszczalne hałasu przejazdu $L_{pAeq,Tp}$ (80 km/h) w tabeli 4 mogą zostać zwiększone do 85 dB.

7.4. **Szczególne przepisy wykonawcze**7.4.1. *Szczególne przepisy wykonawcze dotyczące stosowania niniejszej TSI do istniejących wagonów towarowych (pkt 7.2.2)*

a) Szczególne przepisy wykonawcze dotyczące stosowania niniejszej TSI do istniejących wagonów towarowych w tunelu pod kanałem La Manche

(„P”) Przy obliczaniu średniej dziennej liczby pociągów towarowych eksploatowanych w porze nocnej w ciągu roku nie uwzględnia się pociągów towarowych, w których skład wchodzi wagony towarowe przeznaczone do transportu pojazdów ciężarowych ograniczonego do linii Coquelles (Francja) – Folkestone (Zjednoczone Królestwo).

b) Szczególne przepisy wykonawcze dotyczące stosowania niniejszej TSI do istniejących wagonów towarowych w Finlandii i Szwecji

(„T”) Do dnia 31 grudnia 2032 r. pojęcie „cichszych tras” nie ma zastosowania do sieci fińskich i szwedzkich ze względu na niepewność związaną z eksploatacją w surowych warunkach zimowych z użyciem kompozytowych wstawek hamulcowych. Nie uniemożliwia to eksploatacji wagonów towarowych z innych państw członkowskich na sieci kolejowej Finlandii i Szwecji.

7.4.2. *Szczególne przepisy wykonawcze dla wagonów towarowych eksploatowanych na cichszych trasach (pkt 7.2.2.2)*

a) Szczególne przepisy wykonawcze dla wagonów towarowych eksploatowanych na cichszych trasach w Belgii

(„T”) Oprócz wagonów towarowych wymienionych w pkt 7.2.2.2 następujące istniejące wagony towarowe mogą być eksploatowane na cichszych trasach na terytorium Belgii:

— wagony towarowe wyposażone w koła obręczowane – do dnia 31 grudnia 2026 r.,

— wagony towarowe wymagające zamontowania zaworu z załamaną charakterystyką (ang. *kink valve*) w celu zastąpienia żeliwnych wstawek hamulcowych kompozytowymi wstawkami hamulcowymi – do dnia 31 grudnia 2026 r.,

— wagony towarowe wyposażone w żeliwne wstawki hamulcowe, wymagające zastąpienia kół kołami, które spełniają wymagania określone w normie EN 13979-1:2003+A2:2011, w celu ich przebrojenia poprzez montaż kompozytowych wstawek hamulcowych – do dnia 31 grudnia 2026 r.

b) Szczególne przepisy wykonawcze dla wagonów towarowych eksploatowanych na cichszych trasach w tunelu pod kanałem La Manche

(„P”) Oprócz wagonów towarowych wymienionych w pkt 7.2.2.2 następujące istniejące wagony towarowe mogą być eksploatowane na cichszych trasach w tunelu pod kanałem La Manche:

wagony towarowe przeznaczone do transportu pojazdów ciężarowych między Coquelles (Francja) a Folkestone (Zjednoczone Królestwo).

▼ **M1**

- c) Szczególne przepisy wykonawcze dla wagonów towarowych eksploatowanych na cichszych trasach w Czechach

(„T”) Oprócz wagonów towarowych wymienionych w pkt 7.2.2.2 następujące istniejące wagony towarowe mogą być eksploatowane na cichszych trasach na terytorium Czech:

- wagony towarowe wyposażone w koła obręczowane – do dnia 31 grudnia 2026 r.,
- wagony towarowe z łożyskami typu 59 V – do dnia 31 grudnia 2034 r.,
- wagony towarowe wymagające zamontowania zaworu z załamaną charakterystyką (ang. *kink valve*) w celu zastąpienia żeliwnych wstawek hamulcowych kompozytowymi wstawkami hamulcowymi – do dnia 31 grudnia 2034 r.,
- wagony towarowe z konfiguracją hamulca 1Bg albo 1Bgu, wyposażone w żeliwne wstawki hamulcowe – do dnia 31 grudnia 2036 r.,
- wagony towarowe wyposażone w żeliwne wstawki hamulcowe, wymagające zastąpienia kół kołami, które spełniają wymagania określone w normie EN 13979-1:2003+A2:2011, w celu ich przebrojenia poprzez montaż kompozytowych wstawek hamulcowych – do dnia 31 grudnia 2029 r.

Ponadto w przypadku istniejących wagonów towarowych, które nie są objęte zakresem pięciu powyższych tiret i dla których brak jest rozwiązania opartego na zasadzie „jeden do jednego” w zakresie wymiany żeliwnych wstawek hamulcowych, stosowanie kompozytowych wstawek hamulcowych na cichszych trasach nie jest obowiązkowe do dnia 31 grudnia 2030 r.

- d) Szczególne przepisy wykonawcze dla wagonów towarowych eksploatowanych na cichszych trasach we Francji

(„T”) Oprócz wagonów towarowych wymienionych w pkt 7.2.2.2 następujące istniejące wagony towarowe mogą być eksploatowane na cichszych trasach na terytorium Francji:

- wagony towarowe z konfiguracją hamulca 1Bg albo 1Bgu, wyposażone w żeliwne wstawki hamulcowe – do dnia 31 grudnia 2030 r.,
- wagony towarowe wyposażone w małe koła (o średnicy poniżej 920 mm) – do dnia 31 grudnia 2030 r.

- e) Szczególne przepisy wykonawcze dla wagonów towarowych eksploatowanych na cichszych trasach we Włoszech

(„T”) Oprócz wagonów towarowych wymienionych w pkt 7.2.2.2 następujące istniejące wagony towarowe mogą być eksploatowane na cichszych trasach na terytorium Włoch:

- wagony towarowe wyposażone w koła obręczowane – do dnia 31 grudnia 2026 r.,
- wagony towarowe wymagające zamontowania zaworu z załamaną charakterystyką (ang. *kink valve*) w celu zastąpienia żeliwnych wstawek hamulcowych kompozytowymi wstawkami hamulcowymi – do dnia 31 grudnia 2026 r.,

▼ M1

- wagony towarowe wyposażone w żeliwne wstawki hamulcowe, wymagające zastąpienia kół kołami, które spełniają wymagania określone w normie EN 13979-1:2003+A2:2011, w celu ich przebrojenia poprzez montaż kompozytowych wstawek hamulcowych – do dnia 31 grudnia 2026 r.

Ponadto w przypadku istniejących wagonów towarowych, które nie są objęte zakresem trzech powyższych tiret i dla których brak jest rozwiązania opartego na zasadzie „jeden do jednego” w zakresie wymiany żeliwnych wstawek hamulcowych, stosowanie kompozytowych wstawek hamulcowych na cichszych trasach nie jest obowiązkowe do dnia 31 grudnia 2030 r.

- f) Szczególne przepisy wykonawcze dla wagonów towarowych eksploatowanych na cichszych trasach w Polsce

(„T”) Oprócz wagonów towarowych wymienionych w pkt 7.2.2.2 następujące istniejące wagony towarowe mogą być eksploatowane na cichszych trasach na terytorium Polski do dnia 31 grudnia 2036 r.:

- wagony towarowe wyposażone w koła obręczowane,
- wagony towarowe z konfiguracją hamulca 1Bg albo 1Bgu, wyposażone w żeliwne wstawki hamulcowe,
- wagony towarowe przeznaczone do ruchu „S”, wyposażone w hamulec „SS” z żeliwnymi wstawkami hamulcowymi,
- wagony towarowe wyposażone w żeliwne wstawki hamulcowe i przeznaczone do ruchu „SS”, w przypadku których przebrojenie poprzez montaż wstawek hamulcowych LL wymagałoby zamontowania kół spełniających wymogi normy EN 13979-1:2003+A2:2011 oraz zaworu z załamaną charakterystyką (ang. *kink valve*).

- g) Szczególne przepisy wykonawcze dla wagonów towarowych eksploatowanych na cichszych trasach w Słowacji

(„T”) Oprócz wagonów towarowych wymienionych w pkt 7.2.2.2 następujące istniejące wagony towarowe mogą być eksploatowane na cichszych trasach na terytorium Słowacji:

- wagony towarowe wyposażone w koła obręczowane – do dnia 31 grudnia 2026 r.,
- wagony towarowe z wózkami typu 26-2.8, wyposażone w żeliwne wstawki hamulcowe P10 – do dnia 31 grudnia 2036 r.,
- wagony towarowe wymagające zamontowania zaworu z załamaną charakterystyką (ang. *kink valve*) w celu zastąpienia żeliwnych wstawek hamulcowych kompozytowymi wstawkami hamulcowymi – do dnia 31 grudnia 2036 r.

(„P”) Wagonów towarowych z wózkami 2TS, przeznaczonych do ruchu między Słowacją i państwami trzecimi poprzez wymianę wózków w punkcie granicznym.

- h) Szczególne przepisy wykonawcze dla wagonów towarowych eksploatowanych na cichszych trasach w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Wielkiej Brytanii

(„P”) W przypadku jednostek przeznaczonych do eksploatacji wyłącznie na sieci brytyjskiej, jeżeli istniejące wagony towarowe są wyposażone w kompozytowe wstawki hamulcowe opublikowane w GMGN 2688, dozwolona jest eksploatacja na cichszych trasach.

▼ M1

(„T”) Eksploatacja na cichszych trasach jest dozwolona w przypadku następujących typów istniejących wagonów towarowych wyposażonych w żeliwne wstawki hamulcowe, przeznaczonych do eksploatacji na sieci brytyjskiej:

- wagony towarowe wyposażone w układ hamulcowy *non-UIC*, dla których brak jest kompatybilnych cichych wstawek hamulcowych na potrzeby przebrojenia – do dnia 31 grudnia 2030 r.;
- wagony towarowe o zaprojektowanej drodze hamowania wynoszącej 810 m lub mniej z prędkości 60 mil/h w trybie hamowania G (tryb towarowy)/75 mil/h w trybie hamowania P (tryb osobowy), jeżeli są one eksploatowane w pociągach z innymi wagonami towarowymi, których droga hamowania jest określana zgodnie z odpowiednimi krajowymi przepisami technicznymi Zjednoczonego Królestwa (GB) – do dnia 31 grudnia 2030 r.;
- wagony towarowe używane wyłącznie do transportu produktów jądrowych – do dnia 31 grudnia 2050 r.

▼ B*Dodatek A***Punkty otwarte****▼ M1**

Element podsystemu „Tabor kolejowy”	Przepis niniejszej TSI	Aspekt techniczny nieuwzględniony w niniejszej TSI	Uwagi
Cichsza wstawka hamulcowa	7.2.2.1 oraz dodatek F	Ocena właściwości akustycznych wstawek hamulcowych	Dostępne alternatywne rozwiązania techniczne (zob. pkt 7.2.2)

▼**B***Dodatek B***Normy przywołane w niniejszej TSI**

TSI		Norma	
Charakterystyka podlegająca ocenie		Numer obowiązkowej normy	Rozdział
Hałas stacjonarny	4.2.1	—	—
	6.2.2.1	EN ISO 3095:2013	5
Hałas ruszania	4.2.2	—	—
	6.2.2.2	EN ISO 3095:2013	7
Hałas przejazdu	4.2.3	EN ISO 3095:2013	6
	6.2.2.3	EN ISO 3095:2013	6
Hałas wewnątrz kabiny maszynisty	4.2.4	—	—
	6.2.2.4	EN 15892:2011	wszystkie
Uproszczona ocena	6.2.3	EN 13979-1:2011	załącznik E

▼ **B**

Dodatek C

Ocena podsystemu „Tabor kolejowy”

Charakterystyka podlegająca ocenie, jak określono w sekcji 4.2					Szczególne procedury oceny
Element podsystemu „Tabor kolejowy”	Punkt	Przegląd konstrukcji	Badanie typu	Badanie rutynowe	Punkt
Hałas stacjonarny	4.2.1	X (*)	X	nie dotyczy	6.2.2.1
Hałas ruszania	4.2.2	X (*)	X	nie dotyczy	6.2.2.2
Hałas przejazdu	4.2.3	X (*)	X	nie dotyczy	6.2.2.3
Hałas wewnątrz kabiny maszynisty	4.2.4	X (*)	X	nie dotyczy	6.2.2.4

(*) Tylko wówczas, gdy stosowana jest uproszczona ocena zgodnie z pkt 6.2.3.

▼ **M1***Dodatek D***Cichsze trasy****D.1. Identyfikacja cichszych tras**

Zgodnie z art. 5c ust. 1 niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie przekazują Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („Agencja”) wykaz cichszych tras w formacie umożliwiającym dalsze przetwarzanie przez użytkowników za pomocą narzędzi informatycznych. Wykaz zawiera co najmniej następujące informacje:

- punkty początkowe i punkty końcowe cichszych tras oraz odpowiednie odcinki, z użyciem lokalizacji geograficznej według kodów zgodnie z rejestrem określonym w decyzji wykonawczej Komisji 2014/880/UE ⁽¹⁾ (RINF). Jeżeli jeden z tych punktów znajduje się na granicy państwa członkowskiego, należy to wskazać.
- identyfikacja odcinków składających się na cichszą trasę.

Wykaz przedstawia się, korzystając z poniższego wzoru:

Cichsza trasa	Odcinki trasy	Niepowtarzalny numer identyfikacyjny odcinka	Cichsza trasa zaczyna/kończy się na granicy państwa członkowskiego
punkt A – punkt E	punkt A – punkt B	201	Tak PUNKT E (państwo 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	Nie
	punkt G – punkt H	502	
	punkt H – punkt I	503	

Ponadto państwa członkowskie mogą na zasadzie dobrowolności przedstawić mapy ilustrujące cichsze trasy. Wszystkie wykazy i mapy publikuje się na stronie internetowej Agencji (<http://www.era.europa.eu>) nie później niż w ciągu 9 miesięcy od dnia 27.5.2019 r.

W tym samym terminie Agencja informuje Komisję o wykazach i mapach cichszych tras. Komisja informuje odpowiednio państwa członkowskie za pośrednictwem komitetu, o którym mowa w art. 51 dyrektywy (UE) 2016/797.

D.2. Aktualizacja cichszych tras

Dane o ruchu towarowym wykorzystywane do aktualizacji cichszych tras zgodnie z art. 5c ust. 2 niniejszego rozporządzenia dotyczą ostatnich trzech lat poprzedzających aktualizację, dla których dostępne są dane. W przypadku gdy ruch towarowy ze względu na wyjątkowe okoliczności różni się w danym roku od tej średniej o ponad 25 %, dane państwo członkowskie może obliczyć średnią liczbę w oparciu o pozostałe dwa lata. Państwa członkowskie przekazują Agencji uaktualnione cichsze trasy.

⁽¹⁾ Decyzja wykonawcza Komisji 2014/880/UE z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylająca decyzję wykonawczą 2011/633/UE (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 489).

▼ M1

Trasy wyznaczone jako „cichsze trasy” pozostają po aktualizacji bez zmian, chyba że w danym okresie wolumen ruchu zmniejszył się o ponad 50 %, a średnia dzienna liczba pociągów towarowych eksploatowanych w porze nocnej wynosi mniej niż 12.

W przypadku nowych i zmodernizowanych linii do wyznaczenia tych linii jako „cichszych tras” wykorzystuje się przewidywany wolumen ruchu.

Agencja publikuje uaktualnione cichsze trasy na swojej stronie internetowej (<http://www.era.europa.eu>) nie później niż w ciągu 3 miesięcy od ich otrzymania i obowiązują one od kolejnego grudniowego rozkładu jazdy po upływie jednego roku od daty ich publikacji.

Agencja informuje Komisję o wszelkich zmianach dotyczących cichszych tras. Komisja informuje o tych zmianach państwa członkowskie za pośrednictwem komitetu, o którym mowa w art. 51 dyrektywy (UE) 2016/797.

▼ **M1***Dodatek E***Historyczne kompozytowe wstawki hamulcowe****E.1. Historyczne kompozytowe wstawki hamulcowe do użytku międzynarodowego**

Dozwolone jest użytkowanie istniejących wagonów towarowych wyposażonych we wstawki hamulcowe wymienione poniżej na cichszych trasach w obrębie ich obszaru użytkowania, do upływu odpowiedniego terminu określonego w dodatku N w karcie UIC 541-4.

Producent/nazwa produktu	Oznaczenie/typ wstawki	Poziom współczynnik tarcia
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe – spiekane)
Jurid	738	K (Fe – spiekane)

Wagony towarowe wyposażone w historyczne kompozytowe wstawki hamulcowe niewymienione w tabeli powyżej, ale dopuszczone do ruchu międzynarodowego zgodnie z przepisami decyzji 2004/446/WE lub decyzji 2006/861/WE, mogą być nadal użytkowane bezterminowo w obszarze użytkowania objętym ich zezwoleniem.

E.2. Historyczne kompozytowe wstawki hamulcowe do użytku krajowego

Istniejące wagony towarowe wyposażone we wstawki hamulcowe wymienione poniżej mogą być użytkowane wyłącznie w sieciach kolejowych, w tym na cichszych trasach, odpowiednich państw członkowskich w obrębie ich obszaru użytkowania.

Producent/nazwa produktu	Oznaczenie/typ wstawki	Państwo członkowskie	Uwagi
Cobra/Wabco	V133	Włochy	
Cofren	S153	Szwecja	
Cofren	128	Szwecja	
Cofren	229	Włochy	
ICER	904	Hiszpania, Portugalia	
ICER	905	Hiszpania, Portugalia	
Jurid	838	Hiszpania, Portugalia	

▼ **M1**

Dodatek F

Ocena właściwości akustycznych wstawki hamulcowej

Celem tej procedury jest wykazanie właściwości akustycznych kompozytowej wstawki hamulcowej na poziomie składnika interoperacyjności.

Procedura ta stanowi punkt otwarty zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797.