

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/774 AL COMISIEI****din 16 mai 2019****de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1304/2014 în ceea ce privește aplicarea specificației tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot” pentru vagoanele de marfă existente****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană <sup>(1)</sup>, în special articolul 5 alineatul (11),

întrucât:

- (1) Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(2)</sup> (Directiva privind zgomotul ambiental) oferă o bază pentru dezvoltarea și completarea setului actual de măsuri comunitare privind zgomotul emis, printre altele, de vehiculele feroviare.
- (2) Zgomotul ambiental și, în particular, zgomotul produs de căile ferate rămân o amenințare gravă pentru sănătatea umană, astfel cum rezultă din evaluarea Directivei privind zgomotul ambiental <sup>(3)</sup> și din raportul privind punerea în aplicare a Directivei privind zgomotul ambiental <sup>(4)</sup>.
- (3) În timp ce Directiva privind zgomotul ambiental se aplică, în general, rutelor pe care circulă mai mult de 30 000 de trenuri, atât de mărfuri, cât și de pasageri, la dezvoltarea conceptului de „rute mai silențioase” a fost necesar să se țină seama de rutele pe care există un trafic semnificativ de mărfuri în timpul nopții.
- (4) Există riscul ca nivelurile excesive ale zgomotului produs de traficul feroviar să ducă la o acțiune unilaterală necoordonată a unora dintre statele membre. Astfel de măsuri ar putea avea efecte negative asupra economiilor europene și ar avea ca rezultat un transfer modal inversat de la transportul feroviar la transportul rutier. În plus, astfel de acțiuni ar putea submina interoperabilitatea feroviară a Uniunii. Întrucât majoritatea transportului feroviar de marfă din Uniune are un caracter internațional, este necesară o soluție la nivel european.
- (5) Aplicarea specificației tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot” al sistemului feroviar din Uniune („STI NOI”), astfel cum este prevăzut în Regulamentul (UE) nr. 1304/2014 al Comisiei <sup>(5)</sup>, la vagoanele existente ar trebui, prin urmare, să reducă în mod semnificativ nivelurile maxime ale emisiilor de zgomot. Unul dintre cele mai eficiente mijloace de atenuare a zgomotului feroviar este modernizarea vagoanelor de marfă existente prin echiparea acestora cu saboți de frână din materiale compozite. Această soluție tehnică reduce zgomotul feroviar cu până la 10 dB, ceea ce reprezintă o reducere de 50 % a zgomotului care poate fi perceput de om.
- (6) La 22 septembrie 2017, Comisia a solicitat Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate („agenția”) să emită o recomandare, în temeiul articolului 5 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/797, vizând revizuirea STI NOI în vederea specificării aplicării STI NOI la vagoanele de marfă existente în cadrul strategiei „rute mai silențioase” și a alinierii STI NOI la Directiva (UE) 2016/797.
- (7) Problema zgomotului produs de transportul feroviar de marfă ar trebui soluționată acolo unde cauzează neplăceri grave și reprezintă o amenințare la adresa sănătății. Din acest motiv și deoarece trenurile de marfă care operează pe timp de noapte creează, în mod deosebit, neplăceri, o definiție a unei rute mai silențioase ar trebui formulată în funcție de intensitatea traficului feroviar de marfă pe timp de noapte.

<sup>(1)</sup> Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L 138, 26.5.2016, p. 44).

<sup>(2)</sup> Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental (JO L 189, 18.7.2002, p. 12).

<sup>(3)</sup> Document de lucru al serviciilor Comisiei privind Evaluarea REFIT a Directivei 2002/49/CE privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental S[WD (2016) 454 final].

<sup>(4)</sup> Raport al Comisiei către Parlamentul European și Consiliu privind punerea în aplicare a Directivei privind zgomotul ambiental, în conformitate cu articolul 11 din Directiva 2002/49/CE [COM(2017) 151 final].

<sup>(5)</sup> Regulamentul (UE) nr. 1304/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot”, de modificare a Deciziei 2008/232/CE și de abrogare a Deciziei 2011/229/UE (JO L 356, 12.12.2014, p. 421).

- (8) Data de aplicare a introducerii rutelor mai silențioase ar trebui să fie stabilită ținând cont de mai mulți parametri, inclusiv de progresul modernizării în diferite state membre, de rata de reînnoire a flotei de transport feroviar de marfă, de ciclul de întreținere a vagoanelor de marfă, de capacitatea de producție a producătorilor de saboți de frână din materiale compozite, precum și de disponibilitatea atelierelor. Data ar trebui, de asemenea, să fie aliniată la modificarea periodică a graficului de circulație în conformitate cu anexa VII la Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(6)</sup>.
- (9) Deoarece intensitatea traficului poate fi supusă unor fluctuații, lista rutelor mai silențioase ar trebui actualizată la intervale regulate, pentru a ține seama de aceste schimbări și, în același timp, pentru a garanta un cadru stabil pe o perioadă de mai mulți ani. Prin urmare, ar fi adecvat ca statele membre să actualizeze lista rutelor mai silențioase cel puțin o dată la cinci ani după 8 decembrie 2024. În plus, înainte de prima actualizare, Comisia ar trebui să evalueze progresul modernizării și impactul introducerii unor rute mai silențioase asupra industriei feroviare de transport de marfă.
- (10) Având în vedere preocupările exprimate de unele părți interesate în legătură cu operațiunile vagoanelor echipate cu saboți de frână din materiale compozite în condiții de iarnă din zonele nordice, Comisia, asistată de agenție, ar trebui să continue să analizeze problemele și soluțiile posibile. Ea ar trebui să evalueze, până în iunie 2020, dacă este necesară o modificare a prezentei STI, eventual sub forma unei scutiri care să permită continuarea exploatarea unui număr limitat de vagoane cu saboți de frână din fontă pe rute mai silențioase, pentru a menține traficul feroviar transfrontalier de mărfuri către și dinspre regiunile nordice afectate. Conform estimărilor autorităților suedeze, numărul de vagoane utilizate într-un astfel de trafic nu depășește, în total, 17 500.
- (11) Introducerea unor rute mai silențioase ar trebui să completeze alte acțiuni la nivelul Uniunii care vizează reducerea zgomotului produs de transportul feroviar de marfă, inclusiv finanțarea modernizării în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei <sup>(7)</sup>, fondurile ESI <sup>(8)</sup>, schemele privind taxele de acces pe calea ferată diferențiate în funcție de zgomot <sup>(9)</sup> și dezvoltarea de noi soluții tehnice în cadrul inițiativei Shift2Rail <sup>(10)</sup>.
- (12) Pentru a asigura o punere în aplicare eficientă a unor rute mai silențioase, autoritățile naționale competente respective ar trebui să coopereze îndeaproape.
- (13) Deoarece modificările au un impact direct asupra mediului social al lucrătorilor din acest sector și asupra clienților serviciilor de transport feroviar de marfă, partenerii sociali și clienții serviciilor de transport feroviar de marfă au fost consultați, în conformitate cu articolele 6 și 7 din Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(11)</sup>.
- (14) A fost efectuată o evaluare a impactului în conformitate cu articolul 5 din Directiva (UE) 2016/797 în timpul revizuirii prezentei STI de către agenție.
- (15) La 29 mai 2018, agenția a emis o recomandare privind modificările STI NOI vizând aplicarea dispozițiilor sale la vagoanele existente.
- (16) În plus, la 29 noiembrie 2018, agenția a emis o recomandare privind modificarea STI NOI în vederea alinierii prezentului regulament la Directiva (UE) 2016/797.
- (17) În temeiul Deciziei delegate (UE) 2017/1474 a Comisiei <sup>(12)</sup>, STI ar trebui să indice dacă este necesar să renotifice organismele de evaluare a conformității care au fost notificate pe baza unei versiuni anterioare a STI și dacă ar trebui să fie aplicat un proces de notificare simplificat. Prezentul regulament aduce schimbări limitate și nu ar trebui să fie necesară renotificarea organismelor notificate pe baza unei versiuni anterioare a STI.

<sup>(6)</sup> Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO L 343, 14.12.2012, p. 32).

<sup>(7)</sup> Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 680/2007 și (CE) nr. 67/2010 (JO L 348, 20.12.2013, p. 129).

<sup>(8)</sup> Regulamentul (UE) nr. 1300/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 privind Fondul de coeziune și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1084/2006 al Consiliului (JO L 347, 20.12.2013, p. 281) și a Regulamentului (UE) nr. 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 privind Fondul european de dezvoltare regională și dispozițiile specifice aplicabile obiectivului referitor la investițiile pentru creștere economică și locuri de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1080/2006 (JO L 347, 20.12.2013, p. 289).

<sup>(9)</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/429 al Comisiei din 13 martie 2015 de stabilire a modalităților de urmat în ceea ce privește aplicarea tarifării pentru costul efectelor produse de zgomot (JO L 70, 14.3.2015, p. 36).

<sup>(10)</sup> Regulamentul (UE) nr. 642/2014 al Consiliului din 16 iunie 2014 de înființare a întreprinderii comune Shift2Rail (JO L 177, 17.6.2014, p. 9).

<sup>(11)</sup> Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004 (JO L 138, 26.5.2016, p. 1).

<sup>(12)</sup> Decizia delegată (UE) 2017/1474 a Comisiei din 8 iunie 2017 de completare a Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește obiectivele specifice pentru elaborarea, adoptarea și revizuirea specificațiilor tehnice de interoperabilitate (JO L 210, 15.8.2017, p. 5).

- (18) Prezentul regulament modifică STI NOI pentru a spori interoperabilitatea în cadrul sistemului feroviar al Uniunii, pentru a îmbunătăți și a dezvolta transportul feroviar internațional, pentru a contribui la crearea treptată a pieței interne și pentru a completa STI NOI în vederea îndeplinirii cerințelor esențiale. El permite atingerea obiectivelor și respectarea cerințelor esențiale ale Directivelor 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(13)</sup> și (UE) 2016/797. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să fie direct aplicabil în toate statele membre, inclusiv în statele membre care au notificat agenția și Comisia în temeiul articolului 57 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/797 că au prelungit perioada de transpunere și că, prin urmare, continuă să aplice Directiva 2008/57/CE până la 15 iunie 2020 cel târziu. Organismele notificate care își desfășoară activitatea în temeiul Directivei 2008/57/CE în statele membre care au prelungit perioada de transpunere ar trebui să poată emite certificate de verificare „CE” în conformitate cu prezentul regulament în perioada în care Directiva 2008/57/CE se aplică în statul membru în care sunt stabilite.
- (19) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 1304/2014 al Comisiei ar trebui modificat pentru a alinia prezentul regulament la Directiva (UE) 2016/797 și pentru a-l aplica vagoanelor de marfă existente în cadrul strategiei pentru rute mai silențioase, precum și pentru a prevedea o procedură de evaluare a performanței acustice a saboților de frână din materiale compozite. Această procedură ar trebui să devină un punct deschis în sensul articolului 4 alineatul (6) din Directiva (UE) 2016/797, astfel cum este prevăzut de prezentul amendament.
- (20) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 51 alineatul (1) din Directiva 2016/797/UE,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

Regulamentul (UE) nr. 1304/2014 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) În ceea ce privește cazurile specifice menționate la punctul 7.3.2 din anexă, condițiile care trebuie îndeplinite pentru verificarea cerințelor esențiale prevăzute în anexa III la Directiva (UE) 2016/797 sunt cele prevăzute la punctul 7.3.2 din anexă sau în normele naționale în vigoare în statul membru care face parte din zonal de utilizare a vehiculelor care fac obiectul prezentului regulament.”;

(b) la alineatul (2), litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) organismele desemnate să efectueze procedurile de evaluare a conformității și de verificare vizând normele naționale referitoare la cazurile specifice prevăzute la punctul 7.3.2 din anexă.”

2. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (4), trimiterea la „articolul 6 din Directiva 2008/57/CE” se înlocuiește cu o trimitere la „articolul 5 din Directiva (UE) 2016/797”;

(b) la alineatul (5), trimiterea la „Directiva 2008/57/CE” se înlocuiește cu o trimitere la „Directiva (UE) 2016/797”.

3. Se introduc următoarele articole 5a, 5b, 5c, 5d și 5e:

„Articolul 5a

Începând cu 8 decembrie 2024, vagoanele care intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 321/2013 și care nu fac obiectul punctului 7.2.2.2 din anexa la prezentul regulament nu vor circula pe rutele mai silențioase.

Articolul 5b

O „rută mai silențioasă” înseamnă o parte a infrastructurii feroviare cu o lungime minimă de 20 km pe care numărul mediu de trenuri de marfă care circulă zilnic pe timp de noapte, conform definiției din legislația națională care transpune Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului (\*), a fost mai mare decât 12. Traficul de

(13) Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (JO L 191, 18.7.2008, p. 1).

marfă în anii 2015, 2016 și 2017 reprezintă baza pentru calculul acestui număr mediu. În cazul în care din cauza unor circumstanțe excepționale traficul de mărfuri diferă într-un anumit an față de numărul mediu respectiv cu mai mult de 25 %, statul membru în cauză poate calcula numărul mediu pe baza celor doi ani rămași.

#### Articolul 5c

(1) Statele membre desemnează rute mai silențioase în conformitate cu articolul 5b și cu procedura prevăzută în apendicele D.1 la anexă. Acestea furnizează Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate («agenția») o listă cu rutele mai silențioase cel târziu la șase luni de la data publicării prezentului regulament. Agenția publică listele respective pe site-ul său web.

(2) Statele membre actualizează lista rutelor mai silențioase cel puțin o dată la cinci ani după data de 8 decembrie 2024, urmând procedura prevăzută în apendicele D.2 la anexă.

#### Articolul 5d

Până la 31 decembrie 2028, Comisia evaluează punerea în aplicare a rutelor mai silențioase, în special în ceea ce privește progresul modernizării vagoanelor și impactul introducerii rutelor mai silențioase asupra expunerii globale la zgomot a populației și asupra competitivității sectorului transportului feroviar de marfă.

#### Articolul 5e

Până la 30 iunie 2020, Comisia emite un raport privind operațiunile efectuate cu vagoane echipate cu saboți de frână din materiale compozite în condiții de iarnă din zonele nordice, pe baza dovezilor colectate de agenție, de autoritățile naționale responsabile de siguranță și de societățile feroviare. În particular, acest raport conține o evaluare a siguranței și performanței de frânare ale acestor vagoane și a măsurilor operaționale și tehnice existente sau potențiale aplicabile în condiții de iarnă din zonele nordice. Raportul se publică.

În cazul în care raportul prezintă dovezi din care rezultă că utilizarea unor astfel de vagoane în condiții de iarnă în zonele nordice ridică probleme de siguranță care nu pot fi abordate prin măsuri operaționale și tehnice fără a avea efecte negative grave asupra operațiunilor de transport feroviar de marfă, Comisia propune modificări la prezenta STI pentru a aborda aceste probleme, menținând în același timp traficul de mărfuri transfrontalier spre și dinspre regiunile nordice afectate. În particular, propunerea poate include, dacă este necesar, o derogare care să permită continuarea exploatării pe rute mai silențioase pe întregul teritoriu al Uniunii a unui număr limitat de vagoane utilizate frecvent în traficul de marfă transfrontalier, precum și orice restricții operaționale adecvate pentru a limita impactul utilizării unor astfel de vagoane pe rute mai silențioase, care să fie compatibile cu scopul de a menține traficul transfrontalier de mărfuri menționat mai sus.

În cazul în care revizuirea prevăzută la punctul de mai sus este efectuată, Comisia raportează ulterior anual cu privire la progresele înregistrate în ceea ce privește soluțiile tehnice și operaționale pentru exploatarea vagoanelor de marfă în condiții de iarnă. El trebuie să pună la dispoziție o estimare a numărului de vagoane echipate cu saboți de frână din fontă, necesară pentru a asigura continuitatea traficului transfrontalier înspre și dinspre regiunile nordice, în vederea opririi derogării cel târziu în anul 2028.

(\*) Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental (JO L 189, 18.7.2002, p. 12)."

4. Anexa la Regulamentul (UE) nr. 1304/2014 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament de punere în aplicare.

#### Articolul 2

(1) Notificările organismelor de evaluare a conformității în sensul Regulamentului (UE) nr. 1304/2014 rămân valabile pe baza regulamentului respectiv, astfel cum a fost modificat prin prezentul regulament.

(2) Organismele de evaluare a conformității notificate în conformitate cu Directiva 2008/57/CE pot elibera certificatul de verificare „CE” în conformitate cu prezentul regulament, atât timp cât Directiva 2008/57/CE se aplică în statul membru în care sunt stabilite în conformitate cu articolul 57 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/797 și cel târziu până la 15 iunie 2020.

#### Articolul 3

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 16 mai 2019.

*Pentru Comisie*  
*Președintele*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## ANEXĂ

Anexa la Regulamentul (UE) nr. 1304/2014 se modifică după cum urmează:

1. În capitolul 1, textul „Directiva 2008/57/CE” se înlocuiește cu textul „Directiva (UE) 2016/797”.
2. În capitolul 1, secțiunea 1.1 se înlocuiește cu următorul text:

„1.1. **Domeniul tehnic de aplicare**

1.1.1. *Domeniul de aplicare în ceea ce privește materialul rulant*

Prezenta STI se aplică întregului material rulant care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) nr. 1302/2014 (STI LOC și PAS) și al Regulamentului (UE) nr. 321/2013 (STI WAG).

1.1.2. *Domeniul de aplicare în ceea ce privește exploatarea*

Împreună cu Decizia 2012/757/UE a Comisiei (\*) (STI OPE), prezenta STI se aplică exploatarea vagoanelor de marfă utilizate pe rutele din infrastructura feroviară desemnate ca «rute mai silențioase».

(\*) Decizia 2012/757/UE a Comisiei din 14 noiembrie 2012 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul exploatare și gestionarea traficului al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de modificare a Deciziei 2007/756/CE (JO L 345, 15.12.2012, p. 1).”

3. Capitolul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. DEFINIREA SUBSISTEMULUI

«Unitate» înseamnă materialul rulant căruia i se aplică prezenta STI și care, prin urmare, face obiectul procedurii de verificare «CE». În capitolul 2 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 și în capitolul 2 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 321/2013 se descrie posibila alcătuire a unei unități.

Cerințele din prezenta STI se aplică următoarelor categorii de material rulant prevăzute în secțiunea 2 din anexa I la Directiva (UE) 2016/797:

- (a) locomotive și material rulant de călători, inclusiv unități de tracțiune termică sau electrică, trenuri de călători autopropulsate cu motoare termice sau electrice și vagoane de călători. Această categorie este definită mai detaliat în capitolul 2 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 și este menționată în prezenta STI ca locomotive, rame electrice (EMU), rame diesel (DMU) și vagoane de călători;
- (b) vagoane de marfă, inclusiv vehicule cu platformă joasă proiectate pentru întreaga rețea și vehicule proiectate să transporte camioane. Această categorie este definită mai detaliat în capitolul 2 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 321/2013 și este menționată în prezenta STI ca vagoane;
- (c) vehiculele speciale, precum mașinile de întreținere a căii. Această categorie este definită mai detaliat în capitolul 2 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 și constă în mașini de întreținere a căii (menționate în prezenta STI ca OTM) și vehiculele de inspectare a infrastructurii, care aparțin categoriilor de la litera (a) sau (b), în funcție de proiectarea lor.”

4. Capitolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. CERINȚE ESENȚIALE

Toți parametrii de bază stabiliți în prezenta STI sunt legați de cel puțin una dintre cerințele esențiale prevăzute în anexa III la Directiva (UE) 2016/797. Tabelul 1 indică alocarea.

Tabelul 1

**Parametrii de bază și legătura acestora cu cerințele esențiale**

Punct	Parametru de bază	Cerințe esențiale					
		Siguranță	Fiabilitate și disponibilitate	Sănătate	Protecția mediului	Compatibilitate tehnică	Accesibilitate
4.2.1	Limite pentru zgomotul la staționare				1.4.4		

Punct	Parametru de bază	Cerințe esențiale					
		Siguranță	Fiabilitate și disponibilitate	Sănătate	Protecția mediului	Compatibilitate tehnică	Accesibilitate
4.2.2	Limite pentru zgomotul la pornire				1.4.4		
4.2.3	Limite pentru zgomotul la trecere				1.4.4		
4.2.4	Limite pentru zgomotul din interiorul cabinei mecanicului de locomotivă				1.4.4"		

5. Capitolul 4 se modifică după cum urmează:

- (a) în secțiunea 4.2, trimiterea la „articolul 5 alineatul (5) și articolul 2 litera (l) din Directiva 2008/57/CE” se înlocuiește cu trimiterea la „articolul 4 alineatul (5) și articolul 2 alineatul (13) din Directiva (UE) 2016/797”;
- (b) secțiunea 4.3 se înlocuiește cu următorul text:

#### „4.3. Specificații funcționale și tehnice ale interfețelor

Prezenta STI are următoarele interfețe cu subsistemul «material rulant»:

Interfața cu subsistemele de la literele (a), (b), (c) și (e) din capitolul 2 [tratate în Regulamentul (UE) nr. 1302/2014] privind:

- zgomotul la staționare,
- zgomotul la pornire (nu se aplică în cazul vagoanelor de călători),
- zgomotul la trecere,
- zgomotul în interiorul cabinei mecanicului, unde este cazul.

Interfața cu subsistemele de la litera (d) din capitolul 2 [tratate în Regulamentul (UE) nr. 321/2013] privind:

- zgomotul la trecere,
- zgomotul la staționare.

Prezenta STI are următoarea interfață cu subsistemul de exploatare și gestionare a traficului (tratată în Decizia 2012/757/UE) privind:

- zgomotul la trecere.”;

- (c) secțiunea 4.4 se înlocuiește cu următorul text:

#### „4.4. Norme de exploatare

Cerințele privind normele de exploatare pentru subsistemul «material rulant» sunt stabilite în secțiunea 4.4 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 și în secțiunea 4.4 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 321/2013.

##### 4.4.1. Norme specifice pentru exploatarea vagoanelor pe rutele mai silențioase în caz de exploatare în condiții de avarie

Măsurile în caz de urgență, astfel cum sunt definite la punctul 4.2.3.6.3 din anexa la Decizia 2012/757/UE, includ exploatarea vagoanelor care nu respectă punctul 7.2.2.2 pe rutele mai silențioase.

Această măsură poate fi aplicată pentru a aborda restricțiile de capacitate sau constrângerile operaționale cauzate de defecțiuni ale materialului rulant, condiții meteorologice extreme, accidente sau incidente și defecțiuni ale infrastructurii.

4.4.2. *Norme specifice pentru exploatarea vagoanelor pe rute mai silențioase în cazul efectuării lucrărilor de infrastructură și întreținerii vagoanelor*

Exploatarea vagoanelor care nu respectă punctul 7.2.2.2 pe rutele mai silențioase va fi posibilă în cazul efectuării activităților de întreținere a vagoanelor, atunci când există o singură rută mai silențioasă pentru accesarea atelierului de întreținere.

Măsurile în caz de urgență menționate la punctul 4.4.1 se aplică în cazul efectuării lucrărilor de infrastructură atunci când o rută mai silențioasă este singura alternativă adecvată.”;

(d) secțiunea 4.5 se înlocuiește cu următorul text:

**„4.5. Norme de întreținere**

Cerințele privind normele de întreținere pentru subsistemul „material rulant” sunt stabilite în secțiunea 4.5 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 și în secțiunea 4.5 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 321/2013.”

6. În capitolul 6 „Evaluarea conformității și verificarea CE”, la punctul 6.2.2.3.2.1 „EMU-uri, DMU-uri, locomotive și vagoane de călători” și la punctul 6.2.2.3.2.2 „Vagoane”, textul „ $V_{test}$ ” se înlocuiește cu „ $v_{test}$ ” (patru înlocuiri).

7. Capitolul 7 se modifică după cum urmează:

(a) secțiunea 7.2 se înlocuiește cu următorul text:

**„7.2. Aplicarea prezentei STI în cazul subsistemelor existente**

Principiile care trebuie aplicate de solicitanți și de entitățile de autorizare în caz de modificare (modificări) a(le) unui material rulant sau a unui tip de material rulant existent sunt definite la punctul 7.1.2 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 și în secțiunea 7.2 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 321/2013.

**7.2.1. Dispoziții în cazul modificării materialului rulant sau a tipului de material rulant existent**

Solicitantul asigură faptul că nivelurile de zgomot ale materialului rulant supus modificării (modificărilor) rămân sub limitele stabilite în STI care era aplicabilă atunci când materialul rulant în cauză a fost autorizat pentru prima dată. Dacă nu a existat STI la momentul primei autorizări, solicitantul asigură faptul că nivelurile de zgomot ale materialului rulant supus modificării (modificărilor) nu au crescut sau rămân sub limitele specificate în Decizia 2006/66/CE sau în Decizia 2002/735/CE.

În cazul în care este necesară o evaluare, aceasta este limitată la parametrii de bază afectați de modificare (modificări).

Dacă se aplică evaluarea simplificată, unitatea originală poate reprezenta unitatea de referință în conformitate cu dispozițiile de la punctul 6.2.3.

Înlocuirea unei unități întregi sau a unui vehicul (unor vehicule) din cadrul unității (de exemplu, o înlocuire în urma unei avarii grave) nu necesită o evaluare a conformității în raport cu prezenta STI, atât timp cât unitatea, vehiculul sau vehiculele sunt identice cu cele pe care le înlocuiesc.

**7.2.2. Dispoziții suplimentare pentru aplicarea prezentei STI la vagoanele existente**

Limitarea exploatării prevăzută la articolul 5a din prezentul regulament nu se aplică vagoanelor exploatare în cea mai mare parte pe rutele cu o înclinare mai mare de 40 ‰, vagoanelor cu o viteză maximă de exploatare mai mare de 120 km/h, vagoanelor cu o sarcină maximă per osie mai mare de 22,5 t, vagoanelor exploatare exclusiv pentru lucrări de infrastructură și vagoanelor utilizate în trenuri de salvare.

Dacă un vagon este echipat cu saboți de frână din material compozit astfel cum este definit la punctul 7.2.2.1 și nu se adaugă surse de zgomot la vagonul supus evaluării, atunci se presupune că sunt respectate cerințele prevăzute la punctul 4.2.3, fără încercări suplimentare.

**7.2.2.1. Saboți de frână mai silențioși**

Sabotul de frână mai silențios este un sabot de frână aparținând uneia dintre următoarele categorii:

— sabotul de frână este menționat în apendicele G din Regulamentul (UE) nr. 321/2013;

— sabotul de frână este evaluat în conformitate cu procedura stabilită în apendicele F la prezenta STI.



### 7.2.2.2. Vagoanele exploatare pe rute mai silențioase

Vagoanele care fac parte din una dintre categoriile de mai jos pot fi exploatare pe rutele mai silențioase din zona lor de utilizare:

- vagoanele care dețin o declarație CE de verificare în conformitate cu Decizia 2006/66/CE a Comisiei privind specificația tehnică de interoperabilitate cu privire la subsistemul «material rulant – zgomot» al sistemului feroviar transeuropean convențional;
- vagoanele care dețin o declarație CE de verificare în conformitate cu Decizia 2011/229/UE a Comisiei privind specificațiile tehnice de interoperabilitate cu privire la subsistemul «material rulant – zgomot» al sistemului feroviar transeuropean convențional;
- vagoanele care dețin o declarație de verificare CE în conformitate cu prezenta STI;
- vagoane echipate cu saboți de frână mai silențioși, astfel cum sunt definiți la punctul 7.2.2.1, sau discuri de frână pentru funcția de frânare de serviciu;
- vagoanele echipate cu saboți de frână din materiale compozite menționați în apendicele E pentru funcția de frânare de serviciu. Exploatarea acestor vagoane pe rutele mai silențioase este limitată în conformitate cu condițiile descrise în prezentul apendice.”;

(b) punctul 7.3.2.1 se înlocuiește cu următorul text:

#### „7.3.2.1. Cazuri specifice

(a) Caz specific pentru Estonia, Finlanda, Letonia, Lituania, Polonia și Slovacia

(«P») În cazul unităților care sunt utilizate în comun cu țări terțe al căror ecartament este diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii, este permisă aplicarea normelor tehnice naționale în locul cerințelor prezentei STI.

(b) Caz specific pentru Finlanda

(«T») Dispozițiile Deciziei 2011/229/UE pot continua să fie aplicate vagoanelor de marfă care urmează a fi utilizate doar pe teritoriul Finlandei până când este găsită soluția tehnică relevantă în ceea ce privește condițiile de iarnă severe, dar, în orice caz, cel târziu până la 31 decembrie 2032. Aceasta nu împiedică vagoanele de marfă din alte state membre să circule pe rețeaua finlandeză.”;

(c) la punctul 7.3.2.2 litera (a), se elimină al doilea paragraf;

(d) punctul 7.3.2.4 se înlocuiește cu următorul text:

#### „7.3.2.4. Limitele zgomotului la trecere (punctul 4.2.3)

(a) Caz specific pentru tunelul de sub Canalul Mânecii

(«P») În cazul tunelului de sub Canalul Mânecii, limitele zgomotului la trecere nu se aplică vagoanelor destinate transportului de vehicule grele de marfă între Coquelles (Franța) și Folkestone (Regatul Unit).

(b) Caz specific pentru Suedia

(«T») În cazul locomotivelor cu putere de tracțiune totală mai mare de 6 000 kW și o sarcină maximă pe osie mai mare de 25 t, valorile-limită pentru zgomotul la trecere  $L_{pAeq,Tp}$  (80 km/h) din tabelul 4 pot fi crescute la 85 dB.”;

(e) se adaugă următorul punct 7.4:

### „7.4. Reguli speciale de punere în aplicare

#### 7.4.1. Reguli speciale de punere în aplicare pentru aplicarea prezentei STI la vagoanele existente (punctul 7.2.2)

(a) Reguli speciale de punere în aplicare pentru aplicarea prezentei STI la vagoanele existente care circulă în tunelul de sub Canalul Mânecii

(«P») Pentru calcularea traficului mediu zilnic anual pe timp de noapte al trenurilor de transport de marfă, nu se vor lua în considerare trenurile de marfă compuse din vagoane destinate transportului de vehicule grele de marfă limitate la linia Coquelles (Franța) - Folkestone (Regatul Unit).

- (b) Reguli speciale de punere în aplicare pentru aplicarea prezentei STI la vagoanele existente în Finlanda și Suedia

(«T») Conceptul de rute mai silențioase nu se va aplica rețelelor finlandeze și suedeze până la 31 decembrie 2032 din cauza incertitudinilor legate de exploatarea în condiții de iarnă severă cu saboți de frână din materiale compozite. Aceasta nu împiedică vagoanele de marfă din alte state membre să circule pe rețelele finlandeză și suedeză.

7.4.2. Reguli speciale de punere în aplicare pentru vagoanele exploatare pe rute mai silențioase (punctul 7.2.2.2)

- (a) Reguli speciale de punere în aplicare pentru vagoanele exploatare pe rutele mai silențioase din Belgia

(«T») Pe lângă vagoanele enumerate la punctul 7.2.2.2, următoarele vagoane existente pot fi operate pe rute mai silențioase pe teritoriul Belgiei:

- vagoanele cu roți cu pneuri până la 31 decembrie 2026;
- vagoanele care necesită montarea unei supape în unghi tip kink pentru a înlocui saboții de frână din fontă cu saboți de frână din material compozit până la 31 decembrie 2026;
- vagoanele echipate cu saboți de frână din fontă care necesită înlocuirea roților cu roți care respectă cerințele stabilite în EN 13979-1:2003+A2:2011 pentru a fi echipate ulterior cu saboți de frână din material compozit până la 31 decembrie 2026.

- (b) Reguli speciale de punere în aplicare pentru vagoanele exploatare pe rute mai silențioase din tunelul de sub Canalul Mânecii

(«P») Pe lângă vagoanele enumerate la punctul 7.2.2.2, următoarele vagoane existente pot fi operate pe rute mai silențioase din tunelul de sub Canalul Mânecii:

vagoanele destinate transportului de vehicule grele de marfă între Coquelles (Franța) și Folkestone (Regatul Unit).

- (c) Reguli speciale de punere în aplicare pentru vagoanele exploatare pe rute mai silențioase din Cehia

(«T») Pe lângă vagoanele menționate la punctul 7.2.2.2, următoarele vagoane existente pot fi exploatare pe rute mai silențioase pe teritoriul Cehiei:

- vagoanele cu roți cu pneuri, până la 31 decembrie 2026;
- vagoanele cu rulmenți de tip 59V până la 31 decembrie 2034;
- vagoanele care necesită montarea unei supape în unghi tip kink pentru a înlocui saboții de frână din fontă cu saboți de frână din material compozit, până la 31 decembrie 2034;
- vagoanele cu sistem de frânare 1Bg sau 1Bgu echipate cu saboți de frână din fontă până la 31 decembrie 2036;
- vagoanele echipate cu saboți de frână din fontă care necesită înlocuirea roților cu roți care respectă cerințele stabilite în EN 13979-1:2003+A2:2011 pentru a fi echipate ulterior cu saboți de frână din material compozit până la 31 decembrie 2029.

În plus, nu este obligatoriu să se utilizeze saboți de frână din materiale compozite pe rutele mai silențioase pentru vagoanele existente care nu fac obiectul celor cinci liniuțe de mai sus și pentru care nu există nicio soluție individuală pentru înlocuirea saboților de frână din fontă până la 31 decembrie 2030.

- (d) Reguli speciale de punere în aplicare pentru vagoanele exploatare pe rute mai silențioase din Franța

(«T») Pe lângă vagoanele enumerate la punctul 7.2.2.2, următoarele vagoane existente pot fi operate pe rute mai silențioase pe teritoriul Franței:

- vagoanele cu sistem de frânare 1Bg sau 1Bgu echipate cu saboți de frână din fontă până la 31 decembrie 2030;
- vagoanele echipate cu roți mici (cu diametrul sub 920 mm) până la 31 decembrie 2030.

- (e) Reguli speciale de punere în aplicare pentru vagoanele exploatare pe rute mai silențioase din Italia
- («T») Pe lângă vagoanele enumerate la punctul 7.2.2.2, următoarele vagoane existente pot fi operate pe rute mai silențioase pe teritoriul Italiei:
- vagoane cu roți cu pneuri până la 31 decembrie 2026;
  - vagoanele care necesită montarea unei supape în unghi tip kink pentru a înlocui saboții de frână din fontă cu saboți de frână din material compozit până la 31 decembrie 2026;
  - vagoanele echipate cu saboți de frână din fontă care necesită înlocuirea roților cu roți care respectă cerințele stabilite în EN 13979-1:2003+A2:2011 pentru a fi echipate ulterior cu saboți de frână din material compozit până la 31 decembrie 2026.
- În plus, nu este obligatoriu să se utilizeze saboți de frână din materiale compozite pe rutele mai silențioase pentru vagoanele existente care nu fac obiectul celor trei linii de mai sus și pentru care nu există nicio soluție individuală pentru înlocuirea saboților de frână din fontă până la 31 decembrie 2030.
- (f) Reguli speciale de punere în aplicare pentru vagoanele exploatare pe rute mai silențioase din Polonia
- («T») Pe lângă vagoanele enumerate la punctul 7.2.2.2, următoarele vagoane existente pot fi operate pe rute mai silențioase pe teritoriul Poloniei până la 31 decembrie 2036:
- vagoane cu roți cu pneuri;
  - vagoane cu sistem de frânare 1Bg sau 1Bgu echipate cu saboți de frână din fontă;
  - vagoane destinate traficului «S», echipate cu frâne «SS» și saboți din fontă;
  - vagoane echipate cu saboți din fontă destinate traficului «SS», pentru care echiparea ulterioară cu saboți de frână LL ar necesita echiparea cu roți conforme cu EN 13979-1:2003+A2:2011 și supapă în unghi tip kink.
- (g) Reguli speciale de punere în aplicare pentru vagoanele exploatare pe rute mai silențioase din Slovacia
- («T») Pe lângă vagoanele enumerate la punctul 7.2.2.2, următoarele vagoane existente pot fi operate pe rute mai silențioase pe teritoriul Slovaciei:
- vagoane cu roți cu pneuri până la 31 decembrie 2026;
  - vagoane cu boghiuri de tip 26-2.8 echipate cu saboți din fontă P10 până la 31 decembrie 2036;
  - vagoanele care necesită montarea unei supape în unghi tip kink pentru a înlocui saboții de frână din fontă cu saboți de frână din material compozite până la 31 decembrie 2036.
- («P») Vagoane cu boghiuri 2TS destinate circulației între Slovacia și țări terțe prin intermediul schimbului de boghiuri în stația de frontieră.
- (h) Reguli speciale de punere în aplicare pentru vagoanele exploatare pe rute mai silențioase din Regatul Unit pentru Marea Britanie
- («P») Va fi permisă exploatarea pe rutele mai silențioase a unităților destinate să fie operate exclusiv în rețeaua din RU, în cazul în care vagoanele existente sunt echipate cu saboți de frână din materiale compozite, publicați în GMGN 2688.
- («T») Va fi autorizată exploatarea pe rutele mai silențioase a următoarelor tipuri de vagoane existente echipate cu saboți de frână din fontă destinate să fie operate în rețeaua din RU:
- vagoanele echipate cu un sistem de frânare non-UIC pentru care nu există saboți de frână silențioși compatibili, disponibili pentru echiparea ulterioară, până la 31 decembrie 2030;
  - vagoane cu o distanță de frânare proiectată de 810 m sau mai mică de la 60 mph în modul de frânare G (trenuri de marfă)/75 mph în modul de frânare P (trenuri de călători), în cazul în care vagoanele respective sunt operate în trenuri cu alte vagoane cu distanțe de oprire în conformitate cu normele tehnice naționale relevante din Regatul Unit (Marea Britanie), până la 31 decembrie 2030;
  - vagoane utilizate exclusiv pentru transportul produselor nucleare până la 31 decembrie 2050.”

8. În apendicele A „Puncte deschise”, textul „prezenta STI nu conține niciun punct deschis” se înlocuiește cu următorul tabel:

„Element al subsistemului «material rulant»	Clauza din prezenta STI	Aspect tehnic nereglementat de prezenta STI	Comentarii
Saboți de frână mai silențioși	7.2.2.1 și apendicele F	Evaluarea proprietăților acustice ale saboților de frână	Soluții tehnice alternative disponibile (consultați punctul 7.2.2)”

9. Se introduc următoarele apendice D, E și F:

„Apendicele D

### Rute mai silențioase

#### D.1. Identificarea rutelor mai silențioase

În conformitate cu articolul 5c alineatul (1) din prezentul regulament, statele membre furnizează Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate (denumită în continuare „Agenția”) o listă cu rutele mai silențioase într-un format care să permită prelucrarea ulterioară de către utilizatori cu instrumente informatice. Lista va cuprinde cel puțin următoarele informații:

- punctele de început și de sfârșit ale rutelor silențioase și secțiunile corespunzătoare acestora, utilizând localizarea prin geografic astfel cum este definită în registrul prevăzut în Decizia de punere în aplicare 2014/880/UE a Comisiei (\*) (RINF). Dacă unul dintre aceste puncte se află la granița statului membru, acesta va fi luat în considerare;
- identificarea secțiunilor care alcătuiesc ruta mai silențioasă.

Lista va fi furnizată utilizând modelul de mai jos:

Rută mai silențioasă	Secțiunile care alcătuiesc ruta	Codul de identificare unic al secțiunii	Ruta mai silențioasă începe/se termină la frontiera statului membru
Punctul A - Punctul E	Punctul A - Punctul B	201	Da PUNCTUL E (Țara Y)
	Punctul B - Punctul C	202	
	Punctul C - Punctul D	203	
	Punctul D - Punctul E	204	
Punctul F - Punctul I	Punctul F - Punctul G	501	Nu
	Punctul G - Punctul H	502	
	Punctul H - Punctul I	503	

În plus, statele membre pot furniza în mod voluntar hărți care să ilustreze rutele mai silențioase. Toate listele și hărțile se publică pe site-ul de internet al agenției (<http://www.era.europa.eu>) în termen de cel mult nouă luni de la data de 27.5.2019.

Până la aceeași dată, agenția va informa Comisia cu privire la listele și hărțile rutelor mai silențioase. Comisia va informa în mod corespunzător statele membre prin intermediul comitetului menționat la articolul 51 din Directiva (UE) 2016/797.

#### D.2. Actualizarea rutelor mai silențioase

Datele privind traficul de mărfuri utilizate pentru actualizarea rutelor mai silențioase în conformitate cu articolul 5c alineatul (2) din prezentul regulament se referă la ultimii trei ani care precedă actualizarea pentru care sunt disponibile datele. În cazul în care traficul de mărfuri din cauza unor circumstanțe excepționale diferă într-un anumit an față de numărul mediu respectiv cu mai mult de 25 %, statul membru în cauză poate calcula numărul mediu pe baza celor doi ani rămași. Statele membre vor furniza agenției rutele mai silențioase actualizate.

Rutele desemnate ca rute mai silențioase rămân ca atare în urma actualizării cu excepția cazului în care în perioada în cauză volumul traficului a scăzut cu mai mult de 50 %, iar numărul mediu de trenuri de marfă exploatare zilnic pe timp de noapte este mai mic de 12.

În cazul liniilor noi și modernizate, volumul preconizat al traficului se utilizează pentru desemnarea liniilor respective ca fiind rute mai silențioase.

Agenția va publica pe site-ul său internet (<http://www.era.europa.eu>) rutele mai silențioase în termen de cel mult trei luni de la primirea acestora și acestea se vor aplica începând cu următoarea modificare a calendarului din decembrie după un an de la publicarea acestora.

Agenția va informa Comisia cu privire la orice modificare a rutelor mai silențioase. Comisia va informa statele membre referitor la aceste modificări prin intermediul comitetului menționat la articolul 51 din Directiva (UE) 2016/797.

(\*) Decizia de punere în aplicare 2014/880/UE a Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind specificațiile comune ale registrului de infrastructură feroviară și de abrogare a Deciziei de punere în aplicare 2011/633/UE (JO L 356 12.12.2014, p. 489).

#### Apendicele E

### Saboți de frână din materiale compozite tradiționale

#### E.1. Saboți de frână din materiale compozite tradiționale pentru uz internațional

Vagoanele existente echipate cu saboții de frână menționați mai jos pot fi utilizate pe rutele mai silențioase din zona lor de utilizare, până la data relevantă stabilită în apendicele N la UIC 541-4.

Producător/denumirea produsului	Destinație/tip de sabot	Tipul coeficientului de frecare
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe - sinterizat)
Jurid	738	K (Fe - sinterizat)

Vagoanele echipate cu saboți de frână din materiale compozite vechi care nu sunt enumerați în tabelul de mai sus, dar care sunt deja autorizați pentru traficul internațional în conformitate cu dispozițiile Deciziei 2004/446/CE sau ale Deciziei 2006/861/CE pot fi în continuare utilizați fără niciun termen în zona de utilizare cuprinsă în autorizația lor.

#### E.2. Saboți de frână din materiale compozite tradiționale pentru uz național

Vagoanele existente echipate cu saboții de frână menționați mai jos pot fi utilizate numai pe rețelele feroviare, inclusiv pe rutele mai silențioase, ale statelor membre din zona lor de utilizare.

Producător/denumirea produsului	Destinație/tip de sabot	Stat membru	Observații
Cobra/Wabco	V133	Italia	
Cofren	S153	Suedia	

Producător/denumirea produsului	Destinație/tip de sabot	Stat membru	Observații
Cofren	128	Suedia	
Cofren	229	Italia	
ICER	904	Spania, Portugalia	
ICER	905	Spania, Portugalia	
Jurid	838	Spania, Portugalia	

*Apendicele F*

**Evaluarea performanțelor acustice ale unui sabot de frână**

Scopul acestei proceduri este de a demonstra performanța acustică a unui sabot de frână din materiale compozite la nivelul constituentului de interoperabilitate.

Această procedură este un punct deschis în conformitate cu articolul 4 alineatul (6) din Directiva (UE) 2016/797.”

---