

Tento text slúži výlučne ako dokumentačný nástroj a nemá žiadny právny účinok. Inštitúcie Únie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah. Autentické verzie príslušných aktov vrátane ich preambúl sú tie, ktoré boli uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie a ktoré sú dostupné na portáli EUR-Lex. Tieto úradné znenia sú priamo dostupné prostredníctvom odkazov v tomto dokumente

► **B**

**NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1304/2014**

**z 26. novembra 2014**

**o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – hluk“, ktorým sa mení rozhodnutie 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutie 2011/229/EÚ**

(Text s významom pre EHP)

(Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 421)

Zmenené a doplnené:

Úradný vestník

► **M1**

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/774 zo 16. mája 2019

Č.	Strana	Dátum
L 139I	89	27.5.2019



**NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1304/2014**

**z 26. novembra 2014**

**o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – hluk“, ktorým sa mení rozhodnutie 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutie 2011/229/EÚ**

(Text s významom pre EHP)

*Článok 1*

V tomto nariadení sa stanovuje technická špecifikácia interoperability (TSI) týkajúca sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – hluk“ železničného systému v Únii, ako je uvedená v prílohe.

*Článok 2*

TSI sa vzťahuje na železničné koľajové vozidlá, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia Komisie (EÚ) č. 1302/2014 <sup>(1)</sup> a nariadenia Komisie (EÚ) č. 321/2013 <sup>(2)</sup>.

*Článok 3*

Členské štáty oznámia Komisii do šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia všetky dohody, ktoré obsahujú požiadavky týkajúce sa limitov emisií hluku, ak ešte neboli oznámené podľa rozhodnutí Komisie 2006/66/ES <sup>(3)</sup> alebo 2011/229/EÚ.

Dohody, ktoré sa majú oznámiť, sú:

- a) vnútroštátne dohody medzi členskými štátmi a železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry, dohodnuté na trvalom alebo dočasnom základe, ktoré sú potrebné z dôvodu špecifického alebo miestneho charakteru plánovanej dopravnej služby;
- b) dvojstranné alebo mnohostranné dohody medzi železničnými podnikmi, manažérmi infraštruktúry alebo bezpečnostnými orgánmi, ktoré zabezpečujú významné úrovne miestnej alebo regionálnej interoperability;
- c) medzinárodné dohody medzi jedným alebo viacerými členskými štátmi a aspoň jednou treťou krajinou alebo medzi železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry členských štátov a aspoň jedným železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry tretej krajiny, ktoré zabezpečujú významné úrovne miestnej alebo regionálnej interoperability.

<sup>(1)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1302/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ železničného systému v Európskej únii (pozri stranu 228 tohto úradného vestníka).

<sup>(2)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 321/2013 z 13. marca 2013 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – nákladné vozne“ systému železníc v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie Komisie 2006/861/ES (Ú. v. EÚ L 104, 12.4.2013, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rozhodnutie Komisie 2006/66/ES z 23. decembra 2005 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „vozový park – hluk“ transeurópskej konvenčnej železnice (Ú. v. EÚ L 37, 8.2.2006, s. 1).

**▼B***Článok 4*

Postupy posudzovania zhody, vhodnosti na použitie a overenia ES stanovené v oddiele 6 prílohy k tomuto nariadeniu sú založené na moduloch vymedzených v rozhodnutí Komisie 2010/713/EÚ <sup>(1)</sup>.

*Článok 5***▼M1**

1. Vzhľadom na špecifické prípady uvedené v bode 7.3.2 prílohy sú podmienkami, ktoré sa majú splniť na overenie základných požiadaviek stanovených v prílohe III k smernici (EÚ) 2016/797, podmienky stanovené v bode 7.3.2 prílohy alebo v platných vnútroštátnych predpisoch členského štátu, ktorý je súčasťou územia, na ktorom sa používajú vozidlá patriace do rámca tohto nariadenia

**▼B**

2. Do šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia každý členský štát oznámi Komisii a ostatným členským štátom:

- a) príslušné technické predpisy uvedené v odseku 1;
- b) postupy posudzovania zhody a overovania, ktoré sa majú vykonávať pri uplatňovaní technických predpisov uvedených v odseku 1;

**▼M1**

c) orgány určené na vykonávanie postupov posudzovania zhody a overovania, pokiaľ ide o vnútroštátne predpisy, ktoré sa týkajú špecifických prípadov uvedených v bode 7.3.2 prílohy.

*Článok 5a*

Od 8. decembra 2024 sa nákladné vozne patriace do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) č. 321/2013, na ktoré sa nevzťahuje bod 7.2.2.2 prílohy k tomuto nariadeniu, neprevádzkujú na tichších tratiach.

*Článok 5b*

„Tichšia trať“ je časť železničnej infraštruktúry s minimálnou dĺžkou 20 km, na ktorej bol priemerný denný počet nákladných vlakov prevádzkovaných v noci, ako sa vymedzuje vo vnútroštátnych právnych predpisoch, ktorými sa transponuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES <sup>(2)</sup>, vyšší ako 12. Základom pre výpočet tohto

<sup>(1)</sup> Rozhodnutie Komisie 2010/713/EÚ z 9. novembra 2010 o moduloch na postupy posudzovania zhody, vhodnosti na použitie a overenia ES, ktoré sa majú použiť v technických špecifikáciách pre interoperabilitu prijatých podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES (Ú. v. EÚ L 319, 4.12.2010, s. 1).

<sup>(2)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku (Ú. v. ES L 189, 18.7.2002, s. 12).

**▼ M1**

priemerného počtu je nákladná doprava v rokoch 2015, 2016 a 2017. Ak sa nákladná doprava v danom roku z neočakávaných príčin líši od priemeru viac ako o 25 %, dotknutý členský štát môže vypočítať priemernú hodnotu zo zvyšných dvoch rokov.

*Článok 5c*

1. Členské štáty označia tichšie trate v súlade s článkom 5b a postupom uvedeným v dodatku D.1 prílohy. Železničnej agentúre Európskej únie (ďalej len „agentúra“) predložia zoznam tichších tratí najneskôr šesť mesiacov od dátumu uverejnenia tohto nariadenia. Agentúra uverejňuje uvedené zoznamy na svojom webovom sídle.

2. Členské štáty aktualizujú zoznam tichších tratí po 8. decembra 2024 minimálne každých päť rokov na základe postupu uvedeného v dodatku D.2 prílohy.

*Článok 5d*

Do 31. decembra 2028 Komisia vyhodnotí zavádzanie tichších tratí, a to najmä pokiaľ ide o pokrok pri dodatočnom vybavení nákladných vozňov a vplyv zavedenia tichších tratí na celkové vystavenie obyvateľov hluku a konkurencieschopnosť sektora železničnej nákladnej dopravy.

*Článok 5e*

Komisia vypracuje do 30. júna 2020 správu o prevádzke vozňov vybavených kompozitnými brzdovými klátikmi za severských zimných podmienok na základe dôkazov zhromaždených agentúrou, vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi a železničnými spoločnosťami. Súčasťou správy je najmä posúdenie bezpečnosti a účinnosti brzd týchto vozňov, ako aj zavedených či plánovaných prevádzkových a technických opatrení uplatniteľných za severských zimných podmienok. Správa sa musí zverejniť.

Ak správa preukáže, že používanie týchto vozňov za severských zimných podmienok predstavuje bezpečnostné riziko, ktoré nemožno vyriešiť prevádzkovými a technickými opatreniami bez toho, aby bola vážne narušená prevádzka nákladnej dopravy, Komisia navrhne zmeny tejto TSI, aby tieto problémy vyriešila a zároveň zachovala cezhraničnú nákladnú dopravu do severských regiónov a z nich. Návrh môže v prípade potreby obsahovať najmä výnimku umožňujúcu ďalšiu prevádzku obmedzeného počtu vozňov často používaných pri takejto cezhraničnej nákladnej doprave na tichších tratiach v Únii, ako aj všetky prevádzkové obmedzenia vhodné na zníženie vplyvu používania takýchto vozňov na tichších tratiach, ktoré sú v súlade s účelom zachovania spomínanej cezhraničnej nákladnej dopravy.

**▼M1**

Ak dôjde k revízii stanovenej v predchádzajúcom odseku, Komisia potom každý rok uverejní správu o pokroku dosiahnutom v oblasti technických a prevádzkových riešení používania nákladných vozňov v zimných podmienkach. Jej výsledkom bude odhad počtu vozňov vybavených liatinovými brzdovými klátikmi, ktoré sú potrebné na zachovanie cezhraničnej dopravy do takýchto severských regiónov a z nich s tým, že výnimka bude platiť najneskôr do roku 2028.

**▼B***Článok 6*

Dodržanie dolných prevádzkových hodnôt vystavenia stanovených v článku 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/10/ES <sup>(1)</sup> sa zabezpečí dodržaním úrovne vnútorného hluku v kabíne rušňovodiča, ako je uvedená v bode 4.2.4 prílohy k tomuto nariadeniu, ako aj vhodnými prevádzkovými podmienkami, ktoré určí železničný podnik.

*Článok 7*

1. S cieľom prispôbiť sa technologickému vývoju môže výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca navrhnúť inovačné riešenia, ktoré nie sú v súlade so špecifikáciami uvedenými v prílohe a/alebo na ktoré sa nedajú použiť metódy posudzovania uvedené v prílohe.

2. Inovačné riešenia sa môžu týkať subsystému železničné koľajové vozidlá, jeho častí a komponentov interoperability.

3. Ak sa navrhuje inovačné riešenie, výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Únii musí uviesť, ako sa toto riešenie odchyľuje od príslušných ustanovení tejto TSI, alebo ako ich dopĺňa, a predložiť odchýlky Komisii na analýzu. Komisia si môže vyžadiť stanovisko agentúry k navrhovanému inovačnému riešeniu.

4. Komisia vydá stanovisko k navrhovanému inovačnému riešeniu. Ak je toto stanovisko kladné, agentúra vypracuje vhodné funkčné špecifikácie, špecifikácie rozhraní a metódy posudzovania, ktoré sa musia zahrnúť do TSI, aby bolo možné použiť toto inovačné riešenie, a následne ich začleniť do TSI v rámci procesu revízie ►**M1** Article 5 of Directive (EU) 2016/797 ◀. Ak je stanovisko záporné, navrhované inovačné riešenie sa nesmie použiť.

5. Až do revízie TSI sa kladné stanovisko vydané Komisiou považuje za prijateľný spôsob preukázania zhody so základnými požiadavkami ►**M1** smernice (EÚ) 2016/797 ◀, a preto sa môže použiť na posudzovanie subsystému.

<sup>(1)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/10/ES zo 6. februára 2003 o minimálnych zdravotných a bezpečnostných požiadavkách, pokiaľ ide o vystavenie pracovníkov rizikám vyplývajúcim z fyzikálnych faktorov (hluk) (sedemnásť samostatná smernica v zmysle článku 16 ods. 1 smernice 89/391/EHS) (Ú. v. EÚ L 42, 15.2.2003, s. 38).

**▼B***Článok 8*

Vyhlásenie o overení a/alebo zhode s typom pre nové vozidlo, ktoré je vystavené v súlade s rozhodnutím 2011/229/EÚ, sa považuje za platné:

- pre rušne, elektrické motorové jednotky (EMJ), dieselové motorové jednotky (DMJ) a osobné vozne, až kým nie je potrebné obnovenie osvedčenia týkajúceho sa typu alebo konštrukčného riešenia, ako je uvedené v rozhodnutí 2011/291/EÚ, v prípadoch, keď sa uplatnilo toto rozhodnutie, alebo do 31. mája 2017 v ostatných prípadoch,
- pre nákladné vozne do 13. apríla 2016.

Vyhlásenie o overení a/alebo zhode s typom pre nové vozidlo, ktoré je vystavené v súlade s rozhodnutím 2008/232/ES, sa považuje za platné, až kým nie je potrebné obnovenie osvedčenia týkajúceho sa typu alebo konštrukčného riešenia, ako je uvedené v tomto rozhodnutí.

*Článok 9*

1. Rozhodnutie 2011/229/EÚ sa zrušuje s účinnosťou od 1. januára 2015.
2. V prílohe k rozhodnutiu 2008/232/ES sa body 4.2.6.5, 4.2.7.6 a 7.3.2.15 vypúšťajú s účinnosťou od 1. januára 2015.
3. Ustanovenia uvedené v odsekoch 1 a 2 sa však naďalej uplatňujú vo vzťahu k projektom schváleným v súlade s TSI v prílohách k uvedeným rozhodnutiam, a s výnimkou prípadu, keď žiadateľ požaduje uplatnenie tohto nariadenia, k projektom týkajúcim sa nových vozidiel a obnovy alebo modernizácie existujúcich vozidiel, ktoré sa nachádzajú v pokročilom štádiu vývoja alebo sú predmetom zmluvy platnej v deň uverejnenia tohto nariadenia, alebo k prípadom uvedeným v článku 8 tohto nariadenia.

*Článok 10*

Toto nariadenie nadobúda účinnosť [dvadsiatym dňom] dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. januára 2015. Povoľenie na uvedenie do prevádzky sa však môže pri uplatňovaní TSI uvedenej v prílohe k tomuto nariadeniu udeliť pred 1. januárom 2015.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné v členských štátoch v súlade so zmluvami.

**▼ B***PRÍLOHA*

## OBSAH

1. ÚVOD
  - 1.1. Technický rozsah pôsobnosti
    - 1.1.1. Rozsah pôsobnosti vzťahujúci sa na železničné koľajové vozidlá
    - 1.1.2. Rozsah pôsobnosti vzťahujúci sa na prevádzkové aspekty
  - 1.2. Geografický rozsah pôsobnosti
2. VYMEDZENIE SUBSYSTÉMU
3. ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY
4. CHARAKTERISTIKA SUBSYSTÉMU
  - 4.1. Úvod
  - 4.2. Funkčné a technické špecifikácie subsystémov
    - 4.2.1. Limity pre hluk pri státi
    - 4.2.2. Limity pre hluk pri rozjazde
    - 4.2.3. Limity pre hluk pri prejazde
    - 4.2.4. Limity pre vnútorný hluk na stanovišti rušňovodiča
  - 4.3. Funkčné a technické špecifikácie rozhraní
  - 4.4. Prevádzkové predpisy
    - 4.4.1. Osobitné predpisy pre prevádzku nákladných vozňov na tichších tratiach v prípade prevádzky za mimoriadnych okolností
    - 4.4.2. Osobitné predpisy pre prevádzku nákladných vozňov na tichších tratiach v prípade prác na infraštruktúre a údržby nákladných vozňov
  - 4.5. Predpisy týkajúce sa údržby
  - 4.6. Odborná spôsobilosť
  - 4.7. Zdravotné a bezpečnostné podmienky
  - 4.8. Európsky register povolených typov vozidiel
5. KOMPONENTY INTEROPERABILITY
6. POSUDZOVANIE ZHODY A OVEROVANIE ES
  - 6.1. Komponenty interoperability
  - 6.2. Subsystém železničných koľajových vozidiel z hľadiska hluku spôsobovaného železničnými koľajovými vozidlami
    - 6.2.1. Moduly
    - 6.2.2. Postupy na ES overovanie
    - 6.2.3. Zjednodušené hodnotenie
7. IMPLEMENTÁCIA
  - 7.1. Uplatňovanie tejto TSI na nové subsystémy
  - 7.2. Uplatňovanie tejto TSI na existujúce subsystémy
    - 7.2.1. Ustanovenia pre úpravy existujúcich železničných koľajových vozidiel alebo ich typu
    - 7.2.2. Dodatočné ustanovenia pre uplatňovanie tejto TSI na existujúce nákladné vozne
  - 7.3. Špecifické prípady
    - 7.3.1. Úvod
    - 7.3.2. Zoznam špecifických prípadov

**▼ M1**

- 7.4. Konkrétne pravidlá implementácie
  - 7.4.1. Konkrétne pravidlá implementácie pre uplatňovanie tejto TSI na existujúce nákladné vozne (bod 7.2.2)
  - 7.4.2. Konkrétne pravidlá implementácie pre nákladné vozne prevádzkované na tichších tratiach (bod 7.2.2.2)

**▼ B**

## 1. ÚVOD

Technickými špecifikáciami interoperability (TSI) sa vo všeobecnosti stanovuje pre každý subsystém (alebo jeho časť) optimálna úroveň harmonizovaných špecifikácií s cieľom zabezpečiť interoperabilitu železničného systému. TSI preto harmonizujú iba špecifikácie týkajúce sa parametrov, ktoré sú dôležité pre interoperabilitu (základné parametre). Špecifikácie TSI musia spĺňať základné požiadavky uvedené v prílohe III k ►**M1** smernici (EÚ) 2016/797 ◀.

V súlade so zásadou proporcionality sa touto TSI stanovuje optimálna úroveň harmonizácie, pokiaľ ide o špecifikácie subsystému železničné koľajové vozidlá, ako je vymedzený v oddiele 1.1, s cieľom obmedziť emisie hluku železničného systému v Únii.

**▼ M1**1.1. **Technický rozsah pôsobnosti**1.1.1. *Rozsah pôsobnosti vzťahujúci sa na železničné koľajové vozidlá*

Táto TSI sa vzťahuje na všetky železničné koľajové vozidlá patriace do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) č. 1302/2014 [TSI pre rušne a osobné železničné koľajové vozidlá (LOC & PAS TSI)] a nariadenia (EÚ) č. 321/2013 [TSI pre nákladné vozne (WAG TSI)].

1.1.2. *Rozsah pôsobnosti vzťahujúci sa na prevádzkové aspekty*

Spoločne s rozhodnutím Komisie 2012/757/EÚ<sup>(1)</sup> (OPE TSI) sa táto TSI uplatňuje na prevádzku nákladných vozňov, ktoré sa používajú v rámci železničnej infraštruktúry označenej ako „tichšie trate“.

**▼ B**1.2. **Geografický rozsah pôsobnosti**

Geografický rozsah pôsobnosti tejto TSI zodpovedá rozsahom pôsobnosti vymedzeným v oddiele 1.2 nariadenia (EÚ) č. 1302/2014 a v oddiele 1.2 nariadenia (EÚ) č. 321/2013, v oboch prípadoch pre príslušné železničné koľajové vozidlá.

**▼ M1**

## 2. VYMEDZENIE SUBSYSTÉMU

„Jednotka“ je železničné koľajové vozidlo, ktoré podlieha uplatňovaniu tejto TSI, a preto podlieha postupu overovania ES. V kapitole 2 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 1302/2014 a kapitole 2 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 321/2013 je opísané, z čoho sa môže jednotka skladať.

<sup>(1)</sup> Rozhodnutie Komisie 2012/757/EÚ zo 14. novembra 2012 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému prevádzka a riadenie dopravy systému železníc v Európskej únii a o zmene a doplnení rozhodnutia 2007/756/ES (Ú. v. EÚ L 345, 15.12.2012, s. 1).



**▼ M1**

Požiadavky tejto TSI sa uplatňujú na tieto kategórie železničných koľajových vozidiel uvedené v oddiele 2 prílohy I k smernici (EÚ) 2016/797:

- a) rušne a osobné železničné koľajové vozidlá vrátane dieselových alebo elektrických hnacích jednotiek, motorových dieselových alebo elektrických motorových vlakov a osobných vozňov. Táto kategória je bližšie vymedzená v kapitole 2 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 1302/2014 a v tejto TSI sa uvádza ako rušne, elektrické motorové jednotky (EMJ), dieselové motorové jednotky (DMJ) a osobné vozne;
- b) nákladné vozne vrátane nízkopodlahových vozňov určených pre celú sieť a vozňov určených na prepravu nákladných automobilov. Táto kategória je bližšie vymedzená v kapitole 2 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 321/2013 a v tejto TSI sa uvádza ako nákladné vozne;
- c) špeciálne vozidlá, ako napr. traťové stroje. Táto kategória je bližšie vymedzená v kapitole 2 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 1302/2014 a tvoria ju traťové stroje (v tejto TSI sa uvádzajú ako traťové stroje) a revízne vozidlá na prehliadku infraštruktúry, ktoré patria do kategórií v písmenách a) alebo b) v závislosti od ich konštrukcie.

3. **ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY**

Všetky základné parametre stanovené v tejto TSI musia byť prepojené s aspoň jednou zo základných požiadaviek, ktoré sú uvedené v prílohe III k smernici (EÚ) 2016/797. Tabuľka 1 stanovuje ich rozdelenie.

Tabuľka 1

**Základné parametre a ich väzba na základné požiadavky**

Bod	Základný parameter	Základné požiadavky					
		Bezpečnosť	Spoľahlivosť a použiteľnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická zlučiteľnosť	Pristupnosť
4.2.1	Limity pre hluk pri státi				1.4.4		
4.2.2	Limity pre hluk pri rozjazde				1.4.4		
4.2.3	Limity pre hluk pri prejazde				1.4.4		
4.2.4	Limity pre vnútorný hluk na stanovišti rušňovodiča				1.4.4		

**▼ B**4. **CHARAKTERISTIKA SUBSYSTÉMU**4.1. **Úvod**

V tejto kapitole je stanovená optimálna úroveň harmonizácie týkajúca sa špecifikácií pre subsystém železničné koľajové vozidlá na obmedzenie emisií hluku železničného systému Únie a dosiahnutie interoperability.

4.2. **Funkčné a technické špecifikácie subsystémov**

Za kritické pre interoperabilitu boli označené tieto parametre (základné parametre):

**▼ B**

- a) hluk pri státi;
- b) hluk pri rozjazde;
- c) hluk pri prejazde;
- d) vnútorný hluk na stanovišti rušňovodiča.

V tomto oddiele sú jednotlivým kategóriám železničných koľajových vozidiel priradené zodpovedajúce funkčné a technické špecifikácie. V prípade jednotiek vybavených dieselovým aj elektrickým pohonom musia byť dodržané príslušné hraničné hodnoty pre všetky bežné prevádzkové režimy. Ak sa v niektorom z týchto prevádzkových režimov počíta so súčasným používaním dieselového aj elektrického pohonu, uplatňuje sa menej obmedzujúca hraničná hodnota. V súlade ► **MI** s článkom 4 ods. 5 a článkom 2 ods. 13 smernice (EÚ) 2016/797 ◀ je možné vykonať opatrenia pre špecifické prípady. Takéto opatrenia sú uvedené v oddiele 7.3.

Postupy posudzovania pre požiadavky v tomto oddiele sú stanovené v označených bodoch a podbodoch kapitoly 6.

4.2.1. *Limity pre hluk pri státi*

V tabuľke 2 sú uvedené hraničné hodnoty pre tieto hladiny akustického tlaku týkajúce sa hluku pri státi za normálnych podmienok vozidla priradené jednotlivým kategóriám subsystému železničné koľajové vozidlá:

- a) vážená ekvivalentná súvislá hladina A akustického tlaku jednotky ( $L_{pAeq,T[jednotka]}$ );
- b) vážená ekvivalentná súvislá hladina A akustického tlaku v najbližšej polohe merania i vzhľadom k hlavnému vzduchovému kompresoru ( $L_{pAeq,T}^i$ ) a
- c) vážená hladina AF akustického tlaku v najbližšej polohe merania i vzhľadom k impulznému hluku výfukového ventilu sušiča vzduchu ( $L_{pAFmax}^i$ ).

Hraničné hodnoty sú stanovené pri vzdialenosti 7,5 m od osi koľaje, 1,2 m nad temenom koľajnice.

Tabuľka 2

**Hraničné hodnoty pre hluk pri státi**

Kategória subsystému železničné koľajové vozidlá	$L_{pAeq,T[jednotka]}$ [dB]	$L_{pAeq,T}^i$ [dB]	$L_{pAFmax}^i$ [dB]
Elektrické rušne a traťové stroje s elektrickou trakciou	70	75	85
Dieselové rušne a traťové stroje s dieselovou trakciou	71	78	
Elektrické motorové jednotky	65	68	
DMJ	72	76	
Osobné vozne	64	68	
Nákladné vozne	65	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa

Postup preukázania zhody je opísaný v bode 6.2.2.1.

**▼ B**4.2.2. *Limity pre hluk pri rozjazde*

V tabuľke 3 sú uvedené hraničné hodnoty pre maximálnu váženú hladinu AF akustického tlaku ( $L_{pAF,max}$ ) týkajúce sa hluku pri rozjazde priradené jednotlivým kategóriám subsystému železničné koľajové vozidlá. Hraničné hodnoty sú stanovené pri vzdialenosti 7,5 m od osi koľaje, 1,2 m nad temenom koľajníc.

Tabuľka 3

**Hraničné hodnoty pre hluk pri rozjazde**

Kategória subsystému železničné koľajové vozidlá	$L_{pAF,max}$ [dB]
Elektrické rušne s celkovým trakčným výkonom $P < 4\,500$ kW	81
Elektrické rušne s celkovým trakčným výkonom $P \geq 4\,500$ kW Traťové stroje s elektrickou trakciou	84
Diesellové rušne $P < 2\,000$ kW na výstupnom hriadelí motora	85
Diesellové rušne $P \geq 2\,000$ kW na výstupnom hriadelí motora Traťové stroje s dieselovou trakciou	87
Elektrické motorové jednotky s maximálnou rýchlosťou $v_{max} < 250$ km/h	80
Elektrické motorové jednotky s maximálnou rýchlosťou $v_{max} \geq 250$ km/h	83
Diesellové motorové jednotky $P < 560$ kW/motor na výstupnom hriadelí motora	82
Diesellové motorové jednotky $P \geq 560$ kW/motor na výstupnom hriadelí motora	83

Postup preukázania zhody je opísaný v bode 6.2.2.2.

4.2.3. *Limity pre hluk pri prejazde*

V tabuľke 4 sú uvedené hraničné hodnoty pre váženú ekvivalentnú súvislú hladinu A akustického tlaku pri rýchlosti 80 km/h [ $L_{pAeq,Tp,(80\text{ km/h})}$ ], a ak je to uplatniteľné, pri rýchlosti 250 km/h [ $L_{pAeq,Tp,(250\text{ km/h})}$ ] týkajúce sa hluku pri prejazde priradené jednotlivým kategóriám subsystému železničné koľajové vozidlá. Hraničné hodnoty sú stanovené pri vzdialenosti 7,5 m od osi koľaje, 1,2 m nad temenom koľajníc.

Vykonávajú sa aj merania pri rýchlostiach vyšších alebo rovných 250 km/h na dodatočných polohách merania s výškou 3,5 m nad temenom koľajníc podľa kapitoly 6 normy EN ISO 3095:2013 a posudzujú sa podľa príslušných hraničných hodnôt v tabuľke 4.

Tabuľka 4

**Hraničné hodnoty pre hluk pri prejazde**

Kategória subsystému železničné koľajové vozidlá	$L_{pAeq,Tp(80km/h)}$ [dB]	$L_{pAeq,Tp(250km/h)}$ [dB]
Elektrické rušne a traťové stroje s elektrickou trakciou	84	99

**▼ B**

Katégoria subsystému železničné koľajové vozidlá	$L_{pAeq,Tp(80km/h)}$ [dB]	$L_{pAeq,Tp(250km/h)}$ [dB]
Diesellové rušne a traťové stroje s dieselovou trakciou	85	neuplatňuje sa
Elektrické motorové jednotky	80	95
DMJ	81	96
Osobné vozne	79	neuplatňuje sa
Nákladné vozne (normalizované na hodnotu APL = 0,225) (*)	83	neuplatňuje sa

(\*) APL: počet náprav delený dĺžkou cez nárazníky [ $m^{-1}$ ].

Postup preukázania zhody je opísaný v bode 6.2.2.3.

4.2.4. *Limity pre vnútorný hluk na stanovišti rušňovodiča*

V tabuľke 5 sú uvedené hraničné hodnoty pre váženú ekvivalentnú súvislú hladinu A akustického tlaku ( $L_{pAeq,T}$ ), týkajúce sa hluku na stanovišti rušňovodiča elektrických a dieselových rušňov, traťových strojov, elektrických motorových jednotiek, dieselových motorových jednotiek a osobných vozňov vybavených stanovišťom rušňovodiča. Hraničné hodnoty sú stanovené v blízkosti ucha rušňovodiča.

Tabuľka 5

**Hraničné hodnoty pre vnútorný hluk na stanovišti rušňovodiča**

Hluk na stanovišti rušňovodiča	$L_{pAeq,T}$ [dB]
Pri státi za zvuku húkačky	95
Pri najvyššej rýchlosti $v_{max}$ , ak $v_{max} < 250$ km/h	78
Pri najvyššej rýchlosti $v_{max}$ , ak $250$ km/h $\leq v_{max} < 350$ km/h	80

Postup preukázania zhody je opísaný v bode 6.2.2.4.

**▼ M1**4.3. **Funkčné a technické špecifikácie rozhraní**

Táto TSI má so subsystémom železničné koľajové vozidlá tieto rozhrania:

Rozhranie so subsystémami v písmenách a), b), c) a e) kapitoly 2 [uvedené v nariadení (EÚ) č. 1302/2014], pokiaľ ide o:

- hluk pri státi,
- hluk pri rozjazde (neuplatňuje sa pri osobných vozňoch),
- hluk pri prejazde,
- vnútorný hluk na stanovišti rušňovodiča, ak je to vhodné.

Rozhranie so subsystémami v písmene d) kapitoly 2 [uvedené v nariadení (EÚ) č. 321/2013], pokiaľ ide o:

- hluk pri prejazde,
- hluk pri státi.

**▼ M1**

Táto TSI má so subsystémom prevádzka a riadenie dopravy toto rozhranie (uvedené v rozhodnutí 2012/757/EÚ), pokiaľ ide o:

— hluč pri prejazde.

**4.4. Prevádzkové predpisy**

Požiadavky týkajúce sa prevádzkových predpisov pre subsystém železničné koľajové vozidlá sú uvedené v oddiele 4.4 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 1302/2014 a v oddiele 4.4 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 321/2013.

**4.4.1. Osobitné predpisy pre prevádzku nákladných vozňov na tichších tratiach v prípade prevádzky za mimoriadnych okolností**

Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti vymedzené v bode 4.2.3.6.3 prílohy k rozhodnutiu 2012/757/EÚ zahŕňajú prevádzku nákladných vozňov, ktoré nie sú v súlade s bodom 7.2.2.2 na tichších trasách.

Toto opatrenie možno uplatniť na riešenie kapacitných alebo prevádzkových obmedzení spôsobených poruchami železničných koľajových vozidiel, extrémnymi výkyvmi počasia, nehodami alebo mimoriadnymi udalosťami, ako aj poruchami infraštruktúry.

**4.4.2. Osobitné predpisy pre prevádzku nákladných vozňov na tichších tratiach v prípade prác na infraštruktúre a údržby nákladných vozňov**

Prevádzka nákladných vozňov, ktoré nie sú v súlade s bodom 7.2.2.2 týkajúcim sa tichších tratí, je možná v prípade činnosti údržby nákladných vozňov, ak je na prístup do údržbárskych dielni k dispozícii iba tichšia trať.

Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti uvedené v bode 4.4.1 sa uplatňujú v prípade prác na infraštruktúre, ak je tichšia trať jedinou vhodnou alternatívou.

**4.5. Predpisy týkajúce sa údržby**

Požiadavky vzťahujúce sa na predpisy týkajúce sa údržby pre subsystém železničné koľajové vozidlá sú uvedené v oddiele 4.5 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 1302/2014 a v oddiele 4.5 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 321/2013.

**▼ B****4.6. Odborná spôsobilosť**

Neuplatňuje sa.

**4.7. Zdravotné a bezpečnostné podmienky**

Pozri článok 6 tohto nariadenia.

**4.8. Európsky register povolených typov vozidiel**

Údaje o železničných koľajových vozidlách, ktoré musia byť zaznamenané v Európskom registri povolených typov vozidiel, sú uvedené rozhodnutím 2011/665/EÚ.

**5. KOMPONENTY INTEROPERABILITY**

V tejto TSI nie je špecifikovaný žiadny komponent interoperability.

**6. POSUDZOVANIE ZHODY A OVEROVANIE ES****6.1. Komponenty interoperability**

Neuplatňuje sa.

**▼ B****6.2. Subsystem železničných koľajových vozidiel z hľadiska hluku spôsobovaného železničnými koľajovými vozidlami****6.2.1. Moduly**

Overovanie ES sa vykonáva podľa modulov uvedených v tabuľke 6.

Tabuľka 6

**Moduly na overovanie ES subsystémov**

SB	typová skúška ES
SD	ES overenie založené na systéme riadenia kvality výrobného procesu
SF	ES overenie založené na overení výrobku
SH1	ES overenie založené na úplnom systéme riadenia kvality a preskúmaní návrhu

Tieto moduly sú podrobne špecifikované v rozhodnutí 2010/713/EÚ.

**6.2.2. Postupy na overovanie ES**

Žiadateľ si vyberie jeden z týchto postupov posudzovania skladajúci sa z jedného alebo viacerých modulov na ES overenie subsystému:

— (SB+SD),

— (SB+SF),

— (SH1).

Pri použití vybraného modulu alebo kombinácie modulov sa subsystém posudzuje z hľadiska plnenia požiadaviek stanovených v oddiele 4.2. V prípade potreby sa pri posudzovaní používajú ďalšie požiadavky uvedené v nasledujúcich bodoch.

**6.2.2.1. Hluk pri státi**

Preukázanie zhody s hraničnými hodnotami pre hluk pri státi, ako sú uvedené v bode 4.2.1, sa vykonáva podľa oddielov 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 (bez ustanovenia 5.5.2), 5.7 a ustanovenia 5.8.1 normy EN ISO 3095:2013.

Na posúdenie hluku hlavného vzduchového kompresora v najbližšej polohe merania i sa používa ukazovateľ  $L_{pAeq,T}^i$ , kde T predstavuje jeden prevádzkový cyklus, ako je stanovený v oddiele 5.7 normy EN ISO 3095:2013. Používajú sa na to iba vlakové systémy, ktoré sú potrebné na prevádzku vzduchového kompresora za bežných prevádzkových podmienok. Vlakové systémy, ktoré nie sú potrebné na prevádzku kompresora, sa môžu vypnúť, aby sa zabránilo prispievaniu k meranému hluku. Preukázanie zhody s hraničnými hodnotami sa vykonáva výhradne za podmienok potrebných na prevádzku hlavného vzduchového kompresora pri najnižších otáčkach za minútu.

Na posúdenie zdrojov impulzného hluku v najbližšej polohe merania i sa používa ukazovateľ  $L_{pAFmax}^i$ . Relevantným zdrojom hluku sú výfukové ventily sušiča vzduchu.

**▼B**

## 6.2.2.2. Hluk pri rozjazde

Preukázanie zhody s hraničnými hodnotami pre hluk pri rozjazde, ako sú uvedené v bode 4.2.2, sa vykonáva podľa kapitoly 7 (bez ustanovenia 7.5.1.2) normy EN ISO 3095:2013. Uplatňuje sa metóda maximálnej hladiny uvedená v oddiele 7.5 normy EN ISO 3095:2013. Odchyľne od ustanovenia 7.5.3 normy EN ISO 3095:2013 vlak zrýchli z pokoja na 30 km/h a potom túto rýchlosť udržiava.

Okrem toho sa hluk meria vo vzdialenosti 7,5 m od osi koľaje a vo výške 1,2 m nad temenom koľajnice. Uplatňuje sa metóda priemernej hladiny a metóda maximálnej hladiny podľa oddielu 7.6 a 7.5 normy EN ISO 3095:2013 v uvedenom poradí a vlak zrýchli zo státia na 40 km/h a potom túto rýchlosť udržiava. Namerané hodnoty sa neposudzujú porovnaním s hraničnou hodnotou, zaznamenávajú sa v technickej dokumentácii a oznamujú sa agentúre.

Rozjazd traťových strojov sa vykonáva bez dodatočného zaťaženia pripojených vozidiel.

## 6.2.2.3. Hluk pri prejazde

Preukázanie zhody s hraničnými hodnotami pre hluk pri prejazde, ako sú uvedené v bode 4.2.3, sa vykonáva podľa bodov 6.2.2.3.1 a 6.2.2.3.2.

## 6.2.2.3.1. Podmienky skúšobnej koľaje

Skúšky sa vykonávajú na referenčnej koľaji, ako je vymedzená v oddiele 6.2 normy EN ISO 3095:2013.

Je však povolené vykonať skúšku na koľaji, ktorá nespĺňa podmienky referenčnej koľaje, pokiaľ ide o úroveň akustickej drsnosti koľajnice a miery tlmenia koľaje, ak hladiny hluku merané podľa bodu 6.2.2.3.2. neprekračujú hraničné hodnoty stanovené v bode 4.2.3.

Akustická drsnosť koľajnice a miera tlmenia skúšobnej koľaje sa určia v každom prípade. Ak koľaj, na ktorej sa vykonávajú skúšky, spĺňa podmienky referenčnej koľaje, namerané hladiny hluku sa označia ako „porovnateľné“, inak sa označia ako „neporovnateľné“. V technickej dokumentácii sa zaznamená, či namerané hladiny hluku sú „porovnateľné“ alebo „neporovnateľné“.

Namerané hodnoty akustickej drsnosti koľajnice skúšobnej koľaje zostávajú v platnosti počas obdobia, ktoré sa začína 3 mesiace pred týmto meraním a končí sa 3 mesiace po tomto meraní, za predpokladu, že počas tohto obdobia sa nevykonávala žiadna údržba trate, ktorá by ovplyvnila akustickú drsnosť koľajnice.

Namerané hodnoty miery tlmenia skúšobnej koľaje zostávajú v platnosti počas obdobia, ktoré sa začína 1 rok pred týmto meraním a končí sa 1 rok po tomto meraní, za predpokladu, že počas tohto obdobia sa nevykonáva žiadna údržba trate, ktorá ovplyvňuje mieru tlmenia koľaje.

V technickej dokumentácii sa potvrdí, že údaje o koľaji týkajúce sa typového merania hluku pri prejazde boli platné počas dňa (dní) skúšania, napríklad uvedením dátumu poslednej údržby s vplyvom na hluk.

**▼B**

Okrem toho je povolené vykonať skúšky pri rýchlostiach rovných 250 km/h alebo vyšších na koľajach na pevnej (betónovej) jazdnej dráhe. V tomto prípade sú hraničné hodnoty o 2 dB vyššie než hodnoty stanovené v bode 4.2.3.

## 6.2.2.3.2. Postup

Skúšky sa vykonávajú v súlade s ustanoveniami v oddieloch 6.1, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6 a 6.7 (bez 6.7.2) normy EN ISO 3095:2013. S hraničnými hodnotami sa porovnávajú výsledky v decibeloch zaokrúhlené na najbližšie celé číslo. Akákoľvek normalizácia sa vykonáva pre zaokrúhlením. Podrobný postup posudzovania je uvedený v bodoch 6.2.2.3.2.1, 6.2.2.3.2.2 a 6.2.2.3.2.3.

## 6.2.2.3.2.1. Elektrické motorové jednotky, dieselové motorové jednotky, rušne a osobné vozne

Pre EMJ, DMJ, rušne a osobné vozne sa rozlišujú tri triedy maximálnej prevádzkovej rýchlosti:

1. Ak je maximálna prevádzková rýchlosť jednotky rovná 80 km/h alebo nižšia, hlučnosť pri prejazde sa meria pri maximálnej rýchlosti jednotky  $v_{max}$ . Táto hodnota nesmie prekročiť hraničnú hodnotu  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ , ako je uvedená v bode 4.2.3.
2. Ak je maximálna prevádzková rýchlosť jednotky  $v_{max}$  vyššia ako 80 km/h a nižšia ako 250 km/h, hlučnosť pri prejazde sa meria pri rýchlosti 80 km/h a pri maximálnej rýchlosti jednotky. Obe namerané hodnoty hlučnosti pri prejazde  $L_{pAeq, Tp(v_{test})}$  sa normalizujú na referenčnú rýchlosť 80 km/h  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$  pomocou vzorca 1. Normalizovaná hodnota nesmie prekročiť hraničnú hodnotu  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ , ako je uvedená v bode 4.2.3.

Vzorec 1:

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

► **MI**  $v_{test}$  ◀ = skutočná rýchlosť počas merania

3. Ak je maximálna prevádzková rýchlosť jednotky  $v_{max}$  rovná 250 km/h alebo vyššia, hlučnosť pri prejazde sa meria pri rýchlosti 80 km/h a pri maximálnej rýchlosti jednotky, pričom horná hranica rýchlosti pri skúšaní je 320 km/h. Nameraná hodnota hlučnosti pri prejazde rýchlosťou 80 km/h  $L_{pAeq, Tp(v_{test})}$  sa normalizuje na referenčnú rýchlosť 80 km/h  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$  pomocou vzorca 1. Normalizovaná hodnota nesmie prekročiť hraničnú hodnotu  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ , ako je uvedená v bode 4.2.3. Nameraná hodnota hlučnosti pri prejazde maximálnou rýchlosťou  $L_{pAeq, Tp(v_{test})}$  sa normalizuje na referenčnú rýchlosť 250 km/h  $L_{pAeq, Tp(250 \text{ km/h})}$  pomocou vzorca 2. Normalizovaná hodnota nesmie prekročiť hraničnú hodnotu  $L_{pAeq, Tp(250 \text{ km/h})}$ , ako je uvedená v bode 4.2.3.

Vzorec 2:

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

► **MI**  $v_{test}$  ◀ = skutočná rýchlosť počas merania

## 6.2.2.3.2.2. Nákladné vozne

Pre nákladné vozne sa rozlišujú dve triedy maximálnej prevádzkovej rýchlosti:



**▼ B**

1. Ak je maximálna prevádzková rýchlosť jednotky  $v_{\max}$  rovná 80 km/h alebo nižšia, hluk pri prejazde sa meria pri maximálnej rýchlosti jednotky. Nameraná hodnota hluku pri prejazde  $L_{pAeq, Tp(v_{test})}$  sa normalizuje na referenčnú hodnotu  $APL_{0,225} m^{-1} L_{pAeq, Tp(APL_{ref})}$  pomocou vzorca 3. Táto hodnota nesmie prekročiť hraničnú hodnotu  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ , ako je uvedená v bode 4.2.3.

Vzorec 3:

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

$$APL_{wag} = \text{počet náprav delený dĺžkou cez nárazníky [m}^{-1}]$$

► **MI**  $v_{test}$  ◀ = skutočná rýchlosť počas merania

2. Ak je maximálna prevádzková rýchlosť jednotky  $v_{\max}$  vyššia ako 80 km/h, hluk pri prejazde sa meria pri rýchlosti 80 km/h a pri maximálnej rýchlosti jednotky. Obe namerané hodnoty hluku pri prejazde  $L_{pAeq, Tp(v_{test})}$  sa normalizujú na referenčnú rýchlosť 80 km/h a na referenčnú hodnotu  $APL_{0,225} m^{-1} L_{pAeq, Tp(APL_{ref, 80 \text{ km/h}})}$  pomocou vzorca 4. Normalizovaná hodnota nesmie prekročiť hraničnú hodnotu  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ , ako je uvedená v bode 4.2.3.

Vzorec 4:

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

$$APL_{wag} = \text{počet náprav delený dĺžkou cez nárazníky [m}^{-1}]$$

► **MI**  $v_{test}$  ◀ = skutočná rýchlosť počas merania

#### 6.2.2.3.2.3. Traťové stroje

Pre traťové stroje sa používa rovnaký postup posudzovania, ako je uvedený v bode 6.2.2.3.2.1. Postup merania sa vykonáva bez dodatočného zaťaženia pripojených vozidiel.

V prípade traťových strojov sa požiadavky na úroveň hluku v bode 4.2.3 považujú za splnené bez merania, ak:

- ich brzdenie zabezpečujú výlučne kompozitné brzdové klátiky alebo kotúčové brzdy a
- sú vybavené kompozitnými kefami (čistiacimi systémami), pokiaľ sú čistiace klátiky inštalované.

#### 6.2.2.4. Vnútorý hluk na stanovišti rušňovodiča

Preukázanie zhody s hraničnými hodnotami pre vnútorný hluk na stanovišti rušňovodiča, ako sú uvedené v bode 4.2.4, sa vykonáva podľa normy EN 15892:2011. Pre traťové stroje sa postup merania vykonáva bez dodatočného zaťaženia pripojených vozidiel.

#### 6.2.3. Zjednodušené hodnotenie

Namiesto použitia skúšobných postupov uvedených v bode 6.2.2 je povolené nahradiť niektoré alebo všetky skúšky zjednodušeným hodnotením. Zjednodušené hodnotenie sa skladá z akustického porovnania posudzovanej jednotky s existujúcim typom (ďalej sa označuje ako referenčný typ) so zdokumentovanými akustickými vlastnosťami.

**▼ B**

Zjednodušené hodnotenie je možné použiť osobitne pre každý z príslušných základných parametrov hluku pri státi, hluku pri rozjazde, hluku pri prejazde a hluku na stanovišti rušňovodiča a spočívajúca v poskytnutí dôkazu, že vplyvy odlišností posudzovanej jednotky nespôsobia prekročenie hraničných hodnôt uvedených v oddiele 4.2.

V prípade jednotiek posudzovaných na základe zjednodušeného hodnotenia musí osvedčenie o zhode obsahovať podrobný opis zmien relevantných pre hluk v porovnaní s referenčným typom. Podľa tohto opisu sa vykoná zjednodušené hodnotenie. Odhadované hodnoty hluku musia zahŕňať aj neurčitosti použitej metódy hodnotenia. Zjednodušené hodnotenie môže mať buď formu výpočtu a/alebo zjednodušeného merania.

Jednotka, ktorá dostala osvedčenie na základe metódy zjednodušeného hodnotenia, sa nesmie použiť ako referenčná jednotka pre ďalšie hodnotenie.

Ak sa zjednodušené hodnotenie uplatňuje na hluk pri prejazde, referenčný typ musí byť v súlade s aspoň jedným z týchto ustanovení:

- kapitola 4, a pre ktoré výsledky merania hluku pri prejazde sú označené ako „porovnateľné“,
- kapitola 4 rozhodnutia 2011/229/EÚ, a pre ktoré výsledky merania hluku pri prejazde sú označené ako porovnateľné,
- kapitola 4 rozhodnutia 2006/66/ES,
- kapitola 4 rozhodnutia 2008/232/ES.

V prípade nákladných vozňov, ktorých parametre v porovnaní s referenčným typom sa nachádzajú v povolenom rozsahu podľa tabuľky 7, sa hraničné hodnoty pre hluk pri prejazde uvedené v bode 4.2.3. považujú v prípade tejto jednotky za dodržané bez ďalšieho overovania.

Tabuľka 7

**Povolené odchýlky nákladných vozňov na vyňatie z overenia**

Parameter	Povolená odchýlka (v porovnaní s referenčnou jednotkou)
Max. rýchlosť jednotky	akákoľvek rýchlosť do 160 km/h
Typ kolesa	iba ak je rovnako alebo menej hlučné (akustické vlastnosti kolies podľa prílohy E k norme EN 13979-1:2011)
Vlastná hmotnosť vozňa	iba v rozsahu + 20 %/– 5 %
Brzdový klátik	iba ak odchýlka nespôsobuje vyššie emisie hluku

7. IMPLEMENTÁCIA

7.1. Uplatnenie tejto TSI na nové subsystémy

Pozri článok 8 tohto nariadenia.

▼ **M1****7.2. Uplatňovanie tejto TSI na existujúce subsystémy**

Zásady, ktoré majú uplatňovať žiadatelia a subjekty udeľujúce povolenia v prípade úprav existujúcich železničných koľajových vozidiel alebo ich typu sú vymedzené v bode 7.1.2 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 1302/2014 a v oddiele 7.2 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 321/2013.

**7.2.1. Ustanovenia pre úpravy existujúcich železničných koľajových vozidiel alebo ich typu**

Žiadateľ musí zabezpečiť, že hladiny hluku zo železničných koľajových vozidiel po úprave naďalej neprekračujú limity stanovené v TSI, ktorá bola v platnosti, keď boli predmetné železničné koľajové vozidlá povolené prvýkrát. Ak v čase prvého povolenia neexistovala TSI, žiadateľ musí zabezpečiť, že hladiny hluku po úprave železničných koľajových vozidiel sa buď nezvýšili, alebo neprekračujú limity stanovené v rozhodnutí 2006/66/ES alebo v rozhodnutí 2002/735/ES.

Ak je potrebné posúdenie, obmedzí sa na posúdenie základných parametrov ovplyvnených úpravou.

Ak sa používa zjednodušené hodnotenie, pôvodná jednotka môže predstavovať referenčnú jednotku v súlade s ustanoveniami bodu 6.2.3.

Nahradenie celej jednotky alebo vozidla (vozidiel) v rámci jednotky (napríklad nahradenie po závažnom poškodení) si nevyžaduje posudzovanie zhody s touto TSI, ak jednotka alebo vozidlo (vozidlá) sú identické s tými, ktoré nahrádzajú.

**7.2.2. Dodatočné ustanovenia pre uplatňovanie tejto TSI na existujúce nákladné vozne**

Obmedzenie prevádzky uvedené v článku 5a tohto nariadenia sa neuplatňuje na nákladné vozne prevádzkované najmä na tratiach so sklonom viac ako 40 ‰, nákladné vozne s maximálnou prevádzkovou rýchlosťou vyššou ako 120 km/h, nákladné vozne s maximálnym zaťažením nápravy vyšším ako 22,5 t, nákladné vozne prevádzkované výlučne z dôvodu prác na infraštruktúre a nákladné vozne použité v nehodových pomocných vlakoch.

Ak je nákladný vozeň vybavený tichšími brzdovými klátikmi, ako je to vymedzené v bode 7.2.2.1, a do nákladného vozňa nie sú pridané žiadne dodatočné zdroje hluku, potom sa predpokladá, že požiadavky v bode 4.2.3 sú splnené bez ďalšieho skúšania.

**7.2.2.1. Tichšie brzdové klátiky**

Tichší brzdový klátik je brzdový klátik patriaci do niektorej z týchto kategórií:

— brzdový klátik uvedený v dodatku G nariadenia (EÚ) č. 321/2013,

— brzdový klátik posudzovaný v súlade s postupom uvedeným v dodatku F tejto TSI.

**7.2.2.2. Nákladné vozne prevádzkované na tichších tratiach**

V rámci svojej oblasti používania sa môžu na tichších tratiach prevádzkovať nákladné vozne patriace do niektorej z týchto kategórií:

**▼ M1**

- nákladné vozne s vyhlásením ES o overení podľa rozhodnutia Komisie 2006/66/ES o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „koľajové vozidlá – hluk“ transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy,
- nákladné vozne s vyhlásením ES o overení podľa rozhodnutia Komisie 2011/229/EÚ o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „koľajové vozidlá – hluk“ transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy,
- nákladné vozne s vyhlásením ES o overení podľa tejto TSI,
- nákladné vozne vybavené tichšími brzdovými klátkami, ako je to vymedzené v bode 7.2.2.1, alebo brzdovými kotúčmi pre funkciu prevádzkového brzdenia,
- nákladné vozne vybavené kompozitnými brzdovými klátkami uvedenými v dodatku E pre funkciu prevádzkového brzdenia. Prevádzka týchto nákladných vozňov na tichších tratiach sa obmedzuje v súlade s podmienkami opísanými v tomto dodatku.

**▼ B**7.3. **Špecifické prípady**7.3.1. *Úvod*

Špecifické prípady, ako sú uvedené v bode 7.3.2, sa označujú ako:

- a) prípady P: permanent – permanentné prípady;
- b) prípady T: temporary – dočasné prípady.

7.3.2. *Zoznam špecifických prípadov***▼ M1**7.3.2.1. **Špecifické prípady**

- a) Špecifický prípad Estónsko, Fínsko, Litva, Lotyšsko, Poľsko a Slovensko

(„P“) V prípade jednotiek, ktoré sa používajú spoločne s tretími krajinami a ktorých rozchod koľaje sa líši od rozchodu koľaje hlavnej železničnej siete v rámci Únie, je povolené uplatňovať vnútroštátne technické predpisy namiesto požiadaviek v tejto TSI.

- b) Špecifický prípad Fínsko

(„T“) Rozhodnutie 2011/229/EÚ sa môže aj naďalej uplatňovať na nákladné vozne, ktoré sa majú použiť iba na území Fínska, a dovtedy, kým sa nenájde príslušné technické riešenie v súvislosti s náročnými zimnými podmienkami, no v každom prípade najneskôr do 31. decembra 2032. To nebráni nákladným vozňom z ostatných členských štátov, aby jazdili v rámci fínskej siete.

**▼ B**7.3.2.2. **Limity pre hluk pri státi (bod 4.2.1)**

- a) Špecifický prípad Fínsko

(„T“) Pre osobné a nákladné vozne vybavené dieselovým generátorom na napájanie elektrickou energiou s výkonom vyšším ako 100 kW, ktoré sú určené výlučne na prevádzku v železničnej sieti Fínska, sa môže hraničná hodnota pre hluk pri státi  $L_{pAeq,T[unit]}$  uvedená v tabuľke 2 zvýšiť na 72 dB.

▼ **M1**▼ **B**

## b) Špecifický prípad Spojené kráľovstvo pre Veľkú Britániu

(„P“) Pre DMJ, ktoré sú určené výlučne na prevádzku v železničnej sieti Veľkej Británie, sa môže hraničná hodnota pre hluk pri státi  $L_{pAeq,T[unit]}$  uvedená v tabuľke 2 zvýšiť na 77 dB.

Tento špecifický prípad sa nevzťahuje na DMJ, ktoré sú určené výlučne na prevádzku na vysokorýchlostnej železničnej sieti 1.

## c) Špecifický prípad Spojené kráľovstvo pre Veľkú Britániu

(„T“) Pre jednotky, ktoré sú určené výlučne na prevádzku na železničnej sieti Veľkej Británie, sa hraničné hodnoty  $L_{pAeq,T}$  vzhľadom k hlavnému vzduchovému kompresoru, uvedené v tabuľke 2, neuplatňujú. Namerané hodnoty sa predložia národnému bezpečnostnému orgánu Spojeného kráľovstva.

Tento špecifický prípad sa nevzťahuje na jednotky, ktoré sú určené výlučne na prevádzku na vysokorýchlostnej železničnej sieti 1.

## 7.3.2.3. Limity pre hluk pri rozjazde (bod 4.2.2)

## a) Špecifický prípad Švédsko

(„T“) Pre rušne s celkovým trakčným výkonom vyšším ako 6 000 kW a maximálnym zaťažením nápravy vyšším ako 25 t sa môžu hraničné hodnoty pre hluk pri rozjazde  $L_{pAF,max}$  uvedené v tabuľke 3 zvýšiť až na 89 dB.

## b) Špecifický prípad Spojené kráľovstvo pre Veľkú Britániu

(„P“) Pre jednotky uvedené v tabuľke 8, ktoré sú určené výlučne na prevádzku na železničnej sieti Veľkej Británie, sa hraničná hodnota pre hluk pri rozjazde  $L_{pAF,max}$  uvedená v tabuľke 3 môže zvýšiť až na hodnotu stanovenú v tabuľke 8.

Tabuľka 8

**Hraničné hodnoty pre hluk pri rozjazde týkajúce sa špecifického prípadu Spojené kráľovstvo pre Veľkú Britániu**

Katégoria subsystému železničné koľajové vozidlá	$L_{pAF,max}$ [dB]
Elektrické rušne s celkovým trakčným výkonom $P < 4\,500$ kW	83
Diesellové rušne $P < 2\,000$ kW na výstupnom hriadelí motora	89
DMJ	85

Tento špecifický prípad sa nevzťahuje na jednotky, ktoré sú určené výlučne na prevádzku na vysokorýchlostnej železničnej sieti 1.

▼ **M1**

## 7.3.2.4. Limity pre hluk pri prejazde (bod 4.2.3)

## a) Špecifický prípad tunel pod Lamanšským prielivom

(„P“) Pre tunel pod Lamanšským prielivom sa limity pre hluk pri prejazde neuplatňujú na nákladné vozne určené na prepravu ťažkých nákladných vozidiel medzi Coquelles (Francúzsko) a Folkestone (Spojené kráľovstvo).

▼ **M1**

## b) Špecifický prípad Švédsko

(„T“) Pre rušne s celkovým trakčným výkonom vyšším ako 6 000 kW a maximálnym zaťažením nápravy vyšším ako 25 t sa môžu hraničné hodnoty pre hluk pri prejazde  $L_{pAeq,TP}$  (80 km/h) uvedené v tabuľke 4 zvýšiť až na 85 dB.

7.4. **Konkrétne pravidlá implementácie**7.4.1. *Konkrétne pravidlá implementácie pre uplatňovanie tejto TSI na existujúce nákladné vozne (bod 7.2.2)*

## a) Konkrétne pravidlá implementácie pre uplatňovanie tejto TSI na existujúce nákladné vozne v tuneli pod Lamanšským prielivom

(„P“) Pri výpočte priemerného ročného denného počtu nákladných vlakov prevádzkovaných počas noci sa nezohľadňujú nákladné vlaky zložené z vozňov určených na prepravu ťažkých nákladných vozidiel na trati medzi Coquelles (Francúzsko) a Folkestone (Spojené kráľovstvo).

## b) Konkrétne pravidlá implementácie pre uplatňovanie tejto TSI na existujúce nákladné vozne vo Fínsku a Švédsku

(„T“) Koncepcia tichších tratí sa na fínske a švédske siete neuplatňuje až do 31. decembra 2032 z dôvodu neistôt spojených s prevádzkou s kompozitnými brzdovými klátikmi v náročných zimných podmienkach. To nebráni nákladným vozňom z ostatných členských štátov, aby jazdili v rámci fínskej a švédskej siete.

7.4.2. *Konkrétne pravidlá implementácie pre nákladné vozne prevádzkované na tichších tratiach (bod 7.2.2.2)*

## a) Konkrétne pravidlá implementácie pre nákladné vozne prevádzkované na tichších tratiach v Belgicku

(„T“) Okrem nákladných vozňov uvedených v bode 7.2.2.2 sa môžu na tichších tratiach na území Belgicka prevádzkovať tieto existujúce nákladné vozne:

— nákladné vozne s obručovými kolesami do 31. decembra 2026,

— nákladné vozne, ktoré si vyžadujú inštaláciu limitného ventilu, aby mohli byť liatinové klátiky nahradené kompozitnými brzdovými klátikmi, do 31. decembra 2026,

— nákladné vozne s liatinovými klátikmi, ktoré si vyžadujú nahradenie kolies kolesami zodpovedajúcimi požiadavkám stanoveným v norme EN 13979-1:2003+A2:2011, aby mohli byť dodatočne modernizované kompozitnými brzdovými klátikmi, do 31. decembra 2026.

## b) Konkrétne pravidlá implementácie pre nákladné vozne prevádzkované na tichších tratiach v tuneli pod Lamanšským prielivom

(„P“) Okrem nákladných vozňov uvedených v bode 7.2.2.2 sa môžu na tichších tratiach v tuneli pod Lamanšským prielivom prevádzkovať tieto existujúce nákladné vozne:

nákladné vozne určené na prepravu ťažkých nákladných vozidiel medzi Coquelles (Francúzsko) a Folkestone (Spojené kráľovstvo).

▼ M1

- c) Konkrétne pravidlá implementácie pre nákladné vozne prevádzkované na tichších tratiach v Česku.

(„T“) Okrem nákladných vozňov uvedených v bode 7.2.2.2 sa môžu na tichších tratiach na území Česka prevádzkovať tieto existujúce nákladné vozne:

- nákladné vozne s obručovými kolesami do 31. decembra 2026,
- nákladné vozne s ložiskami 59 V do 31. decembra 2034,
- nákladné vozne, ktoré si vyžadujú inštaláciu limitného ventilu, aby mohli byť liatinové klátiky nahradené kompozitnými brzdovými klátikmi, do 31. decembra 2034,
- nákladné vozne s konfiguráciou bŕzd 1 Bg alebo 1 Bgu vybavené klátikovými brzdami zo sivej liatiny do 31. decembra 2036,
- nákladné vozne s liatinovými klátikmi, ktoré si vyžadujú nahradenie kolies kolesami zodpovedajúcimi požiadavkám stanoveným v norme EN 13979-1:2003+A2:2011, aby mohli byť dodatočne modernizované kompozitnými brzdovými klátikmi, do 31. decembra 2029.

Okrem toho povinnosť používať kompozitné brzdové klátiky na tichších tratiach neplatí do 31. decembra 2030 pre tie existujúce nákladné vozne, ktorých sa netýka päť bodov uvedených vyššie a pre ktoré neexistuje riešenie na nahradenie liatinových brzdových klátikov jedna k jednej.

- d) Konkrétne pravidlá implementácie pre nákladné vozne prevádzkované na tichších tratiach vo Francúzsku

(„T“) Okrem nákladných vozňov uvedených v bode 7.2.2.2 sa môžu na tichších tratiach na území Francúzska prevádzkovať tieto existujúce nákladné vozne:

- nákladné vozne s konfiguráciou bŕzd 1 Bg alebo 1 Bgu vybavené liatinovými brzdovými klátikmi do 31. decembra 2030,
- nákladné vozne vybavené malými kolesami (s priemerom do 920 mm) do 31. decembra 2030.

- e) Konkrétne pravidlá implementácie pre nákladné vozne prevádzkované na tichších tratiach v Taliansku

(„T“) Okrem nákladných vozňov uvedených v bode 7.2.2.2 sa môžu na tichších tratiach na území Talianska prevádzkovať tieto existujúce nákladné vozne:

- nákladné vozne s obručovými kolesami do 31. decembra 2026,
- nákladné vozne, ktoré si vyžadujú inštaláciu limitného ventilu, aby mohli byť liatinové klátiky nahradené kompozitnými brzdovými klátikmi, do 31. decembra 2026,

▼ M1

- nákladné vozne s liatinovými klátikmi, ktoré si vyžadujú nahradenie kolies kolesami zodpovedajúcimi požiadavkám stanoveným v norme EN 13979-1:2003+A2:2011, aby mohli byť dodatočne modernizované kompozitnými brzdovými klátikmi, do 31. decembra 2026.

Okrem toho povinnosť používať kompozitné brzdové klátiky na tichších tratiach neplatí do 31. decembra 2030 pre tie existujúce nákladné vozne, ktorých sa netýkajú tri body uvedené vyššie a pre ktoré neexistuje riešenie na nahradenie liatinových brzdových klátikov jedna k jednej.

- f) Konkrétne pravidlá implementácie pre nákladné vozne prevádzkované na tichších tratiach v Poľsku

(„T“) Okrem nákladných vozňov uvedených v bode 7.2.2.2 sa môžu na tichších tratiach na území Poľska do 31. decembra 2036 prevádzkovať tieto existujúce nákladné vozne:

- nákladné vozne s obručovými kolesami,
- nákladné vozne s konfiguráciou bŕzd 1 Bg alebo 1 Bgu vybavené liatinovými klátikmi,
- nákladné vozne určené na prepravu „S“ vybavené brzdami „SS“ s liatinovými klátikmi,
- nákladné vozne vybavené liatinovými klátikmi a určené na prepravu „SS“, pre ktorú by si dodatočné vybavenie brzdovými klátikmi LL vyžadovalo nahradenie kolies kolesami zodpovedajúcimi norme EN 13979-1:2003+A2:2011 a limitným ventilom.

- g) Konkrétne pravidlá implementácie pre nákladné vozne prevádzkované na tichších tratiach na Slovensku

(„T“) Okrem nákladných vozňov uvedených v bode 7.2.2.2 sa môžu na tichších tratiach na území Slovenska prevádzkovať tieto existujúce nákladné vozne:

- nákladné vozne s obručovými kolesami do 31. decembra 2026,
- nákladné vozne s podvozkom typu 26-2.8 vybavené liatinovými klátikmi P10 do 31. decembra 2036,
- nákladné vozne, ktoré si vyžadujú inštaláciu limitného ventilu, aby mohli byť liatinové klátiky nahradené kompozitnými brzdovými klátikmi, do 31. decembra 2036.

(„P“) nákladné vozne s podvozkom 2TS určené na prepravu medzi Slovenskom a tretími krajinami pomocou výmeny podvozku v pohraničnej stanici.

- h) Konkrétne pravidlá implementácie pre nákladné vozne prevádzkované na tichších tratiach v Spojenom kráľovstve pre Veľkú Britániu

(„P“) Pre jednotky určené na prevádzku výlučne v sieti Veľkej Británie, kde sú existujúce nákladné vozne vybavené kompozitnými brzdovými klátikmi uverejnenými v GMGN 2688, je povolená prevádzka na tichších tratiach.



**▼ M1**

(„T“) Na tichších tratiach je povolená prevádzka týchto typov existujúcich nákladných vozňov vybavených liatinovými brzdovými klátkami určených na prevádzku v sieti Veľkej Británie:

- nákladné vozne vybavené brzdovým systémom iným ako UIC, pre ktoré neexistujú kompatibilné tiché brzdové klátky na dodatočné vybavenie, do 31. decembra 2030,
- nákladné vozne s projektovanou brzdou dráhou 810 metrov alebo kratšou od 60 mph v režime brzdzenia G (preprava tovaru)/75 mph v režime brzdzenia P (preprava osôb), ak sú tieto nákladné vozne prevádzkované vo vlaku spolu s inými nákladnými vozňami, ktorých brzdna dráha je v súlade s príslušnými technickými normami v Spojenom kráľovstve, do 31. decembra 2030,
- nákladné vozne používané výlučne na prepravu jadrových produktov do 31. decembra 2050.

**▼ B***Dodatok A***Otvorené body****▼ M1**

Prvok subsystému železničných koľajových vozidiel	Ustanovenie tejto TSI	Technické hľadisko, ktoré nie je zahrnuté v tejto TSI	Poznámky
Tichší brzdový klátik	7.2.2.1 a dodatok F	Posúdenie akustických vlastností brzdových klátikov	Dostupné alternatívne technické riešenia (pozri bod 7.2.2)

**▼ B***Dodatok B***Normy, na ktoré sa odkazuje v tejto TSI**

TSI		Norma	
Posudzované vlastnosti		Odkazy na povinné normy	Kapitola
Hluk pri státi	4.2.1	—	—
	6.2.2.1	EN ISO 3095:2013	5
Hluk pri rozjazde	4.2.2	—	—
	6.2.2.2	EN ISO 3095:2013	7
Hluk pri prejazde	4.2.3	EN ISO 3095:2013	6
	6.2.2.3	EN ISO 3095:2013	6
Vnútorný hluk na stanovišti rušňovodiča	4.2.4	—	—
	6.2.2.4	EN 15892:2011	všetky
Zjednodušené hodnotenie	6.2.3	EN 13979-1:2011	príloha E



*Dotatok C*

**Posudzovanie subsystému železničné koľajové vozidlá**

Vlastnosti, ktoré sa majú posudzovať podľa špecifikácie v oddiele 4.2					Osobitý postup posudzovania
Prvok subsystému železničné koľajové vozidlá	Bod	Preskúmanie návrhu	Typová skúška	Bežná skúška	Bod
Hluk pri státi	4.2.1	X (*)	X	neuplatňuje sa	6.2.2.1
Hluk pri rozjazde	4.2.2	X (*)	X	neuplatňuje sa	6.2.2.2
Hluk pri prejazde	4.2.3	X (*)	X	neuplatňuje sa	6.2.2.3
Vnútorný hluk na stanovišti rušňovodiča	4.2.4	X (*)	X	neuplatňuje sa	6.2.2.4

(\*) Iba ak sa uplatňuje zjednodušené hodnotenie podľa bodu 6.2.3.

▼ **M1***Dodatok D***Tichšie trate****D.1 Identifikácia tichších tratí**

V súlade s článkom 5c bodom 1 tohto nariadenia predložia členské štáty Železničnej agentúre Európskej únie (ďalej len „agentúra“) zoznam tichších tratí vo formáte, ktorý používateľom s IT nástrojmi umožňuje ďalšie spracovanie. Zoznam obsahuje aspoň tieto informácie:

— Začiatkové a koncové body tichších tratí a ich zodpovedajúce úseky, s použitím geografického kódu pozície podľa registra uvedeného vo vykonávacom rozhodnutí Komisie 2014/880/EÚ<sup>(1)</sup> (RINF). Ak sa niektorý z týchto bodov nachádza na hraniciach členského štátu, uvedie sa to.

— Identifikácia úsekov tvoriacich tichšiu trať

Zoznam sa predloží podľa tohto vzoru:

Tichšia trať	Úseky trate	Jedinečné identifikačné číslo úseku	Tichšia trať sa začína/končí na hraniciach členského štátu
Bod A – bod E	Bod A – bod B	201	Áno BOD E (krajina Y)
	Bod B – bod C	202	
	Bod C – bod D	203	
	Bod D – bod E	204	
Bod F – bod I	Bod F – bod G	501	Nie
	Bod G – bod H	502	
	Bod H – bod I	503	

Okrem toho môžu členské štáty dobrovoľne predložiť aj mapy tichších tratí. Všetky zoznamy a mapy sa uverejnia na webovom sídle agentúry (<http://www.era.europa.eu>) najneskôr deväť mesiacov od 27.5.2019.

Do rovnakého dátumu agentúra informuje Komisiu o zoznamoch a mapách tichších tratí. Komisia príslušne informuje členské štáty prostredníctvom výboru uvedeného v článku 51 smernice (EÚ) 2016/797.

**D.2 Aktualizácia tichších tratí**

Údaje o nákladnej preprave použité na aktualizáciu tichších tratí v súlade s článkom 5c bodom 2 tohto nariadenia sa týkajú troch posledných rokov pred aktualizáciou, za ktoré sú údaje dostupné. Ak sa nákladná doprava v niektorom roku pre výnimočné okolnosti líši od priemeru viac ako o 25 %, dotknutý členský štát môže vypočítať priemernú hodnotu na základe hodnôt zo zvyšných dvoch rokov. Členské štáty oznámia agentúre aktualizované tichšie trate.

<sup>(1)</sup> Vykonávacie rozhodnutie Komisie 2014/880/EÚ z 26. novembra 2014 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry a o zrušení vykonávacieho rozhodnutia 2011/633/EÚ (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 489).

**▼ M1**

Trate označené ako tichšie zostanú tichšími aj po aktualizácii, ak sa v príslušnom období objem prepravy neznížil o viac ako 50 % a ak priemerný denný počet nákladných vlakov prevádzkovaných počas noci neklesne pod 12.

V prípade nových a modernizovaných tratí sa očakávaná intenzita dopravy použije na určenie týchto tratí ako tichšie trate.

Agentúra uverejní aktualizované tichšie trate na svojom webovom sídle (<http://www.era.europa.eu>) najneskôr tri mesiace po ich prijatí a uplatňujú sa od najbližšej decembrovej zmeny cestovného poriadku nasledujúceho roku po ich uverejnení.

Agentúra informuje Komisiu o všetkých zmenách tichších tratí. Komisia príslušne informuje členské štáty o týchto zmenách prostredníctvom výboru uvedeného v článku 51 smernice (EÚ) 2016/797.

▼ **M1***Dodatok E***Staré kompozitné brzdové klátky****E.1 Staré kompozitné brzdové klátky na medzinárodné použitie**

Existujúce nákladné vozne vybavené brzdovými klátkami uvedené ďalej sa môžu používať na tichších tratiach v rámci svojej oblasti použitia až do príslušného dátumu uvedeného v dodatku N normy UIC 541-4.

Výrobca/názov výrobku	Označenie/typ klátika	Typ koeficientu trenia
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe – sintrované)
Jurid	738	K (Fe – sintrované)

Nákladné vozne vybavené starými kompozitnými brzdovými klátkami, ktoré nie sú uvedené v tabuľke vyššie, ale už majú povolenie na medzinárodnú dopravu v súlade s ustanoveniami rozhodnutia 2004/446/ES alebo rozhodnutia 2006/861/ES, sa môžu aj naďalej používať bez časového obmedzenia na území, pre ktoré dané povolenie platí.

**E.2 Staré kompozitné brzdové klátky na vnútroštátne použitie**

Existujúce nákladné vozne vybavené brzdovými klátkami uvedenými ďalej sa môžu používať len v železničných sieťach vrátane tichších tratí príslušných členských štátov v rámci svojej oblasti použitia.

Výrobca/názov výrobku	Označenie/typ klátika	Členský štát	Poznámky
Cobra/Wabco	V133	Taliansko	
Cofren	S153	Švédsko	
Cofren	128	Švédsko	
Cofren	229	Taliansko	
ICER	904	Španielsko, Portugalsko	
ICER	905	Španielsko, Portugalsko	
Jurid	838	Španielsko, Portugalsko	

▼ **M1**

*Dodatok F*

**Posúdenie akustických vlastností brzdového klátika**

Účelom tohto postupu je preukázať akustické vlastnosti kompozitného brzdového klátika na úrovni komponentu interoperability.

Tento postup je otvoreným bodom v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797.