

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2019/774

zo 16. mája 2019,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1304/2014, pokiaľ ide o uplatňovanie technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – hluk“ na existujúce nákladné vozne

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 5 ods. 11,

keďže:

- (1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/EÚ ⁽²⁾ (smernica o environmentálnom hluku) slúži ako základ pre vývoj a dokončenie existujúceho súboru opatrení Spoločenstva týkajúcich sa hluku spôsobovaného okrem iného železničnými vozidlami.
- (2) Ako vyplýva z hodnotenia smernice o environmentálnom hluku ⁽³⁾ a zo správy o vykonávaní smernice o environmentálnom hluku ⁽⁴⁾, environmentálny hluk, a najmä hluk zo železničnej dopravy, predstavuje naďalej závažnú hrozbu pre zdravie ľudí.
- (3) Hoci smernica o environmentálnom hluku sa vo všeobecnosti týka tratí s viac ako 30 000 vlakmi (osobnými a nákladnými), pri vypracovaní koncepcie „tichších tratí“ bolo potrebné vziať do úvahy trate s významnou nákladnou dopravou počas noci.
- (4) Existuje riziko, že nadmerné hladiny hluku zo železničnej dopravy by mohli viesť k nekoordinovanej jednostrannej činnosti zo strany niektorých členských štátov. Takéto opatrenia by mohli mať nepriaznivé účinky na európske hospodárstva a mohli by vyústiť do spätného presunu zo železničnej dopravy na cestnú. Okrem toho by takéto činnosti mohli narušiť interoperabilitu železníc Únie. Keďže železničná nákladná doprava v Únii je v prevažnej miere medzinárodná, vyžaduje sa riešenie problému na európskej úrovni.
- (5) Uplatňovaním technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – hluk“ železničného systému v Únii (ďalej len „TSI – hluk“), ako sa uvádza v nariadení Komisie (EÚ) č. 1304/2014 ⁽⁵⁾, na existujúce nákladné vozne by sa teda mali maximálne hladiny emisií hluku významne znížiť. K najúčinnjším spôsobom zmierňovania hluku zo železničnej dopravy patrí dodatočné vybavenie existujúcich nákladných vozňov kompozitnými brzdovými kládkami. Týmto technickým riešením sa hluk zo železničnej dopravy znižuje až o 10 dB, čo predstavuje päťdesiatpercentné zníženie hluku počuteľného ľuďmi.
- (6) Komisia požiadala 22. septembra 2017 Železničnú agentúru Európskej únie (ďalej len „agentúra“) o vydanie odporúčania podľa článku 5 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797 k revízii TSI – hluk s úmyslom špecifikovať uplatňovanie TSI – hluk na existujúce nákladné vozne v rámci stratégie „tichšie trate“ a zjednotiť TSI – hluk so smernicou (EÚ) 2016/797.
- (7) Problematika hluku zo železničnej nákladnej dopravy by sa mala riešiť vtedy, keď tento hluk predstavuje závažné rušenie a ohrozenie zdravia. Z tohto dôvodu a preto, že obzvlášť rušivé sú nákladné vlaky prevádzkované v noci, by sa malo vypracovať vymedzenie tichšej trate s prihliadnutím na intenzitu nákladnej železničnej dopravy počas noci.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Pracovný dokument útvarov Komisie „Hodnotenie smernice 2002/49/ES, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku, v kontexte programu REFIT“ [SWD(2016) 454 final].

⁽⁴⁾ Správa Komisie Európskemu Parlamentu a Rade o vykonávaní smernice o environmentálnom hluku v súlade s článkom 11 smernice 2002/49/ES [COM(2017) 151 final].

⁽⁵⁾ 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 (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 421).

- (8) Dátum, od ktorého by sa mali uplatňovať tichšie trate, by sa mal stanoviť na základe niekoľkých parametrov, ku ktorým patria napríklad pokrok pri dodatočnom vybavení v jednotlivých členských štátoch, miera obnovy vozového parku železničnej nákladnej dopravy, cyklus údržby nákladných vozňov, výrobná kapacita výrobcov kompozitných brzdových klátikov a dostupnosť dielní. Tento dátum by mal byť takisto zosúladený s opakujúcimi sa zmenami cestovného poriadku v súlade s prílohou VII k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ⁽⁶⁾.
- (9) Keďže intenzita dopravy môže podliehať variáciám, zoznam tichších tratí by sa mal pravidelne aktualizovať tak, aby sa zohľadňovali zmeny a zároveň sa zabezpečil stabilný rámec počas obdobia niekoľkých rokov. Preto by bolo vhodné, keby členské štáty po 8. decembra 2024 aktualizovali zoznam tichších tratí minimálne každých päť rokov. Pred prvou aktualizáciou by okrem toho mala Komisia vyhodnotiť pokrok dosiahnutý pri dodatočnom vybavení a vplyv zavedenia tichších tratí na odvetvie železničnej nákladnej dopravy.
- (10) Na základe pripomienok od niektorých zainteresovaných strán súvisiacich s prevádzkou vozňov vybavených kompozitnými brzdovými klátikmi za severských zimných podmienok by Komisia za pomoci agentúry mala aj naďalej analyzovať vzniknuté problémy a možnosti ich riešenia. Do júna 2020 by mala posúdiť potrebu zmeny tejto TSI – prípadne formou výnimky, ktorá by aj naďalej umožňovala prevádzku obmedzeného počtu vozňov s liatinovými brzdovými klátikmi na tichších tratiach tak, aby sa nenarušila cezhraničná nákladná železničná doprava do dotknutých severských regiónov a z nich. Podľa odhadov švédskych orgánov celkový počet vozňov používaných v tomto druhu prepravy neprekračuje 17 500.
- (11) Zavedenie tichších tratí by malo byť doplnením ďalších akcií na úrovni Únie, ktoré sú zamerané na zníženie hluku zo železničnej nákladnej dopravy, ako sú napríklad financovanie dodatočného vybavenia z Nástroja na prepájanie Európy⁽⁷⁾ a fondov EŠIF⁽⁸⁾, systémy poplatkov za prístup na trať v závislosti od emisií hluku⁽⁹⁾ a vývoj nových technických riešení v rámci iniciatívy Shift2Rail⁽¹⁰⁾.
- (12) Pri zabezpečovaní efektívneho zavádzania tichších tratí by mali príslušné vnútroštátne orgány úzko spolupracovať.
- (13) Keďže zmeny majú priamy vplyv na sociálne prostredie zamestnancov sektora, ako aj na zákazníkov železničnej nákladnej dopravy, uskutočnili sa konzultácie so sociálnymi partnermi a zákazníkmi železničnej nákladnej dopravy, ako sa to vyžaduje v článkoch 6 a 7 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796⁽¹¹⁾.
- (14) Počas revízie tejto TSI, ktorú vykonala agentúra, sa uskutočnilo posúdenie vplyvu podľa článku 5 smernice (EÚ) 2016/797.
- (15) Agentúra vydala 29. mája 2018 odporúčanie k zmenám TSI – hluk týkajúcim sa uplatňovania jej ustanovení na existujúce vozne.
- (16) Dňa 29. novembra 2018 vydala ďalšie odporúčanie k zmene TSI – hluk s cieľom zosúladiť toto nariadenie so smernicou (EÚ) 2016/797.
- (17) Podľa delegovaného rozhodnutia Komisie (EÚ) 2017/1474⁽¹²⁾ by z TSI malo byť zjavné, či je po notifikácii orgánov posudzovania zhody na základe predchádzajúcej verzie TSI potrebná ďalšia notifikácia a či by nebol vhodný zjednodušený postup notifikácie. Týmto nariadením sa zavádzajú len obmedzené zmeny, takže ďalšia notifikácia príslušných orgánov, ktoré boli notifikované na základe predchádzajúcej verzie TSI, by už nemala byť potrebná.

⁽⁶⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

⁽⁷⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 z 11. decembra 2013 o zriadení Nástroja na prepájanie Európy, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušujú sa nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 129).

⁽⁸⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1300/2013 zo 17. decembra 2013 o Kohéznom fonde, ktorým sa zrušuje nariadenie Rady (ES) č. 1084/2006 (Ú. v. EÚ L 347, 20.12.2013, s. 281) a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1301/2013 zo 17. decembra 2013 o Európskom fonde regionálneho rozvoja a o osobitných ustanoveniach týkajúcich sa cieľa Investovanie do rastu a zamestnanosti, a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1080/2006 (Ú. v. EÚ L 347, 20.12.2013, s. 289).

⁽⁹⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/429 z 13. marca 2015, ktorým sa stanovujú spôsoby uplatňovania spolplatňovania nákladov súvisiacich s pôsobením hluku (Ú. v. EÚ L 70, 14.3.2015, s. 36).

⁽¹⁰⁾ Nariadenie Rady (EÚ) č. 642/2014 zo 16. júna 2014, ktorým sa zriaďuje spoločný podnik Shift2Rail (Ú. v. EÚ L 177, 17.6.2014, s. 9).

⁽¹¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004 (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 1).

⁽¹²⁾ Delegované rozhodnutie Komisie (EÚ) 2017/1474 z 8. júna 2017, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797, pokiaľ ide o špecifické ciele týkajúce sa navrhovania, prijímania a revízie technických špecifikácií interoperability (Ú. v. EÚ L 210, 15.8.2017, s. 5).

- (18) Týmto nariadením sa mení TSI – hlučnosť, aby sa dosiahla lepšia interoperabilita železničného systému Únie, skvalitnila a rozvinula medzinárodná železničná doprava a aby sa prispelo k postupnému vytváraniu vnútorného trhu a aby sa TSI – hlučnosť doplnila vzhľadom na základné požiadavky. Vďaka tomu bude možné dosiahnuť ciele a splniť základné požiadavky stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES ⁽¹³⁾ a smernici (EÚ) 2016/797. Preto by sa toto nariadenie malo priamo uplatňovať vo všetkých členských štátoch vrátane tých, ktoré v zmysle článku 57 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797 oznámili agentúre a Komisii predĺženie obdobia jej transpozície a naďalej uplatňujú smernicu 2008/57/ES najneskôr do 15. júna 2020. Notifikované orgány vykonávajúce svoju činnosť v zmysle smernice 2008/57/ES v členských štátoch, ktoré predĺžili obdobie transpozície, by mali mať možnosť vydávať v súlade s týmto nariadením osvedčenie ES o overení dovtedy, kým smernica 2008/57/ES platí v tých členských štátoch, v ktorých majú sídlo.
- (19) Nariadenie (EÚ) č. 1304/2014 by sa teda malo zmeniť tak, aby sa toto nariadenie zjednotilo so smernicou (EÚ) 2016/797 a uplatňovalo na existujúce nákladné vozne v rámci stratégie tichších tratí, a aby sa poskytol postup na posudzovanie akustických vlastností kompozitných brzdových klátikov. Tento postup by sa mal stať, ako sa uvádza v tejto zmene, otvoreným bodom v zmysle článku 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797.
- (20) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného podľa článku 51 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/797,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EÚ) č. 1304/2014 sa mení takto:

1. Článok 5 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„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) odsek 2 písm. c) sa nahrádza takto:

„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.“

2. Článok 7 sa mení takto:

a) v odseku 4 sa odkaz „podľa článku 6 smernice 2008/57/ES“ nahrádza odkazom „podľa článku 5 smernice (EÚ) 2016/797/ES“;

b) v odseku 5 sa odkaz „smernice 2008/57/ES“ nahrádza odkazom „smernice (EÚ) 2016/797“;

3. Vkladajú sa tieto články 5a, 5b, 5c, 5d a 5e:

„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 (*), vyšší ako 12. Základom pre výpočet tohto

⁽¹³⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1).

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.

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.“

(*) 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).“

4. Príloha k nariadeniu (EÚ) č. 1304/2014 sa mení v súlade s prílohou k tomuto vykonávaciemu nariadeniu.

Článok 2

1. Notifikácie orgánov posudzovania zhody na účely nariadenia (EÚ) č. 1304/2014 zostávajú v platnosti na základe uvedeného nariadenia zmeneného týmto nariadením.
2. Orgány posudzovania zhody notifikované v súlade so smernicou 2008/57/ES môžu vydávať osvedčenia ES o overení v zmysle ustanovení tohto nariadenia dovtedy, kým sa v členských štátoch, v ktorých majú sídlo, podľa článku 57 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797 uplatňuje smernica 2008/57/ES a najneskôr do 15. júna 2020.

Článok 3

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 16. mája 2019,

Za Komisiu
predseda
Jean-Claude JUNKER

PRÍLOHA

Príloha k nariadeniu (EÚ) č. 1304/2014 sa mení takto:

1. V kapitole 1 sa text „smernici 2008/57/ES“ nahrádza textom „smernici (EÚ) 2016/797“.
2. V kapitole 1 sa oddiel 1.1 nahrádza takto:

„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 (*) (OPE TSI) sa táto TSI uplatňuje na prevádzku nákladných vozňov, ktoré sa používajú v rámci železničnej infraštruktúry označenej ako „tichšie trate“.

(*) 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).“

3. Kapitola 2 sa nahrádza takto:

„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.

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.“

4. Kapitola 3 sa nahrádza takto:

„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	Spôľahlivosť a použiteľnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická zlučiteľnosť	Prístupnosť
4.2.1	Limity pre hluk pri státi				1.4.4		

Bod	Základný parameter	Základné požiadavky					
		Bezpečnosť	Spoľahlivosť a použiteľnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická zlučiteľnosť	Prístupnosť
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“		

5. Kapitola 4 sa mení takto:

- a) v bode 4.2 sa odkaz „s článkom 5 ods. 5 a článkom 2 ods. 1 smernice 2008/57/ES“ nahrádza odkazom „s článkom 4 ods. 5 a článkom 2 ods. 13 smernice (EÚ) 2016/797“;
- b) Oddiel 4.3 sa nahrádza takto:

„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 státí,
- 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 státí.

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

- hluk pri prejazde.“

c) Oddiel 4.4 sa nahrádza takto:

„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 činností údržby nákladných vozňov, ak je na prístup do údržbárskych dielní 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.“.

d) Oddiel 4.5 sa nahrádza takto:

„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.“.

6. V kapitole 6 Posudzovanie zhody a overovanie ES v bode 6.2.2.3.2.1 Elektrické motorové jednotky, dieselové motorové jednotky, rušne a osobné vozne a v bode 6.2.2.3.2.2 Nákladné vozne sa text „V_{test}“ nahrádza textom „v_{test}“ (štyri nahradenia).

7. Kapitola 7 sa mení takto:

a) Odsek 7.2 sa nahrádza takto:

„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:

- 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 klátikmi, ako je to vymedzené v bode 7.2.2.1, alebo brzdovými kotúčmi pre funkciu prevádzkového brzdenia,
- nákladné vozne vybavené kompozitnými brzdovými klátikmi 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) Bod 7.3.2.1 sa nahrádza takto:

„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 dovedy, 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.“.

c) V bode 7.3.2.2 písm. a) sa vypúšťa druhý pododsek.

d) Bod 7.3.2.4 sa nahrádza takto:

„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).

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.“.

e) Dopĺňa sa tento oddiel 7.4:

„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“) Konceptia tichších tratí sa na fínske a švédske siete neuplatňuje až do 31. decembra 2032 z dôvodu neistôt spojených s prevádzkou s kompozitnými brzdovými klátkami 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 klátkami, do 31. decembra 2026,
- nákladné vozne s liatinovými klátkami, ktoré si vyžadujú nahradenie kolies kolesami zodpovedajúcimi požiadavkám stanoveným v norme EN 13979-1:2003+A2:2011, aby mohli byť dodatočne modernizované kompozitnými brzdovými klátkami, 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).

- 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 klátkami, do 31. decembra 2034,
- nákladné vozne s konfiguráciou brzd 1 Bg alebo 1 Bgu vybavené klátikovými brzdami zo sivej liatiny do 31. decembra 2036,
- nákladné vozne s liatinovými klátkami, ktoré si vyžadujú nahradenie kolies kolesami zodpovedajúcimi požiadavkám stanoveným v norme EN 13979-1:2003+A2:2011, aby mohli byť dodatočne modernizované kompozitnými brzdovými klátkami, 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 brzd 1 Bg alebo 1 Bgu vybavené liatinovými brzdovými klátkami 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,
- 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 brzd 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.

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

- nákladné vozne vybavené brzdovým systémom iným ako UIC, pre ktoré neexistujú kompatibilné tiché brzdové klátiky na dodatočné vybavenie, do 31. decembra 2030,
- nákladné vozne s projektovanou brzdnou dráhou 810 metrov alebo kratšou od 60 mph v režime brzdenia G (preprava tovaru)/75 mph v režime brzdenia P (preprava osôb), ak sú tieto nákladné vozne prevádzkované vo vlaku spolu s inými nákladnými vozňami, ktorých brzdná 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.“

8. V dodatku A Otvorené body sa text „Táto TSI neobsahuje žiadne otvorené body“ nahrádza touto tabuľkou:

„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)“

9. Dopĺňajú sa tieto doplnky D, E a F:

„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 (*) (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.

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.

(*) 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).

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	

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

*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.“
