

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/774**z dnia 16 maja 2019 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1304/2014 w zakresie stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 5 ust. 11,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ („dyrektywa w sprawie hałasu w środowisku”) stanowi podstawę do opracowania i uzupełnienia istniejącego zestawu środków wspólnotowych dotyczących hałasu emitowanego między innymi przez pojazdy kolejowe.
- (2) Hałas w środowisku, w szczególności hałas kolejowy, stanowi poważne zagrożenie dla zdrowia ludzi, jak wynika z oceny dyrektywy w sprawie hałasu w środowisku ⁽³⁾ oraz sprawozdania z wykonania tej dyrektywy ⁽⁴⁾.
- (3) Chociaż dyrektywa w sprawie hałasu w środowisku ma zasadniczo zastosowanie do tras z poziomem ruchu powyżej 30 000 pociągów, zarówno towarowych, jak i pasażerskich, przy opracowywaniu koncepcji „cichszych tras” konieczne było uwzględnienie tras, na których odnotowuje się znaczny ruch towarowy w porze nocnej.
- (4) Istnieje ryzyko, że zbyt wysoki poziom hałasu kolejowego może prowadzić do nieskoordynowanych jednostronnych działań niektórych państw członkowskich. Tego rodzaju środki mogłyby mieć negatywny wpływ na gospodarkę europejską i prowadzić do odwrotnego przechodzenia z transportu kolejowego na drogowy. Ponadto takie działania mogłyby podważyć interoperacyjność kolei Unii. Ponieważ większość kolejowych przewozów towarowych w Unii ma charakter międzynarodowy, konieczne jest rozwiązanie tego problemu na poziomie europejskim.
- (5) Stosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” dla systemu kolei w Unii (TSI „Hałas”), określonych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1304/2014 ⁽⁵⁾, w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych powinno zatem znacząco zmniejszyć maksymalne poziomy emisji hałasu. Jednym z najskuteczniejszych sposobów ograniczania hałasu kolejowego jest przezbijanie istniejących wagonów towarowych polegające na wyposażeniu ich w kompozytowe wstawki hamulcowe. To rozwiązanie techniczne zmniejsza hałas powodowany przez kolej nawet o 10 dB, co odpowiada 50 % redukcji hałasu słyszalnego dla ludzi.
- (6) W dniu 22 września 2017 r. Komisja zwróciła się do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („Agencja”) o wydanie zalecenia, zgodnie z art. 5 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797, dotyczącego rewizji TSI „Hałas” w celu doprecyzowania stosowania TSI „Hałas” w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych w ramach strategii „cichszych tras” oraz w celu dostosowania TSI „Hałas” do dyrektywy (UE) 2016/797.
- (7) Należy rozwiązać kwestię hałasu powodowanego przez kolejowe przewozy towarowe w miejscach, gdzie stanowi to poważną uciążliwość i zagrożenie dla zdrowia. Z tego powodu i w związku z tym, że eksploatowane w nocy pociągi towarowe są szczególnie uciążliwe, należy opracować definicję „cichszej trasy” odnoszącą się do natężenia kolejowego ruchu towarowego w porze nocnej.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44).

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

⁽³⁾ Dokument roboczy służb Komisji – Ocena REFIT dyrektywy 2002/49/WE odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (SWD(2016) 454 final).

⁽⁴⁾ Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady z wykonania dyrektywy w sprawie hałasu w środowisku zgodnie z art. 11 dyrektywy 2002/49/WE (COM(2017) 151 final).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas”, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 421).

- (8) Data wprowadzenia cichszych tras powinna zostać ustalona z uwzględnieniem kilku parametrów, w tym postępów w procesie przezbierania wagonów towarowych w różnych państwach członkowskich, wskaźnika odnowy kolejowego taboru towarowego, cyklu utrzymania wagonów towarowych, zdolności produkcyjnych producentów kompozytowych wstawek hamulcowych oraz dostępności warsztatów. Datę tę należy również dostosować do okresowej zmiany obowiązującego rozkładu jazdy zgodnie z załącznikiem VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE ⁽⁶⁾.
- (9) Ponieważ natężenie ruchu może podlegać wahaniom, wykaz cichszych tras powinien być aktualizowany w regularnych odstępach czasu w celu uwzględnienia takich zmian i jednocześnie gwarantować stabilne ramy przez okres kilku lat. W związku z tym państwa członkowskie powinny dokonywać aktualizacji wykazu cichszych tras co najmniej raz na pięć lat po dniu 8 grudnia 2024 r. Ponadto, przed pierwszą aktualizacją, Komisja powinna dokonać oceny postępów w przezbieraniu i wpływu wprowadzenia cichszych tras na kolejowy transport towarowy.
- (10) Biorąc pod uwagę obawy niektórych zainteresowanych stron związane z eksploatacją wagonów towarowych wyposażonych w kompozytowe wstawki hamulcowe w nordyckich warunkach zimowych, Komisja, wspomagana przez Agencję, powinna kontynuować analizę przedmiotowych kwestii i możliwych rozwiązań. Powinna ona ocenić do czerwca 2020 r., czy konieczna jest zmiana niniejszej TSI, w miarę możliwości w formie wyłączenia pozwalającego na kontynuowanie eksploatacji ograniczonej liczby wagonów towarowych wyposażonych w żeliwne wstawki hamulcowe na cichszych trasach, aby utrzymać transgraniczny kolejowy ruch towarowy do i z regionów nordyckich, których to dotyczy. Zgodnie z szacunkami władz szwedzkich liczba wagonów towarowych wykorzystywanych w takim ruchu nie przekracza łącznie 17 500 wagonów.
- (11) Wprowadzenie cichszych tras powinno stanowić uzupełnienie innych podejmowanych na poziomie Unii działań, które zmierzają do ograniczenia hałasu powodowanego przez kolejowy transport towarowy, w tym finansowania przezbierania w ramach instrumentu „Łącząc Europę” ⁽⁷⁾, europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych ⁽⁸⁾, systemów opłat za dostęp do infrastruktury zróżnicowanych w zależności od emitowanego hałasu ⁽⁹⁾ oraz opracowania nowych rozwiązań technicznych w ramach inicjatywy Shift2Rail ⁽¹⁰⁾.
- (12) Aby zapewnić skuteczne wdrożenie cichszych tras, odpowiednie właściwe organy krajowe powinny ściśle ze sobą współpracować.
- (13) Ponieważ zmiany te mają bezpośredni wpływ na środowisko społeczne pracowników sektora oraz klientów kolejowych przewozów towarowych, przeprowadzono konsultacje z partnerami społecznymi i klientami kolejowych przewozów towarowych, zgodnie z wymogami art. 6 i 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 ⁽¹¹⁾.
- (14) Podczas przeglądu niniejszej TSI przez Agencję przeprowadzono ocenę skutków zgodnie z art. 5 dyrektywy (UE) 2016/797.
- (15) W dniu 29 maja 2018 r. Agencja wydała zalecenie w sprawie zmian w TSI „Hałas” w zakresie stosowania przepisów tych specyfikacji w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych.
- (16) Ponadto w dniu 29 listopada 2018 r. Agencja wydała zalecenie w sprawie zmiany TSI „Hałas” w celu dostosowania przedmiotowego rozporządzenia do dyrektywy (UE) 2016/797.
- (17) Zgodnie z decyzją delegowaną Komisji (UE) 2017/1474 ⁽¹²⁾ w TSI należy wskazać, czy konieczna jest ponowna notyfikacja jednostek oceniających zgodność, które zostały notyfikowane na podstawie poprzedniej wersji TSI, oraz czy należy zastosować uproszczony proces notyfikacji. Niniejsze rozporządzenie wprowadza ograniczone zmiany i nie jest konieczne przeprowadzanie ponownej notyfikacji jednostek notyfikowanych na podstawie poprzedniej wersji TSI.

⁽⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 129).

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1300/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1084/2006 (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 281) oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylecia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 289).

⁽⁹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/429 z dnia 13 marca 2015 r. określające zasady, które należy stosować przy pobieraniu opłat za koszty skutków hałasu (Dz.U. L 70 z 14.3.2015, s. 36).

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Rady (UE) nr 642/2014 z dnia 16 czerwca 2014 r. w sprawie ustanowienia Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail (Dz.U. L 177 z 17.6.2014, s. 9).

⁽¹¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylecia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 1).

⁽¹²⁾ Decyzja delegowana Komisji (UE) 2017/1474 z dnia 8 czerwca 2017 r. uzupełniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 w odniesieniu do szczegółowych celów dotyczących opracowania, przyjęcia i przeglądu technicznych specyfikacji interoperacyjności (Dz.U. L 210 z 15.8.2017, s. 5).

- (18) Niniejszym rozporządzeniem wprowadza się zmiany w TSI „Hałas” w celu dalszej realizacji interoperacyjności w ramach unijnego systemu kolei, poprawy i rozwoju międzynarodowego transportu kolejowego, przyczynienia się do stopniowego tworzenia rynku wewnętrznego oraz uzupełnienia TSI „Hałas” w kontekście spełnienia zasadniczych wymagań. Umożliwia to osiągnięcie celów i spełnienie zasadniczych wymagań zarówno dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE⁽¹³⁾, jak i dyrektywy (UE) 2016/797. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno być bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich, w tym w państwach członkowskich, które zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797 powiadomiły Agencję i Komisję, że przedłużyły okres transpozycji i w związku z tym nadal stosują dyrektywę 2008/57/WE najpóźniej do dnia 15 czerwca 2020 r. Jednostki notyfikowane działające na podstawie dyrektywy 2008/57/WE w państwach członkowskich, które przedłużyły okres transpozycji, powinny mieć możliwość wydawania certyfikatów weryfikacji WE zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, o ile dyrektywa 2008/57/WE ma nadal zastosowanie w państwie członkowskim, w którym mają siedzibę.
- (19) Należy zatem zmienić rozporządzenie (UE) nr 1304/2014, aby dostosować to rozporządzenie do dyrektywy (UE) 2016/797 oraz stosować je do istniejących wagonów towarowych w ramach strategii cichszych tras, a także aby ustanowić procedurę oceny właściwości akustycznych kompozytowych wstawek hamulcowych. Przedmiotowa procedura powinna zostać określona w drodze niniejszej zmiany jako punkt otwarty w rozumieniu art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797.
- (20) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 51 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 1304/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 2 lit. c) otrzymuje brzmienie:

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

2) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 4 odesłanie do „art. 6 dyrektywy 2008/57/WE” zastępuje się odesłaniem do „art. 5 dyrektywy (UE) 2016/797”;

b) w ust. 5 słowa „dyrektywie 2008/57/WE” zastępuje się słowami „dyrektywie (UE) 2016/797”;

3) dodaje się art. 5a, 5b, 5c, 5d i 5e w brzmieniu:

„Artykuł 5a

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

Artykuł 5b

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

(13) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1).

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

Artykuł 5c

1. Państwa członkowskie wyznaczają cichsze trasy zgodnie z art. 5b oraz procedurą określoną w dodatku D.1 załącznika. Najpóźniej sześć miesięcy po opublikowaniu niniejszego rozporządzenia przedkładają one Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („Agencja”) wykaz cichszych tras. Agencja publikuje te wykazy na swojej stronie internetowej.
2. Państwa członkowskie aktualizują wykaz cichszych tras co najmniej raz na pięć lat po dniu 8 grudnia 2024 r., zgodnie z procedurą określoną w dodatku D.2 w załączniku.

Artykuł 5d

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

Artykuł 5e

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

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

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

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

- 4) w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1304/2014 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia wykonawczego.

Artykuł 2

1. Notyfikacje jednostek oceniających zgodność do celów rozporządzenia (UE) nr 1304/2014 zachowują ważność na podstawie tego rozporządzenia zmienionego niniejszym rozporządzeniem.
2. Jednostki oceniające zgodność notyfikowane zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE mogą wydawać certyfikaty weryfikacji WE zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, o ile dyrektywa 2008/57/WE ma nadal zastosowanie w państwie członkowskim, w którym mają siedzibę, zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797, a najpóźniej do dnia 15 czerwca 2020 r.

Artykuł 3

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

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 16 maja 2019 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1304/2014 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w rozdziale 1 słowa „dyrektywy 2008/57/WE” zastępuje się słowami „dyrektywy (UE) 2016/797”;
- 2) w rozdziale 1 sekcja 1.1 otrzymuje brzmienie:

„1.1. **Zakres techniczny**

1.1.1. *Zakres w odniesieniu do taboru*

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

1.1.2. *Zakres w odniesieniu do aspektów ruchu kolejowego*

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

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

- 3) rozdział 2 otrzymuje brzmienie:

„2. DEFINICJA PODSYSTEMU

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

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

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

- 4) rozdział 3 otrzymuje brzmienie:

„3. ZASADNICZE WYMAGANIA

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

Tabela 1

Parametry podstawowe oraz ich związek z zasadniczymi wymaganiami

Punkt	Parametr podstawowy	Zasadnicze wymagania					
		Bezpieczeństwo	Niezawodność i dostępność	Zdrowie	Ochrona środowiska	Zgodność techniczna	Dostępność
4.2.1	Wartości dopuszczalne hałasu stacjonarnego				1.4.4		

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

5) w rozdziale 4 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w sekcji 4.2 odesłanie do „art. 5 ust. 5 i art. 2 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE” zastępuje się odesłaniem do „art. 4 ust. 5 i art. 2 pkt 13 dyrektywy (UE) 2016/797”;
- b) sekcja 4.3. otrzymuje brzmienie:

„4.3. Specyfikacje funkcjonalne i techniczne interfejsów

Niniejsza TSI ma następujące interfejsy z podsystemem »Tabor kolejowy«:

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

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

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

- hałasu przejazdu,
- hałasu stacjonarnego.

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

- hałasu przejazdu.”;

c) sekcja 4.4. otrzymuje brzmienie:

„4.4. Zasady eksploatacji

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

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

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

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

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

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

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

d) sekcja 4.5. otrzymuje brzmienie:

„4.5. Zasady utrzymania

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

6) w rozdziale 6 „Ocena zgodności i weryfikacja WE”, w pkt 6.2.2.3.2.1 „EMU, DMU, lokomotywy i wagony osobowe” oraz w pkt 6.2.2.3.2.2 „Wagony towarowe”, tekst „ V_{test} ” zastępuje się tekstem „ v_{test} ” (cztery zastąpienia);

7) w rozdziale 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) sekcja 7.2 otrzymuje brzmienie:

„7.2. Stosowanie niniejszej TSI do istniejących podsystemów

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.2.2.1. **Cichsze wstawki hamulcowe**

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

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

7.2.2.2. Wagony towarowe eksploatowane na cichszych trasach

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

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

b) pkt 7.3.2.1 otrzymuje brzmienie:

„7.3.2.1. Przypadki szczególne

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

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

b) Przypadek szczególny Finlandia

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

c) w pkt 7.3.2.2 lit. a) uchyla się akapit drugi;

d) pkt 7.3.2.4 otrzymuje brzmienie:

„7.3.2.4. Wartości dopuszczalne hałasu przejazdu (pkt 4.2.3)

a) Przypadek szczególny dla tunelu pod kanałem La Manche

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

b) Przypadek szczególny Szwecja

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

e) dodaje się sekcję 7.4 w brzmieniu:

„7.4. Szczególne przepisy wykonawcze

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- e) Szczególne przepisy wykonawcze dla wagonów towarowych eksploatowanych na cichszych trasach we Włoszech
- (»T«) Oprócz wagonów towarowych wymienionych w pkt 7.2.2.2 następujące istniejące wagony towarowe mogą być eksploatowane na cichszych trasach na terytorium Włoch:
- wagony towarowe wyposażone w koła obręczowane – do dnia 31 grudnia 2026 r.,
 - wagony towarowe wymagające zamontowania zaworu z załamaną charakterystyką (ang. *kink valve*) w celu zastąpienia żeliwnych wstawek hamulcowych kompozytowymi wstawkami hamulcowymi – do dnia 31 grudnia 2026 r.,
 - wagony towarowe wyposażone w żeliwne wstawki hamulcowe, wymagające zastąpienia kół kołami, które spełniają wymagania określone w normie EN 13979-1:2003+A2:2011, w celu ich przebrojenia poprzez montaż kompozytowych wstawek hamulcowych – do dnia 31 grudnia 2026 r.
- Ponadto w przypadku istniejących wagonów towarowych, które nie są objęte zakresem trzech powyższych tiret i dla których brak jest rozwiązania opartego na zasadzie »jeden do jednego« w zakresie wymiany żeliwnych wstawek hamulcowych, stosowanie kompozytowych wstawek hamulcowych na cichszych trasach nie jest obowiązkowe do dnia 31 grudnia 2030 r.
- f) Szczególne przepisy wykonawcze dla wagonów towarowych eksploatowanych na cichszych trasach w Polsce
- (»T«) Oprócz wagonów towarowych wymienionych w pkt 7.2.2.2 następujące istniejące wagony towarowe mogą być eksploatowane na cichszych trasach na terytorium Polski do dnia 31 grudnia 2036 r.:
- wagony towarowe wyposażone w koła obręczowane,
 - wagony towarowe z konfiguracją hamulca 1Bg albo 1Bgu, wyposażone w żeliwne wstawki hamulcowe,
 - wagony towarowe przeznaczone do ruchu »S«, wyposażone w hamulec »SS« z żeliwnymi wstawkami hamulcowymi,
 - wagony towarowe wyposażone w żeliwne wstawki hamulcowe i przeznaczone do ruchu »SS«, w przypadku których przebrojenie poprzez montaż wstawek hamulcowych LL wymagałoby zamontowania kół spełniających wymogi normy EN 13979-1:2003+A2:2011 oraz zaworu z załamaną charakterystyką (ang. *kink valve*).
- g) Szczególne przepisy wykonawcze dla wagonów towarowych eksploatowanych na cichszych trasach w Słowacji
- (»T«) Oprócz wagonów towarowych wymienionych w pkt 7.2.2.2 następujące istniejące wagony towarowe mogą być eksploatowane na cichszych trasach na terytorium Słowacji:
- wagony towarowe wyposażone w koła obręczowane – do dnia 31 grudnia 2026 r.,
 - wagony towarowe z wózkami typu 26-2.8, wyposażone w żeliwne wstawki hamulcowe P10 – do dnia 31 grudnia 2036 r.,
 - wagony towarowe wymagające zamontowania zaworu z załamaną charakterystyką (ang. *kink valve*) w celu zastąpienia żeliwnych wstawek hamulcowych kompozytowymi wstawkami hamulcowymi – do dnia 31 grudnia 2036 r.
- (»P«) Wagony towarowe z wózkami 2TS, przeznaczone do ruchu między Słowacją i państwami trzecimi poprzez wymianę wózków w punkcie granicznym.
- h) Szczególne przepisy wykonawcze dla wagonów towarowych eksploatowanych na cichszych trasach w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Wielkiej Brytanii
- (»P«) W przypadku jednostek przeznaczonych do eksploatacji wyłącznie na sieci brytyjskiej, jeżeli istniejące wagony towarowe są wyposażone w kompozytowe wstawki hamulcowe opublikowane w GMGN 2688, dozwolona jest eksploatacja na cichszych trasach.
- (»T«) Eksploatacja na cichszych trasach jest dozwolona w przypadku następujących typów istniejących wagonów towarowych wyposażonych w żeliwne wstawki hamulcowe, przeznaczonych do eksploatacji na sieci brytyjskiej:
- wagony towarowe wyposażone w układ hamulcowy *non-UIC*, dla których brak jest kompatybilnych cichych wstawek hamulcowych na potrzeby przebrojenia – do dnia 31 grudnia 2030 r.;
 - wagony towarowe o zaprojektowanej drodze hamowania wynoszącej 810 m lub mniej z prędkości 60 mil/h w trybie hamowania G (tryb towarowy)/75 mil/h w trybie hamowania P (tryb osobowy), jeżeli są one eksploatowane w pociągach z innymi wagonami towarowymi, których droga hamowania jest określana zgodnie z odpowiednimi krajowymi przepisami technicznymi Zjednoczonego Królestwa (GB) – do dnia 31 grudnia 2030 r.;
 - wagony towarowe używane wyłącznie do transportu produktów jądrowych – do dnia 31 grudnia 2050 r.;

- 8) w dodatku A „Punkty otwarte” tekst „Niniejsza TSI nie zawiera żadnych punktów otwartych” zastępuje się tabelą w brzmieniu:

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

- 9) dodaje się dodatki D, E i F w brzmieniu:

„Dodatek D

Cichsze trasy

D.1. Identyfikacja cichszych tras

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

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

Wykaz przedstawia się, korzystając z poniższego wzoru:

Cichsza trasa	Odcinki trasy	Niepowtarzalny numer identyfikacyjny odcinka	Cichsza trasa zaczyna/kończy się na granicy państwa członkowskiego
punkt A – punkt E	punkt A – punkt B	201	Tak PUNKT E (państwo Y)
	punkt B – punkt C	202	
	punkt C – punkt D	203	
	punkt D – punkt E	204	
punkt F – punkt I	punkt F – punkt G	501	Nie
	punkt G – punkt H	502	
	punkt H – punkt I	503	

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

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

D.2. Aktualizacja cichszych tras

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

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

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

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

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

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

Dodatek E

Historyczne kompozytowe wstawki hamulcowe

E.1. Historyczne kompozytowe wstawki hamulcowe do użytku międzynarodowego

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

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

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

E.2. Historyczne kompozytowe wstawki hamulcowe do użytku krajowego

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

Producent/nazwa produktu	Oznaczenie/typ wstawki	Państwo członkowskie	Uwagi
Cobra/Wabco	V133	Włochy	
Cofren	S153	Szwecja	

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

Dodatek F

Ocena właściwości akustycznych wstawki hamulcowej

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

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