KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2019/774

2019 m. gegužės 16 d.

kuriuo dėl posistemio „Geležinkelių riedmenys. Triukšmas“ techninės sąveikos specifikacijos taikymo turimiems prekiniams vagonams iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1304/2014

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje ([1]), ypač jos 5 straipsnio 11 dalį,

kadangi:

(1) remiantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/49/EB ([2]) (Aplinkos triukšmo direktyva) kuriamos ir baigiamos rengti jau turimos Bendrijos priemonės, susijusios su, *inter alia*, geležinkelių riedmenų skleidžiamu triukšmu;

(2) remiantis Aplinkos triukšmo direktyvos vertinimo ([3]) ir Aplinkos triukšmo direktyvos įgyvendinimo ataskaitos ([4]) rezultatais, aplinkos triukšmas ir, visų pirma, geležinkelių transporto keliamas triukšmas toliau kelia didelę grėsmę žmonių sveikatai;

(3) apskritai Aplinkos triukšmo direktyva taikoma maršrutams, kuriais važinėja daugiau nei 30 000 prekinių ir keleivinių traukinių, todėl plėtojant tylesnių maršrutų sąvoką būtina atsižvelgti į tuos maršrutus, kuriuose yra didelis naktinis krovinių vežimo eismas;

(4) tikėtina, kad per didelis geležinkelių transporto keliamo triukšmo lygis galėtų paskatinti kai kurias valstybes nares imtis nekoordinuotų vienašalių veiksmų. Tokios priemonės galėtų turėti neigiamą poveikį Europos ekonomikai ir paskatinti vėl pereiti nuo vežimo geležinkeliais prie vežimo keliais. Be to, tokie veiksmai galėtų pakenkti Sąjungos geležinkelių sąveikai. Didžioji dalis Sąjungos krovinių vežimo geležinkeliais veiklos vykdoma tarptautiniu mastu, todėl problemą reikia spręsti Europos lygmeniu;

(5) taigi, turimiems vagonams taikant Komisijos reglamente (ES) Nr. 1304/2014 ([5]) nustatytą Sąjungos geležinkelio sistemos posistemio „Geležinkelių riedmenys. Triukšmas“ techninės sąveikos specifikaciją (triukšmo TSS) turėtų būti gerokai sumažintas didžiausias skleidžiamo triukšmo lygis. Vienas iš veiksmingiausių geležinkelių transporto keliamo triukšmo mažinimo būdų yra turimų prekinių vagonų modifikavimas juose sumontuojant kompozitines stabdžių trinkeles. Pritaikius šį techninį sprendimą geležinkelių transporto keliamas triukšmas galėtų sumažėti net 10 dB, o tai reiškia, kad žmonių girdimas triukšmas sumažėtų 50 %;

(6) 2017 m. rugsėjo 22 d. Komisija, remdamasi Direktyvos (ES) 2016/797 5 straipsnio 2 dalimi, paprašė Europos Sąjungos geležinkelių agentūros (toliau – agentūra) parengti rekomendaciją dėl triukšmo TSS peržiūros, siekdama nurodyti, kaip, vadovaujantis tylesnių maršrutų strategija, triukšmo TSS taikyti turimiems prekiniams vagonams, ir siekdama triukšmo TSS suderinti su Direktyva (ES) 2016/797;

(7) krovininio geležinkelių transporto keliamo triukšmo klausimas turėtų būti sprendžiamas ten, kur toks triukšmas daro didelį neigiamą poveikį ir kelia pavojų sveikatai. Dėl šios priežasties ir dėl to, kad itin didelį neigiamą poveikį turi naktinis prekinių traukinių eismas, reikėtų suformuluoti tylesnio maršruto apibrėžtį, į kurią būtų įtrauktas krovinių vežimo geležinkeliais eismo intensyvumas nakties metu;

([1]) 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje (OL L 138, 2016 5 26, p. 44).

([2]) 2002 m. birželio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo (OL L 189, 2002 7 18, p. 12).

([3]) Komisijos tarnybų darbinis dokumentas „Direktyvos 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo REFIT vertinimas“ (SWD (2016) 454 *final*).

([4]) Komisijos ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai dėl Aplinkos triukšmo direktyvos įgyvendinimo pagal Direktyvos 2002/49/EB 11 straipsnį (COM(2017) 151 *final*).

([5]) 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1304/2014 dėl posistemio „Geležinkelių riedmenys. Triukšmas“ techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas 2008/232/EB ir panaikinamas Sprendimas 2011/229/ES (OL L 356, 2014 12 12, p. 421).

(8) data, nuo kurios būtų taikomas reikalavimas įdiegti tylesnius maršrutus, turėtų būti nustatyta atsižvelgiant į keletą parametrų, įskaitant vagonų modifikavimo pažangą skirtingose valstybėse narėse, geležinkelių transporto parko atnaujinimo rodiklį, prekinių vagonų techninės priežiūros ciklą, kompozitinių stabdžių trinkelių gamintojų gamybinį pajėgumą ir jas sumontuoti galinčias dirbtuves. Be to, data turėtų būti suderinta su periodiškai pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES ([6]) VII priedą keičiamu tarnybiniu traukinių tvarkaraščiu;

(9) eismo intensyvumas gali kisti, todėl siekiant atsižvelgti į tokius pokyčius, o kartu kelerius metus užtikrinti sistemos stabilumą, tylesnių maršrutų sąrašas turėtų būti reguliariai atnaujinamas. Taigi, būtų tikslinga, kad valstybės narės tylesnių maršrutų sąrašą po 2024 m. gruodžio 8 d. atnaujintų bent kas penkerius metus. Be to, prieš pirmąjį atnaujinimą Komisija turėtų įvertinti vagonų modifikavimo pažangą ir tylesnių maršrutų diegimo poveikį krovinių vežimo geležinkeliais sektoriui;

(10) atsižvelgdama į kai kurių suinteresuotųjų subjektų išreikštą susirūpinimą dėl vagonų, kuriuose sumontuotos kompozitinės stabdžių trinkelės, eksploatavimo Šiaurės Europos šalių žiemos sąlygomis, Komisija agentūros padedama turėtų toliau analizuoti problemas ir galimus sprendimų būdus. Iki 2020 m. birželio mėn. ji turėtų įvertinti, ar reikia iš dalies pakeisti šią TSS ir galbūt numatyti išimtį, pagal kurią būtų leidžiama tylesniuose maršrutuose toliau eksploatuoti nedidelį skaičių vagonų, kuriuose sumontuotos ketaus stabdžių trinkelės, kad būtų toliau užtikrintas tarpvalstybinis krovinių vežimas geležinkeliais į šiaurės regionus, kuriems ši TSS daro poveikį, ir iš jų. Švedijos valdžios institucijos apskaičiavo, kad bendras šiam tikslui naudojamų vagonų skaičius neviršija 17 500;

(11) tylesnių maršrutų diegimas turėtų papildyti kitus Sąjungos lygmens veiksmus, kuriais siekiama mažinti krovininio geležinkelių transporto keliamą triukšmą ir kurie, be kita ko, apima modifikavimo finansavimą Europos infrastruktūros tinklų priemonės ([7]) ir ESI fondų ([8]) lėšomis, pagal keliamą triukšmą diferencijuotų mokesčių už naudojimąsi geležinkelio keliais schemų taikymą ([9]) ir naujų techninių sprendimų plėtojimą pagal iniciatyvą „Shift2Rail“ ([10]);

(12) siekiant užtikrinti veiksmingą tylesnių maršrutų diegimą, reikalingas glaudus atitinkamų nacionalinių kompetentingų institucijų bendradarbiavimas;

(13) pakeitimai turi tiesioginį poveikį socialinei sektoriuje dirbančių asmenų aplinkai ir krovininio geležinkelių transporto klientams, todėl, vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/796 ([11]) 6 ir 7 straipsnių reikalavimais, konsultuotasi su socialiniais partneriais ir krovininio geležinkelių transporto klientais;

(14) agentūrai atliekant šios TSS peržiūrą, pagal Direktyvos (ES) 2016/797 5 straipsnį atliktas poveikio vertinimas;

(15) 2018 m. gegužės 29 d. agentūra parengė rekomendaciją dėl triukšmo TSS pakeitimų, susijusių su jos nuostatų taikymu turimiems vagonams;

(16) be to, 2018 m. lapkričio 29 d. agentūra, siekdama šį reglamentą suderinti su Direktyva (ES) 2016/797, parengė rekomendaciją dėl triukšmo TSS pakeitimo;

(17) vadovaujantis Komisijos deleguotuoju sprendimu (ES) 2017/1474 ([12]), TSS turėtų būti nurodyta, ar apie atitikties vertinimo įstaigas, apie kurias pranešta remiantis ankstesne TSS redakcija, turi būti pranešta iš naujo ir ar turėtų būti taikoma supaprastinta pranešimo tvarka. Šiuo reglamentu atliekami nedideli pakeitimai, ir apie įstaigas, apie kurias pranešta remiantis ankstesne TSS, neturėtų būti pranešta iš naujo;

([6]) 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012 12 14, p. 32).

([7]) 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1316/2013, kuriuo sukuriama Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 bei panaikinami reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010 (OL L 348, 2013 12 20, p. 129).

([8]) 2013 m. gruodžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1300/2013 dėl Sanglaudos fondo, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1084/2006 (OL L 347, 2013 12 20, p. 281), ir 2013 m. gruodžio 17 Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1301/2013 dėl Europos regioninės plėtros fondo ir dėl konkrečių su investicijų į ekonomikos augimą ir darbo vietų kūrimą tikslu susijusių nuostatų, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 1080/2006 (OL L 347, 2013 12 20, p. 289).

([9]) 2015 m. kovo 13 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/429, kuriuo nustatoma mokesčių už sąnaudas, patiriamas dėl triukšmo poveikio, taikymo tvarka (OL L 70, 2015 3 14, p. 36).

([10]) 2014 m. birželio 16 d. Tarybos reglamentas (ES) Nr. 642/2014, kuriuo įsteigiama bendroji įmonė „Shift2Rail“ (OL L 177, 2014 6 17, p. 9).

([11]) 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/796 dėl Europos Sąjungos geležinkelių agentūros ir kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 881/2004 (OL L 138, 2016 5 26, p. 1).

([12]) 2017 m. birželio 8 d. Komisijos deleguotasis sprendimas (ES) 2017/1474, kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/797 papildoma konkrečiais techninių sąveikos specifikacijų rengimo, tvirtinimo ir peržiūros tikslais (OL L 210, 2017 8 15, p. 5).

(18) šiuo reglamentu iš dalies keičiama triukšmo TSS, kad būtų toliau užtikrinta Sąjungos geležinkelių sistemos sąveika, gerinamas ir plėtojamas tarptautinis geležinkelių transportas, prisidedama prie laipsniško vidaus rinkos kūrimo ir papildoma triukšmo TSS, kad į ją būtų įtraukti esminiai reikalavimai. Juo sudaromos sąlygos siekti abiejose direktyvose – Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2008/57/EB ([13]) ir Direktyvoje (ES) 2016/797 – nustatytų tikslų ir vykdyti esminius jų reikalavimus. Todėl šis reglamentas turėtų būti tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse, įskaitant tas valstybes nares, kurios pagal Direktyvos (ES) 2016/797 57 straipsnio 2 dalį pranešė agentūrai ir Komisijai, kad pratęsė perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpį, ir todėl iki ne vėliau kaip 2020 m. birželio 15 d. toliau taiko Direktyvą 2008/57/EB. Perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpį pratęsusiose valstybėse narėse pagal Direktyvą 2008/57/EB veikiančioms notifikuotosioms įstaigoms turėtų būti suteikta galimybė išduoti EB patikros sertifikatą pagal šį reglamentą tol, kol valstybėse narėse, kuriose jos yra įsisteigusios, taikoma Direktyva 2008/57/EB;

(19) todėl, siekiant Komisijos reglamentą (ES) Nr. 1304/2014 suderinti su Direktyva (ES) 2016/797 bei pagal tylesnių maršrutų strategiją jį taikyti turimiems prekiniams vagonams ir numatyti kompozitinių stabdžių trinkelių akustinių savybių vertinimo procedūrą, tas reglamentas turėtų būti iš dalies pakeistas. Šiuo pakeitimu nustatoma, kad ši procedūra turėtų būti laikoma neišspręstu klausimu, nurodytu Direktyvos (ES) 2016/797 4 straipsnio 6 dalyje;

(20) šiame reglamente nustatytos priemonės atitinka pagal Direktyvos (ES) 2016/797 51 straipsnio 1 dalį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (ES) Nr. 1304/2014 iš dalies keičiamas taip:

1) 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Priedo 7.3.2 punkte išvardytais specifiniais atvejais sąlygos, kurios turi būti įvykdytos atliekant atitikties Direktyvos (ES) 2016/797 III priede nustatytiems esminiams reikalavimams patikrą, yra sąlygos, nustatytos priedo 7.3.2 punkte arba valstybėje narėje, kuri priklauso riedmenų, kuriems taikomas šis reglamentas, naudojimo teritorijai, galiojančiose nacionalinėse taisyklėse.“;

b) 2 dalies c punktas pakeičiamas taip:

„c) įstaigas, paskirtas atlikti atitikties vertinimą ir tikrinimo procedūras, atsižvelgiant į nacionalines taisykles, susijusias su priedo 7.3.2 punkte išvardytais specifiniais atvejais.“

2) 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 4 dalyje tekstas „Direktyvos 2008/57/EB 6 straipsnį“ pakeičiamas tekstu „Direktyvos (ES) 2016/797 5 straipsnį“;

b) 5 dalyje tekstas „Direktyvos 2008/57/EB“ pakeičiamas tekstu „Direktyvos (ES) 2016/797“.

3) Įterpiami šie 5a, 5b, 5c, 5d ir 5e straipsniai:

„*5a straipsnis*

Nuo 2024 m. gruodžio 8 d. vagonai, kuriems taikomas Reglamentas (ES) Nr. 321/2013, bet netaikomas šio reglamento priedo 7.2.2.2 punktas, tylesniuose maršrutuose neeksploatuojami.

5b straipsnis

Tylesnis maršrutas – ne trumpesnė nei 20 km ilgio geležinkelių infrastruktūros dalis, kurioje vidutinis kiekvieną parą nakties metu, kurio trukmė nustatyta nacionalinės teisės aktuose, kuriais į nacionalinę teisę perkelta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/49/EB (*), eksploatuojamų prekinių traukinių skaičius – didesnis nei 12. Tas

([13]) 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje (OL L 191, 2008 7 18, p. 1).

vidutinis skaičius apskaičiuojamas remiantis 2015, 2016 ir 2017 m. krovinių vežimo eismo duomenimis. Jei tam tikrais metais dėl išskirtinių aplinkybių krovinių vežimo eismo duomenys nuo vidutinio skaičiaus nukrypsta daugiau kaip 25 %, atitinkama valstybė narė vidutinį skaičių gali apskaičiuoti remdamasi likusių dvejų metų duomenimis.

5c straipsnis

1. Valstybės narės tylesnius maršrutus nustato pagal 5b straipsnį ir priedo D.1 priedėlyje nurodytą procedūrą. Jos ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo šio reglamento paskelbimo dienos tylesnių maršrutų sąrašą pateikia Europos Sąjungos geležinkelių agentūrai (toliau – agentūra). Agentūra tuos sąrašus skelbia savo svetainėje.

2. Po 2024 m. gruodžio 8 d. valstybės narės tylesnių maršrutų sąrašą, vadovaudamosi priedo D.2 priedėlyje nustatyta procedūra, atnaujina bent kas penkerius metus.

5d straipsnis

Iki 2028 m. gruodžio 31 d. Komisija įvertina reikalavimo nustatyti tylesnius maršrutus vykdymą: visų pirma, įvertina vagonų modifikavimo pažangą ir tylesnių maršrutų diegimo poveikį bendram gyventojų girdimam triukšmui ir krovinių vežimo geležinkeliais sektoriaus konkurencingumui.

5e straipsnis

Iki 2020 m. birželio 30 d. Komisija, remdamasi agentūros, nacionalinių saugos institucijų ir geležinkelių įmonių surinktais duomenimis, parengia vagonų, kuriuose sumontuotos kompozitinės stabdžių trinkelės, eksploatavimo Šiaurės Europos šalių žiemos sąlygomis, ataskaitą. Šioje ataskaitoje, visų pirma, pateikiamas tokių vagonų saugos ir stabdymo veiksmingumo, taip pat Šiaurės Europos šalių žiemos sąlygomis taikytinų turimų arba galimų eksploatacinių ir techninių priemonių vertinimas. Ataskaita skelbiama viešai.

Jei ataskaitoje bus pateikta įrodymų, kad tokių vagonų naudojimas Šiaurės Europos šalių žiemos sąlygomis kelia saugos problemų, kurių negalima išspręsti eksploatacinėmis ir techninėmis priemonėmis, nedarant didelio neigiamo poveikio krovinių vežimo geležinkeliais veiklai, Komisija pasiūlys iš dalies pakeisti šią TSS, kad būtų išspręstos tos problemos, kartu toliau užtikrinant tarpvalstybinį krovinių vežimą į šiaurės regionus, kuriems ši TSS daro poveikį, ir iš jų. Visų pirma, pasiūlyme prireikus gali būti numatyta išimtis, pagal kurią visoje Sąjungoje tylesniuose maršrutuose būtų leidžiama nuolat eksploatuoti nedidelį skaičių vagonų, kurie dažnai naudojami tokiam tarpvalstybiniam krovinių vežimui, ir numatyti visi tinkami eksploataciniai apribojimai, kuriais būtų ribojamas tokių vagonų naudojimo tylesniuose maršrutuose poveikis ir kurie būtų suderinami su tikslu išsaugoti minėtą tarpvalstybinį krovinių vežimo eismą.

Jei atliekama pirmesnėje pastraipoje nurodyta peržiūra, po jos Komisija kasmet teikia prekinių vagonų eksploatavimo žiemos sąlygomis techninių ir eksploatacinių sprendimų tobulinimo pažangos ataskaitą. Ji apskaičiuoja, kiek vagonų, kuriuose sumontuotos ketaus stabdžių trinkelės, reikia, kad būtų užtikrintas nuolatinis tarpvalstybinis eismas į šiaurės regionus ir iš jų, ir siekia, kad išimtis būtų baigta taikyti ne vėliau kaip 2028 m.

(*) 2002 m. birželio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo (OL L 189, 2002 7 18, p. 12).“

4) Reglamento (ES) Nr. 1304/2014 priedas iš dalies keičiamas pagal šio įgyvendinimo reglamento priedą.

2 straipsnis

1. Reglamento (ES) Nr. 1304/2014 įgyvendinimo tikslais teikiami pranešimai apie atitikties vertinimo įstaigas toliau galioja remiantis tuo reglamentu su pakeitimais, padarytais šiuo reglamentu.

2. Atitikties vertinimo įstaigos, apie kurias pranešta pagal Direktyvą 2008/57/EB, gali išduoti EB patikros sertifikatą pagal šį reglamentą tol, kol valstybėse narėse, kuriose jos yra įsisteigusios, taikoma Direktyva 2008/57/EB pagal Direktyvos (ES) 2016/797 57 straipsnio 2 dalį, bet ne vėliau kaip iki 2020 m. birželio 15 d.

3 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2019 m. gegužės 16 d.

Komisijos vardu

Pirmininkas

Jean-Claude JUNCKER

PRIEDAS

Reglamento (ES) Nr. 1304/2014 priedas iš dalies keičiamas taip:

1. 1 skyriuje tekstas „Direktyvos 2008/57/EB“ pakeičiamas tekstu „Direktyvos (ES) 2016/797“.

2. 1 skyriaus 1.1 skirsnis pakeičiamas taip:

„1.1. **Techninė taikymo sritis**

1.1.1. *Su geležinkelių riedmenimis susijusi taikymo sritis*

Ši TSS taikoma visiems geležinkelių riedmenims, kurie patenka į Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 (Lokomotyvų ir keleivinių riedmenų TSS) ir Reglamento (ES) Nr. 321/2013 (Prekinių vagonų TSS) taikymo sritį;

1.1.2. *Su eksploatavimo aspektais susijusi taikymo sritis*

Ši TSS kartu su Komisijos sprendimu 2012/757/ES (*) (Traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio TSS) taikoma prekinių vagonų eksploatacijai prie tylesnių maršrutų priskirtoje geležinkelių infrastruktūroje.

(*) 2012 m. lapkričio 14 d. Komisijos sprendimas 2012/757/ES dėl Europos Sąjungos traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas 2007/756/EB (OL L 345, 2012 12 15, p. 1).“

3. 2 skyrius pakeičiamas taip:

„2. POSISTEMIO APIBRĖŽTIS

Riedmenų vienetas – geležinkelių riedmuo, kuriam taikoma ši TSS ir dėl šios priežasties – EB patikros procedūra. Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 priedo 2 skyriuje ir Reglamento (ES) Nr. 321/2013 priedo 2 skyriuje aprašyta, iš ko yra sudaromas riedmenų vienetas.

Šios TSS reikalavimai taikomi šioms Direktyvos (ES) 2016/797 I priedo 2 skirsnyje nustatytoms geležinkelių riedmenų kategorijoms:

a) lokomotyvams ir keleiviniams riedmenims, įskaitant šiluminius arba elektrinius traukos agregatus, savaeigius šiluminius arba elektrinius keleivinius traukinius, ir keleiviniams vagonams. Ši kategorija išsamiau apibrėžiama Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 priedo 2 skyriuje, o šioje TSS vadinama lokomotyvais, elektriniais sudėtiniais riedmenų vienetais, dyzeliniais sudėtiniais riedmenų vienetais ir keleiviniais vagonais;

b) prekiniams vagonams, įskaitant visam tinklui skirtas žemagrindes transporto priemones ir sunkvežimiams vežti skirtas transporto priemones. Ši kategorija išsamiau apibrėžiama Reglamento (ES) Nr. 321/2013 priedo 2 skyriuje, o šioje TSS vadinama vagonais;

c) specialiosioms transporto priemonėms, pavyzdžiui, geležinkelio statybos ir priežiūros riedmenims. Ši kategorija išsamiau apibrėžiama Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 priedo 2 skyriuje ir prie jos priskiriami geležinkelio statybos ir priežiūros riedmenys (šioje TSS – GSPR) ir infrastruktūros apžiūros riedmenys, kurie pagal konstrukciją priskiriami prie a arba b punktuose nurodytų kategorijų.“

4. 3 skyrius pakeičiamas taip:

„3. ESMINIAI REIKALAVIMAI

Visi pagrindiniai šioje TSS nustatyti parametrai turi būti susieti su bent vienu esminiu Direktyvos (ES) 2016/797 III priede nustatytu reikalavimu. 1 lentelėje pateikiamas paskirstymas.

1 lentelė

Pagrindiniai parametrai ir jų sąsaja su esminiais reikalavimais

Punktas	Pagrindinis parametras	Esminiai reikalavimai					
		Sauga	Patikimumas ir parengtis	Sveikata	Aplinkos apsauga	Techninis suderinamumas	Prieinamumas
4.2.1.	Stovinčio riedmens skleidžiamo triukšmo ribos				1.4.4		

Punktas	Pagrindinis parametras	Esminiai reikalavimai					
		Sauga	Patikimumas ir parengtis	Sveikata	Aplinkos apsauga	Techninis suderinamumas	Prieinamumas
4.2.2.	Iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribos				1.4.4		
4.2.3.	Pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribos				1.4.4		
4.2.4.	Triukšmo mašinisto kabinoje ribos				1.4.4“		

5. 4 skyrius iš dalies keičiamas taip:

a) 4.2 skirsnyje tekstas „Direktyvos 2008/57/EB 5 straipsnio 5 dalį ir 2 straipsnio 1 dalį“ pakeičiamas tekstu „Direktyvos (ES) 2016/797 4 straipsnio 5 dalį ir 2 straipsnio 13 punktą“;

b) 4.3 skirsnis pakeičiamas taip:

„4.3. **Sąsajų funkcinės ir techninės specifikacijos**

Toliau pateikiamos šios TSS sąsajos su geležinkelių riedmenų posistemiu.

Sąsaja su 2 skyriaus a, b, c ir e punktuose nurodytais posistemiais (aptariamais Reglamente (ES) Nr. 1302/2014) šiais atžvilgiais:

— stovinčio riedmens skleidžiamo triukšmo,

— iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamo triukšmo (netaikoma keleiviniams vagonams),

— pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo,

— triukšmo mašinisto kabinoje, jeigu taikytina.

Sąsaja su 2 skyriaus d punkte nurodytais posistemiais (aptariamais Reglamente (ES) Nr. 321/2013) šiais atžvilgiais:

— pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo,

— stovinčio riedmens skleidžiamo triukšmo.

Ši TSS turi sąsają su traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemiu (aptariamu Sprendime 2012/757/ES) šiuo atžvilgiu:

— pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo.“;

c) 4.4 skirsnis pakeičiamas taip:

„4.4. **Eksploatavimo taisyklės**

Geležinkelių riedmenų posistemio eksploatavimo taisyklių reikalavimai išdėstyti Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 priedo 4.4 skirsnyje ir Reglamento (ES) Nr. 321/2013 priedo 4.4 skirsnyje.

4.4.1. *Specialiosios vagonų eksploatavimo pablogėjusiomis sąlygomis tylesniuose maršrutuose taisyklės*

Sprendimo 2012/757/ES priedo 4.2.3.6.3 punkte nustatytos nepaprastosios padėties atveju taikomos priemonės apima 7.2.2.2 punkto reikalavimų neatitinkančių vagonų eksploatavimą tylesniuose maršrutuose.

Ši priemonė gali būti taikoma tuomet, kai reikia spręsti pajėgumų apribojimo ar veiklos suvaržymo klausimą sugedus geležinkelių riedmenims, esant ekstremalioms oro sąlygoms, įvykus avarijoms ar incidentams ir sugedus infrastruktūrai.

4.4.2. *Specialiosios vagonų eksploatavimo tylesniuose maršrutuose vykstant infrastruktūros darbams ir atliekant vagonų techninę priežiūrą taisyklės*

Kai atliekama vagonų techninė priežiūra, 7.2.2.2 punkto reikalavimų neatitinkančius vagonus eksploatuoti tylesniuose maršrutuose galima, jei techninės priežiūros dirbtuvė pasiekiama tik tylesniu maršrutu.

Kai atliekami infrastruktūros darbai, o tylesnis maršrutas yra vienintelė tinkama alternatyva, taikomos 4.4.1 punkte nustatytos nepaprastosios padėties atveju taikomos priemonės.“;

d) 4.5 skirsnis pakeičiamas taip:

„4.5. **Techninės priežiūros taisyklės**

Geležinkelių riedmenų posistemio techninės priežiūros taisyklių reikalavimai išdėstyti Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 priedo 4.5 skirsnyje ir Reglamento (ES) Nr. 321/2013 priedo 4.5 skirsnyje.“

6. 6 skyriaus „Atitikties vertinimas ir EB patikra“ 6.2.2.3.2.1 punkte „Elektriniai sudėtiniai riedmenų vienetai, dyzeliniai sudėtiniai riedmenų vienetai, lokomotyvai ir keleiviniai vagonai“ ir 6.2.2.3.2.2 punkte „Vagonai“ parametras „V_{test}“ keturiose vietose pakeičiamas parametru „v_{test}“.

7. 7 skyrius iš dalies keičiamas taip:

a) 7.2 skirsnis pakeičiamas taip:

„7.2. **Šios TSS taikymas turimiems posistemiams**

Principai, kuriuos turi taikyti pareiškėjai ir leidimus išduodantys subjektai turimų riedmenų arba riedmenų tipo keitimo atveju (-ais), yra apibrėžti Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 priedo 7.1.2 punkte ir Reglamento (ES) Nr. 321/2013 priedo 7.2 skirsnyje.

7.2.1. *Turimų riedmenų arba riedmenų tipo keitimo atvejais taikomos nuostatos*

Pareiškėjas turi užtikrinti, kad pakeistų riedmenų skleidžiamo triukšmo lygiai išliktų mažesni už nustatytuosius TSS, kuri buvo taikoma tuomet, kai buvo išduotas pirmasis atitinkamų riedmenų leidimas. Jeigu tuo metu, kai buvo išduotas pirmasis leidimas, TSS dar nebuvo parengta, pareiškėjas turi užtikrinti, kad pakeistų riedmenų skleidžiamo triukšmo lygiai nepadidėtų arba išliktų mažesni už nustatytuosius Sprendime 2006/66/EB arba Sprendime 2002/735/EB.

Jei turi būti atliktas vertinimas, vertinami tik pagrindiniai parametrai, kuriems pakeitimas (-ai) padarė poveikį.

Jeigu atliekamas supaprastintas vertinimas, originalus riedmenų vienetas gali būti laikomas etaloniniu riedmenų vienetu pagal 6.2.3 punkto nuostatas.

Pakeitus visą riedmenų vienetą arba riedmenų vieneto riedmenį (-is) (pvz., atlikus pakeitimą po didelio pažeidimo) atitikties vertinimo pagal šią TSS atlikti neprivaloma, jeigu keičiama tapačiu (-iais) riedmenų vienetu ar riedmeniu (-imis).

7.2.2. *Papildomos šios TSS taikymo turimiems vagonams nuostatos*

Šio reglamento 5a straipsnyje nustatytas eksploatavimo apribojimas netaikomas vagonams, kurie daugiausia eksploatuojami linijose, kurių nuolydis didesnis nei 40 %, vagonams, kurių didžiausias eksploatavimo greitis didesnis nei 120 km/h, vagonams, kurių didžiausia ašies apkrova didesnė nei 22,5 t, vagonams, kurie eksploatuojami tik atliekant infrastruktūros darbus, ir vagonams, kurie naudojami gelbėjimo traukiniams.

Jeigu vagone sumontuojamos tylesnės stabdžių trinkelės, apibrėžtos 7.2.2.1 punkte, ir nepridedama jokių triukšmo šaltinių, daroma prielaida, kad 4.2.3 punkto reikalavimų laikomasi ir kito bandymo atlikti nebūtina.

7.2.2.1. **Tylesnės stabdžių trinkelės**

Tylesnės stabdžių trinkelės – stabdžių trinkelės, priskiriamos prie vienos iš šių kategorijų:

— stabdžių trinkelės, išvardytos Reglamento (ES) Nr. 321/2013 G priede;

— stabdžių trinkelės, įvertintos pagal šios TSS F priedėlyje nustatytą procedūrą.

7.2.2.2. Tylesniuose maršrutuose eksploatuojami vagonai

Tylesniuose maršrutuose savo naudojimo teritorijoje gali būti eksploatuojami prie vienos iš šių kategorijų priskiriami vagonai:

— vagonai, dėl kurių išduota EB patikros deklaracija pagal Komisijos sprendimą 2006/66/EB dėl transeuropinių paprastųjų geležinkelių sistemos posistemio „Riedmenys. Triukšmas“ techninių sąveikos specifikacijų;

— vagonai, dėl kurių išduota EB patikros deklaracija pagal Komisijos sprendimą 2011/229/ES dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos posistemio „Geležinkelių riedmenys. Triukšmas“ techninių sąveikos specifikacijų;

— vagonai, dėl kurių išduota EB patikros deklaracija pagal šią TSS;

— vagonai, kuriuose sumontuotos tylesnės stabdžių trinkelės, apibrėžtos 7.2.2.1 punkte, arba diskiniai stabdžiai, atliekantys darbinio stabdžio funkciją;

— vagonai, kuriuose sumontuotos kompozitinės stabdžių trinkelės, išvardytos E priedėlyje ir atliekančios paprastojo stabdžio funkciją. Šių vagonų eksploatavimas tylesniuose maršrutuose ribojamas laikantis šiame priedėlyje apibūdintų sąlygų.“;

b) 7.3.2.1 punktas pakeičiamas taip:

„7.3.2.1. Specifiniai atvejai

a) Estijos, Latvijos, Lenkijos, Lietuvos, Slovakijos ir Suomijos specifinis atvejis

(„P“) Riedmenų vienetams, naudojamiems kartu su trečiosiomis šalimis, kuriose vėžės plotis skiriasi nuo Sąjungos pagrindinio geležinkelių tinklo vėžės pločio, vietoj šios TSS reikalavimų leidžiama taikyti nacionalines technines taisykles.

b) Suomijos specifinis atvejis

(„T“) Kol bus rastas atšiauriomis žiemos sąlygomis tinkamas techninis sprendimas, tačiau bet kuriuo atveju ne ilgiau nei iki 2032 m. gruodžio 31 d., prekiniams vagonams, naudotiniems tik Suomijos teritorijoje, gali būti ir toliau taikomas Sprendimas 2011/229/ES. Tai neturi trukdyti Suomijos tinkle eksploatuoti kitų valstybių narių prekinių vagonų.“;

c) 7.3.2.2 a punkto antroji pastraipa išbraukiama;

d) 7.3.2.4 punktas pakeičiamas taip:

„7.3.2.4. Pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribinės vertės (4.2.3 punktas)

a) Lamanšo tunelio specifinis atvejis

(„P“) Lamanšo tunelyje tarp Kokelio (Prancūzija) ir Folkstono (Jungtinė Karalystė) pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribinės vertės netaikomos vagonams, skirtiems sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms vežti.

b) Švedijos specifinis atvejis

(„T“) Lokomotyvų, kurių bendra traukos galia didesnė nei 6 000 kW, o didžiausia ašies apkrova didesnė nei 25 t, 4 lentelėje pateiktas pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo $L_{pAeq,Tp\ (80\ km/h)}$ ribines vertes leidžiama padidinti iki 85 dB.“;

e) pridedamas 7.4 skirsnis:

„7.4. **Konkrečios įgyvendinimo taisyklės**

7.4.1. *Konkrečios šios TSS taikymo turimiems vagonams taisyklės (7.2.2 punktas)*

a) Konkrečios šios TSS taikymo turimiems vagonams Lamanšo tunelyje taisyklės

(„P“) Apskaičiuojant metinį vidutinį kiekvieną parą nakties metu eksploatuojamų prekinių traukinių skaičių, į vien tik Kokelio (Prancūzija)–Folkstono (Jungtinė Karalystė) linijoje eksploatuojamus prekinius traukinius, kuriuos sudaro vagonai, skirti sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms vežti, neatsižvelgiama.

b) Konkrečios šios TSS taikymo turimiems vagonams Suomijoje ir Švedijoje taisyklės

(„T“) Dėl netikrumo, susijusio su vagonų eksploatavimu atšiauriomis žiemos sąlygomis naudojant kompozitines stabdžių trinkeles, tylesnių maršrutų sąvoka iki 2032 m. gruodžio 31 d. Suomijos ir Švedijos tinklams netaikoma. Tai neturi trukdyti Suomijos ir Švedijos tinkle eksploatuoti kitų valstybių narių prekinių vagonų.

7.4.2. *Tylesniuose maršrutuose eksploatuojamiems vagonams skirtos konkrečios įgyvendinimo taisyklės (7.2.2.2 punktas)*

a) Belgijos tylesniuose maršrutuose eksploatuojamiems vagonams skirtos konkrečios įgyvendinimo taisyklės

(„T“) Be 7.2.2.2 punkte išvardytų vagonų, tylesniuose maršrutuose Belgijos teritorijoje gali būti eksploatuojami šie turimi vagonai:

— iki 2026 m. gruodžio 31 d. – vagonai su bandažiniais ratais;

— iki 2026 m. gruodžio 31 d. – vagonai, kuriuose norint ketaus stabdžių trinkeles pakeisti kompozitinėmis stabdžių trinkelėmis turi būti sumontuoti stabdymo suvienodinimo vožtuvai;

— iki 2026 m. gruodžio 31 d. – vagonai, kuriuose sumontuotos ketaus stabdžių trinkelės ir kurių ratai norint sumontuoti kompozitines stabdžių trinkeles turėtų būti pakeisti standarte EN 13979–1:2003+A2:2011 nustatytus reikalavimus atitinkančiais ratais.

b) Lamanšo tunelio tylesniuose maršrutuose eksploatuojamiems vagonams skirtos konkrečios įgyvendinimo taisyklės

(„P“) Be 7.2.2.2 punkte išvardytų vagonų, tylesniuose maršrutuose, kuriems taikoma Lamanšo tunelio koncesijos sutartis, gali būti eksploatuojami šie turimi vagonai:

vagonai, skirti sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms tarp Kokelio (Prancūzija) ir Folkstono (Didžioji Britanija) vežti.

c) Čekijos tylesniuose maršrutuose eksploatuojamiems vagonams skirtos konkrečios įgyvendinimo taisyklės

(„T“) Be 7.2.2.2 punkte išvardytų vagonų, tylesniuose maršrutuose Čekijos teritorijoje gali būti eksploatuojami šie turimi vagonai:

— iki 2026 m. gruodžio 31 d. – vagonai su bandažiniais ratais;

— iki 2034 m. gruodžio 31 d. – vagonai su 59V tipo guoliais;

— iki 2034 m. gruodžio 31 d. – vagonai, kuriuose norint ketaus stabdžių trinkeles pakeisti kompozitinėmis stabdžių trinkelėmis turi būti sumontuoti stabdymo suvienodinimo vožtuvai;

— iki 2036 m. gruodžio 31 d. – vagonai su „1Bg“ arba „1Bgu“ stabdžių schema ir sumontuotomis ketaus stabdžių trinkelėmis;

— iki 2029 m. gruodžio 31 d. – vagonai, kuriuose sumontuotos ketaus stabdžių trinkelės ir kurių ratai norint sumontuoti kompozitines stabdžių trinkeles turėtų būti pakeisti standarte EN 13979–1:2003+A2:2011 nustatytus reikalavimus atitinkančiais ratais.

Be to, iki 2030 m. gruodžio 31 d. turimiems vagonams, kuriems penkios pirmiau pateiktos įtraukos netaikomos ir dėl kurių kiekvienu konkrečiu atveju tinkamo sprendimo dėl ketaus stabdžių trinkelių pakeitimo neturima, naudoti kompozitinių stabdžių trinkelių neprivaloma.

d) Prancūzijos tylesniuose maršrutuose eksploatuojamiems vagonams skirtos konkrečios įgyvendinimo taisyklės

(„T“) Be 7.2.2.2 punkte išvardytų vagonų, tylesniuose maršrutuose Prancūzijos teritorijoje gali būti eksploatuojami šie turimi vagonai:

— iki 2030 m. gruodžio 31 d. – vagonai su „1Bg“ arba „1Bgu“ stabdžių schema ir sumontuotomis ketaus stabdžių trinkelėmis;

— iki 2030 m. gruodžio 31 d. – vagonai su mažais (mažesnio nei 920 mm skersmens) ratais.

e) Italijos tylesniuose maršrutuose eksploatuojamiems vagonams skirtos konkrečios įgyvendinimo taisyklės

(„T“) Be 7.2.2.2 punkte išvardytų vagonų, tylesniuose maršrutuose Italijos teritorijoje gali būti eksploatuojami šie turimi vagonai:

— iki 2026 m. gruodžio 31 d. – vagonai su bandažiniais ratais;

— iki 2026 m. gruodžio 31 d. – vagonai, kuriuose norint ketaus stabdžių trinkeles pakeisti kompozitinėmis stabdžių trinkelėmis turi būti sumontuoti stabdymo suvienodinimo vožtuvai;

— iki 2026 m. gruodžio 31 d. – vagonai, kuriuose sumontuotos ketaus stabdžių trinkelės ir kurių ratai norint sumontuoti kompozitines stabdžių trinkeles turėtų būti pakeisti standarte EN 13979–1:2003+A2:2011 nustatytus reikalavimus atitinkančiais ratais.

Be to, iki 2030 m. gruodžio 31 d. turimiems vagonams, kuriems trys pirmiau pateiktos įtraukos netaikomos ir dėl kurių kiekvienu konkrečiu atveju tinkamo sprendimo dėl ketaus stabdžių trinkelių pakeitimo neturima, naudoti kompozitinių stabdžių trinkelių neprivaloma.

f) Lenkijos tylesniuose maršrutuose eksploatuojamiems vagonams skirtos konkrečios įgyvendinimo taisyklės

(„T“) Be 7.2.2.2 punkte išvardytų vagonų, iki 2036 m. gruodžio 31 d. tylesniuose maršrutuose Lenkijos teritorijoje gali būti eksploatuojami šie turimi vagonai:

— vagonai su bandažiniais ratais;

— vagonai su „1Bg“ arba „1Bgu“ stabdžių schema ir sumontuotomis ketaus stabdžių trinkelėmis;

— vagonai, suprojektuoti S eismui, kuriuose įrengti SS stabdžiai ir sumontuotos ketaus stabdžių trinkelės;

— vagonai, suprojektuoti SS eismui, kuriuose sumontuotos ketaus stabdžių trinkelės ir kuriuose norint sumontuoti LL stabdžių trinkeles reikėtų sumontuoti standartą EN 13979–1:2003+A2:2011 atitinkančius ratus ir stabdymo suvienodinimo vožtuvus.

g) Slovakijos tylesniuose maršrutuose eksploatuojamiems vagonams skirtos konkrečios įgyvendinimo taisyklės

(„T“) Be 7.2.2.2 punkte išvardytų vagonų, tylesniuose maršrutuose Slovakijos teritorijoje gali būti eksploatuojami šie turimi vagonai:

— iki 2026 m. gruodžio 31 d. – vagonai su bandažiniais ratais;

— iki 2036 m. gruodžio 31 d. – vagonai su 26–2.8 tipo vežimėliais ir sumontuotomis P10 ketaus stabdžių trinkelėmis;

— iki 2036 m. gruodžio 31 d. – vagonai, kuriuose norint ketaus stabdžių trinkeles pakeisti kompozitinėmis stabdžių trinkelėmis turi būti sumontuoti stabdymo suvienodinimo vožtuvai.

(„P“) Slovakiją ir trečiąsias šalis jungiančiuose maršrutuose naudojami vagonai su 2TS tipo vežimėliais, kurie pasienio stotyse pakeičiami.

h) Didžiosios Britanijos (Jungtinės Karalystės) tylesniuose maršrutuose eksploatuojamiems vagonams skirtos konkrečios įgyvendinimo taisyklės

(„P“) Tylesniuose maršrutuose leidžiama eksploatuoti riedmenų vienetus, kuriuos numatyta naudoti tik Didžiosios Britanijos tinkle ir kurių turimuose vagonuose sumontuotos gairėse Nr. GM/GN 2688 nurodytos kompozitinės stabdžių trinkelės.

(„T“) Tylesniuose maršrutuose leidžiama eksploatuoti šių tipų turimus vagonus, kuriuose sumontuotos ketaus stabdžių trinkelės ir kuriuos numatyta naudoti Didžiosios Britanijos tinkle:

— iki 2030 m. gruodžio 31 d. – vagonus, kuriuose sumontuota ne UIC stabdymo sistema ir kuriems modifikuoti suderinamų betriukšmių stabdžių trinkelių neturima;

— iki 2030 m. gruodžio 31 d. – vagonus, kurių suprojektuotasis stabdymo kelias – ne ilgesnis kaip 810 m, kai važiuojama 60 mylių per valandą greičiu ir taikomas G (prekinis) stabdymo režimas arba kai važiuojama 75 mylių per valandą greičiu ir taikomas P (keleivinis) stabdymo režimas, jei jie naudojami traukiniams, kurių kitų vagonų stabdymo kelias atitinka susijusias Jungtinės Karalystės (Didžiosios Britanijos) nacionalines technines taisykles;

— iki 2050 m. gruodžio 31 d. – vagonus, naudojamus tik branduolinėms reikmėms skirtiems produktams vežti.“

8. A priedėlio „Neišspręsti klausimai“ tekstas „Šioje TSS nėra jokių neišspręstų klausimų“ pakeičiamas šia lentele:

„Geležinkelių riedmenų posistemio sudedamoji dalis	Šios TSS nuostata	Šioje TSS nenagrinėjamas techninis aspektas	Pastabos
Tylesnės stabdžių trinkelės	7.2.2.1 ir F priedėlis	Stabdžių trinkelių akustinių savybių vertinimas	Galimi kiti techniniai sprendimai (žr. 7.2.2 punktą)“

9. Pridedami D, E ir F priedėliai:

„D priedėlis

Tylesni maršrutai

D.1. **Tylesnių maršrutų nustatymas**

Vadovaudamosi šio reglamento 5c straipsnio 1 dalimi, valstybės narės, naudodamos formatą, kuriuo gautus duomenis naudotojai galėtų toliau apdoroti IT priemonėmis, agentūrai pateikia tylesnių maršrutų sąrašą. Į sąrašą įtraukiama bent ši informacija:

— tylesnių maršrutų pradžios ir pabaigos taškai ir jų atitinkamos atkarpos, nurodomi naudojant Komisijos įgyvendinimo sprendime 2014/880/ES (*) nustatytame registre (INF registre) nurodytus geografinius kodus. Jei vienas iš šių taškų yra ties valstybės narės siena, tai turi būti nurodyta.

— Tylesnį maršrutą sudarančių atkarpų identifikavimo duomenys.

Sąrašas pateikiamas naudojantis šiuo šablonu:

Tylesnis maršrutas	Maršruto atkarpos	Unikalus atkarpos identifikavimo numeris	Tylesnis maršrutas prasideda/baigiasi ties valstybės narės siena
Taškas A–taškas E	Taškas A–taškas B	201	Taip TAŠKAS E (šalis Y)
	Taškas B–taškas C	202	
	Taškas C–taškas D	203	
	Taškas D–taškas E	204	
Taškas F–taškas I	Taškas F–taškas G	501	Ne
	Taškas G–taškas H	502	
	Taškas H–taškas I	503	

Be to, valstybės narės gali savanoriškai pateikti žemėlapius, kuriuose nužymėti tylesni maršrutai. Visi sąrašai ir žemėlapiai ne vėliau kaip per 9 mėnesius nuo 2019 m. gegužės 27 d. paskelbiami agentūros svetainėje (http://www.era.europa.eu).

Iki tos pačios datos agentūra tylesnių maršrutų sąrašus ir žemėlapius pateikia Komisijai. Komisija atitinkamą informaciją valstybėms narėms pateikia komitete, nurodytame Direktyvos (ES) 2016/797 51 straipsnyje.

D.2. **Tylesnių maršrutų sąrašo atnaujinimas**

Tylesnių maršrutų sąrašui pagal šio reglamento 5c straipsnio 2 dalį atnaujinti naudojami paskutinių trejų metų iki sąrašo atnaujinimo, kurių duomenys turimi, krovinių vežimo eismo duomenys. Jei tam tikrais metais dėl išskirtinių aplinkybių krovinių vežimo eismo duomenys nuo vidutinio skaičiaus nukrypsta daugiau kaip 25 %, atitinkama valstybė narė vidutinį skaičių gali apskaičiuoti remdamasi likusių dvejų metų duomenimis. Atnaujintą tylesnių maršrutų sąrašą valstybės narės pateikia agentūrai.

Prie tylesnių maršrutų priskirti maršrutai atnaujintame sąraše išlieka, išskyrus atvejus, kai per atitinkamą laikotarpį eismo apimtis sumažėjo daugiau kaip 50 %, o vidutinis kiekvieną parą nakties metu eksploatuojamų prekinių traukinių skaičius yra mažesnis nei 12.

Prie tylesnių maršrutų priskiriant naujas ir patobulintas linijas, atsižvelgiama į jose numatomą eismo apimtį.

Agentūra atnaujintus tylesnių maršrutų sąrašus ne vėliau kaip per 3 mėnesius nuo jų gavimo paskelbia savo svetainėje (http://www.era.europa.eu); sąrašai taikomi praėjus metams nuo jų paskelbimo, nuo kito gruodžio mėnesio dienos, kurią atnaujinami tvarkaraščiai.

Agentūra informuoja Komisiją apie visus tylesnių maršrutų pasikeitimus. Apie šiuos pasikeitimus Komisija informuoja valstybes nares komitete, nurodytame Direktyvos (ES) 2016/797 51 straipsnyje.

(*) 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas 2014/880/ES dėl geležinkelio infrastruktūros registro bendrųjų specifikacijų, kuriuo panaikinamas Įgyvendinimo sprendimas 2011/633/ES (OL L 356, 2014 12 12, p. 489).

E priedėlis

Senosios kompozitinės stabdžių trinkelės

E.1. **Senosios kompozitinės stabdžių trinkelės, skirtos naudoti tarptautiniam geležinkelių transportui**

Iki UIC 541-4 N priedėlyje nustatytos atitinkamos dienos tylesniuose maršrutuose savo naudojimo teritorijoje gali būti naudojami turimi vagonai, kuriuose sumontuotos toliau nurodytos stabdžių trinkelės.

Gamintojas / produkto pavadinimas	Stabdžių trinkelių pavadinimas / tipas	Trinties koeficiento tipas
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe – sukepinta)
Jurid	738	K (Fe – sukepinta)

Vagonai, kuriuose sumontuotos senosios kompozitinės stabdžių trinkelės nėra nurodytos pirmiau pateiktoje lentelėje, bet jas jau leidžiama naudoti tarptautiniame eisme pagal Sprendimo 2004/446/EB arba Sprendimo 2006/861/EB nuostatas, savo naudojimo teritorijoje vis dar gali būti naudojami neribotą laiką.

E.2. **Senosios kompozitinės stabdžių trinkelės, skirtos naudoti šalių vidaus geležinkelių transportui**

Turimi vagonai, kuriuose sumontuotos toliau nurodytos stabdžių trinkelės, savo naudojimo teritorijoje gali būti naudojami tik atitinkamų valstybių narių geležinkelių tinkluose, įskaitant tylesnius maršrutus.

Gamintojas / produkto pavadinimas	Stabdžių trinkelių pavadinimas / tipas	Valstybė narė	Pastabos
Cobra/Wabco	V133	Italija	
Cofren	S153	Švedija	

Gamintojas / produkto pavadinimas	Stabdžių trinkelių pavadinimas / tipas	Valstybė narė	Pastabos
Cofren	128	Švedija	
Cofren	229	Italija	
ICER	904	Ispanija, Portugalija	
ICER	905	Ispanija, Portugalija	
Jurid	838	Ispanija, Portugalija	

F priedėlis

Stabdžių trinkelių akustinių savybių vertinimas

Šios procedūros tikslas – parodyti akustines kompozitinių stabdžių trinkelių savybes sąveikos sudedamosios dalies lygmeniu.

Ši procedūra pagal Direktyvos (ES) 2016/797 4 straipsnio 6 dalį laikoma neišspręstu klausimu.“