UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2019/774 VAN DE COMMISSIE

van 16 mei 2019

tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1304/2014 in verband met de toepassing van de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "rollend materieel — geluidsemissies" op bestaande goederenwagons

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie ([1]), en met name artikel 5, lid 11,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad ([2]) (richtlijn omgevingslawaai) biedt een basis voor de verdere ontwikkeling en aanvulling van de bestaande maatregelen van de Unie tegen lawaai van onder meer spoorvoertuigen.

(2) De evaluatie van de richtlijn omgevingslawaai ([3]) en het verslag over de uitvoering daarvan ([4]) tonen aan dat omgevingslawaai en met name spoorweglawaai nog steeds een ernstige bedreiging voor de volksgezondheid blijf.

(3) Terwijl de richtlijn omgevingslawaai in het algemeen van toepassing is op routes met meer dan 30 000 treinen, goederen- en passagierstreinen samen, moest bij de ontwikkeling van het concept "stillere routes" rekening worden gehouden met routes met een significant goederenverkeer tijdens de nacht.

(4) Het gevaar bestaat dat lidstaten eenzijdig ongecoördineerde maatregelen zullen nemen om buitensporig spoorweglawaai te beperken. Dergelijke maatregelen zouden negatieve gevolgen kunnen hebben voor de Europese economieën en kunnen leiden tot een omgekeerde modal shift van spoor- naar wegvervoer. Bovendien kunnen die maatregelen de spoorweginteroperabiliteit in de Unie ondermijnen. Aangezien het merendeel van het goederenvervoer per spoor in de Unie internationaal vervoer is, moet dit probleem op Europees niveau worden opgelost.

(5) De toepassing van de bij Verordening (EU) nr. 1304/2014 van de Commissie ([5]) vastgestelde technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "rollend materieel — geluidsemissies" van het spoorwegsysteem in de Unie (TSI NOI) op bestaande wagons zou de maximale geluidsemissies dan ook aanzienlijk moeten terugdringen. Eén van de efficiëntste manieren om het spoorweglawaai te beperken is de uitrusting van bestaande goederenwagons met composiet remblokken. Deze technische oplossing vermindert het spoorweggeluid met maximaal 10 dB, hetgeen overeenstemt met een daling van het door de mens hoorbare geluid met 50 %.

(6) Op 22 september 2017 heeft de Commissie het Spoorwegbureau van de Europese Unie ("het Bureau") overeenkomstig artikel 5, lid 2, van Richtlijn (EU) 2016/797 gevraagd een aanbeveling te doen voor een herziening van de TSI NOI teneinde in het kader van de strategie voor stillere routes te specificeren hoe de TSI NOI op bestaande goederenwagons moet worden toegepast en de TSI NOI af te stemmen op Verordening (EU) 2016/797.

(7) Spoorweglawaai dat ernstige hinder veroorzaakt en een bedreiging vormt voor de volksgezondheid moet worden aangepakt. Om die reden en omdat goederentreinen die 's nachts rijden extra hinder veroorzaken, moet de definitie van een stillere route worden geformuleerd op basis van de intensiteit van het goederenvervoer per spoor tijdens de nacht.

([1]) Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44).

([2]) Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PB L 189 van 18.7.2002, blz. 12).

([3]) Werkdocument van de diensten van de Commissie: "Refit Evaluation of the Directive 2002/49/EC relating to the assessment and management of environmental noise" (SWD(2016) 454 final).

([4]) Verslag van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad over de uitvoering van de richtlijn omgevingslawaai overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 2002/49/EG (COM(2017) 151 final).

([5]) Verordening (EU) nr. 1304/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "rollend materieel — geluidsemissies", tot wijziging van Beschikking 2008/232/EG en tot intrekking van Besluit 2011/229/EU (PB L 356 van 12.12.2014, blz. 421).

(8) Bij het bepalen van de toepassingsdatum voor de invoering van de stillere routes moet rekening worden gehouden met verschillende parameters, zoals de stand van zaken van de aanpassing van bestaande wagons in de verschillende lidstaten, het vernieuwingspercentage van goederenmaterieel, de onderhoudscyclus van goederenwagons, de productiecapaciteit van de producenten van composiet remblokken en de beschikbare capaciteit van de werkplaatsen. De datum moet worden afgestemd op de periodieke wijziging van de dienstregeling overeenkomstig bijlage VII bij Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad ([6]).

(9) Aangezien de verkeersintensiteit kan variëren moet de lijst van stillere routes regelmatig worden geactualiseerd om rekening te houden met die ontwikkelingen maar tegelijk gedurende meerdere jaren een stabiel kader te waarborgen. Daarom is het aangewezen dat de lidstaten de lijst van stillere routes met ingang van 8 december 2024 ten minste om de vijf jaar bijwerken. Vóór de eerste actualisering moet de Commissie bovendien de voortgang van de aanpassingen en de gevolgen van de stillere routes op het goederenvervoer per spoor evalueren.

(10) Gezien de bezwaren die sommige belanghebbenden hebben geuit met betrekking tot de exploitatie van wagons met composiet remblokken in winterse omstandigheden in Noord-Europa, moet de Commissie, bijgestaan door het Bureau, haar analyse van de problemen en mogelijke oplossingen voortzetten. Tegen juni 2020 dient zij te beoordelen of deze TSI moet worden gewijzigd, eventueel door een afwijking toe te staan voor de verdere exploitatie van beperkte aantallen wagons met gietijzeren remblokken op stillere routes om het grensoverschrijdend goederenvervoer per spoor naar het noorden van Europa in stand te houden. Volgens ramingen van de Zweedse autoriteiten bedraagt het totale aantal wagons dat voor dergelijk verkeer wordt gebruikt niet meer dan 17 500.

(11) De invoering van stillere routes moet een aanvulling vormen op andere acties van de Unie om het spoorweglawaai terug te dringen, o.a. door de financiering van de aanpassing van bestaand materieel in het kader van de Connecting Europe Facility ([7]), de ESIF-fondsen ([8]), op basis van het geluidsniveau gedifferentieerde infrastructuurheffingen ([9]) en de ontwikkeling van nieuwe technische oplossingen in het kader van Shift2Rail ([10]).

(12) Om te zorgen voor een efficiënte invoering van de stillere routes moeten de respectieve nationale bevoegde autoriteiten nauw samenwerken.

(13) Aangezien de wijzigingen een directe impact hebben op de sociale context van de werknemers in de sector en de klanten van het goederenvervoer per spoor, zijn de sociale partners en klanten van het goederenvervoer per spoor geraadpleegd overeenkomstig de artikelen 6 en 7 van Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad ([11]).

(14) Overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn (EU) 2016/797 heeft het Bureau als onderdeel van het proces voor de herziening van deze TSI een effectbeoordeling verricht.

(15) Op 29 mei 2018 heeft het Bureau een aanbeveling gedaan over de wijzigingen van de TSI NOI inzake de toepassing van die TSI op bestaande wagons.

(16) Voorts heeft het Bureau op 29 november 2018 een aanbeveling gedaan over de wijziging van de TSI NOI om deze verordening af te stemmen op Richtlijn (EU) 2016/797.

(17) Op grond van Gedelegeerd Besluit (EU) 2017/1474 van de Commissie ([12]) moet in een TSI worden aangegeven of de conformiteitsbeoordelingsinstanties die reeds op basis van een vorige versie van de TSI zijn aangemeld, opnieuw moeten worden aangemeld en of een vereenvoudigde kennisgevingsprocedure wordt toegepast. Deze verordening voorziet slechts in beperkte wijzigingen en het is derhalve niet nodig te eisen dat instanties die op basis van een vorige versie van de TSI zijn aangemeld, opnieuw worden aangemeld.

([6]) Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32).

([7]) Verordening (EU) nr. 1316/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 tot vaststelling van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, tot wijziging van Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 680/2007 en (EG) nr. 67/2010 (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 129).

([8]) Verordening (EU) nr. 1300/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 december 2013 inzake het Cohesiefonds en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1084/2006 van de Raad (PB L 347 van 20.12.2013, blz. 281) en Verordening (EU) nr. 1301/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 december 2013 betreffende het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling en specifieke bepalingen met betrekking tot de doelstelling "Investeren in groei en werkgelegenheid", en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1080/2006 (PB L 347 van 20.12.2013, blz. 289).

([9]) Uitvoeringsverordening (EU) 2015/429 van de Commissie van 13 maart 2015 tot vaststelling van de modaliteiten voor het opleggen van heffingen voor de kosten van geluidshinder (PB L 70 van 14.3.2015, blz. 36).

([10]) Verordening (EU) nr. 642/2014 van de Raad van 16 juni 2014 tot oprichting van de Gemeenschappelijke Onderneming Shift2Rail (PB L 177 van 17.6.2014, blz. 9).

([11]) Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 1).

([12]) Gedelegeerd Besluit (EU) 2017/1474 van de Commissie van 8 juni 2017 tot aanvulling van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad met specifieke doelstellingen voor de opstelling, aanneming en herziening van de technische specificaties inzake interoperabiliteit (PB L 210 van 15.8.2017, blz. 5).

(18) Deze verordening voorziet in de wijziging van de TSI NOI om de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Unie te bevorderen, het internationaal spoorvervoer te verbeteren en te ontwikkelen, bij te dragen tot de geleidelijke totstandbrenging van de interne markt en de TSI NOI aan te vullen om essentiële eisen te dekken. Ze maakt het mogelijk de doelstellingen te bereiken en te voldoen aan de essentiële eisen van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad ([13]) en Richtlijn (EU) 2016/797. Daarom moet deze verordening rechtstreeks toepasselijk zijn in alle lidstaten, met inbegrip van de lidstaten die het Bureau en de Commissie er overeenkomstig artikel 57, lid 2, van Richtlijn (EU) 2016/797 van in kennis hebben gesteld dat zij de omzettingstermijn hebben verlengd en Richtlijn 2008/57/EG tot uiterlijk 15 juni 2020 blijven toepassen. Aangemelde instanties die overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG actief zijn in lidstaten die de omzettingstermijn hebben verlengd moeten overeenkomstig deze verordening een EG-keuringscertificaat kunnen blijven afgeven zolang Richtlijn 2008/57/EG in hun lidstaat van vestiging van toepassing is.

(19) Verordening (EU) nr. 1304/2014 moet derhalve worden gewijzigd om deze verordening af te stemmen op Richtlijn (EU) 2016/797 en ervoor te zorgen dat deze in het kader van de strategie voor stillere routes ook van toepassing wordt op bestaande goederenwagons en om een procedure vast te stellen voor de beoordeling van de akoestische prestaties van composiet remblokken. Die procedure moet in de TSI worden opgenomen als open punt in de zin van artikel 4, lid 6, van Richtlijn (EU) 2016/797.

(20) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 51, lid 1, van Richtlijn (EU) 2016/797 ingestelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EU) nr. 1304/2014 wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. Met betrekking tot de in punt 7.3.2 van de bijlage genoemde specifieke gevallen, moet voor de verificatie van de essentiële eisen van bijlage III bij Richtlijn (EU) 2016/797 worden voldaan aan de voorwaarden van punt 7.3.2 van de bijlage, of de nationale voorschriften die van toepassing zijn in de lidstaat die deel uitmaakt van het gebruiksgebied van de voertuigen die onder deze verordening vallen";

b) lid 2, onder c), wordt vervangen door:

"c) de instanties die belast zijn met de uitvoering van de keurings- en conformiteitsbeoordelingsprocedures met betrekking tot de nationale voorschriften voor specifieke gevallen als bedoeld in punt 7.3.2 van de bijlage.".

2) Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 4 wordt de verwijzing naar "artikel 6 van Richtlijn 2008/57/EG" vervangen door een verwijzing naar "artikel 5 van Richtlijn (EU) 2016/797";

b) in lid 5 wordt de verwijzing naar "Richtlijn 2008/57/EG" vervangen door een verwijzing naar "Richtlijn (EU) 2016/797".

3) De volgende artikelen 5 bis, 5 ter, 5 quater, 5 quinquies en 5 sexies worden ingevoegd:

"*Artikel 5 bis*

Met ingang van 8 december 2024 mogen goederenwagons die tot de werkingssfeer van Verordening (EU) nr. 321/2013 behoren maar niet onder punt 7.2.2.2 van de bijlage bij deze verordening vallen niet op stillere routes worden gebruikt.

Artikel 5 ter

Een "stillere route" is een deel van de spoorweginfrastructuur met een lengte van ten minste 20 km waarop het gemiddeld aantal goederentreinen per dag dat tijdens de nacht als gedefinieerd in de nationale wetgeving tot omzetting van Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad (*) rijdt, meer dan 12 bedraagt. Het

([13]) Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1).

goederenverkeer in de jaren 2015, 2016 en 2017 vormt de basis voor de berekening van dat gemiddelde. Als het goederenvervoer door uitzonderlijke omstandigheden in één bepaald jaar meer dan 25 % van dat gemiddelde afwijkt, mag de betrokken lidstaat het gemiddelde berekenen op basis van de overige twee jaren.

Artikel 5 quater

1. De lidstaten wijzen stillere routes aan overeenkomstig artikel 5 ter en de procedure in aanhangsel D.1 van de bijlage. Zij verstrekken aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie uiterlijk zes maanden na de datum van bekendmaking van deze verordening een lijst van stillere routes. Het Bureau publiceert die lijsten op zijn website.

2. Met ingang van 8 december 2024 actualiseren de lidstaten de lijsten van stille routes ten minste om de vijf jaar overeenkomstig de procedure in aanhangsel D.2 van de bijlage.

Artikel 5 quinquies

Uiterlijk op 31 december 2028 evalueert de Commissie de invoering van de stillere routes en met name de voortgang van de aanpassing van bestaande wagons alsmede het effect van de stillere routes op de totale blootstelling van de bevolking aan lawaai en op de concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor.

Artikel 5 sexies

Uiterlijk op 30 juni 2020 brengt de Commissie een verslag uit over de exploitatie van wagons met composiet remblokken in winterse omstandigheden in Noord-Europa, op basis van door het Bureau, de nationale veiligheidsinstanties en spoorwegondernemingen verstrekte gegevens. Dat verslag bevat een evaluatie van de veiligheid en remprestaties van dergelijke wagons en van de bestaande of potentiële operationele en technische maatregelen voor winterse omstandigheden in Noord-Europa. Het verslag wordt openbaar gemaakt.

Indien uit het verslag blijkt dat het gebruik van dergelijke wagons in winterse omstandigheden in Noord-Europa veiligheidsproblemen oplevert die niet door operationele en technische maatregelen kunnen worden aangepakt zonder ernstige negatieve gevolgen voor het goederenvervoer per spoor, stelt de Commissie wijzigingen van deze TSI voor om die problemen aan te pakken en tegelijk het grensoverschrijdend goederenvervoer naar de betrokken Noord-Europese regio's in stand te houden. Het voorstel kan indien nodig voorzien in een vrijstelling voor de verdere exploitatie van een beperkt aantal wagons die vaak voor dergelijk grensoverschrijdend verkeer worden gebruikt op stillere routes in de Unie, en in de nodige operationele beperkingen om de effecten van het gebruik van dergelijke wagons op stillere routes te beperken, voor zover die verenigbaar zijn met het behoud van bovengenoemd grensoverschrijdend goederenvervoer.

Indien er een herziening plaatsvindt als bedoeld in de voorgaande alinea, brengt de Commissie vervolgens jaarlijks verslag uit over de voortgang inzake technische en operationele oplossingen voor de exploitatie van goederenwagons in winterse omstandigheden. Zij verstrekt een schatting van het aantal wagons met gietijzeren remblokken dat nodig is om de continuïteit van het grensoverschrijdend verkeer van en naar de Noord-Europese regio's te verzekeren, met de bedoeling die vrijstelling uiterlijk in 2028 te doen aflopen.

(*) Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PB L 189 van 18.7.2002, blz. 12).".

4) De bijlage bij Verordening (EU) nr. 1304/2014 wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze uitvoeringsverordening.

Artikel 2

1. Aanmeldingen van conformiteitsbeoordelingsinstanties voor de toepassing van Verordening (EU) nr. 1304/2014 blijven geldig op basis van die verordening, als gewijzigd bij de onderhavige verordening.

2. Conformiteitsbeoordelingsinstanties die zijn aangemeld overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG kunnen overeenkomstig deze verordening EG-keuringscertificaten blijven afgeven zolang Richtlijn 2008/57/EG in hun lidstaat van vestiging van toepassing is overeenkomstig artikel 57, lid 2, van Richtlijn (EU) 2016/797 en uiterlijk tot en met 15 juni 2020.

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 16 mei 2019.

Voor de Commissie

De voorzitter

Jean-Claude JUNCKER

BIJLAGE

De bijlage bij Verordening (EU) nr. 1304/2014 wordt als volgt gewijzigd:

1) In hoofdstuk 1 wordt "Richtlijn 2008/57/EG" vervangen door "Richtlijn (EU) 2016/797".

2) In hoofdstuk 1 wordt punt 1.1 vervangen door:

"1.1. **Technisch toepassingsgebied**

1.1.1 *Toepassingsgebied met betrekking tot rollend materieel*

Deze TSI is van toepassing op al het rollend materieel dat onder Verordening (EU) nr. 1302/2014 (TSI LOC & PAS) en Verordening (EU) nr. 321/2013 (TSI WAG) valt.

1.1.2. *Toepassingsgebied vanuit operationeel oogpunt*

Samen met Besluit 2012/757/EU van de Commissie (*) (TSI OPE) is deze TSI van toepassing op de exploitatie van goederenwagons die worden gebruikt op de spoorweginfrastructuur die als "stillere routes" is aangeduid.

(*) Besluit 2012/757/EU van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG (PB L 345 van 15.12.2012, blz. 1).".

3) Hoofdstuk 2 wordt vervangen door:

"2. DEFINITIE VAN HET SUBSYSTEEM

Onder het begrip "eenheid" wordt verstaan: het rollend materieel waarop deze TSI van toepassing is en dat derhalve onderworpen is aan de EG-keuringsprocedure. De samenstelling van een eenheid wordt nader omschreven in hoofdstuk 2 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1302/2014 en in hoofdstuk 2 van Verordening (EU) nr. 321/2013.

De in deze TSI vastgestelde eisen zijn van toepassing op de volgende categorieën van rollend materieel als bedoeld in punt 2 van bijlage I bij Richtlijn (EU) 2016/797:

a) locomotieven en reizigersmaterieel, waaronder al dan niet elektrische of tractievoertuigen, elektrische of dieselmotorstellen voor het vervoer van reizigers, en passagiersrijtuigen. Deze categorie is nader gedefinieerd in hoofdstuk 2 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1302/2014 en wordt in deze TSI aangeduid als locomotieven, elektrische motorstellen, dieselmotorstellen en passagiersrijtuigen;

b) goederenwagons, met inbegrip van voertuigen met een lage bodem die voor het hele netwerk zijn bedoeld en voertuigen voor het vervoer van vrachtwagens. Deze categorie is nader gedefinieerd in hoofdstuk 2 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 321/2013 en wordt in deze TSI aangeduid als "goederenwagens";

c) bijzondere voertuigen, zoals spoormachines. Deze categorie is nader gedefinieerd in hoofdstuk 2 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1302/2014 en bestaat uit spoormachines (in deze TSI "OTM's" genoemd) en infrastructuurinspectievoertuigen, die naargelang van hun ontwerp tot de onder a) of b) genoemde categorieën behoren.".

4) Hoofdstuk 3 wordt vervangen door:

"3. ESSENTIËLE EISEN

Alle in deze TSI vastgestelde fundamentele parameters moeten verband houden met minstens een van de essentiële eisen als bedoeld in bijlage III bij Richtlijn (EU) 2016/797. Het onderlinge verband wordt aangegeven in tabel 1.

Tabel 1

Fundamentele parameters en het verband daarvan met de essentiële eisen

Punt	Fundamentele parameter	Essentiële eisen					
		Veiligheid	Betrouwbaarheid en beschikbaarheid	Gezondheid	Milieubescherming	Technische compatibiliteit	Toegankelijkheid
4.2.1	Grenswaarden voor stationair geluid				1.4.4		

Punt	Fundamentele parameter	Essentiële eisen					
		Veiligheid	Betrouwbaarheid en beschikbaarheid	Gezondheid	Milieubescherming	Technische compatibiliteit	Toegankelijkheid
4.2.2	Grenswaarden voor optrekgeluid				1.4.4		
4.2.3	Grenswaarden voor passeergeluid				1.4.4		
4.2.4	Grenswaarden voor stuurcabinegeluid				1.4.4”		

5) Hoofdstuk 4 wordt als volgt gewijzigd:

a) in punt 4.2 wordt de verwijzing naar ”artikel 5, lid 5, en artikel 2, lid l, van Richtlijn 2008/57/EG” vervangen door een verwijzing naar ”artikel 4, lid 5, en artikel 2, lid 13, van Richtlijn (EU) 2016/797”;

b) punt 4.3 wordt vervangen door:

”4.3. **Functionele en technische specificaties van de interfaces**

Deze TSI heeft de volgende interfaces met het subsysteem ”rollend materieel”:

Interface met subsystemen als bedoeld onder a), b), c) en e) van hoofdstuk 2 (behandeld in Verordening (EU) nr. 1302/2014) wat betreft:

— stationair geluid,

— optrekgeluid (niet van toepassing op reizigersrijtuigen),

— passeergeluid,

— en, waar van toepassing, stuurcabinegeluid.

Interface met subsystemen als bedoeld onder d) van hoofdstuk 2 (behandeld in Verordening (EU) nr. 321/2013) wat betreft:

— passeergeluid,

— stationair geluid.

Deze TSI heeft de volgende interface met het subsysteem exploitatie en verkeersleiding (behandeld in Besluit 2012/757/EU) met betrekking tot:

— passeergeluid.”;

c) punt 4.4 wordt vervangen door:

”4.4. **Exploitatievoorschriften**

De eisen met betrekking tot de exploitatievoorschriften voor het subsysteem ”rollend materieel” zijn vastgesteld in punt 4.4 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1302/2014 en punt 4.4 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 321/2013.

4.4.1 *Specifieke regels voor de exploitatie van wagons op stillere routes in geval van gestoord bedrijf*

De noodvoorzieningen als gedefinieerd in punt 4.2.3.6.3 van de bijlage bij Besluit 2012/757/EU omvatten ook de exploitatie van wagons die niet aan punt 7.2.2.2 voldoen op stillere routes.

Deze maatregel kan worden toegepast als oplossing voor capaciteitsbeperkingen of operationele problemen door defecten aan het rollend materieel, extreme weersomstandigheden, ongevallen of incidenten en storingen aan de infrastructuur.

4.4.2 *Specifieke regels voor de exploitatie van wagons op stillere routes bij infrastructuurwerken en bij onderhoud aan de wagons*

De exploitatie van wagons die niet aan punt 7.2.2.2 voldoen op stillere routes is toegestaan met het oog op onderhoud van die wagons in een onderhoudswerkplaats die alleen via een stillere route bereikbaar is.

De noodvoorzieningen van punt 4.4.1 zijn van toepassing wanneer er bij infrastructuurwerken alleen een stillere route als alternatief beschikbaar is.";

d) punt 4.5 wordt vervangen door:

"4.5. **Onderhoudsvoorschriften**

De eisen met betrekking tot de onderhoudsvoorschriften voor het subsysteem "rollend materieel" zijn vastgesteld in punt 4.5 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1302/2014 en punt 4.5 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 321/2013.".

6) In hoofdstuk 6 "Conformiteitsbeoordeling en EG-keuring" wordt in de punten 6.2.2.3.2.1 "Elektrische treinstellen, dieseltreinstellen, locomotieven en reizigersrijtuigen" en 6.2.2.3.2.2 "Goederenwagons" (viermaal) de tekst "V_{test}" vervangen door "v_{test}".

7) Hoofdstuk 7 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 7.2 wordt vervangen door:

"7.2. **Toepassing van deze TSI op bestaande subsystemen**

De beginselen die aanvragers en vergunningverlenende instanties moeten toepassen in geval van wijzigingen aan bestaand rollend materieel of een type rollend materieel zijn gedefinieerd in punt 7.1.2 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1302/2014 en punt 7.2 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 321/2013.

7.2.1 *Bepalingen in geval van wijzigingen aan bestaand rollend materieel of een type rollend materieel*

De aanvrager waarborgt dat de geluidsniveaus van rollend materieel dat wordt gewijzigd niet hoger liggen dan de grenswaarden van de TSI die van toepassing was op het moment waarop voor het betrokken rollend materieel voor het eerst een vergunning is afgegeven. Indien er op het ogenblik van de eerste vergunning nog geen TSI bestond, waarborgt de aanvrager dat de geluidsniveaus van het gewijzigde rollend materieel niet toenemen of de in de Beschikking 2006/66/EG of Beschikking 2002/735/EG gespecificeerde grenswaarden niet overschrijden.

Indien een beoordeling vereist is, heeft die uitsluitend betrekking op de fundamentele parameters waarop de wijzigingen een impact hebben.

Wordt de vereenvoudigde beoordeling toegepast, dan mag de referentie-eenheid worden voorgesteld door de oorspronkelijke eenheid overeenkomstig de bepalingen van punt 6.2.3.

Voor de vervanging van een hele eenheid, een voertuig of voertuigen binnen een eenheid (bijvoorbeeld een vervanging na ernstige schade) is geen conformiteitsbeoordeling op basis van deze TSI nodig zolang de eenheid, het voertuig of de voertuigen identiek is/zijn aan de oorspronkelijke voertuigen of eenheden.

7.2.2 *Aanvullende bepalingen voor de toepassing van deze TSI op bestaande wagons*

De in artikel 5 bis van deze verordening vastgestelde exploitatiebeperking is niet van toepassing op goederenwagons die voornamelijk over lijnen met een hellingsgraad van meer dan 40 ‰ rijden, wagons met een maximale dienstsnelheid van meer dan 120 km/h, wagons met een maximale aslast van meer dan 22,5 t, wagons die uitsluitend voor infrastructuurwerkzaamheden worden gebruikt en wagons die in hulptreinen worden gebruikt.

Indien een wagon wordt uitgerust met stillere remblokken als gedefinieerd in punt 7.2.2.1 en er geen geluidsbronnen aan de wagon worden toegevoegd, wordt zonder verdere tests aangenomen dat voldaan is aan de in punt 4.2.3 vastgestelde eisen.

7.2.2.1 **Stillere remblokken**

Stillere remblokken zijn remblokken die tot een van de volgende categorieën behoren:

— de remblokken als genoemd in aanhangsel G van Verordening (EU) nr. 321/2013;

— remblokken die zijn beoordeeld overeenkomstig de procedure in aanhangsel F van deze TSI.

7.2.2.2 Goederenwagons die op stillere routes worden geëxploiteerd

Wagons die tot een van de onderstaande categorieën behoren, mogen binnen hun gebruiksgebied op stillere routes worden gebruikt:

— wagons waarvoor een EG-keuringsverklaring is afgegeven op grond van Beschikking 2006/66/EG van de Commissie betreffende de technische specificaties voor interoperabiliteit inzake het subsysteem "rollend materieel — geluidsemissies" van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem;

— wagons waarvoor een EG-keuringsverklaring is afgegeven op grond van Besluit 2011/229/EU van de Commissie betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem "rollend materieel — geluidsemissies" van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem;

— wagons waarvoor op grond van deze TSI een EG-keuringsverklaring is afgegeven;

— wagons die voor de bedrijfsremfunctie uitgerust zijn met remschrijven of stillere remblokken als gedefinieerd in punt 7.2.2.1;

— wagons die voor de bedrijfsremfunctie uitgerust zijn met composiet remblokken als genoemd in aanhangsel E. De exploitatie van die wagons op stillere routes wordt beperkt overeenkomstig de in dit aanhangsel beschreven voorwaarden.";

b) punt 7.3.2.1 wordt vervangen door:

"7.3.2.1. Specifieke gevallen

a) Specifiek geval Estland, Finland, Letland, Litouwen, Polen en Slowakije:

P) Voor eenheden waarvan het gebruik wordt gedeeld met derde landen met een andere spoorwijdte dan die van het hoofdspoorwegnet in de Unie, mogen in plaats van de eisen van deze TSI nationale technische voorschriften worden toegepast.

b) Specifiek geval Finland

T) In afwachting van een adequate oplossing voor streng winterweer mag Besluit 2011/229/EU uiterlijk tot 31 december 2032 worden toegepast voor goederenwagons die uitsluitend op het Finse grondgebied worden gebruikt. De exploitatie van goederenwagons van andere lidstaten op het Finse net mag echter niet worden belemmerd.";

c) in punt 7.3.2.2, onder a), wordt de tweede alinea geschrapt;

d) punt 7.3.2.4 wordt vervangen door:

"7.3.2.4. Grenswaarden voor passeergeluid (punt 4.2.3)

a) Specifiek geval: Kanaaltunnel

P) Voor de Kanaaltunnel gelden de grenswaarden voor passeergeluid niet voor wagons voor het vervoer van vrachtwagens tussen Coquelles (Frankrijk) en Folkestone (Verenigd Koninkrijk).

b) Specifiek geval Zweden

T) Voor locomotieven met een totaal tractievermogen van meer dan 6 000 kW en een maximale aslast van meer dan 25 t mogen de in tabel 4 vastgestelde grenswaarden voor passeergeluid $L_{pAeq,Tp\ (80\ km/h)}$ worden verhoogd tot 85 dB.";

e) het volgende punt 7.4 wordt toegevoegd:

"7.4 **Bijzondere uitvoeringsvoorschriften**

7.4.1. *Bijzondere uitvoeringsvoorschriften voor de toepassing van deze TSI op bestaande wagons (punt 7.2.2)*

a) Bijzondere uitvoeringsvoorschriften voor de toepassing van deze TSI op bestaande wagons in de Kanaaltunnel

P) Bij de berekening van het jaarlijks gemiddeld aantal goederentreinen per dag dat tijdens de nacht rijdt, worden goederentreinen die zijn samengesteld uit wagons voor het vervoer van vrachtwagens op de lijn Coquelles (Frankrijk) — Folkestone (Verenigd Koninkrijk) niet in aanmerking genomen.

b) Bijzondere uitvoeringsvoorschriften voor de toepassing van deze TSI op bestaande wagons in Finland en Zweden

T) Gelet op de onzekerheden in verband met het gebruik van composiet remblokken bij streng winterweer is het begrip stillere routes tot en met 31 december 2032 niet van toepassing op de Finse en Zweedse netwerken. De exploitatie van goederenwagons van andere lidstaten op de Finse en Zweedse netten mag echter niet worden belemmerd.

7.4.2. *Bijzondere uitvoeringsvoorschriften voor de exploitatie van wagons op stillere routes (punt 7.2.2.2)*

a) Bijzondere uitvoeringsvoorschriften voor de exploitatie van wagons op stillere routes in België

T) Naast de in punt 7.2.2.2 genoemde wagons, mogen de volgende bestaande goederenwagons op stillere routes in België worden gebruikt:

— wagons met wielen met banden: tot en met 31 december 2026

— wagons waarbij voor de vervanging van gietijzeren remblokken door composiet remblokken een knikventiel moet worden gemonteerd: tot en met 31 december 2026

— wagons met gietijzeren remblokken waarvan de wielen met het oog op het gebruik van composiet remblokken moeten worden vervangen door wielen die voldoen aan de eisen van EN 13979-1:2003+A2:2011: tot en met 31 december 2026

b) Bijzondere uitvoeringsvoorschriften voor de exploitatie van wagons op stillere routes van de Kanaaltunnel

P) Naast de in punt 7.2.2.2 genoemde wagons, mogen de volgende bestaande goederenwagons worden gebruikt op stillere routes die tot de concessie van de Kanaaltunnel behoren:

wagons voor het vervoer van zware vrachtwagens tussen Coquelles (Frankrijk) en Folkestone (Verenigd Koninkrijk)

c) Bijzondere uitvoeringsvoorschriften voor de exploitatie van wagons op stillere routes in Tsjechië

T) Naast de in punt 7.2.2.2 genoemde wagons, mogen de volgende bestaande goederenwagons worden gebruikt op stillere routes in Tsjechië:

— wagons met wielen met banden: tot en met 31 december 2026

— wagons met lagers van het type 59V: tot en met 31 december 2034

— wagons waarbij voor de vervanging van gietijzeren remblokken door composiet remblokken een knikventiel moet worden gemonteerd: tot en met 31 december 2034

— wagons met een remconfiguratie 1Bg of 1Bgu met gietijzeren remblokken: tot en met 31 december 2036

— wagons met gietijzeren remblokken waarvan de wielen met het oog op het gebruik van composiet remblokken moeten worden vervangen door wielen die voldoen aan de eisen van EN 13979-1:2003+A2:2011: tot en met 31 december 2029

Bovendien is het gebruik van composiet remblokken op stillere routes tot en met 31 december 2030 niet verplicht voor bestaande wagons die niet onder de vijf streepjes hierboven vallen en waarvoor er geen één-op-één-oplossing bestaat voor de vervanging van gietijzeren remblokken.

d) Bijzondere uitvoeringsvoorschriften voor de exploitatie van wagons op stillere routes in Frankrijk

T) Naast de in punt 7.2.2.2 genoemde wagons, mogen de volgende bestaande goederenwagons op stillere routes in Frankrijk worden gebruikt:

— wagons met een remconfiguratie 1Bg of 1Bgu met gietijzeren remblokken: tot en met 31 december 2030

— wagons met kleine wielen (diameter minder dan 920 mm): tot en met 31 december 2030

e) Bijzondere uitvoeringsvoorschriften voor de exploitatie van wagons op stillere routes in Italië

T) Naast de in punt 7.2.2.2 genoemde wagons, mogen de volgende bestaande goederenwagons op stillere routes in Italië worden gebruikt:

— wagons met wielen met banden: tot en met 31 december 2026

— wagons waarbij voor de vervanging van gietijzeren remblok door composiet remblokken een knikventiel moet worden gemonteerd: tot en met 31 december 2026

— wagons met gietijzeren remblokken waarvan de wielen met het oog op het gebruik van composiet remblokken moeten worden vervangen door wielen die voldoen aan de eisen van EN 13979-1: 2003+A2:2011 tot en met 31 december 2026.

Bovendien is het gebruik van composiet remblokken op stillere routes tot en met 31 december 2030 niet verplicht voor bestaande wagons die niet onder de drie streepjes hierboven vallen en waarvoor er geen één-op-één-oplossing bestaat voor de vervanging van gietijzeren remblokken.

f) Bijzondere uitvoeringsvoorschriften voor de exploitatie van wagons op stillere routes in Polen

T) Naast de in punt 7.2.2.2 genoemde wagons, mogen de volgende bestaande goederenwagons op stillere routes in Polen worden gebruikt tot en met 31 december 2036:

— wagons met wielen met banden

— wagons met een remconfiguratie 1Bg of 1Bgu met gietijzeren remblokken

— wagons die zijn ontworpen voor S-verkeer die zijn uitgerust met SS-remmen met gietijzeren remblokken

— wagons met gietijzeren remblokken, ontworpen voor SS-verkeer, waarbij de montage van LL-remblokken zou betekenen dat wielen die aan EN 13979-1:2003+A2:2011 voldoen en een knikventiel moeten worden geplaatst

g) Bijzondere uitvoeringsvoorschriften voor de exploitatie van wagons op stillere routes in Slowakije

T) Naast de in punt 7.2.2.2 genoemde wagons, mogen de volgende bestaande goederenwagons op stillere routes in Slowakije worden gebruikt:

— wagons met wielen met banden: tot en met 31 december 2026

— wagons met draaistellen van het type 26-2.8 met gietijzeren remblokken P10: tot en met 31 december 2036

— wagons waarbij voor de vervanging van gietijzeren remmenblokken door composiet remblokken een knikventiel moet worden gemonteerd: tot en met 31 december 2036.

P) Wagons met 2TS-draaistellen voor verkeer tussen Slowakije en derde landen waarbij de draaistellen in het grensstation worden verwisseld.

h) Bijzondere uitvoeringsvoorschriften voor de exploitatie van wagons op stillere routes in het Britse deel van het Verenigd Koninkrijk

P) Voor eenheden die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik op het Britse netwerk, mogen bestaande goederenwagons met composiet remblokken als gepubliceerd in GMGN 2688 worden geëxploiteerd op stillere routes

T) De volgende types bestaande wagons met gietijzeren remblokken die bestemd zijn voor exploitatie op het Britse netwerk mogen op stillere routes worden gebruikt:

— wagons met een niet-UIC-remsysteem waarvoor geen compatibele stillere remblokken beschikbaar zijn voor aanpassing: tot en met 31 december 2030

— wagons met een ontwerpremafstand van 810 m of minder vanaf 60 mph in remmodus G (goederenverkeer) en 75 mph in remmodus P (passagiersverkeer), voor zover die wagons gebruikt worden in treinen met andere wagons waarvan de remafstanden voldoen aan de relevante nationale technische voorschriften van het VK (GB): tot en met 31 december 2030.

— wagons die uitsluitend worden gebruikt voor het vervoer van nucleaire producten: tot en met 31 december 2050.”.

8) In aanhangsel A "open punten", wordt de tekst "Deze TSI bevat geen open punten", vervangen door de volgende tabel:

"Element van het subsysteem rollend materieel	Punt van deze TSI	Technisch aspect dat niet door deze TSI wordt bestreken	Opmerkingen
Stillere remblokken	7.2.2.1 en aanhangsel F	Beoordeling van de akoestische eigenschappen van remblokken	Beschikbare alternatieve technische oplossingen (zie punt 7.2.2)"

9) De volgende aanhangsels D, E en F worden toegevoegd:

"Aanhangsel D

Stillere routes

D.1 **Overzicht van de stillere routes**

Overeenkomstig artikel 5 quater, lid 1, van deze verordening verstrekken de lidstaten het Spoorwegbureau van de Europese Unie ("het Bureau") de lijst van stillere routes in een formaat dat gebruikers in staat stelt de lijst met IT-tools te verwerken. Die lijst bevat ten minste de volgende informatie:

— begin- en eindpunt van de stillere routes en de overeenkomstige baanvakken, weergegeven aan de hand van geografische locatiecodes als gedefinieerd in het register overeenkomstig Uitvoeringsbesluit 2014/880/EU (*) van de Commissie (RINF). Als een van die punten op de grens van de lidstaat ligt, wordt dit vermeld.

— Identificatie van de baanvakken die deel uitmaken van de stillere route.

De lijst wordt verstrekt aan de hand van onderstaand model:

Stillere route	Baanvak van de route	Unieke identificatie van het baanvak	Stillere route begint/eindigt op de grens van de lidstaat
Punt A-Punt E	Punt A-Punt B	201	Ja Punt E (land Y)
	Punt B-Punt C	202	
	Punt C-Punt D	203	
	Punt D-Punt E	204	
Punt F-Punt I	Punt F-Punt G	501	Neen
	Punt G-Punt H	502	
	Punt H-Punt I	503	

Als aanvulling mogen de lidstaten ook kaarten verstrekken waarop de stillere routes zijn weergegeven. Alle lijsten en kaarten worden uiterlijk negen maanden na 27.5.2019 gepubliceerd op de website van het Bureau (http://www.era.europa.eu).

Uiterlijk op dezelfde datum stelt het Bureau de Commissie in kennis van de lijsten en kaarten van stillere routes. De Commissie deelt die informatie mee aan de lidstaten via het in artikel 51 van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde comité.

D.2 **Actualisering van de stillere routes**

De gegevens over het goederenverkeer die worden gebruikt voor de actualisering van de lijst van stillere routes overeenkomstig artikel 5 quater, lid 2, van deze verordening bestrijken minstens de laatste drie jaren voorafgaand aan de bijwerking waarvoor gegevens beschikbaar zijn. Als het goederenvervoer door uitzonderlijke omstandigheden in een bepaald jaar meer dan 25 % afwijkt van dat gemiddelde, kan de betrokken lidstaat het gemiddelde berekenen op basis van de resterende twee jaren. De lidstaten verstrekken het Bureau de geactualiseerde lijst van stillere routes.

De routes die als stillere routes zijn aangewezen behouden dat statuut na de actualisering tenzij het verkeersvolume tijdens de betrokken periode met meer dan 50 % is gedaald en het gemiddelde aantal goederentreinen per dag dat tijdens de nacht rijdt minder dan 12 bedraagt.

Nieuwe en verbeterde lijnen worden op basis van het verwachte verkeersvolume al dan niet als stillere routes aangewezen.

Het Bureau publiceert de geactualiseerde lijst van stillere routes op zijn website (http://www.era.europa.eu) uiterlijk drie maanden na ontvangst daarvan en deze lijst is van toepassing vanaf de eerstvolgende dienstregelingswijziging in december één jaar na de publicatie van die lijst.

Het Bureau stelt de Commissie in kennis van elke wijziging van de lijst van stillere routes. De Commissie deelt die wijzigingen mee aan de lidstaten via het in artikel 51 van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde comité.

(*) Uitvoeringsbesluit 2014/880/EU van de Commissie van 26 november 2014 inzake de gemeenschappelijke specificaties van het register van de spoorweginfrastructuur en tot intrekking van Uitvoeringsbesluit 2011/633/EU (PB L 356 van 12.12.2014, blz. 489).

Aanhangsel E

Oudere composiet remblokken

E.1 **Oudere composiet remblokken voor internationaal gebruik**

Wagons die met de hieronder genoemde remblokken zijn uitgerust mogen binnen hun gebruiksgebied op stillere routes worden gebruikt tot de relevante datum als vastgesteld in aanhangsel N van UIC 541-4.

Fabrikant/naam van het product	Aanduiding/type blok	Type wrijvingscoëfficiënt
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe — gesinterd)
Jurid	738	K (Fe — gesinterd)

Wagons die zijn uitgerust met oudere composiet remblokken die niet in de bovenstaande tabel zijn opgenomen maar waarvoor overeenkomstig Besluit 2004/446/EG of Besluit 2006/861/EG reeds een vergunning voor internationaal verkeer is afgegeven, mogen voor onbepaalde tijd worden gebruikt binnen het in de vergunning voor die wagons gespecificeerde gebruiksgebied.

E.2 **Oudere composiet remblokken voor binnenlands gebruik**

Bestaande wagons die met de hieronder genoemde remblokken zijn uitgerust, mogen alleen worden gebruikt op de spoornetten, met inbegrip van de stillere routes, van de lidstaten binnen hun gebruiksgebied.

Fabrikant/naam van het product	Aanduiding/type blok	Lidstaat	Opmerkingen
Cobra/Wabco	V133	Italië	
Cofren	S153	Zweden	

Fabrikant/naam van het product	Aanduiding/type blok	Lidstaat	Opmerkingen
Cofren	128	Zweden	
Cofren	229	Italië	
ICER	904	Spanje, Portugal	
ICER	905	Spanje, Portugal	
Jurid	838	Spanje, Portugal	

Aanhangsel F

Beoordeling van de akoestische prestaties van remblokken

Het doel van deze procedure is de akoestische prestaties van composiet remblokken als interoperabiliteitsonderdeel te demonstreren.

Deze procedure is een open punt overeenkomstig artikel 4, lid 6, van Richtlijn (EU) 2016/797.”.