

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2019/774 НА КОМИСИЯТА**от 16 май 2019 година****за изменение на Регламент (ЕС) № 1304/2014 по отношение на прилагането на техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“ към съществуващите товарни вагони****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз ⁽¹⁾, и по-специално член 5, параграф 11 от нея,

като има предвид, че:

- (1) Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾ (Директивата относно шума в околната среда) осигурява основата за разработването и доизграждането на съществуващия набор от мерки на Общността във връзка с шума, излъчван, между другото, от железопътни возила.
- (2) Шумът в околната среда, и в частност шумът от железниците, остава сериозна заплаха за човешкото здраве, както става ясно от оценката на Директивата относно шума в околната среда ⁽³⁾ и доклада относно прилагането на същата директива ⁽⁴⁾.
- (3) Въпреки че Директивата относно шума в околната среда като цяло се прилага за маршрути, по които се движат повече от 30 000 влака, както товарни, така и пътнически, при разработването на концепцията за „по-безшумни маршрути“ беше необходимо да се вземат предвид маршрутите, по които е налице интензивен превоз на товари през нощта.
- (4) Съществува риск прекомерните нива на шума от железопътния транспорт да доведат до неkoordinирани едностранни действия от страна на някои държави членки. Такива мерки биха могли да имат неблагоприятно въздействие върху европейските икономики и доведат до обратно прехвърляне от железопътен към автомобилен транспорт. Освен това подобни действия биха могли да възпрепятстват оперативната съвместимост на железопътната система на Съюза. Необходимо е решение на проблема на общоевропейско равнище, тъй като в по-голямата си част товарният железопътен транспорт в Съюза е международен.
- (5) Следователно прилагането на техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“ на железопътната система в Европейския съюз (ТСОС „Шум“), както е посочено в Регламент (ЕС) № 1304/2014 на Комисията ⁽⁵⁾, към съществуващите вагони следва значително да намали максималните нива на шумовите емисии. Преоборудването на съществуващите товарни вагони с композитни спирачни калопки е един от най-ефективните способности за намаляване на шума от железопътния транспорт. Това техническо решение намалява шума от железопътния транспорт с до 10 dB, което съответства на намаляване с 50 % на шума, възприеман от хората.
- (6) На 22 септември 2017 г. Комисията поиска от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз („Агенцията“) да издаде препоръка съгласно член 5, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797 за преразглеждане на ТСОС „Шум“ с оглед конкретизиране на прилагането на ТСОС „Шум“ към съществуващите товарни вагони в рамките на стратегията за по-безшумни маршрути, както и с цел хармонизиране на ТСОС „Шум“ с Директива (ЕС) 2016/797.
- (7) Проблемът с шума от товарния железопътен транспорт следва да бъде разрешен там, където той причинява сериозен дискомфорт и е заплаха за здравето. Поради тази причина и тъй като товарните влакове, движещи се през нощта, причиняват съществен дискомфорт, следва да се формулира определение за по-безшумни маршрути с оглед на интензивността на движението на товарни влакове през нощта.

⁽¹⁾ Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44).

⁽²⁾ Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 г. относно оценката и управлението на шума в околната среда (ОВ L 189, 18.7.2002 г., стр. 12).

⁽³⁾ Работен документ на службите на Комисията — Оценка по Refit на Директива 2002/49/ЕО относно оценката и управлението на шума в околната среда (SWD (2016) 454 final).

⁽⁴⁾ Доклад на Комисията до Европейския парламент и Съвета относно прилагането на Директивата относно шума в околната среда в съответствие с член 11 от Директива 2002/49/ЕО (COM (2017) 151 final).

⁽⁵⁾ Регламент (ЕС) № 1304/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“, за изменение на Решение 2008/232/ЕО и за отмяна на Решение 2011/229/ЕС (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 421).

- (8) Датата на прилагане на въвеждането на по-безшумни маршрути следва да бъде определена, като се вземат предвид няколко параметъра, включително напредъкът при преоборудването в различните държави членки, темповете на обновяване на товарния железопътен състав, цикълът на техническото обслужване на товарните вагони, производственият капацитет на производителите на композитни спирачни калодки и наличният капацитет на работилниците за сервизно обслужване. Датата следва да бъде приведена в съответствие с периодичната промяна на работното разписание в съответствие с приложение VII към Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁶⁾.
- (9) Тъй като са възможни колебания в интензивността на движението, списъкът на по-безшумните маршрути следва редовно да се актуализира, за да бъдат взети предвид тези промени и същевременно да се гарантира стабилна рамка за период от няколко години. Следователно би било целесъобразно държавите членки да актуализират списъка на по-безшумните маршрути най-малко веднъж на всеки пет години след 8 декември 2024 г. Освен това преди първото актуализиране Комисията следва да направи оценка на напредъка при преоборудването и на въздействието от въвеждането на по-безшумните маршрути върху товарния железопътен транспорт.
- (10) Като се имат предвид опасенията, изразени от някои заинтересовани страни във връзка с експлоатацията на вагони, оборудвани с композитни спирачни калодки, в зимните условия на север, Комисията, подпомагана от Агенцията, следва да продължи да анализира проблемите и техните възможни решения. До юни 2020 г. тя следва да направи оценка дали е необходимо изменение на настоящата ТСОС, евентуално под формата на изключение, което да позволи продължаването на експлоатацията на ограничен брой вагони с чугунени спирачни калодки по по-тихите маршрути, с цел да се запазят трансграничните товарни железопътни превози към и от засегнатите северни региони. По изчисления на шведските власти общият брой на вагоните, използвани за такива превози, не надвишава 17 500.
- (11) Въвеждането на по-безшумни маршрути следва да допълва други действия на равнището на Съюза, насочени към намаляване на шума от железопътния товарен транспорт, включително финансирането на преоборудването по линия на Механизма за свързване на Европа ⁽⁷⁾, европейските структурни и инвестиционни фондове ⁽⁸⁾, схемите за диференцирани според шума такси за достъп до релсовия път ⁽⁹⁾ и разработването на нови технически решения в рамките на инициативата „Shift2Rail“ ⁽¹⁰⁾.
- (12) За да се гарантира ефективното прилагане на по-безшумните маршрути, съответните компетентни национални органи следва да действат в тясно сътрудничество.
- (13) Тъй като измененията оказват пряко въздействие върху социалната среда на работниците в сектора и върху клиентите, ползващи железопътни услуги за превоз на товари, бяха проведени консултации със социалните партньори и клиентите, ползващи железопътни услуги за превоз на товари, както се изисква съгласно членове 6 и 7 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹¹⁾.
- (14) Оценка на въздействието в съответствие с член 5 от Директива (ЕС) 2016/797 беше проведена по време на преразглеждането на настоящата ТСОС от Агенцията.
- (15) На 29 май 2018 г. Агенцията издаде препоръка относно измененията на ТСОС „Шум“ във връзка с прилагането на нейните разпоредби към съществуващите вагони.
- (16) Освен това на 29 ноември 2018 г., Агенцията издаде препоръка за изменение на ТСОС „Шум“ с цел привеждане в съответствие на съответния регламент с Директива (ЕС) 2016/797.
- (17) Съгласно Делегирано решение (ЕС) 2017/1474 на Комисията ⁽¹²⁾ в ТСОС следва да се посочи дали органите за оценяване на съответствието, които вече са нотифицирани въз основа на предходна версия на ТСОС, трябва да бъдат нотифицирани отново, и дали се прилага опростена процедура за нотифициране. Настоящият регламент води до ограничени промени и не следва да е необходимо органите за оценяване на съответствието, които вече са нотифицирани въз основа на предходна версия на ТСОС, да бъдат нотифицирани отново.

⁽⁶⁾ Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32).

⁽⁷⁾ Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010 (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 129).

⁽⁸⁾ Регламент (ЕС) № 1300/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. относно Кохезионния фонд и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1084/2006 на Съвета (ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 281) и Регламент (ЕС) № 1301/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. относно Европейския фонд за регионално развитие и специални разпоредби по отношение на целта „Инвестиции за растеж и работни места“, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1080/2006 (ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 289).

⁽⁹⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/429 на Комисията от 13 март 2015 г. за определяне на условията, които трябва да се спазват при прилагането на такси за шум (ОВ L 70, 14.3.2015 г., стр. 36).

⁽¹⁰⁾ Регламент (ЕС) № 642/2014 на Съвета от 16 юни 2014 г. за създаването на съвместно предприятие Shift2Rail (ОВ L 177, 17.6.2014 г., стр. 9).

⁽¹¹⁾ Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 1).

⁽¹²⁾ Делегирано решение (ЕС) 2017/1474 на Комисията от 8 юни 2017 г. за допълване на Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на специфичните цели за изготвяне, приемане и преразглеждане на техническите спецификации за оперативна съвместимост (ОВ L 210, 15.8.2017 г., стр. 5).

- (18) С настоящия регламент се изменя ТСОС „Шум“ с цел постигане на по-добра оперативна съвместимост в рамките на железопътната система на Съюза, подобряване и развитие на международния железопътен транспорт, подпомагане на поетапното създаване на вътрешния пазар и допълване на ТСОС „Шум“ с оглед обхващане на някои съществени изисквания. Той дава възможност за постигане на целите и за изпълнение на съществените изисквания на Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹³⁾ и Директива (ЕС) 2016/797. Поради това настоящият регламент следва да бъде пряко приложим във всички държави членки, включително и тези, които са нотифицирали Агенцията и Комисията съгласно член 57, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797, че са удължили срока за транспониране и следователно ще продължат да прилагат Директива 2008/57/ЕО най-късно до 15 юни 2020 г. Нотифицираните органи, функциониращи съгласно Директива 2008/57/ЕО в държавите членки, които са удължили срока за транспониране, следва да са в състояние да издават сертификат „ЕО“ за проверка в съответствие с настоящия регламент, докато Директива 2008/57/ЕО се прилага в държавата членка, в която са установени.
- (19) Следователно Регламент (ЕС) № 1304/2014 следва да бъде изменен с цел да бъде приведен в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 и да се прилага към съществуващите товарни вагони в рамките на стратегията за по-безшумни маршрути, както и да се предвиди процедура за оценяване на акустичните характеристики на композитните спирачни калодки. Както е посочено в настоящото изменение, тази процедура следва да стане отворен въпрос по смисъла на член 4, параграф 6 от Директива (ЕС) 2016/797.
- (20) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден по силата на член 51, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/797,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕС) № 1304/2014 се изменя, както следва:

1) Член 5 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. По отношение на специфичните случаи, посочени в раздел 7.3.2 от приложението, условията, които следва да се спазват при проверка на съществените изисквания, определени в приложение III към Директива (ЕС) 2016/797, са тези, определени в раздел 7.3.2 от приложението или в националните правила, които са в сила в държавата членка, която е част от областта на употреба на железопътните возила, обхваната от настоящия регламент.“;

б) в параграф 2 буква в) се заменя със следното:

„в) органите, определени да провеждат процедурите за оценка и проверка на съответствието с националните правила по отношение на специфичните случаи, посочени в раздел 7.3.2 от приложението“.

2) Член 7 се изменя, както следва:

а) в параграф 4 позоваването на „член 6 от Директива 2008/57/ЕО“ се заменя с позоваване на „член 5 от Директива (ЕС) 2016/797“;

б) в параграф 5 позоваването на „Директива 2008/57/ЕО“ се заменя с позоваване на „Директива (ЕС) 2016/797“.

3) Въмъкват се следните членове 5а, 5б, 5в, 5г и 5д:

„Член 5а

От 8 декември 2024 г. вагони, попадащи в приложното поле на Регламент (ЕС) № 321/2013, които не са обхванати от точка 7.2.2.2 от приложението към настоящия регламент, не се експлоатират по по-безшумните маршрути.

Член 5б

„По-безшумен маршрут“ означава част от железопътната инфраструктура с минимална дължина от 20 km, за която средният брой на ежедневно експлоатираните товарни влакове през нощта, както е определено в националното законодателство, транспониращо Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (*), е бил по-висок от 12.

⁽¹³⁾ Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1).

Товарните превози през 2015, 2016 и 2017 г. представляват базата за изчисляване на този среден брой. Ако поради изключителни обстоятелства през дадена година товарният превоз се отклонява от този среден брой с повече от 25 %, съответната държава членка може да изчисли средния брой въз основа на оставащите две години.

Член 5в

1. Държавите членки определят по-безшумни маршрути съгласно член 5б и в съответствие с процедурата, посочена в допълнение Г.1 към приложението. Те предоставят на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз („Агенцията“) списък на по-безшумните маршрути най-късно шест месеца след датата на публикуване на настоящия регламент. Агенцията публикува тези списъци на своя уебсайт.
2. Държавите членки актуализират списъка на по-безшумните маршрути най-малко веднъж на всеки пет години след 8 декември 2024 г. в съответствие с процедурата, посочена в допълнение Г.2 към приложението.

Член 5г

До 31 декември 2028 г. година Комисията трябва да извърши оценка на прилагането на по-безшумните маршрути, особено по отношение на напредъка при преоборудването на вагони и на въздействието от въвеждането на по-безшумните маршрути за цялостното излагане на шум на населението и за конкурентоспособността на сектора на железопътния товарен превоз.

Член 5д

До 30 юни 2020 г. — въз основа на доказателствата, събрани от Агенцията, националните органи по безопасността и железопътни предприятия, Комисията трябва да изготви доклад във връзка с експлоатацията на вагони, оборудвани с композитни спирачни калодки, в зимните условия на север. По-специално, този доклад трябва да съдържа оценка на безопасността и спирачната ефективност на такива вагони, както и съществуващите или потенциалните оперативни и технически мерки, приложими в зимните условия на север. Докладът се оповестява публично.

Ако в доклада бъдат представени доказателства, че използването на такива вагони в зимните условия на север поражда проблеми, свързани с безопасността, които не могат да бъдат разрешени чрез оперативни и технически мерки, без сериозно неблагоприятно въздействие върху железопътните товарни превози, Комисията трябва да предложи изменение на настоящата ТСОС с цел справяне с тези проблеми, като същевременно се запазят трансграничните товарни превози към и от засегнатите северни региони. По-специално, при необходимост предложението може да съдържа изключение, с което да се позволи продължаване на експлоатацията по по-безшумните маршрути в Съюза на ограничен брой вагони, използвани често за такива трансгранични товарни превози, и всякакви оперативни ограничения, подходящи за намаляване на въздействието от използването на такива вагони по по-безшумните маршрути, които са съвместими с целта за запазване на посочените по-горе трансгранични товарни превози.

Ако се извърши преразглеждането, предвидено в предходната алинея, Комисията докладва ежегодно относно напредъка по отношение на техническите и оперативните решения за експлоатацията на товарните вагони в зимни условия. Тя предоставя прогнозни стойности относно броя на вагоните с чутунени спирачни калодки, които са необходими, за да се гарантира продължаването на трансграничните превози до и от такива северни региони, с оглед изключението да бъде премахнато най-късно през 2028 г.

(*) Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 г. относно оценката и управлението на шума в околната среда (ОВ L 189, 18.7.2002 г., стр. 12).“

- 4) Приложението към Регламент (ЕС) № 1304/2014 се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент за изпълнение.

Член 2

1. Запазва се необходимостта органите за оценяване на съответствието да се нотифицират за целите на Регламент (ЕС) № 1304/2014, въз основа на същия регламент, както е изменен с настоящия регламент.
2. Органите за оценяване на съответствието, нотифицирани в съответствие с Директива 2008/57/ЕО, могат да издават сертификат „ЕО“ за проверка в съответствие с настоящия регламент, докато Директива 2008/57/ЕО се прилага в държавата членка, в която са установени, в съответствие с член 57, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797 и най-късно до 15 юни 2020 г.

Член 3

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 16 май 2019 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложението към Регламент (ЕС) № 1304/2014 се изменя, както следва:

- 1) в глава 1 текстът „Директива 2008/57/ЕО“ се заменя с текста „Директива (ЕС) 2016/797“.
- 2) В глава 1 раздел 1.1 се заменя със следното:

„1.1. **Технически обхват**

1.1.1. *Обхват по отношение на подвижния състав*

Настоящата ТСОС се отнася за целия подвижен състав, попадащ в обхвата на Регламент (ЕС) № 1302/2014 (ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“) и Регламент (ЕС) № 321/2013 (ТСОС „Подвижен състав — товарни вагони“).

1.1.2. *Обхват по отношение на експлоатационните аспекти*

Наред с Решение 2012/757/ЕС на Комисията (*) (ТСОС „Експлоатация и управление на движението“), настоящата ТСОС се прилага за експлоатацията на товарни вагони, използвани по железопътната инфраструктура, обозначена като „по-безшумни маршрути“

(*) Решение 2012/757/ЕС на Комисията от 14 ноември 2012 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз и за изменение на Решение 2007/756/ЕО (ОВ L 345, 15.12.2012 г., стр. 1).“

- 3) Глава 2 се заменя със следното:

„2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПОДСИСТЕМАТА

„Влакова съставна единица (unit)“ означава подвижния състав, който е обект на прилагане на настоящата ТСОС и по тази причина е обект на процедурата за ЕО проверка. Описание от какво може да се състои дадена влакова съставна единица е дадено в глава 2 от приложението към Регламент (ЕС) № 1302/2014 и глава 2 от приложението към Регламент (ЕС) № 321/2013.

Изискванията по настоящата ТСОС се отнасят за следните категории подвижен състав, посочени в раздел 2 на приложение I към Директива (ЕС) 2016/797:

- а) локомотиви и пътнически подвижен състав, включително термични или електрически тягови единици, самоходни термични или електрически пътнически влакове и пътнически вагони. Тази категория е допълнително определена в глава 2 от приложението към Регламент (ЕС) № 1302/2014 и ще бъде наричана в настоящата ТСОС локомотиви, електрически мотрисни влакове (EMU), дизелови мотрисни влакове (DMU) и пътнически вагони (coaches);
- б) товарни вагони, включително ниски железопътни возила, предназначени за цялата мрежа, и железопътни возила, предназначени за превозване на камиони. Тази категория е допълнително определена в глава 2 от приложението към Регламент (ЕС) № 321/2013 и ще бъде наричана в настоящата ТСОС товарни вагони (wagons).
- в) специални железопътни возила, като например релсови самоходни специализирани машини. Тази категория е допълнително определена в глава 2 от приложението към Регламент (ЕС) № 1302/2014 и се състои от релсови самоходни специализирани машини (ОТМ, наричани РСММ в настоящата ТСОС) и железопътни возила за инспекция на инфраструктурата, които в зависимост от своята конструкция, могат да принадлежат към категориите от букви а) или б).“

- 4) Глава 3 се заменя със следното:

„3. СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ

Всички основни параметри, посочени в настоящата ТСОС, са свързани с поне едно от съществените изисквания, посочени в приложение III към Директива (ЕС) 2016/797. Тези съответствия са посочени в Таблица 1.

Таблица 1

Основни параметри и тяхното съответствие със съществените изисквания

Точка	Основен параметър	Съществени изисквания					
		Безопасност	Надеждност и наличност	Здраве	Опазване на околната среда	Техническа съвместимост	Достъпност
4.2.1	Гранични стойности за шум при престой				1.4.4		

Точка	Основен параметър	Съществени изисквания					
		Безопасност	Надеждност и наличност	Здраве	Опазване на околната среда	Техническа съвместимост	Достъпност
4.2.2	Гранични стойности за шум при потегляне				1.4.4		
4.2.3	Гранични стойности за шум при преминаване				1.4.4		
4.2.4	Гранични стойности за вътрешния шум в кабината на машиниста				1.4.4 ^a		

5) Глава 4 се изменя, както следва:

- а) в раздел 4.2 позоваването на „член 5, параграф 5 и член 2, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО“ се заменя с позоваване на „член 4, параграф 5 и член 2, параграф 13 от Директива (ЕС) 2016/797“;
- б) раздел 4.3 се заменя със следното:

„4.3. Функционални и технически спецификации на интерфейсите

Настоящата ТСОС има следните интерфейси с подсистемата на подвижния състав:

Интерфейс с подсистемите по букви а), б), в) и д) от глава 2 (във връзка с Регламент (ЕС) № 1302/2014) по отношение на:

- шум при престой,
- шум при потегляне (не се прилага за пътнически вагони),
- шум при преминаване,
- вътрешен шум в кабината на машиниста, когато е приложимо.

Интерфейс с подсистемите по буква г) от глава 2 (във връзка с Регламент (ЕС) № 321/2013) по отношение на:

- шум при преминаване,
- шум при престой.

Настоящата ТСОС има следния интерфейс с подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ (във връзка с Решение 2012/757/ЕС) по отношение на:

- шум при преминаване.“;

в) раздел 4.4 се заменя със следното:

„4.4. Правила за експлоатация

Изискванията относно правилата за експлоатация за подсистемата подвижен състав са посочени в раздел 4.4 от приложението към Регламент (ЕС) № 1302/2014 и в раздел 4.4 от приложението към Регламент (ЕС) № 321/2013.

4.4.1. Специфични правила за експлоатация на вагони по по-безшумни маршрути в случай на работа при влошени условия

Мерките при извънредни ситуации, както е посочено в точка 4.2.3.6.3 от приложението към Решение 2012/757/ЕС, включват експлоатацията на вагони, които не отговарят на изискванията на точка 7.2.2.2, по по-безшумни маршрути.

Тази мярка може да се приложи за решаване на проблеми, свързани с ограничения на капацитета или оперативни ограничения, причинени от неизправности в подвижния състав, екстремни метеорологични условия, произшествия или инциденти и повреди в инфраструктурата.

4.4.2. Специфични правила за експлоатация на вагони по по-безшумни маршрути в случай на работа по инфраструктурата и поддръжка на вагоните

Експлоатацията на вагони, които не отговарят на изискванията на точка 7.2.2.2, по по-безшумни маршрути е възможна в случай на дейности по поддръжка на вагоните, когато за получаване на достъп до работилницата за поддръжка е наличен само по-безшумен маршрут.

Мерките при извънредни ситуации, посочени в точка 4.4.1, са приложими в случай на работа по инфраструктурата, когато по-безшумният маршрут е единствената подходяща алтернатива“;

г) раздел 4.5 се заменя със следното:

„4.5. Правила за поддръжка

Изискванията относно правилата за поддръжка за подсистемата подвижен състав са посочени в раздел 4.5 от приложението към Регламент (ЕС) № 1302/2014 и в раздел 4.5 от приложението към Регламент (ЕС) № 321/2013.“

6) В глава 6 „Оценка на съответствието и проверка „ЕО“, в точка 6.2.2.3.2.1 „Електрически мотрисни влакове, дизелови мотрисни влакове, локомотиви и пътнически вагони“ и в точка 6.2.2.3.2.2 „Товарни вагони“ текстът „ V_{test} “ се заменя с „ v_{test} “ (четири замени).

7) Глава 7 се изменя, както следва:

а) раздел 7.2 се заменя със следното:

„7.2. Прилагане на настоящата ТСОС към съществуващи подсистеми

Принципите, които трябва да бъдат прилагани от заявителите и разрешаващите органи в случай на изменение (изменения) на съществуващ подвижен състав или тип подвижен състав, са определени в точка 7.1.2 от приложението към Регламент (ЕС) № 1302/2014 и раздел 7.2 от приложението към Регламент (ЕС) № 321/2013.

7.2.1 Разпоредби в случай на изменения в съществуващия подвижен състав или тип подвижен състав

Заявителят гарантира, че нивата на шума на подвижния състав, предмет на изменението (измененията), са под граничните стойности, посочени в ТСОС, която се е прилагала, когато съответният подвижен състав първоначално е получил разрешение. Ако по времето на първоначалното разрешаване не е съществувала съответна ТСОС, необходимо е заявителят да гарантира, че нивата на шума на подвижния състав, предмет на изменението (измененията), или не са увеличени, или остават под граничните стойности, посочени в Решение 2006/66/ЕО или в Решение 2002/735/ЕО.

Ако се изисква оценка, тя се ограничава до основните параметри, засегнати от изменението (измененията).

Ако се използва опростено оценяване, като еталонна влакова съставна единица може да се използва първоначалната влакова съставна единица, в съответствие с разпоредбите по точка 6.2.3.

При замяната на цяла влакова съставна единица или а) на железопътно возило (железопътни возила) в рамките на влакова съставна единица (например замяна след тежка повреда) не е необходимо да се прави оценка на съответствието по настоящата ТСОС, при условие че новата влакова съставна единица или железопътно возило (железопътни возила) са еднакви със заменяните.

7.2.2. Допълнителни разпоредби за прилагането на настоящата ТСОС към съществуващи вагони

Оперативното ограничение, определено в член 5а от настоящия регламент, не се прилага за вагони, експлоатирани главно по линии с наклон, по-голям от 40 %, вагони с максимална експлоатационна скорост, по-висока от 120 km/h, вагони с максимално натоварване на ос над 22,5 t, вагони, използвани изключително за работа по инфраструктурата, и вагони, използвани за оказване на помощ на аварирани влакове.

Ако даден вагон бъде оборудван с по-безшумни спирачни калодки, както е определено в точка 7.2.2.1, и не бъдат добавени източници на шум по вагона, без допълнително изпитване се приема, че изискванията по точка 4.2.3 са изпълнени.

7.2.2.1. По-безшумни спирачни калодки

По-безшумни спирачни калодки са спирачни калодки, които попадат в една от следните категории:

— спирачните калодки, изброени в допълнение Ж към Регламент (ЕС) № 321/2013,

— спирачните калодки, оценени в съответствие с процедурата, определена в допълнение Е към настоящата ТСОС.

7.2.2.2. Вагони, експлоатирани по по-безшумни маршрути

Вагони, които попадат в една от категориите по-долу, може да се експлоатират по по-безшумните маршрути в рамките на тяхната област на употреба:

- вагони с декларация на ЕО за извършена проверка съгласно Решение 2006/66/ЕО на Комисията относно техническата спецификация за оперативната съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“ на трансевропейската конвенционална железопътна система,
- вагони с декларация на ЕО за извършена проверка съгласно Решение 2011/229/ЕС на Комисията относно техническите спецификации за оперативната съвместимост на подсистемата „подвижен състав — шум“ на трансевропейската конвенционална железопътна система,
- вагони с декларация на ЕО за извършена проверка съгласно настоящата ТСОС,
- вагони, оборудвани с по-безшумни спирачни калодки, както е определено в точка 7.2.2.1, или спирачни дискове за функция на работната спирачка,
- вагони, оборудвани с композитни спирачни калодки, изброени в допълнение Д, за функция на работната спирачка. Експлоатацията на тези вагони по по-безшумни маршрути се ограничава в съответствие с условията, описани в настоящото допълнение.“;

б) точка 7.3.2.1 се заменя със следното:

„7.3.2.1. Специфични случаи

а) Специфичен случай — Естония, Финландия, Латвия, Литва, Полша и Словакия

(„Р“) За влакови съставни единици, които се ползват съвместно с трети държави, чието междурелсие е различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза, се допуска прилагането на националните технически правила вместо изискванията на настоящата ТСОС.

б) Специфичен случай — Финландия

(„Т“) Решение 2011/229/ЕС може да продължи да се прилага за товарни вагони, предназначени да се използват само на територията на Финландия и докато бъде намерено съответно техническо решение във връзка със суровите зимни условия, но във всички случаи не и след 31 декември 2032 г. Това не пречи товарни вагони от други държави членки да се експлоатират по финландската мрежа“;

в) в точка 7.3.2.2, буква а) втората алинея се заличава;

г) точка 7.3.2.4 се заменя със следното:

„7.3.2.4. Гранични стойности за шум при преминаване (точка 4.2.3)

а) Специфичен случай — тунелът под Ламанша

(„Р“) За тунела под Ламанша граничните стойности за шума при преминаване не се прилагат за вагоните, предназначени за превоз на тежкотоварни превозни средства между Coquelles (Франция) и Folkestone (Обединено кралство).

б) Специфичен случай — Швеция

(„Т“) За локомотиви с обща тягова мощност над 6 000 kW и максимално натоварване на ос над 25 t, граничните стойности за шума при преминаване $L_{p,Aeq,Tr}$ (80 km/h) в таблица 4 могат да бъдат увеличени до 85 dB.“;

д) добавя се следният раздел 7.4:

„7.4 Специфични правила за прилагане

7.4.1. Специфични правила за прилагане на настоящата ТСОС към съществуващи вагони (точка 7.2.2)

а) Специфични правила за прилагане на настоящата ТСОС към съществуващи вагони в тунела под Ламанша

(„Р“) При изчисляването на средногодишния брой на ежедневно експлоатираните товарни влакове през нощта товарните влакове, композирани с вагони, предназначени за превоз на тежкотоварни превозни средства само по линията Coquelles (Франция) — Folkestone (Обединеното кралство), не се вземат под внимание.

- б) Специфични правила за прилагане на настоящата ТСОС към съществуващи вагони във Финландия и Швеция

(„Т“) До 31 декември 2032 г. концепцията за по-безшумни маршрути не се прилага по отношение на финландската и шведската мрежа поради несигурността, свързана с експлоатацията на композитни спирачни калодки в суровите зимни условия. Това не пречи товарни вагони от други държави членки да се експлоатират по финландската и шведската мрежа.

7.4.2. Специфични правила за прилагане за вагони, експлоатирани по по-безшумни маршрути (точка 7.2.2.2)

- а) Специфични правила за прилагане за вагони, експлоатирани по по-безшумни маршрути в Белгия

(„Т“) Освен вагоните, изброени в точка 7.2.2.2, следните съществуващи вагони могат да се експлоатират по по-безшумни маршрути на територията на Белгия:

— вагони с бандажни колела — до 31 декември 2026 г.,

— вагони, които изискват поставяне на допълнителен спирачен клапан, за да могат да се заменят чугунените калодки с композитни спирачни калодки — до 31 декември 2026 г.,

— вагони, оборудвани с чугунени калодки, които изискват подмяна на колелата с колела, които отговарят на изискванията, посочени в стандарт EN 13979-1:2003+A2:2011, за да бъдат преоборудвани с композитни спирачни калодки — до 31 декември 2026 г.

- б) Специфични правила за прилагане за вагони, експлоатирани по по-безшумни маршрути в тунела под Ламанша

(„Р“) Освен вагоните, изброени в точка 7.2.2.2, следните съществуващи вагони могат да се експлоатират по по-безшумни маршрути в рамките на концесията на тунела под Ламанша:

вагони, предназначени за превоз на тежкотоварни превозни средства между Soquelles (Франция) и Folkestone (Обединено кралство)

- в) Специфични правила за прилагане за вагони, експлоатирани по по-безшумни маршрути в Чехия

(„Т“) Освен вагоните, изброени в точка 7.2.2.2, следните съществуващи вагони могат да се експлоатират по по-безшумни маршрути на територията на Чехия:

— вагони с бандажни колела — до 31 декември 2026 г.,

— вагони с лагери от тип 59V — до 31 декември 2034 г.,

— вагони, които изискват поставяне на допълнителен спирачен клапан, за да могат да се заменят чугунените калодки с композитни спирачни калодки — до 31 декември 2034 г.,

— вагони със спирачна конфигурация 1Vg или 1Vgu, оборудвани с чугунени спирачни калодки — до 31 декември 2036 г.,

— вагони, оборудвани с чугунени калодки, които изискват подмяна на колелата с колела, които отговарят на изискванията, посочени в стандарт EN 13979-1:2003+A2:2011, за да бъдат преоборудвани с композитни спирачни калодки — до 31 декември 2029 г.

Освен това до 31 декември 2030 г. не е задължително използването на композитни спирачни калодки по по-безшумните маршрути за съществуващите вагони, които не са обхванати от петте тирета по-горе и за които не съществува конкретно решение за всеки отделен случай за подмяна на чугунените спирачни калодки.

- г) Специфични правила за прилагане за вагони, експлоатирани по по-безшумни маршрути във Франция

(„Т“) Освен вагоните, изброени в точка 7.2.2.2, следните съществуващи вагони могат да се експлоатират по по-безшумни маршрути на територията на Франция:

— вагони със спирачна конфигурация 1Vg или 1Vgu, оборудвани с чугунени спирачни калодки — до 31 декември 2030 г.,

— вагони, оборудвани с малки колела (с диаметър под 920 mm) — до 31 декември 2030 г.

- д) Специфични правила за прилагане за вагони, експлоатирани по по-безшумни маршрути в Италия
- („Т“) Освен вагоните, изброени в точка 7.2.2.2, следните съществуващи вагони могат да се експлоатират по по-безшумни маршрути на територията на Италия:
- вагони с бандажни колела — до 31 декември 2026 г.,
 - вагони, които изискват поставяне на допълнителен спирачен клапан, за да могат да се заменят чугунените калодки с композитни спирачни калодки — до 31 декември 2026 г.,
 - вагони, оборудвани с чугунени калодки, които изискват подмяна на колелата с колела, които отговарят на изискванията, посочени в стандарт EN 13979-1:2003+A2:2011, за да бъдат преоборудвани с композитни спирачни калодки — до 31 декември 2026 г.
- Освен това до 31 декември 2030 г. не е задължително използването на композитни спирачни калодки по по-безшумните маршрути за съществуващите вагони, които не са обхванати от трите тирета по-горе и за които не съществува конкретно решение за всеки отделен случай за подмяна на чугунените спирачни калодки.
- е) Специфични правила за прилагане за вагони, експлоатирани по по-безшумни маршрути в Полша
- („Т“) Освен вагоните, изброени в точка 7.2.2.2, следните съществуващи вагони могат да се експлоатират по по-безшумни маршрути на територията на Полша до 31 декември 2036 г.:
- вагони с бандажни колела,
 - вагони със спирачна конфигурация 1Vg или 1Vgu, оборудвани с чугунени калодки,
 - вагони, предназначени за движение „S“, оборудвани със спирачки „SS“ с чугунени калодки,
 - вагони, оборудвани с чугунени калодки и предназначени за движение „SS“, за които преоборудването със спирачни калодки „LL“ би изисквало оборудване с колела, които отговарят на EN 13979-1:2003+A2:2011, и с допълнителен спирачен клапан.
- ж) Специфични правила за прилагане за вагони, експлоатирани по по-безшумни маршрути в Словакия
- („Т“) Освен вагоните, изброени в точка 7.2.2.2, следните съществуващи вагони могат да се експлоатират по по-безшумни маршрути на територията на Словакия:
- вагони с бандажни колела — до 31 декември 2026 г.,
 - вагони с талиги 26—2.8, оборудвани с чугунени калодки P10 — до 31 декември 2036 г.,
 - вагони, които изискват поставяне на допълнителен спирачен клапан, за да могат да се заменят чугунените калодки с композитни спирачни калодки — до 31 декември 2036 г.
- („Р“) Вагони с талиги 2TS, предназначени за движение между Словакия и трети държави чрез размяна на талигите в граничната гара
- з) Специфични правила за прилагане за вагони, експлоатирани по по-безшумни маршрути в Обединеното кралство (Великобритания)
- („Р“) Разрешава се експлоатацията по по-безшумни маршрути на влакови съставни единици, предназначени за експлоатация само в мрежата на Великобритания, когато съществуващите вагони са оборудвани с композитни спирачни калодки, публикувани в GMGN 2688
- („Т“) Разрешава се експлоатацията по по-безшумни маршрути на следните типове съществуващи вагони, оборудвани с чугунени спирачни калодки и предназначени за експлоатация в мрежата на Великобритания:
- вагони, оборудвани със спирачна система, различна от UIC, за която няма съвместими безшумни спирачни калодки за преоборудване — до 31 декември 2030 г.,
 - вагони с проектиран спирачен път 810 m или по-малко от 60 mрh в спирачен режим G (при превоз на стоки)/75 mрh в спирачен режим P (при превоз на пътници), когато тези вагони се експлоатират във влакове с други вагони, за които спирачният път е в съответствие с относимите британски национални технически правила — до 31 декември 2030 г.,
 - вагони, използвани единствено за превоз на радиоактивни продукти — до 31 декември 2050 г.“

- 8) В допълнение А „Открити въпроси“ фразата „В настоящата ТСОС няма открити въпроси“ се заменя със следната таблица:

„Елемент на подсистема „Подвижен състав“	Точка от настоящата ТСОС	Технически аспект, който не е обхванат от настоящата ТСОС	Забележки
По-безшумни спирачни калодки	7.2.2.1 и допълнение Е	Оценка на акустичните свойства на спирачните калодки	Налични алтернативни технически решения (вж. точка 7.2.2)“

- 9) Добавят се следните допълнения Г, Д и Е:

„Допълнение Г

По-безшумни маршрути

Г.1 Определяне на по-безшумните маршрути

В съответствие с член 5в, параграф 1 от настоящия регламент държавите членки предоставят на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз („Агенцията“) списък на по-безшумните маршрути във формат, който позволява допълнително обработване от потребителите с ИТ инструменти. Списъкът съдържа най-малко следната информация:

— Началните и крайните точки на по-безшумните маршрути и съответните им участъци, като се използва географски код за местоположението, както е определено в регистъра, предвиден в Решение за изпълнение 2014/880/ЕС на Комисията (*) (РИНФ). Ако една от тези точки е на границата на държавата членка, това трябва да бъде посочено.

— Определяне на участъците, съставляващи по-безшумния маршрут

Списъкът следва да се изготви, като се използва образецът по-долу:

По-безшумен маршрут	Участъци, съставляващи маршрута	Уникален идентификационен код на участъка	По-безшумният маршрут започва/ завършва на границата на държавата членка
точка А — точка Д	точка А — точка Б	201	Да ТОЧКА Д (държава Y)
	точка Б — точка В	202	
	точка В — точка Г	203	
	точка Г — точка Д	204	
точка Е — точка И	точка Е — точка Ж	501	Не
	точка Ж — точка З	502	
	точка З — точка И	503	

Освен това държавите членки доброволно могат да предоставят карти за илюстриране на по-безшумните маршрути. Всички списъци и карти се публикуват на уебсайта на Агенцията (<http://www.era.europa.eu>) не по-късно от 9 месеца след 27.5.2019 г.

До същата дата Агенцията информира Комисията за списъците и картите на по-безшумните маршрути. Комисията съответно информира държавите членки чрез комитета, посочен в член 51 от Директива (ЕС) 2016/797.

Г.2 Актуализиране на по-безшумните маршрути

Данните за товарните превози, използвани за актуализиране на по-безшумните маршрути в съответствие с член 5в, параграф 2 от настоящия регламент, се отнасят до последните три години, предхождащи актуализирането, за които има налични данни. Ако поради изключителни обстоятелства през дадена година товарният превоз се отклонява от този среден брой с повече от 25 %, съответната държава членка може да изчисли средния брой въз основа на оставащите две години. Държавите членки предоставят на Агенцията актуализираните по-безшумни маршрути.

Маршрутите, определени като по-безшумни, остават такива след актуализирането, освен ако през съответния период обемът на движението спадне с повече от 50 % и средният брой на ежедневно експлоатираните товарни влакове през нощта е по-малък от 12.

В случай на нови и актуализирани линии очакваният обем на движението се използва за определяне на тези линии като по-безшумни маршрути.

Агенцията публикува актуализираните по-безшумни маршрути на своя уебсайт (<http://www.era.europa.eu>) не по-късно от 3 месеца след получаването им, а те започват да се прилагат една година след публикуването им, с промяната на разписанието през следващия месец декември.

Агенцията информира Комисията за всякакви промени по отношение на по-безшумните маршрути. Комисията информира държавите членки за тези промени чрез комитета, посочен в член 51 от Директива (ЕС) 2016/797.

(*) Решение за изпълнение 2014/880/ЕС на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно общите спецификации на регистъра на железопътната инфраструктура и за отмяна на Решение за изпълнение 2011/633/ЕС (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 489).

Допълнение Д

Традиционни композитни спирачни калодки

Д.1 Традиционни композитни спирачни калодки за международни превози

Разрешава се използването на съществуващите вагони, оборудвани с изброените по-долу спирачни калодки, по безшумните маршрути в рамките на тяхната област на употреба, до съответната дата, посочена в допълнение Н към UIC 541-4.

Производител/наименование на продукта	Определяне/вид калодка	Вид коефициент на триене
Valeo/Hersot	693	К
Wabco/Cobra	W554	
Ferodo	I/B 436	К
Abex	229	К (Fe — синтеровано)
Jurid	738	К (Fe — синтеровано)

Вагони, оборудвани с традиционни композитни спирачни калодки, които не са посочени в таблицата по-горе, но вече са разрешени за международни превози в съответствие с разпоредбите на Решение 2004/446/ЕО или Решение 2006/861/ЕО, могат да бъдат използвани без краен срок в рамките на областта на употреба, обхваната от тяхното разрешение.

Д.2 Традиционни композитни спирачни калодки за вътрешни превози.

Разрешава се използването на съществуващите вагони, оборудвани с изброените по-долу спирачни калодки, само в рамките на тяхната област на употреба, по железопътните мрежи, включително по-безшумните маршрути, на съответните държави членки.

Производител/наименование на продукта	Определяне/вид калодка	Държава членка	Забележки
Cobra/Wabco	V133	Италия	
Cofren	S153	Швеция	

Производител/наименование на продукта	Определяне/вид калодка	Държава членка	Забележки
Cofren	128	Швеция	
Cofren	229	Италия	
ICER	904	Испания, Португалия	
ICER	905	Испания, Португалия	
Jurid	838	Испания, Португалия	

Допълнение Е

Оценка на акустичните характеристики на спирачните калодки

Целта на тази процедура е да се покажат акустичните характеристики на композитните спирачни калодки на равнището на съставния елемент на оперативната съвместимост.

Тази процедура представлява отворен въпрос в съответствие с член 4, параграф 6 от Директива (ЕС) 2016/797.“
