

## KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2019/774

av den 16 maj 2019

om ändring av förordning (EU) nr 1304/2014 vad gäller tillämpningen av den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Rullande materiel – buller" på befintliga godsvagnar

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 5.11, och

av följande skäl:

- (1) Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG <sup>(2)</sup> (nedan kallat *direktivet om omgivningsbuller*) utgör en grund för att utveckla och slutföra de befintliga gemenskapsåtgärderna avseende buller från bland annat järnvägsfordon.
- (2) Omgivningsbuller, och särskilt buller från järnväg, är fortfarande ett allvarligt hot mot människors hälsa, enligt resultat från utvärderingen av direktivet om omgivningsbuller <sup>(3)</sup> och från kommissionens genomföranderapport <sup>(4)</sup>.
- (3) Samtidigt som direktivet om omgivningsbuller allmänt gäller för sträckor med fler än 30 000 tåg (gods- och persontåg sammanräknade), har det i utarbetandet av konceptet "tystare sträckor" varit nödvändigt att ta hänsyn till sträckor med en betydande godstrafik under natten.
- (4) Risken finns att alltför höga bullernivåer från järnväg kan leda till att medlemsstater vidtar icke samordnade ensidiga åtgärder. Sådana åtgärder kan få negativa effekter på de europeiska ekonomierna och leda till en omvänd trafikslagsomställning från järnväg till väg. Dessutom kan sådana åtgärder undergräva järnvägens driftskompatibilitet i unionen. Eftersom huvuddelen av unionens godstrafik på järnväg är internationell behövs en lösning av problemet på EU-nivå.
- (5) Genom att tillämpa den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Rullande materiel – buller" i unionens järnvägssystem (nedan kallad *TSD Buller*), så som den fastställs i kommissionens förordning (EU) nr 1304/2014 <sup>(5)</sup>, på befintliga godsvagnar bör därför de högsta bullernivåerna minska avsevärt. Ett av de effektivaste sätten att begränsa järnvägsbuller är att efterkonvertera befintliga godsvagnar med kompositbromsblock. Denna tekniklösning minskar järnvägsbullret med upp till 10 dB, vilket motsvarar en minskning på 50 procent i hörbart buller för människor.
- (6) Kommissionen uppmanade den 22 september 2017 Europeiska unionens järnvägsbyrå (nedan kallad *byrån*) att utfärda en rekommendation, i enlighet med artikel 5.2 i direktiv (EU) 2016/797, om översyn av TSD Buller för att specificera dess tillämpning på befintliga godsvagnar inom ramen för strategin "tystare sträckor" och för att anpassa TSD:n till direktiv (EU) 2016/797.
- (7) Frågan om buller från järnvägens godstrafik bör åtgärdas där bullret utgör en allvarlig störning och en hälsorisk. Av denna anledning, och eftersom godståg är särskilt störande nattetid, bör en definition av "tystare sträckor" utarbetas med avseende på godstrafikintensiteten på järnväg nattetid.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (EUT L 138, 26.5.2016, s. 44).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller (EGTL 189, 18.7.2002, s. 12).

<sup>(3)</sup> *Commission Staff Working Document Refit Evaluation of the Directive 2002/49/EC relating to the assessment and management of environmental noise* (SWD(2016) 454 final).

<sup>(4)</sup> Rapport från kommissionen till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktivet om omgivningsbuller i enlighet med artikel 11 i direktiv 2002/49/EG (COM(2017) 151 final).

<sup>(5)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1304/2014 av den 26 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Rullande materiel – buller", om ändring av beslut 2008/232/EG och om upphävande av beslut 2011/229/EU (EUT L 356, 12.12.2014, s. 421).

- (8) Tillämpningsdagen för införandet av tystare sträckor bör fastställas med hänsyn tagen till en rad parametrar, bland annat olika medlemsstaters framsteg i fråga om efterkonvertering, förnyelsetakten för järnvägarnas godsvagnspark, godsvagnarnas underhållsrytmer, produktionskapaciteten hos tillverkare av kompositbromsblock och tillgången till verkstäder. Tillämpningsdagen bör också samordnas med den återkommande tågplaneändringen i enlighet med bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU <sup>(6)</sup>.
- (9) Eftersom trafikintensiteten kan förändras bör förteckningen över tystare sträckor uppdateras med jämna mellanrum för att ta hänsyn till sådana förändringar samtidigt som en stabil ram garanteras för en period på flera år. Det vore därför lämpligt att medlemsstaterna uppdaterar förteckningen över tystare sträckor minst vart femte år efter den 8 december 2024. Kommissionen bör dessutom, före den första uppdateringen, utvärdera hur efterkonverteringen framskrider och hur införandet av tystare sträckor påverkar godstransportsidan av järnvägsbranschen.
- (10) Mot bakgrund av frågor som framförts av vissa intressenter och som rör drift med godsvagnar utrustade med kompositbromsblock under nordiska vinterförhållanden bör kommissionen, med bistånd från byrån, fortsätta att analysera problemen och möjliga lösningar. Senast i juni 2020 bör kommissionen göra en bedömning av huruvida en ändring av denna TSD är nödvändig, eventuellt i form av ett undantag som tillåter fortsatt användning på tystare sträckor av ett begränsat antal godsvagnar med bromsblock av gjutjärn, för att upprätthålla gränsöverskridande godstrafik på järnväg till och från berörda nordiska regioner. Enligt de svenska myndigheternas uppskattningar är det totala antalet godsvagnar som används i sådan trafik högst 17 500.
- (11) Införandet av tystare sträckor bör vara ett komplement till andra åtgärder på unionsnivå som syftar till att minska bullret från godstrafik på järnväg, bland annat finansiering av efterkonvertering inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa <sup>(7)</sup>, ESI-fonderna <sup>(8)</sup>, system för bullerdifferentierade banavgifter <sup>(9)</sup> och utveckling av nya tekniska lösningar inom ramen för initiativet Shift2Rail <sup>(10)</sup>.
- (12) För att säkerställa ett effektivt genomförande av tystare sträckor bör respektive nationella behöriga myndigheter ha ett nära samarbete.
- (13) Eftersom ändringarna har en direkt inverkan på den sociala miljön för arbetstagarer inom sektorn och på godstransportkunder har samråd hållits med arbetsmarknadens parter och godstransportkunder, enligt vad som krävs i artiklarna 6 och 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 <sup>(11)</sup>.
- (14) Byrån genomförde i samband med översynen av denna TSD en konsekvensbedömning i enlighet med artikel 5 i direktiv (EU) 2016/797.
- (15) Byrån utfärdade den 29 maj 2018 en rekommendation om ändringar av TSD Buller när det gäller tillämpningen av dess bestämmelser på befintliga godsvagnar.
- (16) Dessutom utfärdade byrån den 29 november 2018 en rekommendation om ändring av TSD Buller för att anpassa förordningen till direktiv (EU) 2016/797.
- (17) Enligt kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/1474 <sup>(12)</sup> bör det i en TSD anges huruvida det är nödvändigt att på nytt anmäla de organ för bedömning av överensstämmelse som redan anmälts för en tidigare version av TSD:n och huruvida en förenklad anmälningsprocess bör tillämpas. Ändringarna som följer av denna förordning är begränsade och det bör inte vara nödvändigt att på nytt anmäla de organ som anmälts för en tidigare version av TSD:n.

<sup>(6)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

<sup>(7)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010 (EUT L 348, 20.12.2013, s. 129).

<sup>(8)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1300/2013 av den 17 december 2013 om Sammanhållningsfonden och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 1084/2006 (EUT L 347, 20.12.2013, s. 281) och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1301/2013 av den 17 december 2013 om Europeiska regionala utvecklingsfonden och om särskilda bestämmelser för målet Investering för tillväxt och sysselsättning samt om upphävande av förordning (EG) nr 1080/2006 (EUT L 347, 20.12.2013, s. 289).

<sup>(9)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/429 av den 13 mars 2015 om fastställande av de förfaranden som ska följas vid tillämpningen av avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter (EUT L 70, 14.3.2015, s. 36).

<sup>(10)</sup> Rådets förordning (EU) nr 642/2014 av den 16 juni 2014 om bildande av det gemensamma företaget Shift2Rail (EUT L 177, 17.6.2014, s. 9).

<sup>(11)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004 (EUT L 138, 26.5.2016, s. 1).

<sup>(12)</sup> Kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/1474 av den 8 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 vad gäller särskilda mål för utarbetande, antagande och översyn av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (EUT L 210, 15.8.2017, s. 5).

- (18) Genom denna förordning ändras TSD Buller för att i än högre grad uppnå driftskompatibilitet inom unionens järnvägssystem, förbättra och utveckla internationella järnvägstransporter, bidra till en progressiv utveckling av den inre marknaden och komplettera TSD:n med väsentliga krav. Den ger möjlighet att uppnå målen och uppfylla de väsentliga kraven i båda Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG<sup>(13)</sup> och direktiv (EU) 2016/797. Denna förordning bör därför vara direkt tillämplig i alla medlemsstater, inklusive de medlemsstater som i enlighet med artikel 57.2 i direktiv (EU) 2016/797 meddelat byrån och kommissionen att de har förlängt införlivandeperioden och därmed fortsätter att tillämpa direktiv 2008/57/EG, som längst till och med den 15 juni 2020. Anmälda organ som utövar sina befogenheter enligt direktiv 2008/57/EG i de medlemsstater som har förlängt införlivandeperioden bör kunna utfärda EG-kontrollintyg i enlighet med denna förordning så länge som direktiv 2008/57/EG är tillämpligt i den medlemsstat där de är etablerade.
- (19) Förordning (EU) nr 1304/2014 bör därför ändras för att anpassa den till direktiv (EU) 2016/797 och kunna tillämpa den på befintliga godsvagnar inom ramen för strategin om tystare sträckor, samt föreskriva ett förfarande för bedömning av kompositbromsblocks akustiska prestanda. Detta förfarande, så som det fastställs genom denna ändring, bör bli en "öppen punkt" i den mening som avses i artikel 4.6 i direktiv (EU) 2016/797.
- (20) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 51.1 i förordning (EU) 2016/797.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

Förordning (EU) nr 1304/2014 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. För de specialfall som anges i avsnitt 7.3.2 i bilagan ska de villkor som måste vara uppfyllda vid kontroll av de väsentliga krav som fastställs i bilaga III till direktiv (EU) 2016/797 vara de som fastställs i punkt 7.3.2 i bilagan, eller genom nationella regler som är i kraft i den medlemsstat som ingår i området för användning för de fordon som omfattas av denna förordning."

b) Punkt 2 c ska ersättas med följande:

"c) De organ som har utsetts att genomföra förfarandena för bedömning av överensstämmelse och för kontroll avseende de nationella reglerna för de specialfall som anges i avsnitt 7.3.2 i bilagan."

2. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 4 ska hänvisningen till "artikel 6 i direktiv 2008/57/EG" ersättas med en hänvisning till "artikel 5 i direktiv (EU) 2016/797".

b) I punkt 5 ska hänvisningen till "direktiv 2008/57/EG" ersättas med en hänvisning till "direktiv (EU) 2016/797".

3. Följande artiklar ska införas som artiklarna 5a, 5b, 5c, 5d och 5e:

##### "Artikel 5a

Från och med den 8 december 2024 gäller för godsvagnar som omfattas av tillämpningsområdet för förordning (EU) nr 321/2013 att endast de som omfattas av punkt 7.2.2.2 i bilagan till den här förordningen får användas på tystare sträckor.

##### Artikel 5b

Med *tystare sträcka* menas en del av järnvägsinfrastrukturen med en minsta längd på 20 km, på vilken det genomsnittliga antalet godståg per dygn som framförs nattetid, enligt definition i den nationella lagstiftning som införlivar Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG (\*), var högre än tolv. Detta genomsnittliga antal ska

<sup>(13)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (EUT L 191, 18.7.2008, s. 1).

beräknas på grundval av godstrafiken för åren 2015, 2016 och 2017. Om godstrafiken på grund av exceptionella omständigheter under ett visst år avviker från detta genomsnittliga antal med mer än 25 procent kan medlemsstaten beräkna det genomsnittliga antalet på grundval av de återstående två åren.

#### Artikel 5c

1. Medlemsstater ska utpeka vissa linjer som tystare sträckor i enlighet med artikel 5b och det förfarande som fastställs i tillägg D.1 i bilagan. De ska förse Europeiska unionens järnvägsbyrå (nedan kallad *byrån*) med en förteckning över tystare sträckor senast sex månader efter dagen för offentliggörandet av denna förordning. Byrån ska på sin webbplats offentliggöra dessa förteckningar.
2. Medlemsstaterna ska uppdatera förteckningen över tystare sträckor minst vart femte år efter den 8 december 2024, och då följa det förfarande som fastställs i tillägg D.2 i bilagan.

#### Artikel 5d

Senast den 31 december 2028 ska kommissionen utvärdera införandet av tystare sträckor, särskilt när det gäller hur efterkonvertering av godsvagnar fortskrider och hur införandet av tystare sträckor påverkar befolkningens totala bullerexponering och konkurrenskraften för godstransporter på järnväg.

#### Artikel 5e

Senast den 30 juni 2020 ska kommissionen utfärda en rapport om användning under nordiska vinterförhållanden av godsvagnar utrustade med kompositbromsblock, på grundval av bevis som samlats in av byrån, nationella säkerhetsmyndigheter och järnvägsbranschen. Rapporten ska särskilt innehålla en bedömning av sådana godsvagnars säkerhets- och bromsprestanda och av befintliga eller möjliga operativa och tekniska åtgärder som är tillämpliga under nordiska vinterförhållanden. Rapporten ska offentliggöras.

Om rapporten visar att användningen av sådana godsvagnar under nordiska vinterförhållanden innebär säkerhetsproblem som inte kan lösas genom operativa och tekniska åtgärder utan allvarliga konsekvenser för godstrafiken på järnväg ska kommissionen föreslå ändringar till denna TSD för att hantera dessa problem, så att gränsöverskridande godstrafik till och från de berörda nordiska regionerna upprätthålls. Förslaget får särskilt, om så är nödvändigt, innehålla ett undantag som tillåter fortsatt användning på tystare sträckor för ett begränsat antal godsvagnar som ofta används i sådan gränsöverskridande godstrafik, samt eventuella driftsbegränsningar som är lämpliga för att begränsa konsekvenserna av att använda sådana godsvagnar på tystare sträckor och som är förenliga med syftet att upprätthålla den ovan nämnda gränsöverskridande godstrafiken.

Om den översyn som anges i ovanstående stycke genomförs ska kommissionen därefter rapportera årligen om framstegen i fråga om tekniska och operativa lösningar för användning av godsvagnar under vinterförhållanden. Kommissionen ska göra en uppskattning av det antal godsvagnar, utrustade med bromsblock av gjutjärn, som behövs för att säkerställa fortsatt gränsöverskridande trafik till och från dessa nordiska regioner, i syfte att avskaffa undantaget senast 2028.

(\*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller (EGT L 189, 18.7.2002, s. 12)."

4. Bilagan till förordning (EU) nr 1304/2014 ska ändras i enlighet med bilagan till den här genomförandeförordningen.

#### Artikel 2

1. Anmälningar av organ för bedömning av överensstämmelse enligt förordning (EU) nr 1304/2014 ska fortsätta att gälla på grundval av den förordningen, i dess lydelse enligt den här förordningen.
2. Organ för bedömning av överensstämmelse som anmälts i enlighet med direktiv 2008/57/EG får utfärda EG-kontrollintyg i enlighet med denna förordning så länge som direktiv 2008/57/EG är tillämpligt i den medlemsstat där de är etablerade, i enlighet med artikel 57.2 i direktiv (EU) 2016/797, som längst till och med den 15 juni 2020.

#### Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 16 maj 2019

*På kommissionens vägnar*

Jean-Claude JUNCKER

*Ordförande*

---

## BILAGA

Bilagan till förordning (EU) nr 1304/2014 ska ändras på följande sätt:

1. I kapitel 1 ska texten "direktiv 2008/57/EG" ersättas med texten "direktiv (EU) 2016/797".
2. I kapitel 1 ska avsnitt 1.1 ersättas med följande:

**"1.1 Tekniskt tillämpningsområde**

**1.1.1 Tillämpningsområde avseende rullande materiel**

Denna TSD är tillämplig på all rullande materiel som omfattas av förordning (EU) nr 1302/2014 (TSD 'Rullande materiel – lok och passagerarfordon') och förordning (EU) nr 321/2013 (TSD 'Rullande materiel – godsvagnar').

**1.1.2 Tillämpningsområde avseende drifts- och trafikledningsaspekter**

Tillsammans med kommissionens beslut 2012/757/EU (\*) (TSD 'Drift och trafikledning') gäller denna TSD trafik med godsvagnar som används på de delar av järnvägsinfrastrukturen som utpekats som 'tystare sträckor'.

(\*) Kommissionens beslut 2012/757/EU av den 14 november 2012 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet 'Drift och trafikledning' i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om ändring av beslut 2007/756/EG (EUT L 345, 15.12.2012, s. 1)."

3. Kapitel 2 ska ersättas med följande:

**"2. DEFINITION AV DELSYSTEMET**

Med en *enhet* avses rullande materiel som omfattas av denna TSD och därigenom även av EG-kontrollförfarandet. I kapitel 2 i bilagan till förordning (EU) nr 1302/2014 och kapitel 2 i bilagan till förordning (EU) nr 321/2013 beskrivs vad en enhet kan bestå av.

Kraven i den här TSD:n gäller följande kategorier av rullande materiel, som fastställs i avsnitt 2 i bilaga I till direktiv (EU) 2016/797:

- a) Lok och passagerarfordon, inbegripet dragfordon med el- eller förbränningsmotordrift, motorvagnståg med el- eller förbränningsmotordrift för persontrafik och personvagnar. Den här kategorin definieras närmare i kapitel 2 i bilagan till förordning (EU) nr 1302/2014 och det är till denna kategori det hänvisas när det i den här TSD:n står om lok, elmotorvagnar, dieselmotorvagnar och personvagnar.
- b) Godsvagnar, inbegripet läggolvsvagnar utformade för hela järnvägsnätet och fordon utformade för transport av lastbilar. Den här kategorin definieras närmare i kapitel 2 i bilagan till förordning (EU) nr 321/2013 och det är till denna kategori det hänvisas när det i denna TSD står om godsvagnar.
- c) Specialfordon, exempelvis arbetsfordon. Den här kategorin definieras närmare i kapitel 2 i bilagan till förordning (EU) nr 1302/2014 och består av arbetsfordon och fordon för kontroll av infrastruktur, som beroende på konstruktionen tillhör någon av kategorierna i punkt a eller b."

4. Kapitel 3 ska ersättas med följande:

**"3. VÄSENTLIGA KRAV**

Alla grundläggande parametrar som fastställs i denna TSD ska vara kopplade till minst ett av de väsentliga krav som fastställs i bilaga III till direktiv (EU) 2016/797. I tabell 1 anges dessa kopplingar.

Tabell 1

**Grundläggande parametrar och deras kopplingar till de väsentliga kraven**

Punkt	Grundläggande parameter	Väsentliga krav					
		Säkerhet	Tillförlitlighet och tillgänglighet	Hälsa	Miljöskydd	Teknisk kompatibilitet	Tillgänglighet
4.2.1	Gränsvärden för stationärt buller				1.4.4		

Punkt	Grundläggande parameter	Väsentliga krav					
		Säkerhet	Tillförlitlighet och tillgänglighet	Hälsa	Miljöskydd	Teknisk kompatibilitet	Tillgänglighet
4.2.2	Gränsvärden för startbuller				1.4.4		
4.2.3	Gränsvärden för förbifartsbuller				1.4.4		
4.2.4	Gränsvärden för buller i förarhytt				1.4.4"		

5. Kapitel 4 ska ändras på följande sätt:

- a) I avsnitt 4.2 ska hänvisningen till "artiklarna 5.5 och 2.1 i direktiv 2008/57/EG" ersättas med en hänvisning till "artiklarna 4.5 och 2.13 i direktiv (EU) 2016/797".
- b) Avsnitt 4.3 ska ersättas med följande:

**"4.3 Funktionella och tekniska specifikationer för gränssnitten**

Den här TSD:n har följande gränssnitt mot delsystemet 'Rullande materiel':

Gränssnitt mot delsystemen för enheterna i punkterna a, b, c och e i kapitel 2 (som behandlas i förordning (EU) nr 1302/2014) med avseende på

- stationärt buller,
- startbuller (ej tillämpligt för personvagnar),
- förbifartsbuller,
- buller i förarhytten, om detta är tillämpligt.

Gränssnitt mot delsystemen för enheterna i punkt d i kapitel 2 (som behandlas i förordning (EU) nr 321/2013) med avseende på

- förbifartsbuller,
- stationärt buller.

Denna TSD har följande gränssnitt mot delsystemet 'Drift och trafikledning' (som behandlas i beslut 2012/757/EU) med avseende på

- förbifartsbuller."

- c) Avsnitt 4.4 ska ersättas med följande:

**"4.4 Driftsregler**

Craven gällande driftsreglerna för delsystemet 'Rullande materiel' fastställs i avsnitt 4.4 i bilagan till förordning (EU) nr 1302/2014 och i avsnitt 4.4 i bilagan till förordning (EU) nr 321/2013.

**4.4.1 Särskilda regler för trafik med godsvagnar på tystare sträckor vid driftstörningar**

De beredningsplaner som definieras i punkt 4.2.3.6.3 i bilagan till beslut 2012/757/EU omfattar trafik på tystare sträckor med godsvagnar som inte överensstämmer med punkt 7.2.2.2 i den här bilagan.

Denna åtgärd kan tillämpas för att hantera kapacitetsbegränsningar och driftsbegränsningar som orsakas av fel på rullande materiel, extrema väderförhållanden, olyckor eller tillbud och fel på infrastrukturen.

#### 4.4.2 Särskilda regler för trafik med godsvagnar på tystare sträckor i fråga om infrastrukturarbeten och godsvagnsunderhåll

Trafik på tystare sträckor med godsvagnar som inte överensstämmer med punkt 7.2.2.2 ska tillåtas vid transport av godsvagnar till underhållsverkstaden om den endast kan nås via en tystare sträcka.

De beredskapsplaner som anges i punkt 4.4.1 är tillämpliga i fråga om infrastrukturarbeten, om en tystare sträcka är det enda lämpliga alternativet.”

d) Avsnitt 4.5 ska ersättas med följande:

#### ”4.5 Underhållsregler

Kraven gällande underhållsreglerna för delsystemet 'Rullande materiel' fastställs i avsnitt 4.5 i bilagan till förordning (EU) nr 1302/2014 och i avsnitt 4.5 i bilagan till förordning (EU) nr 321/2013.”

6. Gäller inte den svenska versionen.

7. Kapitel 7 ska ändras på följande sätt:

a) Avsnitt 7.2 ska ersättas med följande:

#### ”7.2 Tillämpning av denna TSD på befintliga delsystem

De principer som ska tillämpas av de sökande och de godkännande enheterna i händelse av en eller flera ändringar av befintlig rullande materiel eller typ av rullande materiel definieras i punkt 7.1.2 i bilagan till förordning (EU) nr 1302/2014 och i avsnitt 7.2 i bilagan till förordning (EU) nr 321/2013.

##### 7.2.1 Bestämmelser i händelse av ändringar av befintlig rullande materiel eller typ av rullande materiel

Den sökande ska säkerställa att bullernivåerna för den rullande materiel som berörs av en eller flera ändringar förblir under de gränser som angavs i den TSD som gällde när den rullande materielen i fråga först godkändes. Om det inte fanns någon TSD vid det första godkännandet ska den sökande säkerställa att bullernivåerna för den rullande materiel som berörs av en eller flera ändringar antingen inte ökar eller förblir under de gränser som anges i beslut 2006/66/EG eller beslut 2002/735/EG.

Om en bedömning krävs ska den begränsas till de grundläggande parametrar som påverkas av ändringen/ändringarna.

Om förenklad bedömning tillämpas kan originalenheten utgöra referensenhet i enlighet med bestämmelserna i punkt 6.2.3.

Utbyte av en hel enhet eller ett eller flera fordon inom en enhet (t.ex. utbyte efter en omfattande skada) kräver inte någon bedömning av överensstämmelsen med avseende på denna TSD, så länge som enheten är identisk med den enhet den ersätter eller fordonen (ett eller flera) är identiska med de fordon de ersätter.

##### 7.2.2 Ytterligare bestämmelser för tillämpningen av denna TSD på befintliga godsvagnar

Den begränsning av trafiken som fastställs i artikel 5a i denna förordning ska inte gälla för godsvagnar som mestadels används på linjer med en lutning på mer än 40 %, godsvagnar med en högsta tillåtna hastighet över 120 km/tim, godsvagnar med en högsta tillåtna axellast över 22,5 t, godsvagnar som uteslutande används för infrastrukturarbeten och godsvagnar som används i undsättningståg.

Om en godsvagn utrustas med tystare bromsblock enligt vad som definieras i punkt 7.2.2.1 och inga nya bullerkällor monteras på godsvagnen, ska det förutsättas att kraven i punkt 4.2.3 uppfylls utan ytterligare provning.

##### 7.2.2.1 Tystare bromsblock

Ett tystare bromsblock är ett bromsblock som tillhör någon av följande kategorier:

- Bromsblock som är förtecknade i tillägg G till förordning (EU) nr 321/2013.
- Bromsblock som bedömts i enlighet med det förfarande som fastställs i tillägg F till denna TSD.

### 7.2.2.2 Godsvagnar som används på tystare sträckor

Godsvagnar som tillhör någon av följande kategorier kan användas på tystare sträckor inom sina respektive områden för användning:

- Godsvagnar som har en EG-kontrollförklaring på grundval av kommissionens beslut 2006/66/EG om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet 'Rullande materiel – buller' i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.
- Godsvagnar som har en EG-kontrollförklaring på grundval av kommissionens beslut 2011/229/EU om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet 'Rullande materiel – buller' i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik.
- Godsvagnar som har en EG-kontrollförklaring på grundval av den här TSD:n.
- Godsvagnar som är utrustade med tystare bromsblock enligt vad som definieras i punkt 7.2.2.1 eller skivbromsar som tillhandahåller driftbromsfunktionen.
- Godsvagnar som är utrustade med kompositbromsblock som är förtecknade i tillägg E och som tillhandahåller driftbromsfunktionen. Trafiken med dessa godsvagnar på tystare sträckor ska begränsas i enlighet med de villkor som anges i detta tillägg."

b) Punkt 7.3.2.1 ska ersättas med följande:

#### "7.3.2.1 Specialfall

a) Specialfall för Estland, Finland, Lettland, Litauen, Polen och Slovakien

(P) För enheter som används gemensamt med tredjeländer vars spårvidd avviker från spårvidden i unionens huvudjärnvägsnät ska tillämpning av nationella tekniska regler tillåtas i stället för kraven i denna TSD.

b) Specialfall för Finland

(T) Beslut 2011/229/EU får fortsätta att tillämpas på godsvagnar som endast används i Finland, och fram till dess att man funnit en teknisk lösning för stränga vinterförhållanden, men som längst till och med den 31 december 2032. Detta ska inte hindra godsvagnar från andra medlemsstater att trafikera det finska järnvägsnätet."

c) I artikel 7.3.2.2 a ska andra stycket utgå.

d) Punkt 7.3.2.4 ska ersättas med följande:

#### "7.3.2.4 Gränsvärden för förbifartsbuller från fordon (punkt 4.2.3)

a) Specialfall för tunneln under Engelska kanalen

(P) För tunneln under Engelska kanalen ska gränsvärdena för förbifartsbuller inte tillämpas på godsvagnar som är avsedda för transport av tunga godsfordon mellan Coquelles (Frankrike) och Folkestone (Förenade kungariket).

b) Specialfall för Sverige

(T) För lok med en total dragkraft på mer än 6 000 kW och en maximal axellast på mer än 25 t får gränsvärdena för förbifartsbuller ( $L_{pAeq,Tp(80\text{ km/tim})}$ ) i tabell 4 höjas till 85 dB."

e) Följande avsnitt ska läggas till som avsnitt 7.4:

### **7.4 Särskilda genomförandebestämmelser**

#### 7.4.1 Särskilda genomförandebestämmelser för tillämpningen av denna TSD på befintliga godsvagnar (punkt 7.2.2)

a) Särskilda genomförandebestämmelser för tillämpningen av denna TSD på befintliga godsvagnar i tunneln under Engelska kanalen

(P) I beräkningen av årsgenomsnittet för antalet godståg per dygn som framförs nattetid ska de godståg som utgörs av godsvagnar som är avsedda för transport av tunga godsfordon och begränsade till linjen Coquelles (Frankrike)–Folkestone (Förenade kungariket) inte beaktas.

- b) Särskilda genomförandebestämmelser för tillämpningen av denna TSD på befintliga godsvagnar i Finland och Sverige

(T) Konceptet 'tystare sträckor' ska inte tillämpas på de finska och svenska järnvägsnäten till och med den 31 december 2032, på grund av osäkerhet när det gäller användning av kompositbromsblock under stränga vinterförhållanden. Detta ska inte hindra godsvagnar från andra medlemsstater att trafikera det finska och det svenska järnvägsnätet.

#### 7.4.2 Särskilda genomförandebestämmelser för godsvagnar som används på tystare sträckor (punkt 7.2.2.2)

- a) Särskilda genomförandebestämmelser för godsvagnar som används på tystare sträckor i Belgien

(T) Utöver de godsvagnar som förtecknas i punkt 7.2.2.2 kan följande befintliga godsvagnar användas på tystare sträckor inom Belgiens territorium:

- Godsvagnar som har hjul med hjulringar: till och med den 31 december 2026.
- Godsvagnar som kräver montering av en reduceringsventil (knickventil) för att ersätta gjutjärnsblock med kompositbromsblock: till och med den 31 december 2026.
- Godsvagnar utrustade med bromsblock av gjutjärn som kräver att hjulen ersätts med hjul som överensstämmer med kraven i EN 13979-1:2003+A2:2011 för att de ska kunna efterkonverteras med kompositbromsblock: till och med den 31 december 2026.

- b) Särskilda genomförandebestämmelser för godsvagnar som används på tystare sträckor som hör till tunneln under Engelska kanalen

(T) Utöver de godsvagnar som förtecknas i punkt 7.2.2.2 kan följande befintliga godsvagnar användas på tystare sträckor inom koncessionen för tunneln under Engelska kanalen:

Godsvagnar som är avsedda för transport av tunga godsfordon mellan Coquelles (Frankrike) och Folkestone (Förenade kungariket).

- c) Särskilda genomförandebestämmelser för godsvagnar som används på tystare sträckor i Tjeckien

(T) Utöver de godsvagnar som förtecknas i punkt 7.2.2.2 kan följande befintliga godsvagnar användas på tystare sträckor inom Tjeckiens territorium:

- Godsvagnar som har hjul med hjulringar: till och med den 31 december 2026.
- Godsvagnar med lager av typ 59V: till och med den 31 december 2034.
- Godsvagnar som kräver montering av en reduceringsventil (knickventil) för att ersätta gjutjärnsblock med kompositbromsblock: till och med den 31 december 2034.
- Godsvagnar med bromskonfiguration 1Bg eller 1Bgu som är utrustade med bromsblock av gjutjärn: till och med den 31 december 2036.
- Godsvagnar utrustade med bromsblock av gjutjärn som kräver att hjulen ersätts med hjul som överensstämmer med kraven i EN 13979-1:2003+A2:2011 för att de ska kunna efterkonverteras med kompositbromsblock: till och med den 31 december 2029.

Dessutom ska det till och med den 31 december 2030 inte vara obligatoriskt att använda kompositbromsblock på tystare sträckor för befintliga godsvagnar som inte omfattas av de fem punkterna ovan och för vilka det saknas en ett-till-ett-lösning för ersättning av bromsblock av gjutjärn.

- d) Särskilda genomförandebestämmelser för godsvagnar som används på tystare sträckor i Frankrike

(T) Utöver de godsvagnar som förtecknas i punkt 7.2.2.2 kan följande befintliga godsvagnar användas på tystare sträckor inom Frankrikes territorium:

- Godsvagnar med bromskonfiguration 1Bg eller 1Bgu som är utrustade med bromsblock av gjutjärn: till och med den 31 december 2030.
- Godsvagnar utrustade med små hjul (diameter mindre än 920 mm): till och med den 31 december 2030.

## e) Särskilda genomförandebestämmelser för godsvagnar som används på tystare sträckor i Italien

(T) Utöver de godsvagnar som förtecknas i punkt 7.2.2.2 kan följande befintliga godsvagnar användas på tystare sträckor inom Italiens territorium:

- Godsvagnar som har hjul med hjulringar: till och med den 31 december 2026.
- Godsvagnar som kräver montering av en reduceringsventil (knickventil) för att ersätta gjutjärnsblock med kompositbromsblock: till och med den 31 december 2026.
- Godsvagnar utrustade med bromsblock av gjutjärn som kräver att hjulen ersätts med hjul som överensstämmer med kraven i EN 13979-1:2003+A2:2011 för att de ska kunna efterkonverteras med kompositbromsblock: till och med den 31 december 2026.

Dessutom ska det till och med den 31 december 2030 inte vara obligatoriskt att använda kompositbromsblock på tystare sträckor för befintliga godsvagnar som inte omfattas av de tre punkterna ovan och för vilka det saknas en ett-till-ett-lösning för ersättning av bromsblock av gjutjärn.

## f) Särskilda genomförandebestämmelser för godsvagnar som används på tystare sträckor i Polen

(T) Utöver de godsvagnar som förtecknas i punkt 7.2.2.2 kan följande befintliga godsvagnar användas på tystare sträckor inom Polens territorium till och med den 31 december 2036:

- Godsvagnar som har hjul med hjulringar.
- Godsvagnar med bromskonfiguration 1Bg eller 1Bgu som är utrustade med bromsblock av gjutjärn.
- Godsvagnar konstruerade för 'S'-trafik som är utrustade med 'SS'-bromsar med bromsblock av gjutjärn.
- Godsvagnar utrustade med bromsblock av gjutjärn och konstruerade för 'SS'-trafik, för vilka efterkonvertering med LL-bromsblock skulle kräva montering av hjul som överensstämmer med EN 13979-1:2003+A2:2011 och en reduceringsventil (knickventil).

## g) Särskilda genomförandebestämmelser för godsvagnar som används på tystare sträckor i Slovakien

(T) Utöver de godsvagnar som förtecknas i punkt 7.2.2.2 kan följande befintliga godsvagnar användas på tystare sträckor inom Slovakiens territorium:

- Godsvagnar som har hjul med hjulringar: till och med den 31 december 2026.
- Godsvagnar med boggier av typ 26-2.8 som är utrustade med bromsblock av gjutjärn av typ P10: till och med den 31 december 2036.
- Godsvagnar som kräver montering av en reduceringsventil (knickventil) för att ersätta gjutjärnsblock med kompositbromsblock: till och med den 31 december 2036.

(P) Godsvagnar med boggier av typ 2TS avsedda för trafik mellan Slovakien och tredjeländer som baseras på utbyte av boggier vid gränsstationen.

## h) Särskilda genomförandebestämmelser för godsvagnar som används på Förenade kungarikets tystare sträckor i Storbritannien

(P) För enheter som enbart är avsedda att användas i Storbritanniens järnvägsnät ska befintliga godsvagnar utrustade med kompositbromsblock som offentliggjorts i GMGN 2688 tillåtas för trafik på tystare sträckor.

(T) Följande typer av befintliga godsvagnar, utrustade med bromsblock av gjutjärn och avsedda att användas i Storbritanniens järnvägsnät, ska tillåtas på tystare sträckor:

- Godsvagnar utrustade med ett ej UIC-godkänt bromssystem för vilket det inte finns kompatibla tysta bromsblock tillgängliga för efterkonvertering: till och med den 31 december 2030.
- Godsvagnar konstruerade för en bromssträcka på högst 810 m från 60 mph med bromsläge G (ansättning och lossning för godståg) eller 75 mph med bromsläge P (ansättning och lossning för persontåg), om de används i tåg med godsvagnar vars stoppsträcka är i enlighet med Förenade kungarikets (Storbritanniens) nationella tekniska regler: till och med den 31 december 2030.
- Vagnar som uteslutande används för transport av kärntekniska produkter: till och med den 31 december 2050."

8. I tillägg A "Öppna punkter" ska texten "Denna TSD innehåller inte några öppna punkter" ersättas med följande tabell:

"Element i delsystemet 'Rullande materiel'"	Avsnitt i denna TSD	Teknisk aspekt som inte omfattas av denna TSD	Anmärkningar
Tystare bromsblock	Punkt 7.2.2.1 och tillägg F	Bedömning av bromsblocks akustiska egenskaper	Alternativa tekniska lösningar finns tillgängliga (se punkt 7.2.2)"

9. Följande tillägg ska införas som tillägg D, E och F:

"Tillägg D

### Tystare sträckor

#### D.1 Fastställande av tystare sträckor

I enlighet med artikel 5c.1 i denna förordning ska medlemsstaterna förse Europeiska unionens järnvägsbyrå (nedan kallad byrån) med en förteckning över tystare sträckor i ett format som tillåter användare att fortsätta bearbeta innehållet med it-verktyg. Förteckningen ska åtminstone innehålla följande information:

- De tystare sträckornas start- och slutpunkter samt de ingående avsnitten, med hjälp av de geografiska platskoder som definieras i det infrastrukturregister (RINF) som fastställs i kommissionens genomförandebeslut 2014/880/EU (\*). Om någon av dessa punkter finns vid medlemsstatens gräns ska detta anges.
- Identifiering av de avsnitt som utgör den tystare sträckan

Förteckningen ska tillhandahållas på grundval av följande mall:

Tystare sträcka	Linjeavsnitt	Unikt ID för avsnitt	Tystare sträcka som startar/slutar vid medlemsstatens gräns
Punkt A — punkt E	Punkt A — punkt B	201	Ja PUNKT E (land Y)
	Punkt B — punkt C	202	
	Punkt C — punkt D	203	
	Punkt D — punkt E	204	
Punkt F — punkt I	Punkt F — punkt G	501	Nej
	Punkt G — punkt H	502	
	Punkt H — punkt I	503	

Medlemsstater får dessutom på frivillig basis tillhandahålla kartor som illustrerar de tystare sträckorna. Alla förteckningar och kartor ska offentliggöras på byråns webbplats (<http://www.era.europa.eu>) senast nio månader efter den 27.5.2019.

Senast samma dag ska byrån informera kommissionen om förteckningarna och kartorna över tystare sträckor. Kommissionen ska på motsvarande sätt informera medlemsstaterna genom den kommitté som avses i artikel 51 i direktiv (EU) 2016/797.

#### D.2 Uppdatering av tystare sträckor

De godstrafikdata som används för uppdateringen av tystare sträckor i enlighet med artikel 5c.2 i denna förordning ska avse de tre senaste åren före uppdateringen för vilka data finns tillgängliga. Om godstrafiken på grund av exceptionella omständigheter under ett visst år avviker från detta genomsnittliga antal med mer än 25 procent kan medlemsstaten beräkna det genomsnittliga antalet på grundval av de återstående två åren. Medlemsstaterna ska förse byrån med de uppdaterade tystare sträckorna.

De linjer som utpekats som tystare sträckor ska förbli sådana efter uppdateringen, såvida inte trafikvolymen under den berörda perioden har minskat med mer än 50 procent och det genomsnittliga antalet godståg per dygn som framförs nattetid är lägre än tolv.

För nya och ombyggda linjer ska den förväntade trafikvolymen användas för att avgöra om dessa linjer ska utpekats som tystare sträckor.

Byrån ska på sin webbplats (<http://www.era.europa.eu>) offentliggöra de uppdaterade tystare sträckorna senast tre månader efter mottagandet av dessa, och de ska gälla från och med nästa tågplaneändring i december ett år efter offentliggörandet av de uppdaterade tystare sträckorna.

Byrån ska informera kommissionen om eventuella ändringar av de tystare sträckorna. Kommissionen ska informera medlemsstaterna om dessa ändringar genom den kommitté som avses i artikel 51 i direktiv (EU) 2016/797.

(\*) Kommissionens genomförandebeslut 2014/880/EU av den 26 november 2014 om gemensamma specifikationer för registret över järnvägsinfrastruktur och om upphävande av genomförandebeslut 2011/633/EU (EUT L 356, 12.12.2014, s. 489).

#### Tillägg E

### Historiska kompositbromsblock

#### E.1 Historiska kompositbromsblock för internationell trafik

Befintliga godsvagnar utrustade med de bromsblock som förtecknas nedan får användas på tystare sträckor inom sina respektive områden för användning till och med den dag som anges i tillägg N till UIC 541-4.

Produktens tillverkare/namn	Beteckning/typ av block	Typ av friktionskoefficient
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe — sintrade)
Jurid	738	K (Fe — sintrade)

Godsvagnar som är utrustade med historiska kompositbromsblock som inte förtecknas i den ovanstående tabellen, men som redan är godkända för internationell trafik i överensstämmelse med bestämmelserna i beslut 2004/446/EG eller beslut 2006/861/EG kan fortfarande användas utan någon tidsfrist inom det område för användning som omfattas av deras godkännande.

#### E.2 Historiska kompositbromsblock för nationell trafik

Befintliga godsvagnar utrustade med bromsblock som förtecknas nedan får endast användas i järnvägsnätet, inklusive tystare sträckor, i de motsvarande medlemsstaterna och inom sina respektive områden för användning.

Produktens tillverkare/namn	Beteckning/typ av block	Medlemsstat	Anmärkningar
Cobra/Wabco	V133	Italien	
Cofren	S153	Sverige	

Produktens tillverkare/namn	Beteckning/typ av block	Medlemsstat	Anmärkningar
Cofren	128	Sverige	
Cofren	229	Italien	
ICER	904	Spanien, Portugal	
ICER	905	Spanien, Portugal	
Jurid	838	Spanien, Portugal	

*Tillägg F***Bedömning av ett bromsblocks akustiska prestanda**

Syftet med detta förfarande är att visa akustiska prestanda för kompositbromsblock, betraktade som driftskompatibilitetskomponenter.

Detta förfarande ska vara en öppen punkt i enlighet med artikel 4.6 i direktiv (EU) 2016/797.”

---