

**Сprovedбена уредба Комисије (ЕУ) 2019/774 од 16. маја 2019. године о  
измени Уредбе (ЕУ) број 1304/2014 у погледу примене техничке  
спецификације интероперабилности која се односи на подсистем „возна  
средства – бука” на постојећа теретна кола**

(текст од значаја за ЕЕП)

ЕВРОПСКА КОМИСИЈА,

имајући у виду Уговор о функционисању Европске уније,

имајући у виду Директиву (ЕУ) 2016/797 Европског парламента и Савета од 11. маја 2016. године о интероперабилности железничког система унутар Европске уније <sup>(1)</sup>, а нарочито члан 5. став 11. те директиве,

с обзиром на то да:

(1) Директива 2002/49/ЕЗ Европског парламента и Савета <sup>(2)</sup> (Директива о заштити од буке у животној средини) представља основ за развијање и употпуњавање постојећег скупа мера Заједнице које се односе на буку коју емитују, између осталог, железничка возила.

(2) Бука у животној средини, а нарочито бука од железница, и даље представља озбиљну претњу за здравље људи, као што произлази из оцене Директиве о заштити од буке у животној средини <sup>(3)</sup> и извештаја о спровођењу Директиве о заштити од буке у животној средини <sup>(4)</sup>.

(3) Иако се Директива о заштити од буке у животној средини начелно примењује на трасе са више од 30.000 возова, како теретних тако и путничких, у развоју концепта „тиших траса” било је неопходно узети у обзир оне трасе на којима постоји значајан теретни саобраћај у току ноћи.

(4) Постоји ризик да би прекомерни нивои буке од железничког саобраћаја могли довести до некоординисаног једностраног деловања неких држава чланица. Такве мере би могле имати штетан утицај на европске економије и довести до преусмеравања транспорта у супротном смеру, са железнице на путеве. Осим тога, такво деловање би могло угрозити интероперабилност железнице у Унији. Будући да железнички теретни саобраћај у Унији већином има међународни карактер, потребно је пронаћи решење проблема на нивоу Европе.

(5) Примена техничке спецификације интероперабилности која се односи на подсистем „возна средства – бука” железничког система у Унији („ТСИ за буку”)

---

<sup>1</sup> Директива (ЕУ) 2016/797 Европског парламента и Савета од 11. маја 2016. године о интероперабилности железничког система унутар Европске уније (СЛ L 138, 26.5.2016, стр. 44).

<sup>2</sup> Директива 2002/49/ЕЗ Европског парламента и Савета од 25. јуна 2002. године о процени буке у животној средини и управљању њоме (СЛ L 189, 18.7.2002, стр. 12).

<sup>3</sup> Радни документ служби Комисије, евалуација у оквиру програма *REFIT* Директиве 2002/49/ЕЗ о оцени буке у животној средини и управљању њоме (SWD(2016) 454 коначни)

<sup>4</sup> Извештај Комисије Европском парламенту и Савету о спровођењу Директиве о заштити од буке у животној средини у складу са чланом 11. Директиве 2002/49/ЕЗ (СОМ(2017) 151 коначни).

како је утврђено у Уредби Комисије (ЕУ) број 1304/2014 <sup>(5)</sup> на постојећа теретна кола стога треба знатно да смањи максималне нивое емисије буке. Један од најделотворнијих начина за ублажавање буке од железничког саобраћаја јесте накнадна уградња композитних кочних папуча на постојећа теретна кола. Овим техничким решењем смањује се бука железничког саобраћаја за највише 10 dB, што представља смањење од 50% буке коју људи могу чути.

(6) Дана 22. септембра 2017. године, Комисија је од Агенције Европске уније за железнице (у даљем тексту: Агенција) затражила да изда препоруку, у складу са чланом 5. став 2. Директиве (ЕУ) 2016/797, за ревизију ТСИ за буку са циљем прецизирања примене ТСИ за буку на постојећа теретна кола у оквиру стратегије „тиших траса” и да би се ТСИ за буку ускладила са Директивом (ЕУ) 2016/797.

(7) Питање буке настале од железничког теретног саобраћаја треба решавати ако оно представља озбиљну сметњу и претњу за здравље. Из тог разлога, и будући да теретни возови који саобраћају ноћу представљају посебну сметњу, треба формулисати дефиницију тише трасе са упућивањем на интензитет железничког теретног саобраћаја у току ноћи.

(8) Датум почетка примене увођења тиших траса треба одредити узимајући у обзир неколико параметара, укључујући напредак на плану накнадне уградње у различитим државама чланицама, стопу обнављања возног парка железничког теретног саобраћаја, циклус одржавања теретних кола, производни капацитет произвођача композитних кочних папуча и доступност радионица. Датум такође треба ускладити са периодичном променом оперативног реда вожње у складу са Анексом VII Директиве 2012/34/ЕУ Европског парламента и Савета <sup>(6)</sup>.

(9) Будући да су могуће флукуације интензитета саобраћаја, треба ажурирати списак тиших траса у редовним временским интервалима да би се такве промене узеле у обзир и, истовремено, јемчио стабилан оквир у периоду од неколико година. Стога државе чланице треба да ажурирају списак тиших траса најмање сваких пет година након 8. децембра 2024. године. Осим тога, пре првог ажурирања, Комисија треба да оцени напредак на плану накнадне уградње и утицај увођења тиших траса на делатност железничког теретног саобраћаја.

(10) С обзиром на забринутост коју су изразиле одређене заинтересоване стране у погледу саобраћања теретних кола опремљених композитним кочним папучама у нордијским зимским условима, Комисија, којој помаже Агенција, треба да настави да анализира питања и могућа решења. До јуна 2020. године треба да процени да ли је неопходна измена ове ТСИ, по могућности у виду изузећа којим се дозвољава наставак саобраћања ограниченог броја теретних кола са кочним папучама од ливеног гвожђа на тишим трасама, да би се очувао прекогранични железнички теретни саобраћај ка нордијским регијама на које се ово односи и из

---

<sup>5</sup> Уредба Комисије (ЕУ) број 1304/2014 од 26. новембра 2014. године о техничкој спецификацији интероперабилности која се односи на подсистем „возна средства – бука”, о измени Одлуке 2008/232/ЕЗ и о стављању ван снаге Одлуке 2011/229/ЕУ (СЛ L 356, 12.12.2014, стр. 421).

<sup>6</sup> Директива 2012/34/ЕУ Европског парламента и Савета од 21. новембра 2012. године о успостављању јединственог европског железничког простора (СЛ L 343, 14.12.2012, стр. 32).

њих. Према проценама шведских органа, број теретних кола која се користе у таквом саобраћају не прелази укупно 17.500.

(11) Увођењем тихих траса треба допунити друге мере на нивоу Уније усмерене на смањење буке од железничког теретног саобраћаја, укључујући финансирање накнадне уградње у оквиру Инструмента за повезивање Европе <sup>(7)</sup>, ЕСИ фондове <sup>(8)</sup>, планове накнаде за приступ колосеку диференциране у односу на ниво буке <sup>(9)</sup> и развој нових техничких решења у оквиру иницијативе *Shift2Rail* <sup>(10)</sup>.

(12) Да би се обезбедило ефикасно спровођење тихих траса, одговарајући национални надлежни органи треба да блиско сарађују.

(13) Будући да измене имају непосредан утицај на друштвену средину радника у сектору и на комитенте у железничком превозу робе, обављене су консултације са социјалним партнерима и комитентима у железничком превозу робе, како се захтева чл. 6. и 7. Уредбе (ЕУ) 2016/796 Европског парламента и Савета <sup>(11)</sup>.

(14) У току ревизије ове ТСИ, Агенција је спровела процену утицаја у складу са чланом 5. Директиве (ЕУ) 2016/797.

(15) Дана 29. маја 2018. године Агенција је издала препоруку о изменама ТСИ за буку у погледу примене њених одредаба на постојећа теретна кола.

(16) Осим тога, дана 29. новембра 2018. године, Агенција је издала препоруку о измени ТСИ за буку да би се ова уредба ускладила са Директивом (ЕУ) 2016/797.

(17) Према Делегираној одлуци Комисије (ЕУ) 2017/1474 <sup>(12)</sup>, у ТСИ треба навести да ли је неопходно поново пријавити тела за оцењивање усаглашености која су пријављена на основу претходне верзије ТСИ и да ли треба примењивати поједностављен процес пријављивања. Овом уредбом се уводе ограничене

---

<sup>7</sup> Уредба (ЕУ) број 1316/2013 Европског парламента и Савета од 11. децембра 2013. године о утврђивању Инструмента за повезивање Европе, о измени Уредбе (ЕУ) број 913/2010 и о стављању ван снаге уредаба (ЕЗ) број 680/2007 и (ЕЗ) 67/2010 (СЛ L 348, 20.12.2013, стр. 129).

<sup>8</sup> Уредба (ЕУ) број 1300/2013 Европског парламента и Савета од 17. децембра 2013. године о Кохезионом фонду и о стављању ван снаге Уредбе Савета (ЕЗ) број 1084/2006 (СЛ L 347, 20.12.2013, стр. 281) и Уредбе (ЕУ) број 1301/2013 Европског парламента и Савета од 17. децембра 2013. године о Европском фонду за регионални развој и о посебним одредбама које се односе на циљ „Инвестиције за раст и радна места”, као и о стављању ван снаге Уредбе (ЕЗ) број 1080/2006 (СЛ L 347, 20.12.2013, стр. 289).

<sup>9</sup> Спроведбена уредба Комисије (ЕУ) 2015/429 од 13. марта 2015. године о утврђивању модалитета које треба поштовати за примену наплате трошка ефеката буке (СЛ L 70, 14.3.2015, стр. 36).

<sup>10</sup> Уредба Савета (ЕУ) број 642/2014 од 16. јуна 2014. године о успостављању заједничког предузећа *Shift2Rail* (СЛ L 177, 17.6.2014, стр. 9).

<sup>11</sup> Уредба (ЕУ) 2016/796 Европског парламента и Савета од 11. маја 2016. године о Агенцији Европске уније за железнице и о стављању ван снаге Уредбе (ЕЗ) број 881/2004 (СЛ L 138, 26.5.2016, стр. 1).

<sup>12</sup> Делегирана одлука Комисије (ЕУ) број 2017/1474 од 8. јуна 2017. године о допуни Директиве (ЕУ) број 2016/797 Европског парламента и Савета у погледу посебних циљева за израду нацрта, усвајање и преиспитивање техничких спецификација интероперабилности (СЛ L 210, 15.8.2017, стр. 5).

промене и не треба да буде неопходно поново пријавити тела која су пријављена на основу претходне верзије ТСИ.

(18) Овом уредбом се мења ТСИ за буку како би се додатно постигла интероперабилност у оквиру железничког система Уније, побољшао и развио међународни железнички транспорт, допринело постепеном стварању унутрашњег тржишта и допунила ТСИ за буку у погледу обухватања основних захтева. Њом се омогућује остваривање циљева и испуњавање основних захтева из директива 2008/57/ЕЗ Европског парламента и Савета <sup>(13)</sup> и (ЕУ) 2016/797. Стога ову уредбу треба непосредно примењивати у свим државама чланицама, укључујући државе чланице које су обавестиле Агенцију и Комисију на основу члана 57. став 2. Директиве (ЕУ) 2016/797 да су продужиле период за преношење и стога наставиле да примењују Директиву 2008/57/ЕЗ најкасније до 15. јуна 2020. године. Пријављена тела која делују на основу Директиве 2008/57/ЕЗ у државама чланицама које су продужиле период за преношење треба да имају могућност да издају „ЕЗ” сертификат о верификацији у складу са овом уредбом све док се Директива 2008/57/ЕЗ примењује у држави чланици у којој су основана.

(19) Уредбу (ЕУ) број 1304/2014 стога треба изменити да би се ова уредба ускладила са Директивом (ЕУ) 2016/797 и да би се применила на постојећа теретна кола у оквиру стратегије тихих траса, као и да би се предвидео поступак за оцењивање акустичких перформанси композитних кочних папуча. Како је утврђено овом изменом, тај поступак треба да постане отворено питање у смислу члана 4. став 6. Директиве (ЕУ) 2016/797.

(20) Мере предвиђене у овој уредби у складу су са мишљењем Одбора основаног у складу са чланом 51. став 1. Директиве (ЕУ) 2016/797,

ДОНЕЛА ЈЕ ОВУ УРЕДБУ:

#### *Члан 1.*

Уредба (ЕУ) број 1304/2014 мења се на следећи начин:

1. члан 5. мења се на следећи начин:

а) став 1. замењује се следећим:

„1. У погледу посебних случајева наведених у тачки 7.3.2. Анекса, услови које треба испунити за проверу основних захтева утврђених у Анексу III Директиве (ЕУ) 2016/797 јесу услови утврђени у тачки 7.3.2. Анекса или националним прописима на снази у држави чланици која је део подручја употребе возила на која се односи ова уредба”;

б) у ставу 2. тачка в) замењује се следећим:

---

<sup>13</sup> Директива 2008/57/ЕЗ Европског парламента и Савета од 17. јуна 2008. године о интероперабилности железничког система у Заједници (СЛ L 191, 18.7.2008, стр. 1).

„в) тела именована за спровођење поступака оцењивања усаглашености и верификације у погледу националних правила која се односе на специфичне случајеве утврђене у тачки 7.3.2. Анекса”;

2. члан 7. мења се на следећи начин:

а) у ставу 4. упућивање на „члан 6. Директиве 2008/57/ЕЗ” замењује се упућивањем на „члан 5. Директиве (ЕУ) 2016/797”;

б) у ставу 5. упућивање на „Директиву 2008/57/ЕЗ” замењује се упућивањем на „Директиву (ЕУ) 2016/797”;

3. у међу се следећи чл. 5а, 5б, 5в, 5г и 5д:

*„Члан 5а*

Од 8. децембра 2024. године, теретна кола унутар области примене Уредбе (ЕУ) број 321/2013 која нису обухваћена тачком 7.2.2.2. Анекса ове уредбе не саобраћају на тишим трасама.

*Члан 5б*

„Тиша траса” означава део железничке инфраструктуре најмање дужине 20 km на којем је просечан број теретних возова који свакодневно саобраћају ноћу, како је утврђено у националном законодавству којим се преноси Директива 2002/49/ЕЗ Европског парламента и Савета (\*), био већи од 12. Теретни саобраћај током 2015, 2016. и 2017. године представља основу за израчунавање просечног броја. У случају да теретни саобраћај, услед изузетних околности, у датој години одступа од тог просечног броја за више од 25%, заинтересована држава чланица може израчунати просечан број на основу преосталих двеју година.

*Члан 5в*

1. Државе чланице одређују тише трасе у складу са чланом 5б и поступком утврђеним у Додатку Г.1. уз Анекс. Оне Агенцији Европске уније за железнице (у даљем тексту: Агенција) достављају списак тихих траса најкасније шест месеци након датума објављивања ове уредбе. Агенција те спискове објављује на свом веб-сајту.

2. Државе чланице ажурирају списак тихих траса најмање сваких пет година након 8. децембра 2024. године, према поступку утврђеном у Додатку Г.2. уз Анекс.

*Члан 5г*

До 31. децембра 2028. године, Комисија оцењује спровођење тихих траса, нарочито у вези са напретком на плану накнадне уградње теретних кола и утицајем увођења тихих траса на укупну изложеност становништва буци, као и на конкурентност у сектору железничког теретног транспорта.

## Члан 5d

До 30. јуна 2020. године, Комисија издаје извештај о саобраћању теретних кола опремљених композитним кочним папучама у нордијским зимским условима, на основу доказа које су прикупили Агенција, национални органи за безбедност и железничка привредна друштва. Тај извештај нарочито садржи оцену безбедности и перформанси кочења таквих теретних кола и постојеће или потенцијалне оперативне и техничке мере које се примењују у нордијским зимским условима. Извештај се објављује.

Ако се у извештају пруже докази да употреба таквих теретних кола у нордијским зимским условима ствара безбедносне проблеме који се не могу решити оперативним и техничким мерама без озбиљног штетног утицаја на саобраћање железничког теретног саобраћаја, Комисија предлаже измене ове ТСИ да би решила те проблеме уз очување прекограничног теретног саобраћаја ка нордијским регијама на које се ово односи и из њих. Ако је потребно, предлог може нарочито садржати изузеће којим се дозвољава наставак саобраћања на тишим трасама у целој Унији ограниченог броја теретних кола која се често користе у таквом прекограничном теретном саобраћају, као и сва оперативна ограничења примерена за ограничавање утицаја употребе таквих теретних кола на тишим трасама, која су компатибилна са сврхом очувања наведеног прекограничног теретног саобраћаја.

Ако се изврши ревизија утврђена у наведеном ставу, Комисија након тога сваке године извештава о напретку у погледу техничких и оперативних решења за саобраћање теретних кола у зимским условима. Она даје процену броја теретних кола опремљених кочним папучама од ливеног гвожђа неопходних за обезбеђивање наставка прекограничног саобраћаја ка таквим нордијским регијама и из њих, са циљем да се изузеће укине најкасније 2028. године.

(\* Директива 2002/49/ЕЗ Европског парламента и Савета од 25. јуна 2002. године о процени буке у животној средини и управљању њоме (СЛ L 189, 18.7.2002, стр. 12).”;

4. Анекс Уредбе (ЕУ) број 1304/2014 мења се у складу са Анексом ове спроведбене уредбе.

## Члан 2.

1. Пријаве телâ за оцењивање усаглашености за сврхе Уредбе (ЕУ) број 1304/2014 остају важеће на основу те уредбе, измењене овом уредбом.

2. Тела за оцењивање усаглашености пријављена у складу са Директивом 2008/57/ЕЗ могу издати „ЕЗ” сертификат о верификацији у складу са овом уредбом све док се Директива 2008/57/ЕЗ примењује у држави чланици у којој су основана у складу са чланом 57. став 2. Директиве (ЕУ) 2016/797 и најкасније до 15. јуна 2020. године.

## Члан 3.

Ова уредба ступа на снагу двадесетог дана од дана објављивања у *Службеном листу Европске уније*.

Ова уредба је обавезујућа у целини и непосредно се примењује у свим државама чланицама.

Сачињено у Бриселу, 16. маја 2019. године

*За Комисију*

*Председник*

Жан Клод ЈУНКЕР (Jean-Claude JUNCKER)

РАДНА ВЕРЗИЈА

## АНЕКС

Анекс Уредбе (ЕУ) број 1304/2014 мења се на следећи начин:

1. у Поглављу 1. речи: „Директива 2008/57/ЕЗ” замењују се речима: „Директива (ЕУ) 2016/797”;

2. у поглављу 1. Одељак 1.1. замењује се следећим:

### **„1.1. Техничка област примене**

#### *1.1.1. Област примене која се односи на железничка возила*

Ова ТСИ се примењује на сва железничка возила која спадају у област примене Уредбе (ЕУ) број 1302/2014 (ТСИ ЛПВС) и Уредбе (ЕУ) број 321/2013 (ТСИ за теретна кола);

#### *1.1.2. Област примене у вези са оперативним аспектима*

Уз Одлуку Комисије 2012/757/ЕУ (\*) (ТСИ подсистем регулисања саобраћаја и управљања саобраћајем), ова ТСИ се примењује на саобраћање теретних кола која се користе на железничкој инфраструктури означеној као „тише трасе”.

(\*) Одлука Комисије 2012/757/ЕУ од 14. новембра 2012. године о техничкој спецификацији интероперабилности која се односи на подсистем регулисања саобраћаја и управљања саобраћајем железничког система у Европској унији и о измени Одлуке 2007/756/ЕЗ (СЛ L 345, 15.12.2012, стр. 1).”;

3. Поглавље 2. замењује се следећим:

### **„2. ДЕФИНИЦИЈА ПОДСИСТЕМА**

„Јединица” означава железничка возила на која се примењује ова ТСИ, и према томе се на њу примењује поступак ЕЗ верификације. У Поглављу 2. Анекса Уредбе (ЕУ) број 1302/2014 и у Поглављу 2. Анекса Уредбе (ЕУ) број 321/2013 описано је од чега се може састојати јединица.

Захтеви из ове ТСИ примењују се на следеће категорије железничких возила утврђене у Одељку 2. Анекса I Директиве (ЕУ) 2016/797:

а) локомотиве и путничка железничка возила, укључујући вучна возила са мотором са унутрашњим сагоревањем или електровучна возила, путничке возове са мотором са унутрашњим сагоревањем на сопствени погон или електромотором и путничка кола. Ова категорија је даље одређена у Поглављу 2. Анекса Уредбе (ЕУ) број 1302/2014 и у овој ТСИ се наводи као локомотиве, електромоторни возови (ЕМУ), дизелмоторни возови (DMU) и путничка кола;

б) теретна кола, укључујући нископодна возила пројектована за целу мрежу и возила пројектована за превоз камиона. Ова категорија је даље одређена у



Поглављу 2. Анекса Уредбе (ЕУ) број 321/2013 и у овој ТСИ се наводи као теретна кола;

в) специјална возила, као што су пружна возила. Ова категорија је даље одређена у Поглављу 2. Анекса Уредбе (ЕУ) број 1302/2014 и састоји се од пружних возила (наведених у овој ТСИ као *ОТМ*) и возила за надзор инфраструктуре, која припадају категоријама из тач. а) или б) у зависности од њихове конструкције.”;

4. Поглавље 3. замењује се следећим:

### „3. ОСНОВНИ ЗАХТЕВИ

Сви основни параметри утврђени у овој ТСИ повезани су најмање са једним од основних захтева, како је утврђено у Анексу III Директиве (ЕУ) 2016/797. У Табели 1. наведена је расподела.

Табела 1.

#### Основни параметри и њихова веза са основним захтевима

Тачка	Основни параметар	Основни захтеви					
		Безбедност	Поузданост и доступност	Здравље	Заштита животне средине	Техничка усклађеност	Доступност
4.2.1.	Ограничења за буку при стајању				1.4.4.		
4.2.2.	Ограничења за буку при поласку				1.4.4.		
4.2.3.	Ограничења за буку при проласку				1.4.4.		
4.2.4.	Ограничења за буку унутар управљачнице				1.4.4.”;		

5. Поглавље 4. мења се на следећи начин:

а) у Одељку 4.2. упућивање на „члан 5. став 5. и члан 2. став 1. Директиве 2008/57/ЕЗ” замењује се упућивањем на „члан 4. став 5. и члан 2. став 13. Директиве (ЕУ) 2016/797”;

б) Одељак 4.3. замењује се следећим:

#### **„4.3. Функционалне и техничке спецификације интерфејса**

Ова ТСИ има следеће интерфејсе са подсистемом возних средстава:

интерфејс са подсистемима из Поглавља 2. тач. а), б), в) и д) (обрађен у Уредби (ЕУ) број 1302/2014) у погледу:

- буке при стајању,
- буке при поласку (не примењује се на путничка кола),
- буке при проласку,
- по потреби, унутрашње буке у управљачници;

интерфејс са подсистемима из Поглавља 2. тачка г) (обрађен у Уредби (ЕУ) број 321/2013) у погледу:

- буке при проласку,
- буке при стајању.

Ова ТСИ има следећи интерфејс са подсистемом регулисања саобраћаја и управљања саобраћајем (обрађен у Одлуци 2012/757/ЕУ) у погледу:

- буке при проласку.”;

в) Одељак 4.4. замењује се следећим:

#### **„4.4. Оперативна правила**

Захтеви који се односе на оперативна правила подсистема возних средстава утврђени су у Одељку 4.4. Анекса Уредбе (ЕУ) број 1302/2014 и у Одељку 4.4. Анекса Уредбе (ЕУ) број 321/2013.

4.4.1. *Посебна правила за саобраћање теретних кола на тишим трасама у случају рада у отежаним условима*

Аранжмани за ванредне ситуације утврђени у тачки 4.2.3.6.3. Анекса Одлуке 2012/757/ЕУ обухватају саобраћање теретних кола која нису у складу са тачком 7.2.2.2. на тишим трасама.

Ова мера се може применити да би се решили проблеми у погледу ограничења капацитета или оперативних ограничења проузрокованих кваровима железничких возила, екстремним временским условима, незгодама или несрећама и кваровима на инфраструктури.

4.4.2. *Посебна правила за саобраћање теретних кола на тишим трасама у случају инфраструктурних радова и одржавања теретних кола*

Саобраћање теретних кола која нису у складу са тачком 7.2.2.2. на тишим трасама могуће је у случају активности одржавања теретних кола ако је доступна само тиша траса да би се приступило радионици за одржавање.

Аранжмани за непредвиђене случајеве утврђени у тачки 4.4.1. примењују се у случају инфраструктурних радова ако је тиша траса једина одговарајућа алтернатива.”;

г) Одељак 4.5. замењује се следећим:

#### **„4.5. Правила одржавања**

Захтеви који се односе на правила одржавања подсистема возних средстава утврђени су у Одељку 4.5. Анекса Уредбе (ЕУ) број 1302/2014 и у Одељку 4.5. Анекса Уредбе (ЕУ) број 321/2013.”;

6. у Поглављу 6. „Оцењивање усаглашености и ЕЗ верификација”, у тачки 6.2.2.3.2.1. „*EMU, DMU*-ови, локомотиве и путничка кола” и у тачки 6.2.2.3.2.2. „Теретна кола”, речи: „ $V_{test}$ ” замењују се речима: „ $v_{test}$ ” (четири замене);

7. Поглавље 7. мења се на следећи начин:

а) Одељак 7.2. замењује се следећим:

#### **„7.2. Примена ове ТСИ на постојеће подсистеме**

Начела која подносиоци захтева и а треба да примене у случају измена постојећих железничких возила или типа железничких возила утврђена су у тачки 7.1.2. Анекса Уредбе (ЕУ) број 1302/2014 и у Одељку 7.2. Анекса Уредбе (ЕУ) број 321/2013.

7.2.1 *Одредбе у случају измена постојећих железничких возила или типа железничких возила*

Подносилац захтева обезбеђује да нивои буке железничких возила која се мењају остану испод ограничења утврђених у ТСИ, која су се примењивала када су дата железничка возила први пут одобрена. Ако у време првог одобрења није било

ТСИ, подносилац захтева обезбеђује да се нивои буке железничких возила која се мењају не увећају или да остану испод ограничења утврђених у Одлуци 2006/66/ЕЗ или Одлуци 2002/735/ЕЗ.

Ако се захтева оцењивање, оно се ограничава на основне параметре на које промене утичу.

Ако се примени поједностављено оцењивање, изворна јединица може представљати референтну јединицу у складу са одредбама из тачке 6.2.3.

Замена целе јединице или возилâ унутар јединице (нпр. замена након озбиљног оштећења) не захтева оцењивање усаглашености на основу ове ТСИ све док су јединица или возилâ истоветни онима које замењују.

#### *7.2.2. Додатне одредбе за примену ове ТСИ на постојећа теретна кола*

Ограничење саобраћања утврђено у члану 5а ове уредбе не примењује се на теретна кола која углавном саобраћају на железничким пругама са нагибом већим од 40‰, теретна кола са највећом оперативном брзином која прелази 120 km/h, теретна кола највеће масе по осовини веће од 22,5 t, теретна кола која се искључиво користе за инфраструктурне радове и теретна кола која се користе у возовима за пружање помоћи.

Ако су теретна кола опремљена тишим кочним папучама, како су дефинисане у тачки 7.2.2.1, а теретним колима се не додају извори буке, онда се сматра да су захтеви из тачке 4.2.3. испуњени без даљег испитивања.

##### **7.2.2.1. Тише кочне папуче**

Тиша кочна папуча јесте кочна папуча која припада једној од следећих категорија:

- кочна папуча наведена у Додатку Е уз Уредбу (ЕУ) број 321/2013;
- кочна папуча оцењена у складу са поступком утврђеним у Додатку Ђ уз ову ТСИ.

##### **7.2.2.2. Теретна кола која саобраћају на тишим трасама**

Теретна кола која припадају једној од категорија у даљем тексту могу саобраћати на тишим трасама у оквиру свог подручја употребе:

- теретна кола са ЕЗ декларацијом о верификацији на основу Одлуке Комисије 2006/66/ЕЗ о техничкој спецификацији интероперабилности која се односи на подсистем „возна средства – бука” трансевропског конвенционалног железничког система;
- теретна кола са ЕЗ декларацијом о верификацији на основу Одлуке Комисије 2011/229/ЕУ о техничким спецификацијама интероперабилности које се односе

на подсистем „возна средства – бука” трансевропског конвенционалног железничког система;

– теретна кола са ЕЗ декларацијом о верификацији на основу ове ТСИ;

– теретна кола опремљена тишим кочним папучама како су дефинисане у тачки 7.2.2.1. или кочним дисковима за функцију радне кочнице;

– теретна кола опремљена композитним кочним папучама наведеним у Додатку Д за функцију радне кочнице. Саобраћање тих теретних кола на тишим трасама ограничено је у складу са условима описаним у овом додатку.”;

б) тачка 7.3.2.1. замењује се следећим:

„7.3.2.1. Специфични случајеви

а) Специфични случај Естоније, Финске, Летоније, Литваније, Пољске и Словачке

(„P”) За јединице које се заједнички користе са трећим земљама чија се ширина колосека разликује од ширине колосека главне железничке мреже у Унији дозвољава се примена националних техничких прописа уместо захтева из ове ТСИ.

б) Специфични случај Финске

(„T”) Одлука 2011/229/ЕУ може се и даље примењивати за теретна кола која треба користити само на територији Финске и све док се не нађе одговарајуће техничко решење за тешке зимске услове, али у сваком случају најкасније до 31. децембра 2032. године. Тиме се не спречава саобраћање теретних кола из других држава чланица на финској мрежи.”;

в) у тачки 7.3.2.2. подтачка а) подстав 2. брише се;

г) тачка 7.3.2.4. замењује се следећим:

„7.3.2.4. Ограничења за буку при проласку (тачка 4.2.3)

а) Специфични случај тунела испод Ламанша

(„P”) За тунел испод Ламанша, ограничења за буку при проласку не примењују се на теретна кола намењена за транспорт тешких теретних возила између Кокела (Француска) и Фокстона (Уједињено Краљевство).

б) Специфични случај Шведске

(„T”) За локомотиве са укупном вучном снагом већом од 6000 kW и највећом масом по осовини већом од 25 t граничне вредности за буку при проласку  $L_{pAeq,Tp}$  (80 km/h) у Табели 4. могу се подићи до 85 dB.”;

д) додаје се следећи Одељак 7.4:

#### **„7.4. Посебна правила спровођења**

*7.4.1. Посебна правила спровођења за примену ове ТСИ на постојећа теретна кола (тачка 7.2.2)*

а) Посебна правила спровођења за примену ове ТСИ на постојећа теретна кола у тунелу испод Ламанша

(„P”) За израчунавање годишњег просека теретних возова који свакодневно саобраћају ноћу, теретни возови који се састоје од теретних кола намењених транспорту тешких теретних возила на железничкој прузи Кокел (Француска) – Фокстон (Уједињено Краљевство) не узимају се у обзир.

б) Посебна правила спровођења за примену ове ТСИ на постојећа теретна кола у Финској и Шведској

(„T”) Концепт тихих траса не примењује се на финске и шведске мреже због несигурности у вези са саобраћањем у тешким зимским условима са композитним кочним папучама до 31. децембра 2032. године. Овим се не спречава саобраћање теретних кола из других држава чланица на финској и шведској мрежи.

*7.4.2. Посебна правила спровођења за теретна кола која саобраћају на тишим трасама (тачка 7.2.2.2)*

а) Посебна правила спровођења за теретна кола која саобраћају на тишим трасама Белгије

(„T”) Поред теретних кола наведених у тачки 7.2.2.2, следећа постојећа теретна кола могу саобраћати на тишим трасама на територији Белгије:

– теретна кола са точковима са обручем до 31. децембра 2026. године

– теретна кола за која се захтева уградња прикључног вентила да би се заменила папуча од ливеног гвожђа композитним кочним папучама, до 31. децембра 2026. године

– теретна кола опремљена папучама од ливеног гвожђа за која се захтева замена точкова точковима који испуњавају захтеве утврђене у стандарду *EN 13979-1:2003+A2:2011* да би се у њих накнадно уградиле композитне кочне папуче, до 31. децембра 2026. године

б) Посебна правила спровођења за теретна кола која саобраћају на тишим трасама тунела испод Ламанша

(„P”) Поред теретних кола наведених у тачки 7.2.2.2, следећа постојећа теретна кола могу саобраћати на тишим трасама при концесији тунела испод Ламанша:

теретна кола намењена транспорту тешких теретних возила између Кокела (Француска) и Фокстона (Уједињено Краљевство)

в) Посебна правила спровођења за теретна кола која саобраћају на тишим трасама Чешке

(„Т”) Поред теретних кола наведених у тачки 7.2.2.2, следећа постојећа теретна кола могу саобраћати на тишим трасама на територији Чешке:

- теретна кола са точковима са обручем, до 31. децембра 2026. године
- теретна кола са лежајевима типа 59 V, до 31. децембра 2034. године
- теретна кола за која се захтева уградња прикључног вентила да би се заменила папуча од ливеног гвожђа композитним кочним папучама, до 31. децембра 2034. године
- теретна кола са конфигурацијом кочница 1Vg или 1Vgu опремљена кочним папучама од ливеног гвожђа, до 31. децембра 2036. године
- теретна кола опремљена папучама од ливеног гвожђа за која се захтева замена точкова точковима који испуњавају захтеве утврђене у стандарду EN 13979-1:2003+A2:2011 да би се у њих накнадно уградиле композитне кочне папуче, до 31. децембра 2029. године

Осим тога, није обавезно коришћење композитних кочних папуча на тишим трасама за постојећа теретна кола на која се не односи претходних пет ставки и за која не постоји конкретно решење за сваки појединачни случај за замену кочних папуча од ливеног гвожђа, до 31. децембра 2030. године.

г) Посебна правила спровођења за теретна кола која саобраћају на тишим трасама Француске

(„Т”) Поред теретних кола наведених у тачки 7.2.2.2, следећа постојећа теретна кола могу саобраћати на тишим трасама на територији Француске:

- теретна кола са конфигурацијом кочница 1Vg или 1Vgu опремљена кочним папучама од ливеног гвожђа, до 31. децембра 2030. године
- теретна кола опремљена малим точковима (пречника мањег од 920 mm), до 31. децембра 2030. године

д) Посебна правила спровођења за теретна кола која саобраћају на тишим трасама Италије

(„Т”) Поред теретних кола наведених у тачки 7.2.2.2, следећа постојећа теретна кола могу саобраћати на тишим трасама на територији Италије:

- теретна кола са точковима са обручем, до 31. децембра 2026. године

– теретна кола за која се захтева уградња прикључног вентила да би се заменила папуча од ливеног гвожђа композитним кочним папучама, до 31. децембра 2026. године

– теретна кола опремљена папучама од ливеног гвожђа за која се захтева замена точкова точковима који испуњавају захтеве утврђене у стандарду *EN 13979-1:2003+A2:2011* да би се у њих накнадно уградиле композитне кочне папуче, до 31. децембра 2026. године

Осим тога, није обавезно коришћење композитних кочних папуча на тишим трасама за постојећа теретна кола на која се не односе претходне три ставке и за која не постоји конкретно решење за сваки појединачни случај за замену кочних папуча од ливеног гвожђа до 31. децембра 2030. године

ђ) Посебна правила спровођења за теретна кола која саобраћају на тишим трасама Пољске

(„T”) Поред теретних кола наведених у тачки 7.2.2.2, следећа постојећа теретна кола могу саобраћати на тишим трасама на територији Пољске до 31. децембра 2036. године:

– теретна кола са точковима са обручем

– теретна кола са конфигурацијом кочница 1Vg или 1Vgi опремљена папучама од ливеног гвожђа

– теретна кола пројектована за саобраћај у режиму *S* опремљена кочницом „SS” опремљеном папучама од ливеног гвожђа

– теретна кола опремљена папучама од ливеног гвожђа и пројектована за саобраћај у режиму „SS” за која би се за накнадну уградњу кочних папуча *LL* захтевала уградња точкова усклађених са стандардом *EN 13979-1:2003+A2:2011* и прикључног вентила

е) Посебна правила спровођења за теретна кола која саобраћају на тишим трасама Словачке

(„T”) Поред теретних кола наведених у тачки 7.2.2.2, следећа постојећа теретна кола могу саобраћати на тишим трасама на територији Словачке:

– теретна кола са точковима са обручем, до 31. децембра 2026. године

– теретна кола са обртним постољима типа 26–2.8 опремљена папучама од ливеног гвожђа P10, до 31. децембра 2036. године

– теретна кола за која се захтева уградња прикључног вентила да би се заменила папуча од ливеног гвожђа композитним кочним папучама, до 31. децембра 2036. године.



(„P”) Теретна кола опремљена обртним постољима 2TS намењена промету између Словачке и трећих земаља разменом обртних постоља на граничној станици

ж) Посебна правила спровођења за теретна кола која саобраћају на тишим трасама УК за Велику Британију

(„P”) Дозвољено је да јединице намењене искључиво саобраћању на мрежи Велике Британије саобраћају на тишим трасама ако су постојећа теретна кола опремљена композитним кочним папучама објављеним у стандарду *GMGN 2688*

(„T”) Следећим типовима постојећих теретних кола опремљених композитним кочним папучама од ливеног гвожђа намењених саобраћању на мрежи Велике Британије дозвољено је да саобраћају на тишим трасама:

– теретна кола опремљена системом кочења који није у складу са *UIC*-ом за која компатибилне тихе кочне папуче нису доступне за накнадну уградњу, до 31. децембра 2030. године

– теретна кола са пројектованим зауставним путем од 810 m или мањим од 60 mрh у режиму кочења *G* (за робу) / 75 mрh у режиму кочења *P* (за путнике), ако се та теретна кола користе у возовима са другим теретним колима чији су зауставни путеви у складу са релевантним националним техничким прописима за УК (Велика Британија), до 31. децембра 2030. године

– теретна кола која се користе искључиво за транспорт нуклеарних производа, до 31. децембра 2050. године.”;

8. у Додатку А „Отворена питања”, речи: „Ова ТСИ не садржи отворена питања” замењују се следећом табелом:

„Елемент подсистема возна средства	Клаузула из ове ТСИ	Технички аспекти који нису обухваћени овом ТСИ	Коментари
Тиша кочна папуча	Тачка 7.2.2.1. и Додатак Ђ	Оцена акустичких својстава кочних папуча	Доступна алтернативна техничка решења (видети тачку 7.2.2)”

9. Додају се следећи додаци Г, Д и Ђ:

„Додатак Г

**Тише трасе**

## Г.1 Идентификација тихих траса

У складу са чланом 5в став 1. ове уредбе, државе чланице Агенцији Европске уније за железнице (у даљем тексту: Агенција) достављају списак тихих траса у формату који корисницима омогућује даљуобработку ИТ алатима. Списак садржи најмање следеће информације:

– почетне и крајње тачке тихих траса и њихове одговарајуће деонице, коришћењем ознаке географске локације како је дефинисано у регистру утврђеном у Спроведбеној одлуци Комисије 2014/880/ЕУ (\*) (*RINF*). Ако се једна од тих тачака налази на граници државе чланице, то се наводи.

– идентификација деоница које чине тишу трасу

Списак се доставља уз коришћење образац у даљем тексту:

Тиша траса	Деонице на траси	Јединстве на идентификациона ознака деонице	Тиша траса почиње / завршава се на граници државе чланице
Тачка А – Тачка Д	Тачка А – Тачка Б	201	Да ТАЧКА Д (Земља У)
	Тачка Б – Тачка В	202	
	Тачка В – Тачка Г	203	
	Тачка Г – Тачка Д	204	
Тачка Ђ – Тачка З	Тачка Ђ – Тачка Е	501	Број
	Тачка Е – Тачка Ж	502	
	Тачка Ж – Тачка З	503	

Поред тога, државе чланице могу добровољно обезбедити мапе на којима су приказане тише трасе. Сви спискови и мапе објављуј се на веб-сајту Агенције (<http://www.era.europa.eu>) најкасније девет месеци након 27.5.2019. године.

До истог датума, Агенција обавештава Комисију о списковима и мапама тихих траса. Комисија о томе обавештава државе чланице преко одбора из члана 51. Директиве (ЕУ) 2016/797.

## Г.2 Ажурирање тихих траса

Подаци о теретном саобраћају који се користе за ажурирање тихих траса у складу са чланом 5в став 2. ове уредбе морају се односити на последње три године које претходе ажурирању за које су подаци доступни. У случају да теретни саобраћај, услед изузетних околности, у датој години одступа од тог просечног броја за више од 25%, заинтересована држава чланица може израчунати просечан број на основу преосталих двеју година. Државе чланице Агенцији достављају ажуриране тише трасе.

Трасе одређене као тише трасе остају такве након ажурирања осим ако се у току датог периода обим саобраћаја не смањи за више од 50% и ако просечан број теретних возова који свакодневно саобраћају ноћу не буде испод 12.

У случају нових и надограђених железничких пруга, очекивани обим саобраћаја користи се за одређивање тих железничких пруга као тихих траса.

Агенција објављује ажуриране тише трасе на свом веб-сајту (<http://www.era.europa.eu>) најкасније три месеца након њиховог пријема и оне се примењују од следеће промене распореда у децембру годину дана након њиховог објављивања.

Агенција обавештава Комисију о свим променама тихих траса. Комисија обавештава државе чланице о тим изменама преко одбора из члана 51. Директиве (ЕУ) 2016/797.

(\*) Сprovedбена одлука Комисије 2014/880/ЕУ од 26. новембра 2014. године о заједничким спецификацијама регистра железничке инфраструктуре и о стављању ван снаге Сprovedбене одлуке 2011/633/ЕУ (СЛ L 356, 12.12.2014, стр. 489).

#### Додатак Д

### Традиционалне композитне кочне папуче

#### Д.1 Традиционалне композитне кочне папуче за употребу у међународном саобраћају

Постојећа теретна кола опремљена кочним папучама наведеним у даљем тексту дозвољено је користити на тихим трасама унутар њиховог подручја употребе све до релевантног датума утврђеног у Додатку ЛБ документа *UIC 541-4*.

Произвођач / назив производа	Ознака/тип папуче	Врста коефицијента трења
<i>Valeo/Hersot</i>	693	<i>K</i>
<i>Wabco/Cobra</i>	W554	
<i>Ferodo</i>	<i>I/B 436</i>	<i>K</i>

<i>Abex</i>	229	<i>K</i> (Fe – синтеровано)
<i>Jurid</i>	738	<i>K</i> (Fe – синтеровано)

Теретна кола опремљена традиционалним композитним кочним папучама које нису наведене у претходној табели, али које су већ одобрене за међународни саобраћај у складу са одредбама Одлуке 2004/446/ЕЗ или Одлуке 2006/861/ЕЗ могу се и даље користити без временског ограничења унутар подручја употребе обухваћеног њиховим одобрењем.

## **Д.2 Традиционалне композитне кочне папуче за употребу у националном саобраћају**

Постојећа теретна кола опремљена кочним папучама наведеним у даљем тексту дозвољено је користити само на железничким мрежама, укључујући тише трасе, одговарајућих држава чланица у оквиру њиховог подручја примене.

Произвођач / назив производа	Ознака/тип папуче	Држава чланица	Напомене
<i>Cobra/Wabco</i>	V133	Италија	
<i>Cofren</i>	S153	Шведска	
<i>Cofren</i>	128	Шведска	
<i>Cofren</i>	229	Италија	
<i>ICER</i>	904	Шпанија, Португал	
<i>ICER</i>	905	Шпанија, Португал	
<i>Jurid</i>	838	Шпанија, Португал	

*Додатак Ђ*

**Оцена акустичких перформанси кочне папуче**

Сврха овог поступка је показивање акустичке перформансе композитне кочне папуче на нивоу чиниоца интероперабилности.

Овај поступак представља отворено питање у складу са чланом 4. став 6. Директиве (ЕУ) 2016/797.

РАДНА ВЕРЗИЈА