

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2019/774 DE LA COMISIÓN**de 16 de mayo de 2019****por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1304/2014 en lo que se refiere a la aplicación de la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante-ruido» a los vagones de mercancías existentes****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea ⁽¹⁾, y en particular su artículo 5, apartado 11,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ (Directiva sobre el ruido ambiental) sienta las bases para desarrollar y completar el conjunto de las medidas existentes en la Unión en materia de ruido emitido, entre otras fuentes, por los vehículos ferroviarios.
- (2) El ruido ambiental, y en particular el producido por los ferrocarriles, sigue constituyendo una amenaza grave para la salud humana, tal y como ponen de manifiesto los resultados de la evaluación de la Directiva sobre el ruido ambiental ⁽³⁾ y el informe relativo a la aplicación de dicha Directiva ⁽⁴⁾.
- (3) Aunque la Directiva sobre el ruido ambiental se aplique por lo general a las rutas por las que circulan más de 30 000 trenes, tanto de mercancías como de pasajeros, a la hora de desarrollar el concepto de «rutas silenciosas» ha sido preciso tener en cuenta las rutas en las que existe un importante tráfico de mercancías nocturno.
- (4) Existe el riesgo de que los niveles excesivos de ruido del transporte ferroviario puedan dar lugar a la adopción de medidas unilaterales descoordinadas por parte de algunos Estados miembros. Dichas medidas podrían tener efectos adversos en las economías europeas y dar lugar a una transferencia modal inversa del ferrocarril a la carretera. Pueden, además, comprometer la interoperabilidad del transporte ferroviario de la Unión. La mayor parte del transporte ferroviario de mercancías en la Unión tiene carácter internacional, por lo que es necesario solucionar el problema a escala europea.
- (5) Por consiguiente, la aplicación a los vagones existentes de la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante-ruido» del sistema ferroviario de la Unión («ETI de ruido»), establecida en el Reglamento (UE) n.º 1304/2014 de la Comisión ⁽⁵⁾, podría reducir considerablemente los niveles máximos de emisión de ruido. Una de las maneras más eficaces de atenuar el ruido ferroviario consiste en retroadaptar los vagones de mercancías existentes con zapatas de freno de material compuesto. Esta solución técnica reduce el ruido ferroviario hasta un máximo de 10 dB, lo que representa una reducción del 50 % del ruido audible para el ser humano.
- (6) El 22 de septiembre de 2017, la Comisión solicitó a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Agencia») que formulara, de conformidad con el artículo 5, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/797, una recomendación de revisión de la ETI de ruido a fin de especificar la aplicación de la ETI de ruido a los vagones de mercancías existentes en el marco de la estrategia en pro de unas «rutas silenciosas» y de adaptar la ETI de ruido a la Directiva (UE) 2016/797.
- (7) El problema del ruido de los trenes de mercancías debe abordarse en los casos en que constituye una grave molestia y una amenaza para la salud. Por este motivo, dado que los trenes de mercancías que circulan de noche resultan especialmente molestos, debe formularse una definición de lo que es una «ruta silenciosa» con referencia a la intensidad del tráfico ferroviario de mercancías durante la noche.

⁽¹⁾ Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

⁽²⁾ Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental (DO L 189 de 18.7.2002, p. 12).

⁽³⁾ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión, Evaluación REFIT de la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental [SWD(2016) 454 final].

⁽⁴⁾ Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo relativo a la aplicación de la Directiva sobre el ruido ambiental de conformidad con el artículo 11 de la Directiva 2002/49/CE [COM(2017) 151 final].

⁽⁵⁾ Reglamento (UE) n.º 1304/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad aplicable al subsistema «material rodante-ruido» y por el que se modifica la Decisión 2008/232/CE y se deroga la Decisión 2011/229/UE (DO L 356 de 12.12.2014, p. 421).

- (8) La fecha de aplicación de la introducción de las «rutas silenciosas» debe fijarse atendiendo a varios parámetros, entre ellos los avances de la retroadaptación en los distintos Estados miembros, el ritmo de renovación de la flota de transporte ferroviario de mercancías, el ciclo de mantenimiento de los vagones de mercancías, la capacidad de producción de los fabricantes de zapatas de freno de material compuesto y la disponibilidad de talleres. La citada fecha también debe adecuarse al cambio recurrente de horario de servicio de conformidad con el anexo VII de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾.
- (9) Dado que la intensidad del tráfico puede estar sujeta a fluctuaciones, es necesario actualizar periódicamente la lista de las «rutas silenciosas» para incorporar esos cambios y, al mismo tiempo, garantizar un marco estable a lo largo de un período de varios años. Es por tanto conveniente que los Estados miembros actualicen la lista de las «rutas silenciosas» al menos cada cinco años a partir del 8 de diciembre de 2024. Además, antes de la primera actualización, la Comisión debe evaluar los avances en materia de retroadaptación y los efectos de la introducción de las «rutas silenciosas» en el sector del transporte de mercancías por ferrocarril.
- (10) Habida cuenta de la preocupación expresada por algunas partes interesadas en relación con la explotación de vagones equipados con zapatas de freno de material compuesto en condiciones invernales nórdicas, la Comisión, asistida por la Agencia, debe seguir analizando los problemas y las posibles soluciones. En junio de 2020 a más tardar, la Comisión deberá evaluar si es necesario modificar la presente ETI, en su caso mediante una excepción que permita que un número limitado de vagones con zapatas de freno de fundición siga circulando en las «rutas silenciosas», a fin de preservar el tráfico ferroviario transfronterizo de mercancías con origen o destino en las regiones nórdicas afectadas. Según las estimaciones de las autoridades suecas, el número de vagones utilizados en dicho tráfico no supera en total los 17 500.
- (11) La introducción de las «rutas silenciosas» debe complementar otras actuaciones a escala de la Unión encaminadas a reducir el ruido del transporte ferroviario de mercancías, en particular la financiación de la retroadaptación en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» ⁽⁷⁾, los Fondos EIE ⁽⁸⁾, los regímenes de cánones de acceso a las vías diferenciados en función del ruido ⁽⁹⁾ y el desarrollo de nuevas soluciones técnicas en el marco de la iniciativa Shift2Rail ⁽¹⁰⁾.
- (12) A fin de garantizar una implantación eficiente de las «rutas silenciosas», las respectivas autoridades nacionales competentes deben cooperar estrechamente.
- (13) Dado que las modificaciones introducidas tienen efectos directos en el entorno social de los trabajadores del sector y en los clientes del transporte ferroviario de mercancías, se ha consultado a los interlocutores sociales y a los clientes del transporte ferroviario de mercancías de conformidad con lo dispuesto en los artículos 6 y 7 del Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹¹⁾.
- (14) Se ha efectuado una evaluación de impacto de conformidad con el artículo 5 de la Directiva (UE) 2016/797 durante la revisión de la presente ETI por parte de la Agencia.
- (15) El 29 de mayo de 2018, la Agencia formuló una recomendación sobre las modificaciones de la ETI de ruido relativas a la aplicación de sus disposiciones a los vagones existentes.
- (16) Por otra parte, el 29 de noviembre de 2018, la Agencia formuló una recomendación sobre la modificación de la ETI de ruido con el fin de adaptar el presente Reglamento a la Directiva (UE) 2016/797.
- (17) En virtud de la Decisión Delegada (UE) 2017/1474 de la Comisión ⁽¹²⁾, la ETI debe indicar si es necesario volver a notificar a los organismos de evaluación de la conformidad que ya fueron informados sobre la base de una versión anterior de la ETI y si debe aplicarse un proceso de notificación simplificado. El presente Reglamento entraña cambios limitados y no debe ser necesario volver a notificar a los organismos notificados sobre la base de una versión anterior de la ETI.

⁽⁶⁾ Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

⁽⁷⁾ Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 680/2007 y (CE) n.º 67/2010 (DO L 348 de 20.12.2013, p. 129).

⁽⁸⁾ Reglamento (UE) n.º 1300/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, relativo al Fondo de Cohesión y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1084/2006 del Consejo (DO L 347 de 20.12.2013, p. 281) y Reglamento (UE) n.º 1301/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, sobre el Fondo Europeo de Desarrollo Regional y sobre disposiciones específicas relativas al objetivo de inversión en crecimiento y empleo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1080/2006 (DO L 347 de 20.12.2013, p. 289).

⁽⁹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2015/429 de la Comisión, de 13 de marzo de 2015, por el que se establecen las modalidades que hay que seguir para la aplicación de la tarificación del coste de los efectos sonoros (DO L 70 de 14.3.2015, p. 36).

⁽¹⁰⁾ Reglamento (UE) n.º 642/2014 del Consejo, de 16 de junio de 2014, por el que se establece la Empresa Común Shift2Rail (DO L 177 de 17.6.2014, p. 9).

⁽¹¹⁾ Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 881/2004 (DO L 138 de 26.5.2016, p. 1).

⁽¹²⁾ Decisión Delegada (UE) 2017/1474 de la Comisión, de 8 de junio de 2017, por la que se completa la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los objetivos específicos de redacción, adopción y revisión de las especificaciones técnicas de interoperabilidad (DO L 210 de 15.8.2017, p. 5).

- (18) El presente Reglamento modifica la ETI de ruido con objeto de conseguir una mayor interoperabilidad dentro del sistema ferroviario de la Unión, mejorar y desarrollar el transporte ferroviario internacional, contribuir a la creación progresiva del mercado interior y completar la ETI de ruido a fin de cubrir los requisitos fundamentales. Permite alcanzar los objetivos y cumplir los requisitos fundamentales tanto de la Directiva 2008/57/CE como de la Directiva (UE) 2016/797. Por consiguiente, el presente Reglamento debe ser directamente aplicable en todos los Estados miembros, incluidos aquellos que hayan notificado a la Agencia y la Comisión, con arreglo al artículo 57, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/797, que han ampliado el período de transposición y, por tanto, siguen aplicando la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹³⁾ hasta el 15 de junio de 2020 a más tardar. Los organismos notificados que actúen con arreglo a la Directiva 2008/57/CE en los Estados miembros que hayan ampliado el período de transposición deben poder expedir un certificado «CE» de verificación de conformidad con el presente Reglamento, siempre que la Directiva 2008/57/CE se aplique en el Estado miembro en el que estén establecidos.
- (19) Por consiguiente, el Reglamento (UE) n.º 1304/2014 de la Comisión debe modificarse a fin de adaptarlo a la Directiva (UE) 2016/797 y aplicarlo a los vagones de mercancías existentes en el marco de la estrategia en pro de unas «rutas silenciosas», así como de establecer un procedimiento para la evaluación de las características acústicas de las zapatas de freno de material compuesto. Este procedimiento debería considerarse, como se establece en la presente modificación, un punto pendiente a tenor del artículo 4, apartado 6, de la Directiva (UE) 2016/797.
- (20) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido en virtud del artículo 51, apartado 1, de la Directiva (UE) 2016/797.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (UE) n.º 1304/2014 queda modificado como sigue:

1) El artículo 5 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. En relación con los casos específicos enumerados en el punto 7.3.2 del anexo, las condiciones que deben cumplirse para la verificación de los requisitos esenciales establecidos en el anexo III de la Directiva (UE) 2016/797 serán las establecidas en el punto 7.3.2 del anexo o por las normas nacionales en vigor en los Estados miembros que formen parte del ámbito de utilización de los vehículos objeto del presente Reglamento.»;

b) la letra c) del apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«c) los organismos designados para aplicar los procedimientos de evaluación de la conformidad y de verificación con respecto a las normas nacionales relativas a los casos específicos que establece el punto 7.3.2 del anexo.».

2) El artículo 7 se modifica como sigue:

a) en el apartado 4, la referencia al «artículo 6 de la Directiva 2008/57/CE» se sustituye por la referencia al «artículo 5 de la Directiva (UE) 2016/797»;

b) en el apartado 5, la referencia a la «Directiva 2008/57/CE» se sustituye por la referencia a la «Directiva (UE) 2016/797».

3) Se añaden los artículos 5 bis, 5 ter, 5 quater, 5 quinquies y 5 sexies siguientes:

«Artículo 5 bis

A partir del 8 de diciembre de 2024, los vagones incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 321/2013 que no estén cubiertos por el punto 7.2.2.2 del anexo del presente Reglamento no podrán ser operados en las «rutas silenciosas».

Artículo 5 ter

Se entenderá por «ruta silenciosa» una parte de la infraestructura ferroviaria con una longitud mínima de 20 km en la que el número medio de trenes de mercancías que circulan diariamente durante la noche, tal como se define en la legislación nacional de transposición de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*), es

⁽¹³⁾ Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (DO L 191 de 18.7.2008, p. 1).

superior a 12. La base para calcular ese número medio la constituirá el tráfico de mercancías de los años 2015, 2016 y 2017. En caso de que, debido a circunstancias excepcionales, el tráfico de mercancías difiera en un año determinado de ese número medio en más de un 25 %, el Estado miembro de que se trate podrá calcular el número medio sobre la base de los dos años restantes.

Artículo 5 *quater*

1. Los Estados miembros designarán las «rutas silenciosas» de conformidad con el artículo 5 *ter* y con el procedimiento previsto en el apéndice D.1 del anexo. Deberán presentar a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea («Agencia») una lista de las «rutas silenciosas» a más tardar seis meses después de la fecha de publicación del presente Reglamento. La Agencia publicará estas listas en su página web.
2. Los Estados miembros actualizarán la lista de las «rutas silenciosas» al menos cada cinco años a partir del 8 de diciembre de 2024, con arreglo al procedimiento establecido en el apéndice D.2 del anexo.

Artículo 5 *quinquies*

A más tardar el 31 de diciembre de 2028, la Comisión evaluará la aplicación de la estrategia en pro de unas «rutas silenciosas», examinando en particular los avances en materia de retroadaptación de los vagones y los efectos de la introducción de «rutas silenciosas» en la exposición global al ruido de la población y la competitividad del sector del transporte ferroviario de mercancías.

Artículo 5 *sexies*

A más tardar el 30 de junio de 2020, la Comisión publicará un informe sobre la circulación de los vagones equipados con zapatas de freno de material compuesto en condiciones invernales nórdicas, sobre la base de las pruebas recopiladas por la Agencia, las autoridades nacionales de seguridad y las empresas ferroviarias. En particular, ese informe incluirá una evaluación de la seguridad y las prestaciones de frenado de dichos vagones y de las medidas operativas y técnicas existentes o potenciales aplicables en condiciones invernales nórdicas. Dicho informe se hará público.

Si el informe demuestra que el uso de dichos vagones en condiciones invernales nórdicas plantea problemas de seguridad que no pueden subsanarse mediante medidas operativas y técnicas sin tener efectos adversos graves en las operaciones de transporte de mercancías por ferrocarril, la Comisión propondrá modificaciones de la presente ETI para resolver esos problemas, preservando al mismo tiempo el tráfico de mercancías transfronterizo con origen y destino en las regiones nórdicas afectadas. En particular, la propuesta podrá incluir, en su caso, una excepción que permita que un número limitado de vagones utilizados frecuentemente en ese tráfico de mercancías transfronterizo pueda seguir circulando en las «rutas silenciosas» de toda la Unión, así como las restricciones operativas adecuadas para limitar el impacto del uso de dichos vagones en las «rutas silenciosas», que sean compatibles con el objetivo de preservar el tráfico de mercancías transfronterizo mencionado.

Si se procede a la revisión establecida en el párrafo anterior, la Comisión informará posteriormente todos los años de los avances en las soluciones técnicas y operativas para la circulación de los vagones de mercancías en condiciones invernales. Proporcionará una estimación del número de vagones equipados con zapatas de freno de fundición necesarios para garantizar la continuidad del tráfico transfronterizo con origen y destino en esas regiones nórdicas, con miras a poner fin a la excepción en 2028 a más tardar.

(*) Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental (DO L 189 de 18.7.2002, p. 12).».

- 4) Se modifica el anexo del Reglamento (UE) n.º 1304/2014 de conformidad con el anexo del presente Reglamento de Ejecución.

Artículo 2

1. Las notificaciones de los organismos de evaluación de la conformidad a los efectos del Reglamento (UE) n.º 1304/2014 seguirán siendo válidas con arreglo a dicho Reglamento, modificado por el presente Reglamento.
2. Los organismos de evaluación de la conformidad notificados de conformidad con la Directiva 2008/57/CE podrán expedir un certificado «CE» de verificación de acuerdo con el presente Reglamento, siempre que la Directiva 2008/57/CE se aplique en el Estado miembro en el que están establecidos de conformidad con el artículo 57, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/797 y hasta el 15 de junio de 2020 a más tardar.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 16 de mayo de 2019.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

El anexo del Reglamento (UE) n.º 1304/2014 queda modificado como sigue:

- 1) En el capítulo 1, el texto «Directiva 2008/57/CE» se sustituye por el texto «Directiva (UE) 2016/797».
- 2) En el capítulo 1, el punto 1.1 se sustituye por el texto siguiente:

«1.1. **Ámbito de aplicación técnico**

1.1.1. *Ámbito de aplicación relacionado con el material rodante*

La presente ETI se aplica a todo el material rodante que entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 1302/2014 (ETI de locomotoras y material rodante de viajeros) y del Reglamento (UE) n.º 321/2013 (ETI de vagones de mercancías).

1.1.2. *Ámbito de aplicación relacionado con aspectos de explotación*

Junto con la Decisión 2012/757/UE de la Comisión (*) (ETI de explotación), la presente ETI se aplica a la explotación de los vagones de mercancías que se utilicen en las infraestructuras ferroviarias designadas «rutas silenciosas».

(*) Decisión 2012/757/UE de la Comisión, de 14 de noviembre de 2012, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema “explotación y gestión del tráfico” del sistema ferroviario de la Unión Europea y por la que se modifica la Decisión 2007/756/CE (DO L 345 de 15.12.2012, p. 1).».

- 3) El capítulo 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. DEFINICIÓN DEL SUBSISTEMA

Por “unidad” se entiende el material rodante que está sujeto a la aplicación de la presente ETI y, por tanto, al procedimiento de verificación “CE”. El capítulo 2 del anexo del Reglamento (UE) n.º 1302/2014 y el capítulo 2 del anexo del Reglamento (UE) n.º 321/2013 describen de qué puede constar una unidad.

Los requisitos de la presente ETI se aplican a las categorías de material rodante establecidas en el punto 2 del anexo I de la Directiva (UE) 2016/797 que se indican a continuación:

- a) Las locomotoras y el material rodante utilizado en el transporte de viajeros, incluidas las unidades motrices térmicas o eléctricas, los trenes automotores térmicos o eléctricos de transporte de viajeros, y los coches de viajeros. Esta categoría se define con más detalle en el capítulo 2 del anexo del Reglamento (UE) n.º 1302/2014 y se designa en la presente ETI con los términos “locomotoras”, “unidades múltiples eléctricas” (“EMU” en su sigla inglesa), “unidades múltiples diésel” (“DMU” en su sigla inglesa) y “coches”.
- b) Los vagones de mercancías, incluidos los vehículos de piso rebajado diseñados para toda la red y los vehículos diseñados para el transporte de camiones. Esta categoría se define con más detalle en el capítulo 2 del anexo del Reglamento (UE) n.º 321/2013 y se designa en la presente ETI con el término “vagones”.
- c) Los vehículos especiales, tales como el material rodante auxiliar. Esta categoría se define con más detalle en el capítulo 2 del anexo del Reglamento (UE) n.º 1302/2014 y consiste en máquinas de vía (designadas en la presente ETI con el término “OTM”, sigla de *on-track machines*) y en vehículos de inspección de infraestructuras, que, dependiendo de su diseño, pertenecen a las categorías indicadas en las letras a) o b).».

- 4) El capítulo 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. REQUISITOS ESENCIALES

Todos los parámetros fundamentales que se establecen en la presente ETI deberán ir asociados por lo menos a uno de los requisitos esenciales establecidos en el anexo III de la Directiva (UE) 2016/797. El cuadro 1 que figura a continuación indica las distintas correspondencias.

Cuadro 1

Parámetros fundamentales y su correspondencia con los requisitos esenciales

Punto	Parámetro fundamental	Requisitos esenciales					
		Seguridad	Fiabilidad y disponibilidad	Salud	Protección del medio ambiente	Compatibilidad técnica	Accesibilidad
4.2.1	Límites para el ruido estacionario				1.4.4		

Punto	Parámetro fundamental	Requisitos esenciales					
		Segu- ridad	Fiabilidad y disponibilidad	Salud	Protección del medio ambiente	Compatibi- lidad técnica	Accesibilidad
4.2.2	Límites para el ruido de puesta en marcha				1.4.4		
4.2.3	Límites para el ruido de paso				1.4.4		
4.2.4	Límites para el ruido interior en la cabina de conducción				1.4.4».		

5) El capítulo 4 queda modificado como sigue:

- a) en el punto 4.2, la referencia al «artículo 5, apartado 5, y al artículo 2, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE» se sustituye por la referencia al «artículo 4, apartado 5, y al artículo 2, apartado 13, de la Directiva (UE) 2016/797»;
- b) el punto 4.3 se sustituye por el texto siguiente:

«4.3. Especificaciones funcionales y técnicas de las interfaces

La presente ETI posee las siguientes interfaces con el subsistema “material rodante”:

Interfaz con los subsistemas de las letras a), b), c) y e) del capítulo 2 [abordada en el Reglamento (UE) n.º 1302/2014] en lo referente al:

- ruido estacionario,
- ruido de puesta en marcha (no aplicable a los coches),
- ruido de paso,
- ruido interior dentro de la cabina de conducción, en su caso.

Interfaz con los subsistemas de la letra d) del capítulo 2 [abordada en el Reglamento (UE) n.º 321/2013] en lo referente:

- al ruido de paso,
- al ruido estacionario.

La presente ETI posee la siguiente interfaz con el subsistema de explotación y gestión del tráfico (abordada en la Decisión 2012/757/UE) en lo referente:

- al ruido de paso.»;

c) el punto 4.4 se sustituye por el texto siguiente:

«4.4. Normas de explotación

Los requisitos relativos a las normas de explotación del subsistema “material rodante” se establecen en el punto 4.4 del anexo del Reglamento (UE) n.º 1302/2014 y en el punto 4.4 del anexo del Reglamento (UE) n.º 321/2013.

4.4.1. Normas específicas para la explotación de vagones en las “rutas silenciosas” en caso de funcionamiento degradado

Las disposiciones de contingencia, tal como se definen en el punto 4.2.3.6.3 del anexo de la Decisión 2012/757/UE, incluyen la explotación de vagones no conformes con el punto 7.2.2.2 en las “rutas silenciosas”.

Esta medida puede aplicarse para hacer frente a restricciones de capacidad o a limitaciones de explotación causadas por averías del material rodante, condiciones meteorológicas extremas, accidentes o incidentes y averías de las infraestructuras.

4.4.2. *Normas específicas para la explotación de vagones en las “rutas silenciosas” en caso de obras en la infraestructura y mantenimiento de vagones*

La explotación de vagones no conformes con el punto 7.2.2.2 en las “rutas silenciosas” será posible en caso de actividades de mantenimiento de los vagones cuando solo esté disponible una “ruta silenciosa” para acceder al taller de mantenimiento.

Las disposiciones de contingencia establecidas en el punto 4.4.1 son aplicables en caso de obras en la infraestructura cuando la única alternativa adecuada sea una “ruta silenciosa”;

d) el punto 4.5 se sustituye por el texto siguiente:

«4.5. Normas de mantenimiento

Los requisitos relativos a las normas de mantenimiento del subsistema “material rodante” se establecen en el punto 4.5 del anexo del Reglamento (UE) n.º 1302/2014 y en el punto 4.5 del anexo del Reglamento (UE) n.º 321/2013.».

6) En el capítulo 6, «Evaluación de la conformidad y verificación CE», en el punto 6.2.2.3.2.1, «EMU, DMU, locomotoras y coches», y en el punto 6.2.2.3.2.2, «Vagones», el texto « V_{test} » se sustituye por « v_{test} » (cuatro de sustituciones).

7) El capítulo 7 queda modificado como sigue:

a) el punto 7.2 se sustituye por el texto siguiente:

«7.2. Aplicación de la presente ETI a los subsistemas existentes

Los principios que deben aplicar los solicitantes y las entidades encargadas de la autorización en caso de modificación del material rodante o de un tipo de material rodante existente se establecen en el punto 7.1.2 del anexo del Reglamento (UE) n.º 1302/2014 y en el punto 7.2 del anexo del Reglamento (UE) n.º 321/2013.

7.2.1. Disposiciones en caso de modificación del material rodante o de un tipo de material rodante existente

El solicitante deberá garantizar que los niveles de ruido del material rodante objeto de modificación siguen estando por debajo de los límites establecidos en la ETI que era aplicable cuando el material rodante en cuestión fue autorizado por primera vez. Si en el momento de la primera autorización no existía ninguna ETI, el solicitante deberá garantizar que los niveles de ruido del material rodante objeto de modificación no han aumentado o siguen siendo inferiores a los límites establecidos en la Decisión 2006/66/CE o en la Decisión 2002/735/CE.

De ser necesaria una evaluación, esta se limitará a los parámetros fundamentales a los que haya afectado la modificación.

En caso de que se aplique la evaluación simplificada, la unidad original podrá hacer las veces de unidad de referencia con arreglo a lo dispuesto en el punto 6.2.3.

La sustitución de una unidad completa o de uno o varios vehículos de una unidad (en caso, por ejemplo, de daños o averías graves) no exigirá una evaluación de conformidad basada en la presente ETI cuando la unidad o el vehículo o vehículos sean idénticos a aquellos a los que sustituyan.

7.2.2. Disposiciones complementarias para la aplicación de la presente ETI a los vagones existentes

La restricción de explotación establecida en el artículo 5 bis del presente Reglamento no se aplicará a los vagones que circulen principalmente por líneas con declividad superior a un 40 %, a los vagones con velocidad máxima de explotación superior a 120 km/h, a los vagones con una carga máxima por eje superior a 22,5 t, a los vagones exclusivamente utilizados para obras de infraestructura y a los vagones utilizados en trenes de rescate.

Si en un vagón se instalan zapatas de freno “silenciosas” con arreglo a la definición del punto 7.2.2.1 y no se añaden fuentes de ruido al vagón, se considerará que se cumplen los requisitos del punto 4.2.3 sin que sea necesario efectuar ensayos adicionales.

7.2.2.1. Zapatas de freno “silenciosas”

Una zapata de freno “silenciosa” es una zapata de freno perteneciente a alguna de las siguientes categorías:

— Zapata de freno enumerada en el apéndice G del Reglamento (UE) n.º 321/2013.

— Zapata de freno evaluada de conformidad con el procedimiento establecido en el apéndice F de la presente ETI.

7.2.2.2. Vagones que circulan en las “rutas silenciosas”

Los vagones que pertenezcan a alguna de las categorías siguientes podrán circular en las “rutas silenciosas”, dentro de su ámbito de utilización:

- Vagones cubiertos por una declaración “CE” de verificación con arreglo a la Decisión 2006/66/CE de la Comisión, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema “material rodante-ruido” del sistema ferroviario transeuropeo convencional.
- Vagones cubiertos por una declaración “CE” de verificación con arreglo a la Decisión 2011/229/UE de la Comisión, sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad referentes al subsistema “material rodante-ruido” del sistema ferroviario transeuropeo convencional.
- Vagones cubiertos por una declaración “CE” de verificación con arreglo a la presente ETI.
- Vagones equipados con zapatas de freno “silenciosas” tal como se definen en el punto 7.2.2.1 o discos de freno para la función de frenado de servicio.
- Vagones equipados con zapatas de freno de material compuesto, recogidas en el apéndice E, para la función de frenado de servicio. La circulación de estos vagones en las “rutas silenciosas” deberá limitarse de conformidad con las condiciones descritas en dicho apéndice.»;

b) el punto 7.3.2.1 se sustituye por el texto siguiente:

«7.3.2.1. Casos específicos

a) Caso específico de Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia y Eslovaquia

(“P”) En el caso de las unidades de uso compartido con terceros países cuyo ancho de vía sea distinto del de la red ferroviaria principal de la Unión, se permitirá la aplicación de las normas técnicas nacionales en lugar de los requisitos de la presente ETI.

b) Caso específico de Finlandia

(“T”) La Decisión 2011/229/UE podrá seguir aplicándose a los vagones de mercancías que se utilicen exclusivamente en el territorio de Finlandia hasta que se encuentre una solución técnica adaptada a las rigurosas condiciones invernales, aunque en ningún caso más allá del 31 de diciembre de 2032. Ello no impedirá que puedan circular por la red finlandesa vagones de mercancías de otros Estados miembros.»

c) En el punto 7.3.2.2, letra a), se suprime el párrafo segundo.

d) El punto 7.3.2.4 se sustituye por el texto siguiente:

«7.3.2.4. Límites para el ruido de paso (punto 4.2.3)

a) Caso específico del túnel del Canal de la Mancha

(“P”) En el caso del túnel del Canal de la Mancha, los límites de ruido de paso no se aplicarán a los vagones destinados al transporte de vehículos pesados entre Coquelles (Francia) y Folkestone (Reino Unido).

b) Caso específico de Suecia

(“T”) En el caso de las locomotoras con una potencia de tracción total de más de 6 000 kW y una carga máxima por eje superior a 25 t, los valores límite para el ruido de paso $L_{pAeq,TP}$ (80 km/h) establecidos en el cuadro 4 podrán elevarse hasta 85 dB.»

e) Se añade el punto 7.4 siguiente:

«7.4. Normas particulares de implementación

7.4.1. Normas particulares de implementación para la aplicación de la presente ETI a los vagones existentes (punto 7.2.2)

a) Normas particulares de implementación para la aplicación de la presente ETI a los vagones existentes en el túnel del Canal de la Mancha

(“P”) Para el cálculo de la media diaria anual de trenes de mercancías que circulan en horario nocturno, no deberán tomarse en consideración los trenes de mercancías compuestos por vagones destinados al transporte de vehículos pesados limitado a la línea Coquelles (Francia)-Folkestone (Reino Unido).

- b) Normas particulares de implementación para la aplicación de la presente ETI a los vagones existentes en Finlandia y Suecia

(“T”) El concepto de “rutas silenciosas” no se aplicará a las redes finlandesa y sueca hasta el 31 de diciembre de 2032 debido a la incertidumbre existente en cuanto a la explotación en condiciones invernales rigurosas con zapatas de freno de material compuesto. Ello no impedirá que puedan circular por las redes finlandesa y sueca vagones de mercancías de otros Estados miembros.

7.4.2. Normas particulares de implementación para los vagones que circulen en las “rutas silenciosas” (punto 7.2.2.2)

- a) Normas particulares de implementación para los vagones que circulen en las “rutas silenciosas” de Bélgica

(“T”) Además de los vagones enumerados en el punto 7.2.2.2, podrán circular en las “rutas silenciosas” del territorio de Bélgica los vagones existentes siguientes:

- Vagones con ruedas no enterizas, hasta el 31 de diciembre de 2026.
- Vagones que requieran la instalación de una válvula “kink valve” a fin de sustituir las zapatas de freno de fundición por zapatas de freno de material compuesto, hasta el 31 de diciembre de 2026.
- Vagones equipados con zapatas de fundición que requieran la sustitución de las ruedas por ruedas conformes con los requisitos establecidos en la norma EN 13979-1:2003+A2:2011 a fin de retroadaptarlos con zapatas de freno de material compuesto, hasta el 31 de diciembre de 2026.

- b) Normas particulares de implementación para los vagones que circulen en las “rutas silenciosas” del túnel del Canal de la Mancha

(“P”) Además de los vagones enumerados en el punto 7.2.2.2, podrán circular en las “rutas silenciosas” de la concesión del túnel del Canal de la Mancha los vagones existentes siguientes:

Vagones destinados al transporte de vehículos pesados entre Coquelles (Francia) y Folkestone (Reino Unido).

- c) Normas particulares de implementación para los vagones que circulen en las “rutas silenciosas” de Chequia

(“T”) Además de los vagones enumerados en el punto 7.2.2.2, podrán circular en las “rutas silenciosas” del territorio de Chequia los vagones existentes siguientes:

- Vagones con ruedas no enterizas, hasta el 31 de diciembre de 2026.
- Vagones con rodamientos del tipo 59 V, hasta el 31 de diciembre de 2034.
- Vagones que requieran la instalación de una válvula “kink valve” a fin de sustituir las zapatas de freno de fundición por zapatas de freno de material compuesto, hasta el 31 de diciembre de 2034.
- Vagones con frenos de configuración 1Bg o 1Bgu equipados con zapatas de fundición, hasta el 31 de diciembre de 2036.
- Vagones equipados con zapatas de fundición que requieran la sustitución de las ruedas por ruedas conformes con los requisitos establecidos en la norma EN 13979-1:2003+A2:2011 a fin de retroadaptarlos con zapatas de freno de material compuesto, hasta el 31 de diciembre de 2029.

Por otra parte, no será obligatorio el uso de zapatas de freno de material compuesto en las “rutas silenciosas” en el caso de los vagones existentes que no estén cubiertos por los cinco guiones anteriores y para los que no exista ninguna solución adaptada para la sustitución de las zapatas de fundición, hasta el 31 de diciembre de 2030.

- d) Normas particulares de implementación para los vagones que circulen en las “rutas silenciosas” de Francia

(“T”) Además de los vagones enumerados en el punto 7.2.2.2, podrán circular en las “rutas silenciosas” del territorio de Francia los vagones existentes siguientes:

- Vagones con frenos de configuración 1Bg o 1Bgu equipados con zapatas de fundición, hasta el 31 de diciembre de 2030.
- Vagones equipados con ruedas pequeñas (diámetro inferior a 920 mm), hasta el 31 de diciembre de 2030.

- e) Normas particulares de implementación para los vagones que circulen en las “rutas silenciosas” de Italia

(“T”) Además de los vagones enumerados en el punto 7.2.2.2, podrán circular en las “rutas silenciosas” del territorio de Italia los vagones existentes siguientes:

- Vagones con ruedas no enterizas, hasta el 31 de diciembre de 2026.
- Vagones que requieran la instalación de una válvula “*kink valve*” a fin de sustituir las zapatas de freno de fundición por zapatas de freno de material compuesto, hasta el 31 de diciembre de 2026.
- Vagones equipados con zapatas de fundición que requieran la sustitución de las ruedas por ruedas conformes con los requisitos establecidos en la norma EN 13979-1:2003+A2:2011 a fin de retroadaptarlos con zapatas de freno de material compuesto, hasta el 31 de diciembre de 2026.

Por otra parte, no será obligatorio el uso de zapatas de freno de material compuesto en las “rutas silenciosas” en el caso de los vagones existentes que no estén cubiertos por los tres guiones anteriores y para los que no exista ninguna solución adaptada para la sustitución de las zapatas de fundición, hasta el 31 de diciembre de 2030.

- f) Normas particulares de implementación para los vagones que circulen en las “rutas silenciosas” de Polonia

(“T”) Además de los vagones enumerados en el punto 7.2.2.2, podrán circular en las “rutas silenciosas” del territorio de Polonia hasta el 31 de diciembre de 2036 los vagones existentes siguientes:

- Vagones con ruedas no enterizas.
- Vagones con frenos de configuración 1Bg o 1Bgu equipados con zapatas de fundición.
- Vagones diseñados para el tráfico “S” equipados con frenos “SS” con zapatas de fundición.
- Vagones equipados con zapatas de fundición y diseñados para el tráfico “SS” en los que la retroadaptación con zapatas de freno LL requeriría la instalación de ruedas conformes con la norma EN 13979-1:2003+A2:2011 y una válvula “*kink valve*”.

- g) Normas particulares de implementación para los vagones que circulen en las “rutas silenciosas” de Eslovaquia

(“T”) Además de los vagones enumerados en el punto 7.2.2.2, podrán circular en las “rutas silenciosas” del territorio de Eslovaquia los vagones existentes siguientes:

- Vagones con ruedas no enterizas, hasta el 31 de diciembre de 2026.
- Vagones con *bogies* del tipo 26-2.8 equipados con zapatas de fundición P10, hasta el 31 de diciembre de 2036.
- Vagones que requieran la instalación de una válvula “*kink valve*” a fin de sustituir las zapatas de freno de fundición por zapatas de freno de material compuesto, hasta el 31 de diciembre de 2036.

(“P”) Vagones con *bogies* 2TS destinados a la circulación entre Eslovaquia y terceros países por medio del cambio de *bogies* en la estación fronteriza.

- h) Normas particulares de implementación para los vagones que circulen en las “rutas silenciosas” del Reino Unido (Gran Bretaña)

(“P”) En el caso de las unidades que se destinen a circular exclusivamente en la red de Gran Bretaña, los vagones existentes equipados con zapatas de freno de material compuesto recogidas en la GMGN 2688 estarán autorizados a circular en las “rutas silenciosas”.

(“T”) Los siguientes tipos de vagones existentes, equipados con zapatas de freno de fundición y destinados a circular en la red de Gran Bretaña, estarán autorizados a circular en las “rutas silenciosas”:

- Vagones equipados con un sistema de frenado que no sea UIC para los que no existan zapatas de freno “silenciosas” compatibles para la retroadaptación, hasta el 31 de diciembre de 2030.
- Vagones con una distancia de frenado según diseño de 810 m o menos a partir de 60 mph en el modo de frenado G (mercancías)/75 mph en el modo de frenado P (viajeros), cuando dichos vagones se utilicen en trenes con otros vagones que tengan distancias de parada conformes con las normas técnicas nacionales pertinentes del Reino Unido (Gran Bretaña), hasta el 31 de diciembre de 2030.
- Vagones utilizados exclusivamente para el transporte de productos nucleares, hasta el 31 de diciembre de 2050.».

- 8) En el apéndice A, «Puntos abiertos», el texto «La presente ETI no contiene puntos abiertos» se sustituye por el cuadro siguiente:

«Elemento del subsistema de material rodante»	Cláusula de la presente ETI	Aspecto técnico no cubierto por la presente ETI	Observaciones
Zapatas de freno «silenciosas»	7.2.2.1 y apéndice F	Evaluación de las propiedades acústicas de las zapatas de freno	Soluciones técnicas alternativas disponibles (véase el punto 7.2.2)».

- 9) Se añaden los apéndices D, E y F siguientes:

«*Apéndice D*

“Rutas silenciosas”

D.1. Identificación de las “rutas silenciosas”

De conformidad con el artículo 5 *quater*, apartado 1, del presente Reglamento, los Estados miembros presentarán a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (en lo sucesivo, “Agencia”) una lista de “rutas silenciosas” en un formato que permita el posterior tratamiento por los usuarios con herramientas informáticas. La lista deberá incluir, al menos, la siguiente información:

- Puntos iniciales y finales de las “rutas silenciosas” y tramos correspondientes, utilizando el código de ubicación geográfica tal como se define en el registro establecido en la Decisión de Ejecución 2014/880/UE de la Comisión (*) (RINF). En caso que uno de esos puntos se encuentre en la frontera del Estado miembro, deberá hacerse mención de ello.
- Identificación de los tramos que componen la “ruta silenciosa”

La lista deberá facilitarse utilizando el modelo que figura a continuación:

“Ruta silenciosa”	Tramos de la ruta	Identificador único del tramo	La “ruta silenciosa” comienza/termina en la frontera del Estado miembro
Punto A — Punto E	Punto A — Punto B	201	Sí PUNTO E (País Y)
	Punto B — Punto C	202	
	Punto C — Punto D	203	
	Punto D — Punto E	204	
Punto F — Punto I	Punto F — Punto G	501	No
	Punto G — Punto H	502	
	Punto H — Punto I	503	

Además, los Estados miembros podrán facilitar, de manera voluntaria, mapas que muestren las “rutas silenciosas”. Todas las listas y los mapas se publicarán en la página web de la Agencia (<http://www.era.europa.eu>) a más tardar nueve meses después de 27.5.2019.

En la misma fecha, la Agencia comunicará a la Comisión las listas y los mapas de las “rutas silenciosas”. La Comisión informará de ello a los Estados miembros a través del comité a que se hace referencia en el artículo 51 de la Directiva (UE) 2016/797.

D.2. Actualización de las “rutas silenciosas”

Los datos relativos al tráfico de mercancías utilizados para la actualización de las “rutas silenciosas” con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 *quater*, apartado 2, del presente Reglamento se referirán a los tres últimos años anteriores a la actualización para los que se disponga de datos. En caso de que, debido a circunstancias excepcionales, el tráfico de mercancías difiera en un año determinado de ese número medio en más de un 25 %, el Estado miembro de que se trate podrá calcular el número medio sobre la base de los dos años restantes. Los Estados miembros facilitarán a la Agencia las actualizaciones de las “rutas silenciosas”.

Las rutas designadas “rutas silenciosas” mantendrán esta clasificación tras la actualización, a menos que durante el período considerado el volumen de tráfico haya disminuido más de un 50 % y la media diaria anual de trenes de mercancías que circulan en horario nocturno sea inferior a 12.

En el caso de las líneas nuevas y mejoradas, el volumen de tráfico previsto se utilizará como base para la designación de esas líneas como “rutas silenciosas”.

La Agencia publicará en su página web (<http://www.era.europa.eu>) las actualizaciones de las “rutas silenciosas” a más tardar tres meses después de su recepción y tales actualizaciones serán aplicables a partir del primer cambio de programación de servicios del mes de diciembre, habiendo transcurrido un año desde su publicación.

La Agencia informará a la Comisión de cualquier cambio en las “rutas silenciosas”. La Comisión informará de estas modificaciones a los Estados miembros a través del comité a que se hace referencia en el artículo 51 de la Directiva (UE) 2016/797.

(*) Decisión de Ejecución 2014/880/UE de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria y por la que se deroga la Decisión de Ejecución 2011/633/UE (DO L 356 de 12.12.2014, p. 489).

Apéndice E

Zapatas de freno de material compuesto tradicionales

E.1. Zapatas de freno de material compuesto históricas para uso internacional

Los vagones existentes equipados con las zapatas de freno enumeradas a continuación podrán utilizarse en las “rutas silenciosas”, dentro de su ámbito de utilización, hasta la fecha pertinente fijada en el apéndice N de la ficha UIC 541-4.

Fabricante/nombre del producto:	Denominación/tipo de zapata	Tipo de coeficiente de fricción
Valeo/Hersot	693	K
Wabco/Cobra	W554	
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe-sinterizado)
Jurid	738	K (Fe-sinterizado)

Los vagones equipados con zapatas de freno de material compuesto históricas que no figuren en el cuadro anterior, pero que ya estén autorizadas para el tráfico internacional de conformidad con las disposiciones de la Decisión 2004/446/CE o la Decisión 2006/861/CE, podrán seguir utilizándose sin fecha límite dentro del ámbito de utilización cubierto por su autorización.

E.2. Zapatas de freno de material compuesto históricas para uso nacional

Los vagones existentes equipados con las zapatas de freno enumeradas a continuación solo podrán utilizarse en las redes ferroviarias, incluidas las “rutas silenciosas”, de los correspondientes Estados miembros, dentro de su ámbito de utilización.

Fabricante/nombre del producto:	Denominación/tipo de zapata	Estado miembro	Observaciones
Cobra/Wabco	V133	Italia	
Cofren	S153	Suecia	

Fabricante/nombre del producto:	Denominación/tipo de zapata	Estado miembro	Observaciones
Cofren	128	Suecia	
Cofren	229	Italia	
ICER	904	España, Portugal	
ICER	905	España, Portugal	
Jurid	838	España, Portugal	

Apéndice F

Evaluación del rendimiento acústico de una zapata de freno

La finalidad de este procedimiento es demostrar el rendimiento acústico de una zapata de freno de material compuesto a nivel del componente de interoperabilidad.

Este procedimiento será un punto pendiente de conformidad con el artículo 4, apartado 6, de la Directiva (UE) 2016/797.»
