

ALLEGATO

L'allegato del regolamento (UE) n. 1304/2014 è così modificato:

1. nella sezione 1, il riferimento «direttiva 2008/57/CE» è sostituito da «direttiva (UE) 2016/797»;
2. nella sezione 1, il punto 1.1 è sostituito dal seguente:

«1.1. **Ambito di applicazione tecnico**

1.1.1 *Ambito di applicazione riguardante il materiale rotabile*

La presente STI si applica a tutto il materiale rotabile che rientra nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 1302/2014 (STI LOC&PAS) e del regolamento (UE) n. 321/2013 (STI WAG).

1.1.2. *Ambito di applicazione riguardante gli aspetti operativi*

La presente STI si applica, insieme alla decisione 2012/757/UE della Commissione (*) (STI OPE), all'esercizio di carri merci utilizzati nell'infrastruttura ferroviaria designata come "tratte meno rumorose".

(*) Decisione 2012/757/UE della Commissione, del 14 novembre 2012, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Esercizio e gestione del traffico" del sistema ferroviario nell'Unione europea e che modifica la decisione 2007/756/CE (GU L 345 del 15.12.2012, pag. 1).»

3. la sezione 2 è sostituita dalla seguente:

«2. DEFINIZIONE DEL SOTTOSISTEMA

Un'«unità» indica il materiale rotabile soggetto all'applicazione della presente STI e, di conseguenza, soggetto alla procedura di verifica "CE". La sezione 2 dell'allegato del regolamento (UE) n. 1302/2014 e la sezione 2 dell'allegato del regolamento (UE) n. 321/2013 descrivono in cosa può consistere un'unità.

I requisiti della presente STI si applicano alle seguenti categorie di materiale rotabile di cui all'allegato I, punto 2, della direttiva (UE) 2016/797:

- a) locomotive e materiale rotabile per passeggeri, comprese le unità di trazione termiche o elettriche, i treni passeggeri automotori termici o elettrici e le carrozze passeggeri. Questa categoria è ulteriormente definita nella sezione 2 dell'allegato del regolamento (UE) n. 1302/2014 e viene richiamata nella presente STI come locomotive, unità multiple elettriche (EMU), unità multiple diesel (DMU) e carrozze;
- b) carri merci, compresi i veicoli a piano ribassato progettati per l'intera rete e i veicoli progettati per il trasporto di autocarri. Questa categoria è ulteriormente definita nella sezione 2 dell'allegato del regolamento (UE) n. 321/2013 e viene richiamata nella presente STI come carri;
- c) veicoli speciali, quali i mezzi d'opera. Questa categoria è ulteriormente definita nella sezione 2 dell'allegato del regolamento (UE) n. 1302/2014 ed è costituita da mezzi d'opera (richiamati nella presente STI come OTM) e da veicoli per l'ispezione delle infrastrutture, che rientrano nelle categorie di cui alle lettere a) o b), a seconda della loro configurazione.»;

4. la sezione 3 è sostituita dalla seguente:

«3. REQUISITI ESSENZIALI

Tutti i parametri di base stabiliti nella presente STI sono collegati ad almeno uno dei requisiti essenziali di cui all'allegato III della direttiva (UE) 2016/797. La tabella 1 ne indica l'assegnazione.

Tabella 1

Parametri di base e loro corrispondenza ai requisiti essenziali

Punto	Parametro di base	Requisiti essenziali					
		Sicurezza	Affidabilità e disponibilità	Salute	Tutela dell'ambiente	Compatibilità tecnica	Accessibilità
4.2.1.	Limiti relativi al rumore in stazionamento				1.4.4		

Punto	Parametro di base	Requisiti essenziali					
		Sicu- rezza	Affidabilità e disponibilità	Salute	Tutela dell'ambiente	Compatibilità tecnica	Accessibilità
4.2.2.	Limiti relativi al rumore all'avviamento				1.4.4		
4.2.3.	Limiti relativi al rumore in transito				1.4.4		
4.2.4.	Limiti relativi al rumore all'interno della cabina di guida				1.4.4»		

5. la sezione 4 è così modificata:

- a) al punto 4.2, il riferimento «Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, e dell'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE» è sostituito da «Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 5, e dell'articolo 2, paragrafo 13, della direttiva (UE) 2016/797»;
- b) il punto 4.3. è sostituito dal seguente:

«4.3. Specifiche funzionali e tecniche delle interfacce

La presente STI ha le seguenti interfacce con il sottosistema materiale rotabile:

interfaccia con i sottosistemi delle lettere a), b), c) ed e) della sezione 2 [di cui al regolamento (UE) n. 1302/2014] per quanto riguarda:

- il rumore in stazionamento,
- il rumore all'avviamento (non applicabile alle carrozze),
- il rumore in transito,
- il rumore all'interno della cabina di guida, se pertinente;

interfaccia con i sottosistemi della lettera d) della sezione 2 [di cui al regolamento (UE) n. 321/2013] per quanto riguarda:

- il rumore in transito,
- il rumore in stazionamento.

La presente STI ha le seguenti interfacce con il sottosistema "Esercizio e gestione del traffico" (di cui alla decisione 2012/757/UE) per quanto riguarda:

- il rumore in transito.»;

- c) il punto 4.4. è sostituito dal seguente:

«4.4. Norme di esercizio

I requisiti concernenti le norme di esercizio per il sottosistema materiale rotabile sono definiti al punto 4.4 dell'allegato del regolamento (UE) n. 1302/2014 e al punto 4.4 dell'allegato del regolamento (UE) n. 321/2013.

4.4.1 Norme specifiche per l'esercizio di carri sulle tratte meno rumorose in caso di esercizio in condizioni degradate

Le disposizioni contingenti di cui al punto 4.2.3.6.3 dell'allegato della decisione 2012/757/UE comprendono l'esercizio di carri non conformi al punto 7.2.2.2 sulle tratte meno rumorose.

Questa misura può essere applicata per affrontare restrizioni di capacità o vincoli operativi causati da avarie del materiale rotabile, condizioni meteorologiche estreme, incidenti o inconvenienti e avarie delle infrastrutture.

4.4.2 *Norme specifiche per l'esercizio di carri sulle tratte meno rumorose in caso di lavori sull'infrastruttura e manutenzione dei carri*

L'esercizio di carri non conformi al punto 7.2.2.2 sulle tratte meno rumorose è possibile in relazione ad attività di manutenzione dei carri nel caso in cui sia disponibile solo una tratta meno rumorosa per accedere all'officina di manutenzione.

Le disposizioni contingenti di cui al punto 4.4.1 sono applicabili in relazione a lavori sull'infrastruttura nel caso in cui una tratta meno rumorosa sia l'unica alternativa adeguata.»;

d) il punto 4.5. è sostituito dal seguente:

«4.5. Norme relative alla manutenzione

I requisiti concernenti le norme relative alla manutenzione per il sottosistema materiale rotabile sono definiti al punto 4.5 dell'allegato del regolamento (UE) n. 1302/2014 e al punto 4.5 dell'allegato del regolamento (UE) n. 321/2013.»;

6. alla sezione 6 «Valutazione della conformità e verifica CE», al punto 6.2.2.3.2.1 «EMU, DMU, locomotive e carrozze» e al punto 6.2.2.3.2.2 «Carri», « V_{test} » è sostituito da « v_{test} » (quattro sostituzioni);

7. la sezione 7 è così modificata:

a) il punto 7.2. è sostituito dal seguente:

«7.2 Applicazione della presente STI ai sottosistemi esistenti

I principi che devono essere applicati dai richiedenti e dagli enti autorizzatori in caso di modifiche del materiale rotabile esistente o di un tipo di materiale rotabile esistente sono definiti al punto 7.1.2 dell'allegato del regolamento (UE) n. 1302/2014 e al punto 7.2 dell'allegato del regolamento (UE) n. 321/2013.

7.2.1 Disposizioni in caso di modifiche del materiale rotabile esistente o del tipo di materiale rotabile esistente

Il richiedente deve assicurare che i livelli di rumore del materiale rotabile sottoposto a modifiche rimangono al di sotto dei limiti di cui alla STI applicabile quando il materiale rotabile in questione è stato autorizzato per la prima volta. Se non esisteva una STI all'epoca della prima autorizzazione, il richiedente deve dimostrare che i livelli di rumore del materiale rotabile sottoposto a modifiche non sono aumentati o rimangono al di sotto dei limiti stabiliti nella decisione 2006/66/CE o nella decisione 2002/735/CE.

Se prescritta, la valutazione deve limitarsi ai parametri di base interessati dalle modifiche.

Se si applica la valutazione semplificata, l'unità originaria può rappresentare l'unità di riferimento in conformità alle disposizioni del punto 6.2.3.

La sostituzione di un'intera unità o di uno o più veicoli all'interno di una unità (per esempio, una sostituzione dopo un danno grave) non richiede una valutazione di conformità alla presente STI, purché l'unità o il veicolo/i veicoli siano identici a quelli sostituiti.

7.2.2 Disposizioni supplementari per l'applicazione della presente STI ai carri esistenti

La restrizione di esercizio di cui all'articolo 5 bis del presente regolamento non si applica ai carri che circolano principalmente su linee con una pendenza superiore al 40 %, ai carri con una velocità massima di esercizio superiore a 120 km/h, ai carri con un carico per asse superiore a 22,5 t, ai carri utilizzati esclusivamente per lavori sull'infrastruttura e ai carri utilizzati in treni di soccorso.

Se il carro viene munito di ceppi dei freni più silenziosi, quali definiti al punto 7.2.2.1, e non sono aggiunte al carro in questione fonti di rumore, si presume che i requisiti di cui al punto 4.2.3 siano soddisfatti senza ulteriori prove.

7.2.2.1 Ceppi dei freni più silenziosi

I ceppi dei freni più silenziosi sono quelli che appartengono a una delle seguenti categorie:

- ceppi dei freni elencati nell'appendice G del regolamento (UE) n. 321/2013;
- ceppi dei freni valutati conformemente alla procedura di cui all'appendice F della presente STI.

7.2.2.2 Carri utilizzati sulle tratte meno rumorose

I carri appartenenti a una delle seguenti categorie possono essere utilizzati sulle tratte meno rumorose all'interno della loro area d'uso:

- carri provvisti di una dichiarazione CE di verifica sulla base della decisione 2006/66/CE della Commissione relativa alla specifica tecnica di interoperabilità riguardante il sottosistema "Materiale rotabile — rumore" del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;
- carri provvisti di una dichiarazione CE di verifica sulla base della decisione 2011/229/UE della Commissione relativa alla specifica tecnica di interoperabilità riguardante il sottosistema "Materiale rotabile — rumore" del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;
- carri provvisti di una dichiarazione CE di verifica sulla base della presente STI;
- carri muniti di ceppi dei freni più silenziosi, come definiti al punto 7.2.2.1, o di dischi dei freni per la funzione di frenatura di servizio;
- carri muniti di ceppi dei freni in materiale composito elencati nell'appendice E per la funzione di frenatura di servizio. L'esercizio di questi carri sulle tratte meno rumorose è limitato conformemente alle condizioni descritte nella presente appendice.»;

b) il punto 7.3.2.1 è sostituito dal seguente:

«7.3.2.1. Casi specifici

a) Caso specifico Estonia, Finlandia, Lettonia, Lituania, Polonia e Slovacchia

(“P”) Nel caso delle unità in uso condiviso con paesi terzi il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale dell'Unione, è consentita l'applicazione di norme tecniche nazionali in luogo dei requisiti della presente STI.

b) Caso specifico Finlandia

(“T”) Può continuare ad applicarsi la decisione 2011/229/UE ai carri merci da utilizzarsi solo sul territorio finlandese e fino a quando verrà trovata la soluzione tecnica pertinente per le condizioni invernali avverse, ma in ogni caso non oltre il 31 dicembre 2032. Questo non impedisce ai carri merci di altri Stati membri di operare sulla rete finlandese.»;

c) al punto 7.3.2.2, lettera a), il secondo capoverso è soppresso;

d) il punto 7.3.2.4 è sostituito dal seguente:

«7.3.2.4. Limiti del rumore in transito (punto 4.2.3)

a) Caso specifico tunnel della Manica

(“P”) Per il tunnel sotto la Manica i limiti del rumore in transito non si applicano ai carri destinati al trasporto di veicoli commerciali pesanti fra Coquelles (Francia) e Folkestone (Regno Unito).

b) Caso specifico Svezia

(“T”) Per locomotive con potenza di trazione totale superiore a 6 000 kW e un carico massimo per asse superiore a 25 t i valori limite del rumore in transito $L_{pAeq,TP}$ (80 km/h) nella tabella 4 possono essere innalzati fino a 85 dB.»;

e) è aggiunto il seguente punto 7.4:

«7.4 Norme di attuazione particolari

7.4.1. Norme di attuazione particolari per l'applicazione della presente STI ai carri esistenti (punto 7.2.2)

a) Norme di attuazione particolari per l'applicazione della presente STI ai carri esistenti nel tunnel della Manica

(“P”) Per il calcolo della media annua dei treni merci circolanti quotidianamente nelle ore notturne, non sono presi in considerazione i treni merci composti da carri destinati al trasporto di veicoli commerciali pesanti limitatamente alla linea Coquelles (Francia) – Folkestone (Regno Unito).

- b) Norme di attuazione particolari per l'applicazione della presente STI ai carri esistenti in Finlandia e Svezia

(“T”) Fino al 31 dicembre 2032 la nozione di tratte meno rumorose non si applica sulle reti finlandese e svedese a causa delle incertezze connesse alla circolazione con ceppi dei freni in materiale composito in condizioni invernali avverse. Questo non impedisce ai carri merci di altri Stati membri di operare sulla rete finlandese e svedese;

7.4.2. Norme di attuazione particolari per i carri utilizzati sulle tratte meno rumorose (punto 7.2.2.2)

- a) Norme di attuazione particolari per i carri utilizzati sulle tratte meno rumorose in Belgio

(“T”) Oltre ai carri elencati al punto 7.2.2.2, i seguenti carri esistenti possono essere utilizzati sulle tratte meno rumorose nel territorio del Belgio:

- carri con ruote cerchiata, fino al 31 dicembre 2026;
- carri che richiedono l'installazione di una valvola limitatrice a caratteristica variabile (kink valve) per sostituire i ceppi dei freni in ghisa con ceppi dei freni in materiale composito, fino al 31 dicembre 2026;
- carri muniti di ceppi dei freni in ghisa che richiedono la sostituzione delle ruote con ruote conformi ai requisiti di cui alla norma EN 13979-1:2003+A2:2011 per essere adeguati con ceppi dei freni in materiale composito, fino al 31 dicembre 2026.

- b) Norme di attuazione particolari per i carri utilizzati sulle tratte meno rumorose del tunnel della Manica

(“P”) Oltre ai carri elencati al punto 7.2.2.2, i seguenti carri esistenti possono essere utilizzati sulle tratte meno rumorose nel tunnel della Manica:

carri destinati al trasporto di veicoli commerciali pesanti fra Coquelles (Francia) e Folkestone (Regno Unito).

- c) Norme di attuazione particolari per i carri utilizzati sulle tratte meno rumorose in Cechia

(“T”) Oltre ai carri elencati al punto 7.2.2.2, i seguenti carri esistenti possono essere utilizzati sulle tratte meno rumorose nel territorio della Cechia:

- carri con ruote cerchiata, fino al 31 dicembre 2026;
- carri con cuscinetti del tipo 59V, fino al 31 dicembre 2034;
- carri che richiedono l'installazione di una valvola limitatrice a caratteristica variabile (kink valve) per sostituire i ceppi dei freni in ghisa con ceppi dei freni in materiale composito, fino al 31 dicembre 2034;
- carri con una configurazione dei freni 1Bg o 1Bgu, muniti di ceppi dei freni in ghisa, fino al 31 dicembre 2036;
- carri muniti di ceppi dei freni in ghisa che richiedono la sostituzione delle ruote con ruote conformi ai requisiti di cui alla norma EN 13979-1:2003+A2:2011 per essere adeguati con ceppi dei freni in materiale composito, fino al 31 dicembre 2029.

Inoltre non è obbligatorio l'uso di ceppi dei freni in materiale composito nelle tratte meno rumorose per i carri esistenti non inclusi nei cinque trattini precedenti e per i quali non esiste una soluzione “uno a uno” per la sostituzione dei ceppi dei freni in ghisa, fino al 31 dicembre 2030.

- d) Norme di attuazione particolari per i carri utilizzati sulle tratte meno rumorose in Francia

(“T”) Oltre ai carri elencati al punto 7.2.2.2, i seguenti carri esistenti possono essere utilizzati sulle tratte meno rumorose nel territorio della Francia:

- carri con una configurazione dei freni 1Bg o 1Bgu, muniti di ceppi dei freni in ghisa, fino al 31 dicembre 2030;
- carri muniti di ruote di piccole dimensioni (diametro inferiore a 920 mm), fino al 31 dicembre 2030.

e) Norme di attuazione particolari per i carri utilizzati sulle tratte meno rumorose in Italia

(“T”) Oltre ai carri elencati al punto 7.2.2.2, i seguenti carri esistenti possono essere utilizzati sulle tratte meno rumorose nel territorio dell'Italia:

- carri con ruote cerchiato, fino al 31 dicembre 2026;
- carri che richiedono l'installazione di una valvola limitatrice a caratteristica variabile (kink valve) per sostituire i ceppi dei freni in ghisa con ceppi dei freni in materiale composito, fino al 31 dicembre 2026;
- carri muniti di ceppi dei freni in ghisa che richiedono la sostituzione delle ruote con ruote conformi ai requisiti di cui alla norma EN 13979-1:2003+A2:2011 per essere adeguati con ceppi dei freni in materiale composito, fino al 31 dicembre 2026.

Inoltre non è obbligatorio l'uso di ceppi dei freni in materiale composito nelle tratte meno rumorose per i carri esistenti non inclusi nei tre trattini precedenti e per i quali non esiste una soluzione “uno a uno” per la sostituzione dei ceppi dei freni in ghisa, fino al 31 dicembre 2030.

f) Norme di attuazione particolari per i carri utilizzati sulle tratte meno rumorose in Polonia

(“T”) Oltre ai carri elencati al punto 7.2.2.2, i seguenti carri esistenti possono essere utilizzati sulle tratte meno rumorose nel territorio della Polonia fino al 31 dicembre 2036:

- carri con ruote cerchiato;
- carri con una configurazione dei freni 1Bg o 1Bgu, muniti di ceppi dei freni in ghisa;
- carri progettati per il traffico “S” muniti di freni “SS”, con ceppi dei freni in ghisa;
- carri muniti di ceppi dei freni in ghisa e progettati per il traffico “SS” per i quali l'adeguamento con ceppi dei freni “LL” richiederebbe l'installazione di ruote conformi alla norma EN 13979-1:2003+A2:2011 e di una valvola limitatrice a caratteristica variabile (kink valve).

g) Norme di attuazione particolari per i carri utilizzati sulle tratte meno rumorose in Slovacchia

(“T”) Oltre ai carri elencati al punto 7.2.2.2, i seguenti carri esistenti possono essere utilizzati sulle tratte meno rumorose nel territorio della Slovacchia:

- carri con ruote cerchiato, fino al 31 dicembre 2026;
- carri con carrelli del tipo 26-2.8, muniti di ceppi dei freni in ghisa P10, fino al 31 dicembre 2036;
- carri che richiedono l'installazione di una valvola limitatrice a caratteristica variabile (kink valve) per sostituire i ceppi dei freni in ghisa con ceppi dei freni in materiale composito, fino al 31 dicembre 2036.

(“P”) Carri con carrelli 2TS destinati alla circolazione tra la Slovacchia e paesi terzi mediante lo scambio di carrelli alla stazione di confine

h) Norme di attuazione particolari per i carri utilizzati sulle tratte meno rumorose del Regno Unito in Gran Bretagna

(“P”) Nel caso delle unità destinate a operare esclusivamente sulla rete britannica, ai carri esistenti muniti di ceppi dei freni in materiale composito di cui al GMGN 2688 è consentito operare sulle tratte meno rumorose.

T) Ai seguenti tipi di carri esistenti muniti di ceppi dei freni in ghisa destinati a circolare sulla rete britannica è consentito operare sulle tratte meno rumorose:

- carri muniti di un sistema di frenatura non-UIC per i quali non sono disponibili ceppi dei freni silenziosi compatibili per l'adeguamento, fino al 31 dicembre 2030;
- carri con uno spazio di frenatura di progetto di 810 m o meno da una velocità di 60 mph in modalità di frenatura G (per il trasporto merci)/75 mph in modalità di frenatura P (per il trasporto passeggeri), nel caso in cui tali carri siano utilizzati in treni con altri carri i cui spazi di arresto sono conformi alle norme tecniche nazionali del Regno Unito (Gran Bretagna), fino al 31 dicembre 2030;
- carri utilizzati esclusivamente per il trasporto di prodotti nucleari, fino al 31 dicembre 2050.»

8. Nell'appendice A «Punti in sospeso», il testo «La presente STI non contiene punti in sospeso», è sostituita dalla seguente tabella:

«Elemento del sottosistema "materiale rotabile"»	Punto della presente STI	Aspetto tecnico non disciplinato dalla presente STI	Osservazioni
Ceppi dei freni più silenziosi	7.2.2.1 e appendice F	Valutazione delle proprietà acustiche dei ceppi dei freni	Soluzioni tecniche alternative disponibili (cfr. punto 7.2.2)»

9. Sono aggiunte le seguenti appendici D, E e F:

«Appendice D

Tratte meno rumorose

D.1 Individuazione delle tratte meno rumorose

A norma dell'articolo 5 *quater*, paragrafo 1, del presente regolamento, gli Stati membri forniscono all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie ("l'Agenzia") un elenco delle tratte meno rumorose in un formato che consenta l'ulteriore trattamento da parte degli utenti con strumenti informatici. L'elenco contiene almeno le seguenti informazioni:

- i punti di inizio e di fine delle tratte meno rumorose e le sezioni corrispondenti, utilizzando il codice di localizzazione geografica definita nel registro di cui alla decisione 2014/880/UE di esecuzione della Commissione (RINF) (*). Si deve indicare se uno di questi punti si trova al confine dello Stato membro;
- individuazione delle sezioni che compongono la tratta meno rumorosa.

L'elenco va fornito utilizzando il modello riportato di seguito:

Tratta meno rumorosa	Sezioni della tratta	ID univoco della sezione	La tratta meno rumorosa inizia/termina al confine dello Stato membro
Punto A – Punto E	Punto A – Punto B	201	Sì Punto E (Paese 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	

Inoltre, su base volontaria, gli Stati membri possono fornire mappe che illustrano le tratte meno rumorose. Tutti gli elenchi e le mappe sono pubblicate sul sito web dell'Agenzia (<http://www.era.europa.eu>) entro 9 mesi dal 27.5.2019.

Entro la stessa data l'Agenzia comunica alla Commissione gli elenchi e le mappe delle tratte meno rumorose. La Commissione informa gli Stati membri tramite il comitato di cui all'articolo 51 della direttiva (UE) 2016/797.

D.2 Aggiornamento delle tratte meno rumorose

I dati relativi al traffico merci utilizzati per l'aggiornamento delle tratte meno rumorose conformemente all'articolo 5 *quater*, paragrafo 2, del presente regolamento si riferiscono agli ultimi tre anni precedenti all'aggiornamento per il quale esistono dati disponibili. Nel caso in cui il volume del traffico merci, per circostanze eccezionali, si discosti in un dato anno di oltre il 25 % da tale numero medio, lo Stato membro in questione può calcolare il numero medio sulla base degli altri due anni. Gli Stati membri forniscono all'Agenzia la versione aggiornata delle tratte meno rumorose.

Le tratte designate come tratte meno rumorose rimangono tali anche successivamente all'aggiornamento, a meno che nel periodo in esame il volume del traffico non sia diminuito di oltre il 50 % e il numero medio dei treni merci circolanti quotidianamente nelle ore notturne non sia inferiore a 12.

Nel caso di linee nuove e ristrutturate il volume di traffico previsto è utilizzato per la designazione di tali linee come tratte meno rumorose.

L'Agenzia pubblica l'aggiornamento delle tratte meno rumorose sul suo sito web (<http://www.era.europa.eu>) entro 3 mesi dal ricevimento ed esso è applicabile dopo un anno dalla pubblicazione, in occasione della prima modifica di dicembre dell'orario.

L'Agenzia comunica alla Commissione ogni modifica delle tratte meno rumorose. La Commissione informa gli Stati membri di tali modifiche tramite il comitato di cui all'articolo 51 della direttiva (UE) 2016/797.

(*) Decisione di esecuzione 2014/880/UE della Commissione, del 26 novembre 2014, concernente le specifiche comuni del registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la decisione di esecuzione 2011/633/UE (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 489).

Appendice E

Ceppi dei freni tradizionali in materiale composito

E.1 Ceppi dei freni tradizionali in materiale composito per uso internazionale

I carri esistenti muniti dei ceppi dei freni elencati qui di seguito possono essere utilizzati sulle tratte meno rumorose nella loro area d'uso, fino alla data pertinente di cui all'appendice N del documento UIC 541-4.

Fabbricante/nome del prodotto	Denominazione/tipo di ceppo	Tipo di coefficiente di attrito
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe – sinterizzato)
Jurid	738	K (Fe – sinterizzato)

I carri muniti dei ceppi dei freni tradizionali in materiale composito non elencati nella tabella, ma già autorizzati per il traffico internazionale in conformità alla decisione 2004/446/CE o alla decisione 2006/861/CE, possono ancora essere utilizzati senza alcuna scadenza nell'area d'uso prevista nell'autorizzazione.

E.2 Ceppi dei freni tradizionali in materiale composito per uso nazionale

I carri esistenti muniti dei ceppi dei freni elencati in appresso possono essere utilizzati solo sulle reti ferroviarie, comprese le tratte meno rumorose, dei relativi Stati membri nei limiti della loro area d'uso.

Fabbricante/nome del prodotto	Denominazione/tipo di ceppo	Stato membro	Osservazioni
Cobra/Wabco	V133	Italia	
Cofren	S153	Svezia	

Fabbricante/nome del prodotto	Denominazione/tipo di ceppo	Stato membro	Osservazioni
Cofren	128	Svezia	
Cofren	229	Italia	
ICER	904	Spagna, Portogallo	
ICER	905	Spagna, Portogallo	
Jurid	838	Spagna, Portogallo	

Appendice F

Valutazione delle prestazioni acustiche dei ceppi dei freni

Lo scopo di questa procedura è dimostrare le prestazioni acustiche dei ceppi dei freni in materiale composito a livello di componente di interoperabilità.

Tale procedura è un punto in sospeso conformemente all'articolo 4, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2016/797.»
